

**BRITISH AIRWAYS**  
ALEXANDRIA  
DURBAN  
2540  
6970  
MILES  
MILES

**BRITISH AIRWAYS**  
LONDON  
4975  
MILES

**Flyg**

**BRITISH AIRWAYS**  
TO SINGAPORE  
TO SYDNEY  
3386  
8157  
MILES  
MILES

MED

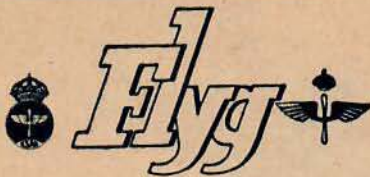
 **SVENSK**  
**flygtidning**

Detta är den första trafikstolpe i världen som ett flygbolag satte upp - i Karachi, Indien. Infödingarna är fortfarande stolta över BOAC:s pelare, som i dagarna fyller 10 år.



**Nr 19 RYSKT FLYG I DAG 45 öre**  
**1946 Svenskar bygger Stratocruiser**  
I Norge 80 öre  
I Danmark 85 öre





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

MED



Utkommer varannan torsdag

**REDAKTION:**

Tegnérsgatan 35, 1 tr Tel. 20 33 95  
 Huvudredaktör och ansvarig utgivare:  
 Överste W. KLEEN Tel. 20 88 91  
 Red. Y. Norrvi > 21 03 91  
 Red.-sekr. S. Broman > 21 02 38  
 Red. H. Andersson > 21 02 38  
 Modellflygred. S. Salonius > 21 02 46

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.

Fri diskussion i FLYG. För åsikter, framförda i signerade artiklar, svarar författaren.

**ANNONSAVDELNING:**

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

**EXPEDITION:**

Förlagsaktiebolaget FLYGNING  
 Sveavägen 53 - Stockholm

**Postgirokonton: 1111.**

**Prenumerationspris:**

Helår Kr. 9:75 - Halvår Kr. 5:—

Ahlén & Åkerlunds Fotogravyranstalt  
 Stockholm 1946

# Fråga oss om FLYG!

I denna spalt besvaras endast frågor av allmänt intresse. Insända frågor måste förutom signatur vara försedda med insändarens fullständiga namn och adress.

**Fråga:** Jag har nyligen läst A. G. H. Fokkers bok »Flygande holländaren» och vill nu veta: 1) Är det där omnämnda N. V. Nederlandsche Vliegtuigenfabriek Fokker ännu i verksamhet? 2) Bygger Fokker fortfarande flygplan eller när upphörde fabriken? 3) Har några av Fokkers flygplanstyper deltagit i andra världskriget? 4) Vilka motortyper hade ABA:s »Lapplands» och »Värmlands»? 5) Avled A. G. H. Fokker till följd av en flygolycka?  
 Nils Christ.

**Svar:** 1) Ja. 2) Bolaget tillverkar för närvarande ingen segelflygplan för holländska flygklubbar och har nyligen fått sin första utländska beställning efter kriget, nämligen ombyggnad av några amerikanska Douglas C-47:or för det finska flygbolaget Aero OY. Bolaget har emellertid flera projekt under arbete, bl a ett nytt fyrsitsigt sportplan och en flygande ving avsett för passagerartransport. 3) Ja. Vid den tyska invasionen i Holland använde de holländska flygstridskrafterna i mycket begränsad omfattning jaktplan av typ Fokker D 21, spaningsplan av typ Fokker CX samt sjöflygplan av de två respektive enmotoriga typerna T 8-W, CXI-W och CXIV-W. Såväl dessa flygplan som de tvåmotoriga bombplanen av typ Fokker T 5 förstördes emellertid till största delen genom den snabba tyska basbekämpningen. Förutom i det holländska flygvapnet har Fokkerplan av typ D 21 och CX använts i Finland. I det danska flygvapnet ingick även vid krigsutbrottet Fokkerplan av typerna D 21 och CV. Tyskarna använde också i ytterst begränsad omfattning erövrade Fokkerplan av typ G 1. Efter den holländska kapitulationen flydde några holländska marinflygare till England i Fokkerplan av typ T 8-W, vilka sedan användes i det brittiska flygvapnet. 4) Pratt & Whitney Wasp-motorer på 510 hk. 5) Nej.

**Fråga:** Man hör ofta talas om »den gamla Jaktfalken» av år 1928. Jag skulle gärna vilja ha några data- och prestandauppgifter på detta plan som ju på sin tid var av internationell klass.  
 Lika gammal.

**Svar:** Sign. måste nog räkna sig som ett år äldre än det svenska jaktplanet »Jaktfalk», inom flygvapnet betecknat J 5 och J 6. Det offentliggjordes inte förrän i slutet av 1920. Planet förekom i inte mindre än fyra olika versioner, betecknade J 5, (Armstrong Siddeley Jaguar-motor på 500 hk), J 6 (Bristol Jupiter VIIF på 500 hk), J 6A samt J 6B. Samtliga utom J 6B tillverkades av firman Svenska Aero på Lidingö, de två sistnämnda benämnda »Jaktfalk BJ» och »Jaktfalk II». J 6B byggdes av AB Svenska Järnvägsverkstidernas Aeroplanavdelning (ASJA, numera SAAB) i Linköping. De tre J 6-versionerna skildrade sig endast obetydligt från varandra i fråga om utrustning. J 5:an hade följande data och prestanda: spännvidd 9,0 m, längd 7,1 m, höjd 3,46 m, vingyta 22 m<sup>2</sup>, tomvikt 875 kg, flygvikt 1 375 kg, vingbelastning 62 kg/m<sup>2</sup>, effektbelastning 3 kg/hk, maxhastighet 320 km/t, landningshastighet 90 km/t, startsträcka 70 m, landningssträcka 140 m, stigtid till 5 000 m 10,5 min, topphöjd 9 500 m. Aktionstiden var 2,5 tim och beväpningen utgjordes av två fasta 7,0 mm ksp.

**Fråga:** Enligt en uppgift i dagspressen förekom »J 27» vid flygdagen i Uppsala. Jag är tacksam för data om detta plan.  
 Alltid Flyg-läsare.

**Svar:** Något jaktplan med beteckningen J 27 finns inte, förmodligen torde det ha rört sig om en J 22. J 27 var ett SAAB-projekt som aldrig nådde prototypstadiet.

## 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



tidskrift för Nordens modellflygare

**KOMMER  
 i september**

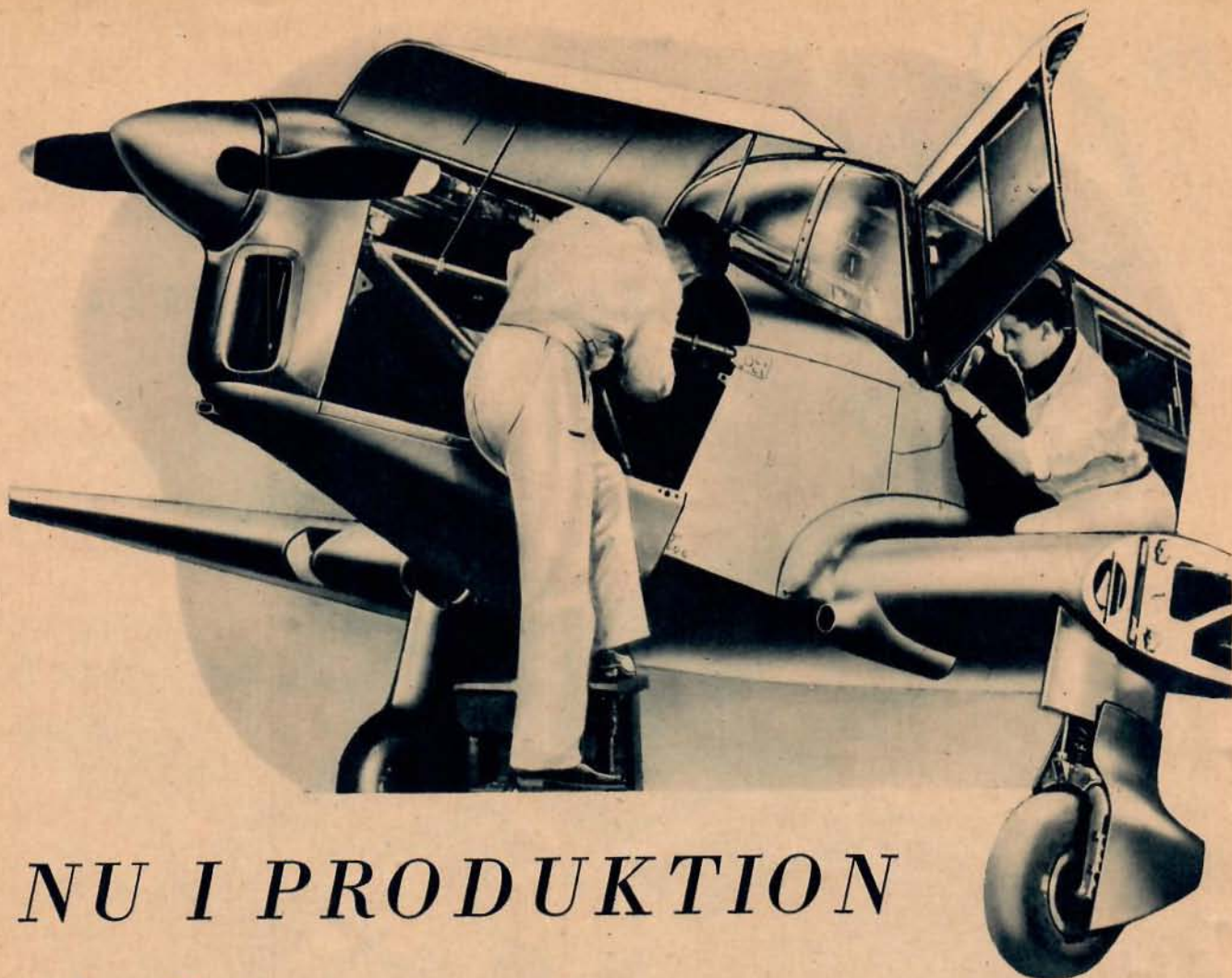
Nordiskt Modellflyg har Nordens främsta modellflygexperter bland sina medarbetare.

Namn som:

Knud Flensted-Jensen, Lennart Poppius, Sverre Thoresen, Robert Löwen-Aberg m. fl. borgar för

**ETT INNEHÅLL AV VÄRLDSKLASS**





## 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 tygar allt efter deras olycksfrekvens. Proctor har idealiska säkerhets-egenskaper, är starkt men lätt och roderkänsligt.



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



● **PRIVATFLYGAREN** Ett kraftigt, modernt flygplan med sft 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 flygplanen.

# PERCIVAL PROCTOR

är gjord för allt detta

LUTON AIRPORT, BEDFORDSHIRE, ENGLAND.

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

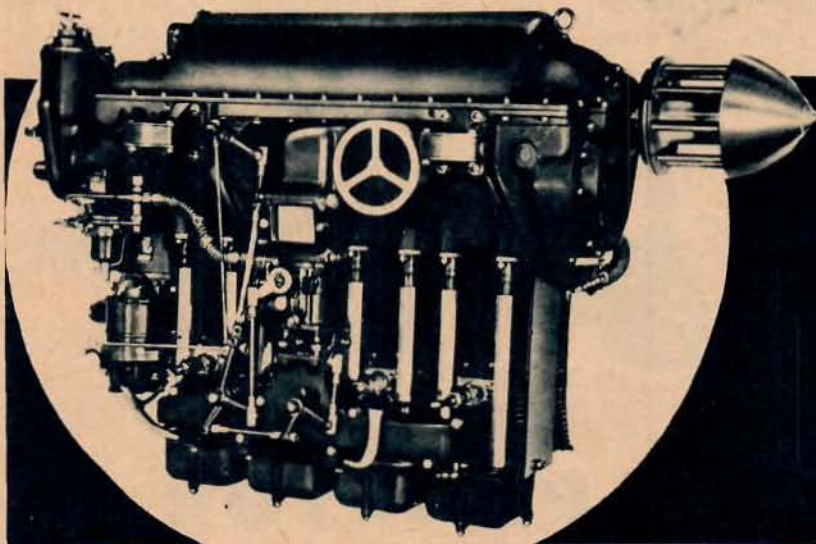
AGENT: A.-B. HANS OSTERMAN, BIRGER JARLSGATAN 18, STOCKHOLM 7, SWEDEN



EN

# *Cirrus* MOTOR...

*Kraftkällan i AUSTER J. 1.*



Auster J. 1. med Cirrus Minor är en tresitsare med exceptionellt goda start-, stig- och landningsegenskaper. Lastad med 770 kg startar den i 8 km motvind på endast 145 m. Landningssträcken är mindre än 90 m (vikningshastigheten 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.

"MAJOR" Serie III, 155 hk.

**BLACKBURN AIRCRAFT**

**BROUGH E. YORKS  
ENGLAND**

AGENTUR FÖR CIRRUS-MOTORER I SVERIGE: AB INGENIÖRSFIRMA FRITZ EGNELL, STOCKHOLM 1



# Även Uddevalla gratisflyger!

. FLYG fortsätter att publicera nya personkortsnummer som ger dess ägare gratisbiljetter med flyg.

GÄVLE: Järnvägsresa Gävle—Stockholm tur och retur samt flygresor Stockholm—Visby tur och retur erhåller innehavarna av personkorten med numren:

Ser. Nr	Ser. Nr	Ser. Nr	Ser. Nr	Ser. Nr
10 017633	19 017586	22 661417	22 662329	22 685967

Järnvägsresa Gävle—Stockholm tur och retur samt rundflygtur över Stockholm tillfaller personkortsinnehavarna med numren:

Ser. Nr	Ser. Nr	Ser. Nr	Ser. Nr	Ser. Nr
13 016242	21 019295	22 667818	22 678335	22 684121
15 016598	22 659024	22 671350	22 679800	22 686770
18 017690	22 661107	22 671741	22 683007	22 689476

UDDEVALLA: Järnvägsresa Uddevalla—Göteborg tur och retur samt flygresor Göteborg—Köpenhamn tur och retur erhåller innehavarna av personkorten med numren:

Ser. Nr	Ser. Nr	Ser. Nr	Ser. Nr	Ser. Nr
14 040637	24 025289	24 031302	24 035970	24 036083

(Flygresan Göteborg—Köpenhamn tur och retur kan utbytas mot enkel flygresor Göteborg—Stockholm + järnvägsresa åter till Göteborg.)

Järnvägsresa Uddevalla—Göteborg tur och retur samt rundflygtur över Göteborg tillfaller personkortsinnehavarna med numren:

Ser. Nr	Ser. Nr	Ser. Nr	Ser. Nr	Ser. Nr
12 040604	24 028112	24 033027	24 036161	24 039002
15 040597	24 028700	24 034788	24 037215	24 039557
19 044861	24 031517	24 036000	24 038973	24 040310

ABA/SILA:s kår av piloter har i dagarna fått en avsevärd förstärkning sedan en ny kull utexaminerats. I denna ingår för första gången f. d. statsofficerare som beviljats avsked från FV. Kapten Sven Åhblom, som är utbildningschef, framhåller att aldrig tidigare en så välkvalificerad kull flygstyrmän utexaminerats.

De nyutnämnda trafikflygarna, f. d. statsofficerarna är: kapten S. Almström,

löjtnanterna C. Encrantz, B. Flodén, B. A:son Hedberg, S. A. R. Jufors, K. G. P. Lundström och F. Ringborg, kapten U. von Segebaden samt löjtnanterna P. T. Svensson och K. M. S. Wollter.

De reservofficerare som utnämnts till trafikflygare är löjtnant E. G. I. Ahlros, vpl flygförare L. Darin samt fänrikarna S. F. Fågelberg, K. O. T. Gundt, A. N. E. Ridenfeldt och L. Schröder.

Äldre (kass.) sportflygplan

önskas köpa. Svar t. "Billigt pris" d.t. exp.

**2 st. 17—18 års pojkar,**

som genomgått Hålsingborgs Stads Yrkeskola, flygmek. avd., önskar plats vid civilt flygbolag i södra Sverige. Svar till Gösta Persson, Fack 11, Mörarp.

Gynna

VÅRA ANNONSÖRER!

**Flygplan-kontrollant**

Till våra verkstäder i Linköping söka vi en yngre ingenjör med examen från tekniskt gymnasium för monteringskontroll och funktionsprovning av elektriska system och instrumentinstallationer i flygplan. Flygteknisk praktik ger företräde. Fullständig ansökan med uppgift om önskad lön och tillträdestermän sändes till SVENSKA AEROPLAN AKTIEBOLAGET Personalavdelningen Linköping

# ekonomi

GOD EKONOMI kännetecknar flygplanen

Bristol Freighter och Wayfarer... god ekonomi i fråga om driftskostnader; god ekonomi i underhålls- och utrustningshänseende. Dessa flygplan bidrar till att göra fraktflyget konkurrenskraftigt även prismässigt sett och gör därför i högre grad än tidigare detta moderna transportmedel åtkomligt inte bara för industrien utan också för andra delar av näringslivet. Proven med dessa flygplantyper äro avslutade, produktionen igång och leveranserna påbörjade.

THE BRISTOL AEROPLANE COMPANY LIMITED, ENGLAND



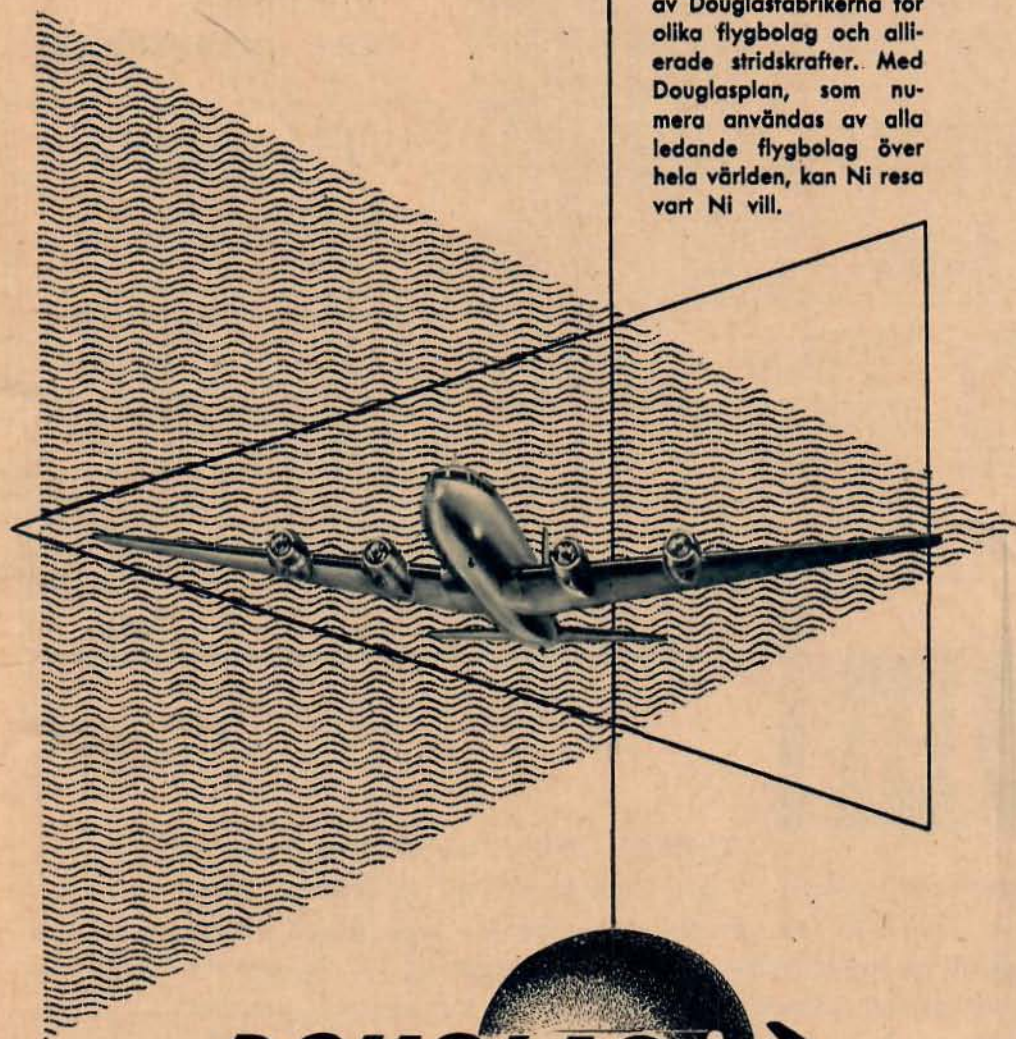
**BRISTOL TYP 170** — världens mest ekonomiska flygplan

REPRESENTANT I SVERIGE: MR. A. REICHEL, SYNÄLSVÄGEN 14, RIKSBY, STOCKHOLM



# Prövat och godkänt - 11,000 gånger!

Douglasplanet är grundligare prövat än något annat flygplan — över 11.000 transportplan ha konstruerats och byggts av Douglasfabrikerna för olika flygbolag och allierade stridskrafter. Med Douglasplan, som numera användas av alla ledande flygbolag över hela världen, kan Ni resa vart Ni vill.



## DOUGLAS



ALLT FLERA RESA TILL ALLT FLERA PLATSER MED DOUGLAS PLAN

**Flyg DOUGLAS**  
med SWEDISH AIRLINES

**ABA och SILA**



# Dessa 85 flygbolag lita på Douglas

★

U. S. A.: Alaska Airlines, Alaska Coastal Airlines, American Airlines, American Overseas Airlines, Braniff Airways, Capital Airlines — PCA, Chicago and Southern Airlines, Colonial Airlines, Continental Air Lines, Delta Airlines, Eastern Air Lines, Essair Lines, Inland Air Lines, Mid Continent Airlines, National Airlines, Northeast Airlines, Northwest Airlines, Pacific Northern Airlines, Pangara, Pan American World Airways, Trans World Airline, United Air Lines, Western Airlines. AUSTRALIEN: Ansett Airways, Australian National Airways Pty., Australian Commonwealth, Butler Air Transport Co., Guinea Airways Limited, Qantas Empire Airways, Tasman Empire Airways. BELGIEN: Sabena Airlines. BOLIVIA: Lloyd Aero Boliviano, Pan American Lloyd. BRASILIEN: Cruzeiro do Sul, Empresa de Transp. Aerovias, Linhas-Aereas Brasileiras, Navegacao Aerea Brasileira, Panair do Brasil, Viacao Aerea Sao Paulo. B. W. I. British West Indian Airways. CALCUTTA: China Aviation Transport Corp. KANADA: Canadian Pacific Airlines, Trans-Canada Airlines. CENTRAL- och SYD-AMERIKA: TACA Airways. CHILE: Linea Aerea Nacional. KINA: China National Aviation Corp. COLUMBIA: Aerovias Nacionales de Colombia (Avianca), American Air Transport, Uraba, Medellin & Central Airways. CUBA: Compania Cubana de Aviacion, Compania Natl. Cubana de Aviacion (P.A.A.). TJECKOSLOVAKIEN: Czechoslovakia Airlines. DANMARK: Danish Air Lines (D. D. L.). ENGLAND: British Overseas Airways Corp. FRANKRIKE: Air France. HAWAII: Hawaiian Airlines. INDIEN: Air Services of India, Airways, Ltd., Deccan Airways, Indian Civil Air Lines, Indian National Airways, TATA and Sons. IRLAND: Aer Lingus Teoranta. JAVA: K.N.I.L.M. LIBANON: Middle East Airlines. MEXIKO: Aeronaves de Mexico, Aerovias Braniff, Bola de Nieve, Compania Mexicana de Aviacion (P.A.A.). MOZAMBIQUE: Divisao de Exploracao dos Transp. Aereos. HOLLAND: K.L.M. NYA ZEELAND: Tasman Empire Airways. NORGE: Det Norske Luftfartsselskap. PERU: Compania de Aviacion "Fauzett." FILIPPINERNA: Far Eastern Air Transport, Philippine Airline. PORTUGAL: Aero Portuguesa Lta. P. E. I.: Maritime Central Airways. PUERTO RICO: Caribbean Atlantic Airlines. SKOTTLAND: Scottish Airways. SYD-AFIKA: South African Airways. SPANIEN: Iberia Compania Mercantil. SVE-RIGE: SILA, ABA. SCHWEIZ: Swissair. TURKIET: Turkish Airlines. VENEZUELA: Linea Aeropostal Venezolana.



# KSAK-nytt



## Rikssegelflygtävlingen:

### Linköpings FK högre och högre

Den här gången nöjer vi oss med att notera de förändringar som skett i rikssegelflygtävlingens topp sedan vi hade den stora resultatsammanställningen inför. Henry Norrbom, Linköpings FK, rapporterar ett par starka höjdvinster — 3 225 och 2 100 m —, på vilket han visserligen fortfarande är fyra individuellt, men Linköpings FK förbättrar sin ledarställning i lagtävlingen från 18 750 m till 20 925! Stockholms SFK är fortfarande tvåa.

De fem bästa resultaten i den individuella höjdtävlingen är nu: 1) Fred Nordholm, Västerås FK, 10 244 m, 2) Björn Andersson, Stockholms SFK, 9 575, 3) Sven Österdahl, Linköpings FK, 8 700, 4) Henry Norrbom, d:o, 8 400, 5) Wincent Larsson, Halle-Hunnebergs FK, 7 125.

I distansmomentet är den individuella toppen oförändrad: 1) C. E. Ericson, Värmlands FK, 11,379 poäng, 2) Arne Lind, Västerås FK, 10,294, 3) Sven Österdahl, Linköpings FK, 10,000, 4) Y. Hansson, Aeroklubben i Malmö, 9,824, 5) K. E. Rosenqvist, d:o, 8,621. Däremot har Stockholms SFK i lagtävlingen gått upp från fjärde till andra plats och har nu 22,911 poäng. Västerås FK leder på 23,873.

Vi erinrar om att den 30 september är sista dagen att rapportera resultat i tävlingen.

## Från VU:s horisont

När verkställande utskottet fredagen den 30 augusti samlades till sitt första höstsammanträde lämnade chefinstruktör Bergman en redogörelse för den avslutade D-kursen i Uppsala. Den slutliga rapporten från kursen var vid tiden för sammanträdet inte klar men av redogörelsen framgick emellertid att kursen haft ett mycket lyckat förlopp och givit en lång rad värdefulla erfarenheter.

Överste Silfverberg meddelade att man inom flygvapnet igångsatt en utredning beträffande värdet av den nu avslutade kursen i högre segelflygning. Han framhöll vidare att om en dylik utbildning fortsättningsvis skulle anordnas måste betydligt större krav ställas på utbildningen ute bland klubbarna i syfte att få fram såväl kvalitet som kvantitet.

KSAK:s inköp av Schweizerflygplan från Amerika var även uppe till diskussion, varvid generalsekreteraren meddelade att enligt senaste uppgifter det beställda ensitsiga övningssegelflygplanet kunde levereras med två vingställ — ett för vanlig skolflygning och ett för »riktig» segelflygning. VU uppdrog åt generalsekreteraren att undersöka denna uppgift samt om den visade sig rik-

tig inköpa två vingställ till det redan beställda flygplanet.

I samband med flygplaninköpet framhöll överste Enell att hela dubbelkommandoutbildningen inom segelflygningen och denna utbildningsforms succesiva inpassande i privatflygets utbildning ävensom omställningen av materialanskaffning måste utredas av segelflygkommittén.

Ett annat viktigt ärende som behandlades var frågan om KSAK:s inköp av ett flygplan typ SAAB Safir. Efter ingående diskussion i frågan beslöt VU uppdraga åt generalsekreteraren att fortsätta de vidare förhandlingar med SAAB som var erforderliga för köpets genomförande.

Slutligen meddelade generalsekreteraren att dagen för nästa styrelsesammanträde fastställdes till fredagen den 22 november, kl. 10.00 samt årsmötet till lördagen den 23 november kl. 10.00.

## Tjeckernas Sverige-besök

De 13 tjeckiska segelflygare, som nyligen besökte Sverige har nu lyckligt och väl återvänt hem, och Karl-Erik Övgård, som varit deras ciceron och allt i allo under Sverige-besöket kan pusta ut efter de säkerligen för hans del ansträngande veckorna. Han har gjort ett gott arbete och är värd en honnör för all den möda han lagt ned på att göra gästernas vistelse här i landet så givande och angenäm som möjligt.

I sin preliminära rapport meddelar Övgård att tjeckerna klarade nio prov för Silver-C under vistelsen här. Allesammans hade före avresan till Sverige gått igenom en specialkurs och bl. a. flugit DK i Kranich med gruppens ledare Jaromir Strejcek. Det svåraste för dem var att lära sig landa på vårt sätt. De kom i början in, säger Öv-

gård, med mycket hög hastighet och använde bromsarna som »gasreglage». Detta tillvägagångssätt kan mycket väl gå för sig på stora fält, men lämpar sig dåligt för utelandning på okända fält. Mycken omsorg måste därför ägnas åt landningarna, men tjeckerna var läroaktiga elever.

Under vistelsen här fick tjeckerna tillfälle inte bara att segelflyga utan även knyta kulturella och kommersiella förbindelser, vilket ju också var meningen. På Alleberg ordnades bl. a. en kräftskiva. Victoria-bryggeriet bjöd på en bierabend, Falköpings stad visade västgötafilm och bjöd på middag. Vidare visades Mullsjögården, Jönköpings flygklubb demonstrerade hur en svensk klubb bedriver sin skolning och samma kväll bjöd Gyllene Uttern på supé. Så nog var det trevligt alltid.

Under ett uppehåll i resan till Stockholm besågs SAAB i Linköping, där visningen avslutades med lunch, och i Stockholm bjöd Stockholms segelflygklubb på China-varieté och KSAK på efterföljande supé på Berns, och sedan ställde Stockholms segelflygklubb sin Fi-1 till tjeckernas förfogande en hel dag. Eftersom denna dag råkade vara en verkligt grann sommar, fick samtliga prova den med stor spänning motsedda Fi-ettan under avancerad flygning. Stockholmsbesöket avslutades med en tur under broarna med taximotorbåt. I Malmö var major G. Bergman mottagningschef, och där fick deltagarna bl. a. bese Kockums Flygindustri och bekanta sig med Aeroklubben i Malmö vid en middag. Sedan gick färden hemåt över Köpenhamn, där Dansk Svæveflyverunion ordnade så att tjeckerna fick uppleva en dag av dansk gästfrihet och gemyt.

Ja, och sedan är det bara att tillägga att resan hem gick efter ungefär samma route som hitresan. Den stora lastbilen — ursprungligen avsedd (och även använd) för militära ökentransporter — gick väl som en »symaskin» och återbördade de tjeckiska vännerna till deras hemland. Men det var en baddare att dricka bensen. Det är väl inte så lätt att lägga bort ökenvanorna...

Det var utomordentligt trevliga representanter som Tjeckoslovakien skickat, och minnet av deras besök skall länge leva friskt hos de svenska segelflygare som fick tillfälle att stifta närmare bekantskap med Jaromir Strejcek och hans tolv vänner. Även Sveriges segelflygare har haft nytta och glädje av detta besök, som vi hoppas inte blir det sista.

Y. N.

En del av den tjeckiska truppen samlad kring Stockholms segelflygklubbs Fi-1 på Skå-Edeby, där en hel dag ägnades åt avancerad flygning med stockholmsplanet.





## FJORTON FELANDE

Den 8 april i år utsände KSAK de grå registerkortet till klubbarna i och för eventuella ändringar och kompletteringar. Med korten följde en skrivelse vari klubbarna ombads att pr om gå e n d e återsända de vederbörigen behandlade korten.

Den 8 september alltså fem (1) månader efter kortens utsändande är det fortfarande inte mindre än 14 klubbar som underlåtit att tillmötesgå vår värdjan om snabb expedition!

Med tanke på att expeditionsarbetet ute bland klubbarna sker helt på frivillighetens väg har vi den största förståelse för att det stundom kan inträffa att en eller annan skrivelse blir liggande obehandlad en eller annan vecka. Men när dröjsmålet börjar kunna mätas i halvår må det förlätas oss om vi reser borst, särskilt som vi är övertygade om att vederbörande i klubbarna har fullt klart för sig hur beroende vi här på KSAK är av att klubbregistret hålls så aktuellt och rättvisande som möjligt.

Vi anmodar nu de Fjorton Fula Fiskarna att plocka fram det grå registerkortet, damma av det, ändra eller komplettera det med blyerts och sedan omedelbarts återsända det till KSAK. Hjälpt oss att förverkliga vår dröm om 0 felande!

## Hjälpa eller stjälpa

I Flyg nr 17, under rubriken KSAK-nytt, utlovades en ny form för den av modellflygklubbarna mycket efterlängtrade konferensen. För att pröva metoden arrangerade KSAK en extra konferens för deltagarna i årets SM på Barkarby. Resultatet blev inte vad KSAK hade hoppats.

Omedelbart före konferensen meddelades från KSAK, att centralorganisationen saknade initiativ från modellflygklubbarna och att KSAK måste få del av klubbarnas önskemål, synpunkter och förslag, gärna i form av en kritik, som är välkommen om den är positiv och verkligen kan ge något av värde för modellflygsporten. Det framhölls också, att modellflygkommittén enligt KSAK:s av Kungl. Maj:t godkända konstitution är ett rådgivande organ, medan beslutanderätten ligger hos styrelsen och verkställande utskottet. Om modellflygkonferensen eller modellflygkommittén efter saklig behandling av en aktuell modellflygfråga förelägger KSAK vissa rekommendationer kan man förutsätta, att dessa rekommendationer verkligen föranleder beslut i den önskade riktningen. Göres någon ändring kommer denna givetvis att motiveras.

På detta sätt skulle klubbarna i realiteten få sina önskemål om ökad medbestämmanderätt uppfyllda, men för vissa modellflygare tycks resultatet vara av underordnad betydelse. De kräver att den formella beslutanderätten frånhändes KSAK:s styrelse och verkställande utskott och lägges på konferensen och en helt klubbvald modellflyg-

## Finska mästerskapstävlingarna

Finska mästerskapstävlingarna i segelflyg ägde rum under tiden 25/7—4/8 på Parola flygfält i närheten av Tavastehus. Finlands Flygförbund hade till tävlingen inbjudit tio av landets främsta segelflygare och dessa hade fem segelflygplan till sitt förfogande. Planen utlottades åt de tävlande, som var uppdelade i 2-mannalag.

Tävlingarna gynnades inte av särskilt idealiska väderleksförhållanden och på grund härav var man tvungen att mitt i alltsammans ändra tävlingsreglerna. Det tilläts sålunda att under en och samma flygning utföra både höjd- och det kombinerade hastighets- och sträckflygmomentet. Höjdflygningen fick ta högst 1 timme i anspråk, i annat fall fick man minuspoäng. Samtliga landningar måste ske på startplatsen.

Som allmänt omdöme om tävlingarna kan

kommitté. Dessa krav uttalades också muntligen vid den senare delen av konferensen, då KSAK:s representanter var närvarande för att få taga del av konferensresultatet. Någon närmare motivering har ej stått att erhålla. Man har förgäves bett oppositionsmännen ange, i vilka avseenden KSAK:s åtgärder ej vunnit deras gillande. Man väntar ännu på ett tillfredsställande svar. Protokollet förklarades vara hemligt, alldenstund de som deltagit i diskussionen inte önskade framträda med sina namn!

Den KSAK-fientliga inställningen, vilken som sitt främsta vapen räknar den negativa kritiken, synes ingalunda vara allmän. Fler-talet klubbar önskar hjälpa fram modellflyget i samarbete med sin centralorganisation. Det är också för dessa klubbar KSAK inom kort kommer att arrangera den stora konferensen. Vi måste äntligen definitivt göra slut på den negativa kritiken. KSAK varken vill eller kan offra pengar och arbete på en konferens, om inte deltagarna kommer tillsammans med den ärliga avsikten att i förtroligt samförstånd med sin centralorganisation söka åstadkomma ett resultat, som både för KSAK och för de lojalt arbetande klubbarna ger en positiv behållning av bestående värde.

De omdömeslösa personer, som genom ett undergrävande agitationsarbete bringar skada åt modellflygsporten, måste hänvisas att gå sina egna vägar. Först efter en sådan upprepning kan KSAK i samarbete med de lojala modellflygarna åstadkomma ett verkligt gott resultat i det gemensamma arbetet för modellflygets bästa.

G. H. Dérantz.

1. instruktör för modellflyget.



En bild från Halle-Hunnebergs flygklubbs flygdag vid Trollhättan.

man säga att den finska segelflygsporten just nu befinner sig i en kraftig utvecklingsperiod. Man hoppas bara att så småningom kunna skaffa flera högvärdiga segelflygplan så att deltagarna i de kommande tävlingarna skall ha möjligheter att disponera över egna plan.

I årets mästerskapstävlingar segrade teknolog Lars Norrmén och tvåa blev Nils Katajainen. Fjolårets mästare Kalle Temmes svarade för en för finska förhållanden aktningvärd prestation genom att i ett åskmoln uppnå en höjd av 5.270 meter. Tyvärr blev han tvungen att landa utom startplatsen och kunde därmed inte få sin prestation godkänd. Norrmén segrade i höjdflygmomentet och uppnådde en höjd av 4.940 — utan syrgasaggregat. Katajainen segrade med en Olympia i den kombinerade hastighets- och sträckflygtävlingen med en genomsnittshastighet av 44,3 km/t.

Pärttyli Virkki.

### Resultat:

1) Finsk mästare: Lars Norrmén, Weihe, höjd 432, distans 104 = 580 poäng. 2) Nils Katajainen, Olympia, 141+442 = 583, 3) Kalle Temmes, Olympia, höjd 313, Weihe, distans 266 = 579, 4) Pentti Tarkkonen, Olympia, 120+60 = 180 poäng.

Tävlingen i distansflygning: 1) Katajainen, 442 poäng (44,2 km/t), 2) Temmes, 266 (33,3 km/t Weihe), 3) Norrmén, 153 (19,1 km/t).

Tävlingen i höjdflygning: 1) Norrmén, 432 poäng, höjdvinst 4 320 m, största höjd 4 940 m, 2) Temmes, 313 poäng, höjdvinst 3 130 m och största höjd 3 310 m, 3) Katajainen, 141 p, höjdvinst 1 200 m och största höjd 1 710 m.

## Bland flygdagarnas mångfald

— de är legio nu för tiden — bör man kanske nämna Halle-Hunnebergs flygklubbs »aviation show» den 25 augusti, som beklades av cirka 15 000 åskådare. Flygdagen hade kopplats samman med en bilutställning, vilket visade sig vara ett lyckat arrangördrag. En ankomsttävling med deltagare bl a från flygklubbarna i Linköping, Jönköping, Västerås och Göteborg inledde själva flygdagen, varefter borgmästare Joabson hälsade välkommen. Uppvisningen omfattade den numera konventionella glid- och segelflygdemonstrationen. Bengt Olow avancerade med känd bravur i Moswey, och sedan visades Safir och J 22 m. Listan på deltagande flygplantyper är verkligen imponerande, eller vad sägs om följande: SG-38, Grunau Baby, Olympia, Moswey, Moth, Klemm 25 och 35, Piper Cub, Auster, Norseman, KZ-2, KZ-3, Safir, Globe Swift, Ercoupe, GV-38 och J 22. Till passagerarflygningarna såldes nära 500 biljetter, och terrängturnerna med jeep (numera ett omtyckt publikevenemang) lockade inte mindre än 540 personer att delta.



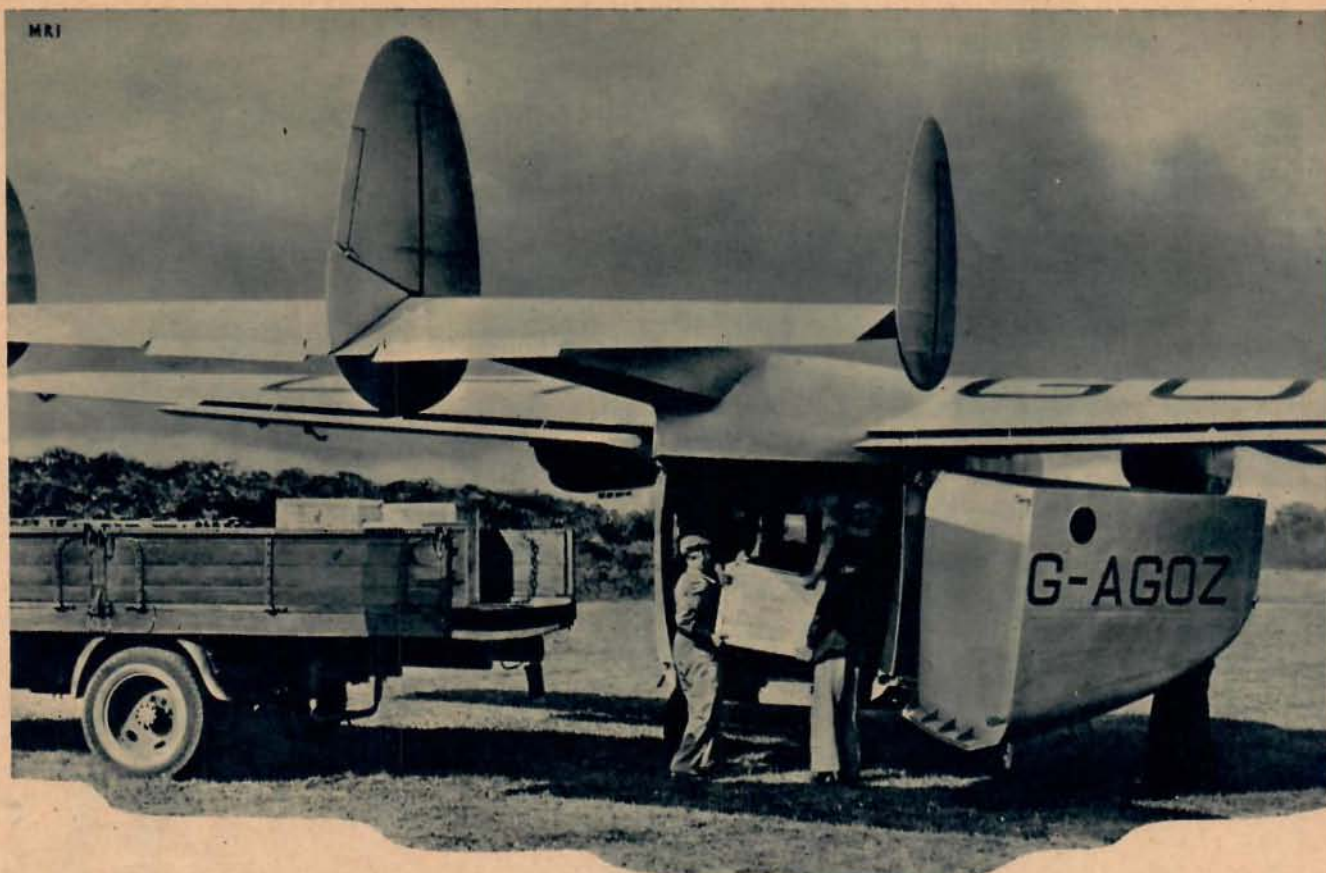


*Den skandinaviska flyglinjen till U.S.A.  
har invigts*

**SCANDINAVIAN AIRLINES SYSTEM**

DET DANSKE LUFTFARTSELSKAB • DET NORSKE LUFTFARTSELSKAP • SVENSK INTERKONTINENTAL LUFTRAFIK AB





## 48 dm<sup>3</sup> lastutrymme för varje hästkraft...

### MILES Aircraft Ltd

utställer på den  
internationella  
flygutställning-  
en i Paris 15  
nov. — 1 dec.

Miles Aerovan skapar en ny standard för fraktbefordring med flyg. Med 310 hk och ett lastutrymme på 15 m<sup>3</sup> har ett så förbluffande högt medeltal som 48 dm<sup>3</sup> 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... 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





NORDENS STÖRSTA FLYGTIDNING

Nr 19. Årg. 24 19 sept.—3 okt. 1946

YNGVE NORRVI:

## KATASTROFER

Det bör inte förvåna om allmänhetens förtroende för flyget minskats på senare tid. Antalet haverier har varit många — alltför många — och det vore säkerligen oklokt att försöka för-ringa dem. Det är därför med en viss malörtsblandad tillfredsstäl-lelse man konstaterar den svenska flygvapenledningens realistiska syn på och inställning till de högst beklagliga händelserna inom militärflyget och den allvarliga strävan som synbarligen besjäljar höga vederbörande att komma till rätta med missförhållandena. Glädjande är också att konstatera att man tydligen förstått att öppenjärtighet gentemot press och allmänhet inte längre innebär någon fara utan tvärtom bidrar till att skapa förtroende.

Men tyvärr har det på senare tid även inträffat svåra olyckor inom sport- och framförallt trafikflyget. Även om det har givits tillfälle för oss svenskar att yvas över vår synbarligen mycket höga materiel- och personalstandard och vår fantastiskt gynnsamma olycksstatistik när det gäller trafikflyget, så finns det andra faktorer som talar för att vi av försiktighetsskäl bör hålla inne med självberömmet. Detta har också skett.

En flygtidskrift har ju bl a till uppgift — i varje fall anser sig FLYG ha det — att skapa förtroende och förståelse för flyget i alla dess former. Många gånger sker detta kanske på så sätt att de positiva sidorna hos flyget framhålles i alltför ljusa färger, medan de negativa sidorna förtigs. Låt oss emellertid bekänna, att vi inte är blinda för flygets ofullkomlighet. Vi är — och bör rim-ligen också vara det — väl medvetna om att flyget ännu inte är fullgånget. Ännu så länge existerar det svagheter, som de ansvars-tagande måste försöka undanröja med alla medel, och som det också är en facktidskrifts uppgift att påvisa.

Var och hur och av vem felen vid de två senaste stora trafik-flygolyckorna — båda vid Air France — begåtts vet vi inte och avstår från varje försök att avslöja de svaga punkterna. Vi sätter i det fallet vår tillit till fackmännen, som vi vet känner det som en bjudande plikt att uppvisa de begångna felen och skapa förut-sättningar för att de i fortsättningen kan undvikas.

De senaste svåra olyckorna med Air Frances plan, där 42 män-niskor fick släppa till livet, måste med nödvändighet upppanna en våldsam reaktion främst bland dem, som av olika anledningar hyser misstroende mot flyget och söker angreppspunkter. Varje olycka inom trafikflyget innebär inte bara en katastrof för de för-

olyckade och deras efterlevande, den är också en katastrof för fly- get såsom sådant.

Flyget måste själv skapa sig allmänhetens förtroende. Därvid- lag har pressen en stor uppgift att fylla. Pressen bör i detta fall som i övriga lämna korrekta upp- gifter, och flygets folk bör känna det som en plikt att bistå pressen i dess strävanden att informera sina läsare om de rätta förhållan- dena. Det är med beklagande man måste konstatera att detta inte alltid skett. Det finns fortfarande folk, som tror sig tjäna goda syf- ten genom att undanhålla press och allmänhet vissa sakuppgifter, som för ögonblicket kan synas va- ra till nackdel för egna intressen.

Men pressen bör också visa om- dömme och ge varje sak dess rätta belysning och ha sinne för proportioner. Vi nämnde tidigare att svenskt trafikflyg kan uppvisa en ytterst gynnsam olyckssta- tistik. Detta är någonting som vi bör glädjas över, men inte för- söka utnyttja för att skapa sensationer. Inom svenskt trafikflyg har under de senaste veckorna inträffat två händelser, som fått en viss publicitet. Ena gången var det en förare på linjen Stockholm- Visby, som till följd av ett indikatorfel stoppade ena motorn och flög på en motor till Bromma, där han landade med all tänkbar elegans. Det visade sig att indikatorn givit falskt larm, men föra- ren hade handlat efter instruktionerna och visat stor skicklighet och gott omdöme.

Den andra gången var det ett plan som efter en flygning från Göteborg inte tycktes få ut stället före landningen på Bromma. Även detta visade sig vara ett indikatorfel. Falskt larm den gången också. Föraren tog emellertid inga risker. Per radio varskodde han flygledningen på Bromma, som vidtog alla tänkbara försik- tighetsmått, larmade brandkår och ambulans och gjorde sig be- redd att ta konsekvenserna av en buklandning. En sådan behöver i och för sig inte betyda någon katastrof även om det kan vara högst obehagligt för passagerarna. Så småningom — efter 45 minuters väntan i luften över Bromma — blev det klart att det inte var något fel med stället, och landningen gick som vanligt.

Men Aftonbladet — en tidning som tidigare visat synnerligen gott omdöme då det gällt flyg och för övrigt är en av de få verk- ligt »flygsinnade» tidningarna i detta land — tyckte synbarligen att denna händelse borde utnyttjas för att få några extra lösnnummer sålda, och följden blev att en medarbetare svarade ihop en ytterst sensationsmättad artikel, varefter en *extrapuppla* på blött papper (ungefär som vid ett krigsutbrott) jämte vidhängande larmande löpsedel tillverkades i rykande fart.

Man frågar sig: bidrar sådant till att skapa förtroende för fly- get — och för tidningen?

När 22 människor dödas vid en flygolycka, då är en sensatio- nell löpsedel befogad. Ty det är en katastrof. Men när passagerarna på en 50-milalinj till följd av — omtänksamhet försenas i tre kvart då blir talet om »katastrofhot» och »20 passagerare i livsfara 45 minuter intet annat än uttryck för sensationslystnad till skada för saken.



# 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 brandförsäkringspremierna vid fullständig försäkring fr. o. m. den 1 febr. 1946. Trafik fullföljer härmed sin liberala premiepolitik.



## TRAFIK

Vår vinst - Er vinst

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



# SVENSKAR BYGGER STRATOCRUISER

**Inte mindre än 107 av de anställda vid Boeing Aircraft Company i Seattle heter Johnson och är av svensk börd. Det är det vanligaste namnet inom firman som dessutom bl a har 85 Anders söner och 31 Carlssöner i sin tjänst.**

Carl Thorslund skruvar fast en vingmutter i en Stratocruiser. Thorslunds föräldrar kom till USA 1905. Hans mor är från Ljusdal och hans far från Eskilstuna.

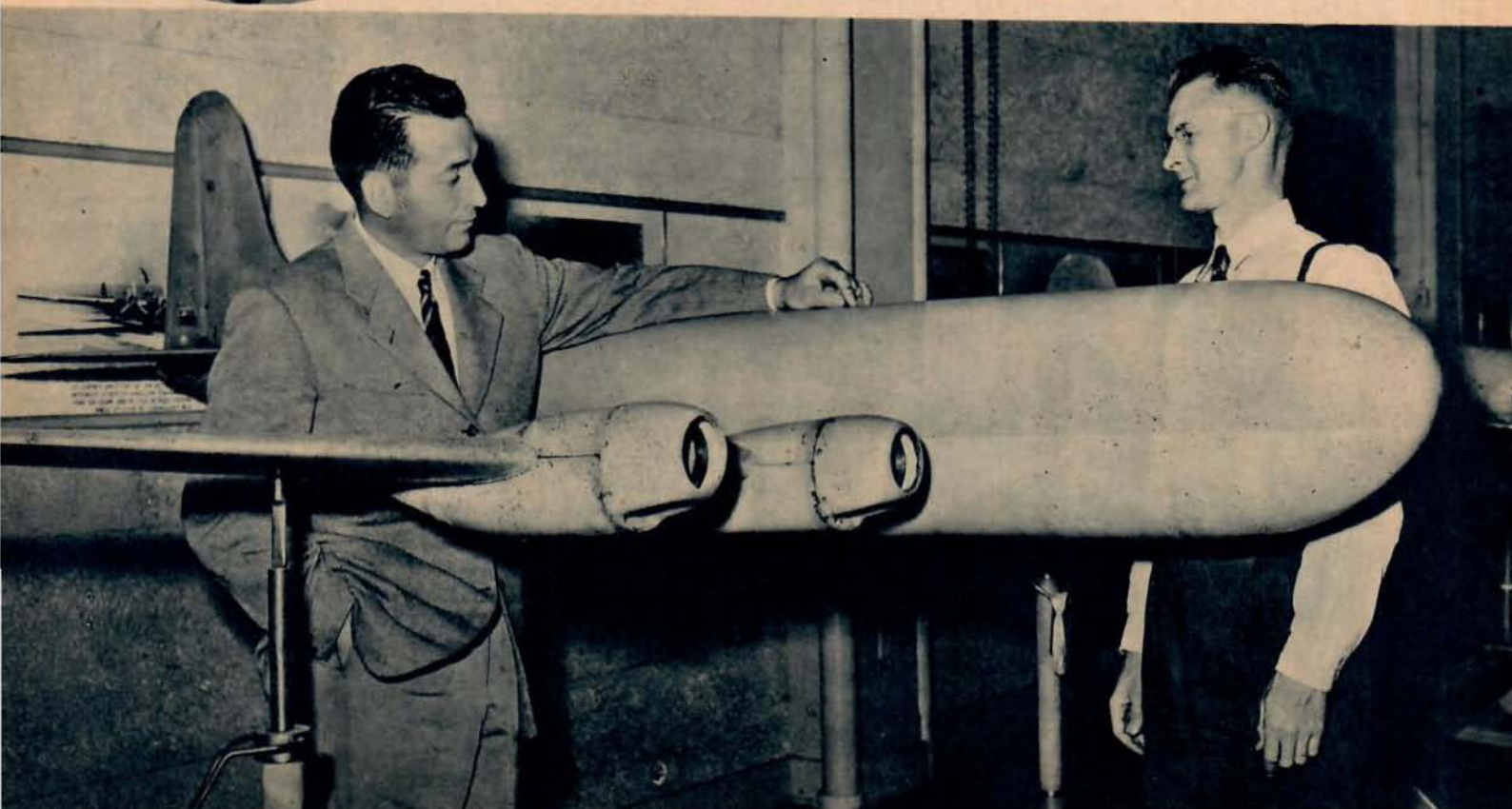
Boeing Aircraft Company som residerar i Seattle i staten Washington och just nu håller på att bygga fyra Boeing Stratocruisers för Scandinavian Airlines System har bland sina 9 000 anställda fler med det svenska namnet Johnson än de vanliga amerikanska namnen Jones och Smith.

För åtskilliga år sedan lockades tusentals skandinaver till Seattle som ligger i en skogrik trakt, har en utmärkt djuphamn och ett klimat som mycket påminner om Sveriges. Då Boeing-fabriken länge var den ende arbetsgivaren i staden var det naturligt att de flesta invandrade skandinaver och deras söner, döttrar och barnbarn kom att få arbete inom flygindustrin. För närvarande finns det 107 anställda med namnet Johnson hos Boeing — och då är inte åtta Johnston, en Jonasson, fem Johansson och tio Jensen medräknade — en överraskande siffra då man hör att det »bara» finns 76 Jones och 32 Smith'ar inom företaget. Åtskilliga andra skandinaviska namn hör till de rikligast förekommande inom Boeing: 85 personer heter Anderson, 42 Nelson, 28 Olson, 31 Carlson, 23 Thompson, 17 Erickson o s v. De arbetar inom alla grenar av företaget, i chefställningar och som extra diversearbetare.

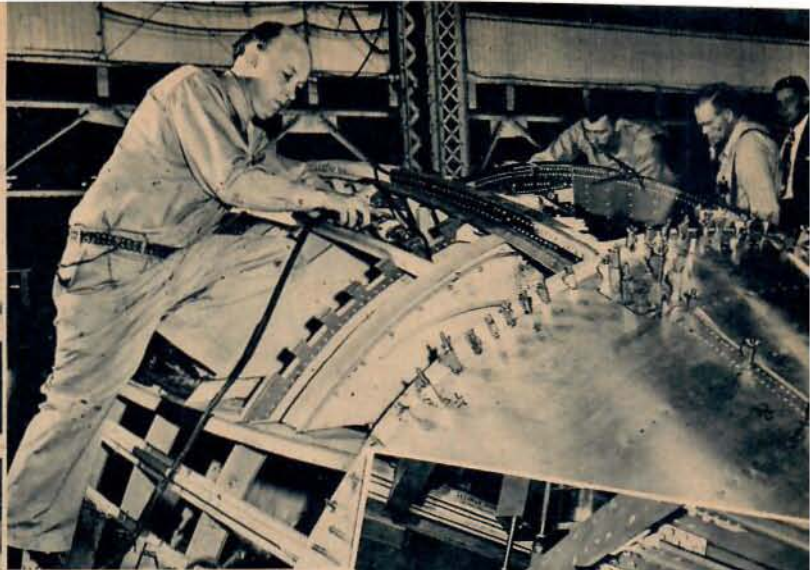
Philip G. Johnson som dog 1944 efter att ha fört fram Boeing till dess nuvarande ställning som en av världens förnämsta flygindustrier var av svensk börd. Och Claire L. Egvedt, pappan till den berömda Boeing B-17 Flying Fortress, var också skandinav, han hade norska föräldrar.

Hur många svenskar som arbetar inom Boeing är svårt att säga men att det är en ansevärd mängd framgår av att bolagets avlöningsrulla upptar inte mindre än cirka 500 rent svenska personnamn.

Åtskilliga av Boeings ingenjörer är av skandinavisk börd. I cirkeln ses projektingenjören A. G. Carlsen (t v), som har norska föräldrar och ingenjör A. A. Soderquist vars moder är svensk. — Nedan: Vindtunnelprov med skalmodeller. Här granskar två ingenjörer en vindtunnelmodell av Stratocruiser. Elmer Storwick (t h) har norska föräldrar, medan Vernon Nelsons fader är från Sverige och modern från Danmark.







Ovan t v: En bild från Boelings ritkontor. Janet Lindbloom är dotter till Gunnard Lindbloom från Stockholm och arbetar som kontorist. Ritaren Herbert Anderson (i mitten) är son till Ole Anderson (från Malmö) och Anna Anderson (från Linköping). Harold Frederik Hanson är också ritare och av svensk börd; hans far är från Örebro och hans mor från Uppsala. — Ovan t h: Albert Vicklund (i förgrunden) håller på med monteringsarbeten i en Stratocruiser. Hans far är från Värmland, hans mor från Gotland och själv är han gift med en värmländska. — Bilden t h: Rickard K. Sundberg som är från Örebro och kom till USA 1920 är mycket intresserad av Stratocruisers tillkomst. Han ämnar nämligen själv resa hem till Sverige och hälsa på i en sådan. Han har varit med om att bygga B-17, B-29, C-97 och Stratocruiser sedan 1929 och är numera verkställare. På samma bild ses Albin G. Andersson, som är från Luleå och utvandrade till USA med sina tre bröder 1911. — T v: G. C. Peterson (t v) och Ralph Peterson utför ritkontroll. Den förras moder kommer från Jeppo, fadern från Stockholm. Ralph Petersons föräldrar är från Stockholm.



## ENGELSK LUFTBUSS PÅ BROMMA

Även beträffande moderna trafikflygplan »att det inte är guld allt som glimmar» eller rättare sagt »det kan vara guld trots att det inte glimmar». Detta beror på de alltmer ökade kraven på lastkapacitet och ändamålsenlighet som inte tillåter konstruktörerna att göra några utsvävningar i fråga om linjesköna skapelser, mera byggda för utseendet än för passagerarnas bekvämlighet. Givetvis måste på grund av aerodynamikernas oeftergivliga krav en kompromiss bli nödvändig och en ovanligt lyckad sådan har Bristol Aeroplane Co lyckats åstadkomma med sitt nya tvåmotoriga passagerar- och godstransportplan Bristol 170 Wayfarer-Freighter.

Det intryck av effektivitet och kraft som den Bromma-besökande Wayfarern otvivelaktigt gav, kan ju också motiveras med dess i förhållande till storleken mycket stora lastkapacitet — 32 passagerare i standardversion (kan ökas till 40 på någon bekostnad av komforten) eller 4,5 ton gods på lastversionen Freighter. Jämfört med de flygplantyper som just nu är i tjänst ligger Bristol 170:s siffror inte mindre än ca 50 procent högre. (Se även FLYG nr 14/1946).

Knappast mindre imponerande är flygplanets goda flygegenskaper, speciellt framträ-

dande genom en god stigningsförmåga på endast en motor med full last samt korta start- och landningssträckor. Captain Bartlett, lellare av »Wayfarer-exkursionen» på Bromma, omtalade bl a att Bristol Aeroplane Co f n har åtminstone 75 plan av denna typ beställda eller betraktade som säkra. Bland köparna märks det danska DDL, som beställt två Wayfarer, vilka närmast skall användas på linjen Köpenhamn—Oslo. Capt Bartlett nämnde också att den slutliga serieversionen av Bristol 170 kommer att förses med en motorutrustning som inrymmer ytterligare en del finesser utom dem som förekom på demonstrationsplanet. I stället för de vanliga kylklaffarna kommer man att förse motorinklädnaden med en skjuthar ringformad klaff som lär reducera motorljudet i kabinen med inte mindre än 75—80 procent. Det är alltså tydligt att man i England liksom i USA gör sitt bästa för att följa med i den »anti-noise»-kampanj som den amerikanska luftfartsmyndigheten CAA igångsatt.

En sak som absolut imponerar är den synnerligen eleganta motorinklädnaden med jättelik spinner och kylfläkt. Flygplanets nära nog fantastiska lastkapacitet kompenserar många gånger om den till synes ganska låga marschfarten på 250—290 km/t. Hastigheten har en relativt underordnad betydelse på så

korta flygsträckor som det här kan bli tal om och om vi därtill går så långt som till en jämförelse med de flygplan som just i dag kan betraktas som relativt snabba, ex Douglas DC-3, konstaterar man lätt att en ekonomisk marschfart på ca 290 km/t inte är låg utan i stället bidrar till att göra världens mest ekonomiska transportplan Bristol 170 Wayfarer-Freighter till den succé som det förtjänar att bli.

Gnomo.

Bristol Wayfarer på Bromma.







Det är rätt länge sedan FLYG kunde berättas om att Baby-Falken, Lennart Hemmingsers förbättrade konstruktion av Grunau Baby, var i faggorna, ja till och med att den var provflugen, men liksom alla flygplan drogs den första Falken med smärre barnsjukdomar, som det gällde att få bort.

FLYGs utsände har gjort ett besök hos Kockums Flygindustri i Malmö, där Falken skall byggas, och tittat på det ytterligare förbättrade exemplaret SE-SFI. Det bör inte rätta något tvivel om att Falken i sitt nuvarande skick kommer att i hög grad tilltala segelflygarna, och den första serien på 25 plan som nu är under uppläggning torde lute bli svärsäld. Prototypen är fortfarande utrustad med en Baby-vinge, men serievingen kommer att bli både lättare och starkare. Serieplanen kommer också att få ett något ändrat sidroder.

Vad som mest tilltalar en i det nya planet är nog de många små goda utrustningsdetaljerna: skevroderdifferential, låg och konventionell koppling, fjädrande instrumentbräda, omställbara sidroderpedaler, höjdrodertrim osv. En sak som bör bli mycket ömtyckt är de två små fönster som lagts in i botten (se bild) och genom vilka man under vinschstart har mycket god sikt. Man ser vinschen tydligt och när den låga kopplingen användes ser man också linan mycket bra. Någon bättre linkopplingsindikator torde knappast vara uppfunnen. Vidare kan nämnas att två huvar levereras i standard till varje plan, en öppen avsedd för skolning och en täckt plexiglashuv. Sittrummet var i den första versionen minst sett par nummer för

## GRUNAU BABY HAR FÅTT EN BROR:

Ovan provstartas »Falken» med vinsch i den låga kopplingen och nedan ses stålörsskelettet till det första serieexemplaret.

# B A B Y - F A L K E N



litet» för en någorlunda fullvuxen person, men numera finns det mycket gott om utrymme. Skidan är mycket enkel att byta eftersom den monteras med samma beslag som för SG-38.

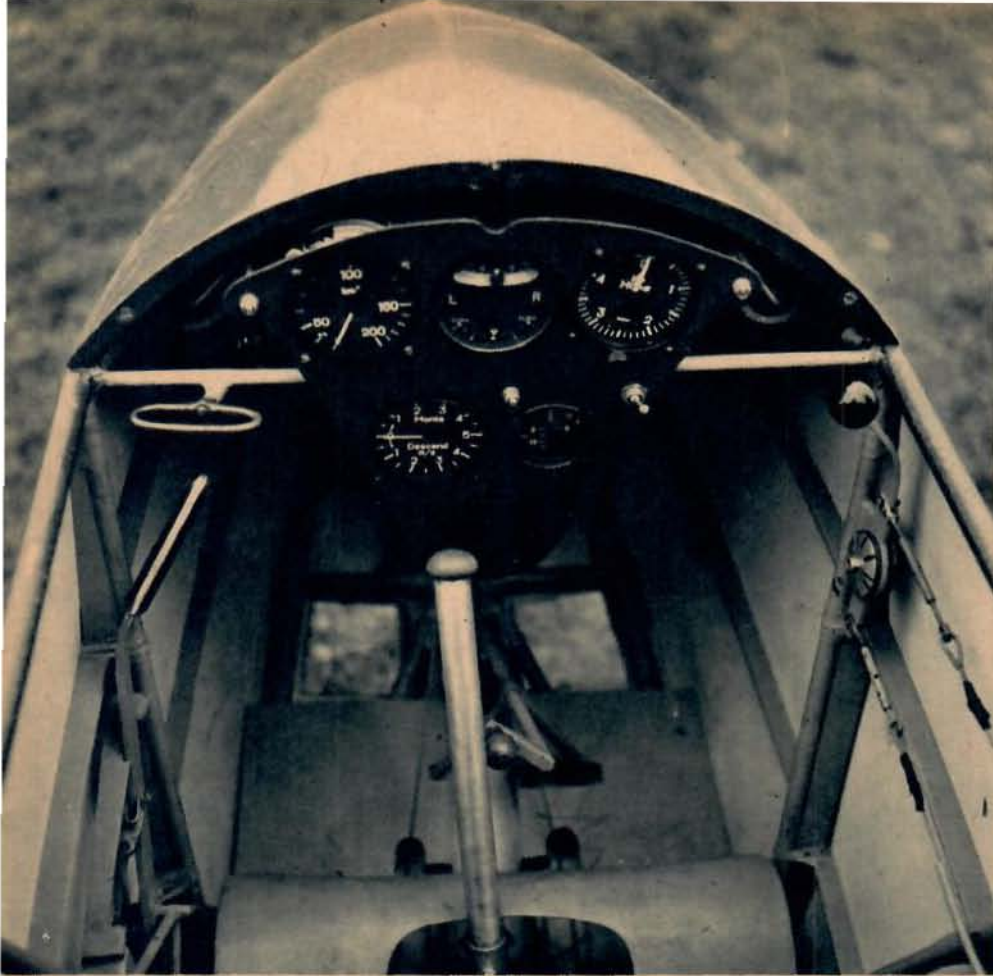
Och nu läggs som sagt den första 25-planserien upp ute hos Kockums på Bulltofta. Priset kommer att röra sig om cirka 8 400 kr plus instrument, vilket ju inte är exceptionellt billigt, men något bättre pris tycks inte gå att få. Jo, säger direktör Kockum: — Om vi flnge lägga upp en serie på minst 200 plan, så skulle det inte vara någon svårighet att sälja Falken för 5 000 eller kanske till och med under.

Vid vårt besök i Malmö stod de två sista Olympiorna i KSAKs 10-plans-serie färdiga för leverans, men fabriken har varit klok nog att på egen hand öka serien till 12. Alltså finns det inom kort ytterligare två Olympior till salu. Ingen lär vara ledsen för det.  
Y. N.

Nedan till vänster Ing Rudolf Abelin, som utfört en stor del av provflygningarna. — Nedan: »Falken» har en tilltalande exteriör och är synnerligen ödm på marken.







## "IL-12" – nytt ryskt trafikflygplan

Den ryske flygplanskonstruktören S. V. Iljusjin, som under kriget lät mycket tala om sig genom markstridsplanet IL-2 Stormovik och andra flygplantyper har nu konstruerat ett nytt trafikflygplan, som har fått beteckningen »IL-12».

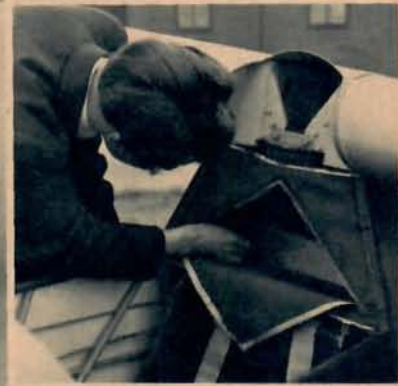
Det nya flygplanet som är tvåmotorigt visades för allmänheten första gången på flygdagen den 18 augusti. Iljusjin började projektera denna nya maskin år 1943, alltså redan medan kriget mot Tyskland pågick.

»IL-12» är det modernaste flygplanet inom denna klass, skriver Izvestija, varifrån detta meddelande är hämtat. Motorerna är nykonstruktioner av A. Sjvetsov. I den stora och rymliga kabinen finns plats för 27 passagerare. Transportvarianten av »IL-12» är beräknad för fem ton betalande last. Besättningen uppgår till fem man.

Marschhastigheten uppges till 350—375 km/t, och flygsträckan är 2 000 kilometer.

Genom tillkomsten av »IL-12» har nu det ryska statliga flygbolaget »Aeroflot» erhållit en inhemsk flygplantyp som gott kan mäta sig med de bästa amerikanska plan av denna typ, säger Izvestija till slut.

Ovan: Interiörbild av »Falkens» sittrum. Lägg märke till fönstergluggarna i botten genom vilka man ser både linan och vinschen under starten. Reglaget till höjdrodertrimmen sitter till höger. — »Falken» kan mycket väl transporteras på fältet av bara två man om det kniper, tack vare det ombyggda dubbelhjulet. — Infällda: Längst till vänster dir F. H. Kockum i »Falken» med den öppna huvan, i mitten Ing Abelin med den täckta plexiglashuvan. — Längst till höger visar Ing Abelin »bagagerummet» med den praktiska blixtlåsdörren.







# RYSKA FLYGDAGEN

## FRÅN PARKETT

Att göra en turisträpp till Leningrad och Moskva i nådens år 1946 hör onekligen inte till det all dagliga. Det var också med en viss tvekan som jag begärde visum för passage genom »järnridån» till staden kring Kreml i avsikt att övervara flygdagen den 18 augusti. Sovjetmyndigheterna visade sig emellertid från sin soligaste sida, och min begäran mottogs med förståelse och resulterade i ett visum i lagom tid före den tilltänkta avresan. Tyvärr fanns ingen flygtrafikförbindelse åt öster — det reguljära trafikflyget har ju ännu inte kommit i gång — utan jag fick vackert hålla mig till båt och tåg. Men det blev i alla fall en blixtrisa i sitt slag — endast 2½ dygn Stockholm—Moskva. Efter Åbotågets ankomst till Helsingfors sent på kvällen fick ryssarna tillfälle att visa sin goda vilja genom att hålla legationen öppen för att lämna ut biljetter till ett samma kväll avgående ryskt kurirtåg till Leningrad — ett tillmötesgående, som jag hade all anledning att uppskatta.

Den första kontakten med Sovjetunionen blev skäligen dystur — en dryg timmes promenad i det förstörda Viborg under tåguppehållet där. Den av finnarna helt övergivna staden var nu gles befolkad med en utarmad befolkning som av allt att döma hämtats från de krigshärjade västra områdena. Man fick här ett starkt intryck av krigets fruktansvärda verklighet, som säkerligen gav samma beklämmande intryck som det krigshärjade Centraleuropa.

När jag efter några dagars vistelse i Moskva kom ut på morgonen den 18 augusti märktes genast att det var feststämning — Flygets Dag! Det flaggades med unionsflaggan, dvs skärnan och hammaren på röd botten, men det flaggades också blå-gult! Ja, det var faktiskt de svenska färgerna man fick se, när flygvapnets nya solflagga hissades i stort antal — gul sol på blå botten — symbolen för militärflygets fria ställning efter kriget som självständigt vapen vid sidan av armén och marinen. Överallt såg man affischer med bl a Stalins uppmaning till Sovjets flygvapen »att flyga högre, fortare och längre än alla andra» — en enkel och populärt formad maning med högst allvarlig bakgrund. Den framhåller nämligen för ryska folket — eller rättare sagt sovjetfolken — att allt måste göras för att driva fram flygets tekniska forskning och göra slut på det brittisk-amerikanska försprånget på detta område. — Dagen till ära var Moskvas mangrant utkommenderade poliskår iklädd vita rockar, vita mösskapell och vita handskar, vilket gjorde ett mycket dekorativt intryck. Under förmiddagen hölls en mängd föredrag om flyg på olika verkstäder och institutioner Moskva runt av officerare ur flygvapnet, främst eleverna i Sjukovskij-akademien (= flygkrigshögskolan enligt svensk terminologi). Den 18 augusti gick sålunda redan från arla morgonstund i flygpropagandans tecken.

Flygets dag firas över hela Sovjetunionen genom uppvisningar på alla platser där flyg i en eller annan form finns förlagt. I år

### **Major Stig Wennerström** *har gjort ett besök i Sovjet och ger här en högst initie- rad skildring av jätteve- nemanget den ryska flyg- dagen — en artikel som vimlar av nyheter och in- tressanta iakttagelser*

kom det ut en särskild order från Stalin i hans egenskap av både överbefälhavare och försvarsminister — det gamla revolutionsbegreppet »folkkommissarie» har efter kriget ersatts med det konventionella »minister» — vari dessutom anbefalles kvällsfyrvärkeri jämte salut med 20 artillerisalvor i unionens 16 huvudstäder dagen till ära. Flygets dag 1946 fick sålunda karaktären av en nationell festdag.

Flyguppvisningen i Moskva ägde rum på Tusjnofältet ungefär 35 km utanför staden, ett fält av jätteformat som delas mellan den s k centrala flygklubben och Tsagis försöksanstalt. På tal om flygfält kunde man konstatera, att den gamla Leningradaerodromen — som man passerar på vägen till Tusjino — nu blivit militär flygplats i stället för civil som före kriget. I stället har den förutvarande militära och längre bort liggande flygplatsen Tnukov nu blivit civil, vilket bl a torde sammanhånga med att möjligheterna att anordna en tidsenlig kommersiell storflygplats här är större. 300 000 åskådare hade infunnit sig.

Tusjnofältet kl. 13, då flyguppvisningen började. Några minuter före anlände Stalin



åtföljd av en rad regeringsmedlemmar och höga militärer i eleganta bilar av inhemska konstruktion. Uniforms- och ordenspraktiken var som vanligt i Sovjetunionen påfallande — Stalin själv var givetvis i sin egenskap av överbefälhavare iklädd marskalkuniform — och en 70 man stark militär musikkår klände i med takt och kläm när Stalin steg ur bilen för att gå upp på sin läktare. Vid sidan av Stalin satt som sig bör den nye chefen för Sovjets flygvapen — marskalken Versjnin.

Uppvisningen var delad i tre avdelningar. För den första svarade Osoaviachim, dvs den för hela försvaret gemensamma försvarsföreningen med åtminstone före kriget över 20 miljoner medlemmar, för den andra svarade det militära flyget, och för den tredje — som omfattade fallskärmshopp — svarade Osoaviachim och militärflyget gemensamt. Som omdöme om uppvisningen i sin helhet kan man säga, att den syftade till att visa kvalitet och inte kvantitet. Det var sålunda inte något överväldigande antal flygplan som deltog — knappt 250 — men det som visades var verkligen kvalitet.

Ungdomar ur Osoaviachims flygklubbar inledde uppvisningen med 34 skolflygplan av typen PO-2 formerade till en femuddig stjärna — en svår formering som emellertid kunde hållas bra. Man undrar hur många timmars träning som låg bakom denna prestation av Moskvas flygklubbar? — Enligt speakern var detta flygets hyllning för dagen till fosterlandet, ett av de många exemplen på den fosterländska anda som numera genomsyrar livet i Sovjetunionen.

Efter detta följde en tregrupp skolflygplan av typen Ut-2, som flög förbi på rygg, upplöstes och därefter gick runt flygfältet under utförande av långsam roll. Sedan följde en sjugrupp Ut-2, som utförde avancerad flygning i kolonn, en femgrupp som flög förbi i linje med flygplanen sammanbundna med flaggförsedda linor samt två Ut-2, varav den ena flög på rygg och den andra 10 meter under i rättväng läge. Slutligen uppvisades två nya flygplanskonstruktioner, båda av intresse.

Den första gick under beteckningen »an-kan» och var en flygande-vinge-konstruktion, som uppgavs vara avsedd för flygklubbar. Den var av skolplanskaraktär med en hastighet knappast överstigande 200 km/tim. Det andra planet var en tvåsitsig helmetallhelikopter, som konstruerats av den åtminstone inom Sovjetunionen välkände konstruktören Bratusjkin. Den kallades »Omega» och var utrustad med två rotorator som drevs av var sin motor. Varje motor var i sin tur placerad i en gondol, och de båda gondolerna låg på var sin sida om en tämligen ordinär flygkropp, med vilken de förenats genom en balkkonstruktion. Planet hade utomordentliga egenskaper och föreföll vara fullt jämförbart med de mera allmänt kända amerikanska konstruktionerna. Dess maximala horisontalhastighet lär vara 180 km/t. Vid uppvisningen gjordes ver-

(Forts. på sid. 36.)



# Modern

## PILGRIM TAR FLYG

Det egyptiska flygbolaget Misr Airlines har sedan starten 1932 och fram till 1946 befordrat 33 731 passagerare och flugit 2 000 000 km. Flygsinnet är tydligen på väg i Främre Orienten.

CAIRO i september.

Moderna muhammedanska pilgrimmer vallfärdar inte till Mecka per kamel. De flyger i stället med de turer som det egyptiska flygbolaget Misr anordnar under »pilgrimssäsongen», och om en pascha vill göra sin resa dit i splendid isolation kan han hyra ett av bolagets plan som hämtar honom var han än råkar bo inom de arabiska länderna i Främre Orienten.

Sin mesta business gör emellertid bolaget på sina reguljära linjer. Misr Airlines förfogar över 18 tvåmotoriga trafikflygplan av typ Avro Anson och deHavilland DH 86. Nyligen har man dessutom köpt tre tvåmotoriga Beechcrafts från USA.

Bolaget bildades 1932 och är en gren av den stora Misrkoncernen som kontrollerar

Flygskoleverksamheten bedrivs bl a med Gipsy Moth.



Misr Airlines upprätthåller sin passagerartrafik med ombyggda f d krigsflygplan av typ Avro Anson (stora bilden). — Infälld: Nyligen har bolaget köpt tre tvåmotoriga lätta trafikplan av den beprövade typen Beechcraft D188. Planen utförde f ö en uppmärksam Atlantflygning vid leveransen.

en stor del av Egyptens näringsliv. Koncernen äger bland annat banker, försäkringsbolag, fabriker och rederier.

Misr Airlines har sedan starten och fram till utgången av 1945 befordrat 33 731 passagerare och flugit 2 000 000 km. Flygskoleverksamhet bedrivs också på flygplatsen Almaza nära Cairo, i Alexandria och Port

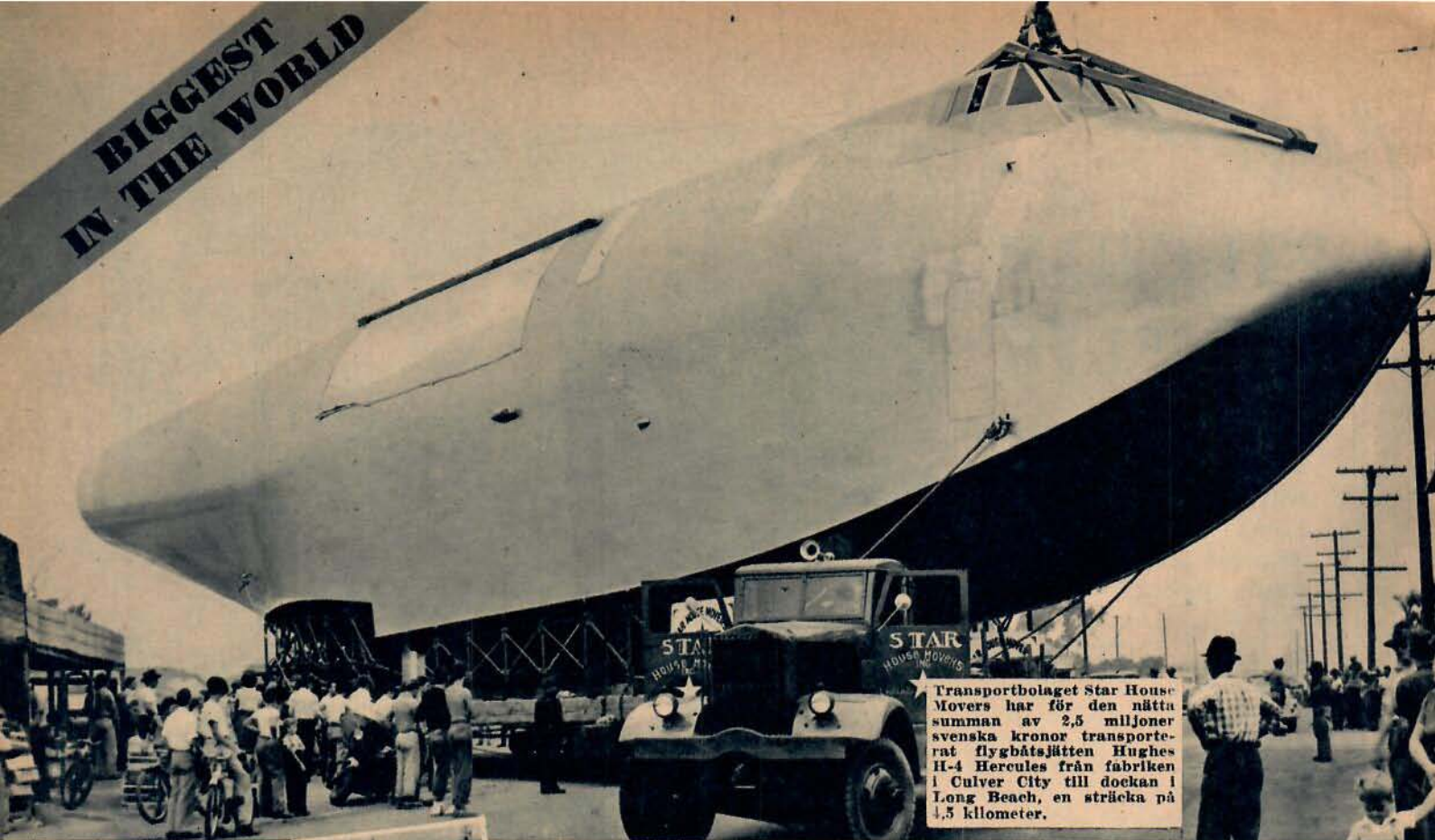
Said, och skolningen bedrivs för närvarande med 12 plan av typ Tiger Moth, Leopard Moth och Miles Magister.

Till Alexandria flyges inte mindre än tre turer dagligen från Cairo, till Lydda i Palestina två och till Beirut i Syrien två. Flygande personalen såväl som markpersonalen är infödd. *Torsten Scheutz.*





**BIGGEST  
IN THE WORLD**



Transportbolaget Star House Movers har för den nästa summan av 2,5 miljoner svenska kronor transporterat flygbåtsjätten Hughes H-4 Hercules från fabriken i Culver City till dockan i Long Beach, en sträcka på 4,5 kilometer.

## YANKEES HÅLLER STILEN

- Hughes Hercules kan transportera 700 soldater 5 000 km.
- Boeing B-29 Superfortress får plats under vingen på Hercules.
- Hughes Hercules är byggd helt i trä och väger tre gånger så mycket som en Martin Mars — 193 ton.
- Fenan är nio våningar hög.

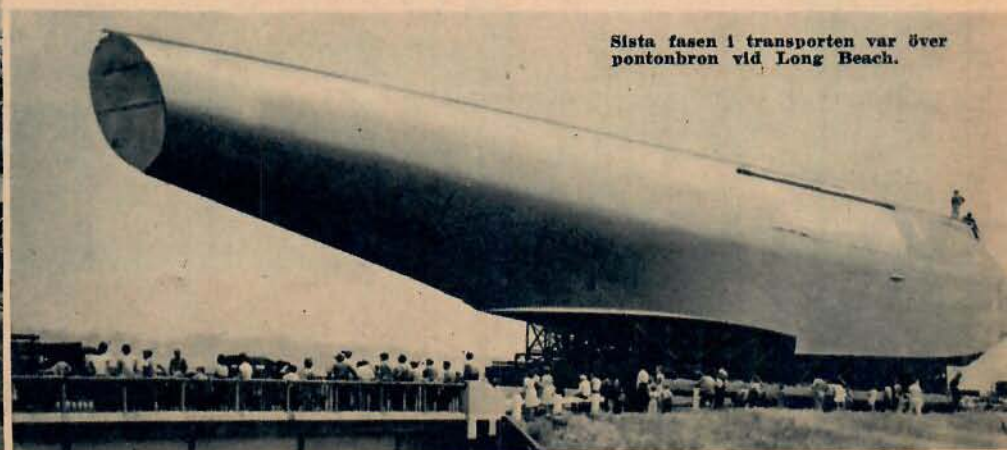
Tillverkningen av H-4 påbörjades i mars 1943 och som delfinanslär vid sidan om Hughes stod då den minst lika berömda Industri-magnaten Henry Kaiser. När emellertid kriget började lida mot sitt slut och de amerikanska myndigheterna blev mindre och mindre intresserade av den årliga produktion av 5 000 plan som Kaiser utlovat, tappade även Kaiser intresset för denna flygplantyp som man under fredstid skulle få oerhört svårt att finna avsättning för. Man får inte förtänka Kaiser detta handlingssätt, då han säkerligen omhuldar den s k businessen mer än »biggest-in-the-world»-psykosen. Hughes blev alltså ensam med den väldiga bjässen som nyligen har transporterats från fabriken i Culver City till en specialbyggd dockanläggning i Long Beach. Flygbåten är nu under slutmontage, men man beräknar ändå inte kunna provflyga den förrän tidigast nästa år. De åtta motorerna är av typ Pratt & Whitney Wasp Major på över 3 000 hk vardera.

Världens största flygplan — den amerikanska flygbåten *Hughes H-4 Hercules* — kommer inom kort att provflygas. Byggherren — den världsberömda jordbrunn-flygaren, filmmagnaten och miljonären Howard Hughes — som satsat tre miljoner dollar på bygget hade själv räknat med att få göra jungfruflygningen med Hercules men då han nyligen var med om en flygolycka är det osäkert om han hinner bli frisk till dess. Hela tillverkningen har kostat inte mindre än 20 miljoner dollar, av vilka The Governments Defense Plant Corp bestått 18 miljoner.

H-4 har en spännvidd på 97,5 m, en längd av 67,1 m och en höjd till fenans spets av 25,9 m. Flygkroppens utvändiga höjd är 9 m och bredd 7,6 m. Vingens tjocklek vid roten är 3,96 m, vingytan anges till inte mindre än 1 061,85 m<sup>2</sup>, toppfarten till 340 km/t och marschd:o till 280 km/t. Hercules kan ta en bränslelast på 52 800 liter och med full last lär den kunna lätta på endast cirka 1 700 m.

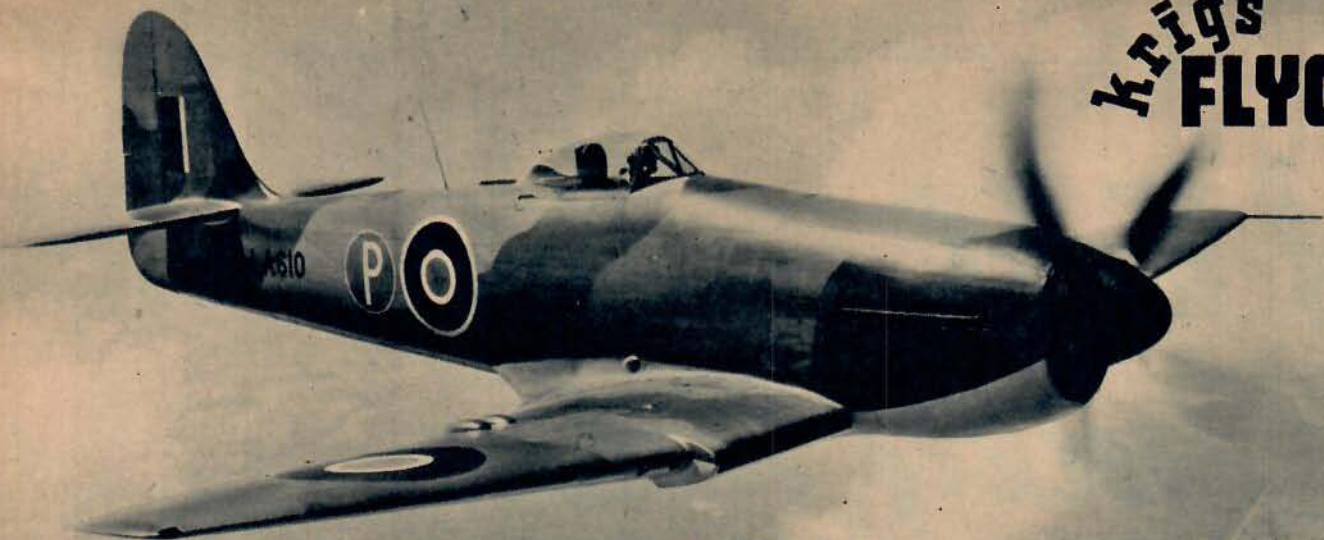


Den märkliga transporten vällade ett flertal trafikstopp och på en del ställen var det nödvändigt att ta ned telefonledningar, ja, enligt uppgift måste man även flytta på några hus för att kolossen skulle komma fram.



Sista fasan i transporten var över pontonbron vid Long Beach.

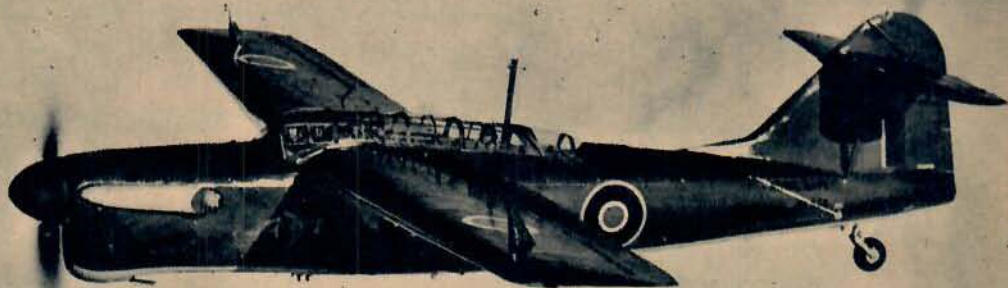




Hawker Fury F. Mk. I.

## Engelska nyheter

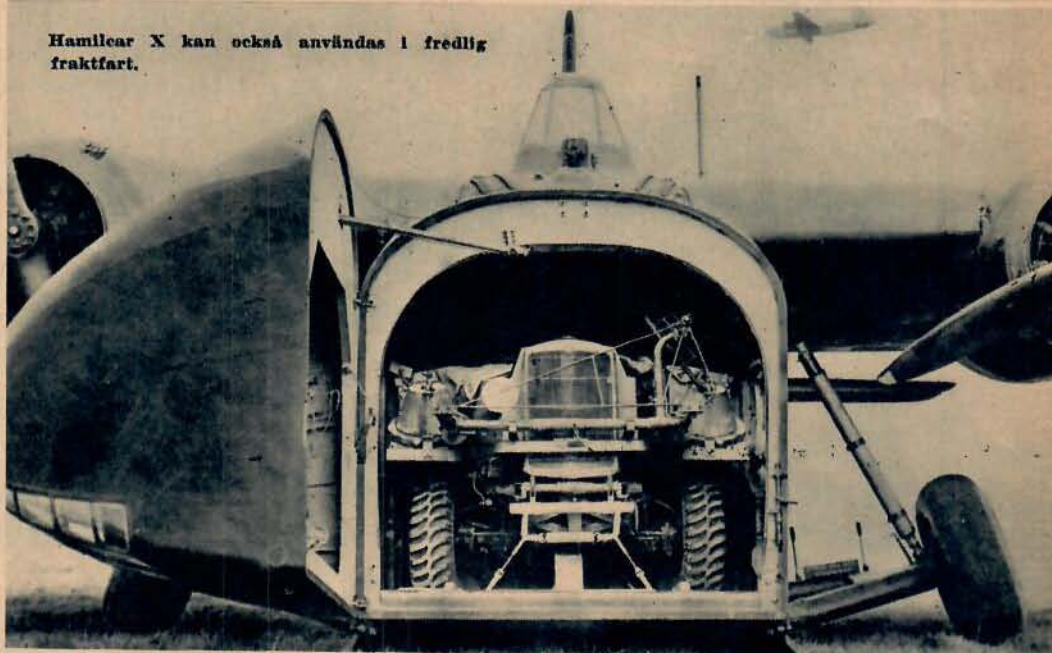
**HAWKER FURY F. Mk. I**, ett av de nyaste engelska propellerdrivna jaktplanen, visades under en flygutställning i Farnborough i sommar i en ny version som skilde sig från tidigare upplagor huvudsakligen genom ändrad motorutrustning — en Napier Sabre VII med 3 055 hk effekt på 1 150 m. Denna motorutrustning vilken sägs bli standard på serieversionen lär kunna ge planet en maxfart (med vatteninsprutning) på inte mindre än 780 km/t på 6 100 m. Spännvidden är 11,79 m, längden 10,56 m, höjden 4,46 m, vingytan 26,43 m<sup>2</sup>, flygvikten 5 560 kg och flygsträckan 725 km (2 400 km med två 410 liters extra bränsletankar under vingarna). Planet kan ta två 450-kg-bomber men medför då inga raketprojektiler. Beväpningen omfattar (naturligtvis) fyra 20 mm akan.



Fairey Barracuda V.

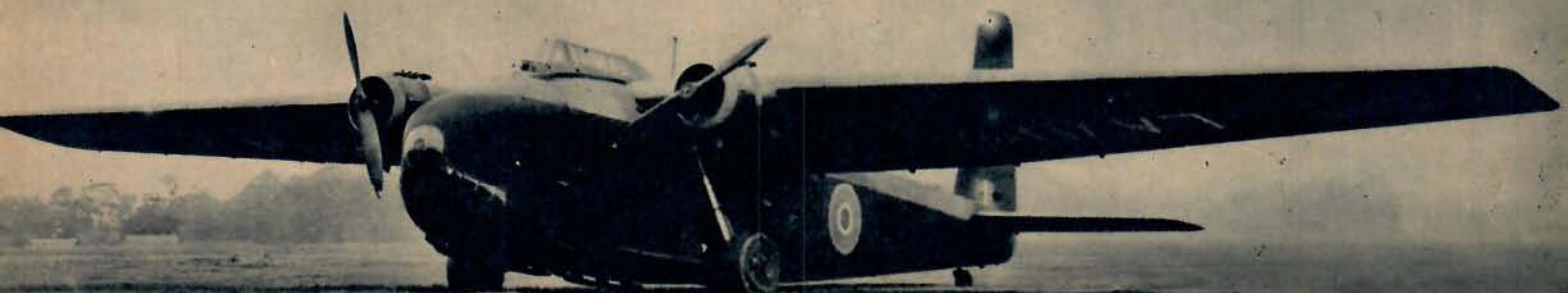
**FAIREY BARRACUDA V** är en förbättring av de tidigare versionerna II och III (den senare med radaranläggning på flygkroppens undersida) som varit i tjänst i RAF sedan mitten av 1943. Barracuda V är ett tvåsitsigt skuldervingat torped-, störbomb-, spanings- och anti-ubåtsflygplan utrustat med antingen en 1 600 hk Rolls-Royce Griffon VII och VIII eller Griffon 37-motor. Den nya versionen har ökad spännvidd (förbättrade startegenskaper), förstärkt konstruktion, större fena och sidroder (som ökar stabiliteten) och dessutom ökat tankutrymme (för längre flygsträckan). Beväpningen tycks efter våra förhållanden svag — en fast 12,7 mm ksp (ingen rörlig beväpning som på tidigare versioner). Data och prestanda: spännvidd 16,41 m, längd 12,27 m, höjd 4,65 m, vingyta 39,5 m<sup>2</sup>, flygvikt 7 450 kg, maxhastighet 422 km/t, flygsträcka 1 180 km, 255 km marschfart och max flygsträcka med extratankar 1 930 km.

**Hamilcar X** kan också användas i fredlig fraktfart.



**HAMILCAR X** är en motorförsedd utveckling av lastgillplanet Hamilcar som första gången användes vid invasionen i Frankrike. Motorerna är två Bristol Mercury 31. Data och prestanda: spännvidd 33,53 m, längd 21,35 m, höjd 2,81 m, vingyta 154,03 m<sup>2</sup>, tomvikt 8 200 kg, flygvikt 14 740 kg, maxfart 230 km/t, max flygsträcka med 1 820 l bränsle 1 135 km.

Hamilcar X.



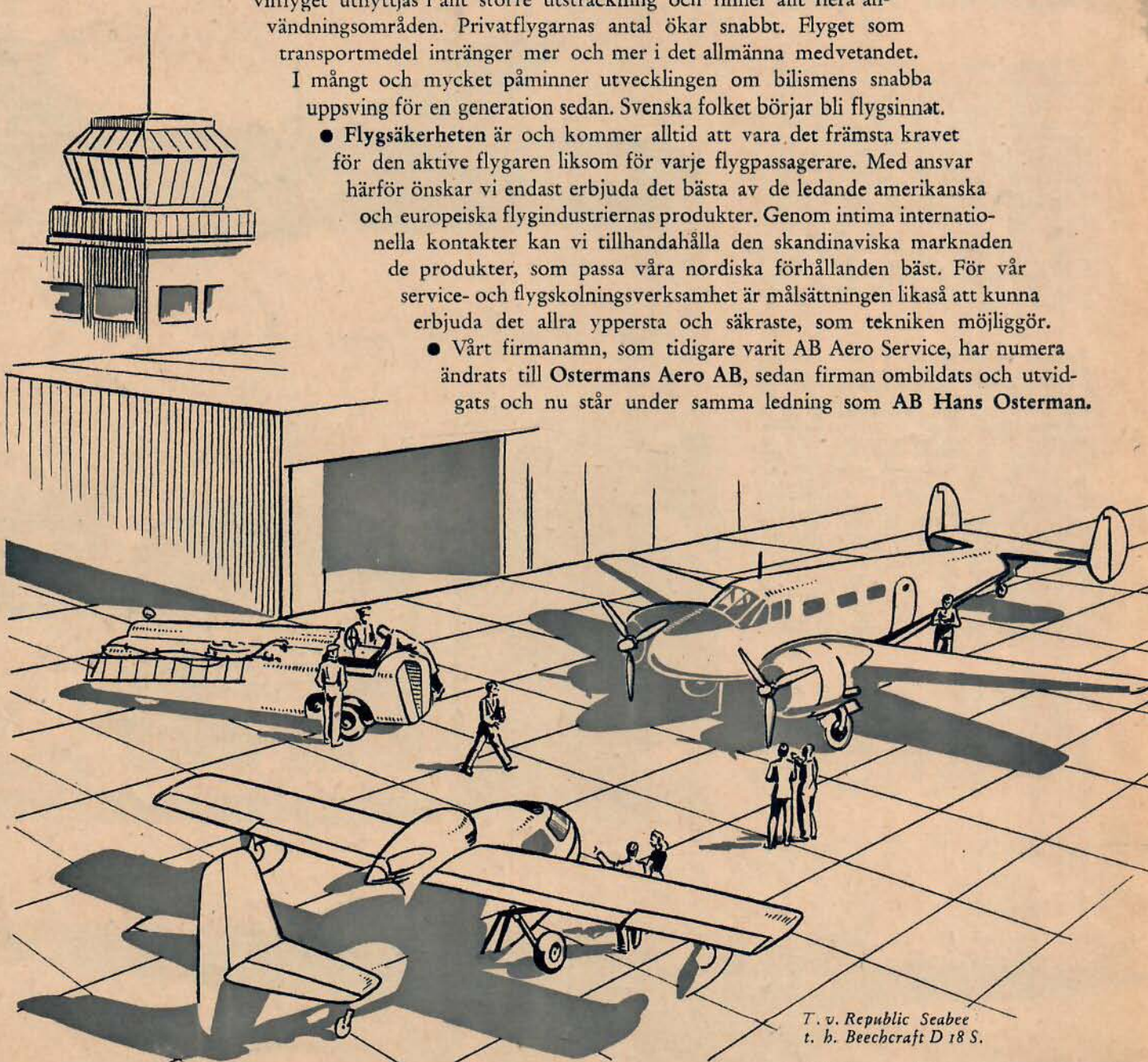


# I taket med tiden

Intresset för flygning har efter kriget stegrats i avsevärd grad. Civilflyget utnyttjas i allt större utsträckning och finner allt flera användningsområden. Privatflygarnas antal ökar snabbt. Flyget som transportmedel intränger mer och mer i det allmänna medvetandet.

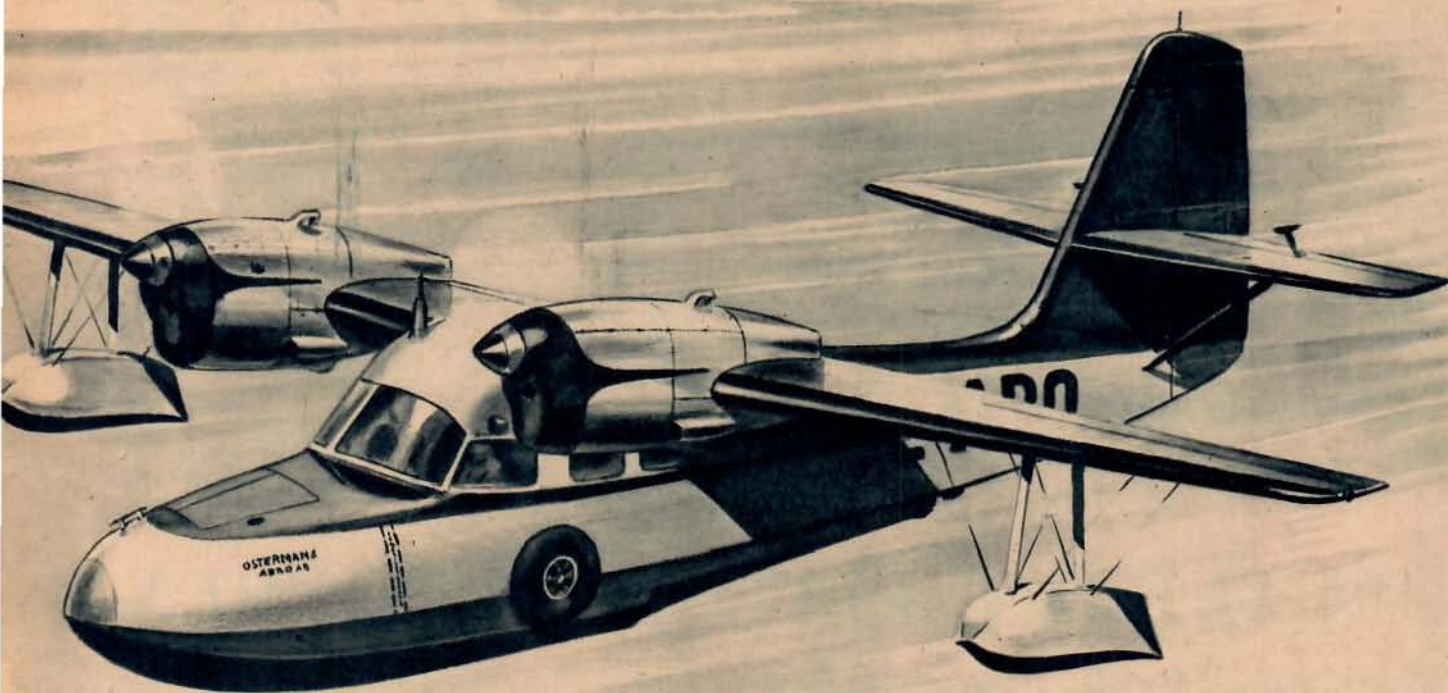
I mångt och mycket påminner utvecklingen om bilismens snabba uppsving för en generation sedan. Svenska folket börjar bli flygsinnat.

- **Flygsäkerheten** är och kommer alltid att vara det främsta kravet för den aktive flygaren liksom för varje flygpassagerare. Med ansvar härför önskar vi endast erbjuda det bästa av de ledande amerikanska och europeiska flygindustriernas produkter. Genom intima internationella kontakter kan vi tillhandahålla den skandinaviska marknaden de produkter, som passa våra nordiska förhållanden bäst. För vår service- och flygskolningsverksamhet är målsättningen likaså att kunna erbjuda det allra yppersta och säkraste, som tekniken möjliggör.
- Vårt firmanamn, som tidigare varit AB Aero Service, har numera ändrats till **Ostermans Aero AB**, sedan firman ombildats och utvidgats och nu står under samma ledning som **AB Hans Osterman**.



T. v. Republic Seabee  
t. h. Beechcraft D 18 S.





*Grumman Widgeon, ett av våra högklassiga taxi-plan,*

**Försäljning** Vi säljer världsmarknadens ledande fabrikat av:

flygplan, motorer, propellrar, instrument, flygradio, flottörer, och alla slag av tillbehör.

Vi söker kontakt med återförsäljare i Sverige samt i Danmark, Finland och Norge.

**Service** Vi har serviceverkstäder i gång på Bromma, Bulltofta och Torslanda och under utbyggnad i Sundsvall och Visby. För mera omfattande arbeten står vår ultramoderna huvudverkstad i Norrköping till förfogande. Vår moderna instrumentverkstad på Bromma har stor kapacitet.

**Flygskolor** finns i Stockholm och Sundsvall och är under uppsättning i Göteborg, Malmö och Norrköping. Förutom grundläggande skolning på därför lämpade flygplanstyper och inflygning på de typer vi säljer, erbjuder vi vidareutbildning, bl. a. omfattande instrumentflygning.

**Taxi- och rundflygning** Med våra amfibieplan åtaga vi oss taxiuppdrag mellan så gott som alla platser. Rundflygningsturnéer kommer att ge hela Sverige tillfälle se hembygden från luften.

**Uthyrning** Certifikatinnehavare, som ej själva äger flygplan, får till förmånliga priser hyra plan hos oss. Även härvidlag kan vi tillgodose vitt skilda önskemål ifråga om plantyp, storlek m. m.

**Flygfotografering** För fotoändamål har vi speciella flygplan med vilka all slags flygfotografering — däribland även kartläggning — kan utföras med moderna kameror och rutinerad personal.

*Ni som vill flyga — flyg säkert  
med flygplan och service från*



# OSTERMANS AERO-AB

Grevturegatan 3-5 — Stockholm — Tel. 67 52 20, 67 52 21, 67 52 22





Trafiken på Schiphol, vars återuppbyggande och utvidgning pågår för fullt, är mycket livlig.

12 miljoner, för år 1946 beräknas siffran stiga till 50 miljoner. KLM flyger för närvarande nära 110 000 km om dagen, mycket tack vare den interkontinentala trafiken, och från Schiphol startar dagligen 15 KLM-plan och 6 utländska plan i den europeiska trafiken, 8 på de interkontinentala linjerna och 20 i holländsk inomlandstrafik. Siffrorna visar att Holland återtagit sin framskjutna plats på trafikflygets område.

För närvarande äger KLM 18 Skymaster, 4 DC-4, 3 DC-3, 24 Dakota, 1 DC-2, 4 de Havilland Dragon Rapid och 1 Auster. De plan som är stationerade i Västindien är inte inräknade. Vidare har KLM beställt 4 Lockheed Constellation.

Iordningsställandet och utbyggandet av Schiphol, som blev svårt skadat under kriget, pågår i snabb takt, och fastän byggnaderna på flygfältet ännu är högst provisoriska är flygkapaciteten förvånansvärt hög. KLM har för avsikt att i största utsträckning utöka och förbättra sitt oceantrafiknät, i första hand med linjer på Holländska Västindien. I början av detta år öppnades

## HOLLÄNDSKT FLYG MOT TOPPEN

Det holländska flygbolaget KLM:s utveckling efter kriget visar högst överraskande resultat. Det har sagts att KLM tar alltför stora risker och nonchalerar »safety first», men eftersom inga allvarliga missöden inträffat torde man kunna utgå ifrån att den moderna materielen står på en hög teknisk nivå. Det är inte längre en from önskan utan en realitet att Holland blivit airminded. Det finns mycket som talar för detta, inte minst strävandena att få de holländska trafikflyglinjerna att omspanna hela världen. När linjen på Sydamerika öppnar i oktober har KLM knutit alla viktigare världscentra till sitt linjenät.

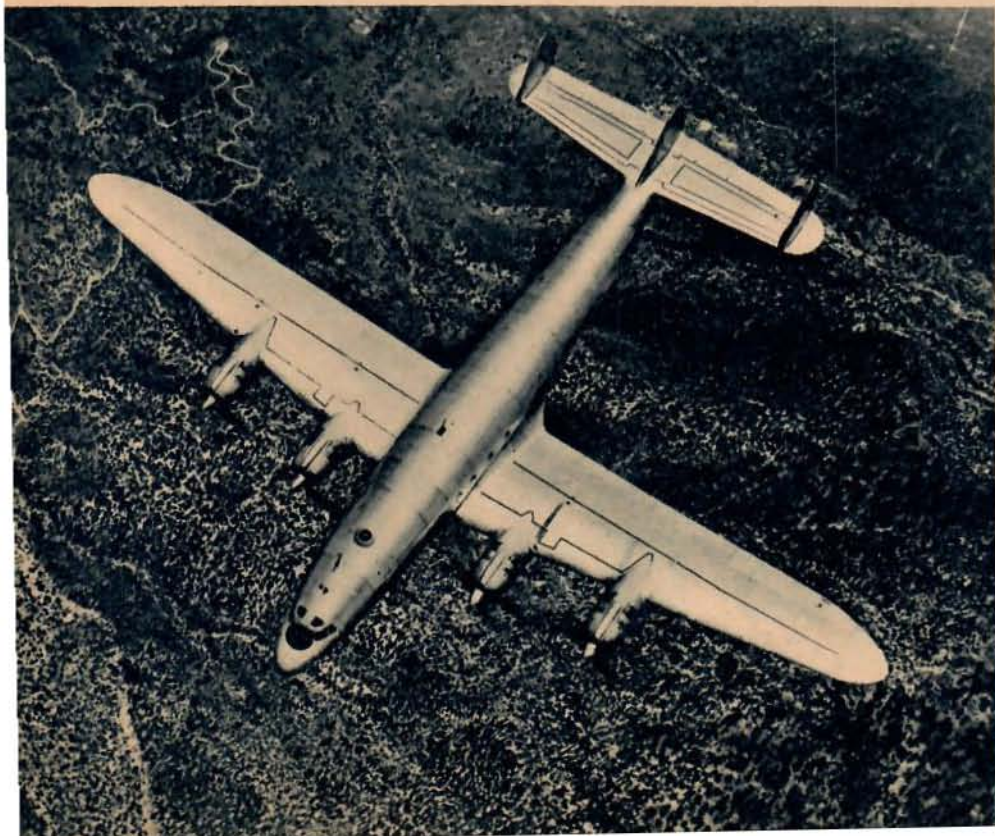
Fram till 1939 har KLM under tjugo år flugit 338 114 tim, tillryggalagt 670 160 490 km och transporterat nära en miljon passagerare. Siffrorna under kriget har ännu inte tillkännagivits, mycket beroende på att bolagets kontor flyttats oupphörligt: från Haag till Batavia, till Sidney, New York, London, återigen till New York och sedan slutligen åter tillbaka till Haag. År 1940 hade KLM cirka 50 plan och disponerar för närvarande ungefär 70. Sex månader efter befrielsen var bolaget åter uppe i förkrigskapaciteten, och för närvarande är kapaciteten cirka fyra gånger så stor som före kriget. År 1939 var omsättningen cirka

linjen Amsterdam—Curacao, vilken flygs non-stop. Sedermera är det meningen att linjen skall gå via New York. Linjen Amsterdam—Lissabon—Glasgow—Gander—New York öppnades den 21 maj. En tredje atlantlinje Amsterdam—Lissabon—Buenos Aires beräknas starta i oktober. För närvarande flygs dessa linjer med DC-4, men så småningom är det meningen att sätta in Constellation.

Den statliga flygskolan vid Gilze Rijen har beställt 8 Beechcraft D18S för utbildning av piloter. Detta plan som bl a beträffande hastighet kan jämföras med DC-4 anses av holländarna mycket lämpligt som skolningsplan för trafikpiloter. Transporten av dessa plan ombesörjes av World Wiche Aviation Agencies i Montreal, samma bolag som skötte »färjningen» av amerikanska bombare till England. Vidare har flygskolan beställt 12 Harvard, samma plan som de allierade använde för träning av jaktpiloter. Totalt uppgår beställningarna hos North Am. för KLM och holländska flygvapnets räkning till 150 plan. Slutligen kan nämnas att 12 Tiger Moth beställts och att skolan förfogar över 3 Ju-52. För närvarande har skolan 75 elever, men mot slutet av året beräknar man att den skall kunna ta emot 150 elever. Behovet av trafikpiloter är mycket stort, och inom det närmaste året beräknar KLM behöva flera hundra nya förare.

Amsterdam har åter blivit centrum för det europeiska nattpostflyget. Tidigare innehade som bekant Köln denna rangplats. Bl a kan nämnas att KLM har öppnat en dubbel nattlinje på London. På denna linje transporteras inte bara post utan även gods samt passagerare i begränsad omfattning. Linjerna på Prag, Bryssel och Paris har ännu inte kommit i gång, men man väntar att kunna börja trafiken även på dessa linjer inom kort. H.

KLM har köpt fyra Constellation för överhavstrafiken.





# FLYKTIGT SETT...

## Reaktionsskola



För att göra RAF:s personal förtrogen med reaktionsmotorer reser Rolls-Royce omkring med en rullande lektionssal, som bl a rymmer en genomskuren reaktionsmotor av typ Derwent.

## Flygande prins



Prins Erik av Danmark har besökt Sikorskys helikopterfabrik i USA och ses här provflyga en helikopter av typ R-5A. Prinsen sitter längst fram.



Marskalk Versjinin, den nye chefen för det sovjetryska flygvapnet. Versjinin efterträder marskalk Novikov.

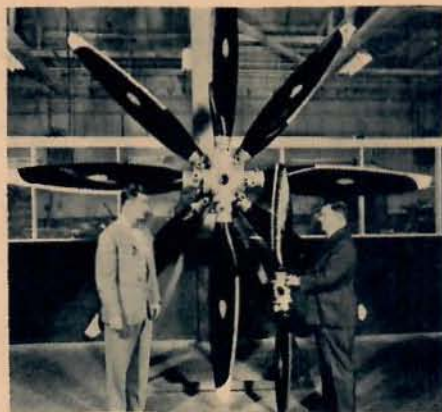


Pipers 20 000:e Cub har i dagarna lämnat fabriken.



ABA har som bekant köpt några s k Ahrenbergscubar som nu används för att flygutbilda bolagets icke-flygande personal. Som flyglärare fungerar ABA:s ordinarie flygkapten och -styrmän, och priset är satt så lågt som 20 kr per timme. Ett berömvärdt initiativ som även Skandinaviska Aero i Norrtälje tagit upp.

## Åttabladig



Den amerikanska firman Aeromatt Aircraft Propellers presenterar här en sensationell propellernyhet — en åttabladig propeller, som består av två fyrbladiga motroterande propeller för effekter på omkring 2 500 hk.

## ”Sportflygare”



Bland passagerarna på en av SILA:s första charterflygningar till New York märktes det svenska tennislaget som deltog i David Cup-turneringen. Fr v: Lennart Bergelin, Curt Östberg (lagledare), Kalle Schröder (tränare), Torsten Johansson (som i sommar tagit flygcertifikat) och Torsten Österberg. Laget ses här vid ankomsten till La Guardia-fältet.

Navlon, det nya eleganta familjeflygplanet, kan med fördel användas i godstransport och tar då lika mycket bagage som en ordinarie personbil. Då två av de fyra sittplatserna tas bort kan planet nämligen ta en last av 200 kg på ett utrymme av 1,3 m<sup>3</sup>.





# DEN CIVILA FLYGUTBILDNINGEN

Fördringarna på den civila flygutbildningen har ökat. Efterfrågan på yrkeslärare är stor. Intresset för privatflygning stiger snabbt. Samarbete mellan de olika medietressenterna bör bjuda de största möjligheterna att tillgodose kraven på säkerhet och ekonomi.

Svensk trafikflygning i ABA:s regi hävdade sig i kvalitativt hänseende mycket tidigt. Vår trafikflygarkår har hitintills rekryterats så gott som uteslutande med flygvapnets reservpersonal av olika kategorier. Att på så sätt i första hand tillvarata en grundlig och dyrbar utbildning måste vara naturligt och sunt även i fortsättningen. En

*Diskussionen om den civila flygutbildningen går vidare. I de två föregående numren har representanter för klubbarna och KSAK yttrat sig. Här tar nu två erfarna flygutbildare till orda. I följande nummer kommer representanter för bl a flygvapnet och luftfartsstyrelsen att behandla problemet.*



**KAPTEN  
I. STROKIRK:**  
(Chef för Ostermans flygutbildningsavd)

**Samarbete  
rekommenderas**

viss omskolning av militärflygarna är dock nödvändig.

Förutom ABA-SILA har vi ett antal nya företag i linjetrafikklassen och flera tycks tillkomma. Taxibolagen blir alltjämt flera. Alla söker förare och helst sådana med utbildning vid flygvapnets tunga förband. Reservpersonalen från dessa är icke tillräcklig. Förare från de lätta och därmed med trafikflygningen mindre besläktade flygslagen måste även tagas i anspråk. Det är i och för sig ingen nackdel att rekryteringsbasen hålles bred, men omskolningen måste göras mera omfattande. De olika flygbolagen är för närvarande hänvisade att ordna denna utbildning var för sig. Inom ett större bolag med mångåriga erfarenheter och en stabiliserad organisation kan man avdela den härför erforderliga kvalificerade personalen och materielen. De nystartade och små bolagen måste i dessa avseenden ställas inför svåra problem. Detta måste vara till nackdel för utbildningens ekonomi och effektivitet.

Det bör vara ett gemensamt intresse att bibehålla och förkovra det goda rykte, som svensk trafikflygarutbildning haft redan från början. En naturlig rationaliseringsåtgärd synes vara att gemensamt ordna centrala utbildningskurser — så småningom kanske inom ramen av fasta skolor — som för fram till de olika graderna av trafikflygarkompetens.

Vår privatflygning har hitintills haft karaktären av rent sportflyg. Man har lärt sig flyga för att vara med om något nytt, uppleva sensationen att höja sig från landbaken och att göra det själv — med en liten fjäder i hatten. Endast ett fåtal har kunnat dra nytta av sin flygning.

Den tekniska utvecklingen har skapat förutsättningar för en betydligt längre driven privatflygning. Särskilt den amerikanska flygindustrin är redan färdig med flyg-

planstyper som avsevärt vidgar privatflygarens möjligheter att verkligen utnyttja flygningen. I samband härmed kräves emellertid en vidareutbildning utöver den nuvarande A2-certifikatskolningen, vilken således måste ge en solid grund.

De tidigare diskussionsinläggen har enligt min mening övervägande talat för att en bolagsskola med goda resurser har större möjligheter att tillgodose kraven på kvalitet och prisbillighet än en skola i klubbregi. Vissa farhågor har dock framförts för att bolagsskolorna utan konkurrens från klubbsskolor skulle roffa åt sig utbildningsmarknaden och sedan driva verksamheten med sådana priser, att flygningen som folksport skulle bli otänkbar. Vidare har befarats att ett bolag, som icke kan hålla skolrörelsen igång med förtjänst på en ort skulle upphöra — till nackdel för ortens flygare. I båda fallen måste bolagens kalkylering ha varit osund och felaktig. Risken för att sådana bolag skall uppträda finns naturligtvis här liksom inom andra områden. Jag vill därför endast framhålla några synpunkter på hur problemet kan ses från ett affärsföretag med allvarliga syften att göra sig en framtid på och med privatflygningen här i landet.

Det naturligaste sättet att göra affärer på detta område är väl att sälja flygplan. På andra områden t ex beträffande bilar, motorcyklar eller båtar, kan försäljningsverksamheten läggas upp fristående. Det är dock ett trängande önskemål att samtidigt kunna erbjuda kunderna en specialservice för försäljningsobjektens underhåll. Inom flygbranschen är detta av säkerhetsskäl helt enkelt nödvändigt, och här tillkommer vidare kravet på en jämsides med försäljnings- och serviceorganen arbetande skolorganisation. Man kan inte släppa iväg en kund med ett sålt flygplan utan att veta att han kan

flyga det. Man bör också vid behov kunna meddela kunden en utbildning, som ger honom möjlighet att helt utnyttja flygplanet. För att försäljningsorganisationen skall bli lönsam fördras dessutom att få till stånd en mer omfattande privatflygning. Ju flera flygplan som flygs — av klubbmedlemmar eller privata ägare — desto bättre är det. Utbildningen måste alltså göras billig, men icke på bekostnad av standarden. Ett privatflyg med onödiga olyckor eller klavbundenhet på grund av otillfredsställande utbildning främjar allra minst affärsintressena på området.

Om bolagsskolor växer upp av sådana skäl synes mig dessas businessintressen väl överensstämma med flygklubbarnas ideella mål. De i dessa bolagsskolor arbetande ledarna och lärarna blir professionella, men med möjligheten att till bätnad för arbetsglädjen förena sitt yrke med idealism. Under sådana förhållanden anser jag, att ett samarbete mellan bolagsskolor och klubbar blir naturligt och ömsesidigt önskvärt. Om klubbarna, där det blir aktuellt, avsäger sig en mer eller mindre amatörmässig utbildningsverksamhet, torde arbetsuppgifter ändå icke saknas. Representation av privatflygets intressen inför myndigheterna, propaganda för flygningen i form av upplysningsverksamhet, flygdagar, flygtävlingar och nyttbringande klubbliv samt uthyrning av flygplan är några former. En annan bör vara att tillvarata privatflygningens ekonomiska intressen — bl a genom att hålla tummen på ögat på bolag med osunda affärsmetoder.



**KAPTEN  
S. AHBLOM:**  
(Chef för ABA-SILAs utbildningsavd)

**Segelflyget som  
mönster**

Hur skall den civila motorflygutbildningen finansieras? Låt oss då först se på hur den statsunderstödda segelflygningen fungerar. I landet finns ett 40-tal segelflygklubbar eller flygklubbar med segelflygning på programmet, vilka tillsammans med sin centralorganisation, KSAK, erhåller statsunderstöd.

Statsunderstödet fördelas på centralorganisationens administration, central utbildning av instruktörer, nyanskaffning\*) och underhåll av materiel och hangarer. Vid nyanskaffning av flygplan och övrig materiel erhåller klubbarna på förslag av centralorganisationen och efter granskning av Luftfartsstyrelsen 70 % statsunderstöd, så långt de årliga anslagen räcker.

Centralorganisationen utbildar alla instruktörer och bygglidare, utfärdar alla tek-

\*) Anm.: Anslag för nyanskaffning slut för om i år.

## FLYG, TROLLHÄTTAN!

På inträdesbiljetterna till flygdagen i Trollhättan den 25 augusti 1946 utlottas följande vinster:

Flygresa Göteborg—Köpenhamn tur och retur eller, valfritt, enkel flygresor Göteborg—Stockholm och järnvägsresor åter till Göteborg erhåller innehavare av biljett med nummer 27006

Presentkort på rundflygtur över Göteborg erhåller innehavarna av biljetter med numren

15078	17764	22422	25435	32306
15138	19161	25329	28454	33631

För att erhålla vinst skall inträdesbiljetten tillsammans med uppgift om namn och adress insändas till Flygs redaktion, Tegnérgatan 35, Stockholm före den 10 oktober.



niska order betr flygverksamheten och materielens skötsel, inspekterar klubbarnas utbildning, flygverksamhet och materielvård, anordnar gemensamma konferenser och diskussionsmöten samt utgör den förmedlande länken till de myndigheter, som staten utsett att övervaka det statsunderstödda segelflyget.

Genom att chefen för flygvapnet har inspektionsrätt över segelflyget, genom att alla tekniska order underställes Luftfartsstyrelsens sakkunniga granskning samt genom att materielen inspekteras och besiktigas av Luftfartsstyrelsen lämnas full garanti för att utbildning och övrig verksamhet bedrivs under betryggande former och på lämpligt sätt.

Denna organisation synes mig vara synnerligen god, och det enda, som kan invändas mot densamma — förutom att statsunderstödet är alldeles för litet — är, att en permanent central verkstad saknas, där klubbarna kunde få sina plan översedda och större reparationer utförda samt där högvärdiga segelflygplan för verksamheten ev kunde byggas.

Varför icke organisera motorflyget efter segelflygets mönster? Svaret kommer nog omgående från läsaren — statsunderstödet saknas. Mitt svar blir detsamma — utan statsunderstöd går det inte.

När det gällde att få statsanslag till segelflyget, framhävdes på allt sätt dess stora betydelse ur försvarssynpunkt såsom förskolning till motorflygningen, lättheten för flygvapnet att erhålla rekryter, förhandsgallring av flygelever m m. Varför icke nu spela på samma strängar? Det måste väl vara av utomordentlig betydelse ur försvarssynpunkt att ha en stor kader civilflygare inom landet.

Låt oss nu övergå till frågan, hur en privatperson skall kunna erhålla sådan flygutbildning, att han blir kvalificerad till antagning vid trafikflyget. Efter antagning i ett flygbolag förutsattes den fortsatta utbildningen från flygstyrman till flygkapten ske helt genom flygbolagets försorg, eftersom denna kostnad, som uppgår till sexsiffriga tal, icke kan tänkas bäras av enskilda eller av staten. ABA och SILA har tidigare såsom krav för antagning till flygstyrman kurs satt bl a att vederbörande skall inneha gällande B-certifikat samt en minimiflygtid av 500 timmar såsom förare, vari skall ingå godtagbar instrumentflygutbildning. Kravet på flygtid har fr o m innevarande år måst sänkas till 350 timmar.

Att för en privatperson skaffa sig 350 flygtimmar är ingen billig sak, men därest utbildningen planlägges på lämpligt sätt och inriktas på att vederbörande skall danas till trafikflygare, borde flygtimantalet kunna nedbringas till 200 à 250 samt utbildningen kunna ske vid den centrala flygskola, som skisserats ovan. Rekrytering till trafikflyget bör även kunna ske bland flygklubbarnas lärarpersonal.

Såsom avslutning kan nämnas, att ABA/SILAS planerade utbildningsprogram för sept 1946—okt 1947 omfattar — förutom, kurser för mekaniker, flygklarare och flygvärdinnor — 29 kurser, varav 8 kurser med inalles 120 svenska flygstyrmän, 4 kurser med 52 utländska flygstyrmän samt 6 kurser med 60 utländska flygkapten. Utvägen att tillgripa utländska rekryter har måst anlitas p g a att landets förråd av lämpliga reservofficerare och värnpliktiga flygförare är uttömt. Skall landet i fortsättningen behöva rekrytera sina trafikflygare från utlandet?



## "STORDRIFT" VID AIM:S MOTORFLYGSKOLA



Överst AIM:s karakteristiska och välkända hangar. — I cirkeln kapten Ernst Borgström (t h), ordf i klubbens motorflygsektion och motorflygskolechef. Mannen med fallskärmen är tandläkare Thule Gårdell, en av de 25 eleverna. — T v klubbens sekreterare yrkeslärare Ivar Andersson och gruppehufen Karl-Erik Rosenqvist.

AIM — ja, det är naturligtvis uttytt Aeroklubben i Malmö, en av våra största flygklubbar. Den residerar på Bulltofta, där glidflygutbildning samt motorflygutbildningen sker. Då och då packar emellertid pojkarna ihop sina pinaler och sticker iväg till Sövdeborg, ungefär 30 km från Malmö, och där segelflyger man, utbildar till C-diplom och S-certifikat och har det trevligt. Ägaren till Sövdeborgs slott, friherrinnan Stiernsvärd, har varit mycket tillmötesgående och älskvärd och bl a upplåtit en hel gård till förläggning. Vid Sövdeborg och Sjöbo finns också ett hang, och det har varit avsikten att söka göra platsen till Skånes Alleberg.

Motorflygskolan är i n rena »stordriften». 25 elever är under utbildning och uppsättningen av instruktörer är mycket god. Tillgången på materiel skäms heller inte för sig: 2 st Klemm 35, 1 Moth, 1 Bü Student, 1 Kranich, 1 Olympia, 2 Grunau Baby, 3 SG-38 och dessutom en till hälften färdigbyggd SG-38. Vidare hoppas man få en Cub av Sydsvenska Dagbladet som uppvaktats och lovat ta sig en funderare på saken. I övrigt tycker man i klubben att stödet från staden och allmänheten är tämligen dåligt eller inget alls.

Chef för motorflygskolan är förste trafikledaren på Bulltofta, kapten Ernst Borgström, som tycker att utbildningen hittills gått bra i lås. Elevtillströmningen har varit strålände, vilket dock torde bero på det långa uppehållet i motorflygningen under kriget. Klubben har heller inte haft någon konkurrens, men den kommer nog... Timpriset i Klemm 35 är under utbildning 54 kr. Uthyrningspriserna är för Klemm 48 kr och för Studenten 42 kr. Mothen användes mest för segelflygplanbogsering, men den hyrs också ut och betingar då samma pris som Bü Student.

Bulltofta ligger ju utomordentligt bra till, centralt och lättåtkomligt, men nog börjar det bli trångt alltid. Tack vare ett intimt och gott samarbete med flygplatsledningen klarar man dock upp svårigheterna på bästa sätt.

Y. N.



# NYA BLINDLANDNINGSSYSTEM

Problemet att finna ett hjälpmedel, som möjliggör landning under vilka siktförhållanden som helst, har existerat alltifrån flygets första dagar. Många metoder har prövats såsom dimupplösande kemikalier, kraftiga ljussignaler, infraröda strålar samt radio i någon form. Av dessa har radion utan tvivel avgått med segern, och system efter radiotekniska principer har också sedan länge använts — ett av de mest bekanta torde det tyska Lorenzsystemet vara — dock utan att något helt har slagit igenom.

I USA har utvecklingen av blindlandningssystem varit i gång under lång tid, men inget har blivit riktigt populärt.

De amerikanska ingenjörer, som fick i uppdrag att efter direktiv av den civila luftfartsmyndigheten CAA (Civil Aeronautic Authority) utveckla ett nytt blindlandningssystem, har en svår uppgift att lösa. Resultatet av deras ansträngningar, CAA- eller Indianapolis-systemet — efter den ort där utrustningen först provades — överträffade de uppställda fordringarna, men hade ändå vissa nackdelar. På hösten 1942 demonstrenderades emellertid i Pittsburgh för civila och militära myndigheter ett system, som syntes utgöra en god lösning på blindlandningsproblemet ej blott på papperet utan även efter de praktiska prov, som företogs. Systemet, som betecknas SCS-51, var endast en förbättring av det ursprungliga CAA-systemet och var egentligen avsett för militära ändamål.

En pilot, som skall landa på ett flygfält

## UTVECKLINGEN I USA

Av

civilingenjör H. Lindgren

dolt av lågtgående moln, behöver i varje ögonblick tre positionsbestämmande uppgifter. För det första måste han vara orienterad om den kurslinje, han skall följa för att komma in i den osynliga rullbanans förlängning, för det andra bör han veta den sjunkhastighet, han skall hålla för att planet, då det befinner sig vid ändan av rullbanan, skall ha nått en höjd av endast någon meter över marken. För det tredje måste han få upplysningar om avståndet till den beräknade kontaktpunkten på rullbanan helst i varje ögonblick.

Dessa tre uppgifter förmedlas enligt CAA- och SCS-51-systemet till piloten genom tre olika typer av riktade markradio-sändare, som arbetar på ultrakortvåg, samt motsvarande mottagare i flygplanet. Den ultrakorta våglängden har valts dels på grund av stor störningsfrihet, dels därför att antenndimensionerna och därmed kollisionriskerna blir små.

Kurslinjesändaren eller lokalisatorn ger den rätta inflygningsriktningen, glidbane-

sändaren den rätta höjden i varje ögonblick, medan markeringsfyrarna, som är tre till antalet med vertikalt riktad strålning, utgör tre kontrollpunkter, där piloten exakt vet avståndet till ändan av rullbanan (fig 1).

Genom ett sinnrikt antensystem för riktad strålning utsänder kurslinjesändaren, som arbetar på något under 3 meters våglängd (110 Mp/s), två strålnippen modulerade med tonfrekvenserna 90 respektive 150 p/s. De båda strålarna skär varandra under liten vinkel, och den rätta kursen utmärkes av det vertikala plan, där de båda signalerna har samma styrka (fig 2). Man eliminerar felmöjligheter i kurslinjeriktningen på grund av variabla nätspänningar, ojämn åldring av rör o dyl genom att båda strålningsloberna åstadkommes av samma sändare, så att likformigheten i diagrammen fig 2 alltid upprätthålles. Räckvidden är 12 mil vid en flyghöjd av 2 500 m.

Sändarantennen består av fem eller flera horisontella antenner i rad, som vid SCS-51-systemet är monterade på ett bussliknande motorfordon, i vilket även själva kurslinjesändaren är installerad (fig 3). Bussen placeras så att antenneraden kommer vinkelrätt mot den inflygningsriktningen, som skall användas, och i förlängningen av rullbanan ungefär 300 m från den ända, som ligger mot vinden. Hela utrustningen kan lätt transporteras till en ny plats, om vinden ändrar riktning.

På instrumentbrädan i flygplanet sitter ett kryssvisarinstrument (fig 4 och 5), vars vertikala visare påverkas av en kristallstyrd radiomottagare inställd på kurslinjesändarens frekvens. Genom en kontrollåda för fjärrmanövrering har piloten möjlighet att välja på sex olika frekvenskanaler. Vid anflygning mot fältet avviker instrumentvisaren åt det håll maskinen skall gasas för att uppnå vertikallinjen genom rullbanans centrumlinje (fig 1) och därmed rätt kurs. Skärpan i indikeringen är så stor, att redan 3° avvikelser från den rätta kursen gör fullt utslag på instrumentet. Även om planet flyger bort från fältet, erhålles utslag, men då åt motsatt håll. Ökar visarutslaget ytterligare, om maskinen gasas åt det håll som visaren pekar, kan därför piloten vara förvisad om att han för planet i riktning från sändaren.

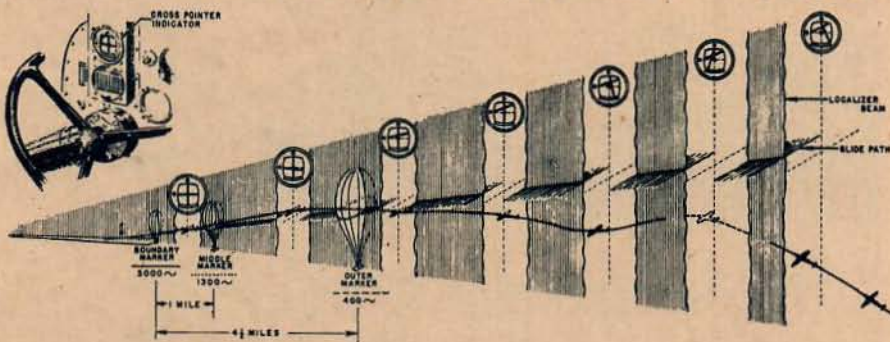
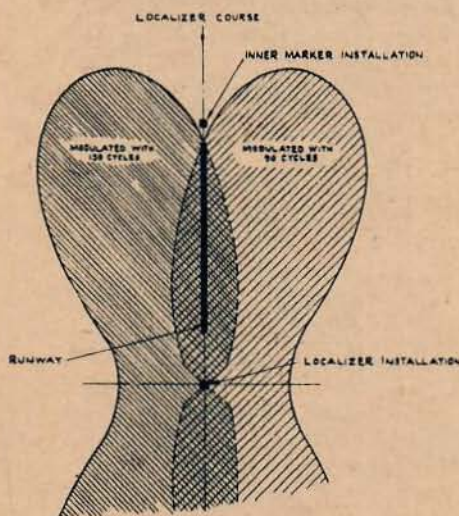


Fig 1. Ovan: Schematisk framställning av lokalisator- och glidbanestråken samt markeringsfyrarnas strålnippen. Kryssvisarinstrumentets ställning är angiven vid olika lägen hos ett flygplan i förhållande till rätt kurs.

Fig 2. T v: De båda strålningsdiagrammen från kurslinjesändarens antensystem.

Fig 3. T h: Den transportabla kurslinjesändaren med de fem horisontella ramantennerna, som ingår i SCS-51-systemet.





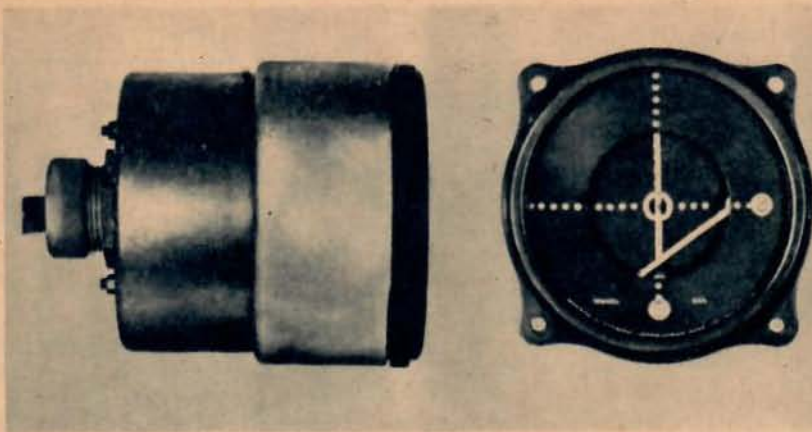


Fig 4. Övan t v: Kryssvisarinstrument.

Fig 5. Övan t h: Instrumentbräda i ett flygplan med kryssvisarinstrument och markeringslampor.



## Glidbanan

Svårigheten att utforma en för olika förhållanden användbar glidbana skapar helt säkert blindlandningssystemens svåraste problem. Här ligger också den väsentliga skillnaden mellan Indianapolis- och SCS-51-systemen. Enligt det förra utsändes från en punkt i närheten av rullbanan en riktad radiostråle i viss vinkel mot jordytan. Rätt läge i höjddel indikeras i flygplanet, då den på glidbanemottagaren inkommande signalstyrkan har viss konstant förutbestämd storlek (konstant fältstyrka). Den första glidbana som provades, var rätlinjig från en punkt på 150 meters höjd vid några kilometers avstånd från fältgränsen ned till kontaktpunkten på rullbanan. Den visade sig dock olämplig och ersattes med en bruten linje, som började på 450 meters höjd vid 10 kilometers avstånd och gick ned till 30 meters höjd, där den fortsatte i en vinkel mellan en och två grader fram till landningspunkten. De civila piloterna fördömde helt och hållet en glidbana, som förlöpte rätlinjigt ned till kontaktpunkten, emedan de ansåg, att landning med ett passagerarplan bör göras vid en vinkel med markytan, som är mindre än 2°.

Systemet med konstant fältstyrka erbjuder många nackdelar, främst den att det ställer stora krav på oföränderlighet i såväl uteffekt hos sändaren som förstärkning hos mottagaren, om tillräcklig noggrannhet i glidbaneangivelsen skall uppnås. Därtill kommer lättheten att förväxla den rätta banan med något av de parasitstråk, som uppstår på grund av extralober, som utgår från sändarantennen.

Från militärt håll ställde man dessutom det kravet, att glidbanan skulle börja på några tusen meters höjd, vilket betydde ökade fordringar på räckvidd och noggrannhet hos sändarsystemet. De önskade förbättringarna kunde man uppnå genom ett ekvisignalsystem liknande det som användes vid kurslinjesändaren med två riktade radiostrålar, som på själva glidbanan båda ger samma signalstyrka i planet mottagare.

Vid det sålunda utvecklade SCS-51-systemet är två antennramar monterade på en stolpe, den ena omkring en halv våglängd över marken och den andra rätt ovanför några våglängder högre upp. Därigenom bildas ett ekvisignalsplan i form av en mycket flack kon, som har spetsen riktad nedåt med stolpen till axel. Om antensystemet placeras vid sidan av rullbanan, blir skärningslinjen mellan konen och det vertikala plan, som anges av kurslinjesändaren, en hyperbel. Glidbanan är således längst ut ganska rätlinjig men blir i närhe-

ten av flygfältet allt flackare för att i kontaktpunkten gå nästan horisontellt. Den når till ett avstånd av omkring 2½ mil från fältet och lutar i medeltal 2½° mot marken.

Glidbanesändaren och antensystemet är monterade på en liten släpvagn, som ställes upp omkring 120 m vid sidan av rullbanan och 200 m från »anflygningsändan». Höjden på antennmasten måste ur flygsäkerhetssynpunkt göras så låg som möjligt, och våglängden har därför valts så kort som under 1 meter (330 Mp/s). Å andra sidan hade man ej kunnat använda normala rör och vanliga kommersiella radiodelar, om våglängden gjorts ännu kortare.

Glidbanemottagaren i flygplanet påverkar den horisontella visaren i kryssvisarinstrumentet (fig 1, 4 och 5) och liknar kurslinjemottagaren, men har endast tre frekvenskanaler. När de båda visarna på instrumentet korsar varandra mitt på skalan, följer planet den rätta flygleden. Glidbanevinkeln 2½° representerar en sjunkhastighet av c:a 120 m pr minut vid en färdhastighet av 160 km/tim. Glidbanan kan tillsammans med höjdmätaren även användas för att ungefärligt få fram den tredje av positionsuppgifterna: avståndet från fältet. Var 40:e meter i höjd betyder sålunda 1 km i avstånd. Om piloten till exempel avläser 300 m på höjdmätaren, när han följer glidbanan, är det knappt 8 km kvar, tills han skall landa.

## Markeringsystemet

De tre markeringsfyrarna är radiosändare, som arbetar på 4 meters våglängd med vertikalt riktad strålning. De är placerade utefter kurslinjen, de båda yttre på 7 resp



Fig 6. Markeringsfyr med sändarskåp, motviktsnät och antenn.

1½ km:s avstånd från fältet och den inre omkring 60 m från ändan av rullbanan (fig 1 och 6). Motsvarande mottagare i planet åstadkommer ljussignaler genom lampor på instrumentbrädan. Då den yttre fyren passerar, flämtar en lampa 2 gånger pr sekund; när planet går över den mellersta fyren, flämtar den 6 gånger pr sek, och då den inre fyren slutligen passerar, lyser en annan lampa med konstant ljus. Piloten vet då, att han skall »sätta» maskinen.

För att flyga in efter det här beskrivna blindlandningssystemet SGS-51 styr piloten planet först mot fältet med hjälp av radiopjelling, automatisk radiokompass eller annan metod för radionavigering. När han befinner sig c:a 32 km från fältet, ställer han in lokaliseringsmottagaren på den frekvenskanal, som gäller för just det fält, han skall landa på. Han uppsöker kurslinjestråket och flyger längs det, tills glidbanan skäres. Om flyghöjden är 750 m, skär han glidbanan omkring 2 mil från fältet. Vid den punkten börjar han sänkningen längs glidbanan, landningsstället och flapsen fällas ut och gaspådraget minskas, då planet närmar sig fältet. Erfarenheten har visat, att en skicklig pilot med hjälp av instrument kan få planet ända ned på rullbanan utan att alls se den, men systemet har för det mesta blott använts som ett hjälpmedel för att komma så nära banan som möjligt.

Ytterligare förbättring av systemet kan uppnås genom användning av autopiloten. Lokalisator- och glidbanesignalerna får påverka en särskild mottagare, som omväxlande sänder justeringsimpulser till autopiloten, vilken då kan föra maskinen ända till landning på fältet. Piloten måste naturligtvis göra inställningar av pådraget och fälla ut landningsstället och flapsen, men behöver ej sköta rodrin.

SCS-51 kan även kombineras med en rundstrålände repeterfyr, som är placerad på visst avstånd från flygfältet. Det är då möjligt för piloten, att varje ögonblick bestämma avståndet till denna fyr, och han får på så sätt mera kontinuerliga upplysningar om avståndet till kontaktpunkten, än vad markeringsfyrarna lämnar.

Man kan förutse, att en standardisering av blindlandnings- och navigationssystem för det internationella civilflyget kommer att ske inom den närmaste tiden. Trots hård konkurrens med andra system, exempelvis sådana som bygga på ekoradioprincipen, kommer med all sannolikhet det här beskrivna systemet att spela en framträdande roll vid diskussionerna om vilket som bör ges företräde.



## En stridsflygare berättar

AV KAPTEN G. H. LÖNNBERG

2:a avsnittet

# KRIGSFÅNGE I ITALIEN

Stridsflygaren på ett opererande förband hade en relativt osäker framtid, speciellt under de första krigsåren. Under förutsättning att vi inte sattes in i depå tjänst bakom linjerna var utsikterna: invalid, krigsfånge eller stupad, vilka möjligheter dock aldrig diskuterades av någon. Alla hade trots det faktum att 30—60 flygplan saknades efter varje större operation den bestämda uppfattningen att något inte kunde hända honom — tills det en vacker dag hände.

Det känns skönt att ha lyckats landa ett sönderskjutet bombplan nattetid i ett sädesfält bland höga berg utan att skada någon av besättningen, men det är fruktansvärt otillfredsställande när det måste ske i fiendeland.

Femte dagen på morgonen måste vi trots den relativt lyckliga landningen bära den mycket medtagne radiotelegrafisten till en italiensk postering, som mottog oss med stor förtjusning. Den italienske officeren, som bar flera medaljer från italiensk-abessinska kriget, var trots sin mörka skepnad (möjligen var han från Somaliland i Östafrika) mycket artig och blev även teatralisk, när jag ceremoniellt överlämnade min revolver. Han bjöd mig in på ett glas »vin». Vätskan framställdes som jag snart såg, genom att vindruvorna lades i en balja och trampades på med svettiga fötter, men efter fem dagar utan vatten gav den oss i alla fall en smak av champagne.

Per telefon informerades högkvarteret om vår närvaro och några timmar senare anlände en bevakningsstyrka stor nog att ta ett helt kompani tillfånga, och på kvällen inkvarterades vi i ett ledigt rum i officersmännen vid Catania flygplats.

En tysk officer kom om några minuter in och tittade på oss för att strax försvinna igen och om en minut återvände med cigaretter och en flaska vin. Det var svårt att avgöra, så hungriga som vi var, om detta var artighet eller det gamla beprövade tricket att få oss att prata. Snart nog upptäckte vi dock att det verkligen var artighet.

Efter middagen ombads vi att för en timme ge vårt hedersord på att inte rymma och därefter gick vi ut på en promenad runt flygplatsen, där 16 stycken Ju 88:or gjordes startklara för en raid mot Malta. Officeren som eskorterade oss talade om att de efter en timme skulle tillbaka och att engelsmännen alltid kom kl 23, regelbundet som en klocka, och bombade dem.

Allt gick som beräknat med undantag av att tio Ju 88:or inte kom tillbaka, och att jag förlorade min mössa, när engelsmännen släppte sina »ägg». Den blåste nämligen av

mig av lufttrycket och kunde inte hiiftas i nattmörkret.

Nästa morgon gick färden vidare till Rom. Vi reste i två kupéer med tre vakter i varje och alla rullgardiner nerdragna så att vi, om vi rymde, i varje fall inte skulle ha något av militärt värde att berätta. Slutligen anlände vi till ett gammalt kloster utanför Rom, vilket officiellt kallades karantän. Personligen kan jag tänka mig minst ett dussin lämpligare namn.

»Middagen» hade tyvärr redan serverats, blev vi upplysta om, så den dagen »fingo vi intet». Vi visades till våra »rum» — en säng, en komod, fönster med järngaller och

en vakt utanför både detta och dörren. Jag bad om vatten för att tvätta mig men upplyste om att det var avstängt för dagen, men: »Domani mattina multo, signor». (I morgon bittida mycket, signor.) Den frasen hörde jag sedan dagligen i ett och ett halvt år, men aldrig förverkligades den. Så tände jag en cigarett och började leta efter skorpioner i det fallfärdiga murbruket men hittade bara fyra små stackare, långa som en tändstickslåda, vilka jag lade i ett tomt vattenglas, varefter jag låg och tittade på deras fight tills jag somnade.

### Den hårdsmälta kompassen

Plötsligt hördes oväsen ute i korridoren, dörren slängdes upp och in kom två officerare och två civilklädda gestapomän. Jag blev på tyska tillsagd att stiga upp och ta av alla kläder. Jag skulle undersökas. Jag lätsades inte förstå tyska men reste mig upp, och villiga händer klädde av mig. De undersökte varje söm av min skjorta och mina byxor, tog mina skor, min klocka, ring, penna, cigarettfodral o dyl. Jag förstod att de letade efter den s k rymningsutrustningen och speciellt miniatyrkompassen, men den låg i säkert förvar i min mage. Jag hade nämligen svält den, fått den tillbaka igen och svält den på nytt vid det laget. Hur många gånger jag spelade kompasslukare tills jag verkligen fick användning för den kommer jag verkligen inte ihåg.

Nästa morgon började förhören. De var omväxlande, tröttande, skrämmande och tråkiga, tills jag en dag, eller rättare sagt natt — det var nämligen kl 4 på morgonen —

I ett tidigare nummer berättade den svenskfödde kaptenen i Royal Air Force, Gustaf H. Lönnberg, om hur han måste nödlanda på Sicilien efter en raid och blev tillfångatagen. Vi fortsätter nu med en serie på ytterligare sex artiklar, i vilka kaptén Lönnberg ger en skildring av de äventyr som följde efter nödlandningen och tillfångatagandet.

blev väckt och tillsagd att klä på mig. På min fråga varför, fick jag det förbluffande svaret att jag skulle föras ut till klosterkapellet och få något slags sista smörjelse för att sedan skjutas i daggrynningen kl 6.

Jag lämnades i kapellet. Vakterna väntade utanför men körde då och då in huvudet för att se efter om jag var kvar — trots att cementväggarna var en halv meter tjocka och saknade fönster.

### Jäms med skägget

Tankar, känslor och sinnesstämningar växlade så snabbt under dessa två timmar att en relatering är omöjlig. Jag funderade i varje fall mest på flyktförsök och för det ändamålet måste jag få reda på var säkringen satt på en italiensk karbin och revolver, ty om jag fick tag i den ena eller andra låg möjligheten till framgång i snabbheten och i att följa sabotörtruppernas gyllene regel »skjut dig väg ut, men aldrig in».

Vid sextiden hämtades jag och fördes tillbaka till mitt »rum», där jag fick besök av en äldre, grånad major, som — det är jag än i dag fullt övertygad om — antingen genom ödet nyck eller på annat sätt fått kännedom om vad som pågick och stoppat det hela.

### Flyktförsök

Emellertid tillbringade jag 20 dagar i klostret med att ligga på rygg i sängen och titta i taket, äta en tallrik soppa två gånger om dagen och ruva på planer att rymma. Den tjugoförsta dagen, när jag togs ut för min sedvanliga eftermiddagspromenad på gården, klättrade jag över den cirka 3,5 meter höga muren. Jag hade dag efter dag beräknat och träningshoppat i mitt rum för att om möjligt lyckas.

De två soldater som eskorterade mig blev säkerligen mycket förvånade när jag i stället för att vända med dem och promenera tillbaka hastigt rusade mot muren och svängde mig över. De var nämligen alldeles för kortväxta för att ens försöka och måste därför springa en omväg. Jag hade räknat med att bli jagad, och jagad blev jag. Tre och en halv timme återstod till solnedgången, och om jag kunde springa mer eller mindre hela tiden fanns en möjlighet, men i närheten av en bro blev jag inringad.

Från den dagen skärptes vakthållningen och mina promenader var slut. Det återstod endast och allenast att ligga på rygg och titta i taket. Detta tvingade hjärnan in på smiddandet av nya planer. Frånvaron av allt vad toalettariktar hette — t o m vatten — gjorde även att man fick ett ganska vilt utseende och detta tycktes också inverka på möjligheten att kontrollera känslorna. Antingen blir man apatisk eller förbannad. Jag blev alltid det senare.

Femte dagens morgon befann jag mig på resande fot igen men inte tillsammans med min besättning. Jag fick inte ens säga adjö till dem. Transporten till stationen var helt enkelt löjlig, jag ensam med ett tjugotal småväxta vakter omkring mig. Men jag visste att i mina papper stod »percalus» (farlig) och att destinationen var Campo Concentramento 35, speciell camp för fallskärmsjägare, sabotörtrupper m fl av samma kaliber.

I arla morgonstunden 27 juni 1942 anlände jag till bestämmelseorten och det var sannerligen ingen glädjande syn som mötte mig.

(Forts.)



**INTERNATIONAL AERONAUTICAL EXHIBITION  
PARIS · NOVEMBER · 1946**

**STÅND 45**  
(GRAND NEF)

**ROLLS-ROYCE**

**FLYGMOTORER**

och

**KRAFTANLÄGGNINGAR**

för

**CIVILT TRANSPORTFLYG**

och

**MILITÄRFLYG**

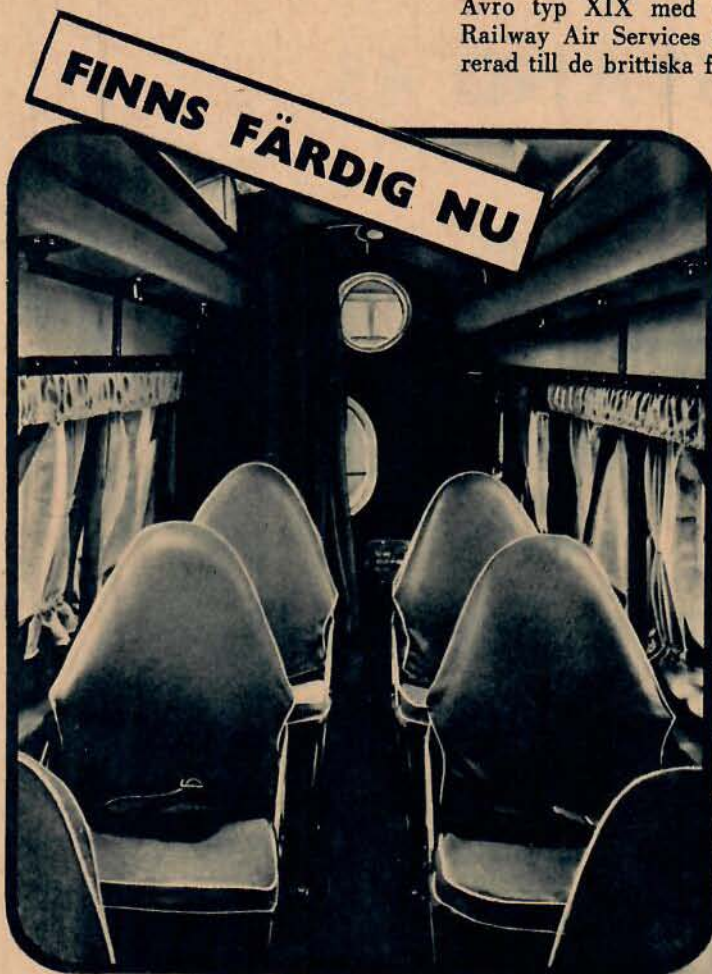
•

**ROLLS-ROYCE LTD · DERBY**  
LONDON OFFICE: CONDUIT STREET · W. I.



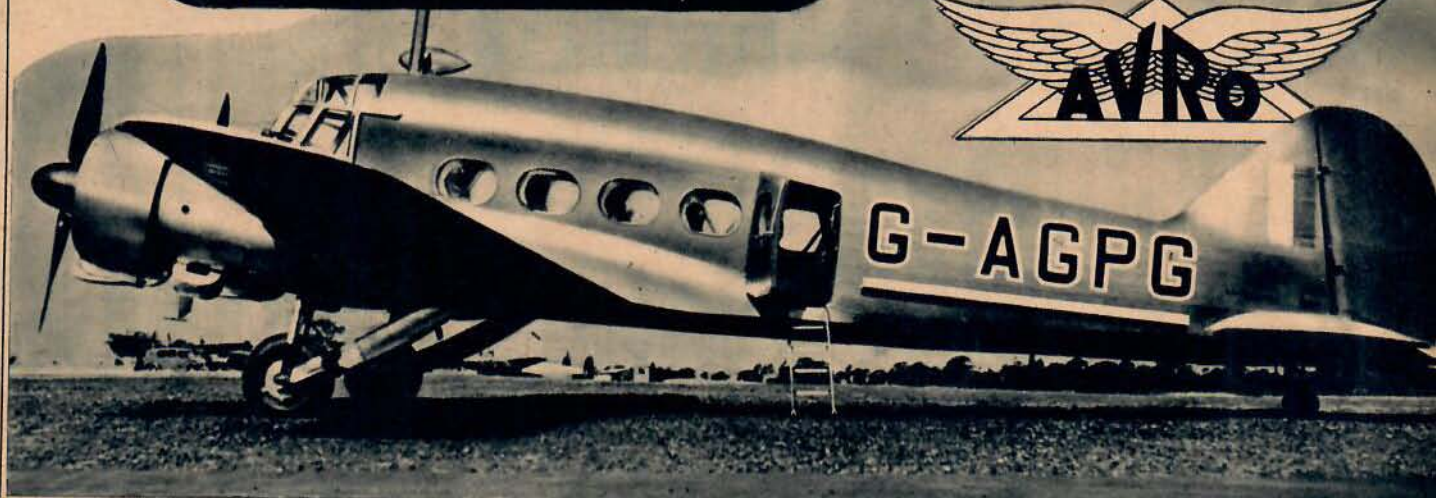
# Specialbyggd för charter- och lokaltrafik..

Avro typ XIX med vingar och stjärtparti i helmetall har utvalts av Railway Air Services för Storbritanniens lokala flyglinjer och är levererad till de brittiska flygattachéerna i tretton länder.



- Låga anskaffningskostnader
- Minimal underhållskostnad
- God driftsekonomi
- Exceptionell tillförlitlighet
- Marschhastighet 250 km/t
- Flygsträcka med 6 passagerare, toalett och radio 920 km
- Flygsträcka med 9 passagerare och radio 538 km
- Frakt- och bagagekapacitet 538 kg
- Modernt värme- och ventilationssystem, ljudisolering och belysning

## AVRO XIX



A. V. ROE & CO. LIMITED, MANCHESTER, ENGLAND (Branch of Hawker Siddeley Aircraft Co. Ltd.)



# LÄR ER FLYGA I FLYG

## LEKTION IXX a. NAVIGERINGSFLYGNING

Av Grels Næslund

Eleven har hittills flugit i flygplatsens närhet, emedan övningarna haft en sådan karaktär, att det inte varit nödvändigt att ge sig iväg från hemmafältet. Flygplanet är emellertid ett transportmedel och skall man kunna utnyttja det fullt, måste man behärska *navigeringsflygningen*.

I god tid innan man skall flyga till en annan flygplats eller ev göra en längre flygning och återvända till utgångspunkten, måste man vidta vissa *förberedelser*.

Helt naturligt skall flygplanet vara fulltankat. Vid planläggningen av flygningen bör man räkna med 20 % marginal. Detta innebär, att om ett flygplans längsta flygtid på normalt marschvarv är t ex 3 t 30 min får man inte flyga en route, som inklusive start och landning och med hänsyn tagen till rådande vindförhållanden beräknas ta mer än 2 t 48 min. Reservtiden 42 min innebär att man har en viss bränslemängd över för felnavigering, ändrade vindförhållanden, förlängning av routen på grund av dåligt väder m m.

Skall flygplanet vid framkomsten till målet ställas upp under bar himmel, bör man — som vi förut lärt oss — medta kapell, förankringsrep och förankringsspik.

Jag förutsätter att föraren själv kan sköta sitt flygplan i samband med påfyllning av bränsle och olja, varm- och uppkörning m m. Ett vanligt fel är att föraren inte känner till vilken olje- och bensinsort motorn skall ha. Ibland händer det att man helt enkelt inte kan få tag i rätt sort. Då måste man veta, om det bränsle, som finns på landningsplatsen, kan användas.

Flygplanets kompass måste vara *kompen-serad* och *devierad*. Kompensering innebär att man med hjälp av kompenseringssnålar försöker att ta bort den inverkan flygplanets metalldelar har på kompassnålen. I allmänhet kvarstår emellertid ett visst fel, som på marken uppmättes på olika gradtal 0°, 45°, 90° osv. hela kompassrosen runt. Felet varierar nämligen med den riktning flygplanet har. Det kvarstående felet kallas *deviation* ( $\delta$  fig 1) och denna skall i varje flygplan finnas angiven på en deviationstabell. Varje kompass har dessutom ett annat fel som man måste ta hänsyn till, nämligen *missvisningen* ( $m$  fig 1). Denna varierar på olika platser av jorden och ändrar sig något för varje år. Missvisningen är vinkeln mellan riktningen till den geografiska ( $N$  fig 1) och magnetiska nordpolen ( $N_m$  fig 1), dvs vinkeln mellan den geografiska och magnetiska meridianen. På våra kartor är nord-sydlinjerna geografiska meridianer.

Missvisningen i Sverige är inom området söder Östersund  $-5^\circ$  västlig i den västliga delen och minskar till  $2^\circ$  västlig i östra delen;

inom området norr Östersund  $-3^\circ$  västlig i den västra delen och minskar till  $2^\circ$  östlig i den östra delen. I denna del av landet finns alltså områden utan missvisning.

Västlig missvisning, som betecknas med  $-$ , avtar och östlig missvisning, som betecknas med  $+$ , tilltar  $0,16^\circ$  per år.

Det finns kartor där punkter med samma missvisning är sammanbundna med linjer, som kallas *isogoner*. På dessa kartor är även missvisningens årliga förändring angiven. Om man ser efter på en sådan karta, kan man lätt klara ut vilken missvisning man skall räkna med efter färdlinjen.

Man skiljer på olika slag av kursvinklar (fig 1):

*Rättvisande kursvinkel* ( $K$ ), som är vinkeln mellan geografiska meridianen och kurslinjen.

*Magnetisk kursvinkel* ( $K_M$ ), som är vinkeln mellan magnetiska meridianen och kurslinjen. Här har missvisningen kommit med.

*Kompasskursvinkeln* ( $K_K$ ), som är vinkeln mellan nord-sydlinjen genom kompassens nålsystem och kurslinjen (avläses på kompassens styrstreck). Här har både missvisning och deviation kommit med.

Vid uträkning av kompasskursvinkeln adderas västlig missvisning och deviation ( $-$ ) till rättvisande kursvinkeln medan östlig missvisning och deviation ( $+$ ) subtraheras från rättvisande kursvinkeln.

Ett exempel:

$$\begin{array}{ll} K = 95^\circ & K = 270^\circ \\ m = -5^\circ & m = -3^\circ \\ \delta = -2^\circ & \delta = +4^\circ \\ \hline K_K = 102^\circ & K_K = 269^\circ \end{array}$$

Som vi märkt måste flygplanet före en långflygning vara översett i många avseenden, men även föraren skall ha vidtagit vissa åtgärder med tanke på själva navigeringen.

I första rummet kommer *karta*. Den vanliga skalan på en flygkarta är 1:300 000, en skala som passar bra för vanliga sportflygplan. Routekartor, dvs kartor bestående av en c:a 30 cm bred remsa längs avsedd route, är inte lämpliga av det skälet att en påtvingad avvikning från färdlinjen vid dåligt väder kan föra flygplanet utanför kartan. Den som flyger kors och tvärs i landet skulle ju också behöva en mångfald routekartor. Nej, hela kartbladen bör medtagas, men för att de ej skall vara för skrymmande måste de vikas. Vikningen göres så att man under flygning, helst med en hand, kan få fram önskad del av kartan. S k dragspelsvikning är mycket lämplig.

En *transportör* hör också till utrustningen. Den består av en gradindelad celluloidskiva och användes vid mätning av vinklar, t ex färdvinkel, utritande av vindfallsvinkel m m.

En *passare* och *linjal* med millimeterskala är också nödvändiga.

Försedd med denna utrustning uppsöker man meteorologen på startplatsen eller ringer till närmaste meteorolog för att höra hur väderlekssituationen är, hur vädret beräknas bli på routen och vilken vindhastig-

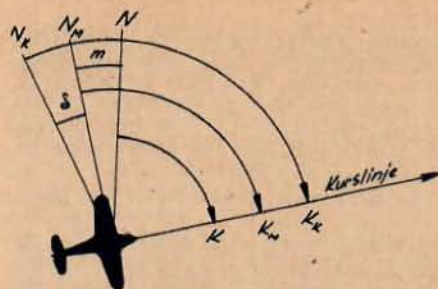
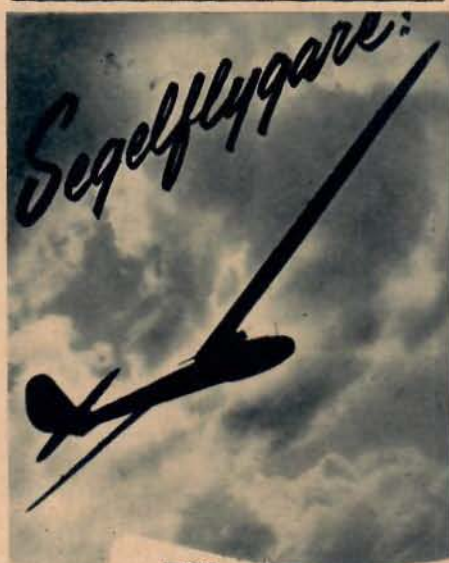


Fig 1. Sambandet mellan olika kursvinklar.

het och -riktning man skall räkna med på den flyghöjd man tänker gå. Visar det sig att vinden ger flygplanet den största färdhastigheten på t ex 1500 m höjd, väljer man naturligtvis denna höjd, om vädret i övrigt (molnhöjd  $m$ ) tillåter det. Vinden tilltar vanligen ju högre upp man kommer. I regel är det därför bäst att gå relativt lågt vid motvind och högt vid medvind, åtminstone då man flyger sportflygplan, vars motorer inte har förkompressor. Vindriktningen ändras också med höjden. Vanligen är den högervändande på höjd (gradtalet ökar). Under flygning kan man själv avgöra höjdvindens riktning bl a på molnskuggornas rörelseriktning utefter marken.

Vikten av att ta reda på väderlekssituationen kan inte nog påpekas. Man måste tyvärr erkänna, att i »gamla tider» flögs det ofta utan att den flygande personalen visste hur vädret skulle komma att utveckla sig. Det var ganska vanligt att man visste hur vädret var på olika platser för ett par timmar sedan och dessa observationer sattes också mycket noga ut i flygväderleksrap-



**Flyg-**  
försäkringen  
ordnas i



FÖRSÄKRINGS A. B.  
**FYLGIA**  
STOCKHOLM 7.



porterna. Numera fäster man större avseende vid situationen i stort, var olika frontsystem finns osv. Den flygande personalen vet m a o *varifrån* man kan vänta sig förbättring eller försämring och det är den saken, som är viktigast vid planläggning av en navigeringsflygning.

Vindriktning och vindhastighet har också mycket stor inverkan på planläggningen av navigeringsflygningen. Vi tänker oss att ett flygplan med en kurshastighet av 150 km/h och ett bensinförråd för 3 timmars flygning flyger i rak motvind av 50 km/h hastighet. Färdhastigheten blir då 100 km/h, dvs flygplanet kan flyga  $3 \times 100 = 300$  km. Går vi i stället i medvind blir färdhastigheten 200 km, dvs flygplanet kan flyga  $3 \times 200 = 600$  kilometer.

### Ett exempel

Vi tänker oss att vi skall flyga från A till B på 500 m höjd; sträckan, vilken kallas distans (D), är 10 cm = 30 km, eftersom skalan är 1:300 000. Vindriktning ( $B_v$ ) och vindhastighet ( $V_v$ ) på 500 m höjd är 90° resp 20 km/h. Flygplanets kurshastighet är 150 km/h. En hastig överslagsberäkning säger oss, att vi får 20 km/h motvind snett framifrån höger. Vår färdhastighet kommer alltså att minskas med något mindre än 20 km/h, dvs den blir omkr 130 km/h. Sträckan kommer följaktligen att ta ung

$\frac{60 \times 30}{130}$  min = 13,6 min, dvs omkr 14 min, tid för start och landning icke inräknad. Vindriktningen säger oss också, att vi måste hålla upp något emot vinden, m a o ta hänsyn till avdriften. Skulle vi inte göra detta utan hålla nosen emot B, bleve resultatet en s k hundkurva, dvs flygplanet flyger i en båge mot målet (den streckade linjen på fig 2). Storleken av upptagningen är beroende av vindens styrka och riktning. Ju kraftigare vinden är och ju mer den kommer från sidan desto större blir upptagningsvinkeln.

Vi har nu gjort några överslagsberäkningar, något som man för undvikande av stora misstag alltid skall göra även om man senare gör noggranna beräkningar. De senare utförs på följande sätt.

På kartan ritas färdlinjen A—B upp, lämpligen med röd färg. Färdvinkeln (F), dvs vinkeln mellan den geografiska meridianen och färdlinjen, blir 62° (uppmättes med transportör).

Vindens hastighet och riktning lägges ut från A åt det håll vinden blåser, i medvind alltså. Vinden blåste från 90°, dvs vindlinjen lägges ut i riktning 270°. Med en passare mäter man ut vindens väg under t ex 10 min, dvs  $\frac{10}{60} \times 20 = 3,33$  km. Tidsenheten

kan vara vilken som helst, men bör anpassas efter skalan och i varje fall icke överstiga den beräknade flygtiden. I detta fall är det lämpligt med 10 min. Ena benet av passaren sättes i A och med det andra mäter man av 3,33 km = 1,1 cm på kartan efter vindlinjen och kommer till C. Därefter mäter man med passaren flygplanets kurshastighet (marschhastighet) under 10 min, dvs  $\frac{10}{60} \times 150 = 25$  km. Med passarens ena ben i C sätter man av 25 km = 8,33 cm utefter färdlinjen och kommer då till D. Linjen C—D, kurslinjen, dras därefter upp.

Med hjälp av detta förfaringsätt har vi nu skapat den s k hastighetstriangeln, där A—D är färdhastigheten;

A—C är vindhastigheten och

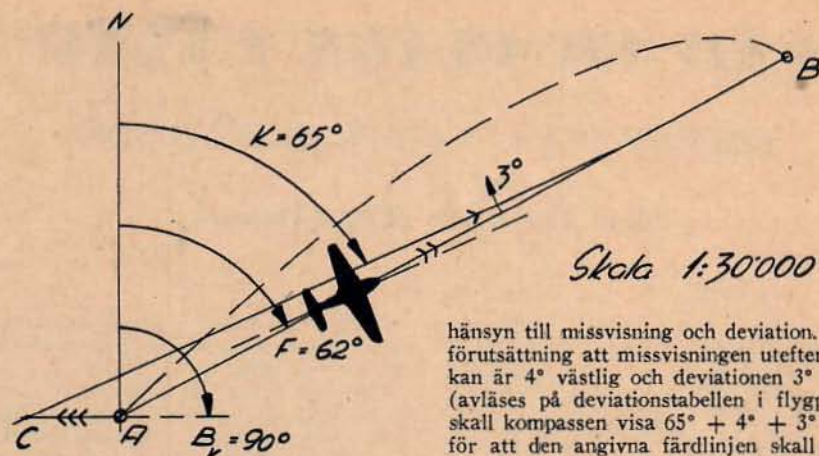


Fig 2.

C—D är kurshastigheten, alltsammans under 10 min.

Kurslinjen brukar betecknas med en pil, färdlinjen med två och vindlinjen med tre pilar. Observera att flygplanets längdriktning är parallell med kurslinjen (nosen pekar 3° åt höger i förhållande till målet).

Den rättvisande kursvinkeln (K) uppmättes till 65°. Skillnaden mellan den rättvisande kursvinkeln och färdvinkeln är  $65^\circ - 62^\circ = 3^\circ$ . Den rättvisande kursvinkeln anger den kurs flygplanet skall hålla för att följa färdlinjen, om man icke tar hänsyn till missvisning och deviation.

Hur lång tid tar nu hela sträckan A—B? Ja, sträckan A—D är 22,5 km och tar 10 min, dvs färdhastigheten är  $22,5 \times \frac{10}{60} = 135$  km/t. Med denna färdhastighet tar sträckan A—B, som är 30 km, 13,33 min, dvs omkr 14 min, vilket vår överslagsberäkning tidigare sade.

I detta räknexempel har vi inte tagit

hänsyn till missvisning och deviation. Under förutsättning att missvisningen utefter sträckan är 4° västlig och deviationen 3° västlig (avläses på deviationstabellen i flygplanet), skall kompassen visa  $65^\circ + 4^\circ + 3^\circ = 72^\circ$  för att den angivna färdlinjen skall hållas.

Nybörjaren gör klokt i att rita upp en tabell som i fig 3. De sex områdena gäller sex faktorer i hastighetstriangeln, områdena till vänster har med riktning att göra och områdena till höger med hastighet.

1	Rättvisande kurs	Kurahastighet 150 km/h
2	Färdvinkel 62°	Färdhastighet
3	Vindriktning 90°	Vindhastighet 20 km/h

Fig 3. Tabell för hastighetstriangeln.

I det föreliggande exemplet kan efter uträkningen de tomma rutorna ifyllas, dvs på kursen 65° (obs! utan hänsyn till missvisning och deviation) och på färdhastigheten 135 km/h.

(Forts i nästa nr.)

### RÄTTELSE

Till följd av ett tekniskt missöde råkade bilden av girindikatorn i föregående artikel bli felvänd. Den visade alltså en högersväng, fastän texten upplyste om att det skulle vara en vänstersväng. Vi ber om översende. Red.

## Elevens syn på FLYGUTBILDNINGEN

En gång tidigare har jag i samband med utbildningen försökt tala om vilken oerhört viktig roll vädret kommit att spela i flygelevens liv. Det bör tilläggas, att så snart det börjar lukta långflygning, så blir vädret en ännu viktigare faktor. Det är nästan obegripligt vilken skillnad det är att se på klimatet från marken och från luften.

Det allvarligaste är förstas molnhöjden. Det kan se så trevligt och inbjudande ut att stieka upp fastän trasiga regnmoln släpar sig fram under himlakupolen, men det blir så lagom trevligt när man flugit en stund och finner att »trasorna» blir allt mindre trasiga, att den beräknade minihöjden inte alls går att hålla och att det blir allt tjockare »för ut».

Låt mig ge ett gott råd åt alla grönölingar: gör en 180-graders sväng snarast möjligt och gå ner — helst på hemmafältet. Det blir mycket lugnare på det viset. Detta råd lär förresten även i hög grad kunna gälla för de »salta» gossarna. Dåligt väder är ingenting att leka med.

Sedan är det den där marginalen, som Grels Næslund talar om. Den är skön att ha. Jag hörde en s k »oförvägne» flygare, som gav sig i väg med ett plan och skulle hälsa på bekanta. Han räknade med att bensinen skulle räcka »gotts» både fram och tillbaka, men han glömde bort att ta hänsyn till a) att planet i verkligheten inte gjorde den marschfart som hastighetsmätaren visade, b) att det blev ordentlig motvind på hemfärden, och c) att den bälde piloten inte var absolut bergsäker på kartan och således flög en smula extra långt. Följden blev att bensinmätaren (det var en sådan där gammal hederlig en, en metallröd med en kork som flyter på soppan och sticker upp ur tanken rakt framför vindrutan) mot slutet av resan hann sjunka ner i botten. Den »oförvägne» blev allt blekare och träden allt mindre, och de sista kilometerna gick obekräftligt långsamt. Vid landningen på det kära hemmafältet gick motorn fortfarande, men vid en undersökning av bensinförrådet visade det sig att det skulle ha räckt för ungefär en (1) minuts flygning. Den suck som den »oförvägne» drog då, borde kunna höras både länge och långt. Han hade med andra ord tagit till för liten marginal — och det gör han inte om, det kan jag försäkra.

Att räkna ut kurser och vinklar och avdrift och allt det där kan synas mycket invecklat, men det går faktiskt att lära sig rätt bra, om man bara ger sig en smula tid att fundera. Ta en karta, transportör, linjal och en passare och laborera hemma med olika sträckor, vindriktningar och -hastigheter, olika flygplantyper och marschhastigheter, och använd Grels Næslunds exempel i denna lektion som föredöme, så skall ni se att det hela mycket snart klarnar. Det ser faktiskt mycket svårare ut än det är. Men glöm som sagt inte marginalen...

Ikarus.



## Flygets dag i Sovjetunionen

I Nyheter från Sovjetunionen läser vi:

I huvudstaden firades Flygets Dag under högtidliga och glada former. Stora folkfester ägde rum i parkerna. Det vinklade av folk i alléerna och vid friluftsscenerna i Centralparken för kultur och vila. Under hela dagen spelade olika orkestrar i parken. Alla attraktioner var i full gång. På friluftsscenerna uppträdde artister från moskvateatrarna och talrika amatöresembler. Kända flygare berättade minnen från fronten och besvarade allmänhetens frågor om flyget. Skaldar läste dikter om flygarna.

Tiatusentals moskvabor tillbringade helgdagen i Sokolniki, Izmailovo och andra parker i huvudstaden. Här fick de också tillfälle att träffa berömda flygare och höra föreläsningar om flyget. I »barnstaden» i Sokolniki ägde en modellflygtävling rum.

På kvällen företedde Moskvas gator, torg, boulevarder och kajer en sällsam anblick. Så snart skymningen hade sänkt sig över staden strömmade hundratusentals människor ut på gatorna för att njuta av den storslagna saluten till äminnelse av Flygets Dag. På slaget klockan 22 dånade den första artillerisalvan och tusentals raketer sköt upp mot den svarta himlen, där de blossade upp i girlander av alla regnbågens färger. Samtidigt spred massor av strålkastare sina ljusknippen över stadens centrum. Moskva hyllade flygstridskrafternas personal och flygindustrins arbetare för deras oförgätliga insatser i det stora fosterländska kriget.

Så långt vår ärade kollega. Man tycker sig höra en återklang från 1930-talet, då liknande paradfester hörde till dagordningen, om ock i ett annat land.

### VAD VET NI OM FLYG?

1. Under vilket annat namn har det ryska markstridsplanet IL-2 blivit berömt?
2. Vilken fabrik tillverkar trafikflygplanet York?
3. Vad heter Frankrikes motsvarighet till vårt svenska ABA?
4. Vilket flygbolag introducerade den s k Clippern i Atlantrafik?
5. Vad heter Allebergs motsvarighet i Finland?
6. Vad är Aeroflot?
7. Vilket land började med reguljär flygtrafik över Atlanten?
8. Vilken amerikansk general är förknippad med »30 sekunder över Tokios»?
9. Hur många flygtimmar fordras för att få s k A2-certifikat i Sverige?
10. Hur många flygplan omfattar en svensk flygande division?

S V A R:  
 1 Stormovik  
 2 Den engelska Avro-fabrikten (A. V. Roe & Co Ltd).  
 3 Air France.  
 4 Pan American World Airways.  
 5 Jämför!  
 6 Det största sovjetryska flygbolaget.  
 7 Tyskland (Lufthansa).  
 8 General »Jimmy» Doolittle.  
 9 25 timmar.  
 10 Åtta å nio flygplan.

## Förbered Dig för framtidssyrket

Läs flygteknik  
hos HERMODS



Flygmeknikern har ett ansvarsfullt och intressant arbete. Det är han, som förbereder flygplanet för flygning och utför de dagliga tillsynsarbetena efter flygningarna. Dessa mekaniker måste kunna sköta både flygplanet och dess motorer samt olika specialanläggningar. Mekanikerna måste därför vara specialutbildade.

De bästa bland flygmeknikerna utses till chefsmekaniker, flygmaskinister och startförmän. Bland dessa utses i sin tur ofta flygplanmästare och startmästare. En gedigen teoretisk utbildning är nödvändig för den mekaniker, som vill avancera.

Hermods har kurser för flygmekaniker och flygmontörer. Skriv till Hermods efter prospektet **TEKNISK UTBILDNING**. Du får det omgående, och i det finner Du allt Du behöver veta.

## HERMODS

..... skolan  
 ..... för energiskt  
 ..... folk



**HERMODS**  
Slottsgatan 8 A, Malmö

Sänd mig prospektet Teknisk Utbildning med utförliga upplysningar om Edra flygtekniska kurser.

..... Namn

..... Bostad

..... Postadress Flyg 19/9



# I LUFT-GROPEN

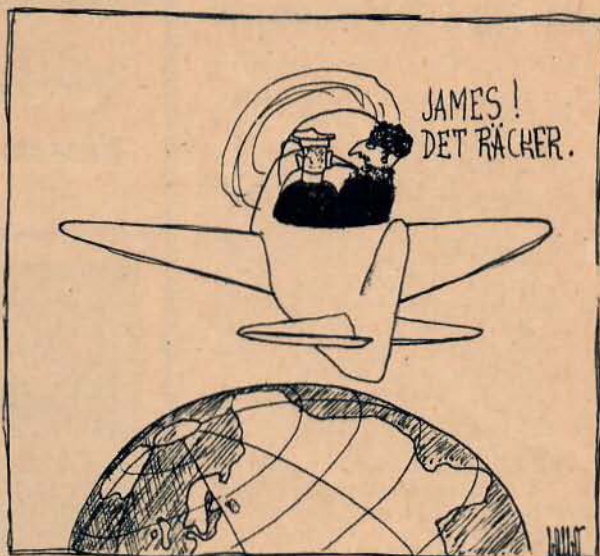
Från Holland berättas följande solskenshistoria, vars sanningshalt lär kunna garanteras. Holland var länge helt utan något tvåsitsigt segelflygplan och då klubbarna var fattiga kunde man heller inte skaffa något. Till sist inköptes trots allt en Kranich — av en privatperson. Det är ju i och för sig intet anmärkningsvärt att en man som är road av segelflygning och har de nödvändiga slantarna köper ett segelflygplan, men i så fall brukar det röra sig om välbärgade unga män som verkligen vill gå in för sporten och slippa att trängas om flygplanen i klubbarna.

Entusiasten i det här fallet fyllde däremot ingen av de ovan nämnda kvalifikationerna — köparen var en sjuttioårig excentrisk miljonär, som aldrig suttit i ett flygplan förut och inte kunde flyga en meter om det så gällde livet. Därför anställde han också en pilot som var välföraren i den sortens flygning.

Varje veckända kunde man sedan se den gamle herrn sätta på sig fallskärmen utanpå sin svarta paletå, sätta den svarta felbhatten tillrätta och äntra sin

Kranich för att med »chauffören» vid styret bogseras upp till lämplig, inte för stor, höjd och segla iväg över det holländska landet. Där satt han med glasögonen på näsan och njöt i lugn och ro av den charmanta utsikten. När han fått nog för dagen fick piloten order om att nedstigning borde företagas, varpå ekipaget landade på ett lämpligt gärde och den gamle farbrodern blev hämtad i sin fina bil medan piloten fick se till att flygplanet kom tillbaka till startplatsen.

Så gick flygningarna som ett urverk varje sommarhalvår då vädret var tjänligt, och ekipaget blev så småningom så välkänt över hela Holland att folk hurrade när det visade sig. Till slut blev den gamle mannen alltför gammal för att kunna utöva denna originella form av segelflygsport och beslöt att sälja flygplanet till Hollands Aero-klubb. Dock inflickades i köpekontraktet en viktig klausul; säljaren förbehöll sig rätten att för sina barns, barnbarns, barnbarnsbarns, mågars och nevöers räkning erhålla trettio fria starter om året för att de skulle kunna berätta för honom hur det såg ut ovanför Hollands gröna



ängar när han själv var tvungen att hålla sig på marken.

Si — det var den verkliga segelflygaren!



För att fortsätta och tala om rikt folk, så var det en ung man som i flygets barndom reste till Frankrike med sin rike pappas pengar och välsignelse för att lära sig flyga. Framstegen i aviatöryrket var inte särskilt påtagliga, men däremot tycktes vår unge vän ha speciella utförsågor när det gällde att göra slut på pappans pengar. För att erhålla dem fordrades emellertid fullgoda argument. Vid

ett tillfälle användes följande: Ett telegram anlände till pappan från sonen i vilket det kort och gott hette: »Har tappat skevroderbromsen stop skicka snarast 2 000 kr för inköp av en ny». Pappan insåg ögonblickligen hur ovärdigt det måste vara en blivande flygare att drälla omkring utan skevroderbroms, varför 2 000 kalla omedelboms kablades till Paris.



Häromdagen skulle en elev i en svensk motorflygskola fara ut på sin första orienteringsflygning och efterhörde av denna anledning möjligheterna att få låna en karta. Färden skulle ställas till en ort i Närke. En av mekarna på stället — utrustad med en sällsam humor — förklarade då att karta strängt taget var onödig. »Du hör på dialekten var du befinner dig», sa han...

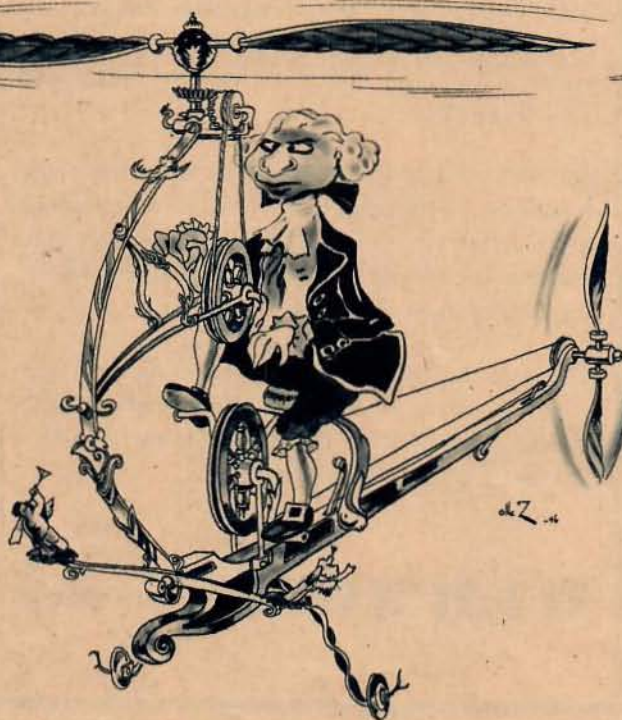


I förrgår träffade jag en flygare som påstod sig ha väldigt svårt att bedöma höjd. Vänlig som jag är gav jag honom det rådet att han skulle prova med ett nyplöjt gärde i närheten. Planera från stor höjd mot detta gärde, sa jag. När du börjar urskilja fårorna tydligt har du ungefär tvåhundra meter. Han gjorde som jag sa. Dagen efter var han mycket ledsen i ansiktet. Planet hade mist flygförmågan till följd av litet för häftig kontakt med just det av mig rekommenderade gärdet. Saken var den, att när min vän gjorde planeten, hade någon illvillig lantbrukare varit framme och pinnharvat hela gärdet... Sens moral: lita aldrig på lantbrukare. Ena dagen plöjer dom, den andra harvar dom.

Kusin Konrad.

## ROKOKO-HELIKOPTER

Olle Zackrisson, som torde ha gjort sitt namn odödligt bl a genom konstruktionen av trampflygplanet som var införd i FLYG nr 16 och 17, forskar oförtrutet i de gamla skrifterna och har här gjort en rekonstruktion av en helikopter från den allra kurvigaste rokokostilen. Vi fäster oss speciellt vid det sirligt utformade landstället och pilotens prydliga kräs, som borde vara något för moderna piloter att efterlikna i och för utrotande av den alltmera tilltagande tråkigheten på landsbygden.





# EFFEKTFULLT

**EFFEKTFULLT** — något om de hög-värdiga flygmotorbränslena — är namnet på en trevlig liten broschyr som *Intava* givit ut helt nyligen. I populär form (men utan sakliga avsteg, som det sägs i förordet) belyses bränsleproblemet och dess sammanhang med motorns uppförande i olika situationer. Ett urval bland rubrikerna ger belägg för att det är en läsvärd liten bok: *Flygmotorn och oktantalet. Hur uppstår knäckning? Cylindertemperaturen. Blandningsförhållandet...*

Broschyren är som sagt högst populärt upplagd, och man behöver inte nödvändigtvis vara flygare för att ha både nytta och nöje av den. Inte minst de skojfriska teckningarna bidrar till att lätta upp det i och för sig högst allvarliga innehållet.



Fel metod — för stark blytillsats kan skada motorn... lyder texten till den här bilden som ingår i ett kapitel om bl a blytetraetyl.



Håll reda på instrumenten...

## SAAB 1001

gör 1050 km/t.

Vid en presskonferens som flygvapenchefen generallöjtnant B. G. Nordenskiöld nyligen hållit med anledning av flygvapenhaverierna, omtalade han att Svenska Aeroplan AB (Saab) i Linköping f n arbetar med ett reaktionsdrivet flygplan som beräknas få en maxhastighet på inte mindre än 1050 km/t. Några ytterligare uppgifter om detta plan lämnades inte. Dagspressen har talat om att det här rör sig om en flygande vinge, men detta torde inte vara fallet. Vid sidan av Saab 1001 (fabr-beteckn) arbetar ju Saab som bekant med en reaktionsdriven upplaga av det stjärtbomförsedda propellerdrivna jaktplanet J 21. Detta nya flygplan (se preliminär skiss i FLYG nr 11/46) betecknades i början J 21R men typen har nu döpts om och fått beteckningen J 29. J 29 antas ligga i ungefär samma hastighetsklass som J 28 Vampire.

## Sverige — ett lyckligt lottat land



**ÅHLÉN & HOLM A-B., STOCKHOLM 20**

Sedan år 1899 ett företag i fri tävlan inom handeln  
— med ansvar inför kunden

Vi svenskar lever i ett lyckligt lottat land. Det är i dagens Europa i själva verket få nationer förunnat att nå upp till Sveriges levnadsstandard. Verkningarna av det oerhört försvårade handelsutbytet mellan länderna kan självfallet ej vårt land undgå. Därför ligger det ett intensivt arbete bakom att få fram största möjliga varukvantiteter till fördelaktigaste priser och kvalitéer. Som kund kan ni räkna med att vi göra vårt allra bästa för att säkra en god varutillförsel. Därför lönar det sig att köpa per postorder från



# KUNGL. SVENSKA AEROKLUBBEN

kungör härmed nedanstående arvodesbefattning till ansökan ledig.

## Assistent till Chefsinstruktören för segelflyget

Årligt arvode kr. 6.000.—.

**Fordringar:** Sökanden skall vara innehavare av giltigt segelflygcertifikat samt vara god segelflygare, helst segelflyginstruktör, besitta goda insikter om segelflygmateriel, vana vid rutinarbete samt ha god stilistisk förmåga.

Befattningen är avsedd att tillträdas den 1/11 1946. Ansökan åtföljd av fullständig meritförteckning jämte intyg till styrkande av kompetens skall vara ingiven till KSAK:s generalsekretariat, Malmskillnadsgatan 27, Stockholm, senast den 1/10 1946.

Generalsekreteraren.

**DUBILIER** (CONDENSERS) För sändare och mottagare.

Glimmer, Keramiska, Olja och papper

Generalagent: **ULRICH SALCHOW, STOCKHOLM**  
Kungsgatan 33 Telefon 10 77 84



## RYSKA FLYGDAGEN

Forts. fr. sid. 16.

tikala starter och landningar, planet stod stilla i luften, flög baklänges, åt sidorna osv. Det lär vara avsett både för civilt och militärt bruk.

Den andra avdelningen i uppvisningsprogrammet ägnades så gott som helt jaktflyget och blev en ganska långsträckt flygacrobatik med många upprepningar. Ett särskilt vackert nummer utgjorde en tregrupp La 7, som utförde avancerad flygning i V-formering — bl a dubbel långsam roll i stigning. I ett annat nummer visade en ensam La 7 prov på sin stärförmåga genom att efter dykning göra halv looping och sedan stigning i ryggläge, därefter  $\frac{1}{2}$  långsam roll och slutligen halv looping med topproll som avslutning.

Ett publikfrämjande nummer utgjordes av luftstrid mellan tyska och ryska plan. Två Me 410 eskorterade av fyra Focke Wulf FW 190, samtliga med tyska nationalitetsbeteckningar, flög in över fältet samtidigt som ett antal ryska jaktplan anföll. Striden gick sedan i cirkel runt flygfältet och slutade givetvis med katastrof för det tyska förbandet, vilket markerades av de hakkorsmärkta planen genom rökutveckling och dykning till lägsta höjd bortom de närmaste omgivningarna. I samband med detta utfördes också ett fallskärmshopp för att ge det hela verkligskaraktär.

Den militära avdelningen avslutades av en synnerligen intressant flygplanavalkad av de sista ryska tjänsteflygplanerna och de nyaste prototyperna. Det började med förflygning av 20 9-divisioner — fyra divisioner av vardera Tu 2, serien Pe 2-4, Il 10, Jak 3 (med luftkyld motor) samt La 7. De båda först nämnda typerna är tvåmotoriga bombplan, den tredje typen enmotorigt attackplan och de två sista typerna enmotoriga jaktplan. Därefter följde en tregrupp av det senaste fyrmotoriga bombplanet Pe 8, som är ryssarnas motsvarighet till flygande fästningen, samt uppvisning av fem helt nya och hitintills okända prototyper.

Den första var ett av Iljusjin konstruerat trafikflygplan med beteckningen Il 12, (se även sid 15 i detta nr) som var tvåmotorigt

och av något större storleksordning än DC 3. Det är tydligen detta plan som skall byggas för de kortare och medellånga linjerna under femårsplanen 1946—50, vilken som bekant bl a innesluter en kraftig utveckling av trafikflyget.

Nästa typ var en Jak 3 — jaktplan sålunda — med hjälpakroter under vingarna för att piloten momentant skall kunna åstadkomma hastighetsökning under luftstrid eller också kortare startsträcka. Därefter följde ett högst egendomligt flygplan med kombinerad kolvmotor-propeller-drift och raketdrift. Motor och propeller satt fram till på konventionellt sätt, men i bakre delen av flygkroppen — som var åtskilligt »knubbig» — fanns ett inbyggt raketaggregat. Det sistnämnda använ-



Bratusjkins helikopter, »Omega».

des uppenbarligen för att vid behov åstadkomma höga hastigheter.

Slutligen följde uppvisningen av två prototyper reaktionsplan — förmodligen avsett som uppvisningens toppunkt ur teknisk synvinkel. Planet var påfallande små, den aerodynamiska utformningen var påfallande »läcker», hastigheten enorm (ungefär = Vampire), de hade ett reaktionsaggregat och utblåsning var anordnad under flygkroppens bakre del. Konstruktionen föreföll vara rent rysk, ty någon likhet med de amerikanska, brittiska och tyska konstruktionerna kunde inte spåras.

Därefter var tiden inne för tredje avdelningen i uppvisningsprogrammet, det ur pu-

blisksynpunkt mest sensationella — fallskärmshopp. Programmet inleddes här med ett normalt hopp ur ett skolflygplan, utfört av en militärläkare av överstes grad. Han angavs i högtalaren göra sitt 186:e hopp. Därefter följde ett hopp från ett flygplan i sväng, ett från ett flygplan i ryggläge samt hopp från ett flygplan som gjorde looping. Efter detta kom en femgrupp i V-formering in över flygplatsen, en man hoppade ur varje plan exakt samtidigt, kropparna föll c:a 400 meter, varefter fallskärmarna öppnade sig — även detta med exakt samtidighet. Numret var sålunda en uppvisning i hopp med fördröjd utlösning. Det kan tilläggas, att en av hopparna var från Osoaviachim och endast 15 år gammal. Sedan följde flyguppvisningens eleganta avslutning med landsättning av 200 man fallskärmstrupper från 12 transportplan av typen Li 2. Forneringen var tät och ut-hoppen skedde oerhört tätt, vilket resulterade i landning omedelbart framför åskådarna på en förvånansvärt liten yta — uppskattningsvis 300 ggr 200 meter. För att höja uppvisningseffekten var fallskärmarna färgade i grella färger, och när solen samtidigt behagade titta fram blev det hela vad man avsett — ett enastående färgskådespel.

Det kan berättas mycket mer om ryskt flyg av 1 dag, men detta må vara nog. Återresan från Moskva ordnade jag så att det blev ett uppehåll i Leningrad, där det fanns mycket av intresse rörande återuppbyggnad och restaurering men som knappast är av intresse för den som inte känner till staden. Däremot kan det vara på sin plats att notera vad som försiggår ett stycke söder om staden. Där är man nämligen i färd med att bygga Sovjetunionens första kommersiella storflygplats, vilket i och för sig är ett jättearbete med tanke på den låglänta terrängens sankhet. Detta bygge ingår som en av punkterna i femårsplanen rörande flygplatsernas utbyggnad, vilken rör sig inom det kommersiella såväl som det militära området och som geografiskt sträcker sig från Östersjön till Fjärran Östern. Det sista ordet som ringer i öronen, när man lämnar Sovjetunionens territorium, är »pjältjätka» — den med enorm propagandaförstärkning femårsplanen — och som avslutning kan jag utan tvekan våga påståendet, att ryskt flyg av alla sorter befinner sig i en kraftig utveckling i den nya femårsplanens regi.

# flygplan säljes



SKANDINAVISKA AERO AB



2 st. Caudron Simoun med 240 hk Renault-motorer, 2 reservmotorer och ett stort antal delar. Planet äro 4-sitsiga och genom sin snabbhet (230 km./tim.) lämpliga som privat- och firmaplan.



1 st. Waco med fabriksny motor, (gångtid 250 tim.) 2 extra motorer, 2 par flottörer, 1 par skidor och reservdelar. Planet är 4-sitsigt och synnerligen lämpligt för svenska förhållanden. Nyligen grundöversett.



1 st. RWD 13 jämte en reservmotor, 3-sitsigt privat- och skol-flygplan med utmärkta flygekenskaper.

Dessutom säljes div. övrigt flygmateriel; 1 st. Cirrus Minor 92 hk., 1 st. Walter Micron 60 hk., 1 st. Flottorp-propeller, 1 st. Motorprovbock för mindre motorer.

U. K.-radiostationer, mikrofoner, hörtelefoner och strupmikrofoner.

Förfrågningar och anbud skriftligen till SAA:s huvudkontor Mästernsamuelsgatan 18, Stockholm. Tel.: 23 50 80.



# SMA

## "NYPREMIÄR" FÖR MOTORMODELLER

Inte mindre än 114 modellflygare med sammanlagt 203 modeller hade infunnit sig på Barkarby flygfält då svenska mästerskapstävlingarna i modellflyg, de nionde i ordningen, den 25 augusti kl. 9.30 började. Vädret var det bästa tänkbara, solskin och relativt svag termik samt åtminstone i början av tävlingen ganska lugnt.

Trots det stora deltagarantalet fungerade organisationen perfekt, ja t. o. m. så perfekt att man tyckte det hela verkade stundom litet enformigt, då det vanliga bråket och »slagsmålen» helt lyste med sin frånvaro. Vingarna med »Pappa Stark» i spetsen skötte arrangemangen charmant, men vi får inte heller glömma flottiljchefen vid Svea Flygflottilj, som dels gett klubben tillstånd att hålla till på fältet och dels upplåtit lokaler för inkvartering av de 70 deltagare som kom från landsorten.

Gunnar Persson, Malmö, inledde tävlingsstarterna och ställde genast till med en bättre sensation med att göra en flygning på över 26 min. Det gick dock inte lika bra i fortsättningen, och efter två betydligt sämre starter och på grund av 6-minutersbegränsningen fick vår 14-årige nordiske mästare nöja sig med andra plats i klass S2

efter Lennart Olsson, Bjuv. I S1 blev det inga sensationella tider, och endast en man, segraren Curt Olof Svensson, hade en genomsnittstid på över 3 min.

I gummimotorklasserna hade Vingarna föresatt sig att beröva Karl-Erik Landegren hans fleråriga hegemoni i G1 och G2 men det visade sig åter att gammal är i alla fall äldst. Endast i klass G1 fick han stryka på foten för Ake Larsson »Postis» och hamnade på andra plats, men i G2 tog han titeln — i vanlig ordning. För övrigt kan man nästan kalla denna tävling för »nypremiär» för gummimotormodeller, ty tänker man på deltagarantalet var den ju den första verkliga gummimotörtävlingen efter kriget.

Även anslutningen till F-klassen var den största hittills, och det var säkert en och annan som gick och väntade att det gamla rekordet skulle ramla. Därav blev dock intet, kanske främst på grund av att de flesta deltagarna ännu inte hunnit sätta sig in i en dieselmotors alla finesser. I F-klassen segrade Sigurd Boberg, Västerås, med en strömlinjeformad och elegant modell med baldakin.

Salle.



Vingarnas lag I segrade i lagtävlingen och fick därmed FLYGS och NORDISKT MODELFLYGS eleganta hederspris. I cirkeln ses segerherrarna fr v Rune Andersson, Sune Stark och Ake Larsson »Postis». Den 14-årige nordiske mästaren Gunnar Persson var klar favorit i klass S2 men kom, trots att han gjorde tävlingens bästa tid, »bara» på andra plats. — På bilden ovan får han assistens av 1:e instruktören vid en tävlingsstart.

Anslutningen till motorklasserna var oväntat stor men trots det idealiska vädret blev resultatet inte vad man kanske väntat sig. På bilden t v ses Sune Stark sladda gummimotorn på sin G2:a och t h demonstrerar herrarna Boberg, far och son, sina motormodeller.



### RESULTAT:

**S 1:** 1) Curt Olof Svensson, Halmstads FK, 3.18,0. 2) Torsten Hakansson, Jönköpings FK, 2.56,1. 3) Jens Svensson, Eskilstuna FK, 2.55,0. 4) Karl-Erik Carlsson, Cumulus, Sthlm, 2.40,3.

**S 2:** 1) Lennart Olsson, Bjuvs MFK, 3.38,4. 2) Gunnar Persson, Aeroklubben i Malmö, 3.29,0. 3) Kurt Börje Sandberg, Borås FK, 3.13,0. 4) Curt Olof Svensson, Halmstads FK, 3.08,4.

**G 1:** 1) Ake Larsson, Vingarna, Sthlm, 3.00,5. 2) Karl-Erik Landegren, Västerås FK, 2.35,5. 3) Sigurd Boberg, Västerås FK, 2.33,5. 4) Olof Höglund, Stora Skedvi FK, 2.19,8.

**G 2:** 1) Karl-Erik Landegren, Västerås FK, 4.35,4. 2) Sune Stark, Vingarna, Sthlm, 2.30,8. 3) Lennart Larsson, Västerås FK, 2.26,5. 4) Ake Roggentin, Vingarna, Sthlm, 1.39,6.

**F:** 1) Sigurd Boberg, Västerås FK, 3.19,7. 2) Börje Börjesson, Aeroklubben i Göteborg, 2.22,2. 3) Edvin Björklin, Bollnäs MFK, 2.17,5. 4) Bo Boberg, Västerås FK, 2.08,3.

**Lagtävling:** 1) Vingarna, lag I, Sthlm, 7.58,3. 2) Västerås Flygklubb, 7.43,9. 3) Cumulus, Sthlm, 6.24,1.



## Göteborg

GYNNA och  
REKOMMENDERA

### Arnolds Konditori

DROTTNINGGAT. 29 Tel. 17 63 62



Allt för bilen!

### AB DAHLBERGS MASKINAFFÄR GÖTEBORG

KASERNTORGET 9  
Tel.: (växel) 17 06 20

### 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  
GÖTEBORG

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

## Kalmar

### Hembrödsbageriet

Larmgatan 30 - Kalmar

Köp av vårt erkänt goda bröd!

Alltid färskva varor

Rekommenderas

### Edvin Gustavssons Bageri

Capellavägen 5 - Tel. 28 02

Rekommenderas

Specialité: GOTT MATBRÖD

### 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

## Linköping

### Willfors Konditori

Storgatan 28 - Linköping  
Tel. 201 21, 211 24

Konditoriet där man trivs

Beställningar å tårter, efterrätter m. m.  
utföres till största belåtenhet.

### Tannefors Glasmästeri- & Ramaffär

D. MYHRINDER  
Nya Tanneforsvägen 72 (Posthuset)  
Telefon 253 75

GLAS - RAMAR - TAVLOR - SPEGLAR  
m. m.  
OLJEMÅLNINGAR

### Martin Ängquist A/B

FÄRGERI & KEMISK TVÄTT

Storgatan 34, Linköping

Telefon 220 47

### Mjök- och Brödaffären

FÖRENINGSGATAN 15

Rekommenderas

Tel. 223 51 Linköping Anna Ax.

## Malmö

### FLORINS

JÄRN-, VERKTYGS- OCH  
BOSÄTTNINGSAFFÄR

Södergatan 7 MALMÖ  
Tel. Linjeväjlare: 207 66, 179 44, 158 55  
Bostaden 524 88

Rekommenderas

BYGGMÄSTARE

### Otto Ellerström

MALMÖ Tel. 28 130

## Norrköping

FLYGARENS tvätbekymmer löses enk-  
last om han RINGER 241 51

### Kneippbadens Ångvätt

Strandvägen 28 Norrköping  
utför nämligen all HERRTVÄTT först-  
klassigt, snabbt och billigt.

### Östra Cykelaffären

HELGE LINDQVIST

Hospitalsgatan 44 - Telefon 231 09

Försäljer: HERMES, GRIPEN, BRICENT  
Delar och tillbehör - Sportartiklar  
Reparationer

### IVAR LÖWGRENS EFTR.

(Johansson och Lindskog)

N. Rådstugatan 16 - Tel. 249 10  
NORRKÖPING

Platsens största sortering av  
VARTA ACKUMULATORER o.  
PERTRIX TORRBATTERIER  
Laddningsstation och Billelektrisk service

### NORRKÖPINGS GUMMIVERKSTAD

Inneh. Axel Carlsson

Gamla Rådstugugatan 21

Tel. 254 94 - Bost. 270 73

REGUMMERINGAR & REPARATIONER  
Fullständig RING-SERVICE

### GUMMICENTRALEN

Stålmansvägen 22-26. Tel. 268 30, bost. 300 29

REKOMMENDERAS

för noggrant utförande av alla slags

REPARATIONER

### SÖDRA HÄMNENS Mek. Verkstad

Södra Strandgatan 6 - Telefon 219 62

SMEDJA

GROVPLÅTSLAGERI-  
och MASKINVERKSTAD

### G.A.ANDERSSONS

MEK. VERKSTAD

Hantverkaregatan 7 - Norrköping  
Telefon 239 43

Tillverkare av höj-, sänk- och vridbara  
kontors- och fabriksstolen »STARK»  
i fyra modeller

EDERT DAGLIGA BRÖD  
erhålls Färskt och Gott i

### Hötorgets Fin- & Hembageri

Inneh. G. SVENSSON

S:a Kyrkogat. 46, Tel. 246 53, Norrköping

Beställningar emottagas



## Sundsvall

### Georgs Bageri & Konditori

rekommenderar  
sina förstklassiga tillverkningar  
Huvudaffären: Trädgårdsgatan 31  
NORRKÖPING — Telef. 251 94, 288 05  
Filialer: Värmlandsg. 59, Tel. 246 04  
Repslagareg. 19, Tel. 206 89

### H. HULTINS Charkuteriaffär

Saluhallen - Sundsvall - Telefon 26 39

ALLTID FÄRSKA  
CHARKUTERIVAROR  
Rekommenderas

### BLOMQUIST BILVERKSTAD

Norra Stationsgatan 17 B  
Telefon 33 90 95

### HOLMSTRÖM & JOHANSSON A.-B.

NORRKÖPING

Gåla Rådstugugatan 18-20, Central  
HEMINREDNINGSAFFÄR  
I MÖBLER, MATTOR, GÄRDINER,  
SÄNGKLÄDER m. m.  
Telefon 254 14 - 254 24

## Stockholm

• ALLA SLAGS

### Snickeri- och Tapetserarearbeten

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

E. A. ERIKSSON

Sibyllegatan 10 - Telefon 61 26 14

## Stockholms närhet

### DAHLSTRÖMS LIVSMEDEL

erbjuder Eder förstklassiga varor  
i stor sortering

Neglinge Torg 3  
Telefon Saltsjöbaden 83 och 10 21

ALLA SLAGS

### Målningsarbeten

utföras reellt och till humana priser

Begär kostnadsförslag  
Sprutmålning utföres  
BERNH. PALM - MALERIFIRMA  
Norrköping - Tel. 263 40

### TH. SVIBERGS

Tapetserare och Gardindekoratör  
Eriksbergsgatan 12 - Stockholm  
Telefon 10 47 90

Ett gediget hantverksarbete  
till humana priser  
Beställningar utföras  
Begär kostnadsförslag

### Sollentuna Handel

Lindvägen 40 - Tureberg

★  
DIVERSEHANDEL

Telefon 35 07 59

### TORVALD ANDERSSONS

### PLÅTSLAGERI

Hospitalsgatan 77 - Tel. 241 59, 234 69

Utför alla till yrket hörande  
Plåtslageriarbeten

### F. W. LÖFVANDER MÖBLERINGSAFFÄR

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

SMALANDSGATAN 42  
(Hörnet av Malmkillnadsgatan)  
Stockholm Telefon 20 51 29

### Kyrkvikens Konditori

Telefon 65 22 25

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

Vördsamt INEZ MEFERS

### NORRKÖPING HANDSKAFFÄR

Hospitalsgatan 5  
Telefon 215 56

HANDSKAR - VANTAR - STRUMPOR

### LM:s LIVSMEDEL

Värtavägen 23 - Tel. 62 20 13

CHARKUTERIER - SPECERIER  
BRÖD - MJÖLK

VAROR HEMSÄNDAS  
Rekommenderas

### Ahléns Konditori

HÄSSELBYVÄGEN 1 - SPANGA

Telefon 36 19 77

REKOMMENDERAS

## ANNONSERA I

## FLYG

### STORFELDTS livsmedel

Filial: Sandhamnsgratan 37  
Telefon 61 13 81

Kött • Charkuterier • Specerier  
Mejerlvaror • Drycker  
m. m.

Anskaffar alla förnödenheter  
Förstklassiga varor till bästa priser

### Gunnar Gustafssons ÅKERI & BILSTATION

Innehavare A. BLOMGREN

Rekommenderas

Telefon Akersberga 47

## Ronneby

### Conditori Continental

Karlskronugatan 16 - RONNEBY - Tel. 53  
FULLSTÄNDIG  
KONDITORISERVERING  
BILJARD

### KRISTINA- TVÄTTEN

SAKKUNNIG  
SKONSAM BEHANDLING

Telefon 52 37 66

### Gideon Gustavsson

Emballagefabrik - Handen

Tel. 1 22, 3 49

Sedan flera år lev. till

Arméförvaltningen

PRENUMERERA PÅ **FLYG** NORDENS STÖRSTA FLYGTIDNING



# SHELL

i allas tankar

