

TILL NORD och SYDAMERIKA



SCANDINAVIAN AIRLINES SYSTEM

DET DAKSKE LUFTFARTSELSKAB A/S (DDL) • DET NORSKE LUFTFARTSELSKAP A/S (DNL) SVENSK INTERKONTINENTAL LUFTRAFIK A/B (SILA)

TILL NORD och SYDAMERIKA



SCANDINAVIAN AIRLINES SYSTEM

DET DAKSKE LUFTFARTSELSKAB A/S (DDL) • DET NORSKE LUFTFARTSELSKAP A/S (DNL) SVENSK INTERKONTINENTAL LUFTRAFIK A/B (SILA)

TILL NORD och SYDAMERIKA



SCANDINAVIAN AIRLINES SYSTEM

DET DAKSKE LUFTFARTSELSKAB A/S (DDL) • DET NORSKE LUFTFARTSELSKAP A/S (DNL) SVENSK INTERKONTINENTAL LUFTRAFIK A/B (SILA)



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

MEG



Utkommer varannan torsdag

REDAKTION:

Tegnérsgatan 35, 1 tr Tel. 20 33 95

Huvudredaktör och ansvarig utgivare:

Överste W. KLÖBEN 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. Salenius » 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

Svenvägen 53 - Stockholm

Postgirokonton: II II.

Prenumerationspris:

Helår Kr. 9:75 - Halvår Kr. 5:--

Ahlén & Akerlunds 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: Om jag har motorflygcertifikat från en flygskola, exempelvis Hans Petersons i Mora, har jag då någon möjlighet att komma in vid flyget när jag mönstrar på våren 1947? Kan jag bli flygförare eller reservflygförare?
Erik A.

Svar: Era möjligheter att komma till flygvapnet är givetvis mycket större om Ni har motorflygcertifikat. Däremot kan Ni inte som värnpliktig få flygutbildning vid flygvapnet. Från och med 1947 fordras för den sakens skull fast anställning i sex år för dem som har realskoleexamen och sex år och sex månader för dem som inte har denna examen. Beträffande anställningsvillkoren i övrigt kan Ni vända er till Flygstabens personalavdelning, Stockholm 80.

Fråga: Kan man få anställning i engelska eller amerikanska flygvapnet? Vad är i så fall villkoren och vart skall man vända sig? Anställer något av våra svenska flygbolag elever för utbildning till färdmekaniker och vad är villkoren?
Rolf A.

Svar: Beträffande anställning i engelska och amerikanska flygvapnen är det bäst att vända sig till respektive lands legationer i Stockholm. — För att bli färdmekaniker hos ABA bör man helst vara yrkesarbetare inom metallindustrin, företrädesvis bilbranschen. Man kan då få anställning som startmekaniker och bland startmekanikerna rekryteras sedan färdmekanikerna. De senare bör ha goda språkkunskaper. För att få sådan anställning hos ABA bör man vara minst 21 år.

Fråga: 1) Vad menas med att ett flygplan är »sesquivingat», t ex Heinkel 114 (S 12)? 2) Är Fiat CR 42 (J 11) »sesquivingat»?
Hälsingborgare.

Svar: 1) Med ett sesquivingat flygplan menas ett 1½-däckat flygplan. 2) Nej, planet får betraktas som biplan.

Svar till Undrande: Vänd er direkt till Flygvapnets personalavdelning, Stockholm 80, så får ni alla upplysningar beträffande utbildning och anställningsvillkor.

Svar till Utfrågning: Dansk m fl: För att antas vid det svenska flygvapnet måste vederbörande vara svensk medborgare.

Segel- eller motorflyg

— Jöran Forsslund skriver lika medryckande om båda:

Far i luften

Det är årets flygbok om hur man lär sig flyga med motor. Med instruktiva och roliga teckningar av Carl Lundquist.

4: 50

Segla på vingar

Ett reportage i ord och bild om segelflyg. Hans Ostelius skriver om boken:

”Äntligen någon som kan beskriva denna strålande sport. En förnämlig bok som jämväl har den fördelen att vara billig.”

4: 50

Flykt över jorden

En framställning av flygets historia av den populära danske flygkaptenen John Foltmann, översatt av Jöran Forsslund, som även skrivit till ett kapitel om det svenska flygets hävder.

5: 75

Böckerna kunna erhållas i närmaste bokhandel eller från

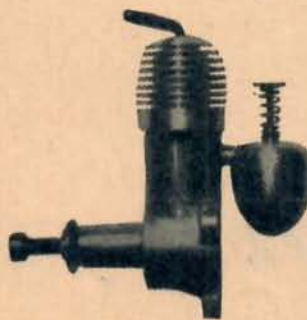
KF:s bokförlag

Stockholm 15

Prenumerera på FLYG nordens största flygtidning!

ATOM-SPECIAL Världens minsta och lättaste serietillverkade dieselmotor

Motorn har en vikt av endast 105 gr. fullt komplett, vilket medför att den har hälften så stor effektbelastning som någon annan nu serietillverkad motor.



DATA:

Effekt	0.1 HK	Längd 5. a.	85 mm
Effektbelastn.	1.05 kg/HK	Cylindervolym	1.8 cm ³
Varvtal	5.000—10.000 v/m	Cylinderdiameter	12 mm
Dragkraft	600—800 gr	Slaglängd	18 mm
Total höjd	80 mm	Total vikt	105 gr

Varje motor lev. med garanti, provkörd o. fullt körklar. Motorns rekordlåga effektbelastning på 1,05 kg/hk (överträffat av någon hittills seriebyggd diesel), bär särskilt uppmärksammas, då det innebär ökad prestanda genom en avsevärd viktnöskning. Dess välproportionerade dimensioner möjliggör ett smäckert inbyggande av motorn.

Priset på denna motor är 77:— kr.

Postgiro 240017



Telefon 11 03 32

Erik Dahlbergsgatan 15 - Göteborg

Ge Edert bidrag

TILL VÅRA EGNA NÖDLIDANDE!

Sänd Eder gåva med det inbetalningskort som bifogas detta nummer!

Modellplansvinsch

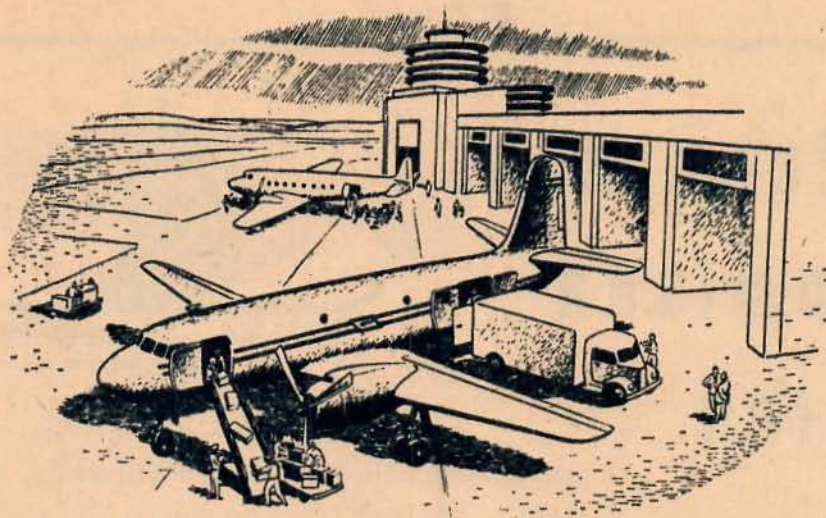


PRIS 20:— säljes av alla välsorterade modellfirmor. Tillverkare:

AB ERIKSSON & STARK

Tel. 25 61 33 - 25 94 66 - Ulvsunda

Vinschaggregat för segelflygplan av typ flygvapnet finnes för omgående leverans!



GODS KAN FRAKTAS SNABBARE OCH BILLIGARE *med Martins nya transportflygplan*

För snabb och ekonomisk flygfrakt har flera ledande Nord- och Sydamerikanska flygbolag valt lastversionerna av Martins nya typer 2-0-2 och 3-0-3. Dessa effektiva flygplan erbjuder en mångfald inredningsmöjligheter, bl. a. kylrum,

som medger transport av allt slags gods. De kännetecknas av hög hastighet, kort startsträcka och snabba tankningsmöjligheter som reducerar väntetiden på marken, vilket allt möjliggör lägre frakter!

ÄVEN LUXUÖSA PASSAGERARPLAN

Martin 2-0-2 för 36 till 40 passagerare har en längsta flygsträcka av max. 1.930 km med 450 km/tim marschhastighet. Flygplanet erbjuder bekväma och rymliga fåtöljer med individuella läslampor för passagerarna, dragfri ventilation och uppvärmning, bästa tänkbara ljudisolering, förnämlig inredning samt en mångfald av andra luxuösa detaljer. Konstruerad med tanke på enklast möjliga skötsel har 2-0-2 utomordentligt låga underhållskostnader. Termisk av-isning, förenklade förarkontroller, samt radarutrustning i förening med övriga förbättringar tryggar flygsäkerheten. Kort start- och landningssträcka medger trafik på små flygfält. Martin 3-0-3 inrymmer alla de förnämliga fördelarna hos

2-0-2 och har en marschhastighet av 480 km/tim. Tryckkabinen möjliggör flygning på stora höjder och ett sällskapsrum ger passagerarna tillfälle till avkoppling och ökar deras trivsel under resan.

Båda dessa flygplantyper tillverkas nu i stora serier vid Glenn L. Martin Company, den äldsta och en av de största flygplantillverkarna i världen, för att fullgöra beställningarna från elva flygbolag i Nord- och Sydamerika. Den omfattande tillverkningen innebär lägre pris per flygplan — ännu ett skäl varför Martins trafikplan antagits som Amerikas nya standard: GLENN L. MARTIN CO., BALTIMORE 3, MARYLAND, U.S.A.

FAKTA FÖR TRAFIKFLYGARNA OM DE NYA TRANSPORTFLYGPLANEN FRÅN MARTIN

- Alla kontroller är placerade lätt åtkomliga framför förarna. Manöver-spakar och handtag har gjorts lätt igenkännliga genom olika utformning och färg. Planen är utrustade med effektiva roderlås.
- Typerna uppvisa: Bekväma, ställbara förarstolar, ställbara roderpedaler, lampor för belysning av motorgondoler och vingframkanter under flygning; en reservuppsättning kontroller i kabintaket, lätt åtkomlig för båda förarna.
- Både huvudstäl och nosstäl fälles in uppåt-framåt. Vid skada på

landställmekanismen kan utfällning därför ske med 100 % säkerhet med hjälp av tyngd- och luftkrafter på landstället, som automatiskt läses i nedfällt läge.

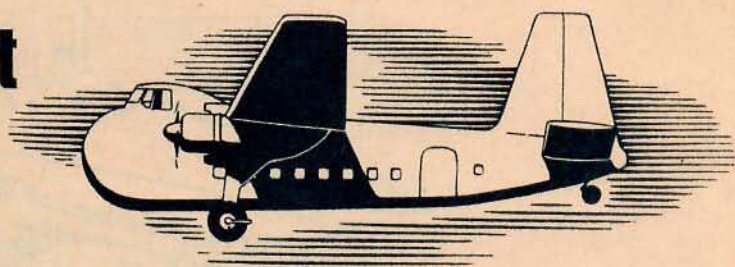
- God sikt genom vindrutor av dubbla glas, uppvärmda och säkra mot fågelkollisioner och försedda med vindrutetorkare.
- Ställbar stabilisator, automatiskt styrd av landningsklaffarna för att minska trimningsfel och styrkrafter samt god stabilitet nära viktningshastigheten kombinerad med god skevroderverkan.

Martin

AIRCRAFT

Builders of Dependable  Aircraft Since 1909

Världens mest ekonomiska flygplan



■ ■ ■ är Bristol "Freighter" (gods) och Wayfarer (passagerare). Huvudmålet vid konstruktionen av dessa flygplan har varit god ekonomi i fråga om driftskostnader och god ekonomi i underhålls- och utrustningshänseende — saker som bidrar till att göra fraktflyget lönande för industrien och flygresorna populära för den enskilde individen. Proven med dessa flygplantyper är avslutade, produktionen i gång och leveranserna påbörjade.

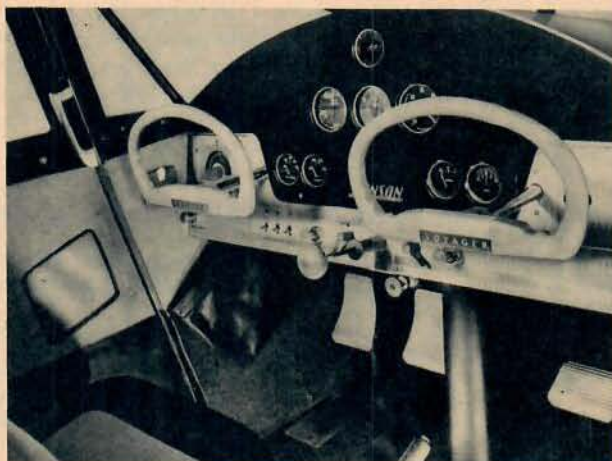


THE BRISTOL AEROPLANE COMPANY LIMITED, ENGLAND

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

TILL ER SOM ÄMNA KÖPA FLYGPLAN!

Många av Er ha dröjt med köpet för att se vad de stora flygplanproducenterna komma att bjuda på i sina efterkrigsprogram. — Vi kunna glädja Eder med att flygplanet med den nya standarden — beträffande säkerhet, kvalitet och bekvämlighet — nu är här!



En av världens största flygplanproducenter Consolidated Vultee lanserar med

STINSON VOYAGER 150

en helt ny flygplanstandard i medelstora klassen

4 komfortabla sitsar

Dubbelkommando med rattstyrning

6-cyl. 150 hkr motor (Franklin)

Enastående "säkra" flygegenskaper

Stort hastighetsområde

Stor lastkapacitet

Individuell ventilation vid varje sittplats

Täta dragfria dörrar

Kul- och rullager i roderorganen

Ljudisolering av hög kvalitet (möjliggör högtalare i stället för hörlurar vid radioförbindelse)

Utomordentligt förnämlig inredning och utrustning

Begär demonstration för närmare upplysningar.

Stinson bevarar sin tradition — största flygsäkerhet, högsta kvalitet.

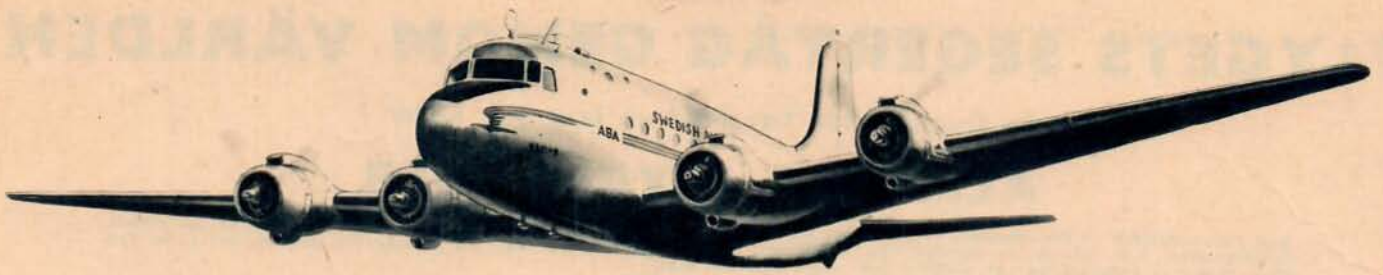
För närmare upplysningar skriv eller ring

AB NORDISK AEROTJÄNST



NORRKÖPING

TEL. 300 60



SWEDISH AIR LINES



 ABA-nybeter har följt slag i slag under 1945. Bolaget nöjer sig emellertid icke med redan vidtagna förbättringar. ABA:s mål är, att servicen skall nå en sådan standard, att en resa med ABA — från biljettbeställningen till bemkomsten — blir det mest bekväma, angenäma och trevliga färdssätt Ni upplevt

FLYGETS SEGERTÅG GENOM VÄRLDEN

En fascinerande kavalkad av text och bilder i

ALLHEMS FLYGBÖCKER

Med FLYGBOKEN — för månader sedan totalt slutsåld — lämnade vårt förlag för något år sedan ett bidrag till svensk flyglitteratur, som gjorde en ögonblicklig succé och mycket lät tala om sig. Nu kommer vi med en hel serie nya flygvolymer — vackrare än »Flygboken» och något alldeles nytt!

ALLHEMS FLYGBÖCKER ALLA TIDERS FLYGBÖCKER

är namnet på den nya serien, som utgives under red. av:
Överstelöjtn. BILL BERGMAN o. red. S. ARTUR SVENSSON

Bland författarna märkes:

Överstelöjtn. Björn Lindskog	Red. Gunnar Knutsson
Överstelöjtn. Stig Wennerström	Red. Yngve Norrvi
Major Harald Victorin	Ing. Ch. Birch-Iensen
Fil. dr Sixten Rönnow	Red. H. Millgård
Förf. Hans Ostelius	Red. H. Andersson

Varje volym innehåller en längre inledande text, illustrerad med teckningar, skisser, diagram etc. och skriven av någon av landets ledande specialister på området. Varje volym innehåller dessutom 80 sidor i förnämligaste djuptryck efter fotografier, som samlats för verket ur in- och utländska arkiv och av vilka många här återges för första gången. Volymerna är i stort oktavformat (ca 18x25 cm.) och omfattar 128-144 sidor och upp till ett 200-tal bilder, valda bland det bästa som står att uppdriva och sakrikt och piggt kommenterade i utförliga bildtexter.

Pris häftade kr. 6:75 pr volym. Inbundna tre och tre i halvfranska biblioteksband kr. 24:50 pr band.

DESSA TRE VOLYMER I SERIEN KAN NI ERHÅLLA OMGÅENDE;



PÅ TYSTA VINGAR

Av Red. YNGVE NORRVI

Segelflygets historia och segelflyget av i dag. I vårt land, i Tyskland, i Schweiz, i Polen, i USA, i Ryssland och — Japan! Bilder Ni aldrig förr sett! »Vi segelflyger» — ett tjugigt kapitel om en svärn sport! 75 mil i luften — utan motor!



RÖDA VINGAR

Av överstelöjtn. Stig Wennerström

Några av flygets pionjärer och största namn är ryssar. Segern i andra världskriget kom på röda vingar. Ossoaviachim — folkrelsen, (20 milj. medlemmar) som gör ett av jordens största folk flygsinnat. Hoppa fallskärm — folkparksnöje i Sovjet.



MOT SVARTA HIMLAR

Av Fil. dr SIXTEN RÖNNOW

Höjdflygningens historia — stratosfärens erövring med ballonger, ett dramatiskt kapitel! och med flygplan — ett ännu mera dramatiskt! Bland bilderna en jättereproduktion av stratosfärfotot, på vilket man kan se att jorden är rund!

Denna beställningskupong insändes

till eller

(namnet på Eder bokhandel)

till A.-B. ALLHEMS FÖRLAG - MALMÖ

Undertecknad beställer härmed:

.... ex. På tysta vingar av Yngve Norrvi à kr. 6:75

.... ex. Mot svarta himlar av S. Rönnow à kr. 6:75

.... ex. Röda vingar av Stig Wennerström à kr. 6:75

.... ex. av samtliga tre vol. inb. i ett halvfr. biblioteksband à kr. 24:50 (Färdigt 15/12)

Att sändas mot postförskott.
Porto och oms.-skatt 5,3 % tillkommer.

Namn

Bostad

Postadress Flyg 25-26

I serien följer närmast nedanstående volymer:

SNABBARE ÄN LJUDET. Av Redaktör Gunnar Knutsson och Ing. Ch. Birch-Iensen. Flyghastighetsrekorden genom tiderna. De stora flygtävlingarna. Reaktionsplanets konstruktion och möjligheter. Rekordfarterna nu — och i framtiden.

RYMDENS GIGANTER. Av Förf. Hans Ostelius och Redaktör H. Andersson. Jätteflygplan genom tiderna. »Biggest in the world» i går, i dag — och i morgon.

SPORTFLYG. Av Redaktör Harald Millgård.

FALLSKÄRMAR OCH FALLSKÄRMSTRUPPER. Av Överstelöjtnant Björn Lindskog.

FLYGBRAGDER OCH BRAGDFLYGARE. Av Major Harald Victorin.

KÖP ELLER REKVRIRERA BÖCKERNA HOS NÄRMASTE BOKHANDEL ELLER DIREKT FRÅN A.-B. ALLHEMS FÖRLAG, MALMÖ

KSAK - nytt



KSAK:s årsmöte

KSAK:s årsmöte hölls den 23 november under ordförandeskap av H. K. H. Prins Gustaf Adolf.

Den stadgeändring som beslutats vid föregående årsmöte i syfte att upprätta en permanent valkommitté blev slutgiltigt fastställt.

Årsberättelsen godkändes med av styrelsen föreslagen komplettering, avseende två under verksamhetsåret satta segelflygrekord, vilka sedermera blivit godkända, balansräkningen fastställdes och styrelsen beviljades ansvarsfrihet för den gångna verksamhetsperioden.

Verkställande Utskottets proposition angående sanktionering från centralorganisationens sida vid anordnandet av flygdagar hade med tillstyrkan av styrelsen överlämnats till årsmötet. Denna proposition behandlades samtidigt med en från Halle-Hunnebergs flygklubb insänd motion i samma ärende. Propositionen godkändes och årsmötet uttalade på förslag av ordföranden sitt varma tack till FV för all hjälp och medverkan som lämnats klubbarna.

Uppsala flygklubb hade i motion till årsmötet önskat att deltagare i instruktörskurs omedelbart efter avslutad kurs skall få tjänstgöra som instruktör. Styrelsen hade vid sitt sammanträde den 22 november beslutat föreslå myndigheterna att interimstillstånd skulle utdelas till godkända lever genom KSAK:s försorg. Detta förslag godkändes av årsmötet.

Värmlands flygklubb hade motionerat om anslag till en fond för nykonstruktioner av segelflygplan. Under diskussionen framkom ävenledes önskemål om fastställandet av enhetliga avgifter för flygplan och konstruktionsdetaljer. Årsmötet beslöt uttala sig för att det ur segelflygfonden skulle kunna utdelas premier för belöning av förbättringar av konstruktionsdetaljer vad beträffar segelflygplan och därtill hörande materiel. Åt KSAK uppdrog årsmötet att göra en framställning till myndigheterna om enhetliga

grunder och avgifter för typgranskning av såväl flygplan som konstruktionsdetaljer.

Från KSAK:s direktanslutna medlemmar hade inkommit en motion angående flygplats för sport- och privatflyg i Stockholm. Under diskussionen belystes svårigheterna att finna en tillfredsställande lösning på frågan. Åt styrelsen uppdrogs att vidtaga de åtgärder, som vore möjliga för att underlätta sport- och privatflygets landnings- och startmöjligheter i olika städer, därav främst i Stockholm. Alla möjligheter skulle undersökas för att erhålla sportflygplatser i landet.

Segelflygkommitténs hemställan att frågan angående formerna för och omfattningen av segelflygtävlingarna i Sverige måtte upptagas som motion vid årsmötet godkändes. Efter diskussion i frågan beslöt årsmötet att tävling i klass I skall hållas varje år och att tävling i klass II ej skall hållas 1947. Årsmötet uttalade även den förhoppningen att rikssegelflygtävlingen skulle arrangeras varje år.

På förslag av valberedningen beslöt årsmötet att för tiden intill årsmötet 1948 omvälja följande styrelseledamöter:

Vice ordförande: kapten Florman och direktör Wicander. Övriga ledamöter: H. K. H. Prins Bertil, vägingenjör Bengtsson, överstelöjtnant Hugosson, konsul Månsson, ingenjör Rotsman och generalmajor af Uhr.

Följande ledamöter nyvaldes: brandchef Rohlén, köpman Modig och landsfiskal Berglund samt följande suppleanter: direktör Yngström och redaktör Norrvi.

Revisorer och revisorsuppleanter omvaldes. Till ordinarie ledamöter i valkommittén nyvaldes: verkställare Eld, konsul Månsson,

Prisutdelning i FLYG:s och KSAK:s rikssegelflygtävling. Prins Gustaf Adolf överlämnar Flyg:s vandringspris till segraren i det individuella distansmomentet Einar Ericson, Värmlands FK (t v), och t h får Västerås FK:s representant Fred Nordholm motta Kreugers vandringspris i distanslagtävlingen.

Vid styrelsesammanträdet den 23 november

beslöts omval av Verkställande Utskottet, som sålunda fick följande sammansättning:

Ordinarie ledamöter:

Generalmajor af Uhr (ordförande), dir Fraenckel (v ordförande), ing Rotsman, överste Schyberg, fabrikör Stark, dir Ahlén, överste Silfverberg och luftfartsinspektör Hultström (statsrepresentanter).

Suppleanter:

Ing Florman, dr Lamm samt kapten Bunke och ing Gävert (statsrepresentanter). Till kassakontrollant omvaldes dir Ahlén.

överste af Sillén och civilingenjör Svansson, och till suppleanter i samma kommitté: kapten Christell, konsul Nyström och tandläkare Öfverholm.

Modellflygkonferensen

Samtidigt med årsmötet hade KSAK anordnat en ungdomsledarkurs och konferens för de registrerade modellflygklubbarnas ledare. Konferensen som varade i två hela dagar, den 23—24 november, hade bl a att behandla de regel-, tävlings- och utbildningsfrågor, som hänger samman med den ansevärd ökning antalet modellflygare undergått de senaste åren. I konferensen deltog 31 registrerade klubbar.

Bland annat beslöt konferensen föreslå KSAK, att ledamöterna i Commission des Modèles Réduits de la FAI inbjudes att förlägga sitt planerade sammanträde till Sverige, då det ansågs önskvärdt, att FAI fick tillfälle att närmare studera de konstruktionsprinciper som tillämpas i de nordiska länderna och lära känna de metoder efter vilka modellflygverksamheten bedrivs i dessa länder — i många avseenden skilda från de metoder, som tillämpas i Mellan-Europa.

Vidare beslöt konferensen enhälligt att tillstyrka en speciell svensk modellflygregel och att icke ansluta sig till det föreliggande nordiska regelförslaget.



FLYGKLUBBARNAS OCH KÄLLSKATTEN

Med anledning av det nya källskattsystemet som träder i kraft den 1 januari 1947 delger vi här några utdrag ur de bestämmelser som kan vara av intresse för klubbarna.

Källskatten är en preliminär skatt som uttages under samma år inkomsten förvärvas. Året efter verkställs deklaration i vanlig ordning, varefter en avräkning sker. Det belopp som eventuellt inbetalats för mycket återlämnas till den skattskyldige. Har för litet belopp inbetalats debiteras restbeloppet på särskild debetsedel benämnd kvarstående skatt, som alltså betalas året efter deklarationens fullgörande. I det nya systemet ingår samtliga nuvarande skatter utom fastighetsskatten som kommer att uttagas i samma ordning som hittills.

Med hänsyn till de olika sätt varpå preliminärskatten uttages skiljer man på A-skatt, B-skatt och C-skatt.

A-skatt uttages vid inkomst av tjänst genom att arbetsgivaren verkställer löneavdrag enligt skattetabell eller med viss procentsats. **B-skatt** utgår då skattskyldig har andra inkomster än av tjänst. Denna skatt debiteras av skattemyndigheten med ledning av senaste års deklaration. Om den skattskyldige beräknar att inkomsten under kommande år i väsentlig grad kommer att avvika från den i senaste deklarationen upptagna inkomsten bör s k preliminär självdeklaration inges till skattemyndigheten, där den beräknade inkomsten för nästkommande år anges. Denna deklaration skall vara ingiven senast den 1 december året förut. B-skatt kan i vissa fall även erhållas av den som åtnjuter inkomst av tjänst, nämligen om inkomsten åtnjutes i form av bruttolön, dvs arbetstagaren måste av sin lön bestrida olika slag av omkostnader i tjänsten, eller för det fall att den skattskyldige har anställning hos ett flertal arbetsgivare utan att någon av dessa kan anses som huvudarbetsgivare. Ett tredje fall föreligger då arbetstagaren har betydande arbetsinkomster.

Den som har inkomst av tjänst men blivit påförd B-skatt har att liksom ifråga om A-skatt överlämna debetsedeln till arbetsgivaren, vilken verkställer löneavdrag enligt de belopp som upptagits på debetsedeln. Efter medgivande från den lokala skattemyndigheten kan dock löntagaren själv få inbetala skatten. Huvudregeln är att då skatt skall avdragas på lön, verkställs dessa avdrag endast hos en arbetsgivare. Har man inkomst av tjänst samt en del smärre biinkomster bör man anhålla hos huvudarbetsgivaren att skatteavdrag verkställs med ett förhöjt belopp, motsvarande den skatt som beräknas komma på biinkomsterna.

C-skatt påföres då en person har såväl inkomst av tjänst som annan inkomst, t ex av rörelse, aktieutdelning etc. Inkomsten av annat än tjänst skall dock vara av viss storleksordning för att C-skatt skall påföras. Förutsättningen är att inkomsten av annat än tjänst utgör minst en femtedel av hela inkomsten, dock minst 600 kr. C-skatt inbetalas av den skattskyldige själv. Arbetsgivare har sålunda inte skyldighet att i detta fall verkställa löneavdrag.

Beträffande klubbarna kommer dessa att påföras B-skatt i den mån skattepliktig inkomst finns. Skattemyndigheterna kommer alltså att med ledning av föregående års deklaration påföra skatten. Om klubben be-

räknar att inkomsten under påföljande år kommer att avsevärt avvika från den i senaste deklarationen uppgivna skall preliminär självdeklaration, formulär nr P 1, inges till den lokala skattemyndigheten senast den 1 december året förut, angivande de beräknade inkomsterna för det kommande året.

Klubben får senast den 18 januari debetsedel som anger det belopp som skall inbetalas vid de olika uppbördsterminerna. Sex uppbördsterminer förekommer per år, nämligen under månaderna mars, maj, juli, september, november och januari; under samtliga månader under tiden 6—13 i månaden. Inbetalning sker på postanstalt eller bankinrättning, varvid debetsedeln kvitteras och skatteanvisningen avskiljes och behålles av posten respektive banken. Inbetalning kan även verkställas genom girering av beloppet till postgirokontorets skatteavdelning. Härvid skall försändelsen innehålla girokort jämte skatteanvisningen avskild. Kvitto översändes härefter av postgirokontorets skatteavdelning.

Om under löpande år sådan förändring inträder att förutsättningarna för den preliminär påförda skatten väsentligen ändras kan jämkning av skatten begäras hos skattemyndigheten som har att inom 10 dagar lämna bindande besked i denna sak. En begränsning föreligger dock beträffande jämningsrätten.

Ändringen måste sålunda uppgå till minst en femtedel av det tidigare beräknade beloppet, dock minst 25 kr. Trots att så inte är fallet, må dock jämkning ske, om det föreligger särskilda omständigheter. Deklaration göres i vanlig ordning påföljande år varvid eventuell kvarstående skatt debiteras enligt ovan.

Beträffande hos klubbarna anställd personal gäller följande. Förutsättningen för att skatteavdrag skall ske hos klubben är att

Segelflygplan till salu



Den schweiziske segelflygaren Max Tschudin har låtit meddela att han önskar sälja sin Spyr III komplett med transportvagn och fullständig instrumentutrustning för sFr. 8000:— fritt Stockholm oförtullat. Flygplanets sjunkhastighet uppges till 55 cm/sek. Det är särskilt lämpat för svag termik och har i övrigt följande data: Längd: 6 m. Spännvidd: 16 m. Tomvikt: 120 kg. Flygvikt: 200 kg. Glidtal: 1:24.

KSAK:s segelflygavdelning står gärna till tjänst med närmare upplysningar.

Norrvi kommer tillbaka

Som chef för Segelflygskolan Alleberg har KSAK anställt redaktören Yngve Norrvi, tidigare chef för KSAK:s Informationsavdelning och numera verkställande redaktör i tidskriften FLYG. Redaktör Norrvi tillträder sin anställning den 1 februari 1947.

KSAK:s guldplakett

har i samband med årsmötet tilldelats dels advokaten Th. Sylvan, Falun, »för mångårigt framgångsrikt arbete till KSAK:s och Dalaflygets fromma», dels majoren Y. Ligner, Örebro, »för mångårig insats till fromma för svenskt flyg».

klubben är den anställdes huvudsakliga arbetsgivare. Den anställda som erhåller debetsedel på A- eller B-skatt (se ovan) från skattemyndigheten senast den 18/1 skall omedelbart överlämna denna jämte därtill bifogad skattetabell till klubbens kassör. I skattetabellerna finns särskilda uppslag för veckolön och månadslön samt 10 kolumner som avser olika civilstånd. Vilken tabell och kolumn som skall ifrågakomma finns angivet på debetsedeln, i det fall det är fråga om A-skatt. Gäller det B-skatt är ju som ovan sagts beloppet debiterat varvid varje avlöningstillfälle så stort avdrag verkställs att tillräckligt belopp innehållits då nästkommande uppbördstermin infaller. Arbetsgivaren bör erhålla kvitto på löneavdraget. Blanketter härför kommer att tillhandahållas av myndigheterna. Under de nämnda uppbördsterminerna sker inbetalning i den ordning som nämnts beträffande klubbarnas egna skatter.

Om avlöningsutbetalning äger rum i januari 1947 innan debetsedel erhållits från skattemyndigheten, skall avdrag verkställas med 10 procent av utbetalt belopp eller 15 procent om löntagaren beräknas få en årsinkomst överstigande 10.000 kr. Fr o m 1948 skall avdraget verkställas i enlighet med 1947 års avdragsgrunder till dess ny debetsedel erhållits. Avlämnar arbetstagaren inte debetsedel (med undantag av det som sagts beträffande januari månad 1947) skall 25 procent av lönen innehållas av arbetsgivaren. Då debetsedeln avlämnats sker reglering av tidigare avdraget belopp. Om anställningen varar kortare tid än en vecka skall man inte göra något skatteavdrag.

Beträffande bokföringen upplägges lämpligen ett huvudboks konto, förslagsvis benämnt »personalens skattemedel». Härvid bör dock en specifikation för varje anställd finnas vid sidan av bokföringen. I det fall reskontra ingår i bokföringssystemet bokföres lämpligen över denna samt upplägges ett reskontrakort för varje anställd. Vid årets slut återställs såväl debetsedel som skattetabell till den anställda. För ytterligare studium av dessa frågor rekommenderas »Källskatten enligt nya uppbördsförfordningarna», utgiven av skattedirektör K. G. A. Sandström, på Wahlströms Förlag, pris 1:—. Denna bok är synnerligen välskriven och populärt hällen.

T. B.



Fulrim med reson

Tomtefar låg hårt i selen
jobbade för fullt till jul
tyckte ändå för den delen
jobbet, det var kul.

Av önskelistor full var pärmen
expedieras måste var och en.
Svetten rann i julljusvärmen
morgon tidig, kvällen sen.

Allra överst låg helt visst
prydligt präntad, genomtänkt
listan med vad Krikonkvist
ville ha sig skänkt.

Få den sista creationen
önskar mamma från Paris.
Klocka ifrån Schweiznationen
vill Pelle ha till varje pris.

En stilig pipa London made
önskar pappa så att han
i fåtöljen utan hejd
lugnt och stilla njuta kan.

Tomten rev sitt gråa skägg.
Tiden var så kort och knapp.
Kom så på Columbi ägg
för att hinna den ikapp.

Fraktflyg tog vår tomtefar
hämta klappar världen över
och på tidsvinst nu han spar
mycket rara klöver.

När man har det riktigt brått
då är flyget fint att ha
skivan klaras som ett skott.
Ring helt lugnt till SAA.

SKANDINAVISKA AERO AB





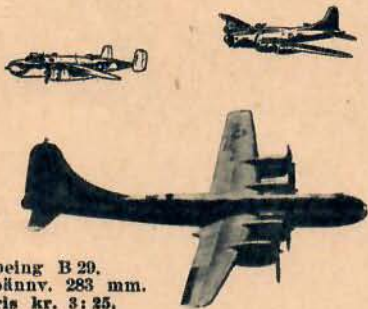
Flyg-
försäkringen
ordnas i



FÖRSÄKRINGS A.B.
FYLGIA
STOCKHOLM 7.

Det behövs STAG-material

för att en flygmodell skall bli verkligt förenämlig. Med våra materialsatser går arbetet lätt och resultatet bli annat lyckade. Här några exempel på replikamodeller i skala 1:150.



Boeing B 20.
Spännv. 283 mm.
Pris kr. 3:25.

I samtliga dessa modellsatser äro vingar och kropp utsågade, varför det är ett lätt arbete att göra dem färdiga. Vidare medföljer ståltråd, sandpapper, noggrann ritning i full storlek samt utförlig byggbeskrivning.

Rekvirera i dag å nedanstående kupong eller å brevkort.

Från **INDUSTRIFIRMAN STAG**, Bollnäs rekv. undertecknad att sändas mot postförskött + porto:

..... replikamodellsats, skala 1:150,
typ å kr.
.... st. d:o, typ å kr.
Namn
Adress Flyg 25-26

Böcker:

ABC för flygvänner

På recensentbordet ligger just nu fyra nya flygböcker, två har svenska författare, en amerikansk och en engelsk.

Jöran Forslund har tidigare glatt oss med en utomordentligt trevlig segelflygbok i vilken han skildrade utbildningens gång fram till segelflygcertifikat. Nu har Forslund kommit med en ny sak »Far i luften», i vilken man får följa författaren under hans utbildning till motorflygare. Titeln är i och för sig en liten träffande ordlek, som emellertid kanske endast den inlitterade uppfattar. Saken är den att Jöran Forslund bland sina flygarkamrater — hos vilka han åtnjuter en mycket stor popularitet — oftast lystrar till smeknamnet »Far» eller ännu familjärare »Farsan». Han är nämligen ingen direkt ungdom, fyllda fyrtio tror jag, och det är säkerligen detta som gjort att han i bägge sina böcker, som är rätt lika till uppläggningsen, lyckats med konststycket att vara på en gång saklig, självkritisk och rolig.

»Far i luften» är på sitt sätt en betagande liten bok, som främst lever på författarens berättartalang och journalistiska blick och erfarenhet. Berättelsen är levande och fängslande, stilen lätt och lekande, iakttagelserna träffande och beskrivningen av de egna reaktionerna i olika situationer både roliga och hänsynslöst självavslöjande.

Den som själv varit med om att utbildas till motorflygare måste le ett igenkännande leende flera gånger på varenda sida. Den som inte vet så mycket om motorflygning kan här lätt och lekande få reda på allt det väsentliga som rör konsten att flyga. »Far i luften» är verkligen en bok för ungdom i alla åldrar. Ett gott bidrag till ansträngningarna att göra svenska folket flygsinnat. Boken utges av Kooperativa Förbundet. Priset är 4:50.

På Ljus förlag har i dagarna utkommit en bok — Jaktflygare — av den amerikanske flygaren Robert A. Winston, vilken för övrigt tjänstgör som marinflygattaché vid amerikanska legationen i Stockholm. Winston lever liksom Forslund i högsta grad på sitt journalistiska kunnande. Winston arbetade i fem år som journalist vid Daily News i New York, men flygningen blev för lockande och 1935 blev han kadett vid marinens flygskola i Pensacola. »Jaktflygare» är en skildring av författarens utbildning från absolut novis fram till fullfjädrad jaktflygare i amerikanska marinens flygvapen. Trots att boken främst skildrar författarens egna iakttagelser och upplevelser, så återför han gång på gång läsarens tankar till männen på marken och deras viktiga arbete. I sitt förord säger författaren: »Denna bok tillägnas de män som bogsrar ut planen ur hangarerna, fyller bensintankarna och ser till att motorerna fungerar — de stamanställda männen i amerikanska marinflyget.» På ett annat ställe i boken heter det: »Vår eskader bestod av tjugofyra flygare, däribland åtta flygkadetter, samt en markpersonal på sjuttio stamanställda. De senare gjorde allt smutsigt och tråkigt arbete och är värda mer beröm än de någonsin får... Det finns ingen bättre och kunnigare grupp yrkesmän... Under fyra års flygning hände det aldrig att jag råkade ut för motorstopp på grund av något fel som de stamanställda mekanikerna begått. Om inte planet och motorn är i perfekt trim är inte piloten mycket värd. Det är i själva verket männen på marken som håller planen i luften.»

Winston berättar rappt och medryckande. Han är kanske inte lika hänsynslöst kritisk mot sig själv som Jöran Forslund, men hans röst är välgörande lägmild och sällsynt fri från brösttoner. I de första kapitlen, där den elementära utbildningen behandlas, har författaren litet svårt att fånga läsarens intresse, men så snart han kommer in på den fortsatta träningen samt framförallt de kvalificerade övningarna med bl a flygtjänst på hangarfartyg, blir han mycket medryckande och ger interjöber, reaktioner och upplevelser från USA:s marinflyg som är strålande.

Boken är översatt till svenska av Lennart Nyblom, som har all heder av sitt arbete. Priset på boken är häftad 7:50.

»ABC för flygvänner» heter en nyutkommen bok på Norstedts förlag. Det är engelsmannen Lockwood Marsh som på 86 sidor kon-

centrerat allt det väsentliga om flygningens grundprinciper. Det är ett delvis rätt lyckat försök att på ett enkelt språk, utan matematiska termer, förklara principerna för flygning, ett flygplans konstruktion och framställning. Boken har utan tvivel en uppgift att fylla och kan med fördel rekommenderas alla dem som inte har den tekniska underbyggnad vilken annars är ganska nödvändig för att rätt förstå de tekniska resonemang som litteratur i liknade ämnen oftast till största delen består av.

Till följd av det begränsade utrymmet har framställningen på sina håll blivit väl mycket rapsodisk, och i kapitlet om flygmotorer har detta till och med gjort att vissa uppgifter — utan att vara direkt felaktiga — möjligen kan feltolkas. Helhetsintrycket är dock att författaren lyckats väl med att klargöra många värn en icke tekniker rätt beniga problem. Vissa avsnitt är rent glänsande i sin enkelhet och sitt klara språk. Boken har översatts till svenska av Lars G. Lindqvist. Priset är häftad 4:75.

Eftersom undertecknad själv står som författare till den fjärde boken i detta sammanhang — »På tysta vingar» — överlämnas åt en annan medarbetare att uttala sig om dess eventuella förtjänster. Yngve Norrvi.

Allhems Förlag i Malmö dokumenterade sig redan i fjol som ett flygsinnat företag genom att ge ut praktverket »Flygboken». I år har förlaget börjat utge en rykande färsk flygbokserie — kallad »Allhems flygböcker».

Den raskaste av författarna är Yngve Norrvi, som skrivit bandet om segelflyg med titeln »På tysta vingar», den först utkomna boken i serien. Vem annars än Yngve Norrvi skulle på ett så populärt, lättfattligt och instruktivt sätt ha kunnat ge en överblick över vår säkerligen tjugisigaste sport? Att han är rätt mannen vet man när man känner honom närmare — dels började han sin vandring i livet med hårt kroppsarbete och kämpade sig sedan som »self-mades» upp till skicklig journalist, till informationschef i KSAK och till den nuvarande ansvarsfulla posten som verkställande redaktör för FLYG — samt fr o m i febr 1947 till chef för Allebergs-skolan. Hans eget slit under gångna år har predestinerat honom att förstå och uppskatta den uppoffring av egen bekvämlighet som varje segelflygare måste göra för att få flyga — 50 minuters arbete och en minuts flygning! Dessutom har Norrvi det rätta, en smula romantiska sinneleget. Att han lärt känna segelflyget grundligt genom sitt jobb som informationschef i KSAK och genom sin egen segelflygning är ett betydande plus för en som skall skildra sporten.

»På tysta vingar» börjar med en historik från äldsta tid — inte i den vanliga torra stilen som brukar utmärka de flesta skrifter av denna typ utan friskt, respektlöst och högt okonventionellt. Hans inlevelse i Ikaros' och andra gamlingars flygäventyr kan endast förklaras med att han själv är den försvunne Ikaros — detta namn är nog mer än Yngves signatur, snarare kommer man att tro på självavandring... I denna avdelning återfinner man till sin glädje även ett senkommet och rättvist framdragande i Ikaros ljust av de svenska segelflygpionjärerna Rolf Bergvik och fantasterna på Hammars backar vid Ystad.

Det bästa kapitlet i Norrvis bok heter »Vi segelflyger», en upplevd och underbart skriven skildring av en segelflygning över och kring Alleberg. När man läser detta känns det som om man själv sutte i ett segelplan och lekte med uppvindar och moln! Och man lär sig en hel del samtidigt som man njuter.

Texten är alltså perfekt, och hur omöjligt det är låter är bilderna — 80 sidor i vackert djuptryck — lika bra. Det är fotos från alla segelflygande länder utom Tyskland (här skiner Norrvis sant demokratiska sinneleget igenom). Detta — att pionjärlandet framför andra inom segelflyget tvingats i skymundan av politiska skäl — är den enda anmärkning man kan komma med när det gäller »På tysta vingar». Men man kan ju också resonera som så att det tyska segelflyget redan tidigare är tillräckligt omskrivet. Blir de övriga banden i »Allhems flygböcker» lika bra som Yngve Norrvis måsterverk är seriens framgång säkrad.

Harald Millgård.



omspänner hela världen

Överallt står INTAVA berett att lämna sin service.
Flyg och far hur Ni vill — vi skall se till att
Ni får drivmedel till Ert plan vart Ni än kommer.

SVENSKA AKTIEBOLAGET INTAVA
STOCKHOLM • MALMÖ • GÖTEBORG



och syrafast bult

ingår som ett nödvändigt element i modern industriell kvalitetsproduktion. Vi tillverkar även rostfria skruvar, muttrar, nitar, spårskruvar och brickor.





Flyg

NORDENS STÖRSTA FLYGTIDNING

Nr 25-26. Årg. 24 • 12 dec. 1946—1 jan. 1947



W. KLEEN:

INFÖR ÅRSSKIFTET

Med detta nummer avslutar FLYG sin 24:e årgång — med år 1947 begår tidskriften sitt kvartssekelsjubileum. Detta är en högst aktningvärd ålder för en flygtidskrift och en ålder som gör FLYG till senior bland dess kolleger i Norden. Dess bättre lider dock tidskriften icke av ålderdomssvaghet. Tvärtom har den för varje år växt sig större och starkare. Den har i år givit sin läsekrets sammanlagt 1.044 sidor, vilket innebär ett rekord för tidskriften och ett rekord som lämnar de nordiska kollegerna långt bakom. Vi överlämnar förtroendefullt åt allmänheten att avgöra kvaliteten. Som nyhetsorgan intar tidskriften utan tvivel en särställning i Norden, en ställning som gör den fullt likvärdig de stora världspublikationerna. FLYG räknar också som sina medarbetare vårt lands främsta sakkunskap inom flygets olika områden, och dess typografiska utstyrsel står i särklass, icke minst på grund av det ytterst rikhaltiga och högklassiga illustrationsmaterialet.

FLYG har som sitt uteslutande syfte att tjäna flygets sak, att främja flygintresset hos vårt folk och våra grannfolk. Målet är alltså att göra allmänheten flygsinnad, medlen är snabb nyhetsförmedling, vederhäftighet, sakkunskap och lättlästhet, främjad genom ett rikhaltigt och högklassigt illustrationsmaterial.

Det ligger i sakens natur, att FLYG:s ställning som tidskrift för flygvapnet och officiellt organ för Kungl. Svenska Aeroklubben medför förpliktelser. Vi sätter en ära i att på ett ur alla synpunkter värdigt sätt fylla dessa förpliktelser, vilka i sin mån innebär en garanti för ett gediget innehåll. Men förpliktelserna innebär icke någon censur, icke ett klavbindande av det fria ordet. Debatten är fullt fri i våra spalter, självfallet inom de gränser som uppdras av journalistikens oskrivna lagar.

Varje författare som signerar sin artikel står själv för dess innehåll, vilket alltså icke är ett uttryck för tidskriftens redaktionella ståndpunkt. Endast en fri diskussion om flygets mångfaldiga problem kan medverka till dessas lyckliga lösning. Vi inbjuder därför till en fortsatt otvungen diskussion i FLYG:s spalter.

Under det gångna året har FLYG utvidgat och befast sina utländska förbindelser. Vi har icke endast medarbetare i den västerländska världens främsta flygcentra, vi har också direkta förbindelser med de stora flygtidskrifterna och flygindustrierna, varigenom vi är försäkrade om snabbast möjliga nyhetsförmedling.

Ja, sådant är vårt program, sådana medlen för dess förverkligande. Vi hoppas att FLYG:s jubileumsår skall innebära en fortsatt lyckosam utveckling för tidskriften, en utvidgad och fördjupad kontakt med läsekretsen, allt till fromma för den sak vi gjort till vår.

Oaktat kostnaderna för tidskriftens framställning väsentligt ökats under år 1946 erbjuder vi FLYG för oförändrat pris under 1947. Detta är för helårsprenumeration kr. 9:75, för halvår kr. 5:—, för lösnummer 45 öre. Prenumeration innebär icke endast de därmed följande vanliga fördelarna utan också att man får FLYG:s specialnummer för oförändrat pris. Vi planerar fyra sådana specialnummer för 1947.

Och så återstår att tacka våra medarbetare när och fjärran för gott samarbete och vår läsekrets för det intresse varmed den omfattat tidskriften.

Till slut önskar vi alla en god jul och ett gott nytt år. Läs FLYG:s julnummer under julhelgen, så kommer Ni säkert att avsluta Er för en prenumeration!

När jag tecknade min försäkring i Trafik betalade jag 294 Kr.

Nu BETALAR JAG endast 118 Kr.

TRAFIK

Detta tack vare 60% lägre försäkringspremie. Utom avtalsmässig rabatt efter 4 skadefria år (50%) lämnar nämligen Trafik som vinståterbäring ytterligare 10% rabatt å vagnskade-, stöld- och brandförsäkringspremien vid fullständig försäkring. Trafik fullföljer härmed sin liberala premiepolitik.

Vår vinst — Er vinst

FÖRSÄKRINGSBOLAGET TRAFIK

Specialbolag för trafikrisker
Birger Jarlsgat. 58, Stockholm. Tel. 23 22 30.

VI LANDAR I RIO



Passagerare till Paris, Lissabon... Rio och Montevideo ombedjas ta plats! — På morgonen lördagen den 30 november kl. 8.30 står Scandinavian Airlines Systems silverglänsande skymaster »Passad» på plattan framför stationsbyggnaden på Bromma flygfält klar för den första skandinaviska passagerarflygningen till Syd-Amerika. Framstående representanter för det svenska näringslivet embarkerar premiärplanet, åtföljda av vår minister i Brasilien Ragnar Kumlin med maka samt SAS' verkställande direktör Per A. Norlin. En ny milstolpe i skandinavisk luftfartshistoria.

Skymasterns fyra motorer, som utvecklar 1450 hästkrafter vardera startas. Med chefs-piloten på den nya linjen, kapten Georg Lindow, på förarplatsen rullar planet majestätiskt ut på startbanan, motorerna prövas en sista gång och på slaget 8,45 lättar maskinen med Köpenhamn som första och Paris som andra mellanlandningsplats.

Efter ett kort uppehåll på Kastrups flyg-

fält i Köpenhamn, där danska och norska passagerare embarkerar, startar vi ånyo kl 10,50 med kurs på Paris. Sikten är god; som en sammetsmatta utbreder sig nordvästtyska lågländerna under och väster om oss. På styrbordssidan passeras Holland och Belgien, Rhen skymtar som en silverstrimma långt under oss. Över franskt territorium planerar vi ner på 1 000 m och i fjärran skymtar Eiffeltornet. Planet gör en sväng på relativt låg höjd in över staden. På 5,15 timmar har vi tillryggelagt den 1 546 km långa sträckan Stockholm—Paris. En timme senare stävar vi åter sydväst med Lissabon som slutmål på första etappen. I väster skymtar Pyrenéernas snöhöljda toppar och om styrbord framför oss i Austurien de Cantabriska bergen.

Kl 19,35 klarnar konturerna av Lissabon i fjärran. Se där, vid Oceanen, 20 minuters bilväg från flygplatsen, El Estoril, den mondana badplatsen vid Solkusten, landet med den eviga våren, som portugiserna säger.

V isum-, valuta- och tullformaliteterna går aldrig tillräckligt snabbt, allra minst när passagerarna är otåliga att så fort som möjligt komma iväg till El Estoril och badet; det är 25° varmt i skuggan och 17° i Atlanten.

Mot Afrika! Innan staden ännu vaknat till liv på söndagsmorgon, lättar vi i gryningen mot södern. Vi känner snart den afrikanska solens verkan. Vi stiger till 6 000 fot för att slippa hettan därnere och passerar Tanger, Casablanca och Agadir på vår babordssida. Men det känns liksom mer svalkande att få vila blickarna på ostsidan, där Madeira, Los Palms och Sancta Cruz hägrar för vår syn. Denna etapp är 3 120 km och tar c:a 9½ timmar. Skymasterns räckvidd är 6 000 km. Vi har gott om alternativa flygfält på sträckan. Chfespiloten tar sig då och då en

rond i kabinen, där även passagerarna kan röra på sig i gången mellan sätena.

Flygvärdinnan bjuder omkring en aperitif, vi har provianterat färskvaror i Lissabon. På betryggande avstånd möter vi en Iberiamaskin. Vi hälsar på övligt vis med en liten vingtippning.

Kl 17,20 på söndag landar vi i Dakar på Mallard-aerodromen på Afrikas västkust. En läkare kommer ombord för att kontrollera vaccineringen mot gula febern. SAS representant, herr N. Omholdt, visar oss därefter till den relativt primitiva stationsbyggnaden, där vi i baren tömmer en drink, innan vi ett par timmar senare lyfter för språnget över Sydatlanten.

Vid 2-tiden skönjer vi långt bort vid horisonten en tunn strimma av Syd-Amerikas nordost-udde. Vi flyger stadigt på samma höjd och med samma hastighet. Vi passerar mellan Fernando Norouks- och Rocas-öarna. Nya vindar möter oss, vi stiger till c:a 3 000 m och har nu 330 km hastighet. Den elektriska rakapparaten i planet's toalettrum kommer till användning.

Kl 2,45 tar planet mjukt och elegant mark på Parnamirim i Natal, den första sydamerikanska flygstation, som angöres. Här liksom på övriga av våra mellanlandningsplatser i Syd-Amerika är det Cruzeiro do Sol's tjänstemän som assisterar våra representanter. Innan de ombordvarande tillåtas lämna planet, undersöks och DDT-besprutas det i enlighet med de brasilianska hälsovårdsmyndigheternas föreskrifter. Förutvarande stationschefen i Sundsvall, herr O. Järvheden, eskorterar SAS-gästerna till den väntande frukosten i stationsbyggnaden.

Kl 4,15 lyfter piloten på nytt med Rio som mål. 2 148 km längs Syd-Amerikas kust skall avverkas på sju timmar. Sumpmarker avbrutna av floder och smärre vattendrag. Natal's vitt utspridda, rödfärgade hustak

Överst: Rio, sådant SAS' passagerare ser det från luften. Den 400 meter höga »sockertoppen» Pão de Assucar utgör Rio de Janeiro över hela världen kända landmärke. I förgrunden synes Copacabana-bukten, Brasiliens mest ryktbara badstrand. — Nedan: I Dakar tankas SAS-planet före hoppet över Atlanten av mörkhyade senegalnegrer.



försvinner hastigt under oss, 15 minuter senare är vi över de täta molnlagren. Ett par timmar senare börjar molnen skingras, brasilianska kusten tonar fram allt klarare. Täta tropiska skogar med palmer och okända träslag, breda floder, öppna slätter och ljusa sandstränder passerar revy. Vi förstår till fullo att denna väldiga kontinent mer än andra är »flygets förlovade land». På grund av landskapets struktur måste det vara förenat med utomordentliga svårigheter att bygga järnvägar och bilvägar här. Var och en som färdats med järnväg t ex från Peru till Colombia genom det 5 000 m höga Quindo Pass känner till svårigheterna. Det finns sträckor där järnvägen kryper nästan rakt upp eller mer än 5 000 m över havet på en sträcka av 144 km. Argentina har en gräns på över 300 mil med sin gränne i väster, Chile. 1934 spolierades den enda järnvägsförbindelsen över Anderna på en lång sträcka och har sedan inte reparerats. Tre höglandspassvägar på 3 000—4 000 m höjd är enda landförbindelserna f n, vintertid är de översnöade. 1939 kunde man på mindre tid och med större komfort färdas med flyg från Lima i Peru till Paris än från Lima till den norr därom belägna staden Iquitos, c:a 120 mil därför.

Kl 4.20 den 12 december 1918 startade den unge flyglöjtnanten Dagoberto Godoz från militärflygplatsen El Bosyne nära Santiago de Chile över Andernas väldiga bergskedja som domineras av Aconcaguas 7 km höga bergstopp i ett öppet flygplan och landade kl 6.35 på Lagumillas flygfält nära Mendoza i Argentina. Det var den första flygningen över Anderna.

Mellan Sucre och Camiro i Bolivia tar landsvägen 6—12 dagar beroende på väderleken. Med flyg gör man turen på 45 minuter. Gruvbolaget Aramayo i Bolivia planerar transport av metall från gruvorna till La Paz med flyg på 20 minuter. På järnväg tar det 15 dagar. Fyndigheterna kan inte exploateras utan flyg. En direkt specialbyggd landbana skulle kosta mer än fyndigheterna är värda.

Sydamerikanska tekniker och ekonomer framhåller att de på några få månader bygger fält och köper moderna flygplan för samma pris som det tar år att bygga blott några få mil av järnväg. Man säger att »1 minut i ett flygplan är mer värd än 1 timme på marken».

»Passad» gör en elegant högersväng som väcker en ur ens funderingar, den planerar, går över i vänstersväng in över den öriska Riobukten. Redan på långt håll har ögat fastnat för det brantsluttande Pão de Açúcar, »Sockertoppen», som vid närmare betraktande synes ha riklig tropisk vegetation. En linbana leder ditupp. Långa, vackra strandpromenader, palmiga bulevarder och imponerande skyskrapor ger staden ett magnifikt intryck von oben.

Kl 11.30 lokal tid känner vi taxibanorna under oss. Vi har landat på flygplatsen Galeao, som ligger på en ö. Efter avlastning av bagaget sker transporten vidare med båtar och taxin till en mindre flygplats, San-

(Forts. på sid. 65.)

Ovan t h: Under flygningen utmed Sydamerikas ostkust stryker SAS-planen längs några av världens förnämsta badstränder, mot vilka sydostpassaden rullar väldiga dynningar av tropiskt varmt vatten. Bilden visar Boa Viagem, Recifes badstrand. — T h: Marrekech i Marocko har en reservflygplats, som SAS stundom utnyttjar. SAS' passagerare får därvid tillfälle att se stadens ryktbara, stora moské, som synes i mitten på bilden.



INFLYGNING

Hastighetsmätaren kröp sakta uppåt 250—260 och flygplanet blev allt hårdare i rodrin. Jag höll motorvarvet på 2 200 hela tiden, försiktigt, såja. Jag tog försiktigt upp henne i en mjuk upptagning, armar och ben kändes tunga och den lilla tjocka Sk 14 vände sig runt i en ganska skaplig looping. Solen lyste på cumulusmolnen på bägge sidor och glimmade i huven och i vattendragen i landskapet nedanför.

Så drog jag av gasen och planerade ner mot fältet med ett ganska stort fartöverskott. Märket låg som det gjorde när jag hade startat och jag gick in för landning i vänstervarv. Nu skulle jag bara ha några bedömningsövningar och sedan var passet slut. I eftermiddag skulle jag flyga Mustang! För första gången! Inflygning på flygplantypen. Det kittlade i härrötterna när jag tänkte på det. Det skulle bli skillnad mot att kуска omkring i Sk 14.

Nere på fältet kunde jag se en av kamraterna som höll på med samma övning som jag. Han drog just på gas efter en misslyckad bedömning. Det var vindstilla i dag och man flöt ganska långt. Vi skulle landa Sk 14 utan klaffar för att vänja oss vid Mustangs hastighet. Jag gick ner i lä av fältet, ganska långt för att inte komma »plus», svängde upp i vinden och drog av gasen helt. Det kändes ovant att ligga i landningsplanén utan klaffar. Det här var annat än nere på Ljungbyhed. Jag drog på litet gas för att inte sätta mig i en åker, strök över verkstadsbyggnaderna, drog av gasen helt och flöt med hundrasextio kilometers hastighet över fältet. Nu tog hjulen i. Såja. Det durrade i landstället efter den lilla studs. Jag flöt en bit till på några centimeters höjd och sedan tog hjulen i igen för att stanna kvar, och så kom sporren ner, sakta, sakta.

Det är rätt svårt att hjullanda Sk 14, ty den studsar hur bra som helst på sina lågtrycksdäck. Jag rullade ut, bromsade försiktigt, svängde vänster, drog på litet gas och körde tillbaka till märket. Så gjorde jag ett par bedömningar till och det gick ganska bra utom att jag fick en ordentlig »studsgalopp» efter en hård sättnig.

En trevlig, spännande och självupplevd historia

av PUKE

Efter flygningen åt jag lunch tillsammans med de andra aspiranterna. Vi var alla en smula spända på vad som skulle hända i eftermiddag. Inflygning på Mustang. Ja ja. Vi rökte en cigarrett på mässen och fick några sista goda råd av en kadett som hade flugit Mustang ända sedan den kom till Sverige.

Jag skulle flyga Gul Harald. Jag häktade fast benremmarna till fallskärmen och steg upp på vingen och satte mig i, kopplade in hörlurarna och laryngafonen, spände fast nack- och benremmarna, började kontrollera instrumenten och kände mig litet nervös.

— Flygplanet klart för flygning, sa mekanikern som stod på vingen.

— Fint, sa jag så lugnt jag kunde. Det är väl Gul Harald?

— Javisst.

— Kontakt.

— Kontakt, repeterade mekanikern och hoppade ner på marken och ställde sig vid ena vingpetsen och såg forskande på hur jag skulle få i gång motorn. Jag slog upp brandkranen och slog på bränslepumpen och magneterna och tryckte på startkontakten och snapsade litet och motorn smällde och jäste och så rök det ur avgasrören och den gick i gång med ett vrål. Fint. Mekanikern vid vingpetsen såg lättad ut. Divisionschefen kom upp på vingen för att kontrollera att alla reglage var som de skulle vara.

— Någoting att fråga om? sa han.

— Nej, löjtnant.

— Aspiranten kör ut och startar.

— Uppfattat.

Han hoppade ner från vingen och jag vevade igen tear-drop-huven. Mekanikern tog bort bromsklotsarna och jag körde ut

till startlinjen. Radion var väl tillslagen? Fint. Jag tryckte in telefonknappen.

— Markstationen från Gul Harald. Förbindelsekontroll. Kom.

— Gul Harald från markstationen. Uppfattat. Er telefoni hörs bra. Kom.

— Uppfattat. Klart, slut.

Jag fick starttecken och drog på fullgas och Mustang accelererade så att jag trycktes som en handske mot ryggpansaret. Nu var det ingen återvändo. Det var som att hoppa från en trampolin efter en stunds betänkande. När man var i luften kunde man inte vända tillbaka. Nu lättade hon. Försiktigt, för höge Cesar. Jag strök efter marken en stund för att få upp farten och steg sedan. Javisst, landningsstället. Det gick in med en duns. Såja, nu flyger jag Mustang. För första gången. Landskapet inunder rusade förbi. Hastigheten? Tvåhundra ratio miles. Det är för mycket. Jag tog åt mig spaken litet och höjdmätaren började snurra, ungefär som en trasig väckarklocka. Hundraåttio miles. Nu ligger hon fint. Jag gick ut med en vänstersväng ur trafikvarvet och började se mig omkring. Så steg jag till tiotusen fot och gick ut i planflykt och justerade motorvärdena. Boosttryck och varvtal.

Efter en stund var det som om jag aldrig gjort annat än flugit Mustang. Kärran låg så fint som någonsin. Motorinstrumenten pekade alla på det gröna området på tavlor. Det tycktes inte gå så fort undan heller. Man hängde som vanligt mellan himmel och jord. Men när jag skulle göra en brant sväng märkte jag hur fort det gick, ty man blev oskiljaktigt förenad med boten av sitsen. Hastighetsmätaren var skonamt nog graderad i miles per timme. Tvåhundraåttio miles låter inte så mycket när man är van vid kilometer. Man kunde också bedöma hastigheten på orienteringen. Jag var redan ute över Väddö. En lastängare tycktes stå stilla snett under mig i en ram av skum på den blå Östersjön. Några småbåtar ritade upp små suddiga ränder, knappt skönjbara, och söder om mig låg skärgårdens tusen öar. Jag svängde tillbaka och steg för att komma över molnen som låg som jättelika, solbelysta fjäll och svävade över Upplandsslätten. Så praktiserade jag en smula »molnsniff» för att få någon uppfattning om hastigheten. Man skummade över »fjälltopparna» med god fart och när man försökte följa konturerna av molnen var man ömsom ett med stolen och ömsom hängde man i remmarna under tear-drop-huven.

— Gul Harald från markstationen. Läge och höjd frågas. Kom.

Rösten lät så nära att jag nästan tittade mig om.

— Här Gul Harald. Läge Väddö, höjd tiotusen fot. Kom.

— Uppfattat. Klart, slut.

Sedan hörde jag hur markstationen anropade Olin som flög Gul Petter. Han var över Rimbo och jag flög dit för att få se honom men sedan hörde jag i radio att han skulle gå in för landning så jag gick in mot fältet och lade mig i väntan att bli inropad. Jag kunde höra hur divisionschefen dirigerade ner Olin med radion och jag kunde se hans kärra blänka nere på fältet.

(Forts. på sid. 52.)



FLYKTIGT SETT...

Engelsk flygapostel



John Stroud heter en ung engelsk flygjournalist och tecknare, som tillsammans med sin fru Pat faktiskt utfört ett pionjärarbete inom det engelska flyget under kriget. Före kriget var han anställd i Imperial Airways på dess reklamavdelning, och när kriget kom sökte han förstas in i RAF. Men det fanns inte plats just då...

Stroud fäste sig främst vid att såväl de engelska flygarna som luftvärnet och inte minst allmänheten hade otroligt mycket att lära när det gällde att identifiera egna och framförallt fiendliga flygplan, och han beslöt att lära engelsmännen flygplanidentifiering, en konst som John Stroud inom parentes sagt är en mästare i. Men de engelska myndigheterna arbetade — såsom myndigheter i allmänhet — långsamt och hade svårt att begripa att den unge journalistens synpunkter verkligen var någonting att ta fasta på. Det egna luftvärnet och det egna jaktflyget fortsatte att skjuta ner många av sina egna plan i rent oförstånd, men John Stroud gav inte tappt. Tillsammans med sin unga fru Pat startade han en fullkomlig utställningskampanj — med egna knappa medel — och det kan nämnas, att under ett år höll han identifieringslektioner för inte mindre än 14 000 personer enbart i Skottland. Och så småningom blev han erkänd och fick börja arbeta med myndigheternas stöd och med bättre resurser i bakfickan. Han gjorde utställningar, höll föredrag, teknade flygplan-kort och gav ut broschyrer så det stod härliga till, och både han och myndigheterna och allmänheten var nöjda.

Nu är kriget slut och John Stroud har slutat hos The Ministry of Aircraft Production och återigen blivit free lancer. Han är då det gäller flygplantyper som en levande uppslagsbok och han har ett minne som närmar sig det fantastiska. En bekantskap värd att göra för alla som är intresserade av att prata flyg och främst flygplantyper. Vad han inte vet därom är inte värt att veta. Han har besökt Sverige en gång — i somras — och planerar en ny resa hit under vintern.

Albin A. och flygsinnet

Frågan är om inte Albin Ahrenberg nu definitivt säkrat sin ställning som flygsinnets apostel nr 1 i detta land. Han har sålt bra cubar för mindre än sex tusen kronor stycket i långa banor. Nu har hans firma AB Ahrenbergsflyg också startat utyrning av Piper Cub till priser som ligger åtskilligt under det vanliga. Uthyrningen sker hittills endast från Bromma, där man får låna en Cub för 40 kr i timmen. Köper man sju timmar på en gång får man dem för 36 kr och slår man på stort och köper fjorton, så kommer man ner till 32 kr i timmen.



Svårt få rysskontakt

Det var en smula motigt för Stockholm — Moskva-flyget i början. Trafiken skulle börja den 20 november men inte förrän den 24 kunde man komma i gång. Då flög ABA till Helsingfors, men till följd av dåligt väder längre österut uteblev ryssarna vid mötesplatsen. Måndagen den 25 etablerades emellertid avtalsenlig kontakt i Helsingfors, och sedan har det hela gått bra om man bortser från de vanliga mindre höstvädersstörningarna.

Svensk Flygtjänst har nyligen köpt två Miles Martinet som firman ämnar använda som mål-bogseringsplan. Toppfarten är 370 km/t.



En märklig leveransflygning ägde rum helt nyligen då Saab flög en Saab till Etiopien. Färden gick i dagsetapper och förare var Saabs chefsprovflygare Claes J. Smith (bilden ovan). Som framgår av kartan blev det flera överhavsflygningar och i Afrika gick routen delvis långa sträckor över ökenland och vildmark. För att på sådana sträckor ge planet fullt betryggande flygtid hade det specialutrustats med extra bränsletankar. Tack vare detta ökades Saffrens aktionsradie från de ordinarie 1 050 kilometer till 2 000 km. Flygningen gick utan missöden men det blev en del förseningar på grund av vädret. Över Italien härjade sålunda våldsamma åskväder och kapten Smith tvangs till flera dagars väntan i Neapel. Väl över Tripolis och Afrika blev det ny väntan, här rasade en häftig sandstorm.

Viking-rekord

En av BEA:s Vikingar satte söndagen den 24 november nytt »trafikflygrekord» på sträckan Stockholm—Göteborg under ordinarie flygning med passagerare och gods. Distansen som är cirka 44 mil avverkades på 57 minuter vilket gör en medelhastighet av cirka 464 km/t. Men det var inte enbart planet förtjänst. Vinden som sköt på hade den dagen en fart på dryga 100 km/t.



Nene/Lancastrian är Rolls-Royce-fabriken benämning på en Lancastrian som i experimentflytte har utrustats med två reaktionsaggregat av typ Nene. Planet har bl a visats i Paris i samband med flygutställningen där.

Rolls-Royce Nene med 2,2 tons dragkraft vardera. A.W.52 har byggts på erfarenheterna av det »flygande ving»-glidplanet A.W.52G, men också den är i första hand avsedd som experimentflygplan innan fabriken anser sig mogen för ett stort reaktionsdrivet trafikflygplan i form av en flygande vinge. A.W.52 kommer emellertid eventuellt att användas för transport av post. Planet får en spännvidd på 27,5 m, en flygvikt på ca 15 000 kg, en maxhastighet av 725 km/t och en landningshastighet på endast ca 120 km/t.

ENGELSKA TRAFIKFLYGPLAN

En översikt av GNOMO

Den engelska flygindustrin arbetar nu för högtryck på att skapa nya trafikflygplan fullt jämbördiga med amerikanska motsvarigheter. Att engelsmännen i detta fall fortfarande har en del att lära är de själva de första att erkänna, trots att de engelska flygplanfabrikerna under kriget byggt jakt- och bombplan minst lika bra som amerikanerna och i vissa fall, exempelvis i fråga om reaktionsflyg, visat sig amerikanerna överlägsna.

De engelska flygtrafikbolagens, först och främst BOAC:s, alltmer ökade behov av trafikflygplan, i första hand för den atlantiska trafiken, har måst fyllas genom beställningar i USA av fem Lockheed Constellation och sex Boeing Stratocruiser, av vilka de förstnämnda redan levererats. Dessa amerikanska beställningar har bl a framtvingsats av de svårigheter man haft med de båda Avro-konstruktionerna Tudor I och Tudor II, och vilka bestått i en del besvär med bl a stjärtpartiets utformning och de därmed sammanhängande flygegenskaperna vid låga farter. Det har omtalats att stabilisatorn under prov visat tendenser att överstegras och detta försöker man nu motverka genom att förse vingarna med extra stora »fjället». Dessa barnsjukdomar har medfört att det blir svårt att fullfölja den planerade leveransen av ca femtio plan av typ Tudor II före 1946 års utgång. Tudor I har helt nyligen börjat tillföras BOAC och sätts inom kort in i trafik. Emellertid har detta flygplans lämplighet för Atlant-trafik diskuterats då man anser att dess jämförelsevis ringa betalande last (12 passagerare över Atlanten) gör planet oekonomiskt.

Här nedan följer med fortsättning i nästa nr en översikt av de engelska trafikflygplan som nu befinner sig på produktions- eller experimentstadiet.

Armstrong Whitworth

Efter Brabazon-kommitténs specifikation 11B har denna firma konstruerat ett fyrmotorigt trafikflygplan med plats för 24—31 passagerare. Planet betecknas A.W.55 och kommer att utrustas med fyra propellerlerturbinaggregat av typ Armstrong Siddeley Mamba på 1 000 hk vardera. A.W.55 har följande beräknade data och prestanda:

spännvidd 28,04 m, vingyta 78 m², flygvikt 15 875 kg, vingbelastning 204 kg/m², marschhastighet på 6 100 m 445 km/t, flygsträcka 2 180 km och topphöjd på tre motorer 9 150 m. A.W.55 bygges i helmetall skalkonstruktion och utrustas med trycktät kabin.

Samma firma har också under byggnad en flygande vinge betecknad A.W.52 utrustad med två reaktionsaggregat av typ

Airspeed

Airspeed A.S.65 Consul — en civil efterkrigsupplaga av det militära övningsplanet Oxford — serietillverkas nu för fullt och ett flertal flygbolag har redan Consul i sin flygplanpark. Den är avsedd för fem-sex passagerare. Prototypen till det tvåmotoriga trafikflygplanet A.S.57 Ambassador, med plats för 28—40 passagerare, håller nu på att färdigställas och provflygningen beräknas äga rum i början av nästa år. Den andra prototypen — Ambassador II — kommer att utrustas med fyra 1 580 hk propellerlerturbinaggregat av typ Napier Naiad. Marschfarten blir 485 km/t på 6 100 m höjd och flygsträckan med 40 passagerare 2 000 km.

AVRO

Produktionen hos denna firma omfattar den tvåmotoriga typen Avro XIX (i d Anson) samt Tudor I och Tudor II för 12 respektive 40 passagerare (i standardversion). Tillverkningen av Tudor I har pågått en längre tid under det att produktionen av Tudor II börjat alldeles nyligen. Tillverkningen av Lancastrian är avslutad medan York fortfarande byggs i viss utsträckning. Huvudintresset hos Avro är emellertid lagt på Tudor-konstruktionerna. Fabriken har vidare på experimentstadiet en ny typ som kallas Avro XXII eller Tudor III och som förmodligen är en direkt utveckling av Tudor II. Tudor III kommer att utrustas med fyra propellerlerturbinaggregat och den beräknade maxfarten lär vara 605 km/t. Planet får en flygvikt på 40 800 kg och kommer att utrustas med övertryckskabin för flygning på mer än 10 000 meters höjd.

Bristol

Passagerar- och godstransportplanet Bristol 170 Wayfarer-Freighter serietillverkas nu i snabb takt och beställningarnas antal överstiger redan 60 plan. Vid sidan av Wayfarer-Freighter bygger Bristol Aeroplane Co det första exemplaret av det väldiga trafikplanet Bristol 167 (Brabazon I). Engelska regeringen har lämnat tillstånd att bygga fyra exemplar av Bristol 167 och dessa beräknas kunna vara i trafik



Bristol Freighter i serieleproduktion.

1951. Den första prototypen är utrustad med åtta 2400 hk Bristol Centaurus stjärnmotorer höpmonterade i fyra motorgondoler, medan de följande exemplaren kommer att förses med lika många propellerturbinaggregat av typ Bristol Proteus, en utveckling av Theseus som ger ca 3500 axel-hk. Denna effektökning medför att planet, som normalt kan ta 80 passagerare, får marschfarten höjd från ca 400 km/t till 560 km/t på 7500 m höjd. På mycket korta sträckor kan dock passagerarantalet ökas till 224. Flygsträckan med 80 passagerare beräknas till ca 8000 km. Spännvidden blir 70,14 m, längden 53,95 m och flygvikten 130 ton.

Cunliffe-Owen

Cunliffe-Owen-fabrikerna i Southampton har fått en förstabeställning från British European Airways (BEA) på två exemplar av det nya tvåmotoriga helmetallplanet *Concordia* för 10–12 passagerare. Prototypen har ännu inte provflugits. BEA överväger ytterligare beställningar om *Concordia* inför de förhoppningar man ställt på typen. Med två 500 hk Alvis Leonides får *Concordia* en marschfart på 305 km/t.

General Aircraft

Ovan nämnda firma, känd bl a för sina lastglidplan *Hamilear* och *Hotspur* under kriget och det tvåmotoriga sportplanet *Monospar* från förkrigstiden, har under tillverkning ett fyrmotorigt högvingat helmetallplan som till användning och utseende påminner ganska mycket om Bristol *Wayfarer-Freighter*. Förmodligen är detta plan, vars beteckning är G.A.L. 60, fabriken första helmetallplan och glädjande nog är General Aircraft inte ensam om denna övergång till ett modernare byggnadssätt. Bland de övriga märks Miles, Portsmouth Aviation och Percival. G.A.L. 60 kommer att utrustas med fyra 1725 hk Bristol Hercules 260-motorer och den betalande lasten kan bestå av antingen upp till 90 passagerare eller 11,1 ton gods, givetvis över jämförelsevis korta sträckor, men ändå... Typen beräknas få en marschfart på 273–313 km/t, beroende på flyghöjden, och de viktigaste siffrorna är följande: spännvidd 49,38 m, längd 30 m, vingyta 280 m² och flygvikt 39 600 kg.

Handley Page Ltd

Denna berömda fabrik, skapare av trafikplanet *Hannibal* och bombplanen *Halifax* och *Hampden*, är just nu sysselsatt med tillverkningen av de 100 exemplar som RAF beställt av det militära transportplanet *H.P. 67 Hastings*. Denna typ är identisk med den under byggnad varande civila versionen *H.P. 68 Hermes* så när som på inredningen. Förutom denna civila *Hastings*-version har emellertid inte mindre än fem olika varianter offentliggjorts, av vilka *Hermes IV* uppvisar den största nyheten — noshjulställ. I denna serie av utvecklingar ingår också två versioner — Mk III och Mk V — den senare med och den förra utan nosställ, vilka kommer att utrustas med propellerturbinaggregat. För att börja från början så finns det två versioner av *Hermes I*, en utrustad med övertryckskabin och en utan sådan och dessa två versioner har även olika motorutrustningar — den utan övertryckskabin fyra Bristol Hercules 101 på vardera 1675 hk och den med sådan kabin lika många Hercules 263 på 1920 hk vardera. *Hermes II*



Armstrong Whitworth A.W. 55 kallas ett nytt engelskt trafikflygplan som kommer att utrustas med fyra propellerturbinaggregat av typ A.S. Mamba.

har samma kabin- och motorutrustning som Mk I men har i gengäld en flygkropp som förlängts från 25,08 m till 29,13 m för att ge plats för inte mindre än 63 passagerare mot 50 tidigare. *Hermes III* är som nämnts avsedd för propellerturbinaggregat — typ Bristol Theseus på ca 2290 hk axel-hk, men är i ö identisk med Mk II. Mk IV har nosställ och fyra 1920 hk Bristol Hercules 263-motorer. Maximala marschfarterna har följande utseende: Mk I (A) 466 km/t—4300 m; Mk I (B) 490 km/t—8000 m; Mk II 482 km/t—8000 m; Mk III 555 km/t—6100 m och Mk IV 482 km/t, och de flygsträckorna: Mk I (A) 7590 km; Mk I (B) 6700 km; Mk II 6560 km; Mk III 5360 km och Mk IV 6000 km. Flygvikterna varierar från 34 020 kg för den lättaste Mk IA) till 37 220 kg (Mk I, Mk II, Mk III och Mk IV). Vid sidan av Hastings bygger Handley Page-fabrikerna om Halifax-bombplan till trafikflygplan bl a för BOAC:s räkning. Dessa flygplan, vars militära motsvarighet är H.P. Halifax C Mk VIII, är betecknade H.P.70 Halton och rymmer 10 passagerare samt 3,6 ton gods. Motorerna är av typ Hercules 101 på 1675 hk vardera. Haltons marschfart anges till ca 320 km/t och flygsträckan till ca 2900 km. Flygvikten är 29 500 kg. 12 flygplan är denna typ är beställda av BOAC och dessutom har en Halton levererats till H.K.H. Maharadjan Gaekwar av Baroda för hans personliga bruk.

Miles Aircraft Ltd

Miles har utan tvekan gjort sig mest känt genom sina sportplan, men har även på senaste tiden gett sig in på konstruk-

tion och bygge av trafikflygplan i den lättare klassen och därvid med M.60 Marathon tagit steget in bland helmetall-byggnarna.

Just nu levereras i ständigt löpande ström den tvåmotoriga högvingade M.57 Aerovan till köpare, huvudsakligen i England. Aerovan är i motsats till Miles andra trafikplanskonstruktion byggd helt i trä och utrustad med två Cirrus Major-motorer på endast 155 hk vardera. Icke desto mindre kan Aerovan transportera upp till 10 passagerare. En fyrmotor utveckling av Aerovan som är under byggnad bär beteckningen M.71 *Merchantman*. *Merchantman* är i första hand avsedd för godstransport — 2 ton — och är utrustad med fyra 330 hk DH Gipsy Queen-motorer. Air Contractors Ltd, Waadley, har redan placerat en beställning på *Merchantman* till ett värde av 500 000 pund.

Percival Aircraft Ltd

Percival-fabriken bidrag till efterkrigsflyget omfattar även ett trafikflygplan i den lättare klassen med plats för fem—åtta passagerare. *Merganser*, som planet kallas, är en helmetallkonstruktion utrustad med två 296 hk motorer av typ D.H. Gipsy Queen 51. Flygplanet beräknas vara klart för provflygning i början av 1947.

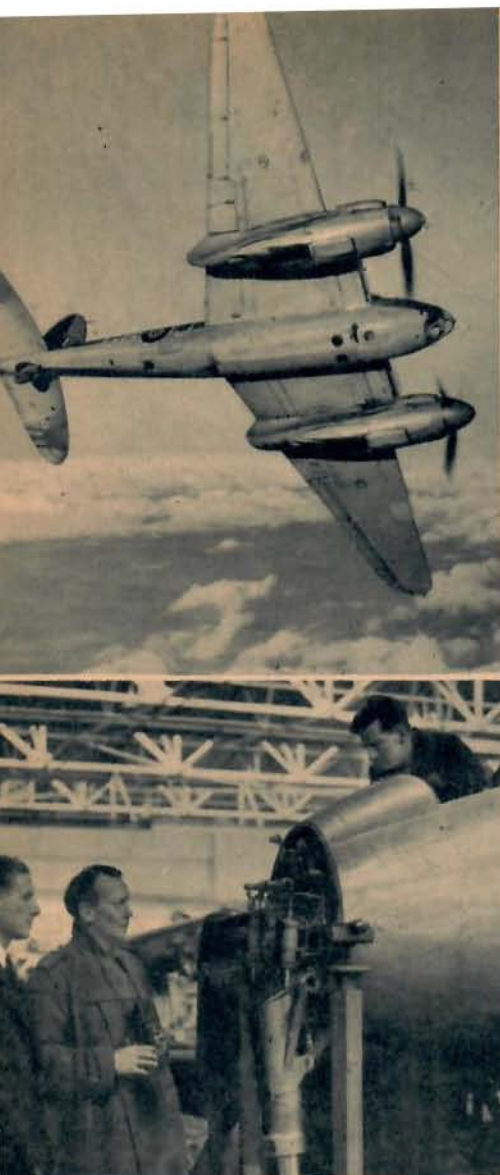
(Forts. i nästa nr.)



BEA har beställt två exemplar av Cunliffe-Owen-fabrikens nya trafikflygplan *Concordia*, vars prototyp nu är under tillverkning.

D. H. FÖRBEREDER VÄRLDSREKORD

— Av FLYG:s utsände medarbetare —



Under tecknad hade under sitt Engelslandsbesök även nöjet att få besöka De Havillands fabriker vid Hatfield och kom nästan rakt i armarna på ingen mindre än »Cat eye» Cunningham, en herre som emellertid visade sig ha minst lika bråttom på backen som i luften. Det blev ett kort men intensivt samtal. Han skulle just i väg till en konferens med firmans tekniker och diskutera de fortsatta proven med »The Swallow», det plan som inom kort skall ta det officiella hastighetsrekordet från Meteor. Ja, just skall, ty det byser inte mr Cunningham det minsta tvivel om. Det är ju han som övertagit provflygningarna av »Svalan» sedan Geoffrey de Havilland havererade. Vad haveriet berodde på anser han sig inte kunna uttala sig om — det torde aldrig bli klarlagt — men han tror inte att det var den höga hastigheten och några kompressibilitetsfenomen som orsakade det. Svalan är för övrigt mycket lättflygen. Just nu pågår prov med »läga» hastigheter — 500 km/t och däromkring — men det skall inte dröja så länge förrän det återigen blir fullt pådrag, säger »Cat Eye» och ler sitt blida leende, som man ögonblickligen lär sig tycka om. Man har förresten litet svårt att föreställa sig denne relativt småväxte, finlemmade och gladlynte, lugne man som en av tyskarnas mest fruktade motståndare i luften. Det var under nattstriderna över London som hans kamrater gav honom namnet »Cat Eye» (Kattögat) därför att han tycktes kunna se i mörkret, någonting som de tyska piloterna sannerligen fick känna på. På tal om »The Swallow» vill emellertid både han och DH:s presschef, mr Rice, med skärpa framhålla, att detta plan inte alls är avsett att bli något slags jaktplan eller något militärt plan över huvud taget. Svalan är endast byggd för experiment med höga hastigheter (och för att slå ett eller annat världs-

Mosquito är kanske det plan som gjort De Havilland-fabrikererna mest kända över världen under kriget. En övningsversion av planet byggs nu i Hatfield. — Här närmast t v tar sig FLYG:s medarbetare tillsammans med mr Watkinson i BEA en titt på Dove-produktionen i Hatfield.

rekord anser vi oss böra tillägga) för att bolaget med stöd av de vunna erfarenheterna skall kunna få fram krigsflygplan och trafikflygplan med betydligt extremare prestanda än vad vi nu är vana vid.

★
Fabrikerna i Hatfield serietillverkar för närvarande DH 104 Dove och har just nu beställningar på inte mindre än 255 plan kontrakterade. Beställare är Sydafrika, Sydamerika, Belgien m fl och dessutom har bl a Perslens regent, kejsaren av Abyssinien och ett antal indiska furstar beställt Dove för privat bruk. För sambandstjänst har vidare RAF beställt ett trettiotal. Leveranserna av de första planen har just börjat.
Bolaget har också planer på att utveckla Dove för reaktionsdrift, d v s med propeller-turbinaggregat, men när denna version blir färdig eller vilken motorutrustning den får är inte känt. Installationen av två av de f n kända minsta propeller-turbinaggregaten (R.-R. Dart eller Armstrong Siddeley Mamba) betyder dock en effekttökning från f n sam-

145 hk DH Gipsy Major 10 som driver en på marken omställbar träpropeller. Bränslekapaciteten är 140 liter. Data och prestanda (beräknad för tresitsaren): spännvidd 11,0 m, längd 7,90 m, höjd 2,15 m, vingyta 18,0 m², tomvikt 715 kg, flygvikt 1080 kg, vingbelastning 60 kg/m², maxhastighet 192 km/t, marschhastighet 162 km/t, topphöjd 2850 m, flygsträcka 500 km och startsträcka 195 m (med 9 km/t motvind). Som tvåsitsare, tillåten för avancerad flygning, får S 11 en flygvikt på 980 kg, en maxhastighet på 195 km/t, en flygsträcka på 500 km och en startsträcka på 150 m.

Fokker-fabrikerna har f n 600 anställda och sedan krigsslutet har 45 flygplan byggts om eller reparerats, bl a för KLM, holländska flygvapnets och Statens flygskola. Dessutom har fabriken levererat omkring 30 segelflygplan till en mängd klubbar. Tre övningsplan av förkrigstypen S 9 som beställts av Frits Diepen har nu levererats. Vid sidan av flygplanen har Fokker specialiserat sig på tillverkning av bussar. Inom den allra närmaste tiden väntas 75 under byggnad varande 52-sitsiga bussar bli klara för leverans.

KLM FÅR KONKURRENS

KLM får nu konkurrens i Holland. Några holländska rederier »Nederlands» och »Rotterdam» har planer på att organisera flygtrafik. »Nederlands» lär inom de närmaste månaderna få fyra Constellations, fyra Douglas (DC-4) samt fyra Boeing Stratoliners från USA. Bolaget avser att använda ett antal av dessa flygplan för egen räkning och risk, utan några som helst subsidier från den holländska regeringen. Ansökan om koncessioner har redan framlagts. Biljettpriserna kommer att fastställas i samarbete med KLM, och goda möjligheter för ett samarbete med KLM lär finnas. Det har visat sig nödvändigt med två turer dagligen till Nederländska Ostindien och f n väntar ca 5000 passagerare på flyglägenhet till Östern före utgången av detta år. De flesta av dem måste emellertid vänta till första halvåret 1947. Dessutom väntar inte mindre än 8000 personer på att få resa hem till Holland, för att inte nämna de 25000 evakuerade som temporärt befinner sig i Holland men som skall transporteras till Ostindien.

Vidare rapporteras att KLM f n underhandlar om anställning av 60 f d RAF-piloter. Just nu tjänstgör i KLM 100 förare men vid nyåret kommer bolaget att behöva ca 300 piloter. KLM undersöker f n även möjligheterna att importera kanadensiska piloter.

★

På den internationella flygutställningen i Paris (se även sid 28—29) utställer Fokker dels ett färdigt flygplan, den nya fyrsitsaren med skjutande propeller — Fokker F 25 Promotor — dels modeller av inte mindre än tre helt nya Fokker-typer som nu befinner sig på byggnads- eller konstruktionsstadiet. Det mest anmärkningsvärda projektet är ett trafikplan för uteslutande reaktionsdrift, d v s ej propeller-turbinaggregat, utrustat med över-

trycks-kabin. Planet, som får noshjulstätt, kallas F 26 Phantom och skall utrustas med två aggregat av typ Rolls-Royce RB 41 Nene vilka beräknas ge F 26 en marschfart av 800 km/t. Aggregaten skall monteras på undersidan av flygkroppen. Passagerarantalet anges till 17. Följande beräknade data och prestanda har uppgivits av fabriken: spännvidd 18,20 m, längd 15,40 m, vingyta 45 m², tomvikt 6300 kg, betalande last 1700 kg, flygvikt 11500 kg, vingbelastning 255 kg/m², marschhastighet 800 km/t på 12000 m höjd, marschhastighet på en motor 500 km/t på 9000 m höjd, stigtid till 12000 m 12,5 min, flygsträcka cirka 1000 km och startsträcka över en 15 m hög mask 1000 m.

En annan ny Fokker-typ som också visats i modell på Paris-utställningen är en tvåsitsig utveckling av fyrsitsaren F 25 Promotor som kallas Fokker P 1 Partner. P 1 är avsedd att byggas i helmetall med fast nosstätt. En anmärkningsvärd detalj på detta sportplan är att det saknar dörr i egentlig mening då i stället hela främre övre delen av nosen med kabinhus är fällbar framåt på ett sätt som framgår av bilden. Motorn blir på 85 hk. Partner har följande beräknade data och prestanda: spännvidd 10,0 m, längd 6,85 m, höjd 1,8 m, vingyta 14 m², tomvikt 470 kg, flygvikt 700 kg, vingbelastning 50 kg/m², maxhastighet 180 km/t, marsch-d:o 150 km/t, topphöjd 2900 m, flygsträcka 370 km och startsträcka 100 m (med 9 km/t motvind).

Ytterligare en ny typ under byggnad är Fokker-Diepen S 11 Instructor, ett två-tresitsigt övningsplan som redan är beställt i 100 exemplar av Frits Diepen Vliegtuigen N. V. Instructor är ett lågvingat monoplan i blandad konstruktion med fast konventionellt landställ. Kabinen är täckt av en kastbar plexiglashuv av »bubbel»-typ. Motorn är en



Tre ny Fokker-projekt. Överst det två-tresitsiga övningsplanet Fokker-Diepen S 11 som redan beställts i 100 ex. — I mitten det tvåsitsiga sportplanet P 1 Partner. — Därunder det sensationella trafikplanprojektet Fokker F 26 Phantom som får en marschfart på 800 km/t.



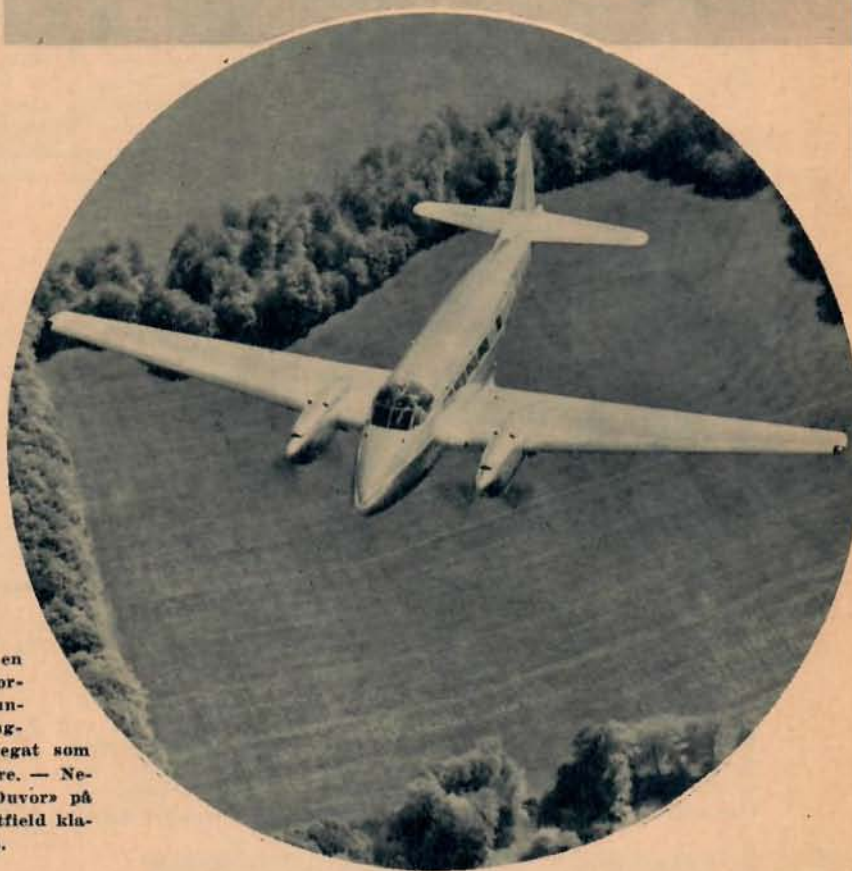
Ovan: John »Cat Eyes» Cunningham, som provflyger »The Swallows», och till höger Svalan »Jylv» under ett prov. — I cirkeln: DH 104 Dove produceras nu för fullt. Här ett exemplar under provflygning.



manlagt 1 320 hk till ca 2 000 hk och hur man kan genomföra en sådan effektförökning utan mycket omfattande konstruktiva ändringar i vingkonstruktionen, återstår att se. De Havilland arbetar vidare med prototypen till ett Atlant-flygplan utformat enligt samma idé som DH 108 Swallow och avsett för ren reaktionsdrift eller närmare bestämt fyra aggregat av typ DH Ghost med en dragkraft på 2,27 ton vardera. DH 106 som den nya typen kallas beräknas få en marschfart på inte mindre än 800 km/t, trots en beräknad flygvikt på 34 000 kg. Med omkring 20 passagerare ombord lär DH 106 få en flygsträcka på ca 5 000 km, vilket innebär en restid över Atlanten på endast omkring fem timmar. DH 106 är givetvis försedd med övertryckskabin och avsett för flygning på höjder omkring 11 000 m. När detta ytterst avancerade trafikflygplan kan vara färdigt för provflygning är emellertid mycket osäkert och fabriken nöjer sig ännu så länge med att meddela att konstruktionen av ett nytt trafikflygplan enligt Brabazon-kommitténs specifikation Type IV pågår.

Slutligen kan nämnas att serieproduktionen av Hornet är i full gång. De Havilland, som ju är pionjär på träbygge, hade ganska besvärliga problem att klara innan denna Mosquito-avläggare kunde börja serieproduceras. En hel dyrbar RAF-beställning hängde på ett här innan teknikerna lyckades klara en dubbelkrökt detalj i vingen, men man lyckades och nu är som sagt produktionen i full gång av detta världens snabbaste propellerdrivna jaktplan.

Yngve Norrnl.



Till vänster en bild från motorprovcentralen under provkörningen av de aggregat som ingår i Wampire. — Nedan ett par »Duvors» på flygfältet i Hatfield klara för leverans.



ÅRETS AMERIKANSKA SEGELFLYGSÄSONG

Äntligen har rapporterna om de stora amerikanska sommartävlingarna nått hit.

John Robinson vann överlägset både Västerås mästerskapstävlingar och de stora tävlingarna om det amerikanska segelflygmästerskapet i Elmira. Vid båda tävlingarna var hans längsta flygningar ungefär 295 km, överträffade endast av Raymond Parker som gjorde en flygning på 331 km. Standarden i Elmiratävlingen synes för ö inte ha varit särskilt hög med avseende på sträckresultaten och dessutom influerades resultatlistan betänkligt av det tillämpade systemet med premiepoäng för en mängd prestationer som inte har med tävlingen att göra i den form vi själva bedriver sådana. Att det kan vara direkt lönande att delta i Elmiratävlingen framgår av att Robinson förutom silverpokal och guldarmbandsur fick sju penningpriser på sammanlagt 760 dollar — omkring 2700 svenska kronor!

Paul Tuntland från Californien hade i uppdrag att undersöka segelflygförhållandena i Florida med en LNE-1 och råkade därvid sätta ett nytt amerikanskt höjdrekor för tvåsitsiga plan — trots att han flög ensam och utan ballast. När han nått 6700 m höjd i ett kraftigt moln började han att känna sig en aning ensam och övergiven bland kalla och ogästvänliga naturkrafter och då han inte hade en aning om hur han skulle komma ur äventyret, frågade han helt enkelt per radio markstationen om råd. Därnere tog man med hjälp av radar en pejling på honom inne i molnet och gav honom kursen. Strax därefter träffades han av en blixn som effektivt släckte markeringsljusen och sedan kom han efter en mycket snabb åkning ut ur molnet. Han påstår att hans tidigare uppfattning om den svaga termiken i Florida helt förändrades efter denna flygning.

Trots de genomförda tävlingarna och alla penningpriser är man överallt mycket bekymrad över segelflygplanparken som med all rätt anses föråldrad och på intet sätt jämförbar med europeisk standard. Robinsons Zenonia är nio år gammal och övriga i toppen på Elmiratävlingen flög plan som var mer än fyra år och som konstruktioner betydligt äldre. För att i någon mån råda bot på eländet har man ganska ingående diskuterat import från Kockums Flygindustri om leverans av Weihe, Fi-1 och Olympia. Om leveranstid och kvantiteter nämns dock ingenting.

Den mest kände av de amerikanska segelplantillverkarna, Paul Schweizer, har emellertid beslutat att rädda den amerikanska äran genom att konstruera ett nytt högvär-

USA importerar svenska segelflygplan?



Paul Tuntland, som med sin LNE-1 satt nytt amerikanskt höjdrekor.

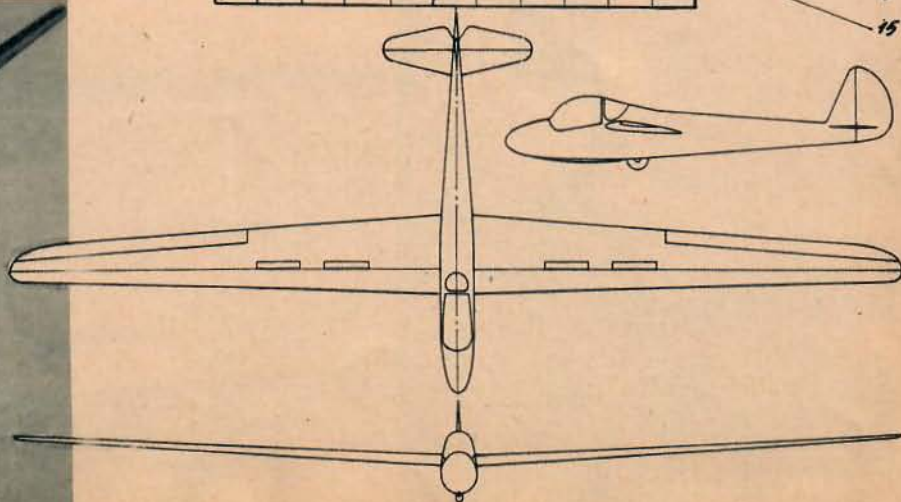
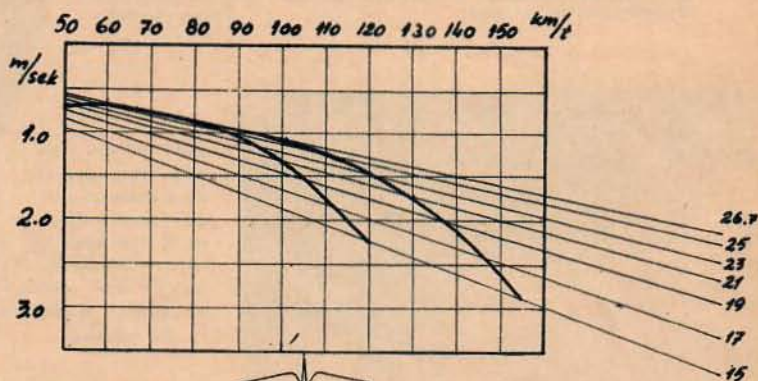
digt segelplan av helmetall med beteckningen 1—21. För att klara de höga investeringarna i verktyg för detta dyra flygplan — 2750 dollar FAF Elmira — tar man redan vid beställningen upp 750 dollar medan resten av summan betalas efter hand som vederbörande flygplan blir färdigt. Som jämförelse kan nämnas »motorglidaren» Jaybird, också den i helmetallutförande, som med sin 75 hk motor inte kostar mer än 2500 dollar.

Schweizer 1—21

Flygplanet är inte olikt en betydligt avmagrad Goevier och har rena, vackra linjer. Av kostnadsskäl har spännvidden begränsats till 15,35 m men i stället har man ökat planetets hastighetsområde genom att lägga stora ballasttankar för vatten i vingnosen, rymmande inte mindre än 170 liter. Tomvikten är 172 kg och med enbart förare — ingen ballast — är flygvikten 258 kg. Bästa glid-

Th hastighetspolaren för Schweizer 1—21.

— Nedan till vänster en modellbild av planet och nedan till höger en treplanskiss.



tal uppnås då vid 69 km/t och uppgår till 1:26,7. Med ökande ballast höjes bästa glidhastigheten så att man med fulla vattentankar fortfarande glider 1:26,5 vid 90 km/t. Ännu vid 110 km/t är sjunkhastigheten inte större än 1,3 m/s medan den utan ballast är 1,8 m/s vid samma hastighet. Det är ställt utom varje tvivel att ballast är ett utmärkt och enkelt medel att öka ett segelflygplans hastighetsområde och det är skada att metoden ännu inte kommit till användning hos oss, så mycket mera som Weihe ganska lätt kan utrustas med ballasttankar.

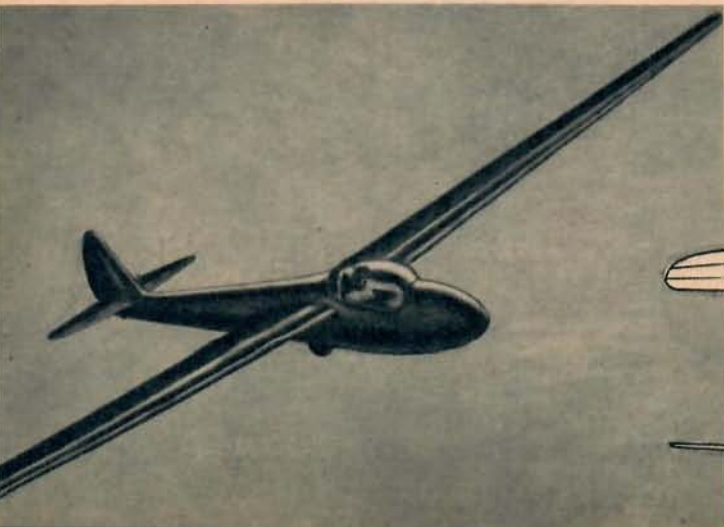
Av speciella särdrag på 1—21 lägger man märke till den dubbla uppsättningen luftbromsar. Den ena är av Hütter- eller DFS-typ för störtflygning och begränsar dykhastigheten till 232 km/t och den andra av samma typ som på Kranich för landning. Den senare bromsen är kopplad till hjulbromsen, ett utmärkt arrangemang som synes vara vanligt på amerikanska plan. I övrigt förefaller landningsbromsarna fullständigt överflödiga.

Vingen är som vanligt enbalkig med vridkrafterna upptagna i nosplåten, som samtidigt tjänstgör som ballasttank. Lastfaktorerna har räknats så högt att all avancerad flygning skall kunna utföras även med ballast — det är ett elegant grepp att förlägga ballasten så att maskkrafterna från denna skall motverka luftkrafterna.

1—21 förefaller bli ett trevligt flygplan som vi gärna skulle vilja stifta bekantskap med i Sverige. Priset lär tyvärr lägga hinder i vägen för import ty 2750 dollar, utan instrument, gör en förfärligt massa kronor innan planet kan vara färdigt att tagas i bruk i vårt land.

Data:

- Spännvidd 15,35 m.
- Längd 6,65 m.
- Vingyta 15,00 m².
- Tomvikt 172 kg.
- Flygvikt 258—450 kg.
- Vingbelastning 17,2—30 kg/m².



DANSK DK-GLIDARE OCH MOTORSEGLARE

Frågan om EK- eller DK-utbildning diskuteras livligt även i Danmark, och danskarna har inte bara pratat, de har handlat också. De två Roskilde-ingenjörerna Knud Høgslund och F. Traugott-Olsen har konstruerat en tvåsitsig skolglidare som fått benämningen 2 G, och planet har nu fått sitt luftdop. FLYG hade nöjet att presentera 2 G redan i nr 11/1946, i vilket nr även en treplanskiss var införd.

Första provflygningen ägde rum på Roskilde exercisplats. Høgslund gjorde själv den första starten, varefter den svenske instruktören Birger Nilsson, som vistats i Danmark någon tid såsom chef för en instruktörskurs, fick tillfälle att prova typen.

Efter tre lågstartar till fem meter fann man att tyngdpunkten låg längre bak än beräknat. Detta rättades till genom att stabilisatorns anfallsvinkel ändrades och sent på eftermiddagen kunde de första höjdstarterna ske. Typen provades mycket genomgående de följande dagarna av Nilsson och Høgslund, och även FLYG:s medarbetare fick tillfälle att göra en provstart med Birger Nilsson i baksitsen. Största stighastigheten under denna start var 9 m/sek, men Birger Nilsson omtalade att 12 m/sek inte var någonting ovanligt. Rodertrycket i spaken var ganska kraftigt, så det vore kanske lämpligt att förlänga spaken en aning. Det var ingen svårighet att samtala med instruktören under flygningen. Jag lade märke till att skevrodden nog har kraftigare verkan än på exempelvis SG-38. Sidrodret kändes ganska hårt. Med spaken tillbakaförd viker sig planet mjukt framåt, rätar upp sig osv i en våglinje på cirka ett par meters djup.

Planets beräknade prestanda tycks stämma ganska väl överens med de verkliga.

Konstruktörerna har begärt 12 000 kr för prototypen, ett pris som man i Danmark tycker ligger i överkant. Om Luftfartstilsynet anser typen lämplig kommer de danska klubbarna att kunna köpa ritningar och licens för 600 kr.

Inom en ganska snar framtid kommer Danmark att få sin första motorseglare. De två kända danska segelflygarna, civilingenjörerna Carl Johansen och Chr. Zøylner har i

dagarna provkört sin nya lättviktsmotor, som är avsedd för den av de bägge danskarna konstruerade motorseglaren.

Carl Johansen är en av danskt segelflygs pionjärer. Han har ensam byggt såväl en H 17 som en H 28 liksom han gjort vissa konstruktionsändringar på Zögling för danskt segelflygs räkning.

Chr. Zøylner, som är ett känt motorflygarnamn i Danmark, har bl a deltagit i konstruktionen av den danska skolglidaren Polyt.

Konstruktörerna hade beräknat att deras motor skulle komma att väga ungefär 32 kg. Då den för någon tid sedan stod färdig för provkörning vägde den 24 kg!

Motorn är tvåcylindrig. Effekten är 18 hk, max varvtal 4 000/min, slaglängd 68 mm, slagvolym 500 cm³.

Konstruktionen av motorseglaren hade tänkts som en uppgift för Polyteknisk Flyvegrupp, de danska teknologernas egen flygklubb, men på grund av ändrade dispositioner åtog sig Johansen och Zøylner att själva konstruera och bygga motorseglaren. Detta har också skett men det kan omnämnas att Polyteknisk Flyvegrupp för träarbetet ställt sina två fast anställda snickare till förfogande och vidare har gruppen för arbetet överlåtit de 6 000 kr som skänkts av tidningen Berlingske Tidende.

Motorseglaren är konstruerad med två stjärtbommar, mellan vilka motorn är placerad. Den är alltså försedd med skjutande propeller. Kroppen är i skalkonstruktion.

Till höger en treplanskiss av den danska motorseglaren som beräknas vara färdig någon gång nästa år. —



Nedan till vänster motorn till motorseglaren och till höger den nya danska DK-glidaren, 2 G, klar för provflygning i Roskilde.

Vingarna har svag V-form och profilen NACA N 60.

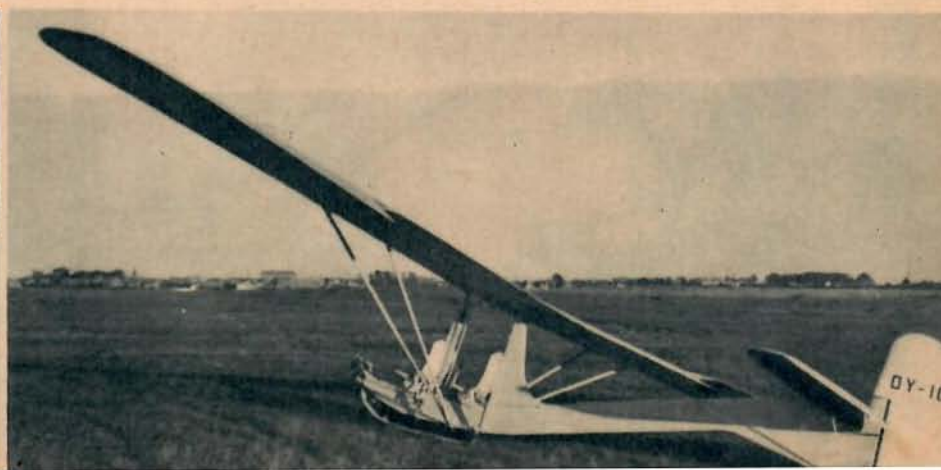
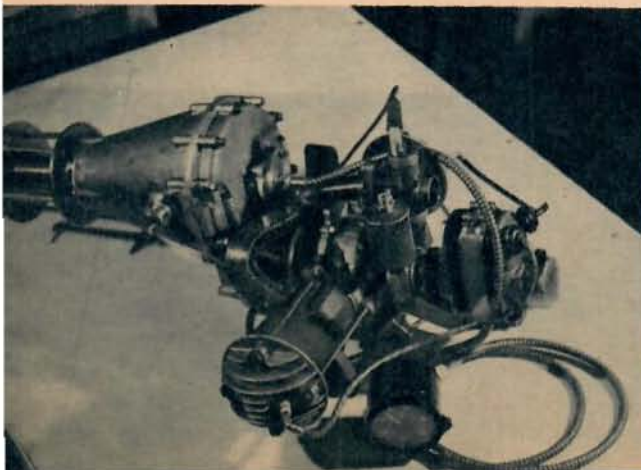
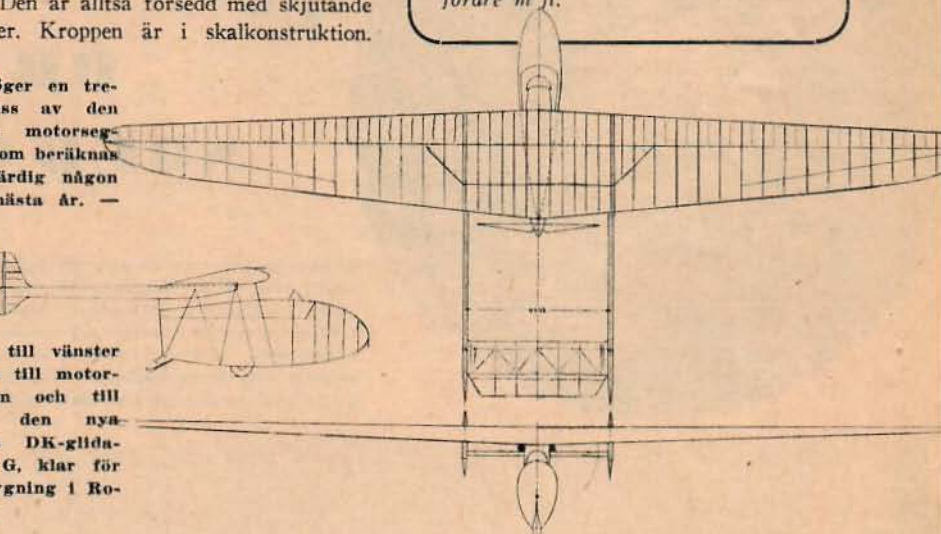
Beräknade data och prestanda: Spännvidd 12 m, längd 5,42 m, vingyta 12 m², sidoförhållande 12:1, tomvikt 160 kg, flygvikt 250 kg. Max hast 130 km/t, marschhast 100 km/t, landningshast 55 km/t, stighastighet 2,5 m/sek. Glidtal med flöjlad propeller 1:20, sjunkhastighet 0,9 m/sek.

Johs. Thinesen.

INTERNATIONELLT SEGELFLYG I ENGLAND 1948

FAL:s segelflygkommitté har nyligen haft sammanträde i Paris. KSAK:s representant vid mötet var kapten Lennart Bunke. Bl a beslutades att de tidigare diskuterade internationella segelflygtävlingarna 1948 skall äga rum i England. Som bekant var det från början meningen att försöka få arrangörerna att ta upp segelflygtävlingarna på det olympiska programmet, men det gick nu inte den här gången.

Reglerna i Englands-tävlingarna kommer att i stort bli desamma som praktiserats vid senaste SM på Alleberg. Vidare blir tävlingarna öppna för två klasser, ensitsiga och flersitsiga, och alla kategorier av förare får delta, alltså även så kallade »professionella», d v s instruktörer, flygvapenförare m fl.





Förenta Staternas skogsområde upptar en yta, som är större än Frankrike, Tyskland, Italien, Norge, Sverige, Belgien, Holland och de brittiska öarna. Inom detta gigantiska skogsområde utbryter genomsnittligt omkring 200 000 bränder varje år.

Värden för miljoner dollar går till spillo på grund av skogsbränderna. Sålunda beräknas det att omkring 3 miljarder board feet timmer årligen blir lågornas rov. Statistiken uppger att nio av tio skogsbränder förorsakas av oförsiktiga personer, medan en tiondel uppstår genom blixtnedslag.

För att effektivt kunna bekämpa skogsbränderna tar man i USA alltmera flyget i sin tjänst. Ett antal plan företar regelbundet spaningsflygningar över de oändliga skogarna, och så snart flygaren upptäcker en brand, meddelar han detta per radio till markpersonalen. Denna dirigerar i sin tur den specialutbildade brandkåren till platsen, och i allmänhet brukar det inte dröja länge förrän elden är släckt. Tack vare flyget kan man ofta kväva elden i dess linda och därmed förhindra stora förluster.

De flygare som tilldelats denna uppgift utnyttjas även för andra uppdrag. De brukar delta i spaningen efter förolyckade flygplan eller efter personer som gått vilse i de stora skogarna. Ofta händer det att de får tjänstgöra som ambulansflygare.

I norra delen av staten New York har dessa krävande uppgifter anförtratts 46-årige Fred McLane, som har mer än 5 000 flygtimmar bakom sig. Han lärde sig flyga på fritid redan 1922.

A. E.

LUFTENS BRAND- SOLDATER



Överst: Helikoptern är ofta till ovärderlig nytta då det gäller att snabbt släcka en skogseld i USA:s vidsträckt skogsmarker. Här släpper man ned materiel till brandsoldaterna. — Bilden nedan i v visar hur ett plan ur »Forest Service» kretsar över brandplatsen och ger radiomeddelanden till markpersonalen om eldens omfattning och var man i första hand bör sätta in släckningsarbetet. — Nedan: »Forest Service» har som huvudsaklig uppgift att bevaka skogsbränder men får ofta andra uppgifter. Här är den 46-årige Fred McLane i staten New York i färd med att ta ombord flaskor med fiskyngel som skall utplanteras från luften.



AVIATOR:

NÄR RUHRDAMMARNAS SPRÄNGDES

I februari 1943 inledde brittiska bombflyget slaget om Ruhr, som sedan pågick i ett halvt år. Meningen var att slå ut den tunga tyska industrien och därmed underminera hela krigsförsörjningen. Underlaget för målvalet erhöles genom ett mycket intimt samarbete mellan flygledningen, industrimän och vetenskapsmän. Vid överläggningar om vilka punkter, som var sårbarast, kom man fram till att det i närheten av Ruhr fanns tre stora dammbyggnader, Möhne, Eder och Sorpe, som var av allra största betydelse för hela Ruhrdalen. Om dessa vallar kunde genombrytas, skulle den främsta elektriska kraftkällan sättas ur funktion, vattenförsörjningen strejka, viktiga kanaler torrläggas och en översvämningsskastrof av stora mått inträffa i ett tätbebyggt industriområde.

Teknikerna hade funnit att det bästa sättet att bryta dammen skulle vara att fälla minor i vattnet strax framför vallen på ett visst inställt djup. Minan skulle träffa vallen och först spräcka den, sedan välta omkull den. En sådan verkan skulle kunna påräknas om flera minor i följd bringades att krekra på samma ställe. Möhnedammen var 750 m lång, 40 m bred och 45 m hög från botten räknat, ett imponerande byggnadsverk sålunda, väl ivärsvaret och beläget i höglänt, kuperad terräng. De båda andra dammarna var något mindre. Hela vintern experimenterades med miniatyrminor, som småningom med framgång fälldes mot mindre dammbyggnader i England, som offrades för ändamålet. Då man hunnit så långt, beslöts att en speciell bombdivision skulle uppställas inom Bomber Command med uppgift att träna för »Operation Downwood», som företaget nu döptes till.

Sålunda tillkom den 20 mars 1943 617:e bombdivisionen, som förlades till Scampton i Lincolnshire. Den utrustades med specialbyggda Lancasterbombare. Chef blev Wing Commander Guy Gibson, en ung man, som gått in vid RAF 1936 och nu hade stor erfarenhet som nattbombare alltsedan krigets början och som »Bomber Harris» fått ögonen på. Gibson utgav året därpå en bok, *Enemy Coast Ahead*, varur denna skildring är hämtad. 21 besättningar om 7 man plockades ut bland de bästa inom hela RAF. Ingen var över 24 år men alla var veteraner. Förberedelserna omgavs med den allra största hemlighetsfullhet. Endast divisionschefen fick efter någon tid veta vad anfallsmålet skulle bli och vilken last, som skulle medföras.

Anfallet var planerat att sättas in i mitten av maj, då dammarna efter värfloden beräknades vara fyllda med vatten. Knappa två månader stod sålunda till förfogande för utbildning och prov med materielen. Man utgick ifrån att minan måste träffa rätt på några meter när och att den icke skulle hålla för fällning från över 50 m höjd. Utbildningen gick sålunda ut på att lära besättningarna flyga på 50 m höjd under mörker och hitta med hjälp av kartläsning — utan radio, som icke kunde fungera på så låg höjd. För att ernä överraskning lade man upp även anflygningen över Nordsjön och Holland på lägsta höjd. Flygvägen planerades i detalj efter kännedom om tyska luftvärnets gruppering. Man lade därefter upp övningsrouter över England, som liknade den riktiga routen så nära som möjligt. För precisionsbombfällning på den låga höjden dög icke det vanliga bombsiktet, utan ett helt nytt sikte konstruerades och bombfällarna trimmades in med detta. Eftersom verklig lågflygning under mörker var omöjlig utom under månljusa nätter, skulle det inte bli mycket övning, om man väntade på lämpligt väder och månljus. Man fann därför på ett sätt — numera välkänt — att öva nattflygning under dagen med hjälp av färgade glasögon och färgade vindrutor i flygplanen.

De första proven med minor i full skala misslyckades, intill dess en del förstärkningar på minorna vidtagits och höjden minskats ytterligare. Det visade sig nödvändigt att kräva exakt 18 m flyghöjd och 370 km/tim hastighet vid fällningen. Detta ökade ytterligare riskerna att kollidera med marken. Man fann emellertid på ett sätt att hålla höjden: två strålkastare, en i nosen och en i stjärten monterades i sådan lutning, att ljuskonerna möttes 18 m under flygplanet. Föraren kunde iakta när denna skärningspunkt nådde marken eller vattnet, och hade sedan »endast» att hålla höjden. Självfallet blev flygplanen på detta sätt ännu bättre mål för luftvärnet. Den 6 maj fälldes den första modifierade minan på prov med gott resultat. Då återstod en vecka till den avsedda anfallsdagen. Sista veckan användes till försöksfällningar av övningsminor mot vattenreservoarer i England och komplettering av utrustningen. Vid en generalrepetition sprack fullständigt divisionschefens försök att leda förbandet med hjälp av radiotelefon (kortvåg). I en handvändning lyckades man i sista stund från jaktflyget anskaffa uk-stationer, som då var en revolutionerande nyhet.

En extra fin höjdmätare sattes också upp under vindrutan framför föraren.

Allt som allt flög divisionen under förövningarna 2 000 timmar och fälde 2 500 övningsbomber på 7 veckor.

Den 16 maj rapporterade flygspaningen att vattenståndet var lämpligt i dammarna och att luftförsvaret var oförändrat. Vädet var gynnsamt. Chefen för 5:e bombeskadern gav order om att företaget skulle utföras samma kväll. Nu först kunde divisionschefen gå igenom målet och utförandet med besättningarna. I sista stund måste flygvägen läggas om på en punkt, då det visade sig att en av gruppcheferna kände till ett luftvärnsbatteri, som låg just på den utstakade färdlinjen. Hela dagen användes till klargöring av materielen, ordergivning och besättningarnas förberedelser.

Enligt planen skulle huvudstyrkan, 9 flygplan under divisionschefens ledning, först anfälla Möhnedammen och sedan fortsätta till Eder. Meningen var att slå flera hål i bredd på vardera dammen. En andra styrka på 5 flygplan skulle göra ett vilseledande anfall på Sorpedammen, som var den minst viktiga. En tredje grupp på 4 flygplan skulle hålla sig något efter och ingripa där den bäst behövdes.

18 flygplan startade efter mörkrets inbrott på den historiska färden och flög ut på lägsta höjd över Nordsjön i formering. Redan innan kusten nåddes touchade ett vattnet och måste återvända. Ett andra skadsköts av luftvärn över Holland och fick också vända. Färdlinjen gick över södra Holland fram till Rhen och därefter upp genom Ruhrdalen alltså på lägsta höjd till järnvägsknuten Hamm, där man böjde av söderut med kurs på bergen och Möhne. Huvudstyrkan hade då fått ett och Sorpegruppen fick två flygplan nedskjutna vid kusten. Efter drygt 3 timmars flygning kom målet i sikte i mörket. Man hade lyckats att med en största avvikelse på 10 km följa den planerade färdlinjen och att hålla ihop huvudstyrkan hela vägen — en god prestation.

Efter ankomsten intog huvudstyrkans flygplan väntlägen på låg höjd bland bergen, medan Gibson själv utspanade målet. Dammen försvarades av en rad 20 eller 40 mm lvpjäser uppställda på själva vallen och dessa visade sig påpassliga. Gibson flög in som förste man med månen i ryggen i plané över kullarna ned mot dammens spegelblanka yta och sedan rakt på vallen vinkelrätt mot denna. Luftvärnet spelade för fullt, men träffade icke och minan fälldes på rätt plats. Gibson svängde nu tillbaka för att se på verkan och kalla upp nästa flygplan. Minorna kunde nämligen icke fällas så länge vattnet var upprört efter en explosion utan att äventyra mekanismens funktion. Först efter 10 minuters kretsande kunde flygplan 2 kallas. Luftvärnet var nu inskjutet och detta flygplan sköts ned just som det fält sin mina. Flygplanet störtade och brann upp, minan flög förbi vallen och detonerade på andra sidan. Nästa flygplan ropades fram och Gibson lade sig nu något framför och på sidan om detta under inflygningen för att dra på sig luftvärnet och skjuta tillbaka. Minan från nr 3 träffade rätt. Manövern upprepades med nr 4 och 5 med fem à tio minuters mellanrum och nu kunde Gibson genom krevadmolnen se, att det blivit en lucka i vallen på 100 m bredd och genom denna störtade vattenmassorna ned i Ruhrdalen.

Gibson följde efter på låg höjd och kunde i månljuset urskilja hur flodvägen vällde fram, sopande bort allting i sin väg — hus, byar, kraftstationer, broar; till och med bilar på landsvägen hanns upp och dränktes — en fantastisk syn. Han fortsatte nu till Eder 100 km längre österut och lyckades med något besvär hitta även detta mål. Proceduren upprepades här med divisionschefen utropande flygplanen i tur och ordning. Här var det betydligt svårare, därför att stränderna var högre i flygriktningen och flygplanen efter dykningen nästan genast var framme i fällningsläge, varefter en stigande sväng måste göras för att undvika motsatta stranden. Luftförsvaret var emellertid svagare. Ett av flygplanen måste göra om inflygningen 7 gånger innan minan kunde fällas. Ett av flygplanen fälde minan för långt fram så att den träffade vallens krön, detonerade och sprängde flygplanet i bitar. Återstående två flygplan lyckades emellertid placera sina minor rätt, och det var tillräckligt för att slå hål på vallen. Ännu en gång kunde Gibson följa efter flodvägen genom dalgången, nu på väg mot Kassel.

På hemvägen flög Gibson ännu en gång över Möhne för att kontrollera skadegörelsen där. I dalen nedanför dammen hade då redan bildats en ny sjö, som sakta rörde sig mot Ruhr. Sedan kunde han i den gryende morgonen bege sig hemåt. Dessförinnan
(Forts. på sid. 52.)

IMPONERANDE I PARIS

Paris i november.

För första gången på sju år har Europa fått sin stora flygutställning Salon de L'Aviation i Grand-Palais, den klassiska storexponbyggnaden vid Champs-Elysées i Paris. Nog får man beundra Frankrike för det mod och den energi som ligger bakom denna gigantiska utställning. Ännu i fjol var Frankrike i krig — ett krig som lade 80 procent av samtliga flygplansfabriker öde och förstörda — och med 800 flygfält mer eller mindre illa åtgångna av bomber. Den 17:e Salon de L'Aviation är den mest sensationella i dess historia. Där efter förra kriget märkliga »hönsburar» till flygplan hängde tillsammans med ballonger — finns nu arrangerade på ett konstnärligt och oerhört effektivt sätt världens snabbaste superströmlinjeformade flygplan vid sidan av de största transport- och passagerarplanen mot vilka både Jules Vernes och H. G. Wells fantasifoster kommer på skam.

Redan när man kommer innanför dörren (för ca 40 fr eller 1:20 i svenska pengar) blir man imponerad och häpen. Man får ett intryck av att planen just kommer dånande ned från taket eller är på väg ut genom den väldiga glaskupolen.

Inte mindre än 275 utställare från 8 olika nationer visar sina nya flygplanstyper eller motorer antingen i färdigt skick eller i modeller. Här finns allt från millimetersmå tändstift till jättestora transportplan som i sitt inre rymmer flera av de största franska lastbilarna. Utställningen är öppen från kl 9 på morgonen till kl 19 på kvällen (den tidiga stängningen är dikterad av elransoneringen) och hela utställningen stänger den 1 december.

Expon är i hög grad populär — man har inte förtagit sig i fråga om statistik eller invecklade kurvor utan det hela är mycket visuellt.

Sensationerna — ja de är många. Det är engelsmännen som står för de flesta — naturligt nog eftersom de är suveräna mästa-

FLYG:s utsände Svend Aage Nielsen rapporterar från 17:e Salon de l'Aviation



Ovan ses den tvårotoriga franska helikoptern SE 3000. — Nedan t v en jättelik jordglob som visar världens alla flyglinjer. — I mitten: Den holländska avdelningen med bl a den färdiga fyrsitsaren Fokker F 25 Promotor. — Nedan t h: Den tjeckiska avdelningen med OK-AHL M-1C Sokol (tresitsig), OK-AHZ = Avia Av 36, OK-AFU Praga E 117 samt OK-AOB = Zlin 22.

re på allt vad reaktionsflyg heter. Tyvärr utgörs det amerikanska bidraget till utställningen inte av några flygplan, blott några motorer av Pratt & Whitney, och Wright-typ visis. Samma dag som Paris-salongen invigdes öppnade dock USA — världens mest flygsinnade land — ett amerikansarnas eget Air Show i Cleveland i USA.

England, som näst Frankrike upptar mest plats, har expons mest betydelsefulla flygplantyper. Framför allt samlar världsrekordplanet Gloster Meteor med sina raffinerade linjer ett mycket stort intresse. Britterna har ytterligare ett exemplar av Meteor utställt, en standardjaktversion av Meteor MK IV (med »klippta» vingspetsar). Vidare finns där det nya jakt-spaningsplanet Fairey Firefly IV (med fällbara vingar för hangarfartygsbasering) och det hypersnabba hangarfartygsjaktplanet

Hawker Sea Fury. Vidare är Armstrong Whitworths flygande ving A. W. 52 utställd jämte en modell av en reaktionsdriven »vinge» som utvecklats ur A. W. 52G, vilken är ett glidflygplan. Miles Aircraft Ltd:s nya tvåmotoriga sport- och reseflygplan Gemini tilldrar sig också stort intresse.

Flera olika firmor har mött upp med ett flertal olika typer av reaktionsmotorer. Mesta intresset tilldrar sig ett propellerturbinaggregat från Rolls-Royce. Jag talade med direktören och chefsingenjören hos Rolls-Royce och undrade varför engelsmännen så frikostigt lade fram alla »hemligheter» från fem års bittra strider. Man svarade mig — att de *verkliga* finesserna ingalunda avslöjades.

Men även fransmännen som blott haft ett år på sig är med i reaktionskapplöpningen. Två rekord-slanka, rekord-strömlinjeformade, skinande blanka reaktionsflygplan ligger i 45 graders vinkel, och i sin utformning ser de faktiskt mer logiska ut än de engelska motsvarigheterna på utställningen. Det ena flygplanet har emellertid endast varit i luften två gånger och det



andra inte alls ännu. Det sistnämnda saknar landställ och meningen är att det skall startas från ett moderplan i luften och sedan landa på magen som ett glidflygplan.

På det hela taget har fransmännen massor av spännande, sensationella och revolutionerande projekt utställda. Vad sägs om en helikopter-autogiro — elegant som en tvåsitsig sportbil — skjutande propeller, roterande i en ring med ett sidoroder omedelbart bakom samt en reaktionsdriven rotor. Inte heller denna typ har genomgått typproven, men den har dock varit i luften.

Ja, och så är det giganten *Cormoran* med lastvagnar på rad inne i flygkroppen. Den är ohyggligt stor och påminner närmast om en stor lastångare i hamn. Jätteskrovet som saknar vingar har transporterats per landsväg till salongen vid Champs-Élysées. Inte heller detta plan har provflugits ännu, men debuten i luften beräknas bli någon gång i början av 1947.

Fokker-verken i Holland utställer endast ett färdigt flygplan — F 25 Promotor — men i gengäld är den kanske en av de fyper som ligger närmast det eftertraktade bilutseendet i fråga om inredning.

Även fransmännen går i bräsch för 3—4-sitsiga sport- och reseflygplan och de visar också ett stort antal maskiner som i fråga om luxuös inredning inte står årets bilmodeller långt efter.

Percival och Miles går i samma riktning med sina reseflygplan. Näst efter engelsmännens två Meteor-plan är deras intressanta flygplanstyp Percival Merganser, ett tvåmotorigt all round-plan som kan användas som passagerarplan (upp till 8 personer), kombinerat passagerar- och lastplan, rent lastplan eller som ambulansflygplan. Möjligheterna för detta plan, som gör 310 km/t (på 1 500 m höjd) är legio. Både toaletterummet och rummet mellan den stora och lilla passagerarkabinen kan flyttas bort helt med några handgrepp — så kan man ommöblera planet à la Mecano på 10—12 minuter. Merganser kan också användas i nattrafik (stolarna blir sängar).

Då jag lämnar Grand-Palais är det mörkt utanför. Tre hästdroskor från förra kriget står sorgmodigt i regnet, medan två parisare håller träkol på aggregatet till sin gengasbil för att komma hem till middagen utan socker, smör och vin. Här ute på gatan har »reaktions-åldern» ännu inte presenterat sig. Men den kommer.

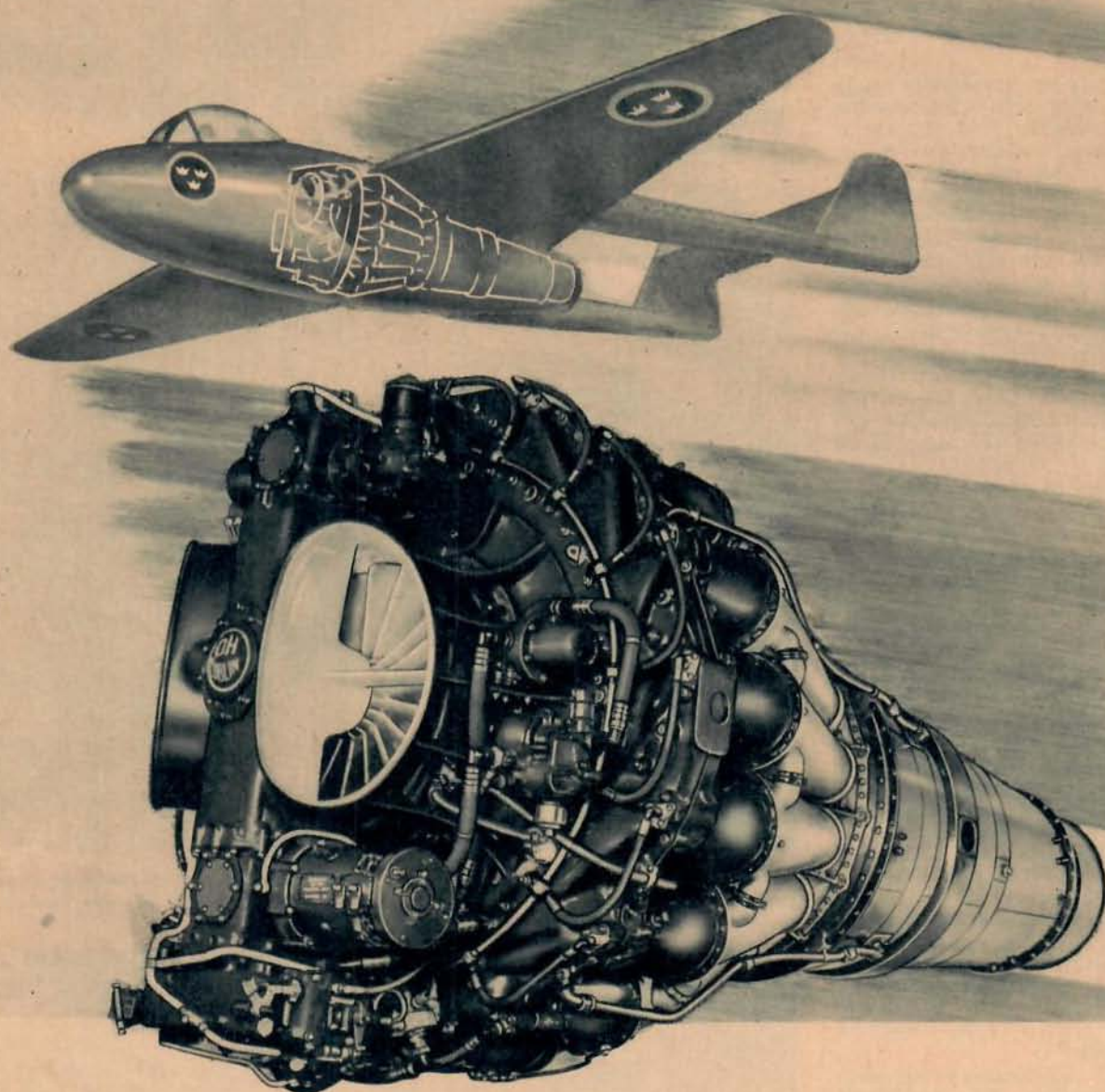
Svend Aage Nielsen.

En originell konstruktion var den franska autogiro-helikoptern SO 1100 *Giravion* med skjutande propeller och reaktionsdriven rotor



Mastodonten ovan med en lastbil på väg ut ur gapet är flygkroppen till utställningens största flygplan — det franska transportplanet NC 211 *Cormoran*. — Nedan: England utställde bl a *Gloster Meteor* — rekordplanet och standard-jakt-versionen Mk IV.

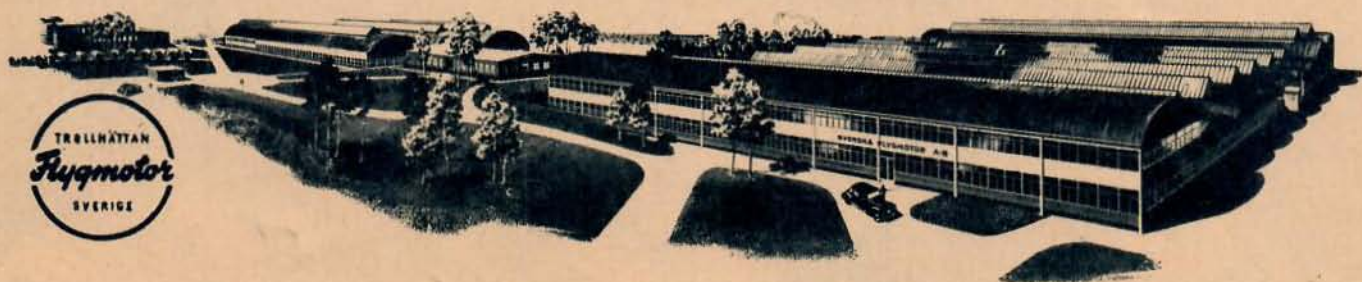




Reaktionsaggregatet
De Havilland Goblin

tillverkas av

SVENSKA FLYGMOTOR AKTIEBOLAGET - TROLLHÄTTAN





Vid Västmanlands flygflottilj börjar en navigationskurs med hårt arbete både i lektionssal och i luften. Ovan en bild från de praktiska övningarna.



Republicfabrikerna offentliggör sin sensationella nykonstruktion, fotospaningsplanet XF-12 som även skall byggas som trafikflygplan under namnet Rainbow.

FLYG:s ÅRSREVVY

År 1946 sjunger på sista versen och vi kan se tillbaka på ett händelserikt flygår. Som alltid vid övergången till ett nytt år tycker man att det som gått varit det mest händelserika dittills, men frågan är dock om inte år 1946 verkligen slår alla förutvarande rekord. FLYG har velat göra en återblick i bilder över de viktigaste flyghändelserna under de gångna tolv månaderna. Det som kommit med i denna revy representerar emellertid endast en liten bråkdel av allt det som hänt, men det kanske räcker för att friska upp minnet.

Salle.



Den nordiska samarbetskommitté för privatflyget, som bildades vid Nordiska Privatflygkonferensen, samlas till sitt första sammanträde. Fr v: civilekonom Lennart Poppus, Finland, generalsekreterare v. Tangen, Norge, ingenjör Bertil Florman, Sverige (ordförande), fru Jonhagen, KSAK (sekreterare), samt civilingenjör Prytz, Danmark.

Till ny Allebergschef efter Stig Fägerblad (längst t h) utses Valle Forslund (närmast t h).

FLYG 25 - 26/46

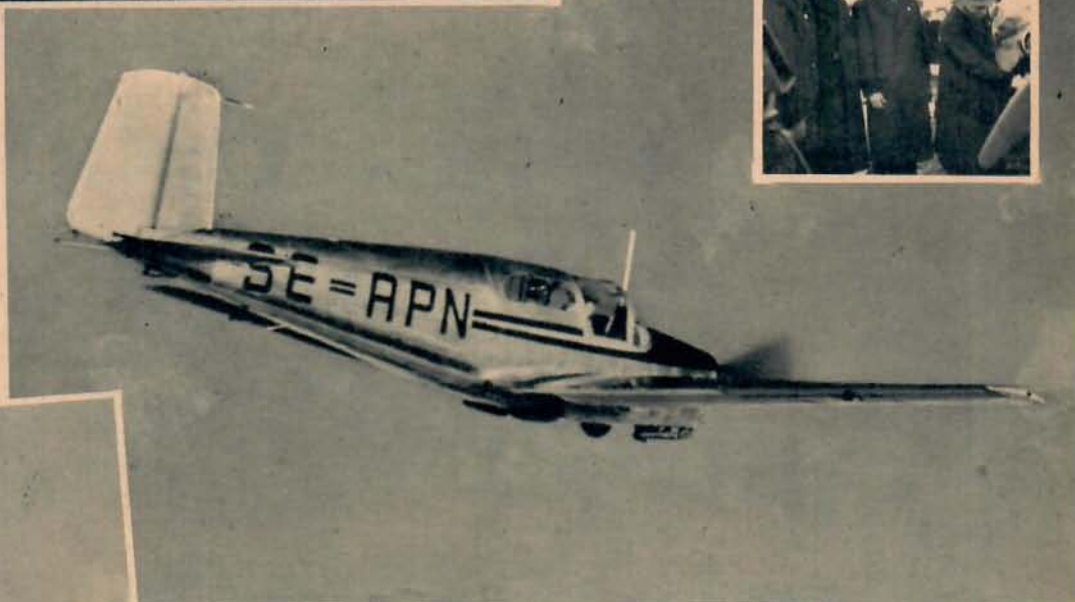
JANUARI





AOA:s Skymaster «Flagship Scandinavia» inviger bolagets reguljära flygtrafik New York—Stockholm. T v ses den nattliga debarkeringen på Bromma, där Signe Hasso möts av en korszeld av blixtrar från Stockholms samlade pressfotografer.

SAAB:s första efterkrigsprodukt, det eleganta 3-sitsiga sport- och reseflygplanet Safir demonstreras f f g offentligt för Flygjournalisternas klubb på Bromma. På den infällda bilden ses Brommachefen Bertil Florman samt SAAB-direktörerna Ragnar Wahrgren och Sven Otterbeck lyssna till ing A. J. Anderssons visdomsord. — Nedan: Stockholmsskärgårdens postflyg öppnas officiellt med en Percival Proctor från Aero Service.



FEBRUARI

En svensk-engelsk luftfartskonferens om flygtrafiken England—Sverige inledes i Stockholm. T h ses representanterna samlade kring konferensbordet. — Sveriges första flygmuseum inviges i Göteborgs sjöfartsmuseum i närvaro av bl a prins Bertil, major Herbert Jacobsson, kapten Carl Florman och general Nordenskiöld.





MARS

Med den kända dansk-engelska flygkaptenen Vera Strodl (infälld) som ledare anländer ett »förband» på 5 sportplan av typ Auster till Bromma och Ostermans Aero AB (ovan). — Miles Aircraft, Ltd demonstrerar sina nykonstruktioner, det lyxiga re-flygplanet Gemini och det originella passagerar- och lastflygplanet Aerovan på Bromma (t v).

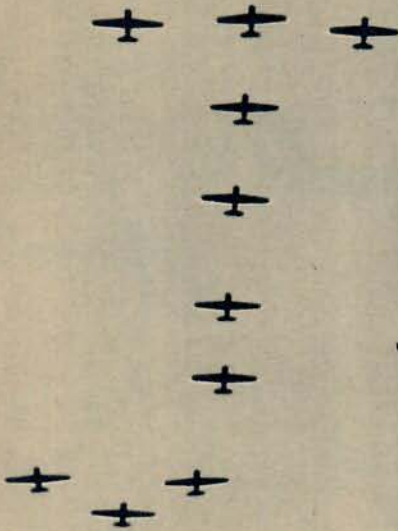


Nordiskt Missionsflygs »Ansgar» startar från Bromma för sin första långfärd till Leopoldville i Belgiska Kongo med 13 missionärer ombord (t h).

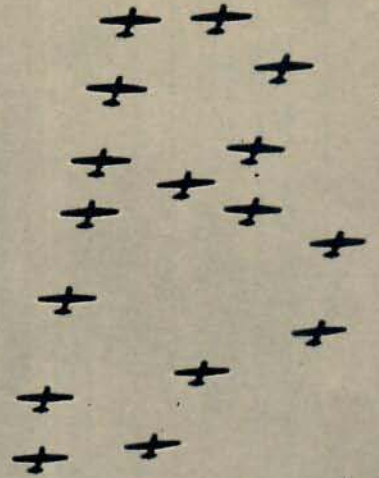


SILA:s provflygplan till Sydamerika, fästningen »Bob», landar i Rio de Janeiro (t h).





Kronprinsessan Juliana och prins Bernhard anländer till Bromma i sin privata Dakota. Prins Bernhard besöker F 8 på Barkarby och flyger med en Sk 25. På bilden ses prinsen och general Nordenskiöld på väg till startplatsen. Tjugosex Sk 14 från Uppsala formationsflyger och bildar ett J och B — en extra honnör för de populära holländska kungagästerna.



T v: F 14 i Halmstad har besök av en rysk flygdelegation. Fr v ses kapten Unger, major Wennerström, överstelöjtnant Ribatschenkov, överste Ovtjarov, överste Pinjugin, major Adolfsson och överstelöjtnant Nilsson.

APRIL



Ovan: ABA får sin tredje dubbelmiljonär då kapten Hjalmar Bosson återvänder från Addis Abeba.

Flygkadettskolan har avslutning av 1944—46 års officerskurs. T v: General Nordenskiöld följer intresserad 2:a div ordergivning före starten. Nedan ses kursens primus, gottlänningen Erik Nygren.





SILA:s första Skymaster levereras. Med Marshall Lindholm och Byron Crambet som förare landar »Nordan» på Bromma efter den första direktflygningen USA—Sverige. Atlanthoppet på 4 560 km tillryggalades på 14.28 timmar. Ovan ses »Nordan» strax efter starten från New York.

Vickers-Armstrongs Ltd visar sitt eleganta och komfartabla trafikplan Vickers Viking på Bromma. Nedan G-AGRN som i fråga om inredningen är ett av de mest luxuösa plan som demonstrerats i Sverige.



Aeroklubben i Malmö utbildar fem av sina medlemmar till motorflyginstruktörer. På bilden t v ses hela »civilistkursen». Fr v major Uggla, löjtnant B. von Schantz, trafikledare Starkman, trafikledare T. Höjrup, ingenjör H. G. Uddborn, ingenjör Ivan Persson och fanjunkare Olle Haglund.

Vid den av KSAK och Flygvapnet anordnade flygfesten i Blå Hallen överlämnas Stockholms-Tidningens guldmedalj och stipendium för 1945 års förnämsta flygarbragd till flygkapten Marshall Lindholm.



FLYG 25 - 26/46



Flygvapnet får sitt första reaktions-flygplan den 4 juni kl 19.30 då chefen för Brävalla-flottiljen, överstelöjtnant Thunberg, landar på F 13 (ovan t v). — De fem första Vampyrerna flögs hem av (fr v) löjtnant Jan Oterdahl, överstelöjtnant Thunberg, löjtnant Schnell, group captain Cunningham, flyginjör Nils Ekstam (nedan t h).



Ostermans Aero AB börjar taxiflyg med Grumman Widgeon, Noorduyn Norseman och Auster. Ovan bolagets amfibie Widgeon. — Det första exemplaret av Spitfire — Mk 22 — demonstreras på Bromma (nedan).



ABA-SILA:s flygvärdinnor debuterar på Malmö- och Luleå-linjerna. Nedan ses fr v Margareta Sundstrand, Ingegerd Bergström och Eva Fredin på en sky-mastertrappa.





Det mycket uppreklamerade och omdebatterade amerikanska »idiotsäkra» sportflygplanet Ercoupe demonstreras på Bromma.



F 6 segrar i segelflygtävlingarna klass 2 i Örebro. Den bästa individuella insatsen gör furir Billy Nilsson



Carl Florman fyller 60 år och firar bemarkelsedagen med pomp och ståt. Ovan Calle Flor i glatt samspråk med prins Bertil vid den stora födelsedagsbanketten.



JULI

AUGUSTI



Fyrlandskampen i modellflyg äger rum i Björneborg i Finland. Sverige vinner både individuellt och i lag. T v ses den nordiska mästaren, 14-årige skånepågen Gunnar Persson. Längst t v det finska laget som blev tvåa före Danmark. — SM i modellflyg utkämpas på Barkarby och svensk mästare för tredje året i följd i klass G 2 blir Karl-Erik Landegren, Västerås (ovan).

Det amerikanska sportflygplanet Globe Swift landar på Bromma för demonstration och intress



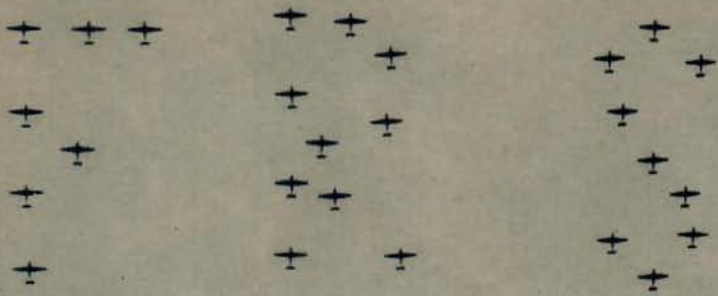
Scandinavian Airlines System öppnar reguljär Atlantrafik med en invigningstur med inbjudna representanter för den skandinaviska pressen. På den stora bilden ses den danska Skymastern »Dan Viking» strax före starten på Bromma och nedan t v den svenska journalistgruppen efter landningen på La Guardia i New York. — Ovan t h Carl Florman och verkställande direktören i SAS Per Norlin i livlig diskussion under Atlanhoppet. — Nedan t h ses fr v chefpiloten på »Dan Viking» flygkapten Niels Steen, verkställande direktören i DNL Bernt Balchen, norske ambassadören i USA Wilhelm Munthe af Morgenstjerne, ordföranden i SAS Per Kampman, verkställande direktören i SAS Per Norlin, prins Axel från Danmark och danske generalkonsuln i USA Hans Henning Schroeder samlade efter ankomsten till New York.



Årets flygvapenövningar hålls i södra Sverige med ledningen förlagd till Ljungbyhed. — Längst t h har en T 2 upptäckt en nödställd flygare på havet och kastar ner en gummibåt. — Närmast t h dånar ett förband B 18 fram över människomassorna vid flygvapenövningarnas glänsande final i Malmö.



SEPTEMBER



Flygreservskolan har avslutning och ovan ses tre div Sk 14 (elever) i perfekt formationsflygning.

OKTOBER



British European Airways (BEA) öppnar sin direktlinje London — Stockholm. Ovan visar premiärplanets pilot kapten James för fru Myrdahl och BEA:s Stockholmschef mr Grey några intressanta detaljer på den vackra modellen av Vickers Viking.

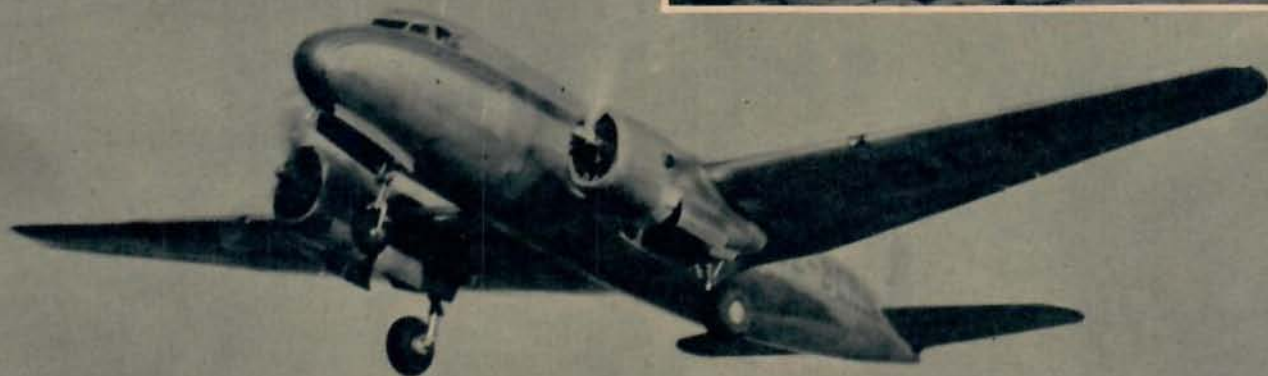
Flygvapenmästerskapen i fälttävling arrangeras av F 1. T v kastar överstelöjtnant Hugosson handgranat och infälld ses segraren, flygvapenmästaren i fälttävling, furir Skorp F 14.



SAS „Passad“ landar i Buenos Aires på en survey flight. — T v hälsar svenske ministern i Buenos Aires Gissle med fru SAS chefpilot på Sydamerikalinjen, kapten Georg Lindow.

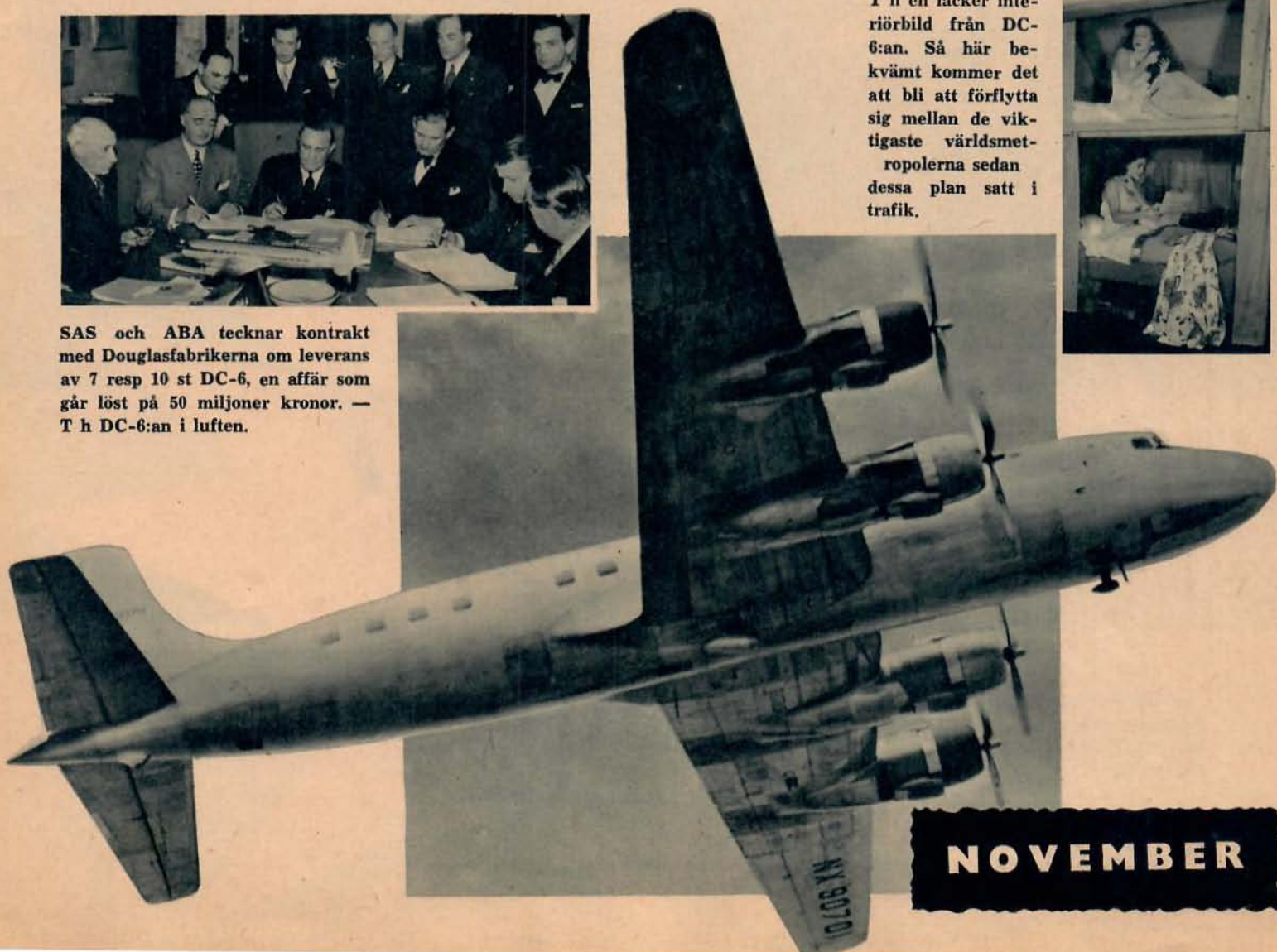


Det första helsvenska trafikflygplanet SAAB Scandia provflyges i Linköping med kapten Claes Smith och Olle Hagermark som förare. Nedan ses Scandia strax efter lättningen och t h provköres motorerna utanför experimentverkstaden på SAAB.



SAS och ABA tecknar kontrakt med Douglasfabrikerna om leverans av 7 resp 10 st DC-6, en affär som går löst på 50 miljoner kronor. — T h DC-6:an i luften.

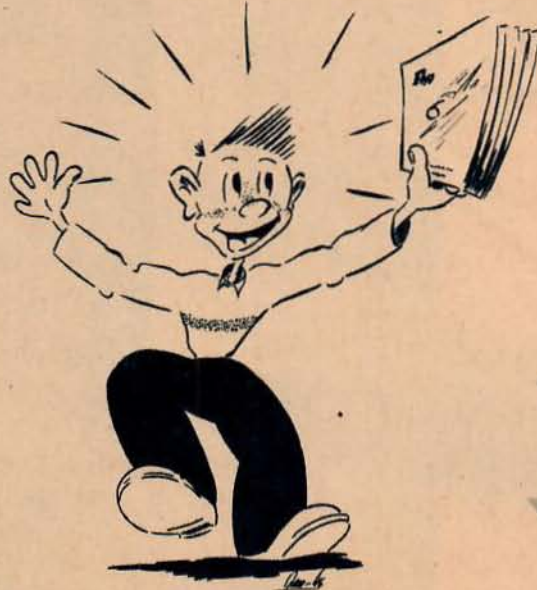
T h en läcker interiörbild från DC-6:an. Så här bekvämt kommer det att bli att förflytta sig mellan de viktigaste världsmetropolerna sedan dessa plan satt i trafik.



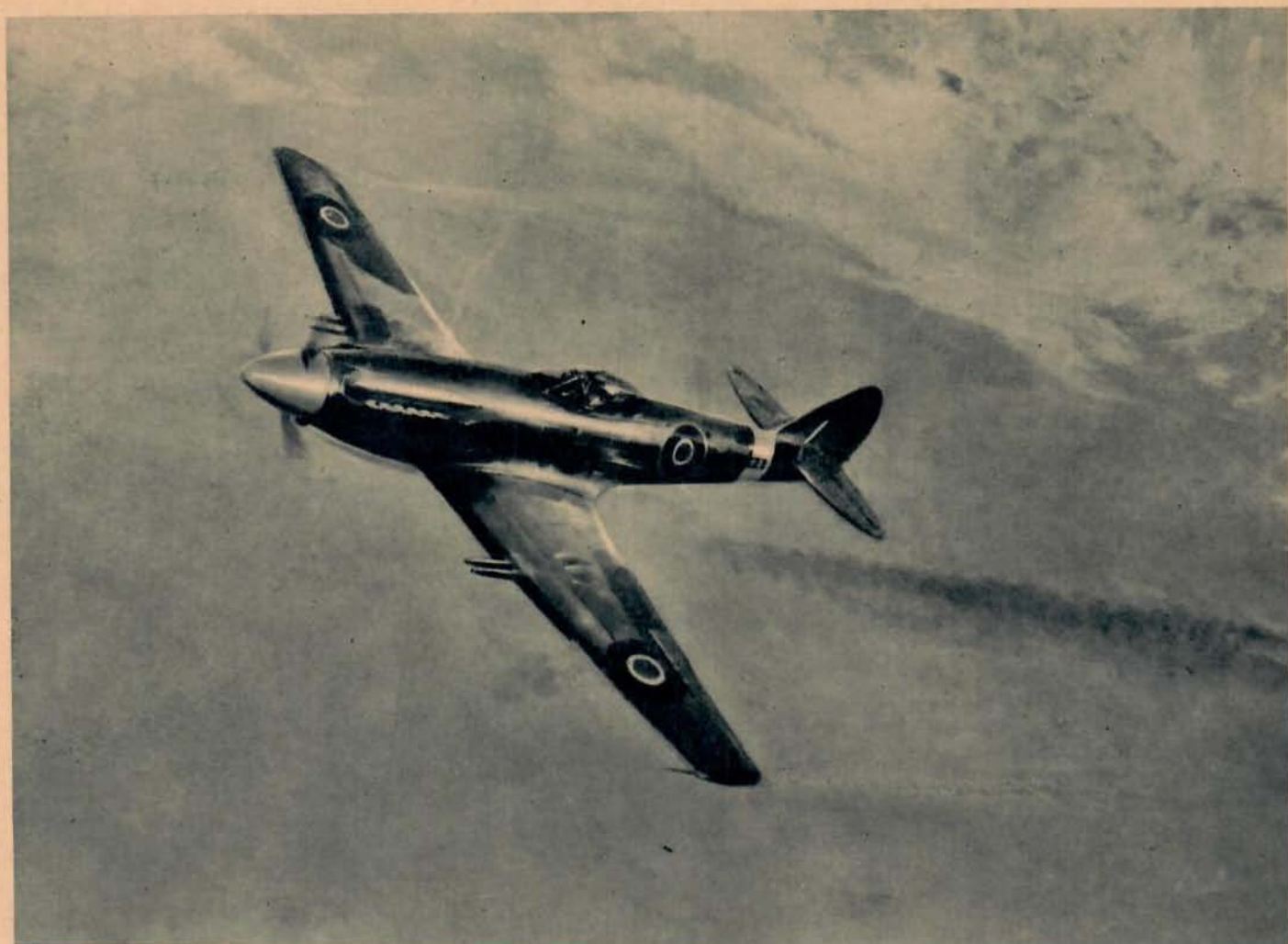
NOVEMBER

DECEMBER

Provflygningarna med SAAB Scandia
fortsätter.



Den allt överskuggande flyg-
händelsen (hm!) under året:
**FLYG:s JULNUMMER UT-
KOMMER!**



Vickers Supermarine Spitfire (Rolls-Royce Griffon-motor) är en värdig efterföljare till Spitfire, det berömda jaktplanet som var lika känt av såväl vän som fiende.

UTVECKLINGEN FORTSÄTTER

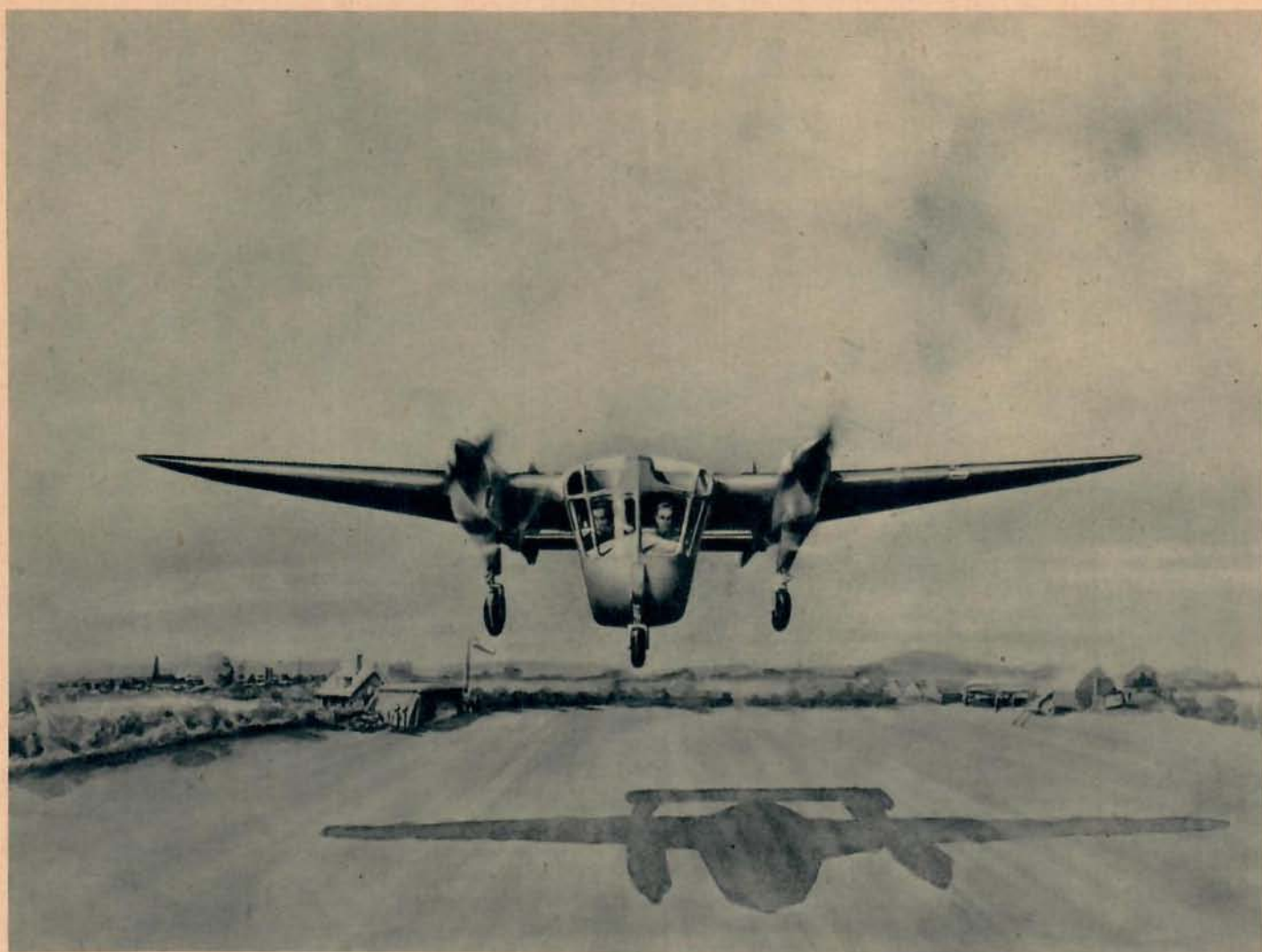
Många av de krigsflygplan, som i det brittiska samväldets flygstyrkor skapade luftherraväldet under kriget, är redan gammalmodiga.

En ny generation av krigsflygplan, som vid de tyska och japanska sammanbrotten befann sig på ritbordstadiet, är nu i tjänst.

Den oerhörda kraften hos de senaste engelska kolv- och reaktionsmotorerna ger dessa nya flygplan en snabbhet och ett taktiskt värde som bibehåller engelsmännens tekniska och operativa överlägsenhet.

DEN BRITTISKA FLYGINDUSTRIN

ANNONS FRÅN THE SOCIETY OF BRITISH AIRCRAFT CONSTRUCTORS, LONDON, ENGLAND



PORTSMOUTH *Aerocar* MAJOR

lyfter på en sträcka av 122 meter från flygfält, eller 146 meter från torr gräsplan, stiger över 335 meter per minut, och kan därför starta från såväl flygfält som små improviserade landningsplatser.

Tack vare det trehjuliga landningsstället, med lågtrycks-ringar, effektiva bromsar och styrbart framhjul, kan man med lätthet och i trygghet klara landningar även under de mest svårartade förhållanden, på små landningsytor eller mot vinden.

Tack vare möjligheten att ställa om propellrarna kan starten och stigningen förstärkas, varjämte man uppnår stor hastighet med ringa kraft. Maskinen har därför synnerligen stor aktionsradie, jämfört med den ringa bränsleåtgången.

På en motor och med full last stiger Aerocar Major 70 meter per minut från havets yta. Detta är en viktig säkerhetsfaktor, som inger ytterligare tillförsikt vid starten.

Fullständiga upplysningar om denna enastående flygmaskin erhålles från :



PORTSMOUTH AVIATION LIMITED

THE AIRPORT, PORTSMOUTH, ENGLAND

Telegramadress : Balmurlux, Portsmouth, England

DET LJUSNAR FÖR MODELLFLYGET

Det ser äntligen ut som om det vore slut med en stor del av missförhållandena inom modellflyget. Detta konstaterande kunde man göra vid slutet av den klubbledarkonferens som för någon tid sedan hölls i KSAK:s klubblokaler med ett 30-tal representanter från landets modellflygklubbar. Man såg inte värst många bekanta bland de samlade klubbledarna denna gång. »Pappa Stark», Hans Schmiterlöw, Börje Stark, Terje Larsson och några fler känner man ju igen, men resten var idel nya ansikten. Man hade samlats för att med förenade krafter diskutera och reda upp de konflikter som under den senaste tiden undergrävt det svenska modellflyget och få till stånd ett nytt givande och förtroendefullt samarbete mellan modellflygarna och centralorganisationen. Eftersom det inte var så många som kände varandra i denna samling var stämningen i början av konferensen kanske litet bunden och den blev inte mycket hjärtligare efter red. Yngve Norrvis inledningsanförande om modellflygets mål, där han i skarpa ordalag avslöjade all den kverulans som utspelats bakom ryggen på KSAK. Det var ord och inga visor, och anförandet verkade mer eller mindre som en explosion i konferensrummet men det rensade luften en hel del.

När ordföranden, »Pappa Stark», förklarar konferensen öppnad utspann sig genast en livlig diskussion om de fakta som red. Norrvi dragit fram. Det verkade emellertid som om man inte riktigt visste från vilken ände man skulle börja reda upp det hela, och stundtals tyckte man att resonemanget svävade litet för mycket ut i det blå. Så småningom utkristalliserades dock vissa punkter som kanske bäst kan sammanfattas med scoutsekreteraren Naucérs ord:

»Modellflygarna är i besittning av en utmärkt organisation som de inte kan bruka rätt. De kunde få alla sina önskemål tillgodosedda om de hade litet mer god vilja till samarbete.»

Den goda viljan, ja. Den hade säkert räddat oss från många konflikter om den bara hade funnits till. Men ungdomen har i sin iver inte alltid tid att tänka på sådant. Går en sak inte i lås som den tänkt sig, så är det fel någonstans, men var felet ligger bryr man sig ofta inte om att ta reda på. Huvudorsaken till de nuvarande missförhållandena är helt enkelt den att modellflyget vuxit för fort, så fort att organisationen inte alla gånger hunnit följa utvecklingen och sköta kontakten och de andra påtalade sakerna på ett sätt som man skulle önskat.

Allt kunde emellertid inte ske på en gång, och några energiska men tyvärr litet för otåliga modellflygare tröttnade och tyckte att det behövdes en ny organisation vid sidan om KSAK. Detta är inget ovanligt exempel på ungdomlig iver och tanklöshet, och dessbättre ledde det hela inte till någon revolution, och dessa »idealisters» verksamhet för det svenska modellflygets »bästa» blev heller inte så långvarig. Av vad man kunde höra av konferensdeltagarna står modellflygarna för närvarande mer eniga än någonsin bakom sin centralorganisation och det ser verkligen ut som om vägen jämnats för ett gott samarbete.

Klubbledarkonferensens andra huvuduppgift var valet av en ny modellflygkommitté och detta gjordes under den andra konferensdagen, då deltagarna hunnit bekanta sig litet mer med varandra. Det blev en hel del nya namn i denna kommitté som säkert inte behöver lida av arbetslöshet inom den närmaste framtiden. Redan under konferensen kom det fram en mängd saker som fordrar en snabb och effektiv lösning och där kommittén får ta vid. Konferensen beslöt bl a att tillstyrka en svensk modellflygregel och att inte ansluta sig till det nordiska regelförslaget. Detta är säkert en glädjande nyhet för de modellflygare som gått och svävat i ovisshet om dessa regler. Trots att det redan är över ett år sedan saken togs upp har man ännu inte kommit till något definitivt beslut och nu är det sannoligen på tiden att det blir ordning i den frågan. Och modellflygarna kan glädja sig åt att deras intressen nu ligger i goda händer. Som ordförande i kommittén fungerar »Pappa Stark», som väl inte behöver någon närmare presentation, inte heller Terje Larsson och Börje Stark, som båda svarar för det så mycket omtjade »tekniska». Vidare har vi Jonas Naucé som med sin fleråriga erfarenhet inom scoutrörelsen säkert är en stor tillgång vid behandlandet av organisatoriska frågor — saker som inte är de minst viktiga när det gäller en ungdomsrörelse av modellflygets mått och karaktär. Även de övriga ledamöterna, fabriker Edvin Landegren, Nils Lindqwister, G. G. Nilsson och Oscar Lindén är gamla erfarna modellflygledare som känner sitt ansvar för det svenska modellflyget och vet hur man skall göra det bästa möjliga av det.

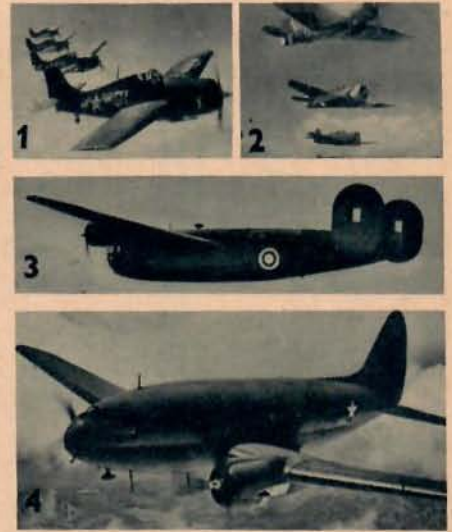
Inför dessa goda förutsättningar har vi all anledning att önska modellflygarna ett verkligt framgångsrikt 1947.

Modellflygred.

Klubbledarkonferensen i arbetstagen. På första bänken ses tre av ledamöterna i den nya modellflygkommittén. Andre man fr v är Terje Larsson, fjärde och femte Nils Lindqwister och Oscar Lindén.



Vilka är planen?



Identifieringstävlingen omfattar denna gång amerikanska flygplan. Lösningarna insändas till FLYG:s redaktion, Tegnérgatan 35, Stockholm, senast den 31 december. Märk kuvertet »Bildpristävling 25». En tia och tre femmor i pris. Lösning till »Bildpristävling 23» på sid. 65.

Försäljning av begagnade FLYGPLAN

1 st. Waco, 5-sits.

Reservmotor, hjul, flottörer, skidor.
Gångtider: Flygplan totalt 1640 tim.
Efter stor översyn 580 »
Efter liten översyn 193 »
Motor totalt 472 »
Efter stor översyn 297 »
Efter toppöversyn 11 »
Reservmotor totalt 741 »

Fpl har gällande luftvärdighetsbevis och är godkänd för personbefordran mot avgift.

1 st. Caudron »Phaléne», 4-sits.

Gångtider: Flygplan totalt 587 tim.
Efter stor översyn 25 »
Motor totalt 600 »
Efter stor översyn 27 »

Fpl har gällande luftvärdighetsbevis och är godkänt för personbefordran, mot avgift.

1 st. Caudron »Simoun», 3-4 sitsigt.

Reservmotor, reservpropeller, delar.
Gångtider: Flygplan totalt 825 tim.
Efter stor översyn 223 »
Efter liten översyn 58 »

1 st. DH Tiger-Moth, 2-sits.

Reservmotor, hjul, skidor, nya flottörer. Gällande luftvärdighetsbevis.

1 st. Klemm 35, 2-sits.

Hjul, skidor.
Gångtider: Flygplan totalt 650 tim.
Efter stor översyn 000 »
Motor totalt 791 »
Efter stor översyn 000 »
Gällande luftvärdighetsbevis.

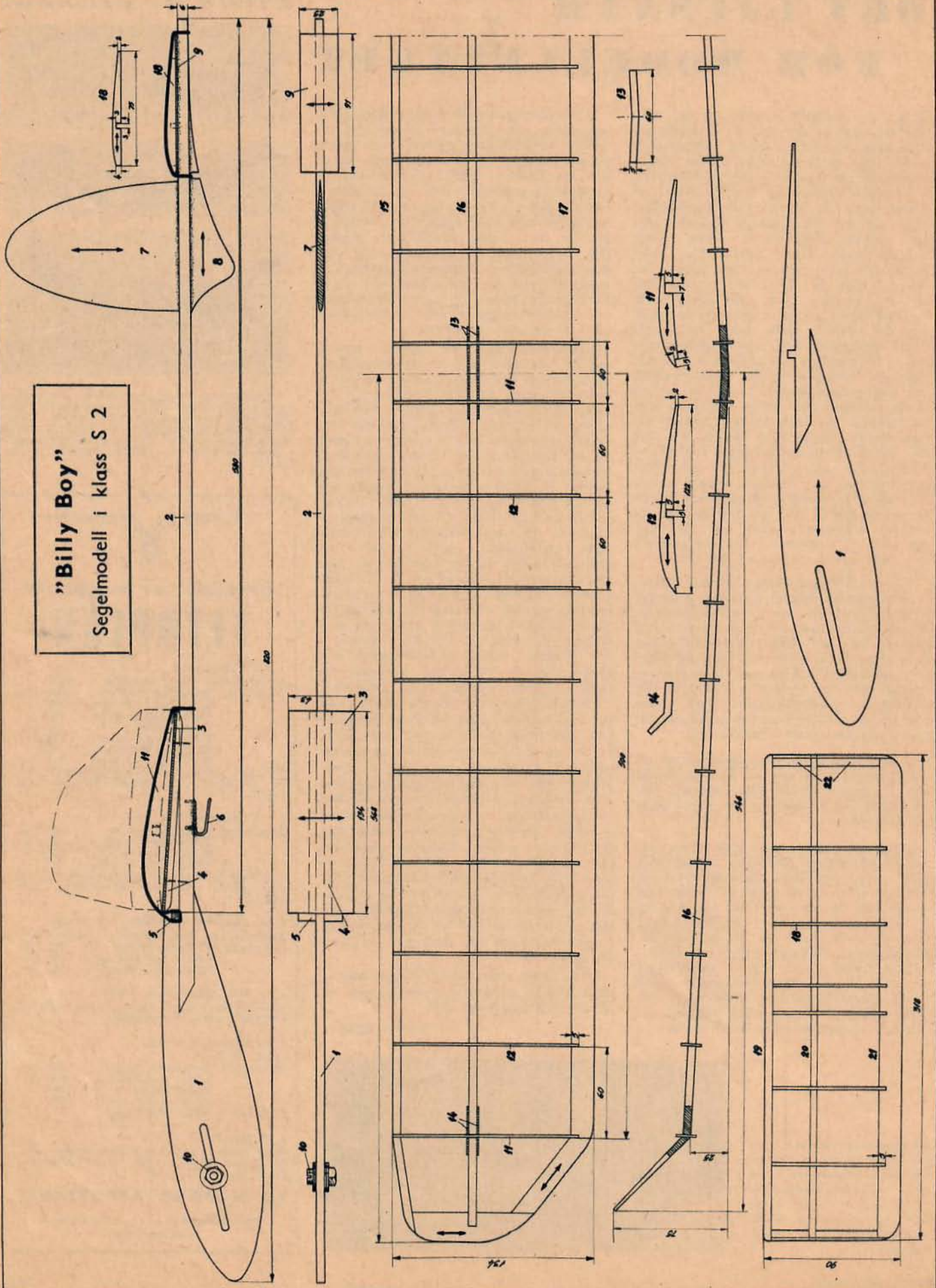
1 st. Klemm 25, 2-sits.

Hjul, skidor. Gällande luftvärdighetsbevis. Närmare upplysningar och besiktning efter hänvändelse till

AB NORDISK AEROTJÄNST

Drottninggatan 1 - Norrköping
Telefon 300 80

"Billy Boy"
Segelmodell i klass S 2



BILLY BOY

En nykonstruktion i klass

S 2

Det är inte så ofta man ser en S 2:a i »Billy Boy» storleksklass, modellen är ju knappt större än en S 1:a och har för övrigt en hel del för den minsta segelmodellklassen typiska konstruktionsdrag. Den är heller inte från början tänkt som S 2:a utan meningen var att »Billy Boy» skulle tävla i den nordiska klassen A-1. I de föreslagna nordiska reglerna är det vingytan, inte spännvidden, som bestämmer klassen, och vid konstruerandet av denna modell har man försökt utnyttja denna punkt så mycket som möjligt. Eftersom man haft en bestämd vingyta (15 dm²) att utgå ifrån har konstruktörens huvudsakliga uppgift varit att försöka fundera ut det ur alla synpunkter fördelaktigaste sidoförhållandet. Uppfattningarna om sidoförhållandets betydelse har hittills varit ganska varierande, men allt fler modellbyggare har börjat inse att den saken inte är alldeles likgiltig. Det är vissa saker som gör att vi inte utan vidare kan utnyttja den »riktiga» aerodynamikens rön i fråga om sidoförhållandet på en modellplansvinge och det gäller därför att experimentera sig fram. Vingen på »Billy Boy» har utformats på grundval av en rad praktiska försök och resultatet har blivit mycket tillfredsställande. Vad konstruktionen för övrigt beträffar är den tämligen enkel och modellen torde lämpa sig mycket bra som övergångsmodell till »riktiga» S 2:or. Även som tävlingsmodell i S 2 har »Billy Boy» alla förutsättningar att hävda sig, ty det väl avvägda sidoförhållandet och den synnerligen effektiva vingprofilen ger den utmärkta flygegenskaper. För att förenkla konstruktionen och för att få flygvikten så låg som möjligt har man använt rätt mycket balsa. Nu när detta material åter finns att köpa kan det med framgång användas för vissa konstruktioner även på segelmodeller, det blir samtidigt en god träning för det kommande motormodellbygget. För övrigt får ritningen tala för sig och vi nöjer oss med att endast ge sifferförklaringarna.

Nr	Benämning	Material
1	nosplatta	5 mm furu
2	stjärtbom	5×10 mm furulist
3	vingplatta	1 mm plywood
4	förstärkningslist	5×5 mm furulist
5	fäste f. gummisnodd	
6	startkrok	1 mm pianotråd
7	fena	4 mm balsaflak
8	sporrffena	
9	stabilisatorplatta	1 mm plywood
10	trimvikt	bult
11	vingprofil	2 mm asp- eller 3 mm balsaflak
12		
13	fogförstärkning	1 mm plywood
14		
15	vingframkant	2×5 mm furulist
16	vingbalk	5×5 mm furulist
17	vingbakkant	3×15 mm balsalist
18	stabilisatorprofil	2 mm balsaflak
19	framkantslist	4×5 mm balsalist
20	mittbalk	3×3 mm furulist
21	bakkant	3×15 mm balsalist

BILREPARATÖRSKURSER

2-4 månaders utbildningskurser till bilreparatörer börja den 7 januari, 3 februari och 3 mars 1947.

SVETSNINGSKURSER

8 veckors kombinerade gas- och elektriska svetsningskurser med praktik samt 3 och 6 veckors gas- eller elektriska svetsningskurser med praktik börja den 7 januari, 3 februari och 3 mars 1947.

HANDELSKURSER

5 månaders handelskurs i praktisk kontorsutbildning börjar den 28 januari 1947.

Prospekt och upplysningar mot 2 porton, då tidningens namn angives.

SKÖVDE PRAKTISKA SKOLA

Döbelungatan 9, Skövde

Tel. 12 49, Skövde

Vi anställa inom den närmaste framtiden några

Prov- o. Demonstrationsflygare

för våra militära och civila flygplantyper. Gedigen flygutbildning erfordras. Goda språkkunskaper och vana vid flygning utomlands ger företräde.

Fullständiga ansökningar med uppgift om löneanspråk och tillträdestermi n sändas till

SVENSKA AEROPLAN AKTIEBOLAGET.

Personalavdelningen.

Linköping.

HEUER - kronografen
vret som gör DUBBEL tjänst

både VISAR och TAGER tiden

HEUER

Säljes endast
hos stjärnurmakaren

En flygare

köper sitt UR hos

L. SUNDSTEDTS

URHANDEL

KUNSGATAN 2 - STOCKHOLM
(Vid Stureplan)



Leverantör till

KUNGL.

FLYGFÖRVALTNINGEN

KLART
för avgång och
KLART
med
FLYGFÖRSÄKRINGARNA

i
GOTHIA
anslutet till
Städernas Försäkringsbolag

SAMTAL OM RADAR

med dess egentliga uppövs-
man sir Robert Watson-Watt.

En intervju för FLYG

av

MICHAEL PEARSON

Första gången världen hörde sir Robert Watson-Watts namn nämnas i ett större sammanhang var i samband med att uppfinningen av radar tillkännagavs. Han sysslar fortfarande med flygproblem. I sitt stora kontorsrum i London med utsikt över Green Park och med en grön »secret»-telefon bredvid sig, berättade sir Robert för mig om hur radar utvecklats för internationellt bruk inom modernt flyg.

— Vi är inte längre piskade att pressa fram nya idéer, sade han. Det räcker gott att utveckla de erfarenheter och kunskaper vi nu har och inrikta oss på att göra denna uppfinning ekonomisk. Under kriget fanns det inte tid till och det var heller inte nödvändigt att bekymra sig om de ekonomiska faktorerna så mycket. Nu måste vi koncentrera oss på att bringa ned apparatens utrymme och vikt och göra omkostnaderna för de flygburna utrustningarna överkomliga. Vidare blir det nödvändigt att göra apparaturen enkel att sköta för att nedbringa behovet av kvalificerad personal i så hög grad som möjligt.

En av de största farorna i luften är utan tvivel åskfronterna med sin våldsamma turbulens. Och faran blir större ju större flygplan det är fråga om. I vissa trakter på jorden är det av största betydelse ur säkerhetssynpunkt att besättningen varnas när planet närmar sig ett ovädercentrum av detta slag.

Lyckligtvis ger just sådana oväder mycket bra radareko — om uttrycket tilläts — och redan på 40—50 km avstånd varnar ett dylikt oväder själv genom radar.

Ett speciellt varningssystem är nu under utprovning men det är ännu inte hundra procentigt säkert — en hel del observationer måste ytterligare göras. Så mycket kan jag dock säga, att man hittills aldrig misslyckats med att lokalisera sådana oväder med hjälp av radar.

— Vad anser ni om det mycket omtalade Gee-systemet?

— Det är utan tvekan det mest betydelsefulla hjälpmedel som vi för närvarande arbetar med, svarade sir Robert. Utan Gee skulle helt enkelt inte RAF:s tusentals bombraider mot kontinenten över huvud taget ha varit möjliga att utföra. Och systemets användbarhet vid nattflygning är strängt taget obegränsad. Principen bygger ju på fastställandet av positionen medelst radar, och detta betyder i detta sammanhang att man är fullständigt oberoende av sikt.

(Forts. på sid. 50.)



EN LÄMPLIG SPARFORM
FÖR FLYGETS MÄN

är sparkasseräkning i

UPLANDS
ENSKILDA BANK
Grundad 1865

FULLSTÄNDIG BANKRÖRELSE



Låt reparera däckerna hos oss, som har modern vulkaniseringsverkstad med ypperligaste maskiner. Vi utföra alla reparationer av däck till bl. a. ABA och SLA. Även för Flyget utföra vi arbeten. Detta bör vara goda garantier för Eder.

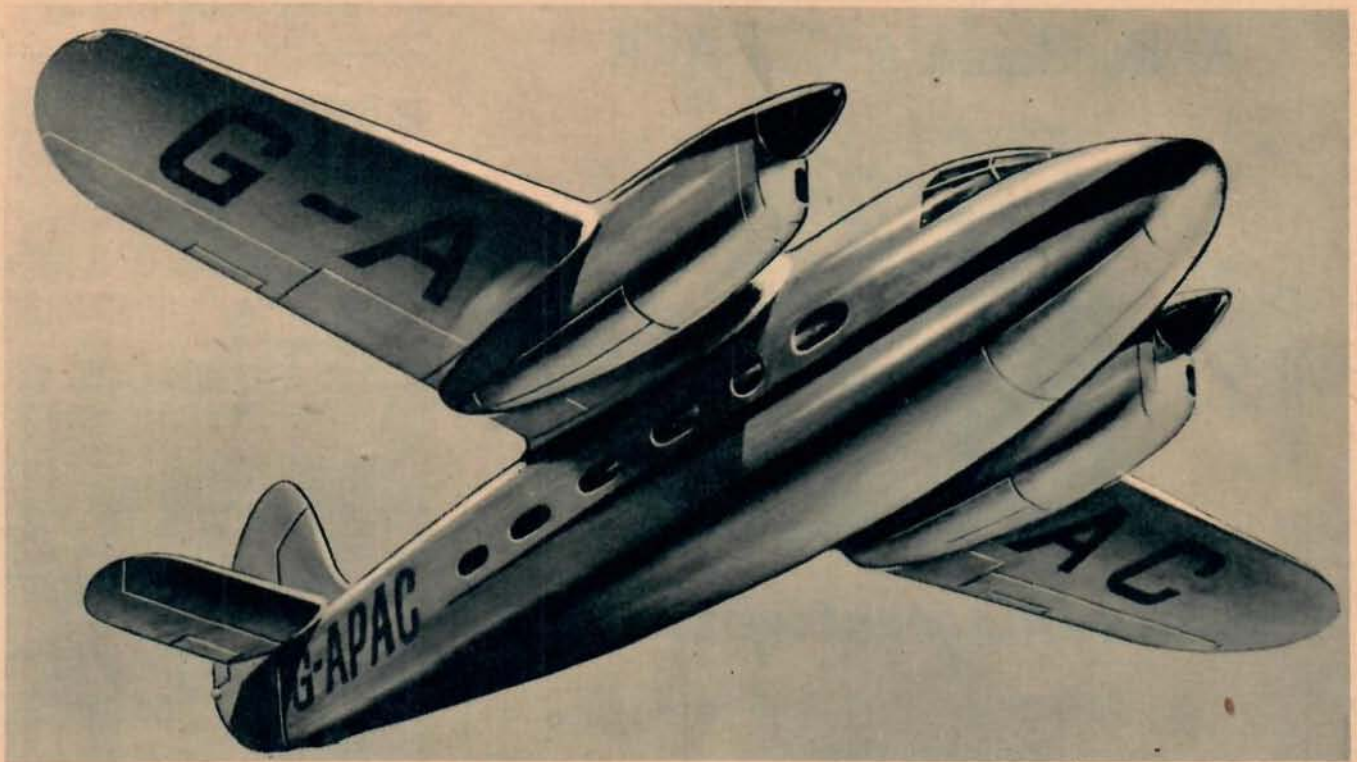
God sortering av ringar och automobil tillbehör. Laddningsstation,

H. M. Konungens  Hovleverantör

RINGCENTRALEN

i Stockholm A. B.

Nybrogatan 8. Tel. 62 78 88, 60 95 52.



Tillåten belastning

Det rymligaste lilla trafikflygplan, som någonsin byggts — 1,53 m³ per passagerare vid inredning för 8 passagerare och 2,46 m³ då maskinen är inredd för 5 passagerare.

Planet lämpar sig som trafikplan, som frakt- eller uthyrningsplan eller som privat lyxplan.

Planet är högvingat och ger därför ypperlig sikt nedåt från alla platser.

Alla föremål i kabinen lätt löstagbara och kunna snabbt avmonteras eller imonteras.

2 Gipsy Queen 51 motorer försedda med constant speed propellrar.

Hel metallkonstruktion med utbytbara delar; särskild uppmärksamhet har ägnats åt att göra alla delar lätt åtkomliga för inspektion och service.

20% AV TOTALVIKTEN VID 800 MILS FLYGSTRÄCKA

Percival Merganser kan medföra 612 kg last på en sträcka av 1.280 km och 828 kg — i det närmaste 30 % av totalvikten — på en sträcka av 480 km.

Kabinens totala längd är över 5,8 m och med en bredd av 1,5 m och manshöjd omfattar den totalt 28,3 m. Den sammanlagda golvytan är 89 kvfot. Flygplanet är försett med 2 dörrar, huvuddörrens öppning är 1,5 m och den förut belägna bagageluckan mäter 1,2 m × 0,9 m, varför maskinen med lätthet kan lastas och lossas. Det lågt belägna hyttgolvet är en stor fördel och tack vare noslandningsstället ligger golvet horisontellt, när planet står på marken. I hytterna finnas krokarna för surrande av lasten, men dessa bliva osynliga, då innerväggar installeras och flygplanet användes för passagerartransport.



PERCIVAL MERGANSER

PERCIVAL AIRCRAFT LIMITED, LUTON AIRPORT, ENGLAND • AND TORONTO, CANADA

GENERALAGENTER FÖR SVERIGE • OSTERMANS AERO AB, STOCKHOLM 7

A. Rundquist & C:o A.-B.



GRUNDAT
1874

Rörledningsentreprenör

STOCKHOLM • JAKOBSBERGSGATAN 23

Telefonväxel 23 18 35

LEVERANTÖR TILL KUNGL. FLYGFÖRVALTNINGEN

Filial: SUNDBYBERG. Tel. 28 45 45

SANTAL OM RADAR

Forts. fr. sid. 48.

Ett flygplans position kan fastställas utan hänsyn till om det flyger i moln eller inte.

Under kriget, fortsatte sir Robert, var räckvidden för Gee begränsat till ungefär 300 miles från närmaste hemmabas. Vi tänker nu försöka få PICAQ att upprätta ett komplett Gee-system för hela Europa, så att varje plan som är utrustat med Gee exakt kan bestämma sin position vid vilket ögonblick som helst. Men Europa är ett stort område och det kommer att kosta mycket pengar. En av fördelarna med Gee är ju att man direkt med visare eller genom ljud kan avläsa resultatet av apparaturens arbete.

Sedan har vi G. C. A. — Ground Controlled Approach. Ingen vill påstå att det är direkt roligt att landa när sikten är dålig, men GCA gör det dock möjligt för en förare att landa när molnhöjden inte är mer än 75 meter. Man har till och med gjort landningar när horisontalsikten inte varit mer än 20—25 meter.

Här har man ett minimum av utrustning i själva planet. Ingenting annat än en vanlig mottagar- och sändarutrustning, och piloten har bara att rätta sig efter de order han får från marken.

— Hur är det med utvecklingen på detta område i övriga länder?

— Det finns för närvarande inga länder förutom Storbritannien och USA som bidragit till utvecklingen av radar. Möjligen kan man som ett undantag nämna det tyska Consol.

— Och vad gör amerikanerna på radarområdet?

— Under kriget hade vi kanske ett livligare samarbete med amerikanerna när det gällde radar än på något annat område. USA har kommit med Loran, vilket system mycket liknar Gee men arbetar på längre våglängd. Sedan har vi SCS 51, också en amerikansk utveckling, som ju har mycket stora fördelar när det gäller blindlandning.

— Har väderlekstjänstens tillförlitlighet blivit större efter det senaste kriget? frågade jag.

— Visserligen har jag inte sysslat med meteorologi på mycket länge, men jag tror inte att det är möjligt att med någon större säkerhet förutsäga väderlekssituationen i detalj för längre tid än högst sex timmar och inte heller att med större säkerhet förutsäga det allmänna väderleksläget för längre tid än 24 timmar.

— Radars fader — Sir Robert är nu 55 år gammal. Han är född i Skottland och tjänstgjorde under första världskriget som meteorolog i brittiska flygvapnet.

I oktober reste sir Robert från England till USA per båt för att som ledare av den brittiska delegationen delta i vissa överläggningar inom PICAQ.

— Eftersom ni tar båten verkar det som ni inte helt litade på flyget trots radar, sade jag.

Han log. — Det finns en hel del apparater på Queen Elisabeth som jag gärna vill studera, sade han. Jag har flugit till Amerika femton gånger. Och jag har åkt båt en gång. Det är i min smak...

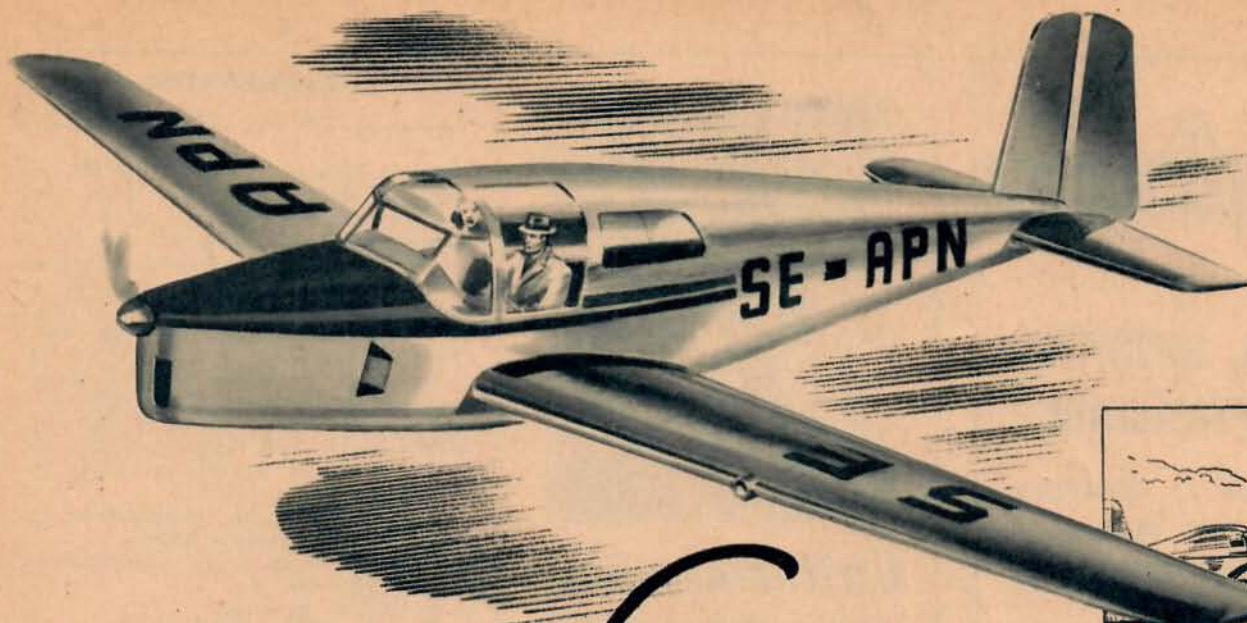


AKTIEBOLAGET
FRIBÄRANDE TRÄKONSTRUKTIONER

TÖREBODA



Aeroklubben i Malmö.
Hangaren på Bulltofta.



3 bärande argument ***

för

SAAB *Safir*

- ★ Skalkonstruktion av metall
- ★ Indragbart landställ med noshjul
- ★ Överlägsna flygegenskaper

För affärsmannen, turisten, serviceingenjören, godsägaren och många andra är Saab Safir ett lätt plan av överlägsen kvalitet – bekvämt, ekonomiskt och säkert.



Garanterade prestanda:

Max. fart	250 km/h
Max. marschfart	233 ..
Ekonomisk marschfart	200 ..
Landningsfart	84 ..
Landningssträcka	160 m
Flygsträcka vid ekonomisk marschfart	1050 km

★

Flygvikt 995 kg. Motor: Gipsy Major X.

SVENSKA AEROPLAN AKTIEBOLAGET · LINKÖPING



INTERN. SPEDITION SKEPPSMÄKLARE

STOCKHOLM GÖTEBORG
MALMÖ BORÅS TRELLEBORG
HÄLSINGBORG NORRKÖPING

KÖPENHAMN OSLO
AARHUS ESBJERG
PADBORG
KOLDING ODENSE

Auktoriserade fraktagenter för A. B.
Aerotransport och med dem sam-
gående in- och utländska flygbolag.



Uniformsmössa

i förnämligt utförande av prima mörk-
blå diagonal,
kostar omonterad 19:50.

Vid beställning v. g. lämna uppgift om
storlek, emblem och gradbeteckningar.

Beställningen ombesörjes omgående från

PAUL U. BERGSTRÖMS A.-B.
Stockholm 3

INFLYGNING

Forts. fr. sid. 18.

Så gick Rulle ner och sedan var det min tur. Jag kände hur jag var fuktig inuti handflatorna men jag var inte så nervös som jag trodde jag skulle vara. Jag gick in framför märket och tog upp kärran ganska kraftigt i svängen och fällde ut stället när farten hade gått ner, tog gradvis ut klaff hela tiden och svängde försiktigt upp i vinden och drog av gasen till tjugo tum i boosttryck. Fram med propellerreglaget, precis så. Jag sneglade på anteckningsblocket som satt fast på ena knäet. Ingenting glömt. Kärran gick lugnt och stadigt ner mot fältet. Perfekt roderverkan. Lampan för landstället visade grönt.

— Drag på gasen. Divisionschefen lät lugn och övertygande i lurarna.

Jag lyfte mig upp en bit och drog sedan av till tjugo tum igen.

— Drag av gasen helt.

Jag var alldeles bakom märket nu. I ögonvrån kunde jag se divisionschefen som satt i sin kärra på marken. Jag började en mjuk upptagning.

— Spaken sakta bakåt.

Kärran satte sig lätt som en änglakyss och jag hade landat, mer eller mindre själv. Jag körde in och kuperade motorn. Mekanikerna samlades på vingen och gratulerade mig och jag var stolt som om jag hade gjort något extra märkvärdigt. Olin kom fram och jag hoppade ner på marken och vi gick upp och klädde om och omklädningsrummet var som ett getingbo av alla ivriga aspirantröster.

På kvällen satt vi och pratade på mässen men det var inte så mycket att säga annat än att Mustang var den bästa kärra man kunde tänka sig. Men varenda en av oss låg vaken rätt sent den kvällen och tänkte på det år som låg framför oss. Jag tror att ingen av oss tyckte att han hade kommit på fel plats här i livet.

NÄR RUHRDAMMARNÄ...

Forts. fr. sid. 27.

hade han tillfredsställelsen att på en överenskommen code meddela basen, att uppdraget var löst så när som på Sorpedammen. Högste bombchefen själv, eskaderchefen och minuppsinnaren vakade vid basradion, och jublet blev stort. Samma natt gick ett telefonmeddelande om resultatet över Atlanten till chefen för flygvapnet, som fick budet under en officiell middag i Washington, där han var på besök.

Förlusterna blev sammanlagt 8 flygplan och 56 man (45 %). Resultatet blev sannolikt betydande störningar för den tyska industrien, men icke oöverkomliga. Det märkligaste i företaget är kanske icke dess inflytande på krigets gång utan snarare dess lysande exempel på uppfinningsrikedom, grundliga förberedelser, mod och flygskicklighet. Den som varit med om lågflygning under mörker förstår bäst prestationens värde.

Gibson tilldelades för sin bragd Victoria-korset. Om hans förmän fått råda, skulle han efter detta icke behövt flyga över Tyskland mera. Det gick emellertid inte att avhålla honom från »operations». På hösten 1944 stupade han, medan han som »Master Bomber» ledde ett storanfall över Tyskland. Han hade då bakom sig 600 flygtimmar under krigsföretag. Guy Gibson kommer att för all framtid minnas som en av andra världskrigets förgrundsgestalter bland de aktiva flygarna.

Till Flygmotorer fordras Förstklassigt gods,

som både konstruktören
och flygaren kan
lita på.

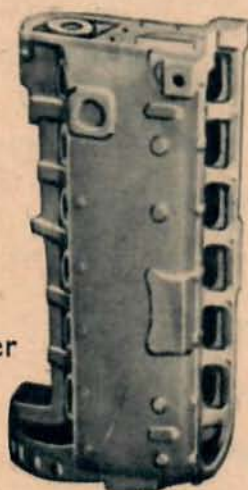
Silumin Gamma
har dessa egenskaper



Bröderna

SÖDERBERG

Eskilstuna





Vevhus till
Flygmotor
Vikt c:a 125 kg.




TILL EDER TJÄNST

TAXIFLYG — TURISTFLYG — TRANSPORTFLYG
FLYGFOTOGRAFERING — AMBULANSFLYG

 -flyg är icke årgammalt som flygföretag, men vår personal har rik erfarenhet samlad under tidigare mångårig praktik i flygets tjänst och har vunnit erkännande för hittills utförda flygningar inom alla delar av landet med över 10 000 passagerare.

 -flyg åtager sig passagerarflygningar för större eller mindre sällskap över längre eller kortare distanser och i form av rundflygningar, sällskapsresor, taxifygningar, reportageflygningar eller "kikhosteflygningar". Vi utföra fraktflygningar, om det gäller att inom eller utom landet snabbt och bekvämt transportera varor av olika slag samt åtaga oss även flygfotografering.

 flyg har ständigt stationerad i Stockholm, Malmö och Östersund erfaren personal med förstklassiga, moderna flygplan, vilka stå till Eder tjänst att med TILLFÖRLITLIGHET, TREVNAD och TIDSVINST genomföra de uppdrag Ni önskar.

A/B TRAFIK- TURIST- TRANSPORTFLYG

STOCKHOLM
ENGELBREKTSPLAN 2
Tel. 20 65 14 • Tga: Teflyg

MALMÖ
BULLTOFTA
Tel. 789 56 • Tga: Teflyg

ÖSTERSUND
RÅDHUSGATAN 9
Tel. 51 99 • Tga: Teflyg

LÄR ER FLYGA I FLYG

LEKTION XXIV. AVANCERAD FLYGNING

Av Grels Næslund

Det händer ibland att olyckor inträffar under avancerad flygning. Man frågar sig då kanske: är det farligt att utföra avancerad flygning eller konstflygning, som den brukar kallas på »civilts» språk. Innan jag besvarar detta, skall jag klargöra under vilka förhållanden avancerad flygning brukar utföras. Sådan flygning kommer i fråga vid skolmässigt bedrivna övningar, uppvisning för åskådare (flygdagar m m) och »privat» uppvisning av okunniga flygare.

Den rent exercismässigt bedrivna avancerade flygningen kan sägas vara absolut ofarlig om den göres i dubbelkommando med erfaren lärare eller i övrigt uppfyller följande fordringar.

1. Föraren måste ha tillräcklig flygerfarenhet och kunna flyga säkert.

2. Föraren måste vara väl influgen på flygplantypen och skall i dk ha genomgått de övningar, som sedan göres i ek.

3. Avancerad flygning med lärare skall vara avslutad på 500 m, med elev i ek på 1 000 m.

Uppvisningsflygning vid flygdagar m m innebär alltid vissa risker, emedan den måste utföras på relativt låg höjd för att ur åskådarsynpunkt vara verkningsfull. En fel-

manöver kan under sådana förhållanden innebära katastrof.

Uppvisningsflygning bör därför utföras endast av personal, som har stor erfarenhet i fråga om flygning och *samtidigt* är lämpad för avancerad flygning på låg höjd. Det är nämligen inte alls säkert att varje erfaren förare passar för sådan flygning. Under uppvisningsflygning måste största hänsyn tas till åskådarnas plats, vindriktning, solens läge m m. Därjämte kommer helt naturligt kravet på flygsäkerhet. Man måste under alla förhållanden lägga upp sin flygning så, att flygplanet — om motorn stoppar — kan landas utan att åskådarna eller föraren skadas. En stigande roll på låg höjd skall t ex icke göras *mot* åskådarraden utan *parallellt* med denna.

Tyvärr händer det ibland att förare till den grad tappar besinningen, att de utför avancerad flygning på för låg höjd och dessutom gör rörelser, som de inte behärskar. Det är en *mycket* stor skillnad mellan avancerad flygning på t ex 500—1 000 m och 50—100 m. I det förra fallet spelar det ingen roll om farten i en looping blir för låg på toppen, så att flygplanet viker

sig något och förlorar en hel del höjd. I det senare fallet skulle en felaktigt utförd looping innebära en katastrof.

Vid de tillfällen, då olyckor inträffat under avancerad flygning av detta slag, torde felet i allmänhet ha varit att föraren

icke känt höjdförlusten i den rörelse han utför;

haft uppmärksamheten riktad mera på åskådarna än på flygplanet;

vid branta svängar dragit så hårt i handspaken att flygplanet överstegrats.

Ett av de största fel en förare kan göra är att utan tillräcklig rutin utföra avancerad flygning med passagerare. Sådan flygning är över huvud taget förbjuden, men måste anses rent brottslig om föraren icke behärskar avancerad flygning.

OLIKA AVANCERADE MANÖVRER

Looping

De flesta brukar säga, att looping är den enklaste av alla avancerade manövrer. Jag vet inte riktigt, om jag vill gå med på det. Spin är t ex lättare att göra. Det beror också på vad man menar med en looping. Gäller det bara att komma runt ett varv i loopingplanet så är det ganska enkelt, men skall man ligga rätt på vingarna under hela rörelsen och i övrigt göra loopingen fullt korrekt är det inte lika lätt.

En looping utföres på följande sätt:

Först ökas hastigheten så att den blir c:a 20 % högre än marschhastigheten. Vid flygplan med relativt svaga motorer måste man härvid dyka något för att få upp hastigheten tillräckligt mycket. Under stryckningen



I goda händer!

tar man ett ögonmärke på marken framför flygplanets nos, drar av gasen så att motorvarvet icke blir för högt och kontrollerar att flygplanet ligger rätt på vingarna.

Då hastigheten är lagom hög tar man åt sig spaken mjukt men bestämt, ser noga till att stigningen sker utan kursändring och lägger flygplanet rätt på vingarna om det skulle erfordras. Strax efter sedan horisonten passerats under upptagningen ger man fullgas och låter nosen fortsätta i samma takt som förut. Efter hand som hastigheten minskar måste man öka något på höjdroderutslaget för att svängningshastigheten skall bli konstant. Trycket i handspaken blir något mindre vid avtagande hastighet.

Huvudet böjes bakåt för att man med blicken skall kunna »fånga» horisonten. Då denna passerar i ryggläget rättas flygplanets läge, om det skulle behövas. Sedan nosen passerat horisonten och är på nedgående minskas motorvarvet till nästan tomgång, varefter rörelsen avslutas i planflykt, stigning eller glidflykt. Härvid kontrollerar man att flygplanets nos pekar mot samma ögonmärke som vid början av rörelsen.

Ett tecken på att svängningshastigheten varit den riktiga är att föraren under hela rörelsen trycks mot sitsen, alltså även i ryggläget. Vid en korrekt looping kan man hålla sig kvar i sitsen utan att vara fastbunden.

Om riktningen hållits under loopingen, kommer flygplanet tillbaka i den egna propellerströmmen under sista delen av rörelsen. Detta känner man på att det rycker till i flygplanet.

Drar man spaken för häftigt åt sig i upptagningen kan det hända, att flygplanet redan under den första delen av stigningen kommer i »g-stall», dvs överstegrar vid hög hastighet. Inträffar detta icke i ett så tidigt skede kommer överstegringen i regel strax innan ryggläget nås. Följden härav kan — åtminstone på flygplan med hög vingbelastning — bli en ryggsin.

Tas spaken bakåt för långsamt blir loopingen för vid och motorn har inte kraft nog att dra flygplanet runt. Detta fel medför lätt en vikning strax innan nosen börjat den nedåtgående rörelsen.

Det vanligaste felet vid looping är att kursen inte hålles i upptagningen med hjälp av sidroder. Göres icke detta utan flygplanet tillåtes svänga, kommer det även att börja luta. Ett annat vanligt fel är att handspaken inte tas rakt bakåt. Följden härav blir att flygplanet »hängar» på ena vingen.

Halvroll

Halvroll består i en 180°-vridning runt flygplanets längdaxel till dess att ryggläget uppnåtts, varefter rörelsen fortsätter som i sista delen av en looping. Under en halvroll ändrar flygplanet riktning 180°, dvs det gör »helt om».

Halvroll åt höger utföres på följande sätt: Från planflykt drar man på fullgas, tar ett ögonmärke i närheten av horisonten och höjer nosen något över denna.

Därefter skevar man mjukt åt höger och ger till att börja med något höger sidroder för att motverka skevroderbromsen. På de flesta skolflygplan måste man ge fullt skevroderutslag för att få tillräcklig verkan. Följden av skevroderutslaget blir att flygplanet lutar över åt höger, varvid nosen på grund av skevroderets sekundära verkan vill sjunka. Det motverkas med sidroder åt motsatt håll, dvs vänster. Så mycket sid-

Allt för flygintresserade

Begär vår katalog!

AEROTJÄNST

Malmö 3 Tel. 74666

VERKTYG

såsom:

PRESSVERKTYG,
GÄNGVERKTYG,
MÄTVERKTYG,
GIGGAR och FIXTURER

utföres omsorgsfullt och
med högsta precision av

Carlsson & Westerbergs

Verktygsfabrik

ESKILSTUNA

Tel. 31 870

Tel. 30 772

Leverantör till Flygvapnet

Flygmaskin

ZLIN XII

med dubbelkommando, körd 226 timmar, delvis nedmonterad. Motorn nyligen genomgången och justerad hos Tönseth. Maskinen försedd med skidor och hjul, event. hangar. Billigt vid snar affär.

Carl-Henry Olsson - Tel. 14 68 - Piteå



Den amerikanska seriesuccén som
just har börjat i

Äventyrstidningen
Levande Livet



KAN NI FLYGA?

MOTORSKOLAN I ORSA

står till Eder tjänst! Elever
mottagas för erhållande av
certifikat samt övningsflygning
och förnyande av förfallna cer-
tifikat. Förstklassiga lärare.
Prospekt sändes på begäran.

HANS PETERSON Orsa Tel. 242

A.-B. JÄRNMONTERING

MALMÖ

Tel. 72 140

Utför på entreprenad:

STÅLKONSTRUKTIONER

till HUS-, INDUSTRI-, VÄG- och VATTENBYGGNADER

roder ges att nosen hålles mot ögonmärket i horisonten. I detta läge hjälper skevroderbromsen till att hålla nosen uppe.

Då flygplanet övergår från vertikalläge till ryggläge måste spaken börja föras framåt så att nosen hålles uppe i horisonten.

Skevningen minskas något så att flygplanet kan stoppas i ryggläget med vingarna parallella med horisonten. Därefter centreras sidroderet och gasen minskas till tomgång. Motorn stannar av sig själv strax efter sedan vertikalläget passerats, såvida den inte är försedd med ryggförgasare.

Flygplanet stabiliseras i ryggläget ett kort ögonblick, varefter spaken tas rakt bakåt, så att nosen beskriver samma rörelse som i sista delen av en looping.

Det vanligaste felet under halvroll är att nosen ändrar riktning åt motsatt håll som rörelsen göres; vid halvroll åt höger brukar nosen alltså röra sig åt vänster. Detta beror i regel dels på att handspaken i närheten av vertikalläget föres framåt för mycket, dels på att skevroderbromsen tar överhand i ryggläget och att sidroderet inte räcker till för att motverka denna, i synnerhet inte sedan propellerströmmen på sidroderet upphör. Det enda sättet att rätta till det sista felet är att minska på skevningen.

Roll

Roll innebär en 360°-vridning omkring flygplanets längdaxel. Före rollen trimmas flygplanet framtungt för att nosen lättare skall kunna hållas i horisonten under ryggläget. Under hela rollen bibehålles fullgas och föraren ser stadigt på ett ögonmärke strax ovanför horisonten. Under en korrekt utförd roll skall nosen hela tiden peka mot ögonmärket.

Före roll ökas hastigheten ungefär som till en looping, varefter nosen höjes till en punkt något över horisonten. Första delen av rollen utföres på samma sätt som första delen av en halvroll. Skevning åt samma håll bibehålles under hela rollen.

Vi tänker oss att vi gör en roll åt höger. Strax efter det att ryggläget passerats övergår vi från att ge vänster sidroder till höger sidroder, vilket utslag ökas till maximum när

andra vertikalläget passerats. Det är mycket viktigt att skiftningen av sidroderutslag kommer först efter sedan ryggläget passerats, ty annars kan skevroderbromsen bli så kraftig att nosen inte kan hållas mot ögonmärket.

Vid andra vertikalläget är roderställningen höger skevning, höger sidroder, neutralt höjdroder.

Under övergången från andra vertikalen till rättvänt läge bibehålles roderutslagen i stort sett oförändrade. Mot slutet avsiktas rörelsen som vid urgång ur sväng.

Vissa svårigheter kan uppstå att mot slutet hålla kursen på grund av att sidroderet icke räcker till för att motverka skevroderbromsen. Märker man detta, måste man ge efter något på skevningen.

Det vanligaste felet vid roll är att flygplanet ändrar riktning vid övergång från ryggläge till andra vertikalen. Detta beror, som jag nyss sagt, på att man skiftar sidroderutslag för tidigt.

Ett annat mycket vanligt fel är att nosen vid sista delen av rollen går åt motsatt håll mot rollens riktning. Orsaken härtil är i regel för litet sidroderutslag, men kan också vara att skevroderbromsen har tagit överhand, i synnerhet om motorn inte drar.

Topproll

Vid en topproll börjar man rörelsen som vid en looping. Hastigheten i tryckningen bör vara c:a 30 % högre än planflykthastigheten. Då flygplanet närmar sig ryggläget avsiktas rörelsen i loopingplanet, varefter resten utföres på samma sätt som sista delen av en roll.

Det finns i princip två sätt att utföra en topproll. Det första sättet är att stoppa rörelsen i loopingplanet ganska bestämt strax innan horisonten nås och därefter göra rollrörelsen. Risken vid en dylik topproll är att flygplanet överstegras om loopingrörelsen stoppas för häftigt.

I det andra fallet börjar man rollrörelsen i ett tidigare skede (t ex när 45° återstår till ryggläge) och låter nosen under rollrörelsen så småningom komma ner mot horisonten. Risken för överstegring minskas härvid avse-

Ryggflygning

Ett flygplan kan överföras till ryggläge genom att man utför första delen av en roll eller genom att man under en looping för fram spaken då ryggläget nås. Den förra metoden är enklare.

Om flygplanet icke har ryggförgasare utföres ryggygningen som glidflykt. Under sådana förhållanden får glidflykten emellertid icke vara längre än 10–20 sek, ty motorn tar annars skada.

I ryggläge måste nosen hållas högre än normalt för att luftströmmen skall träffa vingarna under lämplig anfallsvinkel. I rättvänt läge har vingarna en positiv anfallsvinkel, i ryggläge blir anfallsvinkeln negativ om längdaxeln bibehålles parallell med horisontlinjen. För att få en positiv anfallsvinkel måste nosen höjas. Vid planflykt i ryggläge med ett ryggförgasareförsedd flygplan ligger nosen över horisonten.

Stabiliteten i ryggläge är betydligt sämre än i rättvänt läge, varför skevroderet måste användas oftare.

Då man skall lära sig ryggygning, börjar man med att under korta moment hålla rak kurs, ligga rätt på vingarna och hålla nosen i lämpligt höjdläge. Glidflykthastigheten i ryggläge skall vara något högre än hastigheten i normal glidflykt. Detta beror på att strömningsförhållandena kring vingarna blir ogynnsammare när dessa kommer upp och ner. Av denna anledning överstegras flygplanet vid större hastighet under ryggygning än under rättvänt flygning.

I början känner man kanske obehag över att hänga i fastbindningsremmarna, men sådana känslor försvinner snart, speciellt om man bundit fast sig ordentligt.

Under de första träningsflygningarna på ryggygning skall man rörelsen verka, bli genom att skeva fram och tillbaka. Om flygplanet i ryggläge hänger på höger vinge, måste man ge höger skevning för att lägga flygplanet rätt på vingarna.

Vid skevning åt höger fälles i ryggläge det högra skevroderet neråt. Skevroderbromsen gör härvid att nosen går åt vänster från marken sett men åt höger som föraren sitter. För att

(Forts. på sid. 58.)

Flygplan uthyras

A. B. AHRENBERGSFLYG ger återigen den flygintresserade svenska ungdomen ett handtag genom att till intresserade certifikatinnehavare uthyra våra å Bromma stationerade flygplan typ Piper Cub till ett pris av

Kr. 40:- pr flygtimme

Vid köp av 7 flygtimmar på en gång lämnas 10 % rabatt, varigenom priset reduceras till

Kr. 36:- pr flygtimme

Vid köp av 14 flygtimmar lämnas 20 % rabatt, varvid priset blir endast

Kr. 32:- pr flygtimme

Flygplanen kunna även få hyras för längre eller kortare tid (week-end-turer o. dyl.) mot särskild taxa. För icke certifikatinnehavare ställas piloter till förfogande. Ovanstående taxor tillämpas fr. o. m. denna dag på Bromma. Beställningar mottagas, och förfrågningar besvaras av



AB AHRENBERGSFLYG

Flygbannen, Lindarängen, Stockholm 29

Tel. 6758 12, 6226 11, 6199 84



FLYGTÄNDSTIFT

BG tändstift användas av ledande flygbolag runt hela världen — för säkerhetens skull! För alla förekommande flygmotorer finns det ett specialkonstruerat BG flygtändstift.

*För varje flygmotor —
ett BG flygtändstift*



FLYGMOTOR typ	BG tändstift typ
Pratt & Whitney R 1830, R 2800, R 4360	RB 19R, 320S
Pratt & Whitney R 1340	RB 485S
Mercedes-Benz DB 605	AS 697X
Gipsy	AS 556
Siemens	4B2-417, AU 556
Packard Merlin	RB 5/3
Bristol Jupiter	AS 555
Argus 410	AS 590S
Jacobs R775/9	SS 485, RB 485S

SYSTEM PAULIN AKTIEBOLAG

KUNSGATAN 33 • STOCKHOLM • TELEFON 21 43 03, 11 45 95

GÖTEBORGS TEKNISKA INSTITUT

VASAGATAN 16, GÖTEBORG

INSPEKTOR: PROFESSOR ANDERS LINDBLAD

Ingeniörskurser

inom HUSBYGGNADSTEKNIK och VÄG- & VATTENBYGGNADSKONST, KEMI & KEMISK TEKNOLOGI, MOTOR- & MASKINTEKNIK MED VÄRME-, VENTILATIONS- & SANITETSTEKNIK eller AUTOMOBIL- & FLYGTEKNIK, ELEKTROTEKNIK (med real-examen och praktik kan Kungl. Kommerskollegii teoretiska kompetensbevis för A-behörighet erhållas).

Studietid: 3 år från folkskola, 2 år med realexamen, 1 1/2 år med studentexamen.

Kortare kurser: Byggmästarekurs, vägmästarekurs, kemisk-teknisk, elektroteknisk och motor- & maskinteknisk diplomkurs; elektrisk installatörskurs (Kungl. Kommerskollegii teoretiska kompetensbevis för B-behörighet kan erhållas); fackkurser för studenter och likställda. Dessa kortare kurser pågå 4 månader. Dessutom maskinmästarekurs på 8 månader.

Laboratorier av internationella mått. Begär program.

NYA KURSER BÖRJA DEN 20 JANUARI

Anmälningar mottagas av institutets kansli, Vasag. 16, kl. 10-16, lörd. 10-13 samt tisd., och fred. kl. 18-18.45. Tel. växel 17 49 40

LÄR ER FLYGA I FLYG

Forts. från sid 56.

parera för skevroderbromsen ger man följaktligen sidroder åt motsatt håll mot skevningen, alltså tvärlut mot vad man gör i rättvänt läge.

Lika omvänt blir det vid svängar. En sväng som från marken ser ut som vänstersväng göres på följande sätt:

Vänster skevning, höger sidroder, spaken något framåt, återgång med skevning och mothållning, minskning av bottenroderet.

Jag medger, att det verkar konstigt och det är det nog också för nybörjaren. Efter en tids övning känner man sig emellertid lika hemma på rygg som i rättvänt läge.

Råd för instruktören

Avancerad flygning är en viktig del i flygutbildningen, emedan eleven får förtroende för sig själv och för flygplanet. Se emellertid till att du själv behärskar den avancerade manövern, som skall utläras.

Före avancerad flygning måste man spänna sig hårt. Ofta måste man spänna till remmarna hårdare sedan man flugit en stund. Eleven får inte hålla sig kvar i sitsen genom ett krampaktigt tag i handspaken.

Eleven skall lära sig att före avancerade manövrer, speciellt sådana där flygriktningen ändras (looping, halvroll, topproll) eller där avsevärd höjd förloras (spin) se sig omkring innan manövern igångsättes. En kollision med andra flygplan kan annars inträffa.

Alla rörelser skall utföras mjukt. Häftiga ryckningar i spakarna åstadkommer extra belastning på flygplanet och ibland även på föraren.

Tala om för eleven att om man från planflykt drar mycket hårt i handspaken i avsikt att göra en looping stegrar sig flygplanet något, men fortsätter ett ögonblick ändå framåt i den gamla riktningen. Följden härav blir att luftströmmen möter vingarna under så stor anfallsvinkel att flygplanet överstegrar.

Skevroderbromsen har mycket stor inverkan

under rörelser i ryggläge (halvroll, roll, ryggflygning m m). Detta beror på att skevroderen på de flesta flygplan är konstruerade med tanke på att skevroderbromsen icke skall bli så framträdande under normal flygning. I ryggläge däremot blir »bromsen» oftast mycket större.

Om en motor inte »star» under avancerad flygning på grund av att bränsle inte rinner till, måste man tänka på att dra av gasen så att motorn inte med ett kraftigt ryck går i gång. Detta skadar nämligen motorn mycket.

Påpeka för eleven vikten av att lös utrustning tas bort från flygplanet före avancerad flygning och att flygvikten medger sådan flygning. Med vissa flygplantyper får man t ex inte utföra avancerad flygning om bränsletankarna är fulla.

Vid teoretisk genomgång av avancerad flygning är det nödvändigt att använda en flygplanmodell med rörliga roder. Detta är särskilt viktigt vid genomgång av ryggflygning.

Exklusivt till Norrköping

Nordisk Aerotjänst i Norrköping — som bekant sverigerepresentanter för Stinson Div of Consolidated Vultee Aircraft Corp — väntar i dagarna hit det första exemplaret av den exklusiva högvingade fyrsitsaren Stinson Voyager 150. Även om denna typ inte utmärker sig för några hypermoderna linjer så gör den i stället ett desto starkare intryck genom sin synnerligen bekväma inredning och överraskande kompletta instrumentutrustning. Med en 150 hk Franklin-motor har Voyager 150 en marschfart på 200 km/t och marschflygsträcka på 800 km. Denna typ tillverkas just nu för fullt men om ryktet talar sant så har fabriken på experimentstadiet en ny och okonventionell efterföljare till den berömda Stinson-serien som i den nyaste upplagan får Sverige-premiär inom kort.

Belgiska
Flygbolaget

SABENA



Från Stockholm till Bryssel i samtrafik med ABA varje tisdag, onsdag, torsdag och fredag.

Kr. 323:— (enkel resa)

avgångstid kl. 10 från Stockholm

Flyg med SABENA till Central-, Öst-, Väst- och Sydafrika:

Endast bekväma, snabba 4-motoriga Skymasters användas på denna linje (2 stewards eller flygvärdinnor).

Pris: Bel. Fr. 17 500:— eller c:a 1 428 sv. kr. (inkl. måltider) mellan Bryssel och Leopoldville.

För närmare upplysningar vänd Er till:

AB AEROTRANSPORT och
RESEBYRÅERNA samt
SABENA'S kontor
tel. 28 25 60.



AKTIEBOLAGET BOLINDER-MUNKTELL
ESKILSTUNA



BOLINDER-MUNKTELL
FLYGMOTORVERKSTADEN



En FLYGBOK för alla åldrar

En förstahandsskildring av
livet bland amerikanska
marinflygare.



Robert A. Winston

JAKT FLYGARE

Commander Winston, marinflyg-
attaché vid amerikanska legationen
i Stockholm, är en av de första
civila, som fått prova på en marin-
flygkadetts hårda utbildning.



"... bör läsas av varje flygintresse-
rad som på samma gång vill lära
något... Han briljerar med god
berättarkonst, och man kan säkert
nämna hans bok som en av höstens
bästa flygböcker..."

Östgöten.

"... en bok som varenda flygbiten
pojke bör läsa, och den är också
faktiskt något av en lärobok för
unga flygspiranter..."

Sture Appelberg i St.-T.

Kr. 7:50
Inb. 10:50

LJUS

NYA HANGAREER

Hangarfrågan är alltid aktuell, och detta gällar inte bara privatflygarna och flygklubbarna utan även de stora bolagen. Flygplanen är dyrast på backen och det beror inte minst på svårigheten att få fram ändamålsenliga och samtidigt någorlunda billiga hangarer. Kunde bara hangarfrågan ordnas tillfredsställande skulle säkerligen privatflyget öka betydligt i omfattning.

Den gamle flygpionjären Nils Olofsson i Göteborg, som är chef för AB Byggnadsverken har såsom flygare själv konfronterats med hangarproblemen många gånger, och nu meddelar han att han kanske kommit lösningen på spåren. Hans firma har konstruerat en monteringsfärdig hangar i sektioner avsedd för ett sportplan av ordinarie storleksklass och har även sökt patent på konstruktionen.

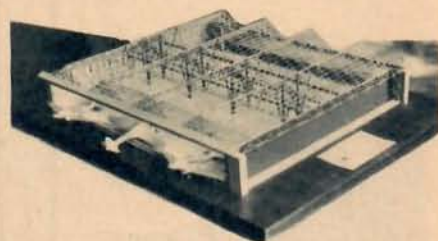
BV-hangaren skall levereras i komplett byggsats och med ledning av en kortfattad instruktion är det möjligt för vem som helst att med hjälp av bara några få man på någon dag montera hangaren med en skiftnyckel som enda verktyg. Alla delar blir numrerade och skruvas ihop med bultar. Hangaren är helt i trä med tak av underhållsfri papp och med panelklädsel utvändigt. Invändigt blir den beklädd med masonit och mellan ytter- och innerväggarna bildas ett 5 cm luftrum som man, om man så vill, kan fylla ut med sågspån eller annat för att göra värmeisoleringen effektivare. Fyra skjutportar lämnar i öppet läge hela spännvidden — 12 m — fri. Dimensionerna blir i övrigt: fri höjd 2,75 m, invändig höjd framtill 4,0 m, lägsta höjd 2,25 m. Hangaren har ännu inte budits ut men trots detta tycks intresset vara stort och flera förfrågningar har redan gjorts om när vi kan leverera de första, säger direktör Olofsson. Under december beräknar firman få alla gigger och andra verktyg färdiga och i januari bör de första hanga-

erna kunna levereras. Förmodligen kommer Albin Ahrenberg att åta sig ansvaret för försäljningen. Han är personligen mycket intresserad för den här lösningen av hangarfrågan, som han tror skall vara möjlig att utveckla vidare. Priset på hangaren torde komma att ligga omkring 6 000 kronor.

Vad som framförallt fördyrar en hangar är den stora spännvidden och nödvändigheten att göra den fribärande konstruktionen med stor omsorg. Frågan är nu om man på »sektionsvägen» kan komma fram till en bättre och billigare lösning av hangarfrågan även för segelflygklubbarnas del samt för privatplan i något större format än den här beskrivna hangaren kan ge plats för. Dir Olofssons initiativ är värt all uppmuntran.

De stora trafikflygbolagen har också hangarsvårigheter. British European Airways (BEA) har i dagarna fått ritningarna till en hangar av ny typ färdig, vilken nu underställts Ministry of Civil Aviation för yttrande. Hangaren som är ritad av herrarn Samuely och Nicholson, BEA:s egen arkitekt, är i stålkonstruktion och portöppningen är omkring 90 meter.

Y. N.



Överst den nya BEA-hangaren i modell. — Därunder två modellbilder av BV-hangaren.



Flyg



... ÖVER STOCKHOLM!

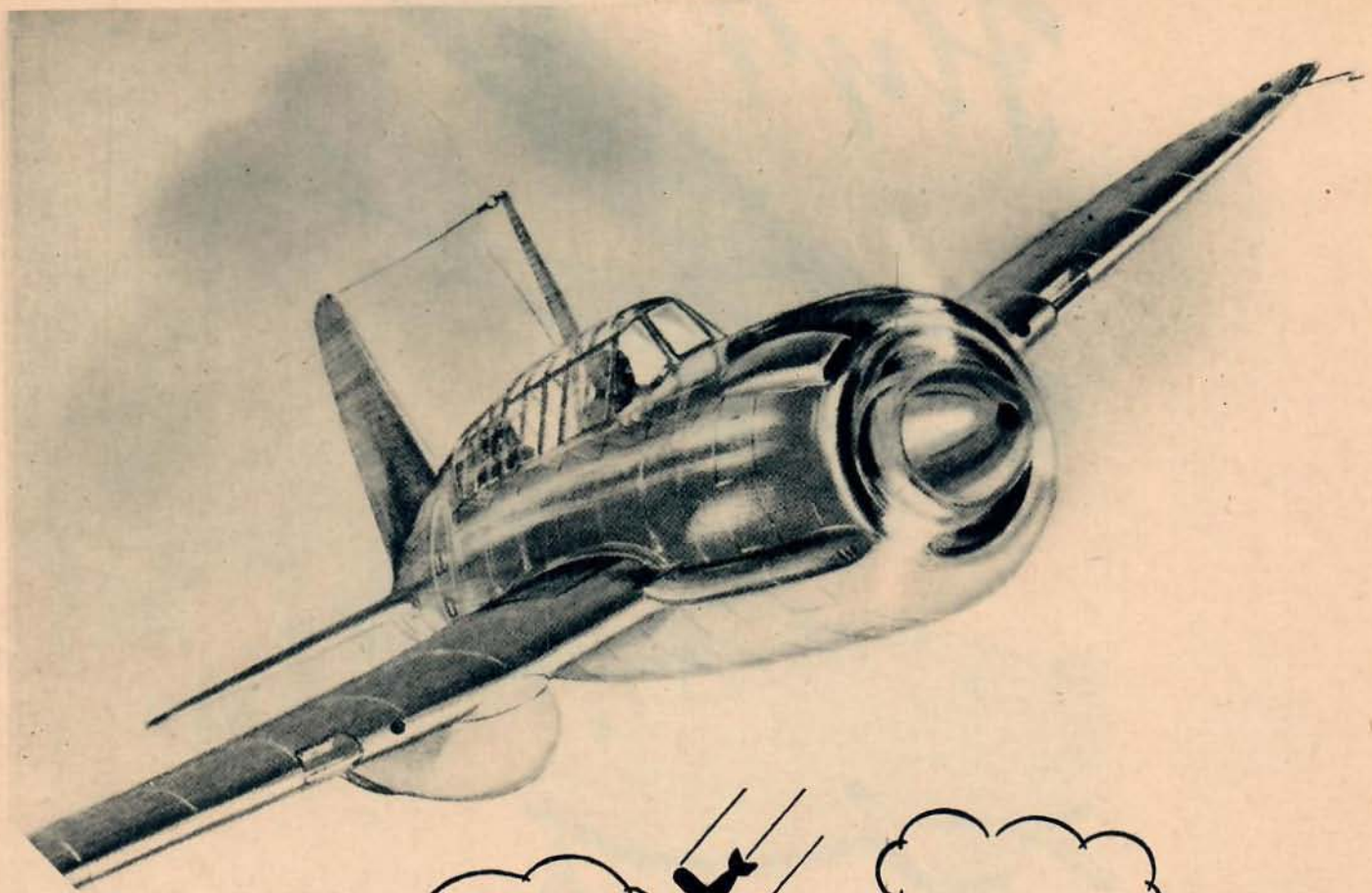
Gläd Edra flygintresserade vänner och familjemedlemmar med en tur i det blå. **Ge dem Svensk Flygtjänsts julklappsbiljett!** Det är en gåva som uppskattas! I år har redan mer än 16.000 förtjusta stockholmare och turister sett Stockholm från luften i Svensk Flygtjänsts säkra och bekväma plan. Det är en underbar upplevelse, som inte

heller Ni själv bör försumma att göra. Nu på vintern flyger vi rundturer från Bromma varje lördag från kl. 12 och varje söndag från kl. 10. Andra tider — även kvällsflygningar — arrangeras efter överenskommelse. Biljetter, även julklappsbiljetter, finns på Bromma, på NK, i tidningarnas depeschkontor och på vårt huvudkontor, Arsenalsgatan 4. Priset är 15:-- kr.



Endast flermotoriga plan användas!

Svensk Flygtjänst A.B.



Detaljer att lita på

Elektriska och finmekaniska
apparater och detaljer
för flygplan tillverkas av

US

UNO SÄRNMARK
GÖTEBORG

EKONOMER OCH PILOTER

Trafikflygets främsta behov

Härnäst träffade vi den löjtnanten numera flygekonomen Juney Dillenbeck, som nyligen kommit hem från en fyra månaders resa i USA, där han studerat amerikanskt trafikflyg. D. är född i Philadelphia år 1920 av amerikanska föräldrar men kom till Sverige och är också svensk medborgare sedan 1939.

Redan som liten pojke var D. intresserad av flyg så där i största allmänhet, och intresset avtog just inte därigenom att han fick en så pass flygsinnad bekantning som självaste Albin Ahrenberg. Sitt livs första flygning gjorde han just med Albin i Åre 1928. Annars tog flygintresset sig den tiden mest uttryck i byggandet av ett otal flygplansmodeller i skala. Det kan förresten nämnas att D. så sent som 1944 deltog med en mycket uppmärksam modell på en utställning i Stockholm.

Till följd av att ögonen inte höll måttet inför flygläckarnas stränga undersökningar kunde inte D. nå sina drömmars mål att bli aktiv flygare, men det finns ju andra områden där flygintresset kan odlas. Efter studentexamen 1938 for D. till de Havilland-fabrikerna i England för att praktisera på dess tekniska skola. Efter hand kom emellertid D. underfund med att han nog låg mest åt det ekonomiska hållet, detta inte minst sedan han kompletterat sin studentexamen på latinlinjen med en realdito och därefter gått igenom Handelshögskolan. I somras tog han efter ingående diskussioner med sin gamle förtroende vän Albin Ahrenberg steget fullt ut och for till USA för att på allvar studera amerikanskt trafikflyg inifrån och han valde TWA, ett av de största av USA:s 16 stora flygbolag, som han granskat i detalj under fyra månader. Efter hemkomsten lade SAS beslag på honom, och där tjänstgör han nu som assistent åt ekonomichefen.

Under sin vistelse i det gamla fosterlandet har herr Dillenbeck stärkts i sin uppfattning att det för närvarande framförallt är ekonomerna som kommer att spela första fiölen

i trafikflygets fortsatta utveckling. Det är främst brist på piloter och ekonomer inom trafikflyget. Den tekniska utvecklingen har gått så fort att en liten andhämtning på detta område är nödvändig. Det amerikanska trafikflyget lägger nu ner en otrolig energi på att rationalisera på det ekonomiska området. Man har till och med kommit så långt att man knappast längre talar om flyget — man talar om »the industry». Amerikanerna understryker framförallt den personliga servicens betydelse som man vill bibehålla och snarare utveckla än inskränka. En flygresor skall enligt amerikansk uppfattning ha någonting av lyxig upplevelse över sig.

Samtidigt som man vill ta hand om varje passagerare och låta denne känna sig som en furste under den tid resan varar, går man med verklig frenesi in för att få snabbare rytm i marktjänsten. Kortare uppehåll, snabbare debarkering och embarkering är dagens lösen i USA. Det kan nämnas att flera bolag betalar ut gratifikationer till personalen för goda insatser när det gäller ett hålla regulariteten.

Kortdistanstrafiken går framåt betydligt snabbare i USA än här hemma, men det är ju också ganska naturligt. Nya idéer är på väg och man har redan börjat praktisera en

(Forts. å sid. 65.)

I cirkeln en »historisk» bild av unge Juney och stadige Albin Ahrenberg strax före dennes Atlant-flygning. Den undre bilden är alldeles färsk och visar Juney Dillenbeck (t v) i samspråk med dr Etzel Pearey, »chief research geographer» i TWA. Flyget har utvecklats åtskilligt på de 18 åren mellan dessa båda tagningar...



PORTATIV LÅGTRYCK-KAMMARE

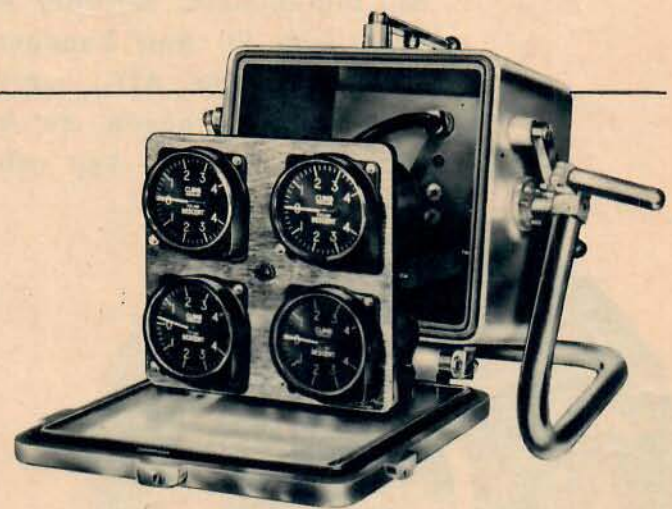
Genom den här invid illustrerade lågtryck-kammaren har man en snabb och bekväm metod för att reproducera tryck från minus 1,08 kilo till plus 1,08 kilo per kvadrat-centimeter.

Kammaren är konstruerad för provning och gradering av flygmaskins-instrument. Den är användbar för många vetenskapliga och industriella syften — provning av aneroid-kapslar, jämförelse mellan instrument, porositets-mätning, utpumpning av luft ur vätskor och fasta ämnen, imitation av höjdlägen, samt ur- och kronometer-prövning.

SPECIELLA EGENSKAPER. Varje föremål i kammaren är synligt genom den stora rutan av skottsäkert glas.

Rutans ram är fastspänd genom en speciell snabbt verkande spak. Kammaren är fritt rörlig i sin ram och kan fixeras i varje önskad vinkel. Anordningar finns för kontroll av instruments vibration under proven.

INSTRUMENTTAVLA. Den illustrerade instrument-tavlan levereras separat. Den är lätt avtagbar, varigenom instrumenten kan monteras utanför kammaren medelst lätt insättbara hakar. En gällerskiva på instrumenttavlan baksida är förbunden med någondera av de yttre stick-kontakterna, i händelse tryck-skilnad behövs.

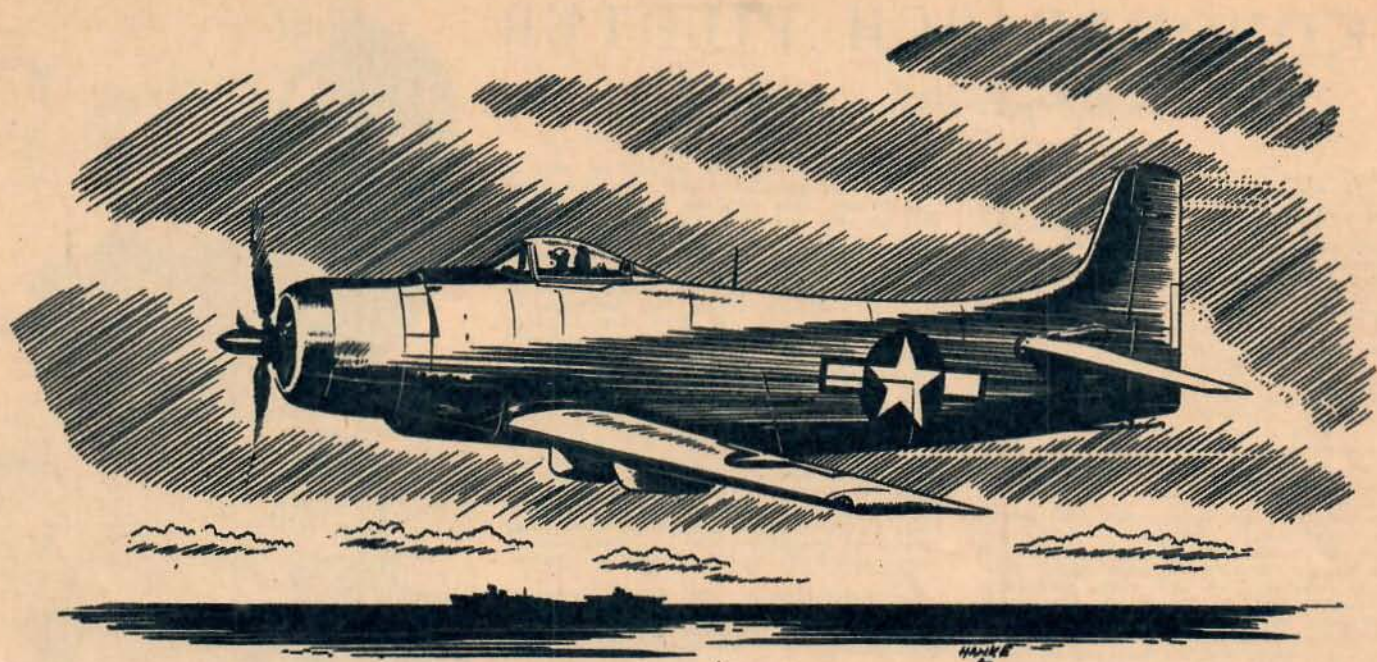


UTFÖRANDE. Kammarens standard-utförande är förkromat hölje och grå, bränd emalj. Annat utförande och speciella önskemål efter kundens önskan.

DIMENSIONER OCH VIKT. Kammarens inre volym är 24,35 x 23,1 x 19,35 centimeter. Vikten är 18 kilo.

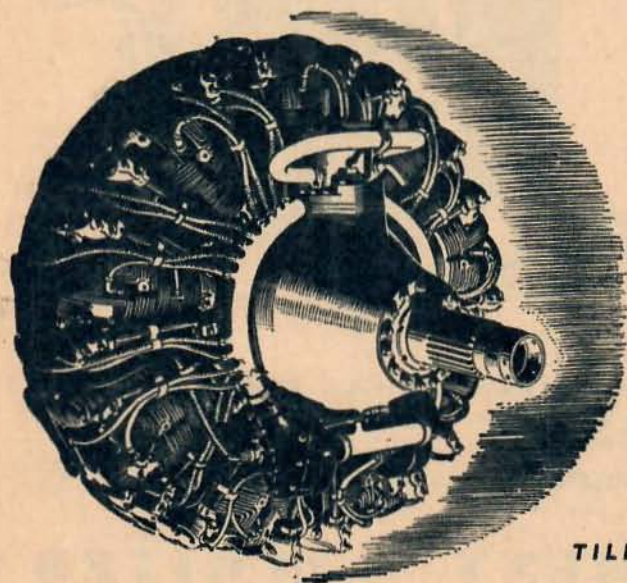
BRYANS AEROEQUIPMENT LIMITED

WILLOW LANE · MITCHAM JUNCTION · SURREY · ENGLAND



Douglas AD-1 med en WRIGHT CYCLONE 18

Ett nytt tillskott till marinens luftflotta är Douglas AD-1, ett kombinerat störbomb- och torpedplan, konstruerat att bära tre ton bomber, torpeder eller minor, ett batteri 12,5 cm raker och 20 mm kanoner. En Wright Cyclone 18 på 2,500 hästkrafter ger AD-1 större hastighet, flygsträcka och lastkapacitet än någon av krigstidens föregångare av samma typ och dessutom exceptionella manövreringsegenskaper och stigförmåga.



WRIGHT

FLYGMOTORER

CURTISS  WRIGHT

FÖRST I LUFTEN

Wright Aeronautical Corporation • Paterson, N. J., U. S. A.

TILLVERKARE AV FLYGMOTORER I MER ÄN 26 ÅR

EXPORT SALES DIVISION: 30 ROCKEFELLER PLAZA, N. Y. 20, N. Y.

EKONOMER OCH PILOTER

Forts. från sid. 63.

metod som bra nära liknar järnvägarnas när det gäller på- och avstigning av passagerare. Detta nya feederlinesystem går ut på en nästan våldsamt rationalisering av mark-tjänsten på mellanstationerna. Planen utrustas med fällbara dörrar som tjänstgör som trappor. En man visar passagerarna vägen, de bär själva sitt bagage och uppehållen på mellanstationerna nedbringas till endast någon minut.

Helikoptern är fortfarande ställd på framtiden, och amerikanska trafikflygets folk tror inte att den kommer att få någon betydelse ännu på fyra-fem år.

Slutligen berättar herr Dillenbeck om hur han efter att ha besökt TWA:s olika avdelningar på skilda platser slutligen kom till New York för att titta litet närmare på »the international division». Han anlände just som pilotstrejken bröt ut. Den började klockan fem en söndagsmorgon. Tre dagar senare såg sig bolaget nödsakat utfärda besked om att hela bolagets personal (cirka 15 000 personer) tills vidare kunde anse sig permitterad på obestämd tid. Nu redde det hela upp sig ganska fort, men denna drastiska åtgärd är dock ett bevis för hur »snabbt» det arbetas inom USA:s flyg. Permitteringsordern var ingenting annat än ett bevis för den väldiga omsättning av kapital som äger rum inom ett modernt trafikflygföretag. Man kan helt enkelt inte hålla det hela gående ens några dagar utan inkomster.

När herr Dillenbeck hunnit sortera upp alla sina intryck från USA-resan och acklimatiserat sig på sitt nya jobb, kommer han att för Flygs läsare i ett antal artiklar berätta initerat om amerikanskt trafikflyg inifrån.

Yngve Norrvi.

VI LANDAR I RIO

Forts. fr. sid. 17.

tos Dumout, där valuta-, tull- och passvisering äger rum. Även en medicinsk undersökning genomgås, varefter ett formulär om landstigning skall ifyllas. Före starten från Stockholm hade vi varnats för att medföra spelkort, då allt hasardspel enligt lag är förbjudet i Syd-Amerika. I Rio residerar SAS' verkställande direktör för Syd-Amerika, herr Bengt Lind af Hageby, jämte stationschefen herr S. Barre. SAS har i n ett 30-tal man i Syd-Amerika och styrkan beräknas bli utökad till omkring 100. Rio utgör dock inte slutstation på denna SAS-linje. Redan påföljande dag kl 10 fortsätter »Passad» till Montevideo, huvudstaden i Uruguay, vars flygfält Carrasco är den modernaste i Syd-Amerika. Därifrån ämnar SAS gå vidare till Buenos Aires, så snart luftfartsavtal och koncessioner är klara med Argentina. Syd-Amerika håller som bekant på att bygga ut flygfältet Ezevza. Med detta anser sig Argentina kunna erbjuda alla flygfarande nationer samma höga standard ifråga om moderna flygfält som Amerikas Idlewildt och Englands Heathrow.

F n flyger SAS varannan lördag till Rio och Montevideo och tillbaka på torsdagar. Redan till våren hoppas man kunna utöka antalet turer till en eller två per vecka. Och redan 1950 torde vi kunna hoppas på daglig trafik Skandinavien—Sydamerika!

Per Si-fal.

LÖSNING TILL »BILDPRISTÄVLING 23»

1) B 17. 2) B 18A. 3) Handley Page »Hampdens». 4) J 22.

1:a pris, 10 kr: Ragnar Odenman, Palmfeltsgård 28, Enskede.

2:a—4:e pris, 5 kr: Birgit Malmros, Fridhemsgatan 18, Stockholm, Arne Pettersson, Västerplan 1 A, Lindesberg, och Arne Ekblom, Långgatan 65, Härnösand.

FALLSKÄRMAR

En sitt- och en bröstfallskärmar, typ Irvin, i bästa skick till salu billigt. Svar till »Irvin», d. t. k.

Annonsera i FLYG!

FLYGFÖRETAG!

Vi tillverka:

Tändkabelprovare för flygmotorer komb. med indikator för inställning av magnetapparater.

Vi leverera bl. a. till Svenska Flygvapnet.

SIGNALMEKANO

Hagagatan 3 Stockholm Tel. 32 51 32

FLYGET

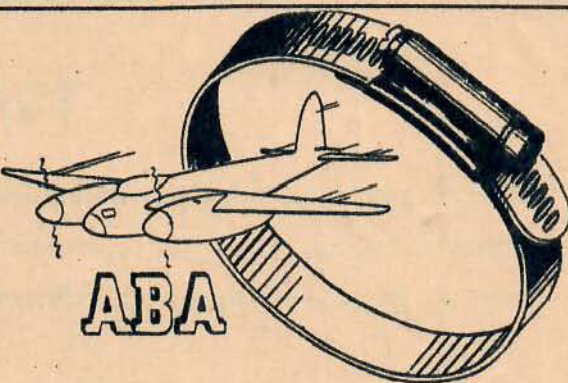
använder

ABA

slangklämmor med helpressade snäckhus av heldraget material enl. sv. patent nr 109480 o. 109671.

Finnas hos Eder järnhandlare.

ALLMÄNNA BRANDREDSKAPSÄFFÄREN A-B
Scheelegatan 28 • STOCKHOLM • Tel. 53 22 58 — 59, 51 65 51



slangklämmor

Världens mest prövade overall — nu i Sverige! (officersdräkt)

För de flygburna engelska invasionstrupperna utexperimenterades en overall, som nu i ett mindre antal exemplar kommit till Sverige. Dessa overaller ha konstruerats efter de mest noggranna prov och utgöra en kombination av egenskaper, som hittills ansetts omöjlig. Sinnrikt konstruerade, kraftiga blixtläs förvandla den till rock eller sovsäck, päls eller respäd. Materialet är vattentätt segelduk med nylonfoder, stoppat med ren kapok. — Overallen är så vattentät, att den kan användas som flytväst. Enligt experiment flyter en människa på overallen i 36 timmar. Sinnrika knäppningsanordningar med blixtläs göra denna overall praktisk i användningen och lätt att av- och påtaga. — Overallen har en mängd praktiskt och tillgängligt placerade fickor. — Genom sin utomordentliga skärning, skärp och upphängningsanordningar kan man röra sig fritt och obesvärat. — Även elektrisk uppvärmning finnes.

ETT UNIVERSALPLAGG, skyddande från huvud till fot för vind och vatten, kyla och drag, oundgängligt för våra seglare, motorbåtsmän, sportflygare, skyttar, jägare, fiskare, motorcyklister, skogskörare m. fl. Dessa helt nya, obegagnade overaller med beräknad tillverkningskostnad av c:a 500 kronor, säljas för endast 165 kr. — Full returrätt.

HANDELSFIRMAN GLORIA - BOX 90 - LAMHULT
Telefoner: Kalvsvik 58 eller Lamhult 132

Undertecknad rekvrirerar härmed att sändas mot postförskott:

..... st. Flygardräkt å pris 165 kr. pr st.

Namn Adress
Återförsäljare antagas.



Flygvapnet

GER DIG SKULDFRI YRKESUT-
BILDNING

GER FRAMTIDSPLATSER FÖR
YNGLINGAR MED FRAMÅTAN-
DA OCH TEKNISKT INTRESSE

Vill Du bli

officer, flygingenjör, militärmeteorolog eller stamflygförare? Vänd Dig för upplysning till Flygstabens personalavdelning, Sthlm 80 (Tel namnanrop "Flygvapnet"), Försvarets anställningsbyrå, Drottningg. 46, Sthlm (Tel namnanrop "Arbetsmarknadskommissionen") eller närmaste arbetsförmedling.



SVENSK UNGDOM PÅ SVENSKA VINGAR

är målet för våra strävanden!

Vi tillverka glid- och segelflygplan samt byggsatser och reservdelar och leverera faner, lim, stålplåt, duk, lack och annat material enligt gällande normer och till lägsta priser. Vi föra även alla slags flyginstrument i några av världens ledande märken. Reparationer av glid-, segel- och motorflygplan utföra vi till fasta priser. Låt oss lämna offert!

KOCKUMS

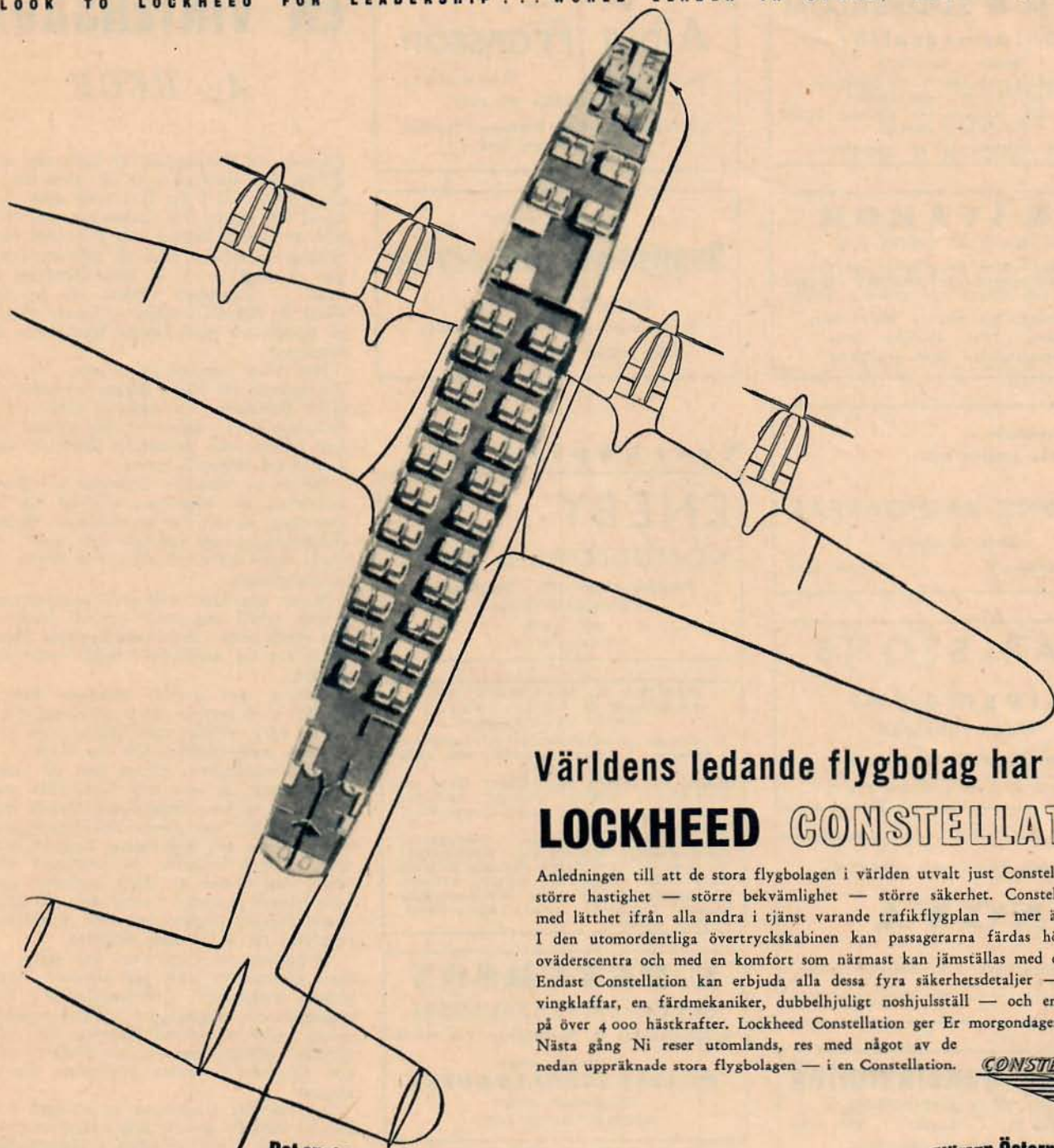
Flygindustri



Baby-Falken, en milstolpe i Kockums och svenskt segelflygs historia

A.-B. KOCKUMS FLYGINDUSTRI • BULLTOFTA • MALMÖ • TELEFON 71695 (VÄXEL)

LOOK TO LOCKHEED FOR LEADERSHIP . . . WORLD LEADER IN SPEED, COMFORT, SAFETY.



Världens ledande flygbolag har utvalt **LOCKHEED** CONSTELLATION

Anledningen till att de stora flygbolagen i världen utvalt just Constellation är dess större hastighet — större bekvämlighet — större säkerhet. Constellation flyger med lätthet ifrån alla andra i tjänst varande trafikflygplan — mer än 480 km/t. I den utomordentliga övertrycks-kabinen kan passagerarna färdas högt över alla oväderscentra och med en komfort som närmast kan jämföras med ett lyxhotells. Endast Constellation kan erbjuda alla dessa fyra säkerhetsdetaljer — patenterade vingklaffar, en färdmekaniker, dubbelhjuligt noshjulsställ — och en effektreserv på över 4 000 hästkrafter. Lockheed Constellation ger Er morgondagens resa i dag. Nästa gång Ni reser utomlands, res med något av de nedan uppräknade stora flygbolagen — i en Constellation.

CONSTELLATION



Det snabba, säkra, luxuösa flygplanet som länkar samman Europa, Amerika o. Fjärran Östern

 AMERICAN OVERSEAS AIRLINES	 TRANS-CONTINENTAL & WESTERN AIR	 AIR FRANCE	 BRITISH OVERSEAS AIRWAYS CORP.	 PAN-AMERICAN WORLD AIRWAYS
 K L M ROYAL DUTCH AIRLINES	 KNILM	 PANAGRA	 EASTERN AIR LINES	 Aer lingus

Boden

MALM & SÖDERBLOM

Guldsmedsaffär

Boden - Tel. 24 06
Förlovningsringar i Bolidenguld
Hedersgåvor - Sportpriser
Gravyr och reparationer utföres under
fullständig garanti
Egen tillverkning av lappsilvver

TRÄVAROR

HYVLADE och OHYVLADE

Ved, olika sorters, även kapad och kliven
samt isoleringsplattan TRETEX till salu
i parti och minut till humana priser.

NORDLUNDS SAG & HYVLERI

Boden - Tel. Kontoret 28 19
Bostadstelefon 28 85 och 29 91

Rena njutningen —
att höra en RADIO från

BODENS RADIOAFFÄR

Gösta Johansson
Drottninggatan 8 Telefon 24 89

CARLSSONS

Livsmedel

EINAR CARLSSON

Svarthövdvägen 10 - Telefon 20 81

Rekommenderas

KEMISK TEKNISKA AFFÄREN

NOVA

Specialaffär i Färg- & Sjukvårdsbranschen
Drottninggat. 1 - Tel. aff. 23 19, kont. 24 13

Texaco Bensinstation

Inneh. TAGE NORDSTRÖM
Kungsgatan 12 Boden Tel. 26 00
FULLSTÄNDIG SERVICE
Bilredel och Biltillbehör
GARAGE
Lämna med förtroende bilen till oss!

Kalmar

Frukt-, Blomster- och Grönsaksaffären

Viola

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

Linköping

Albin Fransson

MALERIFIRMA Malmslätt
Tel. Malmslätt 28, 127
Verkmästare Gösta Franssons bostad
Tel. Malmslätt 162

Vid behov anlita

Svenssons Bilservice

TEXACO Bensinstation
Malmslättsvägen - Telefon 403 52
Han ordnar allt på Eder bil!

Norrköping

ENEBY KONDITORI & CAFÉ

Flinspångsvägen 129 - Norrköping
REKOMMENDERAS
till besök
Telefon 111 64

FIRMA W. MALMKVIST,
Lindövägen 55 - Norrköping
Telefon 219 54, 263 54

Av statens Industrikommission utsedd som
A-grossist i lump-, metall- och järn-
branschen.

Köper till högsta dagspriser: Järn- och
Metallskrot, Spislar, Motorer, Maskiner,
Ångpannor, Tågvirke, Tagel, Lump, Stick-
ylle, Tomfat m. m.
Säljer: Spislar, Kaminer, Tvättgrytor,
Staketstolar, Stängselnät, Stängseltråd,
Järngrindar, Järndörrar, Takplåt, Kätting,
Räls, Balk, Järnrör till vatten-, avlopps-
o. värmeledningar samt växthusanlägg-
ningar, Remsquivor, Axlar, Lager, Skruv-
stycken m. m.

E. PETERSON BLECK- och PLÅTSLAGERI

Smålandsgatan 35, Norrköping, Tel. 269 64

Utför alla slags
PLÅTSLAGERIARBETEN
till humana priser
SOP-TUNNOR på lager

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

Kneippbadens Mek. Verkstad

Oskarsgatan 29
Telefon 209 23
NORRKÖPING

EN VINTERSAGA

Av BEGE

Scenen för tilldragelsen är Barkarby, men Sinte det Barkarby, vi är vana att se idag. Fältet var i sitt dåvarande skick föga ägnat för starter och landningar med flygplan av samma kaliber som J 9. Men detta betydde egentligen inte så mycket, eftersom de maskiner, vi då hade förmånen att flyga — händelsen tilldrar sig ett dusintal år tillbaka i tiden — kunde dväljas på flygplatser med ganska blygsamma dimensioner.

Med våra flygplan av typerna S 1 och S 6 hade vi för några dagars övningar angett Barkarby. Vi utgjorde årets arméspaningskurs — sannolikt den minsta genom tiderna vad relevantalet beträffar, med summa två ordinarie elever.

Det är av väsentlig betydelse för denna berättelse, att händelsen tilldrog sig en vinterdag. Ja, det var en strålande, vackert vintermorgon med nyfallen snö, som i ett tjockt täcke dolde och slätade ut fältets alla ojämnheter.

Såsom angenämt avbrott i spaningsuppgiften erhöj jag order om ett flygpas, som skulle bestå i avancerad flygning. Snart visade det sig emellertid inte bli odelat angenämt.

Motorn, den gamla hederliga Bristol BJ VI, gick perfekt vid uppkörningen och kändes vara verkligt »powerfull» i den kalla, höga morgonluften. Allt var klart.

Sedan mekanikern ruckat litet på vingarna, kunde jag med min skidskodda maskin glida ut från uppställningsplatsen och nedför slänten mot gamla Enköpingsvägen. Starten med ett skidutrustat flygplan kan vara sällsynt behaglig, då snötäcket som denna dag består av mjuk, nyfallen snö. Man känner knappast övergången, då flygplanet lämnar marken och hela flygvikten överföres till de bärande vingarna.

Vi befann oss i stigning. Jag säger vi. Som passagerare hade jag nämligen flygplanets mekaniker, vicekorpralen L. Att medfölja som passagerare i Fokkermaskinerna under avancerad flygning var inte särskilt njutbart men det var ändå av någon anledning åtråvärt åtminstone första gången.

Det svenska landskapet är vackert och alldeles särskilt vackert sett i fågelperspektiv när det därtill är klätt i vinterskrud. Under oss ligger Mälaren tillfrusen och snöbelagd med konturlösa stränder. I fjärran framträder Stockholm ur töcknet och därbortom förlorar sig horisonten i soldiset.

Jag stiger i vida spiralen bort över Hässelby. Man känner sig lyriskt stämd och genom en idéassociation faller mig Karl Asplunds dikt »Immelmann» i tankarna:

— På blanka välvda vingar
steg Fokkern lätt som en hök
i sakta skruvad ringar
ur morgonens disiga rök.

I min ungdomliga fantasi känner jag mig som en Immelmann färdig till skuggstrid mot en obefintlig motståndare.

Att utföra avancerad flygning över en ödebygd hör till ovanligheterna bland fly-
(Forts. fr. sid. 70.)

ROLLS-ROYCE

Vätskekylda

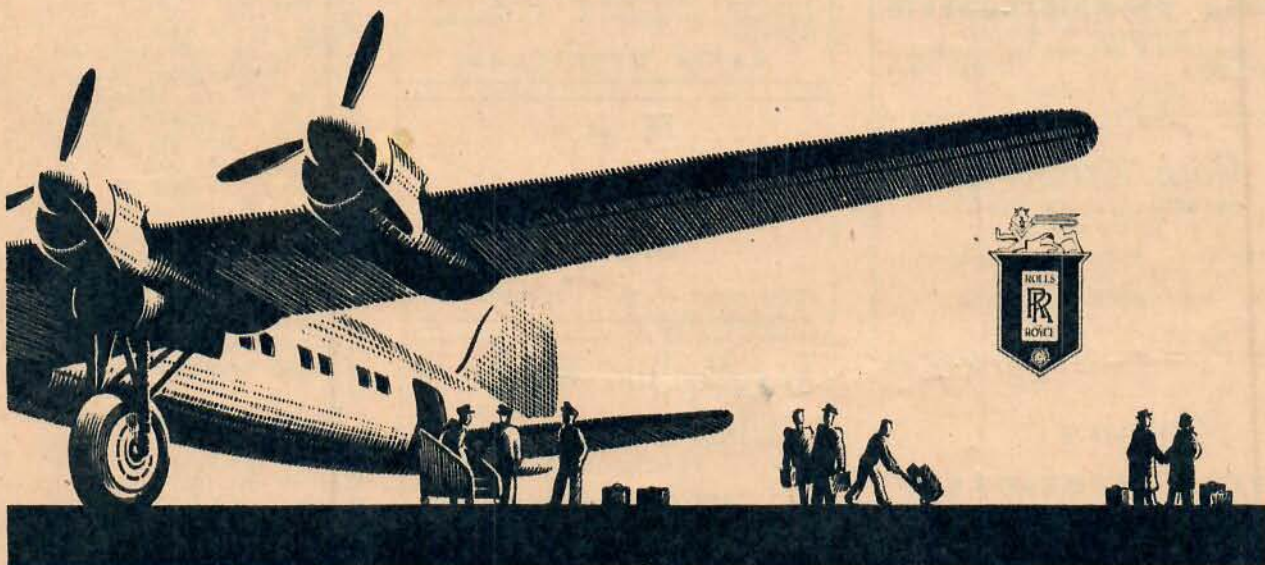
FLYGMOTORER

Rolls-Royce vätskekylda motorer i de engelska tunga bombplanen hjälpte till att vinna den slutliga segern. I dag stipulera de män, som hålla på med att etablera världens flygtransportlinjer, Rolls-Royce transportmotorer för sina flygplan.

De engelska flygplan, inkluderande "Tudors" och "Yorks", som insatts mellan Europas huvudstäder, äro försedda med de berömda Rolls-Royce "Merlin" motorerna.

For Speed & Reliability

ROLLS-ROYCE LIMITED — Head Office,
Derby, England. London Office, Conduit Street.



Norrköping

Lastbilcentralen

NORRKÖPING
Slottsgatan 116 - Telefoner 257 56, 257 57
Utför alla slag av
Grovkörslor, Expresskörningar,
Flyttningar, Emballeringar och
Spedition

GUMMICENTRALEN

Sthlmsvägen 22-26. Tel. 268 30, bost. 300 29
REKOMMENDERAS
för noggrant utförande av alla slags
REPARATIONER

Carl Widgren

MÖBELFABRIK & MÖBLERINGSÄFFÄR
Östra Kyrkogatan 28 - Telefon 213 16
Stilfulla möbler i olika prislägen!

HOLMSTRÖM & JOHANSSON A.-B.

NORRKÖPING
Gila Rådstugugatan 18-20, Centr.
HEMINREDNINGSAFFÄR
I MÖBLER, MATTOR, GARDINER,
SÄNGKLÄDER m. m.
Telefon 254 14 - 254 24

NORRKÖPINGS HANDSKAFFÄR

Hospitalsgatan 5
Telefon 215 56
HANDSKAR - VANTAR - STRUMPOR

BLOMMOR

BLOMSTERUPPSATSER,
DEKORATIONER och alla slags
BINDERIER
Norra Blomsterhandeln
(Innehavare: H. KOAR)
Bråddgatan 10 (i närheten av Centralstat.)
Norrköping Telefon 216 30
— Blomsterförmedling! —

Göte Langborgs

SPECIAL-, CHARKUTERI- &
MJÖLKAFFÄR
Fyrbyhäll - Telefon Norrköping 112 41
Leverantör till
OFFICERSMÄSSARNA F 13
Rekommenderas

Gynna

VÅRA ANNONSÖRER!

Stockholm

Vackra BLOMMOR

köper Ni bäst hos
FIRMA OSCAR ERICSSONS
BLOMSTERHANDEL
Sturegatan 48 Tel. 61 23 84

VID BEHOV AV Blommor, Frukt, Konfekt, Konserver och Grönsaker

vänd Eder till
VÄRTAVÄGEN 31
Högaktningsfullt ATLASBODEN
Telefon 00 16 06

Stockholms närhet

Turebergs Dam- & Barnekipering

Innehavare: HANNA MEYER
Stockholmsvägen 20 - Telefon 35 03 92
Rekommenderas

Ängelholm

Nisses konditori

Höjavägen
har allt Ni behöver i bakverk
★
553 ÄNGELHOLM 14 49

HOLMQVISTS Konditori

(f. d. Bergerantz eftr.)
Storgatan 37 - Tel. 1 46 - Ängelholm
Rekommenderas
GOTT KAFFE - GOTT BRÖD
Alla slags beställningar såsom tårter,
krokaner, efterrätter m. m. emottages
tacksamt.
KAFFE UTSKICKAS!

Dit gå vi

DAHLMANS KONDITIONER

STORGATAN 32-34 TELEFON 9 50

Ängelholms Kött- &

Charkuteriaffär

SKOGHS EFTR.
Storgatan 24 - Ängelholm
Telefon 1 13
VÄLSORTERAD LIVSMEDELSÄFFÄR

EN VINTERSAGA

Forts. fr. sid. 68.

gare. Då man tror sig om att kunna sina konstner, vilket man alltid tror, vill den manliga fåfängan tillfredsställas av att man har åskådare. Det blev denna gång Håsselbyborna förunnat att beundra mina akrobatiska konstner.

Jag hade lagt upp ett program med de vanliga ingredienserna — looping, hjulning, immelmansväng, roll, spin — samt ryggflygning. Eftersom motoranläggningen inte var utrustad för sistnämnda manöver, kunde man endast under kortare moment flyga i ryggläge.

Vid ingång i ryggläge erfar man en känsla av att man hänger en halv meter under stolen, trots att axelremmarna spänts särskilt hårt före starten. — Jag har redan vänt maskinen till ryggläge ett par gånger. Men nu efter urgången känns den plötsligt instabil. Den är framtung och har en tendens att gira åt höger.

Någonting är på tok. Efter att ha lossat på fastbindningsremmarna, kan jag vända på mig tillräckligt för att överblicka flygplanetets stjärtparti. Detta företer emellertid inte något synbart fel. Jag reser mig till hälften upp för att kunna kontrollera skidorna, och där ser jag orsaken till flygplanetets besynnerliga beteende. Höger ytterskida hänger med spetsen rakt nedåt — stoppviren och gummikabeln, som skola hålla skidan i rätt läge, är båda avslitna.

Nu gäller det att komma ned och landa på ett hyfsat sätt. I plané sätter jag kurs på Barkarby och utarbetar samtidigt en plan för nedkomsten.

En direkt landning med den nedhängande skidan anser jag innebära allt för stor risk för rundslagning. Därför beslutar jag mig för att först försöka bryta av den defekta sidan mot Enköpingsvägens vägbank. Men dessförinnan vill jag påvisa felet för chefen och kamraterna, om jag senare inte blir i tillfälle att rapportera det samma. På låg höjd stryker jag över flygplanetens uppställningsplats. Det har ungefär samma verkan som om man rör med en pinne i en myrstack. En oanad livlighet utvecklas där nere. I hast får man fram en skida och gör med denna tecken åt mig. Ett flygplan startar och går jämsides upp mot mig. Föraren pekar mot mina skidor. Jag ger tecken till att ha förstått.

Sedan jag givit mekanikern order att spänna fastbindningsremmarna riktigt hårt, går jag ned mot vägbanken. Genom att snön där är uppkörd, underlättas höjdbedömningen. Men det gäller att inte felbedöma höjden på mera än en halv meter. Vid första försöket går jag naturligtvis för högt. Nästa gång går det bättre och jag känner ett ryck i maskinen, då vi passera vägbanken. Jag lossar fastbindningsremmarna för att kunna förvissa mig om resultatet. Skidan har efter beräkning slitits av och nu bör landningen inte innebära några risker. För alla eventualiteter ansätter jag emellertid landningen med motor och hög fart.

Då jag stigit ur flygplanet och närmare synar skidorna gör jag en högst obehaglig upptäckt. Det visar sig nämligen, att även wiren till den högra inre skidan slitits av. Endast gummikabeln har hållit upp denna skida. — Jag känner, hur kinderna antar en färg liknande den omgivande snöns.

Norrköping

Lastbilcentralen

NORRKÖPING
Slottsgatan 116 - Telefoner 257 56, 257 57
Utför alla slag av
Grovkörslor, Expresskörningar,
Flyttningar, Emballeringar och
Spedition

GUMMICENTRALEN

Sthlmsvägen 22-26. Tel. 268 30, bost. 300 29
REKOMMENDERAS
för noggrant utförande av alla slags
REPARATIONER

Carl Widgren

MÖBELFABRIK & MÖBLERINGSÄFFÄR
Östra Kyrkogatan 28 - Telefon 213 16
Stilfulla möbler i olika prislägen!

HOLMSTRÖM & JOHANSSON A.-B.

NORRKÖPING
Gila Rådstugugatan 18-20, Centr.
HEMINREDNINGSAFFÄR
I MÖBLER, MATTOR, GARDINER,
SÄNGKLÄDER m. m.
Telefon 254 14 - 254 24

NORRKÖPINGS HANDSKAFFÄR

Hospitalsgatan 5
Telefon 215 56
HANDSKAR - VANTAR - STRUMPOR

BLOMMOR

BLOMSTERUPPSATSER,
DEKORATIONER och alla slags
BINDERIER
Norra Blomsterhandeln
(Innehavare: H. KOAR)
Bräddgatan 10 (i närheten av Centralstat.)
Norrköping Telefon 216 30
— Blomsterförmedling! —

Göte Langborgs

SPECIAL-, CHARKUTERI- &
MJÖLKAFFÄR
Fyrbyhäll - Telefon Norrköping 112 41
Leverantör till
OFFICERSMÄSSARNA F 13
Rekommenderas

Gynna

VÅRA ANNONSÖRER!

Stockholm

Vackra BLOMMOR

köper Ni bäst hos
FIRMA OSCAR ERICSSONS
BLOMSTERHANDEL
Sturegatan 48 Tel. 61 23 84

VID BEHOV AV Blommor, Frukt, Konfekt, Konserver och Grönsaker

vänd Eder till
VÄRTAVÄGEN 31
Högaktningsfullt ATLASBODEN
Telefon 00 16 06

Stockholms närhet

Turebergs Dam- & Barnekipering

Innehavare: HANNA MEYER
Stockholmsvägen 20 - Telefon 35 03 92
Rekommenderas

Ängelholm

Nisses konditori

Höjavägen
har allt Ni behöver i bakverk
★
553 ÄNGELHOLM 14 49

HOLMQVISTS Konditori

(f. d. Bergerantz eftr.)
Storgatan 37 - Tel. 1 46 - Ängelholm
Rekommenderas
GOTT KAFFE - GOTT BRÖD
Alla slags beställningar såsom tårter,
krokaner, efterrätter m. m. emottages
tacksamt.
KAFFE UTSKICKAS!

Dit gå vi

DAHLMANS KONDITIONER

STORGATAN 32-34 TELEFON 9 50

Ängelholms Kött- &

Charkuteriaffär

SKOGHS EFTR.
Storgatan 24 - Ängelholm
Telefon 1 13
VÄLSORTERAD LIVSMEDELSÄFFÄR

EN VINTERSAGA

Forts. fr. sid. 68.

gare. Då man tror sig om att kunna sina konstner, vilket man alltid tror, vill den manliga fåfängan tillfredsställas av att man har åskådare. Det blev denna gång Håsselbyborna förunnat att beundra mina akrobatiska konstner.

Jag hade lagt upp ett program med de vanliga ingredienserna — looping, hjulning, immelmansväng, roll, spin — samt ryggflygning. Eftersom motoranläggningen inte var utrustad för sistnämnda manöver, kunde man endast under kortare moment flyga i ryggläge.

Vid ingång i ryggläge erfar man en känsla av att man hänger en halv meter under stolen, trots att axelremmarna spänts särskilt hårt före starten. — Jag har redan vänt maskinen till ryggläge ett par gånger. Men nu efter urgången känns den plötsligt instabil. Den är framtung och har en tendens att gira åt höger.

Någonting är på tok. Efter att ha lossat på fastbindningsremmarna, kan jag vända på mig tillräckligt för att överblicka flygplanetets stjärtparti. Detta företer emellertid inte något synbart fel. Jag reser mig till hälften upp för att kunna kontrollera skidorna, och där ser jag orsaken till flygplanetets besynnerliga beteende. Höger ytterskida hänger med spetsen rakt nedåt — stoppviren och gummikabeln, som skola hålla skidan i rätt läge, är båda avslitna.

Nu gäller det att komma ned och landa på ett hyfsat sätt. I plané sätter jag kurs på Barkarby och utarbetar samtidigt en plan för nedkomsten.

En direkt landning med den nedhängande skidan anser jag innebära allt för stor risk för rundslagnig. Därför beslutar jag mig för att först försöka bryta av den defekta sidan mot Enköpingsvägens vägbank. Men dessförinnan vill jag påvisa felet för chefen och kamraterna, om jag senare inte blir i tillfälle att rapportera det samma. På låg höjd stryker jag över flygplanetens uppställningsplats. Det har ungefär samma verkan som om man rör med en pinne i en myrstack. En oanad livlighet utvecklas där nere. I hast får man fram en skida och gör med denna tecken åt mig. Ett flygplan startar och går jämsides upp mot mig. Föraren pekar mot mina skidor. Jag ger tecken till att ha förstått.

Sedan jag givit mekanikern order att spänna fastbindningsremmarna riktigt hårt, går jag ned mot vägbanken. Genom att snön där är uppkörd, underlättas höjdbedömningen. Men det gäller att inte felbedöma höjden på mera än en halv meter. Vid första försöket går jag naturligtvis för högt. Nästa gång går det bättre och jag känner ett ryck i maskinen, då vi passera vägbanken. Jag lossar fastbindningsremmarna för att kunna förvissa mig om resultatet. Skidan har efter beräkning slitits av och nu bör landningen inte innebära några risker. För alla eventualiteter ansätter jag emellertid landningen med motor och hög fart.

Då jag stigit ur flygplanet och närmare synar skidorna gör jag en högst obehaglig upptäckt. Det visar sig nämligen, att även wiren till den högra inre skidan slitits av. Endast gummikabeln har hållit upp denna skida. — Jag känner, hur kinderna antar en färg liknande den omgivande snöns.

Norrköping

Lastbilcentralen

NORRKÖPING
Slottsgatan 116 - Telefoner 257 56, 257 57
Utför alla slag av
Grovkörslor, Expresskörningar,
Flyttningar, Emballeringar och
Spedition

GUMMICENTRALEN

Sthlmsvägen 22-26. Tel. 268 30, bost. 300 29
REKOMMENDERAS
för noggrant utförande av alla slags
REPARATIONER

Carl Widgren

MÖBELFABRIK & MÖBLERINGSÄFFÄR
Östra Kyrkogatan 28 - Telefon 213 16
Stilfulla möbler i olika prislägen!

HOLMSTRÖM & JOHANSSON A.-B.

NORRKÖPING
Gila Rådstugugatan 18-20, Centr
HEMINREDNINGSAFFÄR
I MÖBLER, MATTOR, GARDINER,
SÄNGKLÄDER m. m.
Telefon 254 14 - 254 24

NORRKÖPING HANDSKAFFÄR

Hospitalsgatan 5
Telefon 215 56
HANDSKAR - VANTAR - STRUMPOR

BLOMMOR

BLOMSTERUPPSATSER,
DEKORATIONER och alla slags
BINDERIER
Norra Blomsterhandeln
(Innehavare: H. KOAR)
Bråddgatan 10 (i närheten av Centralstat.)
Norrköping Telefon 216 30
— Blomsterförmedling! —

Göte Langborgs

SPECERI-, CHARKUTERI- &
MJÖLKAFFÄR
Fyrbyhäll - Telefon Norrköping 112 41
Leverantör till
OFFICERSMÄSSARNA F 13
Rekommenderas

Gynna

VÅRA ANNONSÖRER!

Stockholm

Vackra BLOMMOR

köper Ni bäst hos
FIRMA OSCAR ERICSSONS
BLOMSTERHANDEL
Sturegatan 48 Tel. 61 23 84

VID BEHOV AV Blommor, Frukt, Konfekt, Konserver och Grönsaker

vänd Eder till
VÄRTAVÄGEN 31
Högaktningsfullt ATLASBODEN
Telefon 00 16 06

Stockholms närhet

Turebergs Dam- & Barnekipering

Innehavare: HANNA MEYER
Stockholmsvägen 20 - Telefon 35 03 92
Rekommenderas

Ängelholm

Nisses konditori

Höjavägen
har allt Ni behöver i bakverk
★
553 ÄNGELHOLM 14 49

HOLMQVISTS Konditori

(f. d. Bergerantz eftr.)
Storgatan 37 - Tel. 1 46 - Ängelholm
Rekommenderas
GOTT KAFFE - GOTT BRÖD
Alla slags beställningar såsom tårter,
krokaner, efterrätter m. m. emottages
tacksamt.
KAFFE UTSKICKAS!

Dit gå vi

DAHLMANS KONDITIONER

STORGATAN 32-34 TELEFON 9 50

Ängelholms Kött- & Charkuteriaffär

SKOGHS EFTR.
Storgatan 24 - Ängelholm
Telefon 1 13
VÄLSORTERAD LIVSMEDELSÄFFÄR

EN VINTERSAGA

Forts. fr. sid. 68.

gare. Då man tror sig om att kunna sina konstner, vilket man alltid tror, vill den manliga fåfängan tillfredsställas av att man har åskådare. Det blev denna gång Håsselbyborna förunnat att beundra mina akrobatiska konstner.

Jag hade lagt upp ett program med de vanliga ingredienserna — looping, hjulning, immelmansväng, roll, spin — samt ryggflygning. Eftersom motoranläggningen inte var utrustad för sistnämnda manöver, kunde man endast under kortare moment flyga i ryggläge.

Vid ingång i ryggläge erfar man en känsla av att man hänger en halv meter under stolen, trots att axelremmarna spänts särskilt hårt före starten. — Jag har redan vänt maskinen till ryggläge ett par gånger. Men nu efter urgången känns den plötsligt instabil. Den är framtung och har en tendens att gira åt höger.

Någonting är på tok. Efter att ha lossat på fastbindningsremmarna, kan jag vända på mig tillräckligt för att överblicka flygplanetets stjärtparti. Detta företer emellertid inte något synbart fel. Jag reser mig till hälften upp för att kunna kontrollera skidorna, och där ser jag orsaken till flygplanetets besynnerliga beteende. Höger ytterskida hänger med spetsen rakt nedåt — stoppviren och gummikabeln, som skola hålla skidan i rätt läge, är båda avslitna.

Nu gäller det att komma ned och landa på ett hyfsat sätt. I plané sätter jag kurs på Barkarby och utarbetar samtidigt en plan för nedkomsten.

En direkt landning med den nedhängande skidan anser jag innebära allt för stor risk för rundslagnin. Därför beslutar jag mig för att först försöka bryta av den defekta sidan mot Enköpingsvägens vägbank. Men dessförinnan vill jag påvisa felet för chefen och kamraterna, om jag senare inte blir i tillfälle att rapportera det samma. På låg höjd stryker jag över flygplanetens uppställningsplats. Det har ungefär samma verkan som om man rör med en pinne i en myrstack. En oanad livlighet utvecklas där nere. I hast får man fram en skida och gör med denna tecken åt mig. Ett flygplan startar och går jämsides upp mot mig. Föraren pekar mot mina skidor. Jag ger tecken till att ha förstått.

Sedan jag givit mekanikern order att spänna fastbindningsremmarna riktigt hårt, går jag ned mot vägbanken. Genom att snön där är uppkörd, underlättas höjdbedömningen. Men det gäller att inte felbedöma höjden på mera än en halv meter. Vid första försöket går jag naturligtvis för högt. Nästa gång går det bättre och jag känner ett ryck i maskinen, då vi passera vägbanken. Jag lossar fastbindningsremmarna för att kunna förvissa mig om resultatet. Skidan har efter beräkning slitits av och nu bör landningen inte innebära några risker. För alla eventualiteter ansätter jag emellertid landningen med motor och hög fart.

Då jag stigit ur flygplanet och närmare synar skidorna gör jag en högst obehaglig upptäckt. Det visar sig nämligen, att även wiren till den högra inre skidan slitits av. Endast gummikabeln har hållit upp denna skida. — Jag känner, hur kinderna antar en färg liknande den omgivande snöns.