

Flyg



MED

 SVENSK
flygtidning

VAMPIRE HAR KOMMIT

Nr 13
1946

NEW YORK—BROMMA DIREKT
VÄRLDSFLYGETS FÖRSTA RIKSDAG

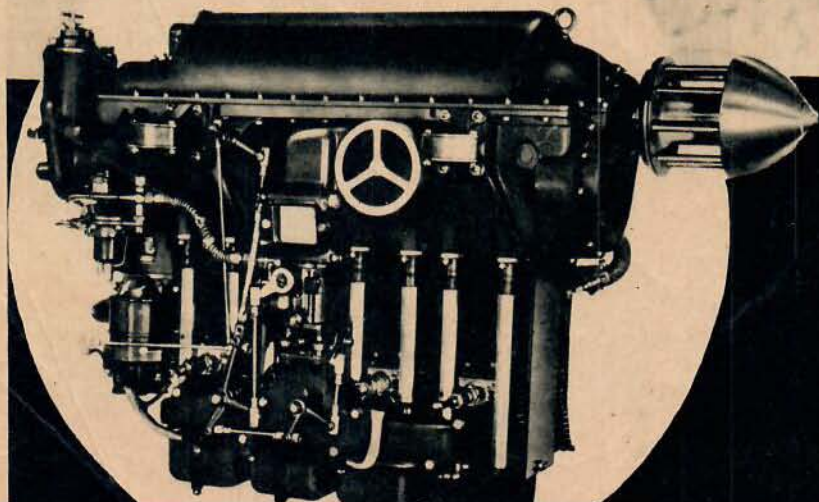
45 öre

I Norge 70 öre
I Danmark 75 öre

EN

Cirrus MOTOR...

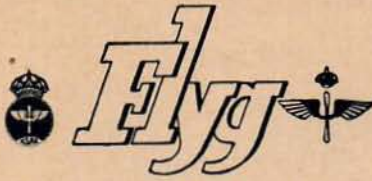
Kraftkällan i AUSTER J. 1.



Auster J. 1. med Cirrus Minor är en tresitsare med exceptionellt goda start-, slig- och landningsegenskaper. Lastad med 770 kg startar den i 8 km motvind på endast 145 m. Landningssträckan är mindre än 90 m (vickningshastigheten med fulla klaffar 40 km/t). Marschfart 160 km/t, maxfart 193 km/t. Gräsländningsfält på 370 m räcker.

"MINOR" Serie II, 100 hk.

"MAJOR" Serie II, 150 hk.



TIDSKRIFT FÖR FLYGVAPNET
 Officiellt organ för
Kungl. Svenska Aeroklubben
 Organ för
Svenska Pilotföreningen

MED



**SVENSK
 flygtidning**

Utkommer varannan torsdag

REDAKTION:

Tegnérsgatan 35, 1 tr Tel. 20 33 95
 Huvudredaktör och ansvarig utgivare:
 Överste **W. KLEEN** Tel. 20 88 91
 Red. **G. Knutsson** » 21 02 38
 Red. **Y. Norrvi** » 21 02 38

Danmark: Johs Thinesen, Finsens Allé 29, Odense

Finland: Per S. Jansson, c/o Federley, Mikaelsg 15 A, Helsingfors

Norge: Edvard Omholt-Jensen, Kirkegt. 15, Oslo.

OBS.! Redaktionen ansvarar icke för insända, icke beställda manuskript.

ANNONSÄVELNING:

Chef: **J. E. SVENSSON** - Tel. 21 06 27

EXPEDITION:

Förlagsaktiebolaget FLYGNING
 Sveavägen 53 - Stockholm

Postgirokonto: 1111.

Prenumerationspris:

Holår Kr. 9: 75 - Halvår Kr. 5: —

Ahlén & Åkerlunds Fotogravyranstalt
 Stockholm 1946

Fr. London	9.00	t. Göteborg	13.00 ⁶⁾
» »	15.30	» »	10.40D
» »	9.00	» Stockholm	15.15 ⁹⁾
» »	15.30	» »	21.45D
» Luleå	7.45	» Härn/Sundsv	9.30D
» »	7.45	» Stockholm	11.30D
» Malmö	8.30	» Amsterdam	11.55D
» »	11.25	» »	14.45 ¹⁾
» »	7.00	» Göteborg	8.05D
» »	7.00	» Köpenhamn	8.15D
» »	8.00	» »	9.15D
» »	9.00	» »	10.15D
» »	10.30	» »	11.45D
» »	13.30	» »	14.45D
» »	16.30	» »	17.45D
» »	17.30	» »	18.45D
» »	20.00	» »	21.15D
» »	8.30	» Paris	14.10D
» »	11.15	» »	16.10 ⁹⁾
» »	7.00	» Stockholm	10.05D
» »	7.30	» »	9.30D
» »	14.15	» »	16.20 ⁷⁾
» »	17.25	» »	19.35 ⁹⁾
» »	19.20	» »	21.20 ¹⁾
» Oslo	11.35	» »	14.00D
» »	11.35	» Örebro	12.55D
» Paris	8.45	» Malmö	13.45 ⁷⁾
» »	12.40	» »	16.55 ⁹⁾
» »	15.00	» »	20.30D
» »	8.45	» Stockholm	16.20 ⁷⁾
» »	12.40	» »	19.35 ⁹⁾
» »	15.00	» »	18.15 ⁸⁾
» Prag	15.00	» »	18.15 ⁸⁾
» Stockholm	9.00	» Amsterdam	14.45 ¹⁾
» »	9.30	» »	14.45D
» »	7.30	» Bruxelles	13.45 ⁹⁾
» »	14.30	» »	21.30 ¹⁰⁾
» »	8.15	» Genève	14.35 ⁹⁾
» »	8.00	» Göteborg	9.55D
» »	10.50	» »	12.45D
» »	18.00	» »	19.55D
» »	9.50	» Köpenhamn	13.00D
» »	10.00	» »	22.35D
» »	8.00	» London	14.30D
» »	9.15	» »	16.05 ⁹⁾
» »	17.45	» Luleå	21.30D
» »	8.50	» Malmö	10.55 ⁹⁾
» »	9.00	» »	11.05 ¹⁾
» »	18.00	» »	21.20D
» »	19.00	» »	21.00D
» »	8.30	» Oslo	11.05D
» »	8.50	» Paris	16.10 ⁹⁾
» »	8.00	» Prag	13.25 ⁸⁾
» »	13.00	» Sundsv/Härn	14.40D
» »	17.45	» Sundsv/Härn	19.25D
» »	7.00	» Visby	8.10D
» »	10.20	» »	11.30D
» »	13.40	» »	14.50D
» »	16.15	» »	17.25D
» »	17.00	» »	18.10D
» »	10.30	» Warszawa	15.25 ¹⁾
» »	8.30	» Örebro	9.20D
» Sundsv/Härn	19.45	» Luleå	21.30D
» »	9.50	» Stockholm	11.30D
» Sundsv/Härn	15.10	» »	16.50D
» Visby	8.30	» »	9.40D
» »	11.50	» »	13.00D
» »	15.10	» »	16.20D
» »	17.45	» »	18.55D
» »	18.30	» »	19.40D
» Warszawa	16.30	» »	19.25 ¹⁾
» Örebro	9.40	» Oslo	11.05D
» »	13.15	» Stockholm	14.00D

Desutom trafikeras kurirlinjer Stockholm—Lissabon och Stockholm—Rom.

Tiderna är angivna i på resp orter gällande lokaltider.

D = dagligen ⁶⁾ = tisdag, onsdag,
 V = vardagar ⁷⁾ = torsdag, fredag,
 1) = måndag, fredag ⁸⁾ = lördag
 2) = lördag ⁹⁾ = torsdag, lördag
 3) = onsdag ¹⁰⁾ = måndag
 4) = torsdag ⁹⁾ = onsdag, onsdag, fredag
 5) = dagligen utom onsdagar ¹⁰⁾ = söndag, torsdag

OMSLAGSBILDEN



visar denna gång den första flygande bilden av Sveriges nya jaktplan J 28 Vampire. Fotot är taget över Norrköping av F 13:s fotograf.

**INOM
 FLYGBRANSCHEN**

önskar f. d. militärflygare anställning, vpl flygförare. Är innehavare av gällande motor- och segelflygecertifikat. Militär motorflygtid något över 1000 timmar. Godkänd såsom segelflyginstruktör. Gedigen skolunderbyggnad. Kontorsvana. Kunnig i engelska. Svar till »Vad som helst inom branschens», d. t. k., f. v. b.

Sportflygplan

2-sits. GV 38, besiktigt, i mycket gott skick till salu. Med eller utan så gott som nya »Edo» flottörer.

HANS PETERSON

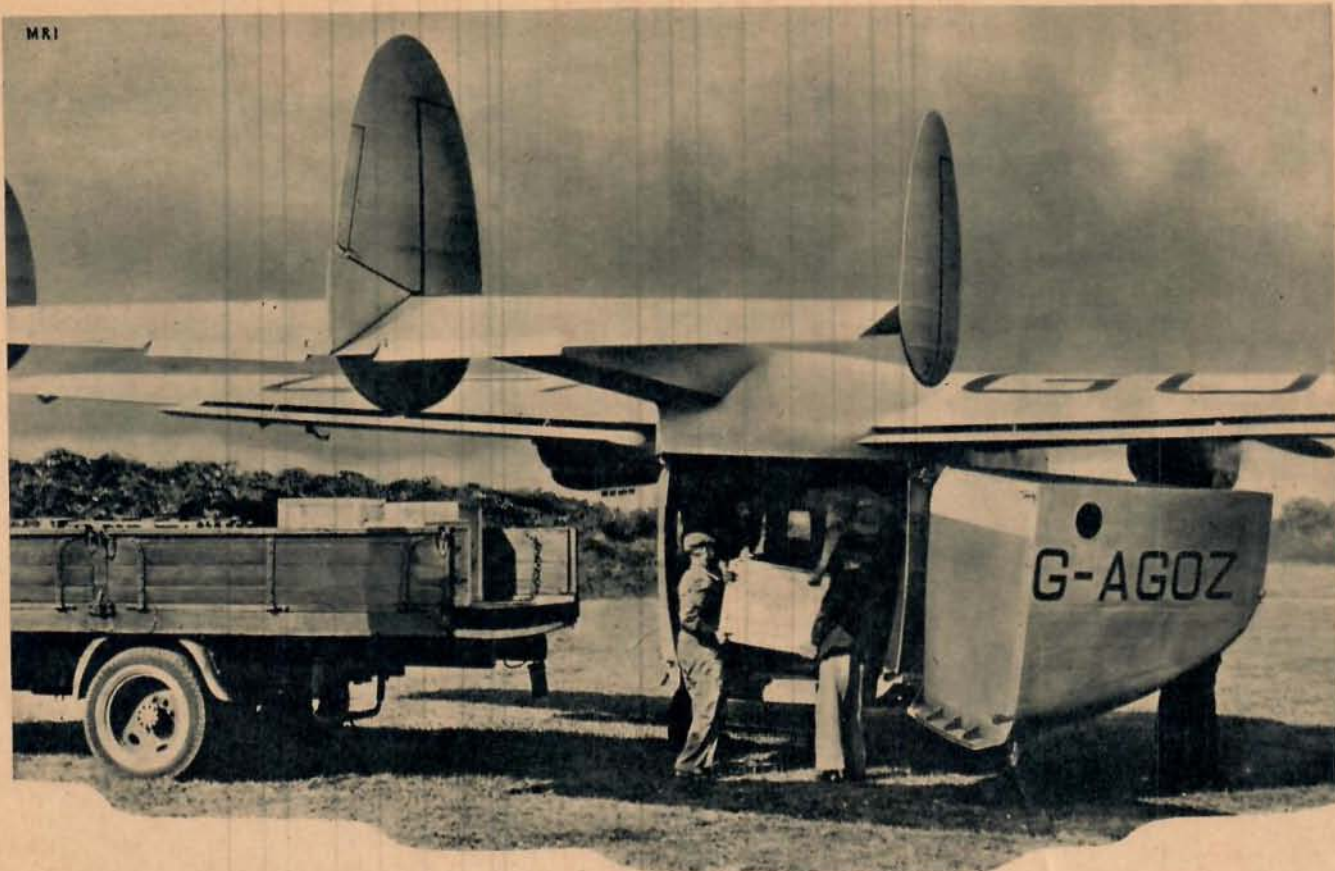
Tel. 2 42 - Orsa - Tel. 6 00

Lär Er flyga
UNDER SEMESTERN

Internatkurser för motorflygutbildning pågår under sommaren vid Vängsö o. Stigtomta flygfält. Även lördags- o. söndagskurser pågå. Prospekt erhålles fr. Ö. Sörmlands Flygklubbs sekretariat, Gnesta, tel. 2 66.

KLART
 för avgång och
KLART
 med
FLYGFÖRSÄKRINGARNA

GOTHIA
 anslutet till
 Städernas Försäkringsbolag



48 dm³ lastutrymme för varje hästkraft...

Miles Aerovan skapar en ny standard för fraktbefordring med flyg. Med 310 hk och ett lastutrymme på 15 m³ har ett så förbluffande högt medeltal som 48 dm³ per hästkraft uppnåtts. Eller — om man ser det från en annan synvinkel — lastförmågan på 918 kg ger siffran 2,9 kg disponibel last per hästkraft. Detta i särklass ändamålsenliga flygplan kan redan nu anpassas som fraktplan, passagerarplan, flygambulans, hjälpexpedition, flygande karavan, rörlig verkstad, flygande butik eller utställningslokal. Lägg till de redan givna detaljerna sådana siffror som marschfart 180 km/t... flygsträcka 645 km... startsträcka 183 m... landningsfart 74 km/t... pris 5 000 £... leveranstid 6 månader... och ni har fullgott underlag för påståendet "det mest effektiva och ekonomiska flygplanet för korta transporter av frakt och passagerare".

MILES *Aerovan*



MILES AIRCRAFT LTD. · READING · ENGLAND

KSAK-nytt



KRING GRUPPCHEFSMÖTET

En glad och angenäm samvaro i 100-procentig segelflygmiljö, intressanta föredrag, diskussioner och uppvisningar — där har ni 1946 års gruppchefsmöte på Alleberg i ett nötskal.

För den som i likhet med signaturen ville få personlig kontakt med »de stora» inom svenskt segelflyg var mötet en sannskyldig guldgruva. Där träffade vi Hälsingsborgsankaret Gunnar Frick, som sakkunnigt ordade om konsten att ordna en flygdag (med vinst) och dessutom bidrog till att hålla stämningen i topp med en kavalkad av befängda historier. Från Västerås kom Färgblad och Widengren neddimpande i en GV-38 och de ångrade säkert inte besöket särskilt som de från högsta ort fick uppgiften konfirmerad om att Västerås Flygklubb kommer att tilldelas det första Schweizerplanet i Sverige. Gösta Forslund from Gävle kåserade med lätt amerikansk brytning om civilt motor- och segelflyg over there för att därefter flyga hem till utställningsstaden, där han ämnar praktisera de bästa amerikaidéerna ute vid Avan.

Götet representerades av Gunilla Tellander och pionjären Anders Johansson, vilken kraftigt opponerade mot den norrviska brandfacklan om att göra segelflyget tillgängligare för nutidsungdomen. Anders vemod, när han talade om »den gamla goda tiden», var inte att missta sig på, men för signaturen, som först på sin ålders höst förunnats lyckan att få bäva omkring i en G-9:a, var det en obehaglig överraskning att höra att gröngölingarna nu för tiden inte har ens tillnärmelsevis så roligt som saltgångarna hade när de för länge, länge sen var gröna.

Yngve Norrvi, som bl a gladde de församlade med ett ypperligt smakprov ur sin nya bok »Tysta Vingar», spelade också med illa dolt välbehag rollen av enfant terrible. Förutom den tidigare omnämnda brandfacklan tog han sig orådet före att bannlysa den självgodhet, som lätt anfäktar en rutinerad segelflygare och som utgör en allvarlig fara för det kamratskap utan vilket segelflyget knappast kan existera. Heder åt Yngve och hans oråd!

Det skulle föra för långt att räkna upp alla storheterna vi träffade på under mötet, varför vi inskränker oss till att konstatera att samtliga drog sitt strå till stacken och bidrog till att träffen blev gemytlig och givande. Ett tidens tecken var det väl att så många av deltagarna kom och for flygledes. Förutom de redan nämnda aviatörerna hade vi Örebros Bergensträhle, som efter en blixervisit tog luftvägen hem igen, samt Luftfartsstyrelsens Åke Gävert, vilken icke aktade rov för att medföra såväl barn som blomma i en prydlig Auster.

Under mötet anordnades för pressen och övriga inbjudna en liten men naggande god flyguppvisning.

Gidde Karlsson avancerade med Fi-1, som bara han kan det och efter några Babystarter med den nya höjdgivande läggkopplingen avslutade 1:e instruktören Gösta Karlsson med en grann avancering i Klemm.

KSAK hade ett starkt uppbåd med på träffen med överste Enell i spetsen. Den tillträdande chefsinstruktören deltog med liv och lust i diskussionerna och avslöjade sig dessutom som en lutsångare av Guds

nåde. Att han inte är rädd för konkurrens förstär man av att han även lyckades locka ut Falköpings sjungande järnhandlare Gunnar Kappers-Wiberg till Alleberg. Så mycket och så vacker sång har väl sällan hörts på berget.

Det här gruppchefsmötet var det första i ordningen, och som generalsekreteraren i ett av sina inlägg framhöll måste det betraktas som ett experiment. De vunna erfarenheterna kommer att utgöra ett värdefullt underlag vid planerandet av nästa års gruppchefsträff. Ty att denna form av sammankomster har en stor uppgift att fylla och att årets träff var en lyckad upptakt, därom var alla deltagarna ense. *Eman.*

PÅ LÅNGFÄRD MED WEIHE

När 35-åriga mejeriföreståndaren i Sunne, Einar Ericson, den 5 juni mitt under pågående högre Tempokurs stack iväg med Weihe från Alleberg till Tierp var det på ett hårt när att det svenska distansrekordet gått all världens väg. Ericsons flygna distans var exakt 330,3 km och det nuvarande svenska rekordet — satt av Bengt Olow 1945 — lyder på 359 km. Nå, nu blev det inget nytt rekord, men Ericson är i varje fall den förste svenske segelflygare utan motorflygutbildning, som genomfört en sådan flygning. Dessutom ligger han nu utmärkt väl till för att få landets Guldc nr 3.

Walle Forslund, som påpassligt styrde om att TT förmedlade den glada nyheten över landet, har också utfört prestationen att avtvinga den sympatiska Sunne-flygaren en skildring av långresan. Och nu överlämnar vi ordet åt Einar Ericson själv:

— Vädret var inte särskilt lovande vid 9-tiden på förmiddagen den 5 juni. Min instruktör var inte pigg på att låta mig gå på sträcka. Jag fick i alla fall order att sticka upp med Weihe för att känna på termiken och sen gå ner och landa om en halvtimme.

När jag kom upp fick jag genast tag i en blåsa med 3 m stig, och då tänkte jag att det var lika så gott och sticka ut på sträcka med en gång. Sagt och gjort. Jag pilade iväg norrut längs järnvägen Falköping—Skövde. När jag nådde de mäktiga

Tiveden-skogarna ca 8 mil från Alleberg tog termiken nästan slut och det var minst sagt nervpirrande när jag låg där och drev med vinden över de otillgängliga skogarna medan variometernalen stadigt visade på »sjunk». När jag kom fram till Laxå hade jag bara 300 meter att vifta på. Det kunde ha varit värre — och blev det också, för vid Vretstorp SO om Hallsberg dalade jag ned till 150 m och på den höjden släpade jag mig fram i 20 minuter.

Det såg alltså ganska dystert ut, men rätt som det var kände jag emellertid den där efterlängtnade stöten i stjärten. Den var visserligen i svagaste laget men i alla fall tillräcklig för att variometerns visare skulle peka på rätta sidan 0-strecket. Både Weihe och jag drog en lättadens suck och började stiga i svag termik mot Hallsberg. Där fick jag en ordentlig blåsa, som lyfte mig till 1100 m.

Över resten av Örebroslätten visade sig termiken pålitlig och jag hade inga svårigheter med att hålla mig över 1000 m-strecket förrän jag kom till Västerås. Där möttes jag av ett större område, som var fullkomligt molnfrött i färdriktningen. Det var tyvärr ingenting annat att göra än att försöka flyga runt det blanka området i västlig riktning. Det blev en tidsödande utveckling och jag började dessutom få kännning av trötthet. Klockan var 16.30 och det såg ut som om termiken skulle ta slut. När sen



»Västgöta-Bengtsson» talar om »Alleberg i saga och sägen» under gruppchefsmötet, medan Flyg:s Yngve Norrvi passar på att föreviga den populära bygdeforskaren.

RIKSSEGELFLYG- TÄVLINGEN

Resultaten duggar tätt i tävlingen. Halle-Hunnebergs flygklubb ligger fortfarande i täten — såväl kvantitativt som kvalitativt — i höjdtävlingen, och även i distanstävlingen ligger västerlänningarna väl till. Lejonet här är emellertid fortfarande Einar Ericson, Sunne, med sina 330 km i Weihe, men eftersom Babyn ger mer poäng per km, återstår mycket att göra ännu. I lag ligger Halle-Hunneberg väl till även i distanstävlingen.

Här följer nu ett sammandrag av de resultat vi hittills fått in. Resultaten är ännu endast preliminära, enär ingen kontrollmätning gjorts vare sig i höjd- eller distansmomentet. Denna kontrollmätning sker som bekant först efter att tävlingen är slut för säsongen, d v s efter den 30 september. Klubbarna står i bokstavsordning.

HÖJDTÄVLINGEN:

Aeroklubben i Göteborg: Anders Johansson, 1 650 m, Olympia, Per Olof Norrby, 1 170 m, Baby, och Owe Börjesson, 1 000 m.

Borlänge-Domnarvets flygklubb: Rune Enström, 1 500 m, Olympia.

Borås flygklubb: Bertil Asklöf, 1 125 m, Baby.

Halle-Hunnebergs flygklubb: Bertil Ståhl, 2 500 m, Weihe, Bengt Olow, 2 250 m, Olympia, Börje Thalén, 1 884 m, Olympia, Vincenc Larsson, 1 850 m, Baby, Hans Möllborn, 1 725 m, Baby, Bertil Ståhl, 1 250 m, Olympia, Bertil Pedersen, 1 175 m, Weihe, Öve Hoffer, 1 100 m, Baby, Bertil Ståhl, 1 000 m, Baby, Börje Thalén, 700 m, Baby.

Karlskoga flygklubb: Ernst Ekelöf, 825 m, Baby.

Stockholms segelflygklubb: Pehr Jonsson, 1 350 m, Weihe, Tage Peterson, 1 350 m, Weihe, Sigurd Larsson, 1 200 m, Weihe, Börje Centergren, 1 125 med Fi-1 och 1 000 m med Weihe.

Uppsala flygklubb: Karl Åke Lundin, 605 m, Olympia.

Värmlands flygklubb: Carl Einar Ericson, 1 700 m, Olympia.

Västerås flygklubb: Arne Lind, 1 175 m med Weihe och 1 100 m med Baby.

Örebro bil- och flygklubb: Lennart Nordin, 1 925 m, Olympia, Göran Lindholm, 850 m, Lennart Nordin, 730 m, Weihe, Bertil Balkstedt, 435 m.

DISTANSTÄVLINGEN:

Aeroklubben i Malmö: Yngve Hansson, 78 km, Baby, Bror W. Svensson, 51 km, Baby.

Borlänge-Domnarvets flygklubb: Rune Enström, 98 km, Olympia.

Halle-Hunnebergs flygklubb: Vincenc Larsson, 77 km, Baby, Bertil Ståhl, 76 km, Olympia, Öve Hoffer, 37 km, Baby.

Stockholms segelflygklubb: Björn Andersson, 128 km, Moswey.

Värmlands flygklubb: Carl Einar Ericson, 330 km, Weihe.

Västerås flygklubb: Arne Lind, 60 km, Baby.

Örebro bil- och flygklubb: Lennart Nordin, 59 km, Baby.

höjdmätaren började visa under 400 m var jag nästan beredd att ge upp.

Men så repade jag humör och gav mig den på att knega mig vidare. Mitt mål var Gävle och jag försökte också gå norrut, men termiken var minst sagt opålitlig och den underliggande terrängen började bli verkligt ogästvänlig. I varje fall ansåg jag det inte rådligt att flyga över sån »geografi» med den låga höjd jag hade. Jag lade därför kursen mer österut, där terrängen var bättre.

Över Uppsalaslätten kom jag åter upp på 1 000 m höjd och passerade lärdomsstaden på norrsidan. Så småningom kom jag fram till Tierp, där jag hade 600 m höjd, varför jag fortsatte vidare mot norr.

Jag kunde tydligt skönja Skutskärs höga skorstenar och hela Gävlebukten men det

Einar Ericson.

stora skogsområdet mellan Tierp och Gävle verkade avskräckande. Med hänsyn till den sena tidpunkten — klockan var nära 17.30 — och den otillfredsställande termiken beslöt jag med ganska tungt hjärta att återvända till Tierp.

Jag landade prick kl 17 30 på ett fint fält strax norr om Tierps kyrka. Jag var illa trött och illa hungrig och det var verkligen njutningsfullt att få kliva ur planet och sträcka på benen. Jag hade då flugit i 7 tim 15 min och sträckan var 330,3 km.

Omedelbart efter landningen kom det fram två gubbar. Den ene sa: »Vi såg an bortom skogen där å då sa ja att det dära va en stor hög.» På det hade den andra gubben svarat: »Toker, då sir du väl att han har två motorer!»

»Sen såg vi på avstånd hur han gick ner å landa och eftersom han landa på magen och vingen tippa ner så trodde vi att landningsställe gick åt helsicke» — sa gubbarna.



DE SOM SKALL KÄMPA

När detta skrivs arbetas det för högtryck inom KSAK, i Örebro, på Alleberg och säkert också bland flygklubbarna med för-

Klass 1 (SM) Alleberg.

Nr 1	Löjt Rune Lundgren	F 1	Weihe
» 2	Henri Fugl	Dansk Svaevefl. Union	Röhhussard
» 3	Carl Gunnar Brenkner	Halmstad flygklubb	Weihe
» 4	Löjt Berlin	F 4	Weihe
» 5	Löjt Persson	F 5	Weihe
» 6	Löjt Alm	F 6	Weihe
» 7	Löjt Andersson	F 7	Weihe
» 8	Löjt Winkler	F 8	Weihe
» 9	Fänrik Ohlsson	F 9	Weihe
» 10	Sergeant Nylén	F 10	Weihe
» 11	Fanj Brink	F 11	Weihe
» 12	Björn Andersson	Stockholms segelflygklubb	Moswey III
» 13	Löjt E. G. V. Carlsson	F 13	Weihe
» 14	Löjt Holm	F 14	Weihe
» 15	Bengt Olow	Halle-Hunnebergs flygklubb	Moswey III
» 16	Serg Hultqvist	F 16	Weihe
» 17	Fred Nordholm	Västerås flygklubb	Olympia
» 18	Löjt Magnusson	F 21	Weihe

Klass 2 (Lagtäv.) Örebro.

Nr 1	F 1	Furir Lundin—Furir Persson
» 2	Västerås flygklubb	Arne Lind—Sune Olsson
» 3	F 3	Öf Nilsson—Wettergård
» 4	F 4	Serg Zidén—Furir öst
» 5	F 5	Fanj Cassel—Flygplanmäst Otterström
» 6	F 6	Furir Nilsson—Furir Aråker
» 7	F 7	Öf Holm—Öf Hultengren
» 8	F 8	Öf Mannesjö—Furir Nyström
» 9	F 9	Furir Ohlsson—Furir Larsson
» 10	F 10	Fanj Meijer—Furir Nielsen
» 11	F 11	Flygplanmäst Larsson—Öf Carlson
» 12	Norrköpings flygklubb	O. Björning—S. österdahl
» 13	F 13	Fanj Danielsson—Furir Engström
» 14	F 14	Furir Jönsson—Furir Bergehed
» 15	Ö. Sörmlands flygklubb	Hjalmar Persson—John Bryant-Meissner
» 16	Halle-Hunnebergs flygklubb	Bertil Ståhl—Vincenc Larsson
» 17	F 17	Förv Lindqvister—Furir Olofsson
» 18	Aeroklubben i Göteborg	Anders Johansson—Per Olof Norrby
» 19	Stockholms segelflygklubb	Tage Löf—Åke Strid
» 20	Karlskoga flygklubb	T. Johansson—E. Ekelöf
» 21	F 21	Verkmäst Carlsson—Furir Landberg
» 22	Borås flygklubb	Bertil Asklöf—Mats Andersson
» 23	Aeroklubben i Malmö	Bror Svensson—Yngve Hansson
» 24	Dansk Svaeveflyverunion	G. Nielsen—J. Wetlevsen
» 25	Örebro flygklubb	Göran Lindholm—Lennart Nordin
» 26	Eskilstuna flygklubb	Harry Carlsson—J. Bohman
» 27	F 16	Öf Silvborg—Furir Berglund

beredelserna till årets stora tävlingar, som får sin upptakt i Örebro ungefär samtidigt som detta nummer utkommer.

De preliminära anmälningslistorna, som just nu blivit klara, låter ana att årets tävlingar kommer att bjuda på hårdare och mer spännande duster än någonsin tidigare. En alldeles extra krydda utgör ju de danska inslagen.

I SM startar dansken Henri Fugl med sin Röhhussard och bland de inhemska namnen märks bl a F 6-Alm som har den ansvarsfulla uppgiften att försvara sin SM-titel. Bengt Olow flyger för Halle-Hunnebergs FK med klubbens Moswey III och Stockholms Björn Andersson ställer också upp med en Moswey III. Västerås' Fred Nordholm har tydligen inte som ryktet låtit göra gällande kommit över något exemplar av släktet Moswey utan kommer att kriga med Olympia — klassens enda förresten. Saltingen Brink från F 11 tänker bjuda »unghönsen» hård konkurrens om 1946 års mästerskapstecken.

I klass 2 blir det säkerligen inte mindre spännande. 12 civila och 15 militära lag är hittills anmälda. Aeroklubben i Göteborg kommer med Anders Johansson och Per Olof Norrby och vi hoppas att Anders får fina chanser att visa vad en pionjär kan åstadkomma. Västerås har anmält Arne Lind—Sune Olsson — ett lag som bör uppmärksammas — och Stockholms Segelflygklubb skickar Tage Löf—Åke Strid i elden. Örebro ställer upp en ungdomlig konstallation, nämligen Göran Lindholm—Lennart Nordin, av vilka den sistnämnde i början av månaden utexaminerades från SI-kursen på Alleberg. Vi hänvisar i övrigt till de preliminära deltagarlistorna här nedan.



Elyg

NORDENS STÖRSTA FLYGTIDNING

TIDSKRIFT FÖR FLYGVAPNET

OFFICIELLT ORGAN FÖR KUNGL.

SVENSKA AEROKLUBBEN

Nr 13. Ärg. 24

27 juni—10 juli 1946

YNGVE NORRVI:

BUSINESS OCH IDEALISM

På en plats här i landet där såväl en flygklubb som ett flygbolag bedriver motorflygutbildning framlade för kort tid sedan enligt ett envist rykte detta flygbolag ett förslag till flygklubbens styrelse om inköp av största delen av klubbens materiel — och underförstått även dess rättigheter att bedriva skolverksamhet. Däremot skulle klubben få behålla ett par flygplan för uthyrning till sina medlemmar för träningsflygning. Servicen även på dessa plan skulle dock handhas av bolaget.

Syftet var klart: bolaget ville bli ensam herre på täppan. Klubben har liksom alla andra klubbar svåra ekonomiska problem att brottas med och styrelsen var också mycket nära att nappa på kroken. I sista ögonblicket bildades emellertid en garantiförening av femton medlemmar och utomstående privatpersoner som skaffade tillfredsställande bankgarantier på 45 000 kr att utbetalas med upp till 15 000 kr per år i tre år framåt och stack dem under näsan på styrelsen, varefter »köpet» avstyrades i sista minuten.

Kan nu en flygklubb köpas och säljas? Och får en klubbstyrelse bara för att komma ifrån en betungande arbetsbörda sälja sin klubb?

Det är här å den ena sidan fråga om affär, å den andra idealism. Flygklubbarna är ideella föreningar där folk av olika kategorier men med samma intressen slagit sig tillsammans, dels för att få möjlighet att flyga, dels — och inte minst — för att som det står i stadgarna »verka för flygsportens utveckling och popularisering».

Flygklubbarnas ekonomiska kalkyler ligger på ett helt annat plan än de affärsdrivande flygbolagens. I klubbarna är det alltid fråga om insatser som aldrig kan eller får ge ekonomiskt utbyte. I bolagen måste insatserna ge ekonomiskt utbyte.

Bolaget som ville köpa klubben har tydligen helt missuppfattat klubbarnas avsikter och funktion. Det är inte för mycket sagt att det är klubbarna och inte flygbolagen som gjort de största insatserna hittills, när det gäller att lägga grunden för flygbolagens existens. Det var klubbarna som på den tiden då det inte var lukrativt att driva flygning i alla fall bedrev flygning och genom kollektiva personliga insatser och experiment beredde mark för flygutvecklingen. Det är klubbarna som fortfarande gör det möjligt för herr Medelvensson att åtminstone drömma om att en vacker dag kunna sitta själv vid spaken i ett flygplan. Och det är flygklubbar-

na —medvetet i en del fall, omedvetet i andra — som håller tummen på ögat på alltför profithungriga och penningstarka bolag, som nu anser tiden mogen att koppla av idealismen och låta alltsammans bli business.

Det må vara att utvecklingen förr eller senare går dithän att flygklubbarnas ställning blir ohållbar. Än så länge är dock inte situationen sådan. Inte så länge vissa privata firmor i branschen ser enbart konkurrenter i klubbarna och inbillar sig att den idealism som fört flyget framåt till vad det nu är kan köpas för en grynvallning.

Vad hade förresten resultatet blivit om »köpet» blivit av? Det är inte alldeles otroligt att de ettrigare bland idealisterna bildat en ny flygklubb och fortsatt »konkurrensen». Ty den rättigheten kan ännu inte säljas. Och det finns fortfarande folk som kan skilja mellan business och idealism och vet att det ena goda inte behöver förskjuta det andra. Samförstånd och samarbete är fortfarande en god medicin även på flygets område.

Det skall villigt erkännas att det finns affärsmän inom det svenska flyget som ser längre än till den omedelbara — och kanske osäkra — vinsten. Det är sådant folk som i dag satsar pengar på lång sikt i den övertygelsen att flygsinnet är en absolut nödvändighet för att flyget skall bli lukrativt och samhällsgagnande. Så länge klubbarna arbetar för detta flygsinne bör de hjälpas och inte stjälpas.

60% Å AUTOMOBILFÖRSÄKRINGSPREMIEN!

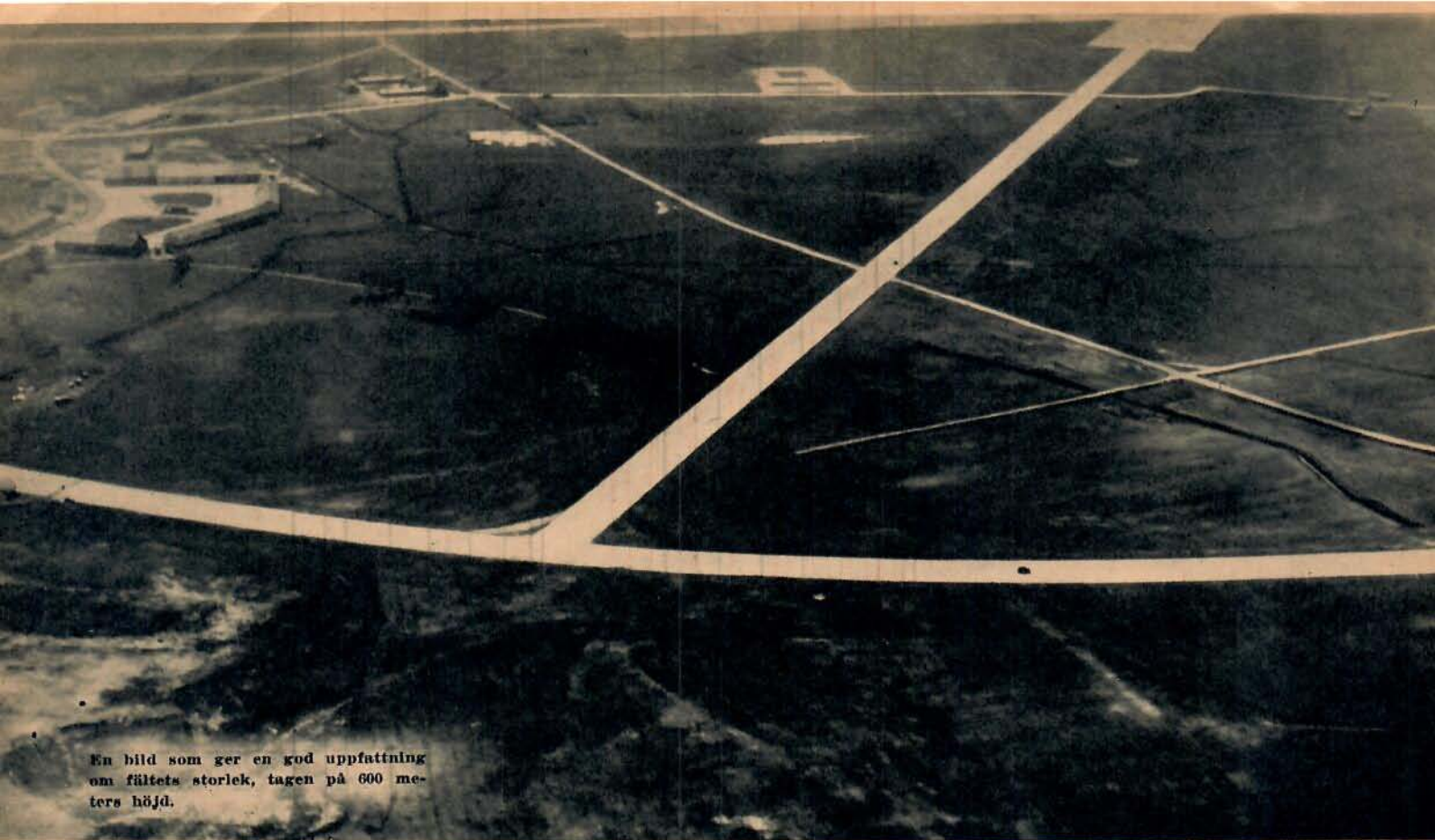
Trafik premierar varsam körning. Utöver avtalsmässig rabatt efter 4 skadefria år (50%) lämnar Trafik som vinståterbäring ytterligare 10% rabatt å vagnskade-, stöld- och brandförsäkringspremien vid fullständig försäkring fr. o. m. den 1 febr. 1946. Trafik fullföljer härmed sin liberala premiepolitik.



Vår vinst
- Er vinst

TRAFIK

Kungsgatan 9, Stockholm. Specialbolag för trafikrisker Tel. 23 21 20.



En bild som ger en god uppfattning om fältets storlek, tagen på 600 meters höjd.

JÄTTEFÄLTET vid AALBORG

Tyskarna har under det andra världskriget — som ju gick helt i flygets tecken — lämnat efter sig två nyanlagda flygfält, vilka i dag anses vara Europas största. Det ena — Sola vid Stavanger — har tidigare presenterats i FLYG, det andra — Aalborgs flygfält på Jylland — står inte Sola efter i något avseende. Det är så stort, att det knappast kan överblickas, och typiskt är, att man inom initierade flygkretsar i Aalborg inte är riktigt säkra på vad fältet börjar eller slutar. DDL:s chef i Aalborg, direktör Waldemar Lauritzen tror själv att fältet i bredd mäter cirka 9 kilometer. Längden är heller ingenting att klaga på, startbanorna kan utan några som helst svårigheter göras 4—5 kilometer långa. Men så anser man också, att danskarna mot sin vilja här fått lägga ner drygt 500 miljoner kronor, kanske upp till en miljard. Tyskarna var inte så noga med redovisning av belopp. Man rekvisiterade vad som behövdes och danskarna fick släppa till såväl material som pengar.

När man i DDL:s splitternya DC-3:a gör en lov kring fältet anar man flygplatsens jätteformat. Här finns inflygningsmöjligheter som ingen annanstans. För närvarande håller man sig emellertid endast med tre banor, en på 1 800 meter, de båda andra på 1 400 meter. Bredden är emellertid 80 meter, och som jag nämnde inledningsvis kan man utan större kostnader skaffa sig vilka banlängder som helst.

Om fältets otroliga dimensioner vittnar en ofantlig anhopning av byggnader inom det inhägnade området. Här finns inte mindre än 600 mer eller mindre väl inredda byggnader för reparationsverkstäder, förråd etc. Hårtill kommer 50 hangarer (!), av vilka dock en del inte är mycket mer än splitterskydd. I dessa hangarer förvarade

är så stort att man inte vet "var det börjar eller slutar". 600 verkstäder 50 hangarer på området

tyskarna under ockupationen i regel jaktplan. En av hangarbyggnaderna torde dock med sina stålklädda väggar och prima inredning höra till det modernaste som kan uppvisas på någon flygplats i Europa.

Det oansenligaste och kanske också mest primitiva är stationsbyggnaden. Den är liten, smutsig och inte i stil med de fordringar DDL har. Men den är också endast ett provisorium tills den nya stationsbyggnaden blivit uppförd. Denna kommer att förläggas till annan del av fältet, där man har möjligheter att modernisera en redan befintlig byggnad.

Under en rundtur på fältet hade jag också tillfälle att titta in på radiostationen, där två man turas om med tjänstgöringen.

Radioanläggningen är högmodern. En del instrument, som dithörts av tyskarna räddades undan förstörelsen, men radiostationen har efter krigsslutet kompletterats med ny utrustning, som gör det möjligt för Aalborgs flygplats att stå i ständig kontakt på aktningvärda avstånd med allt flyg över Skandinavien.

Det är givet, att danskarna omedelbart efter övertagandet av flygplatsen fick en jätteuppgift när det gällde att förvandla

fältet från krigs- till fredsbas. Aalborg har under kriget varit utsatt för åtskilliga bombanfall, då de allierade var väl underlättade om fältets betydelse för tyskarna. Följden har blivit att fältet än i dag gömmer på explosiva ämnen som man gör allt för att röja undan. Men den detaljen sköter tyska flyktingar om. Inom flygfältet bor nämligen inte mindre än 10 000 tyskar, som under slutskedet i det östra frontavsnittet evakuerades till Aalborg. Dessa mäns, kvinnors och barns förnämsta uppgift består i att minutiöst undersöka varje kvadratcentimeter mark av fältet och befria det från sprängämnen och järnskrot. Under mitt besök kunde man se hela kompanier kvinnor och barn i arbete på fältet. De gick i bredd, 40—50 stycken med krökta ryggar och blicken fäst vid marken. Med jämna mellanrum flyttades fynd från marken till spanner, som man bar i händerna.

I ett annat avsnitt av fältet var man i full färd med att gräva upp bensindepåer som gömts i marken av tyskarna. Detta upprensningsarbete har emellertid ingen som helst inverkan på den reguljära flygtrafiken, då de viktigaste områdena för länge sedan avpatrullerats, inte en utan hundra gånger av dessa tyskar i förskingringen.

Ett avsnitt av flygfältet kommer emellertid en åskådare att stanna av stum häpnad. Aalborgs flygplanskyrkogård! När kriget var slut fanns på flygplatsen 250—300 tyska flygplan, av alla de olika modeller tyskarna använde under kriget. Jaktplan, bombplan, nattjaktplan, sjöflygplan, stabsplan, kurirplan etc. I det skick de övertogs torde de ha representerat ett värde av miljarder. I dag har de skrotvärde och knappt det. På allierat håll kommenderades sprängning av

överst den lilla oansenliga stationsbyggnaden, där DDL håller till. — Bilden nr två uppifrån visar Aalborg-fältets största bana, som kan läggas ut till en längd av 5 km. — De två nedersta bilderna visar den trista anblicken av bilkyrkogården och flygplan-kyrkogården på Aalborgs flygfält.

alla plan, och denna verkställdes av tyskar-na med önskvärd precision. Följden har bli-vit att man i dag kan trampa i timmar över demolerade flygplanvingar, sönder-skurna motorer, 1000-tals syrgasbehållare, sönderknackade och söndermalda radio-utrustningar, uppläckta pejlingsinstrument, krökta spakar, hopknycklade instrumenttavlor etc i det oändliga. Bensin och olja drop-par än i dag från de sargade motorerna. Denna flygplanskyrkogård torde vara en av de mest unika som kan uppvisas i Europa.

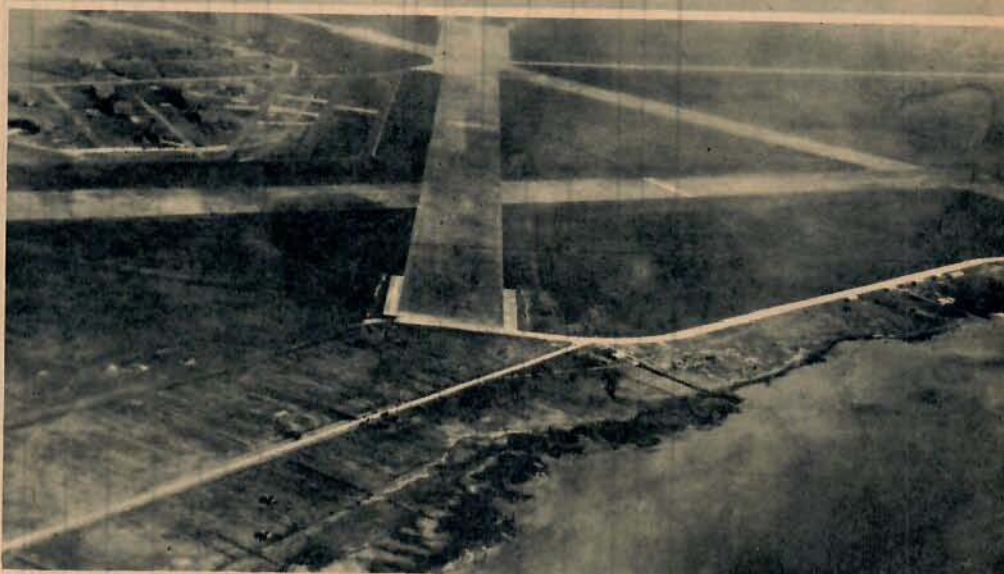
Här finns ytterligare en kyrkogård, det vilorum som ägnats tyskarnas motorfor-donspark. Den ligger också inom flygfältet. Trehundra bilar, alltifrån småvagnar till rödakorsbilar, tanks och stabsbilar har rönt samma öde som flygplanen. Bilvraken tornar upp sig i högar som små hus. Det enda man saknar är gummidäcken, men dem lär bil-sugna aalborgsbor ha lagt beslag på innan beväpnad dansk militär med revolverhot höll objudna från området.

Aalborg var ursprungligen en stad utan större flygintresse. Man nöjde sig med ett flygfält på 1 000×1 000 m. I dag funderar man på att kultivera cirka 1 000 tunnland av flygfältets jord då man inser att Aalborg aldrig kan få så stor betydelse i flyghänseende, att staden bör kvarhålla ett sådant jätte-område. Men givet är att det gigantiska flygfältet fött drömmar på Jylland om stadsens betydelse som centralpunkt för skandi-naviskt flyg. Och man tänker utnyttja alla de möjligheter som finnas för att inte Aalborgs flygfält skall få ligga i lägervall. DDL har redan nu en anseilig trafik på Aalborg även om resandetrafiken från Dan-mark på utlandet av valutaskäl är föga im-ponerande. Men man har en desto större inlandstrafik. Banden mellan Aalborg och Köpenhamn har knutits fastare sedan man tack vare DDL har möjligheter att ordna pendeltrafik mellan de båda städerna. Af-färsmän och kommunala representanter ut-nyttjar flitigt flyget. En tågresor till Dan-marks huvudstad tar cirka 6 timmar. Flyget avverkar naturligtvis distansen på betydligt kortare tid, vilken gör att speciellt affärs-männen i Aalborg sparar dagar på att hålla sig till DDL.

Bolaget har också på kort tid blivit aalborgarnas speciella skötebarn trots att trafiken i början »gick på kryckor». Nu har man dock fått så pass ordning och reda i flygtrafiken, att tidtabellerna kan hållas. Betjäningen ombord är också kontinentalt perfekt med bl a stewardesser, som behär-skar allt från att byta blöjor på spädbarn till att spela Culbertson.

L—d.

NORD 1600 är ett tvåsitsigt reaktions-drivet franskt experimentflygplan som är under byggnad hos SNCA du Nord. Mo-torutrustningen skulle ursprungligen be-stå av två Rateau gasturbiner tillsam-mans med Gnome & Rhone 14 luftkylda 14-cyl. stjärnmotorer men har nu ändrats till två Rolls-Royce Derwent gasturbiner.





Från NORDKAP till MEDELHAVET

Det Norske Luftfartselskaps silverglänsande fredsflagor har blivit en kärkommen syn på den norska sommarhimlen. Nya flyglinjer öppnas med jämna mellanrum och under sommarens lopp räknar man med att kunna flyga med DNL från Nordkap till Medelhavet.

För att få lite närmare uppgifter om DNL:s trafik har FLYG:s Norge-redaktör vänt sig till bolagets presschef, Odd Medbøe, som residerar i bolagets nya kontor Fridtjof Nansens plass 8.

— DNL har planlagt ett omfattande trafiknät, säger presschefen, och all kraft sätts in på att förverkliga planerna under sommaren och hösten. De linjer som finns är i drift är följande:

Oslo—Stockholm. Oslo—Stavanger—London. Oslo—Göteborg—Köpenhamn. Oslo—Marseille via Göteborg, Köpenhamn och Zürich. Alla med daglig trafik. Därtill kommer inlandsrutten Trondheim—Tromsø.

Linjen Oslo—Köpenhamn är mest anlitad. Reguljärt går två flygplan i daglig trafik, men upp till fyra plan har flugit fram och tillbaka på dagen och åtskilliga till kan sätas in.

Tromsø—Medelhavet 17 timmar

Linjen Oslo—Stockholm flygs parallellt med ABA, och linjen Oslo—Marseille flygs i samtrafik med Det Danske Luftfartselskab. Om denna linje förlänges med den skandinaviska Nordnorrgerutten Oslo—Tromsø, som öppnas inom en nära framtid, kan man säga att linjen är transkontinental, i det den sträcker sig från Ishavet till Medelhavet. Den effektiva flygtiden Tromsø—Oslo är åtta timmar, sträckan Oslo—Marseille tar ungefär nio timmar.

I samarbete med Det Danske Luftfartselskab skall DNL öppna linjer på War-

szawa och Prag med trafik två gånger i veckan. Inom kort öppnas dessutom en linje från Oslo över Kristiansand till Amsterdam, Bryssel och Paris.

Livlig inlandstrafik

Flygnätet inom Norge kommer att bli mycket omfattande. Linjen Oslo—Tromsø kommer att utgöra ryggraden i inlandstrafiken, och omkring denna linje byggs sedan en hel del lokallinjer. Kustrutten går från Trondhjem över Kristiansund, Ålesund, Bergen, Haugesund, Stavanger, Kristiansand, Arendal till Oslo och åter. Mellan Stavanger—Oslo, Bergen—Oslo, Trondhjem—Oslo skall upprättas snabblinjer på så sätt att hela landet blir sammanbundet av flyglinjer. Den effektiva restiden blir cirka två timmar mellan dessa städer. Vidare är det meningen att förlänga linjen Oslo—Tromsø från Tromsø till Kirkenäs så snart

Det Norske Luftfartselskaps presschef Odd Medbøe berättar i denna intervju med FLYG:s Norge-redaktör, Edvard Omholt-Jensen, om DNL:s organisation och framtidsplaner. Samtidigt som DNL utökar sina transkontinentala linjer arbetar man energiskt på att utbygga ett inhemskt flygnät, där linjen Oslo—Tromsø utgör ryggraden. Alla större norska städer skall inlemmas i flygtrafiken.

Fornebu flygplats, utgångspunkten för DNL:s flyglinjer. Infälld presschefen i DNL, Odd Medbøe.

säkerhetstjänsten blir organiserad på denna sträcka. Samtliga dessa flyglinjer skall drivas hela året.

Till slut planläggs Atlantlinjen, som DNL skall driva i samarbete med svenskar och danskar genom Scandinavian Airlines System.

Vilka flygplantyper som skall användas? På de europeiska kontinentallinjerna använder DNL sig av Douglas DC 3. För Atlantlinjen inköper bolaget två DC 4. På de inländska kustlinjerna används tills vidare Ju 52 med flottörer.

Bolagets flygvärdinnor har nu varit i tjänst en längre tid och man kan lugnt ge det omdömet att flygvärdinnans arbete blivit synnerligen uppskattat. Konkurrensen bland de sökande var minst lika stor som i Sverige, men av de närmare 700 damer som anmälde sig kunde endast 14 antas till en grundligare utbildningskurs.

Och det finns gott om flygare av hög klass, inte minst transportflygare. Det är folk som har utbildats och tjänstgjort under kriget, inte bara som stridsflygare utan också som transportflygare med årslång erfarenhet i långdistansflygning på linjer till Afrika, Indien och över Atlanten. Ja, vi har en så stark flygarkader att vi t o m är i stånd att »exportera» piloter till andra länder.

DNL — ett privatföretag

DNL har övertagit arvet efter det gamla DNL, som var ett förhållandevis litet företag. Sedan experterna behandlat problemet

om Norges deltagande i den internationella lufttrafiken, kom regeringen och stortinget till det resultatet att den civila lufttrafiken i Norge skulle drivas som ett privat företag med den handlingsfrihet som utmärker privata organisationer. Staten utövar emellertid viss kontroll av bolaget, men själva driften har som sagt lagts på helt privat basis. Huvudsakligen är det skeppsredarna som står bakom det hela, därtill kommer försäkringsbolag, industriföretag och privatfolk. Bland de senare har en hel mängd småsparare visat stort intresse för aktie-teckningen.

Bolaget leds tills vidare av en interimstyrelse, vars chef är direktör Ths. Falck jr, ett känt namn inom norsk sjöfart och norskt flyg. Styrelsen har ett arbetsutskott, där skeppsredaren Ths. Olsen är chef. Han är också en av de norska skeppsredare som visat flyget det allra största intresse. Verkställande direktör är som bekant Norges flygare nr 1, Bernt Balchen. Som administrativ direktör har anställts lagmansretts-

sakförer Per M. Backe, en av Norges skarpaste yngre jurister, vilken har gjort internationella luftfartsfrågor till sin specialité. Han förestår den mera interna administrationen av bolaget, medan Balchen i första hand arbetar med de större frågorna. Driftschef är överstelöjtnant J. K. Christie, som också har mångårig erfarenhet som krigs-flygare och administratör. Christie fick under senare delen av kriget lämna flyget för att förestå räddningsarbetet i Tyskland av de norska och danska fångar, som inte kunde nås av greve Folke Bernadotte.

DNL är upplagt som ett rent affärsföretag. Det vill inte ha statshjälp och är baserat på den monopolställning som det har uppnått i Norge. Det är det enda norska flygbolag, som har rätt att driva passagerare- och godstrafik på de stora huvudlinjerna från Norge och till andra länder.

DNL är mycket nöjt med Fornebu som flygplats. Som passagerareflygplats är ju Fornebu förhållandevis ungt, men vi hade mycket lovande statistiska resultat från det första verksamhetsåret 1939. Då var det 100 procents regularitet på kontinentallinjerna till Fornebu och på vinterhalvåret oktober 1939 till 9 april 1940 uppnåddes 95 procents regularitet i driften. Nu är det förstås inte ett års statistik mycket att bygga på, men 1939 var Fornebu väl att märka åtskilligt mindre än i dag. De säkerhetsanläggningar som nu har utvecklats höjer också platsens effektivitet. Fornebu har ju också den fördelen att det inte ligger mer än 10-15 minuters väg från Oslos centrum.

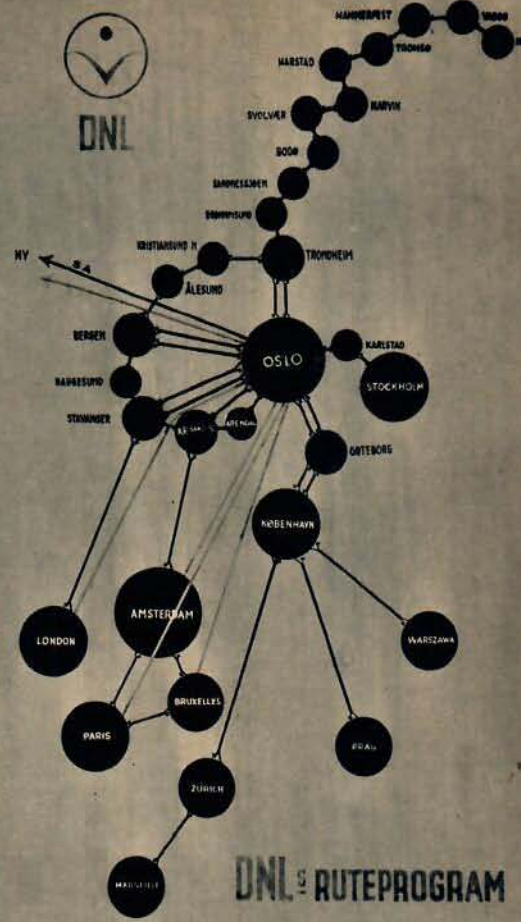
Tanken på snälltågsförbindelse med Gardermoen, som ligger cirka 40 km från Oslo, har givetvis intresserat oss mycket, fortsätter hr Medbøe, och vi vågar påstå att vi själva var först inne på den tanken, då vi ville använda Gardermoen till Atlantlinjen och som reservplats till Fornebu. Det skulle ju bli både bokvämt och originellt att få ordna alla formaliteter, tullklarering etc på snälltåget in till staden. Saken är under prövning från järnvägens och DNLs sida, men det är ännu för tidigt att uttala sig om hur det skall bli. Då lokaltrafiken på linjen är stor, återstår betydande tekniska problem att lösa. Dessutom blir det naturligtvis svårt att hålla tidtabellen exakt på de förhållandevis långa flygsträckorna till Gardermoen. DNL har emellertid rustat sig för att under alla förhållanden klara transporten Gardermoen—Oslo. Moderna bussar har inköpts i Sverige och Amerika.

Engelska planer på SOLA

Vad DNL tycker om Sola? Som flygplats betraktas Sola som enastående. Men fältet ligger inte vid Oslo och alltså inte centralt. Med tiden torde det dock säkerligen komma att bli livlig trafik även på Sola. DNLs London-linje går nu över Sola, som säkert kommer att bli nyttigt även för Atlanttrafiken. Engelsmännen har planer på att lägga en linje London—Newcastle—Sola, men ingenting är bestämt ännu.

Beträffande samtrafiken med Sverige vill jag framhålla att ABA gjort oss goda tjänster på linjen Stockholm—Karlstad—Oslo. ABA drev denna linje då vi själva inte hade möjligheter att flyga, och det är vi mycket tacksamma för. Det svenska flygbolaget har på det hela taget visat en mycket kamratlig hållning gentemot norrmännen och samarbetet har alltid varit utmärkt slutar DNLs presschef.

NORWAY ON THE AIRWAY



DNLs planerade trafikknät med rutten som förbinder Kirkenes med Marselle. Nedan en norsk flygvärdinna solar sig bland fiskknäten i Marselles hamn.



AERO MATERIEL 20 ÅR

AB Aero Materiel, Stockholm, fyller i år 20 år; firman grundades nämligen 1926, två år efter Aero-transport. Det var dir Gustaf Hedengran som tog initiativet, och strax efter starten kom ryttmästare Adrian Florman och kapten Carl Florman in i firman, den sistnämnde lämnade emellertid bolaget rätt snart.

Verkställande direktören Erik Jägerblom omtalar med anledning av jubileet, att Aero Materiel i början huvudsakligen sysslade med import av flyginstrument — en av de första agenturerna var för de Havilland — men efter hand har bolaget kommit att sälja all möjlig flygutrustning, från kulsprutekameror till flygplan. (En av de senaste leveranserna är en Dragon Rapide till Svensk Flygtjänst.) 1929 började firman med något helt nytt för Sverige, en organiserad civil flygskola. Under de fyra år denna existerade utexaminerade man 73 privatflygare, av vilka kan nämnas Kurt Björkvall, Lambert Meuller, von Rosen och von Schinkel.

Kriget tvingade Aero Materiel att själv sätta i gång tillverkningen av flygmateriel, t ex landställsmotorer, tändspolar, bränslemätare och Eclips startmotorer. Efter kriget har importen åter blivit livaktig, och bland de firmor som bolaget representerar märks de engelska Hawker, Gloster, Handley Page, Smiths Aircraft Instrument, Williamsons, Dowty, Cellon och de amerikanska Bendix Eclips, Bendix Radio, Pioneer, Strombergs förgasare m fl.

Flygfotografering är en amman gren av bolagets verksamhet. Det kan nämnas att bolaget förfogar över 30 000 negativ från hela Sverige. Lodbildsfotografering för kartändamål har också stått på programmet.



1926-1946
AERO MATERIEL
I FLYGETS TJANST



AERO MATERIEL A. B.
STOCKHOLM
BIRGER JARLSGATAN 6

VÄRLDSFLYGETS FÖRSTA RIKSDAG

Montreal i juni.

PICAO:s första årsmöte, som också skulle kunna kallas för världsflygets första riksdag, har hållits i Montreal under deltagande av delegater från 45 olika länder. Även Sverige har varit representerat med en tre-mannadelegation bestående av överdir Carl Ljungberg, A. Lindencrona och Richard Bergstrom, vilka liksom de övriga delegaterna haft bråda dagar och diskuterat olika frågor rörande världsflygets framtida utveckling och organisation.

Årsmötet har varit förlagt till Windsor hotell, som under de gångna veckorna närmast kunnat jämföras med ett nationernas förbunds högkvarter. De flesta hotellrummen på första och andra våningen har haft prydliga små skyltar med resp länders namn, och andra rum har varit reserverade för sammanträden och konferenser av olika slag. Vidare har man haft speciella rum för utskrivning och duplicering av de dagliga kommunikationerna. Givetvis har inte heller ett pressrum saknats, där skrivmaskiner av kända och okända märken knackat fram rapporter på ett tjogtal tungomål, och den arbetande pressen har även haft en egen telegrafstation varifrån telegram sänts till jordens alla hörn.

Ja, man har t o m haft en egen radiostudio vid denna konferens — på tredje våningen hade Canadian Broadcasting Corporation tagit ett par rum i besittning och därifrån gjorde man ett dussintal utsändningar pr dag. Man presenterade även kortvägsprogram på svenska för lyssnare i vårt land.

Staben vid PICAO:s första årsmöte har varit imponerande — inte mindre än närmare 300 personer förutom alla deltagande delegater har haft full sysselsättning under tre veckors tid. Framtida flygriksdagar kommer dock troligen att få en ännu större stab av medarbetare, eftersom många länder ännu inte är medlemmar men väntas bli det. Samtliga stormakter med undantag för Ryssland, som fortfarande trots upprepade inbjudningar håller sig utanför, tillhör dock redan PICAO.

Den svenska delegationen hade sitt privata konferensrum på andra våningen, där man etablerat sitt högkvarter i rum nr 236. Det är också där som jag träffar samman med överdir Carl Ljungberg och ber honom berätta litet om sina intryck av konferensen.

— Arbetet vid PICAO:s första årsmöte har, säger överdir Ljungberg, dels bestått i en granskning och resumé av vad som gjorts sedan Chicago-konferensen hösten 1944, då de där deltagande nationerna bestämde sig för att sätta upp en världsflygorganisation, dels omfattat frågor rörande riktlinjerna för det framtida arbetet inom PICAO och organisationens närmaste uppgifter.

— Glädjande nog kan man konstatera att det under hela konferensen rått en konstruktiv och objektiv anda. Trots de många nationella skiljaktigheterna i olika frågor har man kunnat ena sig om att det gäller att finna de vägar, vilka bäst tjänar det internationella flyget och säkerheten i luften, även om dessa vägar inte alltid löper parallellt med individuella synpunkter i resp fall.

— PICAO är inte första försöket att skapa en internationell flygorganisation, på-

Rapport om PICAO:s första årsmöte från FLYG:s New York-korrespondent

pekar dir Ljungberg. Vi har tidigare haft t ex CINA och Havanna-konventionen. Men dessa tidigare organisationer har dock varit begränsade i sitt verksamhetsfält och inte haft samma betydelse som nu tillmätes PICAO, därför att det interkontinentala flyget då ännu inte var en realitet. Nu är däremot interkontinental flygning en vardagssak, och det är därför vi behöver en världsgångorganisation som PICAO.

— Många frågar sig givetvis, om denna nya internationella organisation inger förhoppningar inte bara för nuet utan även för framtiden. Jag är optimistisk på den punkten, ty man har en god grund att bygga vidare på. PICAO är mycket bra organiserat och har alla förutsättningar att bli ett reglerande och befrämjande instrument för en sund och säker utveckling av det globala flyget.

Överdir Ljungberg fastslår vidare att det nordiska samarbetet under PICAO:s första årsmöte varit utmärkt. Skandinavien representerat i 21-mannarådet är major Alf Heum, Norge, och han är i ständig kontakt med svenskar och danskar. Detta 21-mannaråd har flera sammanträden årligen och är den verkställande makten inom PICAO.

Eftersom PICAO endast är en övergångsorganisation för det permanenta ICAO, har man vid årets riksdag haft till uppgift att diskutera hur denna permanenta organisation skall uppbyggas. Någon större skillnad mellan PICAO och ICAO blir det emellertid inte, eftersom PICAO i stort sett motsvarat förväntningarna.

Vilket anseende har Sverige inom internationellt flyg? Och vad vet den övriga världen om vår luftfart? Överdir Ljungberg konstaterar att Sverige långt ifrån är ett okänt eller ens ett litet känt land då det gäller flyg. Överallt följer man med intresse rapporter och uppgifter om ABASILA:s planer och utveckling, och bolagen åtnjuter stor respekt och aktning i alla läger.

Överdir Ljungberg understryker att det

är mycket viktigt att svenskarna hemma hjälper till att hålla detta goda anseende vid liv. Allt som kan göras i Sverige för att främja den internationella lufttrafiken bör göras. Frågan om ett storflygfält bör absolut inte förhalas längre. Är inte fältet klart att tagas i bruk när den verkliga stortrafiken mellan kontinenterna börjar, ja, då är det fara värt att Sverige lämnas vid sidan om allfartsvägarna.

Sverige har redan fått röna flera bevis på internationellt förtroende. Luftfartsinspektör Tord Ångström från luftfartsstyrelsen har sålunda kallats som expert i »operational division» vid PICAO:s högkvarter i Montreal, och vid det nu hållna årsmötet utsågs överdir Carl Ljungberg till ordförande i en av mötets fem kommissioner. Dessa kommissioner motsvarar närmast riksdagens utskott, och den kommission överdir Ljungberg ledde hade att behandla frågor av principiell natur rörande flygsäkerheten, radio, bl a frågan om standardisering av måttenheter m m.

Gunnar Kristiansson.

UNITED AIR LINES har tecknat kontrakt med Glenn L. Martin Co. om att i experimentsyfte bygga ett trafikflygplan, utrustat med två General Electric gasturbiner för propellerdrift. Planet skall levereras 1947 och kommer till en början att flygas endast i godstrafik för att utröna effektivitet och säkerhet vid detta framdrivningssätt. Endast om dessa prov lyckas kommer planet att tillåtas för passagerartransport. Det nya planet som kallas Martin 304 beskrives som en specialversion av Modell 303 vilken typ U.A.L. tidigare beställt i 35 exemplar. Flygvikten har angivits till c:a 17 700 kg, vilket är ungefär 1 800 kg mera än för föregångaren. Betalande lasten blir densamma d v s 5 200 kg och landningsvikten omkring 14 400 kg. Maxfarten blir c:a 620 km/t och marschfarten c:a 585 km/t. Dessa uppgifter har offentliggjorts av U.A.L. och hittills har Martin Co. inte meddelat någonting varken om Martin 303 eller Martin 304. Enligt U.A.L. är typen, som tydligen representerar en utveckling av Martin 202, avsedd för 40 passagerare och motorutrustningen är liksom på denna två Pratt & Whitney Double Wasp på vardera 2 100 hk.



NEW YORK—BROMMA NON-STOP



Ovan: Kanslirådet Ake Wirseen håller välkomsttal och överlämnar blommor till besättningen: fr v: Ing S. Pettersson, flygradionspektör S. Piculell, flygstyrman U. Söremo, flygkapten S. Gibson, färdmekaniker E. Ernstgård och navigatör H. Meisel. — Nedan: Flygkapten Sven Gibson togs emot av hela familjen. Grabbarna Wille och Anders ser ut att gilla pappa Svens hemkomst. Fru Gunvor kände sig extra stolt över att vänstra innermotorn blivit döpt till »Gunvor». Det kan förresten antecknas att samtliga motorer — utan ABA-ledningens (eller Luftfartsstyrelsens) lörande fått namn efter besättningens fruar. Ingen kände behov av att konstra under resan...



Den 6 juni var inte bara Svenska Flaggans dag, det var också en Svenska Flygets dag i högsta potens. Vampire premiärvisades för expertis och press på Barkaby och bara några minuter efter att denna demonstration var överstökad kom (vilken regil!) den sjätte svenska DC-4:an, SE-BBG »Sunnan» non-stop från La Guardia i New York med Sven Gibson vid spakarna och ett ordentligt överskott av bränsle i tankarna. Flygtiden var 18 timmar 24 minuter på den 6 500 km långa distansen, som aldrig tidigare flugits non-stop av något plan.

Douglas-fabrikerna hade skänkt och monterat en extratank rymmande 464 gallon för att möjliggöra non-stop-flygningen, men tack vare den goda medvinden (som isobarflygningspecialisten Sven Gibson noggrant kalkylerat med) behövdes detta bränsleöverskott aldrig tas i anspråk. I själva verket hade »Sunnan» 650 gallon bränsle kvar vid landningen på Bromma, dvs ungefär 3 000 liter, och hade alltså kunnat fortsätta till Leningrad non-stop om det behövts. Vid lättningen från La Guardia var bränslelasten 15 400 liter.

På tal om landningen förresten, så gjordes den precis så elegant som en rekordflygning bör avslutas, men det undgick inte den församlade menigheten att Sven Gibson fick företa landningen i ganska hård 90-graders sidvind på långa banan. Ytterligare en iakttagelse som aktualiserar en viss herr Wigforss yttrande häromdagen att vi inte har råd med något storflygfält. Sven Gibson sade också efter landningen vid pratstunden med de församlade journalisterna att han under sitt fyra månader långa besök i Amerika även provflugit Stratocruiser och funnit det vara ett utomordentligt bra och lättflugit plan. Det var roligt att höra. Mindre roligt är det, att Stratocruisern inte går att landa med full last på Bromma vare sig i mot- eller sidvind.

En skojig detalj kan noteras från landningen — eller rättare sagt från debarkeringen: samtliga besättningsmän och passagerare klev utomordentligt nyrakade ur planet, ett tecken på att den elektriska rakattiraljen varit flitigt i bruk på förmiddagen. Samtliga de nu sex levererade DC-4:orna »Nordan», »Monsun», »Passad», »Östan», »Västan» och »Sunnan» har ju bland andra finesser ombord även elektriska rakhyvlar, vilket kanske kan behövas. Det är ju fortfarande så pass långt till Amerika att man kan behöva raka sig en gång på överfarten.

»Sunnans» route på rekordflygningen låg i stort sett över storcirkeln, och inflygningen över svenskt land skedde vid Grebbestad. Flyghöjden var 3 000 m. Den svenska besättningen bestod av, förutom chefspiloten Sven Gibson: flygstyrman U. Söremo, navigatören H. Meisel, telegrafisten och flygradionspektören S. Piculell och mekaniker E. Ernstgård. Vidare medföljde chefen för ABA:s flygplanverkstad Ing Sven Pettersson och Ing Lloyd Poe från Douglas-fabrikerna, som skall stanna en tid i Sverige för att tjänstgöra som instruktör och

(Forts. på sid. 32.)

MÄNNISKOORGANISMEN

OCH MODERN FLYGNING II.

(Forts fr föreg nr.)

av professor E. Hohwü Christensen*

* Deltagare i en studiedelegation för svenska flygvapnet till USA under hösten 1945. På väsentliga punkter är framställningen baserad på intryck från denna studieresa.

Dispositionen för bends är individuellt olika och är störst hos äldre, fetlagda personer. Men i övrigt har man icke ens genom omfattande undersökningar varit i stånd till att göra någon egentlig klassificering. Det enda man kunnat uppnå är att urskilja enskilda individer, som särskilt lätt får allvarliga symptom och som därför är olämpliga för flygning på mycket stor höjd, vidare tycks dålig allmän kondition öka risken för bends.

Emellertid har aeroembolismen än så länge icke haft någon överväldigande stor praktisk betydelse, då flygning under längre tid på höjder över 9000 m varit rätt sällsynt, men i framtiden kan detta förhållande komma att radikalt ändras, och man har då två möjligheter att välja på. Den ena är att genom långvarig syrgasandning, c:a 1 timma före flygningen, »utvaska» så stor kvävmängd, att risken för aeroembolism reduceras till ett minimum. Den andra lösningen är att, som förut omtalats, förse flygplanen med tryckkabin och därmed undgå att utsätta flygaren för effektiva höjder över c:a 9000 m. Den sistnämnda metoden är självfallet den enda rationella, speciellt när det rör sig om jaktflygare, som eventuellt med få minuters varsel skall gå upp till mycket stora höjder.

Bends kan utlösa mycket kraftiga smärtsensationer, lokaliserade till leder, muskler eller till benen. Dessa smärtor kan bli så uttalade, att flygaren praktiskt taget förlamas, och kollaps kan inträffa. Aeroemphyzemet (chokes) synes bero på en blockering av de mindre lungkärlen genom en ansamling av små gasblåsor. Det uppstår en brännande smärta över bröstbenet och retning till hosta, andningen blir efter hand ytlig, och andnöd, eventuellt blåfärgning av huden uppkommer. Omedelbar nedgång till höjder under 9000 m kräves, om dessa symptom visar sig. Utpräglade sudsymptom, karakteriserade av värme- och köldförnimmelser, stick eller klåda, kan uppträda. Vidare kan synrubbingar uppstå. Dessa försvinner dock i regel under loppet av en halv timma efter det att flygaren kommit ned på marken igen.

Att genom tryckkabin kunna minska den effektiva flyghöjden är av betydelse också när det gäller flygarens eventuella besvär av tarmgaserna. En liter tarmgas, mätt på markhöjd, kommer nämligen att fylla tre liter på c:a 8000 m, 7,6 liter på c:a 12000 m och icke mindre än 17 liter på c:a 15000 m höjd. Vid snabb uppstigning, 5 m eller mera per sek, kan i vissa fall kraftiga buk-smärtor uppkomma redan på c:a 6000 m, och på höjder över 10000 m är de vanliga. Det är därför all anledning för flygaren att

söka undvika allt, som kan bidra till riktig bildning av tarmgaser. Detta gäller dels vissa slag av föda, dels all oregelbundenhet med hänsyn till mattiderna. Det är därför lika viktigt att sörja för rätt sammansättning av flygarens kost som att sörja för regelbundna måltider med tillräcklig tid för dessa. Alla kolsyrerika drycker bör undvikas före flygning.

Vad angår riskerna vid »explosion» av tryckkabinen, så har de visat sig vara relativt små, utom på mycket stora höjder, där syrebrist och aeroembolism snabbt sätter in. För att då undvika syrgasbrist måste en syrgasapparat med övertrycksandning användas. Med en sådan har man vid försök i undertryckskammare klarat sig ned från »höjder» på över 17000 m. Som tidigare omtalat är övertryckandningen ganska besvärande och kan blott pågå i c:a 10—15 minuter, om trycket i masken är relativt högt. Under denna tid bör emellertid planet lätt kunna nå ned till höjder, där normal syrgasandning är tillräcklig. Att snabbt söka sådana höjder är dessutom nödvändigt för att undgå allvarliga fall av aeroembolism.

Ur passagerarsynpunkt kommer självfallet införandet av tryckkabin att betyda ett jättesteg framåt. Besvärigheter med tryckutjämning i mellanörat och bihålorna försvinner praktiskt taget helt, och planet kan gå på sådana höjder, att störande luft rörelser och därmed sammanhängande luftsjuka försvinner. Syrgasandningen kan praktiskt taget helt utgå i passagerarplan även för personer med hjärt- och lungbesvär, då den effektiva flyghöjden aldrig kommer att överstiga c:a 1500 m.

De stora flyghöjderna har, även när det gäller fallskärms hopp medfört nya, för flygaren livsviktiga problem. Det kan under vissa förhållanden bli nödvändigt för stridsflygaren att lämna sitt plan på stor höjd, och ett lyckligt genomförande av hoppet beror på en rad faktorer. Innan flygaren företar uthoppet, måste han frigöra sig från alla ledningsförbindelser med planet, bl. a. från syrgasapparaturen. Befinner han sig nu på t. ex. 12000 m, innebär det att han inom en tid av 30 sek. eller mindre mister medvetandet på grund av syrgasbrist, hans s. k. tidsreserv är så ringa på denna höjd.

Finnes nu icke tillgång till någon extra syrgasapparat, kan man tänka sig följande möjligheter realiserade. 1) Flygaren hinner hoppa men förlorar medvetandet omedelbart därefter på grund av syrebrist och faller med stor hastighet. I lyckligaste fall återfår han medvetandet på någon höjd mellan 5000 och några hundra meter, utlöser sin fallskärm och har hopp om att landa välbehållen. Har han mindre tur, återvänder aldrig medvetandet, och han slår ihjäl sig mot marken. 2) Flygaren hinner omedelbart efter uthoppet att utlösa sin fallskärm. Utlösningschocken blir så då så stor, att den med all sannolik-



Fig 4. Modern syrgasutrustning för fallskärms hopp. Jämf även fig 1 (nr 12/46), där flygaren är samsatt med ett koppla om från demand-systemet till fallskärmsutrustningen.

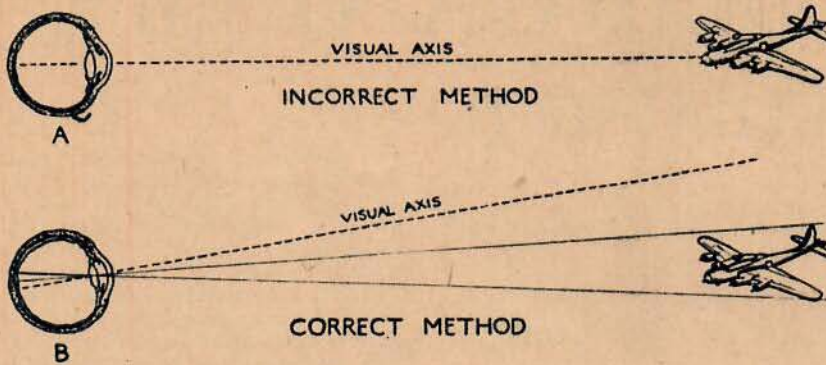


Fig 5. Korrekt och felaktig fixering av synobjekt vid seende i mörker.

het medför allvarliga skador. Genom den uppbromsning från fritt fall, som sker när fallskärmen utvecklas på c:a 12 000 m, påverkas flygaren av en kraft, motsvarande 33 gånger tyngden (33 G), medan motsvarande kraft på c:a 2 000 m är reducerad till c:a 8 G. Fallhastigheten är vidare så långsam — det tar c:a 15 min, att nå ned till 5 000 m höjd — att flygaren utsättes dels för stor risk att dö på grund av syrebrist, dels för mycket allvarliga förfrysningar.

Det är därför absolut nödvändigt, att flygaren har tillgång till en speciell syrgasapparat för användning vid fallskärms-hopp, och det är av stor vikt, att han faller fritt till en höjd av c:a 5 000 m, innan han sätter fallskärmen i funktion. Den idealiska lösningen skulle vara, om fallskärmen utvecklade sig automatiskt på den rätta höjden, och en sådan konstruktion arbetar man också för fullt på att nå fram till.

I nära samband med syrebristproblemet på stora höjder står frågan om koloxid i flygplanen. Som bekant binder blodets röda färgämne, hämoglobin, icke enbart syret utan också koloxid, och detta sker c:a 200 ggr lättare. Härtill kommer, att blodet fasthåller syret onormalt kraftigt vid närvaro av koloxid, vilket medför ett försämrat syreavgivande till vävnaderna. Som följd härav föreligger mycket stränga bestämmelser med hänsyn till den mängd koloxid, som får förekomma i flygplanskabinen. Den sättes så lågt som 0,005 %.

Koloxidförgiftning under flygning är i huvudsak beroende av följande fyra faktorer: 1) koncentrationen av koloxid i inandningsluften, 2) uppehållets varaktighet, 3) flyghöjden och 4) andningsvolymen (i huvudsak bestämd av flygarens kroppsliga aktivitet). En ökning av någon av dessa faktorer kommer att förvärra tillståndet. Mera allvarlig fara för syrebrist vid koloxidfri luft uppkommer på c:a 4 300 m. Med 0,005 % koloxid i inandningsluften ligger den kritiska höjden på c:a 3 400 m, och med 0,01 % nås den redan på 2 100 m. Man ser alltså, att en så ringa koncentration som 0,01 %, vilken är tillåten i verkstäder, kan nedsätta höjdtoleransen till hälften av det normala. Det är i detta sammanhang värt att uppmärksamma mörkerseendets beroende av syreförsörjningen.

Det har utarbetats ett stort antal olika metoder för att med säkerhet kunna bestämma små koloxidkoncentrationer i flygplan. Den här i landet under ledning av T. Sjöstrand framställda CO-metern synes kunna få stor betydelse för detta ändamål. Denna apparatur arbetar med en sådan noggrannhet, att det är möjligt att beräkna CO-mättnaden i blodet genom en bestäm-

ning på lungluften. Ur teoretisk synpunkt är det att föredra att bestämma den koloxidmängd som flygaren har upptagit, och icke den koncentration som finnes i kabinluften. Den senare kan variera med korta intervaller, och man vet aldrig, vilken luft som inandas; på olika ställen i kabinen kan koncentrationen tänkas variera avsevärt.

Det kan vara nyttigt att i detta sammanhang framhäva den fundamentalt viktiga synpunkten, att *alla undersökningar och alla andra åtgärder bör beakta, att flygaren och flygplanet utgör en funktionell enhet*. Det har lika litet värde att uppställa speciella fordringar på flygaren om dessa icke har någon betydelse för hans aktivitet i planet som det har att konstruera plan med egenskaper, som flygaren på grund av vissa fysiologiska eller anatomiska förutsättningar icke kan utnyttja. Det är icke alltid detta viktiga förhållande beaktas av flygläkaren, t. ex. vid uppställandet av urvalsprov för flygaspiranter, eller av ingenjören vid planets konstruktion. Det är därför nödvändigt att å ena sidan flygläkaren och flygfysiologen har en intim kännedom om flygarens aktivitet under flygningen och de påfrestningar han utsättes för, och att å andra sidan flygplanskonstruktören beaktar fundamentala fysiologiska förutsättningar hos flygaren, om ett fullgott resultat skall kunna nås. Vid konstruktionen av fö-

rarkabinen är det t. ex. lika viktigt, att villkoren för att flygaren uppnår bästa möjliga synfält är kända, som att viktiga aerodynamiska förhållanden beaktas. Vid anbringandet av instrument, manövreringsapparat o. s. v. måste vittgående hänsyn tas till anatomiska och fysiologiska förutsättningar hos flygaren och till eventuella variationer från förare till förare. Det bästa stridsflygplanet är det, som samtidigt med att det är tekniskt fulländat ger flygaren möjlighet att utnyttja alla sina fysiologiska resurser under optimala förhållanden.

Mörkerseendet i samband med syreförsörjningen är redan omtalat, och det har framhållits att mörkerseendet är en av de funktioner, som är mest känsliga för syrebrist. Även sambandet med kostens A-vitaminhalt är välkänt. För fysiologerna och teknikerna har även anordningar för lämplig belysning i förarkabinen utgjort ett viktigt forskningsproblem. Belysningen skall vara tillräcklig för att säkra avläsningen av instrument och flygkartor, men samtidigt får den icke minska ögats känslighet för synintryck, som kommer utifrån. Denna uppgift har visat sig ganska besvärlig. Olika belysningsanordningar, olika skalafärg på instrumenten samt olika färgbe-teckning på flygkartor har utprovats. Fullt tillfredsställande lösning synes man ännu icke ha kommit fram till.

När det gäller hela mörkerseendets problem, har U. S. A. i stor utsträckning övertagit resultaten från engelska undersökningar. På detta område har forskningen i Storbritannien legat i täten. Man har där också utarbetat speciella mörkersynprov, som användes vid flygarurvalet och som tillskrives stor betydelse. Man har utarbetat omfattande träningsprogram för att lära flygaren »fixera» synobjekten med den mörkeradapterade delen av ögat och ej använda central syn som vid dagsljus. Före all nattflygning bär flygplanbesättningarna mörka glas för att vara mörkeradapterade redan från starten, och de instrueras noga att undvika all bländning från strålkastarljus eller annan flygfältsbelysning.

Av andra viktiga problem, som har givit anledning till en omfattande flygmedicinsk

(Forts. på sid. 30.)

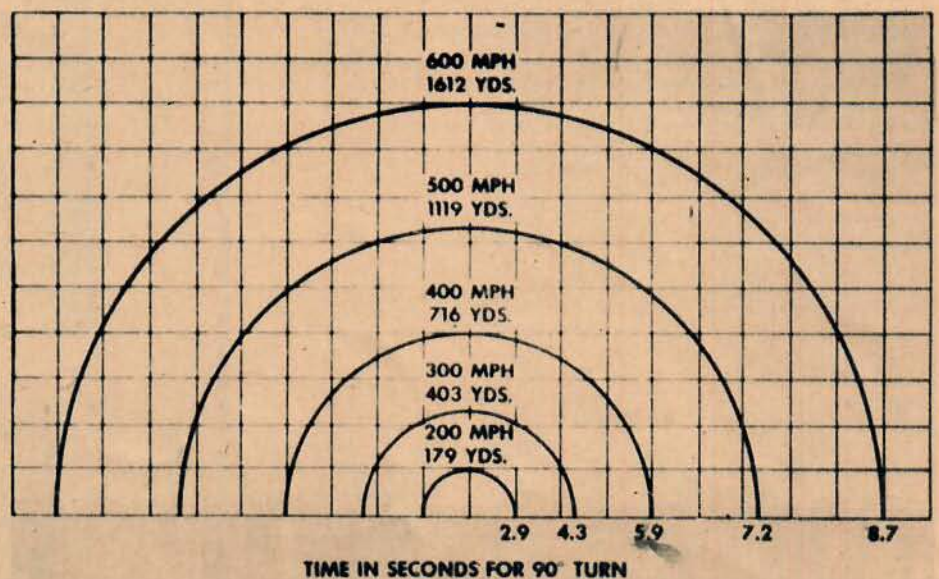
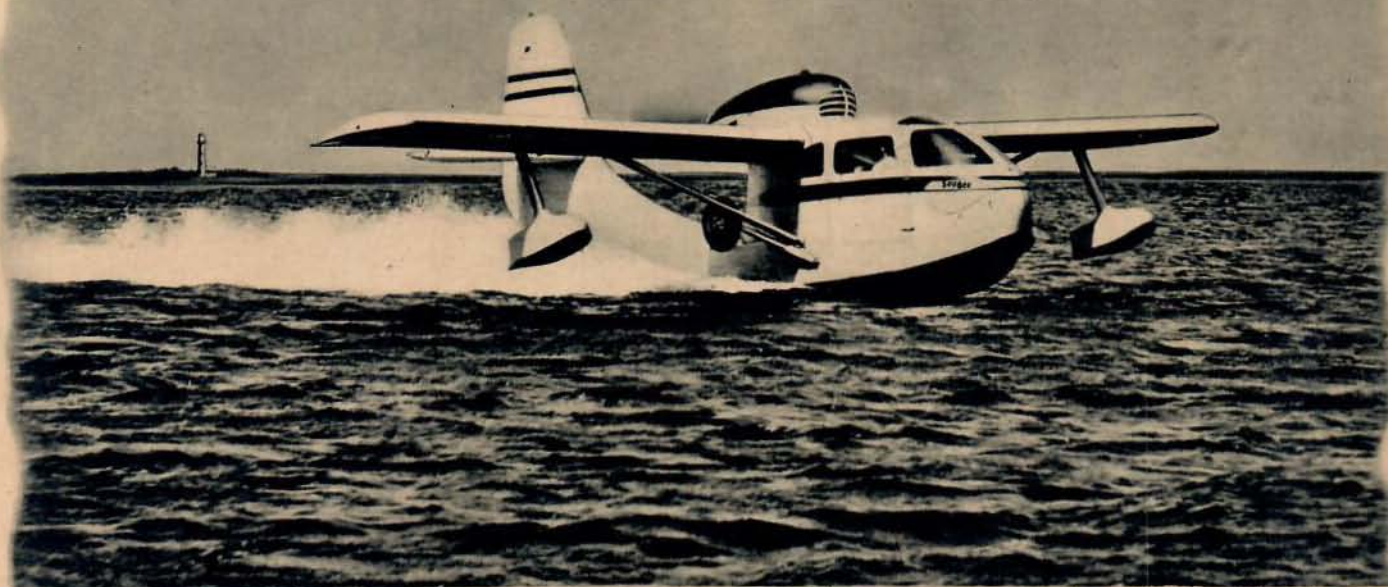


Fig 6. Flygradier, som resulterar i »black out» hos flertalet flygförare (5 G) och olika flyghastigheter.

Skräddarsydd för Sverige



SKALL NI UT OCH RESA?

Nu... kan ni och er familj ta en verklig semester... tillsammans. Den semester som ni drömt om kan bli verklighet med denna robusta fyrsitsiga helmetall amfibie. ← Här är det idealiska reseplanet för affärsmannen och hans familj. Ju mer ni har att göra, desto värdefullare är fullständig avkoppling under de lediga timmarna... så antingen ni väljer en weekend med familjen, en snabb färd till fiskevattnen eller att skjuta änder på någon avlägsen plats, där ni i flera år hoppats få jaga, så tar Seabee er dit och hem snabbt och bekvämt. ← Använd mera tid för arbetet, ha mera tid för sport... ni gör upp er egen tidtabell när ni går Seabee-vägen.

Aktiebolaget Hans Osterman
Birger Jarlsg. 18, Stockholm

EXPORTREPRESENTANTER:
Smith, Kirkpatrick & Co., Inc.
New York 6, New York

Seabee

EN PRODUKT FRÅN REPUBLIC AVIATION

Tillverkare av den våldsiga Thunderbolt





VAMPIRE

har kommit

Äntligen har de kommit de första J 28:orna. Norrköping fick första påhillsningen redan den 4 juni, då överstelöjtnant Thunberg kom som ledare för de tre första. Två dagar efter kom två till. Den 6 juni visades Vampiren för press och expertis på Barkarby. Det blev en fart- och ljudsfest utan like. Chock är det ord man vill ta till för att uttrycka första känslan inför den hastighet som här visades upp. Löjtnant Jan Oterdahl som flög demonstrationsplanet, eldade upp i 850 km/t — indikerade på mätaren. Det var nog mera i verkligheten. Ljudsensationen går inte att beskriva. Mest lät det nog som när ett express-tåg kommer rusande i en tunnel. Märkligt var att se med vilken lätthet planet manöv-

rerades även på marken. Oterdahl berättade att Vampiren är mycket lättflugan. »Säkert ingen risk att till och med skicka upp elever i den. Sikten flinfin. Man sitter som i en länstol. Absolut ljudlöst under den trycktäta kabinhuv. Roderharmonien gudomlig.»

Bilden överst visar de första fem planen på fältet i England omedelbart före leveransen. Därunder spejar försvarsministern och flygvapenchefen efter krutåket som gjorde några svängar över Stockholm i förblifarten. — Nederst till vänster kliver löjtnant Jan Oterdahl ur planet efter välförrättat värv.

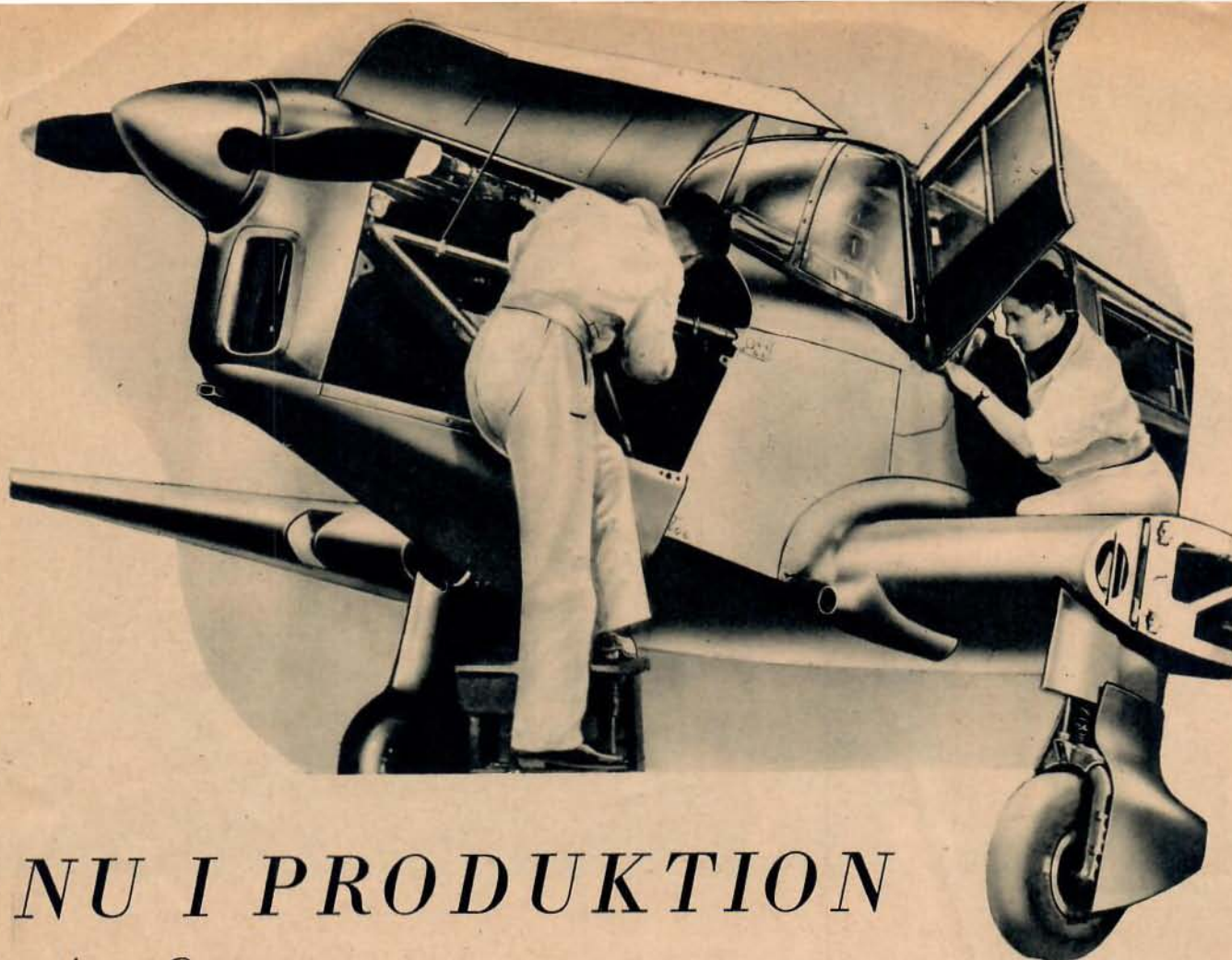




Anhopningen av flygcellbriter var kolossal. Överst lyssnar general Söderberg, general Kellgren, general Nordenskiöld och försvarsminister Vougt till löjtnant Oterdahls demonstrationstal. — I cirkeln: Generalerna Nordenskiöld, Söderberg, Kellgren och Ljungdahl samt försvarsministern konverserar mellan J 28:ans stjärtbommar.



— Överst till höger: F 8-chefen överste Hägglöf går Vampren in på livet. Och på den stora bilden till höger gör löjtnant Oterdahl klart för återfärd till Norrköping och Bråvalla. Restid 13 minuter med låg marschfart...



NU I PRODUKTION



● **TAXI-FLYG** Proctors robusta konstruktion, stabilitet i alla väder samt tillförlitlighet gör den idealisk för taxi-flyg. Fyra bekväma stolar med rikligt bagageutrymme och en marschfart på 225 km/t.



● **FLYGKLUBBAR** blomstrar eller ty-
nar allt efter deras olycksfrekvens.
Proctor har idealiska säkerhets-
egenskaper, är starkt men lätt och
roderkänsligt.

Proctors krigstjänst har ökat dess redan tidigare goda anseende som en aristokrat bland de lätta flygplanen. Den civila modell som nu tillverkas utmärker sig för följande enastående egenskaper: stabil och lättflugen; lätt tillgängliga delar och enkel service; generös utrustning, däribland fullständiga blind- och nattflygningsinstrument, landningsstrålkastare, navigerings-, kabin- och instrumentljus; anordning för radio (motorn fullständigt avskärmad och störningsfri). Utrustad med de Havilland Gipsy Queen II motor med constant speed-propeller. Leveranstid tre månader efter order.



● **CHARTER-FLYG** Flygande affärs-
män begär hastighet, komfort och
säkerhet. Om så önskas kan stolar
tas bort och ersättas av styckegods.



● **PRIVATFLYGAREN** Ett kraftigt, mo-
dernet flygplan med »fint sätt».
Det är vad privatflygaren vill ha.
Plus, naturligtvis, tillförlitlighet,
komfort och enkelt underhåll. Han
får allt han önskar i Proctor —
aristokraten bland de lätta flyg-
planen.

PERCIVAL PROCTOR

är gjord för allt detta



LUTON AIRPORT, BEDFORDSHIRE, ENGLAND.

A COMPANY OF THE HUNTING GROUP.
C.R.C.9

AGENT: A.-B. HANS OSTERMAN, BIRGER JARLSGATAN 18, STOCKHOLM 7, SWEDEN



”SPIT 22” PÅ BROMMA MABESÖK

Helt fredsmässiga besök av utländska stridsflygplan är någonting som vi inte blivit särskilt bortskämda med de senaste åren. På eftermiddagen den 4 juni gick emellertid en engelsk Spitfire in i landningsvarvet på Bromma flygplats. Typen var betecknad Spitfire Mark 22 men att döma av de fotografier som varit synliga i den brittiska fackpressen av denna version, så var det ingen riktig »Spit 22» som kom hit, utan en med två motroterande trebladiga propellrar försedd variant av »ursprungstjugutvaan». Vid en senare demonstration av detta nya engelska jaktplan kunde konstateras att det knappast har mer än namnet gemensamt med de berömda föregångarna, om vilkas piloter före premiärministern Winston Churchill så historiskt yttrade: »Aldrig i de mänskliga stridernas historia har så många haft så få att tacka för så mycket.»

Den Bromma-gästande »Spit 22» är för den senast kända utvecklingen i denna omtalade jaktplanserie som under kriget tillverkats i inte mindre än 21 000 exemplar och som fortfarande står på Vickers Armstrongs Supermarine Works tillverkningsprogram parallellt med det ur Spitfire utvecklade jaktplanet Spitful (i hangarfartygsbaserad version Seafang) som skiljer sig så avsevärt från ursprungstypen att man ansett det lämpligt att förse planet med ett helt nytt namn.

Den sympatiska Spitfire-piloten Jeffrey K. Quill som förde planet på dess nordiska demonstrationstur nämnde bl a som en ganska skojig detalj att flygvikten på Spitfire 22 motsvarar den första versionens plus 32 personer. Uttryckt i något annorlunda form blir alltså flygvikten obetydligt under 5 ton (!) medan kataloguppgifterna för den med fembladig Rotol-propeller försedda »22:an» uppger 4 500 kg. Den motroterande propellern ser ut att ha lämnat den för den »gamla» Spit 22 uppgivna toppfarten på 725 km/t i det närmaste oberörd. I gengäld lär stighastigheten förbättrats något och den »motroterande Spiten» kan enligt uppgift presterar 1 494 m/min. Flygsträckan med normal bränslelast håller sig omkring 1 550 km men kan med tillhjälp av en 400 liters kastbar extratank under kroppen förlängas till 2 170 km. Denna anordning reducerar emellertid farten med nära 200 km/t. Den största fördelen med den motroterande propellern är dock att det annars särskilt vid

eldgivning mycket känbara vridmomentet elimineras.

Motorutrustningen på Spitfire Mk 22 (Alla versioner av Spit- och Seafire från Mk I—XX betecknas med romerska siffror och alla därefter med arabiska. Liknande är förhållandet med Merlin-motorernas versioner) är en Rolls-Royce Griffon 88, 12-cyl vätskekyld radmotor på 2 190 hk medan den »icke motroterande Spit 22» har en Griffon 61 med »endast» 2 035 hk maxeffekt. Bevapningen är densamma som på tidigare versioner och består av fyra 20 mm akan (Hispano Mk V) med tillsammans 650 skott. Planet kan vidare utrustas med raketprojektiler och är försett med upphängningsanordningar för tre 225 kg-bomber, den ena alternativt med extratanken.

Jämför man slutligen planets exteriör med det tidigare vanliga karakteristiska Spitfire-utseendet finner man en mängd modifieringar och finesser som t ex tear-drop-kabinen (för första gången använd på en specialversion av Mk VIII), nya och förstorade stjärtsidplan samt en konstruktivt sett helt ny flygkropp m m.

Dagen före pressvisningen hade Vickers-Armstrongs representanter för ändamålet hitflugna i firmans privata D. H. Dragon Rapide, inbjudit representanter för det svenska flygvapnet till en demonstration av detta hypermoderna propellerdrivna jaktplan som kom lite för sent för att hinna visa sin slagkraft i strid. »Gnomo».

Överst t h: De motroterande »snurrorna» på den nya Spitfire Mk 22 imponerade åtskilligt och åstadkom under »uttaxningen» ett ganska anmärkningsvärt oväsen.

Överst t v: »Spit 22» i grodperspektiv med de »manschett»-försedda bladen till de motroterande propellrarna väl synliga.

Tredje bilden uppifrån: Spitfire Mk 22 i sidvy med den tear-dropformade kabinhuven i tillbakaskjutet läge. Vad finns kvar av likheten med den tyska »Blitzens» gravsättare?

Den sympatiska nunan på andra bilden uppifrån tillhör piloten Jeffrey K. Quill, under kriget aktiv i »Slaget om Storbritannien» och senare sysselsatt med utvecklingen av Seafire. Utseendet och storleken på den nya fenan och sidroret på »Spit 22» framgår vid jämförelse med den »lilla» mannen vid sidan om, (enligt uppgift Sten Gripenlöf, vpl ff och segelflygare i »sexfotklassen»).



LÄR ER FLYGA I FLYG

LEKTION XV a. NÖDLANDNING

Av Grels Næslund

En nödlandning anses vara bland det besvärligaste man kan råka ut för under en flygning och det ligger nog mycket i detta. Det behövs stor erfarenhet, god uppfattningsförmåga och snabbt beslut för att t ex vid motorkrångel eller vid plötslig och oväntad väderleksförsämring kunna landa på ett fält som kanske är litet, omgivet av masker och har hinder inom själva fältet. Ibland har man kanske bara några sekunder till förfogande för att välja lämpligt landningsfält. Det viktigaste härvidlag är måhända att föraren uppträder lugnt och behärskat så att flygplanet t ex inte överstegras vid en sväng i glidflykt eller »vräks» omkull på låg höjd o dyl. Med nutidens säkra motorer inträffar mycket sällan motorstopp, men därför får man inte försumma att öva nödlandningar.

Landning med motorn igång

Det kan hända t ex vid en plötslig väderleksförsämring, bensenbrist eller desorientering — att man tvingas landa på ett fält som icke är avsett såsom landningsfält. Härvid gäller det bl a att bestämma vindrikt-

ningen. Normalt känner man denna under flygning bl a genom avdriften men man ser den också på rökar och flaggor samt vindkärar på sjöar, vattendrag och sädesfält. Molnskuggorna på marken ger också en uppfattning om vindriktningen. Sådana hjälpmedel skall man ständigt begagna sig av under flygning.

När vinden har fastställts gäller det att välja ut ett fält som är tillräckligt långt och har så få masker som möjligt i landnings-

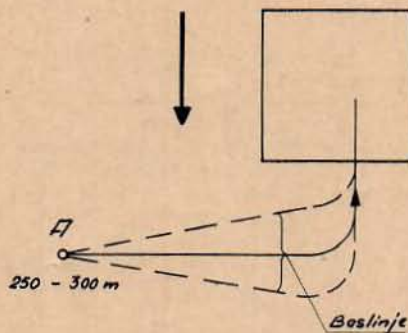


Fig 1. Bedömningslandning 1X90°.

riktningen. Sommartid lämpar sig 2- och 3-årsvallar, betesmarker och ångar såsom landningsfält. Ett lågt beläget fält t ex en sjö med oklara, sumpiga strandkonturer, bör man undvika; risken för en rundslagning på grund av att hjulen sjunker ner är alltför stor.

Före landningen kretsar man ett eller flera varv runt fältet och väljer ut en landningssträcka i vindriktningen. Under denna högrekognoscering ser man särskilt efter om det finns större hinder på fältet t ex diken, stigar, hjulspår, träd, telefon- eller andra ledningar, stenar, stötar, brunnar m m. Flera av dessa hinder t ex diken, hjulspår och brunnar ser man vid rullningen på fältet ofta icke förrän på 10—15 m avstånd och då är det för sent att svänga.

Vid val av landningssträcka tar man hänsyn till befintliga hinder både på fältet och vid fältets loverts- och läsidor. Man bör nämligen kunna gå ner på låg höjd före fältet i synnerhet om detta är kort. Det är också viktigt att det inte finns hinder i den andra delen av fältet (lovertssidan); det senare gäller både vid den lågrekognoscering man senare kommer att göra och vid en kommande start. Vid utväljande av landningssträckan bör man ta ut ögonmärken både på lä- och lovertssidan. Tvingas man att passera över en telefon- eller annan ledning bör man flyga över en stolpe. Det är nämligen svårt att bedöma höjden över själva trådarna.

Efter högrekognosceringen gör man en rekognoscering från låg höjd av själva rullsträckan på fältet. Det går till så att man flyger på 5—10 m höjd vid sidan av den blivande rullsträckan och noggrant studerar

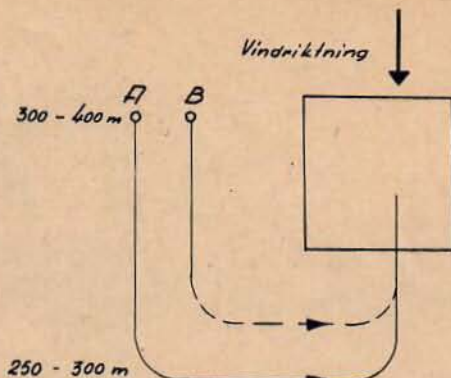


Fig 2. Bedömningslandning 2X90°

denna. Härvid upptäcker man i allmänhet flera hinder, som inte kunde ses vid högrekognosceringen t ex kaninhål, stenar m m. Under denna lågflygning skall man ägna särskild uppmärksamhet åt sådana saker som var tveksamma vid högrekognosceringen t ex svackor, stigar, hjulspår osv. Först från låg höjd kan man nämligen avgöra, om det går att rulla över sådana svackor och spår. Vid denna rekognoscering bör man minska farten för att hinna studera markens beskaffenhet. Om så erfordras gör man två eller flera lågflygningar innan man slutligen landar. Det kan också bli nödvändigt att rekognoscera en annan landningssträcka eller t o m ett annat fält. Ett slarv vid förberedelserna för landning kan helt äventyra denna och kosta stora summor i reparationer. Pådragning efter lågflygningen bör göras i god tid så att man med bred marginal kommer över ev hinder vid fältets loverts-sida.

Vad sedan själva landningen beträffar görs den helst med någon motor och lägre fart (högre nos) än vid normal landning. Man har härvid bättre kontroll på flygplanet och kan snabbt få motorn att dra om det plötsligt skulle bli nödvändigt att öka motorvarvet. Med denna landningsmetod får man också kortare rullsträcka. Är man det minsta tveksam om att rullsträckan skall racka till drar man på gas och gör om försöket. De flesta tycker nog att det är genant att behöva dra på, och den oerfarne

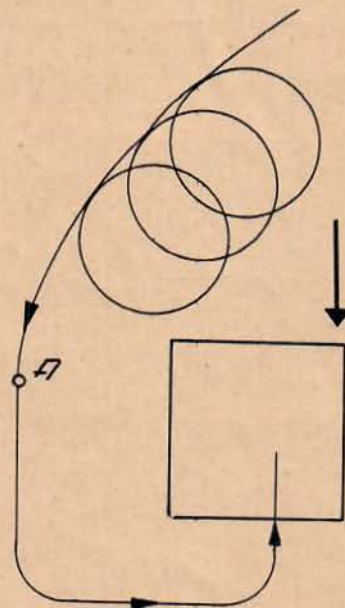


Fig 3. Bedömningslandning efter spiral.



Flyg-

försäkringen

ordnas i



FÖRSÄKRINGS A. B.
FYLGIA
STOCKHOLM 7.

frestas därför att låta bli detta. Det är emellertid bättre att göra om försöket ett par tre gånger än att hamna i ett hinder på fältets lovertssida.

Bedömningslandningar

Bedömningslandningar är en direkt förberedelse för nödlandning vid motorstopp och brukar indelas i

- bedömningslandning $1 \times 90^\circ$
- bedömningslandning $2 \times 90^\circ$
- bedömningslandning efter spiral.

Bedömningslandningar avser landning inom ett begränsat område utan hjälp av motor från det ögonblick glidflykten börjar. Svårigheten består i att beräkna sin glidbana så att flygplanet kommer in över fältets läsida på rätt höjd och med lagom hastighet. Kommer man för lågt och därmed för kort har man vid en »riktig» nödlandning på grund av motorstopp ingen möjlig-

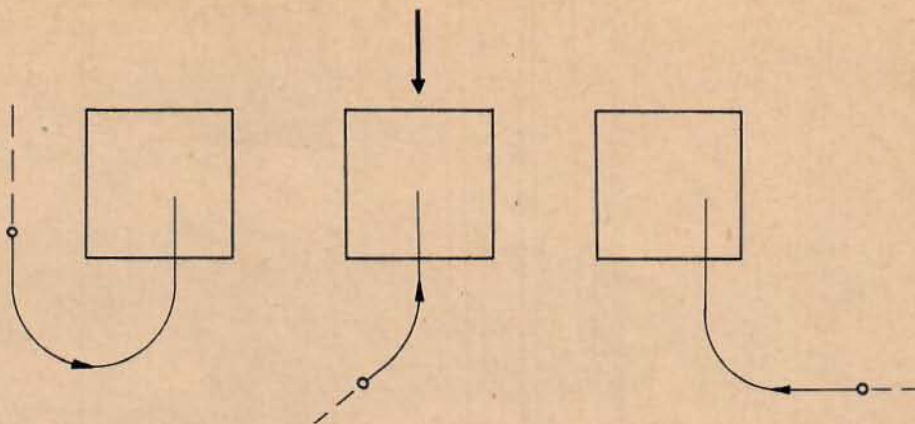


Fig 4. Exempel på motorstopp och nödlandning från låg höjd (omkr 150 m). 0 = plats för motorstopp.

het att dra sig fram. Kommer man för högt eller har för stor hastighet kan man inte göra ett nytt försök utan måste fortsätta och riskerar att rulla in i hinder på fältets lovertssida.

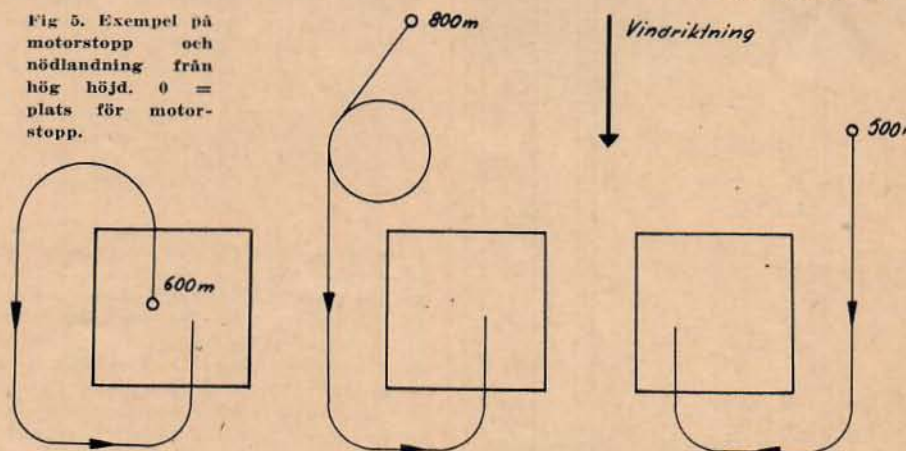
Bedömningslandning $1 \times 90^\circ$ är en landning efter glidflykt på en baslinje och sväng 90° mot landningsplatsen (se fig 1).

Utgångsläget intas vid sidan av och i lä om fältets läsida på 250–300 m höjd (A fig 1). Under glidflykten ger man akt på höjdförlusten och avdriften. Vid behov korrigerar man utåt eller inåt i förhållande till landningsplatsen (streckade linjerna, fig 1). Vid stark vind läggs baslinjen redan från början nära fältet, vid svag vind längre ifrån detta. Sista insvängningen skall vara avslutad senast på 100 m höjd. Man skall alltid bedöma på plussidan, så att höjden kan reduceras med en vingglidning om så skulle erfordras. Vingglidningen göres inte förrän man är säker på att nå fram till fältet.

Vid bedömningslandning $2 \times 90^\circ$ väljes utgångsläget på 300–400 m höjd (A fig 2). Föraren strävar efter att komma till banan för bedömningslandning $1 \times 90^\circ$ och landar sedan enligt samma principer. Vid stark vind väljer man utgångsläget närmare fältet än vid svag vind (B fig 2).

Bedömningslandning efter spiral utföres från lägst 800 m höjd. Under kontinuerliga svängar i glidflykt (spiraler) föres flygplanet till utgångsläget för bedömningslandning $2 \times 90^\circ$ (A fig 3). Spiralerna bör läggas på lovertssidan av fältet så att flygplanet inte driver bort från detta. Under spiralerna rekognosceras fältet, dessutom kontrolleras höjdförlusten för varje varv (360° sväng). Vid stark vind kan det bli nödvändigt att lägga in raka glidsträckor mot vinden.

Fig 5. Exempel på motorstopp och nödlandning från hög höjd. 0 = plats för motorstopp.



Elevers syn på FLYGUTBILDNINGEN

Om nu motorn stannar, vad skall man då ta sig till? Känner ni igen frågan? Som flygelev gör man den ungefär femtiotio elva gånger under varenda flygning till att börja med, men så småningom avtar harigheten. För min del är den nu nästan alldeles borta sedan jag träffade Viggo Widerøe, den norske flygpionjären, som berättade att hans bolag inte haft ett motorstopp sedan i början på trettitalet. Risken är alltså minimal.

Men den finns där naturligtvis, och nödlandningsövningarna under utbildningen är både roliga, spännande och lärorika. Och de skapar dessutom ytterligare en god fond av självförtroende och tillit.

Att det skulle vara så pass svårt att bedöma vindriktningen från luften hade jag inte trott. Det behövs mycket träning för den saken.

Och första gången man lågrekognoscerar ser man just inte mycket. Strängt taget ser man inte ett jota. Backen rusar förbi så det osar och man har jämt göra med att hålla kärran på lagom höjd. Gången därpå går det bättre. Vanan spelar en fantastisk roll även härvidlag.

Vid bedömningslandningarna märker man om man lärt sig göra glidflyktsvängarna ordentligt. Och låt oss först som sist erkänna att vi totalt glömt bort hur de skulle utföras. Det är en sak att göra dem på god höjd, en helt annan att utföra dem nära marken och med den där obehagliga känslan av att vara piskad att bedöma så väl att planet sätter sig på avsett ställe. Jag kan försäkra att det går åt långa måttband i början...

På de flesta håll i stockholmstrakten behöver nog inte ett motorstopp i ett litet sportplan innebära några egentliga risker för liv och lem. Det är faktiskt ganska gott om nödlandningsmöjligheter. Visserligen vimlar det av telefon- och kraftledningar, diken, gårdsgårdar och buskage, men nog tror jag att man skall kunna komma någorlunda helskinnad om motorn skulle klicka.

Nu mera ser man alltid mot marken med en enda tanke: duger den där plätten att sätta sig på om det skulle behövas? Vad blåser det för vind i dag...? *Ikaros.*

Nödlandning på grund av motorstopp

En nödlandning, där man inte kan använda motorn, är naturligtvis mycket svårare än en nödlandning med motor. Har man vid motorstopp valt en bana för att komma till ett fält är det inte stora möjligheter att ändra sig. Man har också kortare tid till förfogande att välja ut ett fält. Vinden har stort inflytande även när det gäller val av fält. I medvind kan man nå rätt långt, i motvind har man icke så stor räckvidd. Tveksamhet kan göra att man förlorar många dyrbara meter i höjd. Finns det inga lämpliga fält i närheten måste man framförallt tänka på att landa mot vinden. Det är mestadels bättre att landa mot vinden på ett dåligt fält än att i medvind få en mycket hög hastighet och rulla för långt på ett något bättre fält.

Själva bedömningen till fältet avser att dels ge möjlighet till en rekognoscering av detta, dels skapa ett utgångsläge för en bedömningslandning $2 \times 90^\circ$ eller $1 \times 90^\circ$.

Övriga synpunkter på nödlandning vid motorstopp

Meddela besättningen i flygplanet att nödlandning måste företas.

Kontrollera fastbindningsanordningarna och sänk stolarna till lägsta läget.

Skjut upp glasögonen från ögonen.

Öppna huvar, luckor och dörrar då så är möjligt.

Kupera motorn innan flygplanet tagit mark.

(Forts. på sid. 32.)



DK ELLER EK I SEGELFLYGUTBILDNINGEN

*brännbart diskussionsämne
vid lyckad träff på Alleberg*



Det var en representativ samling segelflygare och klubbrepresentanter, lokalt pressfolk och representanter för Falbygden som generalsekreteraren i KSAK, överste Harald Enell, kunde hälsa välkomna vid det kombinerade gruppchefs-mötet, ungdomsledarkursen och segelflygarträffen på Alleberg Kristi himmelsfärdsdag.

Överste Enell framhöll hur viktigt det var att Alleberg inte bara blev en segelflygarnas centrala träffpunkt utan också en plats för ortens folk att ha glädje av och vara stolta över.

Den nye skolchefen Walle Forslund redogjorde för skolans tillblivelse och dess verksamhet under de gångna fem åren och planerna för det fortsatta verksamheten, och

sedan var det dags för ing Georg Dérantz att med hjälp av Sigurd Isacsson och eleverna i modellflyglärarkursen visa vad svenskt modellflyg förmår i dag. Trots att vinden, som hela dagen legat mot västhanget, i sista stund behagat svänga över på kontrakurs och göra slutningen till en veritabel fallgrop, blev uppvisningen trevlig. Isacssons nykonstruktion, en »vestjärt» som kom direkt från konstruktionsbordet och byggbänken visade utomordentliga flygegenskaper och belönades med en applåd.

Och knappt hade modellerna landat bland vaktmästare Lindströms kossor nere på hanget, förrän en berömvärd koncentrerad och väl genomförd segelflyguppvisning tog vid. Det blev vinststart med SG 38 och med Baby med konventionell koppling, och sedan visade Birger Nilsson skillnaden i höjd genom att vinstarta en Baby med låg koppling. Tack vare att långa banan under våren provisoriskt förlängts i bägge ändar blir vinsthöjderna numera bortåt 350 meter. 150—175 meter var max förr i världen. Så det rör sig.

Gidde Karlsson avancerade med Fi-1 så vi höll på att bryta nacken av oss — han kan den saken till virtuositet numera. Den utländska representationen, en amerikansk

överst en nytagen flygbild av Alleberg (publiserad godkänd av flygstaben). — T v: överste Enell hälsar »menigheten» välkommen till träffen. Gidde Karlsson står längre bort på bryggan och väntar på att få sätta i gång uppvisningarna. — Segelflyginstruktörskursen körde för fulla muggar och passade på att flyga Olympia så mycket som möjligt. Typen blir ju vanligare i klubbarna från och med 1 år.



legationstjänsteman och en holländsk journalist, tyckte det hela var »fantastic». Och inte mindre »fantastic» var Gösta Karlssons halsbrytande manövrer med Klemm 35. Den gode Gösta, tyst och blyg som en konfirmand på backen, dånade omkring i roll, looping och wing over i den lilla blå kärnan så det var en fröjd att skåda. Maratonflygningen på rygg blev kanske en aning trädig, men man fick av det hela klart besked om att KSAK- och Allebergs-folket kan sina saker. Och det var väl innerst inne meningen.

Sedan kom ett om möjligt ännu populärare inslag. »Västgöta-Bengtsson» pratade om »Alleberg i saga och sägen». Det blev en på samma gång stämmingsfull insyn i en gammal förnäm kulturbygds liv som en hejdlöst rolig kontakt med lustiga västgötkrumelurer. Den gode skolläraren, som gjort bygdeforskning till sin hobby, är så sprängfylld med historier och berättar dem så trevligt att programpunkten gott hade kunnat drygas ut ett par timmar. Under alla förhållanden är det säkert ett lyckligt grepp av KSAK och på detta sätt söka knyta samman gammal bygdekultur och modern teknik och sport.

Ur det fortsatta programmet tildrog sig diskussionerna det största intresset. Karl-Erik Övgård talade om »segelflyg — friluftsliv» och framhöll särskilt hur viktigt det är att man inte ger ungdomen bara flygkunskaper utan också någonting mera. Det kan visserligen diskuteras om segelflyget skall kallas en sport eller om det enbart skall vara en ungdomsrörelse. Under alla förhållanden måste man se till att ungdomarna får flyga, men man får inte glömma bort kamratskapets och det organiserade friluftslivets stora betydelse. Och som den badentusiast Karl-Erik är glömde han förstås inte heller bort att göra lite propaganda för uppförandet av bastu i klubbarna.

Gösta Forslund berättade trevligt som vanligt, den här gången om amerikanskt sportflyg. Han hade tydligen gjort många erfarenheter under sin USA-resa, och han trodde säkert att många amerikanska uppslag och idéer skulle kunna omsättas här i landet till gagn för sportflyget. Men mycket finns det också på andra sidan Atlanten som vi inte under några förhållanden skulle vilja kopiera, framhöll han. Han lovade för övrigt återkomma längre fram — i höst — med en del förslag.

Utom programmet kom sedan på lördagen en diskussion om DK- eller EK-utbildning inom segelflyget. Det var egentligen Gidde Karlsson som drog upp diskussionen. Han relaterade de erfarenheter som schweizarna gjort på senare tid om DK-utbildningen

och talade om att KSAK mycket noga följer utvecklingen och har för avsikt att åtminstone *pröva* saken här i landet. Vidare planerar KSAK att från Amerika till en början köpa en byggsats till det amerikanska övningssegelflygplanet Utility Glider Kit för att pröva här i Sverige. Det blir Västerås-klubben som får bygga planet och göra de direkta byggerfarenheterna, och sedan skall planet prövas under olika förhållanden. Meningen är att så småningom söka få till stånd en försökskurs med direkt DK-skolning och därefter låta eleverna göra ensamflygningar i det nya planet som är ett mellanting mellan SG 38 och Grunau Baby.

Det var mycket lustigt att iakttä den uppdelning av segelflygarna som dessa upplysningar åstadkom. Det blev två åsiktsriktningar, som med ordet som vapen sökte bekämpa varandra.

Bland de »konservativa» var Anders Johansson från Göteborg den mest pratföre. Han kunde inte förstå vad dessa nymodigheter skulle tjäna till. Hur gick det med segelflygarandan? Hur skulle denna rationalisering — om det nu blev någon rationalisering — verka? Anders menade att det gamla goda segelflyget och dess uppfostrande nytta helt skulle försvinna. De gamla pionjärernas verk skulle vrakas och förintas. Och hur skall den ekonomiska sidan av saken klaras? Och hur skall instruktörsproblemet lösas?

Allt detta är naturligtvis frågor som tarvar en ordentlig undersökning, men den lovade Gidde Karlsson, hans efterträdare Bergman och överste Enell, att KSAK nog skulle klara av. Och därmed var Anders nöjd och visade sig mot slutet inte alls ovillig att pröva nya saker.

Det var många som yttrade sig i diskussionen. Gösta Andersson från Umeå, som annars inte pratar så värst mycket, visade sig tillhöra de verkliga rationalisterna (det är kanske därför som Umeå-klubben har gjort sådana framsteg på senare tid), och

T v: »Västgöta-Bengtsson» talar om »Alleberg i saga och sägen» och pekar menande mot bergets Innandömen där de gamla kämparna håller till. — Den nyinköpta Jeopen är ett både praktiskt och populärt åkdon på Alleberg. — De båda bilderna till höger visar den »flygpendelapparats» som konstruerats av Herman Buttz i Karlsborg och som demonstrerades på Alleberg under träffen. Planet hängs helt enkelt upp i tyngdpunkten liksom i en våg. Planet reagerar exakt som under flygning om det bara blåser en aning. Apparaten kan säkert spara in åtskilligt med både tid, pengar och materiel. Samtliga rutscher kan säkerligen strykas ur utbildningsprogrammet om apparaten vinner godkännande av höga vederbörande.

hans fråga om ungdomsrörelse med nödvändighet måste bestå i att hasa glidflygplan fram och tillbaka över ett flygfält, i att nöta upp linor, bilar och vinschar i onödan, väckte inte bara munterhet utan också eftertanke. Ska man absolut ha segelflyget till 99 % arbete och en % flygning, då kan man lika gärna skicka ut grabbarna till bönderna att gallra rovor eller någonting annat, så att arbetet kommer till nytta, menade Gösta. Man blir inte medlem i en flygklubb för att slita halvt ihjäl sig på backen. Naturligtvis går man in som medlem för att få flyga.

Gösta Andersson ansåg att allt bör göras för att rationalisera. Han trodde själv på DK-utbildningen efter schweiziskt mönster och han tyckte det var utmärkt att KSAK tagit upp saken.

Det var många andra som tyckte likadant. Vi får naturligtvis tills vidare köra med de grejor vi har nu och med de metoder som nu använts. Och vi får naturligtvis inte sätta oss att vänta med armarna i kors på nymodigheterna. Men vi bör inrikta oss på att i en nära framtid göra vårt för att få utvecklingen att gå framåt.

I slutet av diskussionen framhöll Georg Dérantz hur svårt det är nu för klubbarna att sköta »medlemsvården». Det bästa sättet är säkerligen, sade han, och laga så medlemmarna får flyga. Det är det dom vill.

Och till slut frågade Bengt Bergman, den nye chefsinstruktören, om det var någon som motsatte sig att DK-utbildningen undersöktes och provades. Han fick inte ett enda ja-svar på den frågan. Y. N.



VILKA VÄSTERÅSARE FÅR FLYGA?

Flygsinnet sprider sig allt mera i Sverige men det skadar nog inte att sätta litet extra sprätt på »nyrekryteringen» då och då och därför har FLYG beslutat inbjuda ett antal västeråsare till en flygtripp.

Varför just västeråsare? Det frågar sig säkert många läsare i andra städer. Ja, någonstans skall man ju börja och vi har valt Västerås. Om intresset där visar sig tillräckligt stort, kommer vi att fortsätta till andra städer.

I första etappen kommer 5 västeråsare att få flyga till Visby och tillbaka samt bjudes på tågresan Västerås—Stockholm och åter medan 15 stycken får åka tåg till Stockholm, göra en rundflygning över huvudstaden och så tåg hem igen. De lyckliga har utlottats på personkortet i den sk gurkstaden och här är resultatet av första dragningen:

1:a—5:e pris (järnvägsresa Västerås—Stockholm och åter samt flygresan Stockholm—Visby tur och retur) utföll på följande personkortsnummer:

Ser.	Nr	Ser.	Nr	Ser.	Nr
11	24322	17	26722	18	26772
15	24623	17	26827		

6:e—20:e pris (järnvägsresa Västerås—Stockholm tur och retur samt rundflygtur över Stockholm) utföll på personkortsnummer:

Ser.	Nr	Ser.	Nr	Ser.	Nr
11	24273	12	24623	18	26763
11	24350	14	24470	20	26745
11	24638	15	24545	23	116866
12	24317	15	24632	23	130223
12	24459	17	26450	23	140717

För erhållande av vinst måste vederbörande personkortsinnehavare före den 20 juli 1946 till FLYG, Tegnérsgatan 35, Stockholm, insända uppgift om namn (obs! samtliga förnamn), födelsedatum och adress samt personkortets serie och nummer.

Resultatet av andra »dragningen» publiceras i nästa nummer av FLYG, som skall utkomma den 11 juli.

VARIABEL PASSAGERARTRAPPA

ABA-SILA har låtit tillverka en passagerartrappa av helt ny typ. Den är höj- och sänkbar och passar till alla flygplan med tröskelhöjder från 2—3,1 m och drygt det. Hit hör de flesta större passagerarplan, såsom t ex DC-4, DC-6, Constellation och Stratocruiser.

Trappan, som tillverkats av WI-BE i Mora, är synnerligen lättmanövrerad. Således sker såväl höjning och sänkning som avlastning med en hydraulisk handpump, placerad i vagnens bakre del. Den är vidare fyrhjulstyrd och vänder därför praktiskt taget på en femöring. Dessutom finnes en handbroms inmonterad, som låser trappan, när den kommit i rätt läge, innan den hunnit avlastas. Under varje trappsteg finnes en lampa för att hindra att passagerarna gå och snarar i mörker. Ström-

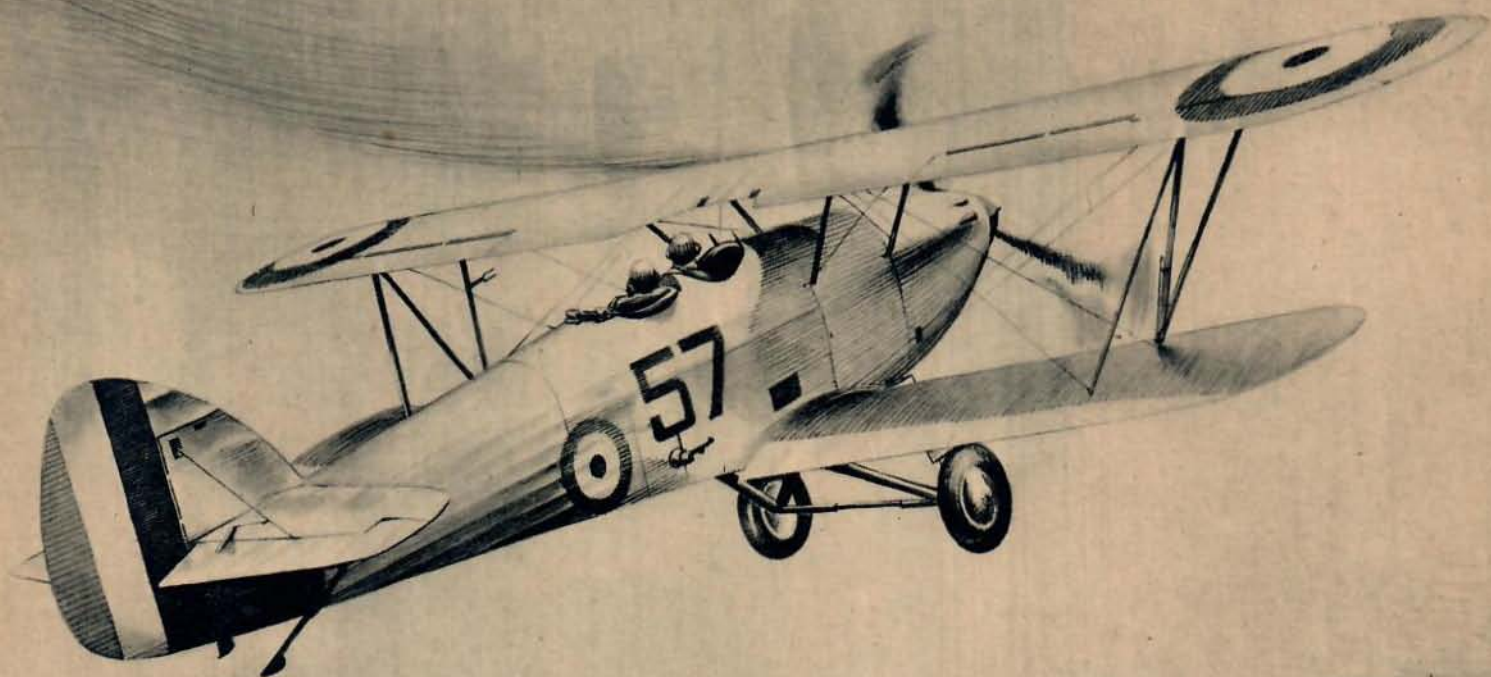
men levereras från ett batteri, beläget i vagnens bakre del.

ABA-SILA har beställt 11 st trappor av denna typ och ämnar placera ut dem på de stationer såväl inom som utom Sverige, vilka kommer att trafikeras av DC-4 eller Stratocruiser.

Trappan är såsom tidigare nämnts i FLYG konstruerad av ingenjör Rune Monö på ABA-SILA:s trafiktekniska avdelning.

ABA-SILA:s FLYGVÄRDINNOR har debuterat i linjetrafik, sedan de 22 flickorna i den första kursen på ett glänsande sätt klarat slutproven. Här nedan står 21 av dem jämte chefsflygvärdinnan Daisy von Schultz (främst), vilken varit kursledarinna. De tjugutvå utgör gräddan av omkring 700 sökande, så det är inte så underligt att det är ovanligt kvalificerade unga damer dessa flygvärdinnor. Ovanligt språkkunniga och skickliga i litet av varje, söta, älskvärda unga damer men absolut inga pinuppor.





MERA FRÅN TECKNINGSTÄVLINGEN

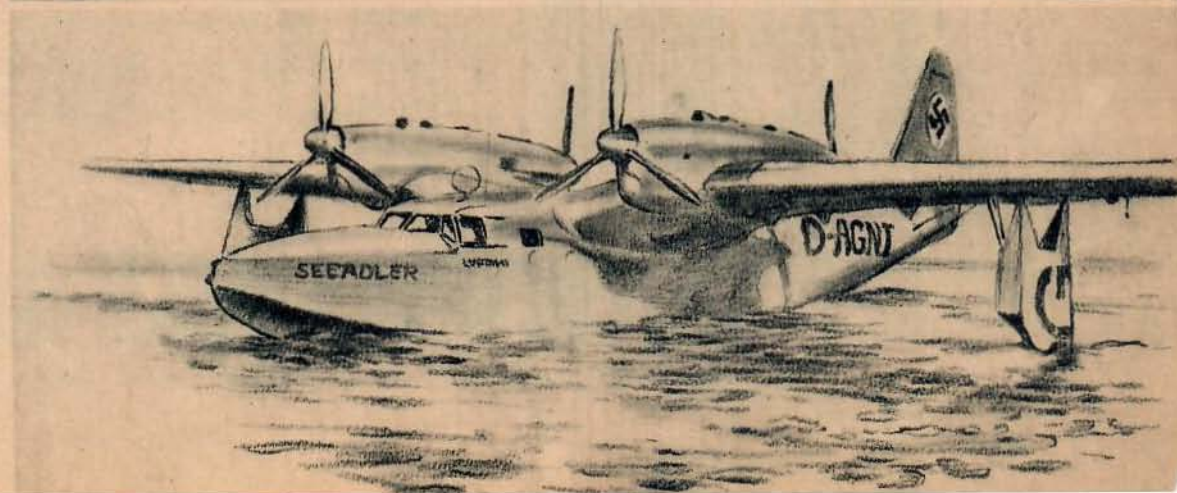
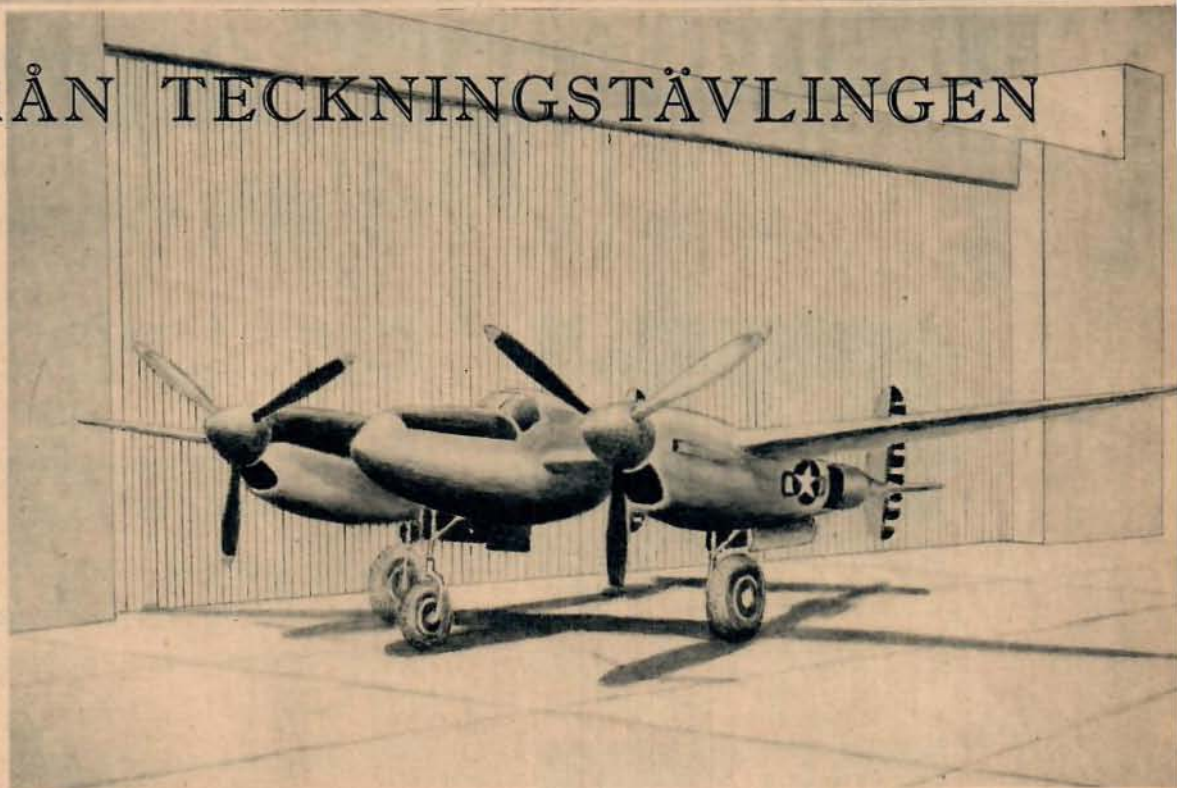
I förra numret kunde vi äntligen presentera resultatet av den väldiga teckningstävlingen, som verkligen blev en succés pyramidale — inte mindre än 2 614 teckningar från 524 deltagare hade kommit in. Man får inte undra på om juryn hade besvärliga dagar.

Vi gläder oss åt detta intresse, som faktiskt var större än vi någonsin vågat drömma om. Tyvärr lägger utrymmesbristen hinder i vägen för publicering av alla de många goda bidrag som vi skulle vilja återge i tryck. Vi får alltså nöja oss med dessa tre teckningar tills vidare såsom efterskörd.

Den övre bilden, en engelsk Hawker Hart, tecknad av Thomas Fornander, Stockholm, har belönats med 5:e pris i klass A.

Bilden i mitten — Lightning XP-49 — har tecknats av Sv. A. Hansen, Rungsted Kyst, Danmark, och har fått 2:a pris i klass B.

Den nedersta bilden slutligen, Dornier Do 26, som belönats med 6:e pris i klass A, är tecknad av Olle Karlsson, Mariefred.





MODERNA PLAN för varje ändamål



Ovanstående bild visar ett Norseman-plan som kan användas för frakt- och passageraresflygningar. Det tar 6 passagerare eller c:a 800 kg last.

För fraktflygningarna på Europa användes 2-motoriga Dakotaplan med lastrum på 40 km. Bilden härunder visar lastrummet på ett sådant plan.



»Olika plan för olika uppgifter» har varit SAA:s paroll vid anskaffningen av nya plan. SAA:s bekvämt inredda Dakota-plan står till förfogande för speciella gruppresor till varje plats i Europa. SAA har redan utfört gruppresor med svenska affärsmän och turister samt flyktingtransporter.

Andra Dakota-plan har inretts som fraktflygplan och är i full verksamhet med för svensk import och export viktiga transporter. SAA var det första bolaget som anordnade fraktflyg från ett land till ett annat.

För flygfotografering finns särskilda plan. Fotograferingar utföras för både press, industri och privata ändamål. Har Ni ett transportproblem där tid är vinst vänd Eder till SAA — vi har olika plan för olika uppgifter — kanske vi kan ge en både effektiv och ekonomisk lösning.

SAA-SKANDINAVISKA AERO AB

Mäster Samuelsgatan 18 — Stockholm — Tel. 21 50 80.

MÄNNISKOORGANISMEN

Forts. fr. sid. 16.

forskning, kan nämnas *accelerationens inverkan på flygaren*. Lineär acceleration eller retardation uppkommer vid alla hastighetsändringar där flygriktningen bibehålles, t. ex. vid start och landning, katapultstart, vid haveri, i det planet slår mot marken, när fallskärmen utvecklas o. s. v. Blott vid haverilandning blir det i regel tal om så stora krafter, att det uppstår allvarlig risk för flygaren. Radial acceleration innebär



VAMPIRE

Sveriges första reaktionsplan
nu i byggsats

<input type="checkbox"/>	Skala 1/50, i aluminium	6:25
<input type="checkbox"/>	Skala 1/100, i aluminium	3:50
<input type="checkbox"/>	Skala 1/50, replika i trä	2:75
<input type="checkbox"/>	Skala 1/100, replika i trä	1:25

Den nya katalogen sändes mot 20 öre i frimärken!



HAMNGATAN 20 LINKÖPING

Till Hobbylagret, Linköping, Hamngat. 20
Var god sänd det förprickade till

Namn

Adress Flyg 13/46

samtidig ändring av rörelseriktning och hastighet och förekommer under talrika flygmanövrer. Den kan inverka kraftigt på såväl flygplan som besättning. Den centrifugalkraft, som uppkommer under kurvflygning, är direkt proportionell mot kvadraten på den lineära hastigheten och omvänt proportionell mot radien på kurvbanan. Av störst praktisk betydelse är den »positiva» accelerationen. Den uppkommer vid ett stort antal flygmanövrer. Flygaren pressas här ned mot stolen, varemot han lyftes ur den samma vid »negativ» acceleration, som av flera skäl förekommer långt mera sällan. Storleken av den verksamma centrifugalkraften uttryckes vanligen i G. I den följande diskussionen är det den positiva accelerationen, som behandlas mera uttömmande.

Under inverkan av 2 G pressas föraren fast mot sätet, vid 3 eller 4 G är det besvärligt eller omöjligt att röra lemmarna uppåt, och hela kroppen pressas hårt nedåt, vid 3½ till 5 G under en tid av tre till fem sekunder börjar synrubbingar att uppträda. Dessa manifesterar sig först som oklar syn, »greying out», minskat synfält och efterföljes av »black out», d v s upphävd synförmåga, medan medvetandet ännu är bevarat. Vid 5 till 6 G kan medvetandet förloras inom en tid av c:a 5 sekunder. Bevaras medvetandet, sker restitutionen nästan momentant, så snart centrifugalkrafterna upphör att verka. Efter förlorat medvetande kan det däremot dröja från 5 till 35 sekunder. Symtomen beror på syrebrist i öga och hjärna, förorsakad av nedsatt eller upphävd blodcirkulation genom dessa organ. Det är alltså åter syrebristen, som blir den avgörande faktorn.

Cirkulationsrubbingarna kan ha flera orsaker. 1) På grund av att accelerationskrafterna har en riktning parallell med

kroppens längdriktning och därmed parallell med de stora blodkärlen, tvingas blodet från den övre kroppshalvan till den nedre. Här sker en blodanhopning, och återströmningen till hjärtat minskas, varigenom dess minutvolym går ned och det arteriella blodtrycket tenderar att sjunka, om icke effektiva motåtgärder sättes in. 2) Under inverkan av accelerationskrafterna blir blodet relativt tyngre, och även om ett normalt blodtryck på c:a 120 mm Hg i hjärtlöjd kan upprätthållas, räcker detta icke längre till för att ge normal genomströmning av ögat och hjärnan, som ligger c:a 25 cm ovanom hjärtats nivå. Att ögats funktion först beröres, så att black out kan inträda utan att medvetandet förloras, sammanhängande med att även övertrycket i ögat måste övervinnas för att detta skall kunna genomströmmas. Ett motsvarande hinder finnes icke för hjärnans vidkommande.

När accelerationen sätter in, utlöses från organismens sida en rad regulatoriska åtgärder, som tydligt har till uppgift att kompensera tryckfallet i blodbanan, och vid ett ringa antal G kan man ofta iaktta, att tillståndet efter c:a 10 sekunder åter förbättras, trots att accelerationen fortsätter. En rad förhållanden tyder på att denna förbättring i väsentlig grad beror på ökad kontraktion av blodkärlen. När den enskilde flygaren visar dagliga variationer i resistensen, synes detta sammanhänga med motsvarande fluktuationer i blodtrycket. *Väsentligt nedsatt resistens finnes efter sjukdom, som varit ledsagad av feber.* Spänd uppmärksamhet, fruktan, upphetsning ökar resistensen. Därmed förklaras kanske den minskning i toleransen som ofta finnes vid upprepade försök på samma person; upprepning innebär mindre och mindre psykisk retning. (Forts. i nästa nr.)

Flygande fältläsarett...

Förberedande experiment har visat att man inom det tillgängliga lastutrymmet på 66,8 m³ i Bristol Freighter kan installera följande medicinska utrustning: — Operationsbord med skåp för nödvändiga tillbehör och instrument, steriliseringsapparat, kall- och varmvattensystem, avdelad kabin med inredning för fyra bårställningar. En annan avdelning i kabinen kan inredas som motagningsrum eller sjuksystemens vilorum. En liten köksavdelning samt andra »kontor».

För länder med glest befolkade områden... för att möta plötsliga epidemier... för undsättning av offer för gruvkatastrofer, tågolyckor eller jordbävningar, där det är av största vikt att snabbast möjligt komma till platsen, där är den flygande ambulansen en värdefull tillgång och bör ingå som en del i varje lands sociala utrustning. I alla avseenden ifråga om konstruktion, tillverkning och drift är Bristol Freighter det idealiska flygplanet för denna humanitära verksamhet.



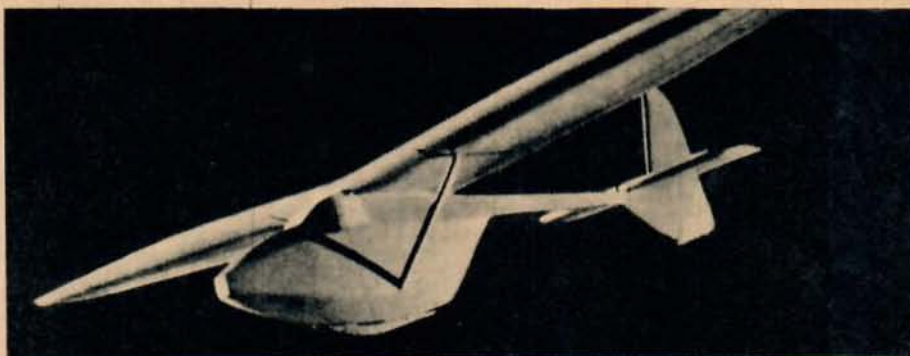
THE BRISTOL AEROPLANE COMPANY LIMITED ENGLAND



684A

PIK-5

— det första helfinska segelflygplanet



Vindtunnelmodell av det finska segelflygplanet PIK-5. Likheten med prototypen av Fi-1:an är påfallande.

I finska segelflygkretsar har man redan länge varit fullt medveten om att övningssegelplanet Grunau Baby är alldeles för dyrbart och svårbyggt för segelflygklubbarna. Frågan om konstruerandet av ett helfinskt segelflygplan som skulle ersätta Babyn, har vid upprepade tillfällen varit på tapeten men under krigen fanns inga möjligheter att sätta i gång med konstruktionsarbetet på en ny typ. Den rekordartade segelflygverksamheten i somras gjorde emellertid att idén togs upp igen. Civilingenjör Kalle Tenmes, känd i samband med de finska undersökningarna om den lägre kopplingen på segelplan, började kalkylera med ett nytt övningsplan som nu döpts till PIK-5. Planet byggs i samråd med Finlands Flygförbund och Tekniska Högskolans Flygklubb, och dessutom har man fått hjälp av flygplanfabriken Veljekset Karhumäki Oy som lovat att gratis tillverka samtliga metallbeslag till prototypen. Ett flertal storindustrier har vidare ställt pengar till byggherrarnas förfogande. Då detta skrivs har arbetet hunnit så långt att man beräknar kunna provflyga planet någon gång i juli.

PIK-5 är ett 1-sitsigt högvingat övningssegelplan med stagade vingar. Dess data är i det närmaste i klass med Babyns men konstruktionen är betydligt enklare. Planet är byggt helt i trä och vad dess yttre beträffar har den flera påfallande likheter med våra Fi-1 och SSFK-1. I synnerhet med prototypen till den förstnämnda har den en nästan förbluffande likhet.

En sak som man emellertid är högst förvånad över är att PIK-5 inte försetts med stålörskropp. Om vi bara tänker på våra egna erfarenheter med t ex Fi-1, måste ju inses att stålörskroppen är det enda riktiga på ett modernt segelflygplan. Visserligen är inte PIK-5 byggd för samma ändamål som Fi-1:an, men kraven på ett effektivt skydd för föraren vid eventuellt haveri är ingalunda mindre. En stålörskropp är visserligen

relativt dyrbar i framställning, men priset betyder ingenting mot ett par brutna ben eller andra kroppsskador med kanske åtföljande invaliditet för hela livet.

Stjärtpartiet bärs upp av en fyrkantig och mycket tunn lådbalk. Stjärtbommens klena tilltagna dimensioner kan inte förstås på annat sätt än att bommen är med pianotrådar stagad till vingen.

Vingen är av normal konstruktion med torsionsfast framkant och en huvudbalk samt en hjälpbalk i vingroten.

PIK-5 har följande data och prestanda: spännvidd 12,5 m, längd 6,4 m, vingyta 14,7 m², tomvikt 120 kg, flygvikt 210 kg, vingbelastning 14,3 kg/m², glidtal 1:17, sjunkhastighet 0,95 m/sek, lägsta flyghastighet 45 km/t.

Salle.

TH-35

danskt "krutåk"



En liten lækker sak är denna eleganta dieselmodell, konstruerad av Tage Hansen, Danmark. Lagg särskilt märke till den omsorgsfullt utförda ytbehandlingen, som ger modellens utseende en extra poäng. Motorn är en dansk Mikro-Diesel.

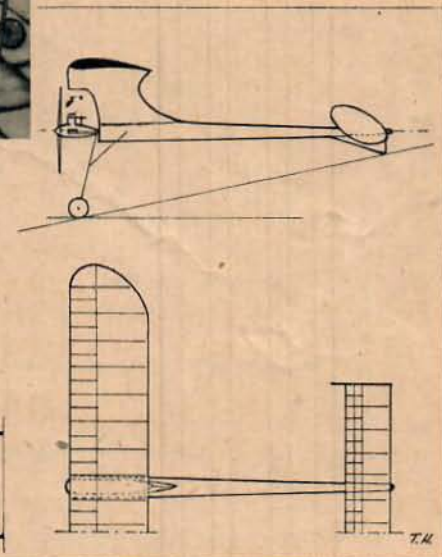
Ett verkligt krutåk är denna danska dieselmodell, konstruerad och byggd av Tage Hansen, Dansk Modelflyver Unions distriktsledare för Fyn. Den representerar utan tvivel det modernaste för närvarande inom dieselmodellerna, och det är tydligt att konstruktören dragit nytta av de allra senaste rönen inom modellflygaerodynamiken då han byggt modellen.

Vingen sitter på en hög baldakin och på så sätt har modellen fått en utomordentlig stabilitet och stigförmåga. Även stjärtpartiet har fått en ur aerodynamisk synpunkt bra utformning. För det första är stabben bärande, vilket även det ger modellen en utomordentlig stigning, och för det andra har modellen dubbla fenor. Då dessa sitter i stabilisatorspetsarna hindras luften att strömma över från under- till översidan och sålunda elimineras till stor del det inducerade motståndet. Detta medför att stabbens sidförhållande blir bättre och dess effekt ökas.

Kroppen är byggd av balsa i »skalkonstruktion» och i synnerhet ytbehandlingen är värd ett särskilt omnämnande. Som synes har konstruktören lagt ner en hel del arbete på denna detalj, och detta har han ingalunda gjort förgäves. Det råder rätt varierande uppfattningar bland modellflygarna om betydelsen av en förstklassig yta på ett modellflygplan. Man tänker i allmänhet som så att modellen flyger ju med så

låg hastighet att en utbuktning här och en ojämnhet där inte betyder någonting, luftmotståndet håller sig i vilket fall som helst inom rimliga gränser och har föga betydelse för planets flygegenskaper. Ett sådant resonemang är emellertid inte alls med sanningen överensstämmande, i synnerhet inte då det gäller förbränningsmotormodeller.

Motorn på den danska dieselmodellen är en Mikro-Diesel, även den av danskt fabrikat. För övrigt har TH-35 följande data: spännvidd 1 000 mm, vingyta 17,3 dm², medelkorda 173 mm, sidförhållande 1:5,8, V-form 9°, vingprofil Grant G-10. Stabilisatorns spännvidd är 450 mm, yta 4,5 dm²,



medelkorda 100 mm, sidförhållande 1:4, stabilisatorprofilen är den gamla välprövade Clark Y. Den totala kroppslängden på modellen är 780 mm.

Salle.

LÄR ER FLYGA I FLYG

Forts fr. sid. 23.

Nödlandning från låg höjd (150 m)

Om motorn stoppar vid flygning på omkring 150 m höjd väljer man ett fält på vilket man efter glidflykt kan landa i motvind. I regel bör man genast svänga upp mot vinden. Det är ju klart att så många möjligheter till val av fält inte föreligger från denna höjd. Ofta kanske det inte finns något fält alls. Det viktigaste är emellertid att man svänger upp mot vinden, så att hastigheten i förhållande till marken blir så låg som möjligt vid sättningen.

Tänk också på att inte försöka dra flygplanet runt i svängen. Tag det lugnt och sväng med god fart. Det är bättre att gå ur svängen och ansätta landning i någon sidvind än att genom dragning i spaken åstadkomma en överstegring.

Vid motorstopp på högre höjd än 150 m försöker man att lägga upp samma banor som använts vid bedömningslandningar. Ju högre höjd man har desto större möjligheter finns det att välja fält, hinna se på detta och utvälja en lämplig landningssträcka. Man kan också hinna undersöka felet. *Kanske är det ett så enkelt fel som att hensinen är slut i den tank man flyger på.* Glömmer

man att koppla till annan tank och därför måste nödlanda, blir man medlem i »Greppklubben», vilken inte är något att vara stolt över.

Ett fält som man valt bör man hålla fast vid även om man på lägre höjd märker att det är mindre lämpligt.

Banorna i luften lägges så att man hela tiden kan se fältet. Det är annars lätt gjort att förlora fältet ur sikte. Bedöm vid landning väl på plussidan. Större skador uppstår om man flyger in i hinder på fältets läsa sida än om man rullar på ett hinder vid lovertssidan.

Undvik att landa på myrar, stubbig eller stenig mark. Landa då hellre i skog. En skogslandning göres så att flygplanet har så låg flyghastighet som möjligt och landar under genomsjunkning. Vingarna brukar då ta upp den första stöten. Landning i vatten bör undvikas med flygplan som har fast landställ, men torde icke innebära risk för rundslagning, om landningshastigheten är låg. Landningen bör göras så nära stranden som möjligt och med genomsjunkning.

Finns det inga möjligheter att landa utan svårt haveri på besättning eller flygplan skall besättningen om höjden medger detta lämna planet i fallskärm.

Man bör alltid vara hårt fastspänd, men det är särskilt viktigt vid nödlandning, då en rundslagning eller ett tvärstopp lätt kan inträffa. Själv har jag slagit runt en gång

vid nödlandning från låg höjd med ett jaktplan år 1933. Den gången var en potatisåker den enda öppna platsen i närheten. Allt gick dock bra tack vare den hårda fastbindningen. En annan gång nödlandade jag under mörker och kunde inte se marken. Flygplanet var nämligen inte utrustat med vingljus eller strålkastare. Det blev tvärstopp i 150 km hastighet utan att jag fick en skråma. Risken vid dålig fastspänning är framförallt, att pannan och näsan stöter emot instrumentbrädan.

NEW YORK-BROMMA...

Forts. fr. sid. 14.

vara med om genomgången av de nu levererade planen.

Besättningens barn och blommor var förstås med vid det gemytliga och lagom högtidliga mottagandet, varvid blyga välkomstpussar också förekom. Den mera officiella välkomsthögtidigheten skötte vice ordföranden i ABA:s styrelse kanslirådet Åke Wirseen om. Han överlämnade en blomsterkvast och talade varmt om den milstolpe i svenskt trafikflygs historia som denna första non-stop-flygning innebär. Och så hurrades det för den duktiga besättningen och för svenskt trafikflyg, och sedan gick de duktiga flygarna hem till sitt för att njuta en välbehövlig vila efter Atlant-krossningen. Trots allt hade det nog blivit rätt dåligt med sömnen. Man sover kanske inte gärna bort en historisk non-stop-flygning över Atlanten även om man tillhör de »salta» pojkar, som Sven Gibson et consortes onekligen gör. *Ikaros.*

FLYGMekaniker

önskar plats. Specialutbildad på Piper Cub L 4 (Åhrenbergs-Cubarna.) Svar till "Ansvarskännande 1922" d. t. k. f. v. b.

GYRO-INSTRUMENT-PROVARE MARK II FRÅN BRYANS AEROEQUIPMENT

Bryans Aeroequipments instrument-provare Mark II är utvald av Brittiska Flygvapnet för militärt bruk, och den visar sig tillika vara till gagn för civilflyget såsom en oundgänglig del av utrustningen i flygfälts-verkstäderna. Det är den billigaste och minst skrymmande av alla apparater för provning av instrument. Den är fast som en klippa och håller under långvarig, flitig användning i alla slags klimat. Den kan brukas för provning av azimuth, girning, slingringar, stötar, allt på en och samma skiva, som inställas efter behov medelst klart markerade knappar. Skivan har krampor för fyra instrument. Den växlar automatiskt och har en hastighetsskala på ett fjärdedels till 8 varv i minuten. Den är försedd med en specialbyggd klocka, som gör kontroll med stopp-ur överflödig.

Bryans Instrumentprovares främsta egenskaper är:—

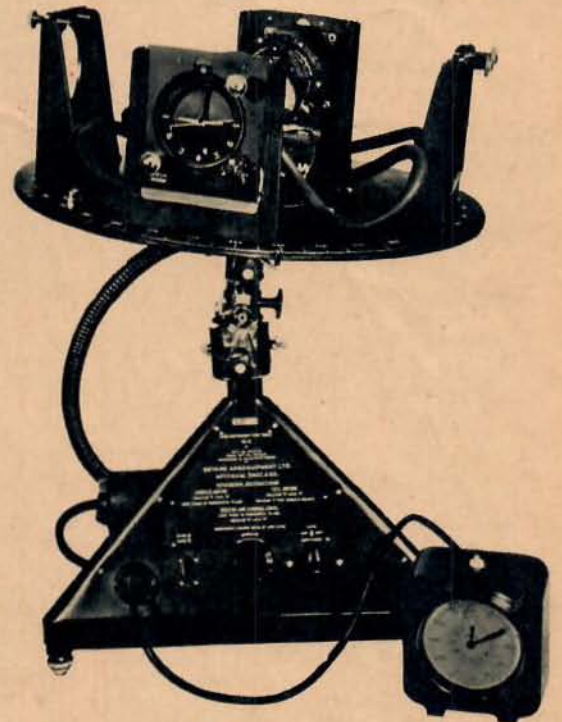
- Den är kompakt och stadig;
- Den är billigare och mindre skrymmande än varje annan apparat för samma ändamål;
- Den utför azimuth-, girnings-, slingrings- och stötprov på en och samma skiva;
- Den växlar automatiskt;
- Tidtagningen av proven sker medelst en speciell klocka, som gör stopp-ur överflödigt;
- Hastighets-skalan, från 90 grader (ett kvarts varv) till 2880 grader (8 varv) minuten tillgodoser alla anspråk vid proven.

Förfrågningar om snara export-leveranser torde ställas till

BRYANS AEROEQUIPMENT LIMITED

WILLOW LANE · MITCHAM JUNCTION · SURREY · ENGLAND

Konstruktörer och tillverkare av alla slags flygmaskinsinstrument och elektriska mättningsinstrument.



Aktiebolaget
AUTOMAGNET

Odinsgatan 20 — Göteborg
Tel. 15 24 08, 15 24 09



ALLT BILELEKTRISKT

A.-B.
Otto Fr. Johanssons
Stämpelfabrik & Gravyratelier
MAGASINSGATAN 12 • TEL. 13 31 83
G Ö T E B O R G



den äldsta och den bästa

AXEL GUSTAFSSON

BLECK- & PLÅTSLAGERI
Levgrensvägen 6, GÖTEBORG
Telefon 16 46 48

UTFÖR ALLT VAD TILL
YRKET HÖRER
Införda offert

**A. HELLQVIST & SON
SNICKERI**

3 Husarg. 3. Tel. 11 85 45, bost. 14 27 70
G Ö T E B O R G

BYGGNADSSNICKERIER, KON-
TORS- o. BUTIKSINREDNINGAR
m. m. Kostnadsförslag på begäran.

K a l m a r

**E. TH. LUDVIGSSONS
TRÄVARUAFFÄR**

KALMAR
TEL. 271 & 441

levererar till förmånligaste priser
alla slag av
BYGGNADSMATERIAL
och
SKOGSPRODUKTER

**A.-B.
ERNST ALDÉN & Co**

Tel.: 3 78 K A L M A R Tel.: 21 48

Elektr. INSTALLATIONER
MOTORER
TRANSFORMATORER
Elektr. MATERIEL m. m.

Representant för

A S E A och ELEKTROLUX
— KYLANLÄGGNINGAR —

Frukt-, Blomster- och Grönaksaffären

Viola

Nygatan 37 - Kalmar - Tel. 36 46
Tillhandahåller Er dagligen färska varor
Rekommenderas

A R M B A N D S U R
högsta kvalitet
Stötsäkra och Vattentäta!
Chronografer!

H. ESBJÖRNSSON & SON

UR- OCH OPTISK AFFÄR
Storgatan 11 Tel. 8 83
Medlem av Sveriges Urmakareförbund

**KALMAR SJUKVÅRDS-
OCH OPTISKA AFFÄR**

(Signe Thorvall)

ALLT I SJUKVÅRDSARTIKLAR

**PETERSSENS
FOTOGRAFISKA MAGASIN**

Storgatan 27 - Kalmar
Tel. 16 76

Framkallning — Kopiering — Förstoring
Inramningar

**TEKNISKA
MAGASINET**

Specialaffär i Toalettartiklar
Storgatan 29 KALMAR Tel. 4 45

KÖP BILLIGT!

GÅ TILL TEX

TEX Affären för ekonomiskt folk **TEX**
25 STORGATAN 25

C. OLSSON

HERR- & DAMFRISERSALONG

Larmtorget 7 - Telefon 7 71

Rekommenderas

Obs.! Vår förstkl. permanentondulering!

Trävaror

KÖPES TILL HÖGSTA DAGSPRISER

av

**AKTIEBOLAGET
KALMAR LÅDFABRIK**

Tel. Kont. 27 58—8 57 - Fabr. 20 58

**SÖDRA KALMAR LÄNS
HEMSLÖJDSFÖRENING**

Larmgatan 26. KALMAR. Telefon 253.

UTSTÄLLNING OCH FÖRSÄLNING
SVERIGES ÄLDSTA HEMSLÖJD

A. CENELL, Cykelverkstad

Unionsgatan 11 Tel. 25 85

Försäljer ledande cykelmärken, såsom
HERMES, VEGA, REX m. fl.

Utför alla slags cykelreparationer
omsorgsfullt och till facila priser

Vulkcentralen

Södra vägen 1 - Kalmar

Utför alla
i branschen förekommande arbeten till
Er fulla belåtenhet
Rekommenderas

Norra Vulkverkstaden

Innehavare H. SJÖLIN

Norra Vägen 20 - KALMAR - Telefon 7 43

REKOMMENDERAS

för noggrant utförande av alla slags
REPARATIONER

Werner Wiltons

KONDITORI

Östra Sjöгатan 8 - Kalmar
Telefon 23

REKOMMENDERAS

Stadsparkens Restaurant

K A L M A R

Invid Slottet med utsikt över Sundet
Bästa mat- och förfriskningsställe under
sommarmånaderna

Konditoriserivering Musik
Tel. 85

Välkommen

till våra butiker i alla
stadsdelar

KONSUM

Kalmar
med omnejd

Ät

godast och billigast på

TURISTBAREN

S. Långgatan 25 - Kalmar

Varma rätter serveras hela dagen

Rekommenderas

NYA BAREN

(Hantverkshuset) Kalmar Tel. 25 28

Fullständig Mat- & Kaffeservering i ultra-modern, rymlig lokal. Endast prima matvaror och ingredienser. Till matlagningen som till smörgåsarna användes rent mejerismör. Särskilda måltider för skolungdom till reducerat pris. Kuponghäftan med rabattsystem. — Modern radioanläggning.

**Edvin Gustavssons
Bageri**

Capellavägen 5 - Tel. 28 02

Rekommenderas

Specialité: GOTT MATBRÖD

Hembrödsbageriet

Larmgatan 30 - Kalmar

Köp av vårt erkänt goda bröd!

Alltid färska varor

Rekommenderas

Danska WIENERBAGERIET

Norra Vägen 35 - Kalmar - N. Långgat. 27

Tel. 13 06, 20 66

Tel. 16 66

KONDITORI och KAFÉ
Servering 1 trappa upp

Rekommenderas

B. Sjöbergs

MURBRUKS- & RÖRTILLVERKNING

Perstorpsvägen 3 - KALMAR - Tel. 25 70

Slaggbetong - Grundsten - Brunnsringar

MALERIFIRMAN

Nils Sahlberg & Co

Strömgatan 11 - Kalmar

Utför alla slags måleriarbeten!

Kristianstad

PRESSNING
K E M. T V Ä T T

Omsorgsfullt arbete Moderata priser

VASA Kemiska

V. Storgatan 16 - Kristianstad

Telefon 34 72

FENIX

Ö. Storgatan 69 - Tel. 2 12

1:sta klass Konditori och Lunchrestaurang

Rekommenderas

Norra Cykelverkstaden

H. NORDQVIST

Ö. Storgatan 2 - Kristianstad

Telefon 17 07

Utför allt inom branschen

Malmö

ÖKA TREVNADEN

i hemmet genom en modern, stilfull

Belysningsarmatur

från

ANDERSSON & LUNDGREN

Djåknegatan 21 - Malmö - Tel. 218 04

BYGGMÄSTARE

Otto Ellerström

MALMÖ

Tel. 28 130

Fredrik Nyström A.-B.

Kungl. Hovleverantör

M A L M Ö

Bästa inköpskälla för sportproviant

KAFFE - KONSERVER - SPECERIER

Öl-Restauranten

Amiralsgatan 27 - Malmö

Rekommenderas

Vältempererade

MALT- och LÄSKEDRYCKER

Telefon 299 64

FLORINS

JÄRN-, VERKTYGS- OCH
BOSÄTTNINGSAFFÄR

Södergatan 7

MALMÖ

Tel. Linjeväljare: 207 66, 179 44, 158 55

Bostaden 524 88

Rekommenderas

Ronneby

BESÖK RONNEBY BAR

Telefon 6 12 - Karlskronagatan 40

Ni äter gott och billigt frukost, middag
och lunch. Varmrätter till 1 kr. serveras
hela dagen. Erkänt gott kaffe.

LÄSKEDRYCKER - CHOKLAD

TOBAK M. M.

**Conditori
Continental**

Karlskronagatan 16 - RONNEBY - Tel. 53

FULLSTÄNDIG

KONDITORISERVERING

BILJARD

Från K. E. PETERSSONS

PLÅTSLAGERI

EDITH PETERSSON

Pringsgatan 18 - Telefon 2 91

Rekommenderas

• FLYGARE

Såväl marschskor som skor för
promenad och innebruk köper Ni
fördelaktigast i

**OSCAR PETERSSONS
SKO AFFÄR**

RONNEBY - Telefon 3 13

APPELKVIST'S

CYKEL- och SPORTAFFÄR

Ronneby - Telefon 2 61

Representant för MONARK

Sportartiklar för sommar- o. vinterbehovet
finnes alltid i ett väl sorterat lager hos oss

Reparationsverkstad

**NYA
SNICKERIFABRIKEN**

MARTINSSON & SVENSSON

Byggnadssnickeri - Affärsinredningar

Byggnadsmaterial

Telefon 7 31

Bostaden 5 09 och 3 31

Stockholm

LM:s LIVSMEDEL

Värtavägen 23 - Tel. 62 20 13

CHARKUTERIER - SPECERIER
BRÖD - MJÖLK

VAROR HEMSÄNDAS

Rekommenderas

Kyrkvikens Konditori

Telefon 65 22 25

Rekommenderar sitt goda bröd, småbröd, färdor och bakelser - Beställningar på efterrätter emottages - Servering av kaffe och läskedrycker.

Vördsamt INEZ MEFERS

DAHLSTRÖMS LIVSMEDEL

erbjuder Eder förstklassiga varor
i stor sortering

Neglinge Torg 3
Telefon Saltsjöbaden 83 och 10 21

STORFELDTS livsmedel

Filial: Sandhamnsgatan 37
Telefon 61 13 81

Kött • Charkuterier • Specerier
Mejerivaror • Drycker
m. m.

Anskaffar alla förnödenheter
Förstklassiga varor till bästa priser

Spånga=FOTO

Värstavägen 4 (Bankhuset)

Utför all slags fotografering, framkallning
och kopiering. Kameror, film och plåtar.
Gruppfotografering.

öppet 8.30-18 Tel 36 09 95

Sollentuna Handel

Lindvägen 40 - Tureberg

★

DIVERSEHANDL

Telefon 35 07 59

MÅLNING & DEKORATION

L. O. WINBERGH

Lars Målare

Brahegatan 23 - Stockholm - Tel. 62 56 15

I MEDBORGARHUSET

HELENE LUND

finnes även en väl sorterad
CYKEL- & SPORTAFFÄR
som för allt i

Cyklar och sportartiklar

★ Välkommen till ett besök! ★

SOLENTUNA CYKEL- & SPORTAFFÄR
Inneh. NILS NORDSTRÖM - Tel. 35 16 83

Ängelholm

Eric Agrell

ELEKTRISK
INSTALLATIONSFIRMA

Ängelholm

ALLA SLAGS

Snickeri- och Tapetserarearbeten

utföra vi till låga priser - Vänd Eder till
SNICKERI- & TAPETSERAREVERKST.

E. A. ERIKSSON

Sibyllegatan 10 - Telefon 61 26 14

ALLA SLAGS SNICKERIARBETEN
Spec.: Butiksinredningar utföras till
billigaste pris

Daun & Westerlund

SNICKERIVERKSTAD

Borensvägen 16 - Tel. 48 29 24 - Årsta

Värmeledning och sanitära
anläggningar utföras fort,
väl och billigt av

HARRY NILSSONS

Rörlednings- o. Reparationsverkst.

Ängelholm Telefon 5 25

WILHELM JANSSONS TRÄSVARVERI

Gumshornsgatan 5 - Stockholm
Telefon 61 72 66

utför alla inom branschen förekommande
arbeten

Humana priser Rekommenderas

D. Gillströms MEK. VERKSTAD

Lillgatan 3 - Solna - Tel. 27 53 68
Motorer - Finnmekanik - Pressverktyg
Alla slags mekaniska arbeten utföras
Bostad Långholmsgatan 11 - Tel. 40 36 47

Restaurang Thorslund

Populär Dansrestaurang

med

förstklassiga orkestrar

F. W. LÖFVANDER

MÖBLERINGSAFFÄR

Utför alla tapetserare- och dekorations-
arbeten. Reparationer verkställas omsorgs-
fullt. Levererar: Hela möblemang, Soffor,
Fåtöljer m. m. Tapetserare och Dekorator

SMÅLANDSGATAN 42
(Hörnet av Malmskillnadsgatan)
Stockholm Telefon 20 51 29

Dalarö Elektriska Installationsaffär

Odensvägen 18 - Telefon 2 05

Försäljer:
Lampor, Värmeapparater, Spislar, Radio
samt Cyklar

Utför:
Elektriska Belysnings- och Kraftinstalla-
tioner.

FLYGAREN

trivs på

Centralkonditoriet

Storgatan 35 - Ängelholm

Gott kaffe med härligt bakverk!

Stockholms närhet

Besök

CAFÉET Löttingelund

Öppet året om
Gott kaffe

Emottager sällskap på beställning
Tel. Viggbyholm 1 58

Bengtsson & Engstrand

TAPETSERARE och DEKORATÖRER
Brommaringen 25 Tel. 26 31 32

Vi utföra
Omstoppning och klädning av möbler och
madrasser samt allt vad till yrket hörer

Nytt på beställning!

Specialitet: GARDINER

★ Vi hämta och hemsända ★

Monteringsfärdiga trähus

SÄVSJÖHUS

Ombud:

GUNNAR HANSSON

Havsbadsvägen 36 - Tel. 7 84 - Ängelholm

LILJES

FÄRGERI OCH KEMISKA TVÄTT
Storgatan 29 - Telefon 7 59 - Ängelholm

PRENUMERERA PÅ **FLYG** NORDENS STÖRSTA FLYGTIDNING



SHELL

SHELL