

Flyg



GAMMALT OCH NYTT

Den pittoreskt draperade mexikanaren i förgrunden beskådar intresserat ett amerikanskt godstransportplan av typen Douglas DC-4 tillhörigt American Airlines. Starten skedde från flygfältet i Mexiko City med hjälp av raketaggregat monterade under flygkroppen. Lasten utgjordes av inte mindre än 10 ton bananer vilka anlände till La Guardia i New York 10 timmar efter starten. Några få timmar efter landningen i New York återvände planet till Mexiko City med full last av radioapparater.

Nr 4
1947

JÄTTETÄVLAN:
TECKNA FLYGPLAN!

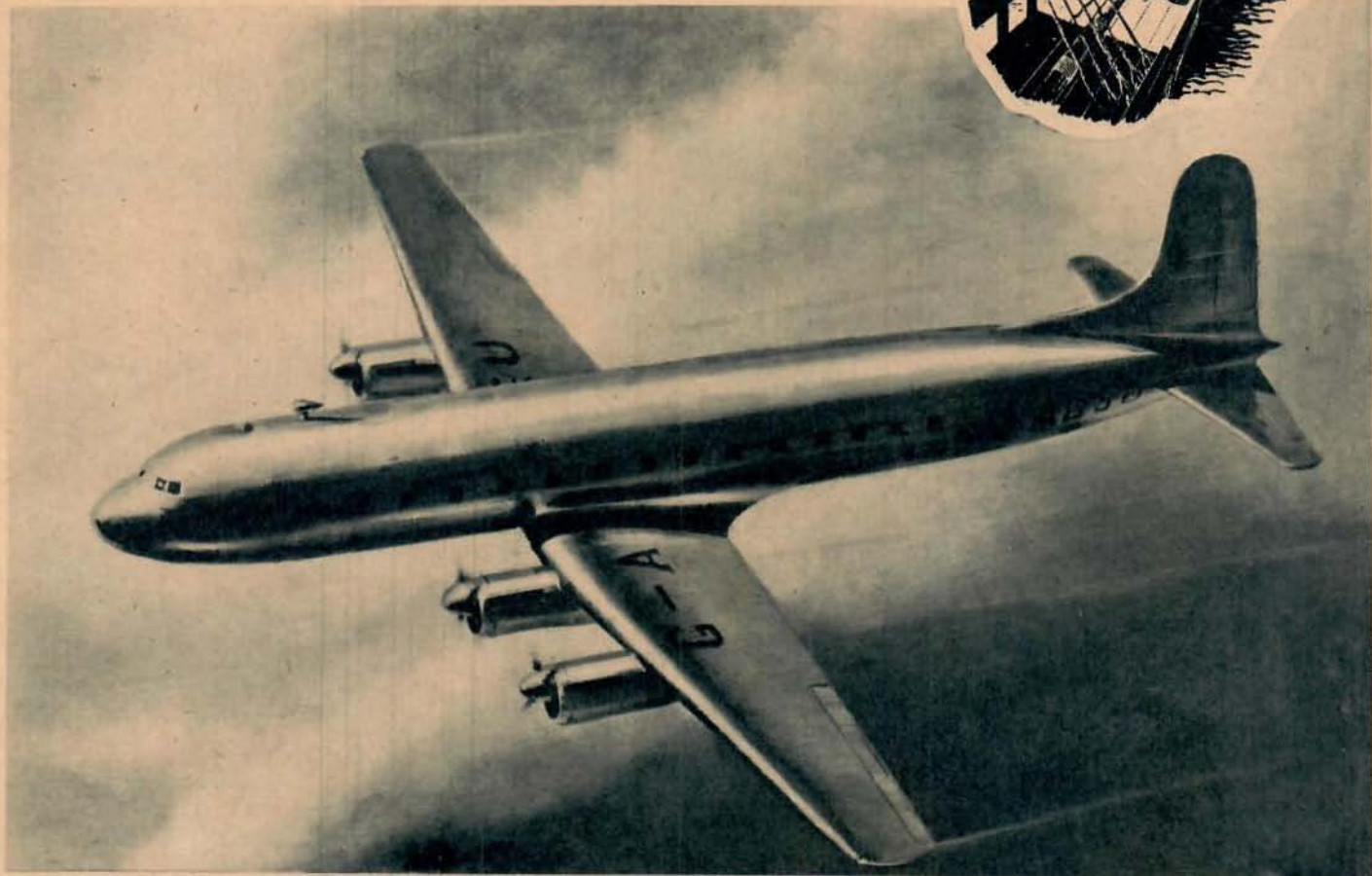
45 öre

I Norge 80 öre

I Danmark 85 öre

Sportflyget får eget Vålådalen

**Redan för länge sedan slog brittisk
företagsamhet broar
över världshaven...**



ett superplan
från fabriken



På den tid då konungahuset Tudor satt på den engelska tronen lade brittisk företagsamhet grunden till samfärdseln mellan kontinenterna. I dag bär ett av Avros flygplan det stora namnet Tudor och kommer att bli en värdig bärare av Avros traditioner på flyglinjerna över hela världen. Inredningen på Tudor II kan varieras för att motsvara olika fordringar — från 40 passagerare till 60 — beroende på olika flygsträckor och arrangemang. Med en ekonomisk hastighet av 380 km/t och väl över 485 km/t toppfart färdas passagerarna under största möjliga bekvämlighet i detta flygplan som är utrustat med övertryckskabin, luftkonditionering och de bästa anordningar för ökad trevnad under resan.

THE AVRO TUDOR II

Fyra Rolls-Royce Merlin Motorer

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



SAML FLYGS KLIPP- BILDER

Med början i nr 1 publicerar FLYG i varje nummer under 1947 en bild jämte treplansskiss och data och prestanda av ett sportflygplan. För att det skall bli lättare att samla bilderna utdelar FLYG gratis ett album till var och en som skickar in nedanstående kupong till FLYG:s redaktion, Tegnérgatan 35; Stockholm.

Albumet innehåller 25 blad och bilderna (de blir sammanlagt 25) klistras på framsidan av varje blad. Dröj inte med rekvisitionen om Du vill vara med från början och samla på den intressanta bildserien. Sänd in kupongen redan i dag och Du får albumet omgående och

GRATIS!

Härmed rekvirerar jag FLYG:s flygalbum att sändas mig gratis och portofritt.

Namn:

Bostad:

Postadress:
(Texta tydligt med blyerts! Tack!)

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: Är det förbjudet med experiment med radiostyrda modellflygplan? Om så är fallet, finns det möjligheter att få tillstånd för dylika experiment? **Mångårig läsare.**

Svar: För att få experimentera och använda sändaranläggningar måste man ha amatöreccertifikat vilket erhålles efter kompetensprov som anordnas av Telegrafstyrelsen. Det finns emellertid möjligheter att i vissa fall få tillstånd att använda radioanläggningar för tillfälliga försök, även om man inte har gällande certifikat, och ett sådant tillstånd avser bl a experiment med radiostyrda modellflygplan. Dessa tillstånd avgörs dock från fall till fall av Telegrafstyrelsens radiobyrå, till vilken Ni bör lämna fullständiga tekniska uppgifter om den påtänkta radioanläggningens konstruktion, frekvensområde, effekt, etc.

Fråga: Finns det något som hindrar en vänsterhänt person att ta flygcertifikat? **Fl.-50.**

Svar: Nej, men ni måste under alla förhållanden lära er att manövrera spaken med höger hand.

Fråga: Finns det någon segelflygklubb i Malmö? **G. B.**

Svar: Aeroklubben i Malmö har en segelflygsektion. Adress: Lilla Nygatan 2, tel. 161 43.

Fråga: Jag är intresserad av flygplantyper från förra världskriget och undrar var man möjligen kunde få tag i ritningar till dessa. **L. B.**

Svar: I tidningen Populär-Teknik har följande ritningar varit införda: Fokker D VII, Nieuport Scout och Albatross D V.

Fråga: 1) Är det slut med spalten »Läsekretsen bygger»? 2) Har Sverige fått in några helikopters? **S.-A. C.**

Svar: 1) Nej. Vi publicerar fortfarande bilder av modellflygplan, skalamodeller, motorer etc som läsekretsen byggt. Ni är välkommen med bidrag. 2) Ostermans Aero-AB har nyligen köpt tre helikopters av typ Bell 47 B men när dessa kommer till Sverige är ännu inte bekant.

Fråga: 1) Hur skall en vindtunnelmodell byggas? 2) Måste man ha ingenjörsexamen för att få egna konstruktioner godkända? 3) Vad kostar en Klemm 35? **C. E.**

Svar: 1) Att bygga en vindtunnelmodell är ett mycket komplicerat arbete som endast verkligt skickliga och utbildade modellsnickare kan gå i land med. Modellerna byggs vanligen i trä. 2) Det spelar ingen roll vilken ingenjörsexamen ni än har eller om ni inte har någon alls, ty innan luftfartsmyndigheterna utfärdar luftvärdighetsbevis för er eventuella »amatörkonstruktion» kommer planet att underkastas en ytterst noggrann besiktning, varvid även era konstruktionsberäkningar och kalkyler granskas. 3) En Klemm 35 torde kosta omkring 8000—15000 kr beroende på gängtiden.

Flygplanskidor,

nya, lätt modell, till Klemm 35 eller flygplan av motsvarande flygvikt. Svar till »Skidor», Flygs annonsavd., Tegnérg. 35, Stockholm.

17 ÅRS YNGLING

söker plats som mekanikerlärling på civil flygplats. Svar till »Intresserad 17 År», d. t. k. f. v. b.



hedrar
för
värdefullt
stöd

Linghems Spannmåls AB, Linköping.
A. Widegrens Eftr., Frösunda.

1947 ÅRS KATALOG

innehållande massor av nyheter för modellbyggaren, bl. a. segel- och motormodeller samt replikamodeller i balsa, dieselmotorer, ritningar och material m. m. rekvireras att sändas gratis till:

Namn:

Adress:

TORE HAGLUND & Co.,
MODELLFLYGINDUSTR I,
Centralgatan 31, Hofors. Tel. 423

Allt för flygintresserade

Begär vår katalog!

AEROTJÄNST

Malmö 3 Tel. 74666

Vår 108-sid. katalog innehåller verktyg, radio- & grammofoonlar, material för en massa

EXPERIMENT

samt leksaker, ritmaterial, handböcker o. ritningar m. m. Katalogen sändes gratis.

CLAS OHLSON & Co A/B.
185108

UPPSAMLINGSKÄRLET "FIX"

för TRASSEL, PUTSTRASOR, ASKA SLAGG och SOT etc.

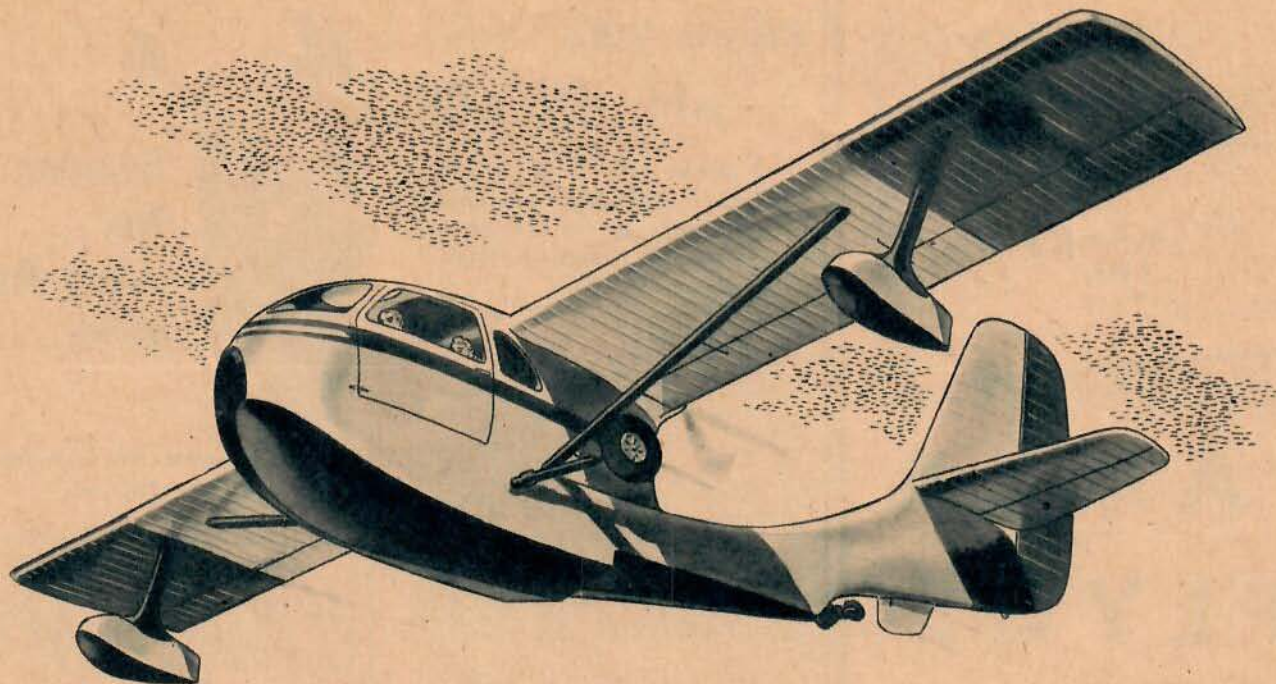
Självstängande
lock



Godkänt av Svenska Brandtarifföreningen

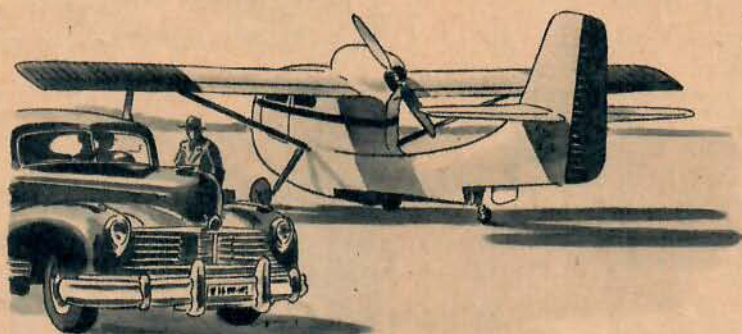
Tillverkare

HOLGER BERGSTEDT - PLÅTSLAGERI
Tel. 5 78 ARBOGA Tel. 5 78

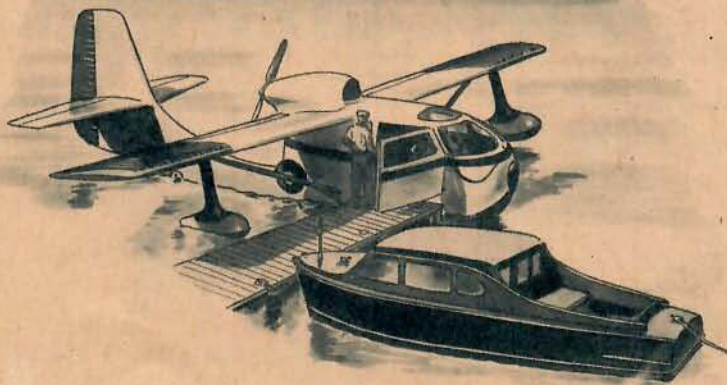


Nu har **Seabee**  kommit

Det nya kommunikationsmedlet för handel och industri



*SEABEE har inga flygplatsproblem...
landar lika lätt på land som på vatten.
Idealplanet för flygklubbar och flygtaxi.*



SEABEE är den första amfibien för en mera utbredd användning. Den rymmer ledigt fyra vuxna personer jämte handbagage och är vad inredning och bekvämlighet beträffar fullt jämförbar med en modern bil. SEABEE är byggd helt av metall och ända ner i minsta detalj har högsta kvalitet varit målsättningen för dess skapare.

För demonstration och närmare upplysningar tillskriv

OSTERMANS AERO AB

Grevturegatan 3—5
Stockholm 7
Telefon 67 05 95

KSAK-nytt



VEM VILL SEGELFLYGA I TJECKOSLOVAKIEN?

Det tjeckiska besöket av segelflygare här förra sommaren har tydligen fått många goda frön, och förhoppningarna på ett fortsatt samarbete mellan Tjeckoslovakien och Sverige har tagit sig många uttryck.

Nu har studenternas flygklubb i Prag kommit med ett förslag om utbyte av segelflygare mellan Tjeckoslovakien och Sverige, ett förslag som borde kunna gå att realisera.

Tjeckerna skriver bl a:

— Förmodligen förvånar det er att vi satt i gång förberedelserna för vårt sommarbesök så tidigt, men med tanke på erfarenheterna från förra året anser vi det som naturligt att vi nu vårt besök i fjol lovade vi att inbjuda edra segelflygare år 1947 till Tjeckoslovakien, och vi har nu glädjen kunna meddela, att det inte är uteslutet för oss att kunna infria detta vårt löfte.

Fortsättningsvis skriver den tjeckiska klubben att det inte är meningen att få ett utbyte av »ess» utan av segelflygare i största allmänhet.

Förslaget går ut på att omkring åtta svenska segelflygare skulle besöka Tjeckoslovakien i sommar, d v s Pragklubbens segelflygsskola i Kleany, 10 km norr om Prag under en tid av tre veckor. Till deras disposition skulle stå ett segelflygplan av typ »Kranjének» (en tjeckisk motsvarighet till vår Grunau Baby), en Olympia och en Kranich och ett motorplan för bogsering. Naturligtvis skulle det svenska laget, framhålls det i brevet, få en tjeckisk ledare som är god segelflygare.

Under samma tid skulle ett tjeckiskt lag på åtta medlemmar besöka Alleberg under motsvarande förhållanden.

Kostnaderna beräknas av de tjeckiska förslagstälarna till i runt tal 200—250 svenska kronor per man inklusive mat och logi men exklusive resor och eventuella kostnader för återhämtningar från sträckflygningar. Upplysningsvis kan meddelas att en 3:e klass tågresa från Stockholm till Prag kostar ungefär 160 kr. inklusive sovavgifter, enkel resa alltså. Meningen är att betalningen skulle ordnas så, att de svenskar som besöker Tjeckoslovakien, skulle betala sina flygavgifter på Alleberg och tjeckerna sina flygavgifter i Prag. Därigenom skulle valutasvårigheterna kunna undvikas. Totalkostnaderna pr svensk deltagare får beräknas till minst 550—600 kr.

Från tjeckiskt håll föreslås tiden 22/6—13/7 eller 3/8—24/8 som lämpligast, och vidare påpekas att S-certifikat är en minimifordran på deltagarna.

Vid besöket i Sverige i somras kom ju tjeckerna i kontakt med en hel del svenska segelflygare, och nu säger man i Prag att man mycket gärna skulle se att följande svenskar gjorde Tjeckoslovakien den äran i sommar: Karl-Erik Övgård, Yngve Norrvi, Olov Gidlund, Sundbyberg, Lennart Ljungquist, Tibro, Bengt Åke Möller, Göteborg och Gunilla Telander, Göteborg.

KSAK har för sin del ingenting emot att detta utbyte kommer till stånd utan tvärtom, och därför uppmanar KSAK alla intresserade att skriva några rader till KSAK snarast möjligt och anmäla sitt eventuella intresse. På det sättet kan KSAK få klarhet om, huruvida förutsättningarna finns att ordna detta utbyte. Meddela då utbildningsgrad, certifikatnummer etc, samt vidare hur stor summa som maximalt kan offras på en dylik expedition. Det skadar inte heller att redan nu undersöka möjligheterna att få pass och visum, men det är en sak som mera aktualiseras längre fram.

KSAK har ansett det förenligt med sina intressen att hålla i trådarna för detta utbyte och skall göra sitt bästa för att få det till stånd. Men som sagt till syvende och sist hänger det givetvis på segelflygarna själva om saken kan ordnas. Ett meddelande direkt till klubbarna har redan utsänts om saken.

Tjeckerna vill segelflygtävla i Sverige

I samma brev som utbytet föreslås, frågar tjeckerna också om möjligheten att få delta i årets segelflygtävlingar i Sverige. De vill delta med en Kranich i »tvåsitklassen», men eftersom ingen sådan existerar i Sverige och knappast heller är aktuell, och då det dessutom inte är klart hur SM i år skall arrangeras, så har KSAK tills vidare nöjt sig med att svara tjeckerna att bestämt besked skall lämnas senare.

Nådiga Luntan

I statsverkspropositionen föreslås på förvarshuvudtiteln för budgetåret 1947/48 ett reservationsanslag på 390 000 kr för understöd åt privatflyget i enlighet med de förslag som ingivits av luftfartsstyrelsen.

Amerikanska segelflygplan på väg

De segelflygplan, som KSAK beställt i USA, en Schweizer SGU 2-22 och en byggsats till SGU 1-19, är nu enligt uppgift på väg med båt över Atlanten och beräknas vara i Sverige i början av februari, om ingenting kommer emellan.

Instruktörskurserna 1947

På KSAK:s segelflygavdelning är man just nu i farten med att planera bl a sommarens instruktörskurser, och i dagarna har ett meddelande gått ut till klubbarna med en orientering om planerna och med begäran om uppgifter på de elever som klubbarna vill sända. KSAK vill göra sig en uppfattning om behov och intresse innan planerna slutgiltigt fastställs.

Såväl glidflyginstruktörskurserna som segelflyginstruktörskurserna beräknar man

förlägga till Norrköping, där klubben åtagit sig att stå för en del av arrangemangen. Därigenom skulle Alleberg avlastas och kursernas där få mera kontinuitet.

Två glidflygsinstruktörskurser är planerade, den första under tiden 22/6—12/7 och den andra 3/8—23/8. Likaledes är två segelflyginstruktörskurser planerade: 1/6—21/6 och 13/7—2/8.

Årets byggledarkurs planerar man att förlägga till Alleberg som vanligt. Tiden är föreslagen till 11/5—31/5.

SSFK på offensiven

Stockholms segelflygklubb har under flera år varit så medlemsrik, att det varit svårt att hålla en riktig intim kontakt med medlemmarna. Nu har klubben gått in för att bilda korporationsavdelningar inom skolor, industrier och andra företag, och försöket ser ut att kunna lyckas. Vid Kungsholmens läroverk bildades för kort tid sedan den första egentliga avdelningen med 15 medlemmar. I interimstyrelsen valdes Lennart Nilsson, Rolf Bengtsson och Ingegerd Karlsson.

Meningen med dessa avdelningar är att de inom korporationen skall uppträda som fristående föreningar, men dess medlemmar är samtidigt medlemmar i SSFK med samma rättigheter och skyldigheter som en »vanlig» medlem. Flygning och flygutbildning kommer att ske helt i moderklubbens regi och med dess materiel och med dess organisation och instruktörer. För korporationsavdelningens administration bidrar SSFK med viss del av medlemsavgiften. Idén verkar förnuftig.

Segelflyget och flygvapnet

Den högre segelflygkursen i Uppsala förra året arrangerades ju för att undersöka värdet av högre segelflygutbildning vid övergång till motorflygutbildning vid FV. Flygvapnet har nu bearbetat resultatet av kursen och meddelat en hel rad ytterst intressanta synpunkter.

Det framhålls inledningsvis att fastän eleverna i den högre kursen inte börjar sin motorflygutbildning vid FV förrän den 1/5 resp. 15/6 1947 och det sålunda inte med säkerhet nu kan avgöras i vad mån de kunnat tillgodogöra sig utbildningen i flygning, så bedömes resultatet vara tillfredsställande.

Försökskursens organisation var i stort sett lämplig, men tillgången på såväl materiel som personal var i knappaste laget, framhålls det.

Metoden med D-utbildning är en lämplig rekryteringsväg ur den synpunkten att de ynglingar som vid flygklubbarna förvärvat sin segelflygutbildning är intresserade, händiga och villiga till hårt arbete. Härtill kommer att de redan på förhand gjort sitt yrkesval och vet att de trävs med flygningen. De elever som börjar utbildningen vid F 5 i avsikt att »känna sig för» har därmed eliminerats.

De väsentligaste fördelarna med D-utbildningen ur utbildningssynpunkt torde vara, heter det vidare i utlåtande, att eleverna erhåller stor luftvana på grund av relativt lång segelflygtid, tidigt blir vana vid ensamflygning och övas i att tänka klart i luften, bibringas god bedömningsförmåga, får god kännedom om väderlekens betydelse för flygningen samt ständigt får delta i flygstationstjänsten och därmed får ökad förståelse för dess betydelse. Lärarna får god uppfattning om elevernas karaktär, vil-

jestyrka, förmåga att ta initiativ och vilighet att arbeta samt möjlighet att bedöma elevernas flygskicklighet. D-utbildningen äger rum vid sådan ålder hos eleverna, att de som gallras bort i tid kan inrikta sig på ett annat yrke.

En företagen utredning visar emellertid att KSAK och de anslutna klubbarna — i varje fall med nuvarande organisation och statsunderstöd — inte kan åstadkomma det erforderliga underlaget i fråga om segelflygutbildade elever till D-utbildning. Flygvapnets utbildningssakkunniga har med stöd av vunna erfarenheter funnit, att om man bedömer att i gynnsammaste fall 25 % av de som erövrat C-diplom kan tänkas fortsätta fram till D-utbildning skulle årligen erfordras ett tillskott av 1 200 ynglingar med C-diplom för att flygvapnets rekryteringsbehov skulle vara täckt. Med utgångspunkt från fördelningen mellan A-, B- och C-diplom för ynglingar mellan 15 och 20 år under åren 1944—1946 kan detta beräknas kräva att årligen inte mindre än drygt 4 000 A-diplom och 2 250 B-diplom skulle erövrast. Som jämförelse kan nämnas att genom KSAK under de senaste åren totalt inom alla åldersgrupper utfärdade antalet diplom uppgår till:

	A-diplom	B-diplom	C-diplom
1944	618	351	187
1945	1 079	694	370
1946	532	318	228

Denna statistik visar — tyvärr — att flygvapnet *f n* icke kan bygga sin rekrytering på det siffermässigt visade intresset. Svårigheterna skulle dessutom öka om man — sett mot bakgrunden av erfarenheterna från 1946 års kurs — måste kräva en segelflygtid av minimum 10 timmar per elev vid D-kursens början.

Utredningen visar dessutom att FV med nuvarande tillgångar på personal och material icke kan räkna med att rationellt kunna utnyttja de odiskutabla fördelar ur vissa synpunkter, som D-utbildning i större skala skulle innebära.

I »betänkandet» sägs fortsättningsvis: ... »vägen via D-utbildning — med nuvarande intresse från ungdomens sida och med nu tillämpade utbildningsmetoder — är icke framkomlig för att tillgodose flygvapnets behov av rekryteringspersonal till flygutbildning. I den mån intresset väver och utbildningen kan förbilligas kan frågan komma i nytt läge».

I avvaktan på en ev D-utbildning bör emellertid, anser man inom flygvapnet, åtgärder vidtagas för att öka bredden på glid- och segelflygningen och därmed tillströmningen av elever till FV. Det är nämligen obestriddligt att tidigare insikter i glid- och segelflygning är av största betydelse vid övergång till motorflygutbildning, vilket erfarenheterna från F 5 visar.

Gränserna öppnas för modellflyget

KSAK har från Schweiz fått en inbjudan att delta i internationella modellflygtävlingar som anordnas i juni eller juli 1947. Tävlingsarna omfattar motormodeller (handicap) samt segelmodeller (högstart och hangflygning).

KSAK:s ekonomiska plan för året medger endast svenskt deltagande i den Nordiska landskampen i Danmark, men då det är möjligt att några modellflygare kan vara intresserade av att på egen bekostnad delta i tävlingsarna har en inbjudan utsänts till de registrerade modellflygarna.

OBSERVANDUM FÖR MOTORFLYGARE

De till KSAK anslutna flygklubbarnas uppmärksamhet riktas på att, i avvaktan på att tullpassersedelsystemet i Norge skall sättas i kraft, privatflygare som önskar bege sig till eller överflyga Norge, före sin flygning skall begära tillstånd till överflygning hos norska utrikesdepartementet (Ministère des Affaires Étrangères de Norvège.) Ansökan om tillstånd skall göras genom respektive lands legation i Norge (för Sveriges del genom svenska beskickningen i Oslo via svenska utrikesdepartementet i Stockholm.) Tillståndet blir i princip beviljat på några timmar.

Prins Gustaf Adolfs minne hyllat

Vid VU:s sammanträde den 30 januari höll ordföranden, general af Uhr, en presentation över Prins Gustaf Adolf, som ju i nära tio år varit KSAK:s ordförande. Prinsens minne hyllades med en tyst minut. Kondoleanstelegram har sänts till KSAK från bl a Det Kongelige Danske Aeronautiske Selskab, Norsk Aero Klub, Finlands Flygförbund och Flygklubbarnas Förening i Finland.

Lotteriet uppskjutet

Det av KSAK planerade riksflygglotteriet kan av skilda anledningar inte arrangeras 1947, bl a därför att klubbarna icke ansett sig kunna placera ett så stort antal lotter, som KSAK från början räknade med. Enligt klubbarnas beräkning skulle endast 15 % av det totala lottantalet kunna placeras genom klubbarnas förmedling. En helt ny uppläggning av lotteriet blir således nödvändig.

Ett dussin Baby-Falken

Vid senaste VU-sammanträdet godkändes ett förslag om beställning av 12 st Baby-Falken hos AB Kockums Flygindustri i Malmö. Sex av dessa skall levereras under försommaren och de återstående sex under hösten 1947. Det är meningen att de första sex, om allt går i lås, skall placeras med statsbidrag i följande klubbar: Umeå flyg-

PRINS GUSTAF ADOLFS MINNESFOND BILDAD

Som framgått av ett upprop har Prins Gustaf Adolfs minnesfond bildats. I fondens arbetsutskott är greve Folke Bernadotte ordförande. KSAK har i särskild skrivelse uppmanat alla medlemmar, enskilda som organisationer, att bidra till insamlingen. Bidragen bör insättas på KSAK:s kontrollgirokonto nr 950001 för att därefter kunna tillföras fonden som en från hela organisationen gemensam gåva. Bidragen bör vara insända före den 1 mars, då KSAK avser att till fonden överföra ditills insluta gåvor.

klubb, Borlänge-Domnarvets flygklubb, Halmstads flygklubb, Aeroklubben i Malmö, Halle-Hunnebergs flygklubb och Uppsala flygklubb.

Modellflygets regel fråga löst — för den här gången

Inom de fyra nordiska länderna har modellflygreglerna varit föremål för en årlång diskussion. Genom det tidigare nordiska regelförslaget har de gemensamma nordiska synpunkterna förelagts modellflygarna och det är på detta regelförslag de nu fastställda svenska reglerna grundar sig. Medan Danmark, Finland och Norge antagit det nordiska förslaget i dess helhet har de svenska modellflygarna uttalat ett önskemål, att man i princip skulle acceptera förslaget men samtidigt bibehålla vissa svenska regler och göra en del anpassningar efter svenska förhållanden. Med hänsyn till att det svenska modellflyget fortfarande befinner sig i stark utveckling har man icke velat göra sig helt beroende av de övriga länderna inför de nya regeländringar som man vet måste komma, sedan FAI träffat sitt slutgiltiga avgörande beträffande de internationella modellflygreglerna.

Regelfrågan var uppe vid den nya modellflygkommitténs första sammanträde den 26 januari. Vid verkställande utskottets sammanträde den 30 januari fastställdes kommitténs förslag. De nya reglerna beräknas kunna träda i kraft den 1 mars, med vissa undantag om vilka klubbarna kommer att meddelas särskilt.

Till grund för de tekniska reglerna ligger klara definitioner på alla förekommande modellflygplantyper. Genom kombination av dessa definitioner kan man få klara riktlinjer för konstruktionen av varje tänkbart modellflygplan. Man hoppas på detta sätt kunna understödja modellflygarnas experimentlusta och så småningom få en större rörlighet i de *f n* traditionsbundna tävlingsformerna.

I vissa avseenden innebär de svenska modellflygreglerna en skärpning i jämförelse med det nordiska regelförslaget. Sålunda fordras att en svensk modellflygare själv skall ha byggt den modell med vilken han startar. I tävlingsbestämmelserna har man därjämte infört en diskvalificeringsbestämmelse för att förhindra medvetet fusk eller försök till fusk. (Sådant har tyvärr förekommit då och då!)

De svenska modellflygmärkena bibehålles men fordringarna har ändrats. Elitmärket, som instiftades 1944, utgår. I dess ställe införes ett modellflygcertifikat.

Modellflygcertifikat

För deltagande i SM i modellflygning fordrades ursprungligen silvermärke. Sedermera fordrades guldmärke, men efter något år visade SM åter en tendens att svälla ut till orimliga proportioner, varför man 1944 instiftade ett nytt märke, elitmärket. Detta märke har emellertid visat sig mindre lämpligt som kvalificeringsgrund.

Det nyinstiftade modellflygcertifikatet kommer att gälla endera segelmodell-, gummitormodell- eller gasmotormodellflygare, och innehavaren äger endast rätt att vid SM tävla i den klass, för vilken han har giltigt certifikat. Proven innebär ett årligt förnyande av guldmärkesproven. Därigenom uteslutes sådana modellflygare från deltagande som endast deltagit i varje stortävling och dessemellan lagt modellflyget på hyllan.



Nu är det dags...

Redan nu bör Ni tänka på vårens och sommarens resor — och i år kan Ni resa utomlands med SAA billiga gruppresor. Vem som helst kan ordna en sådan resa. Av sina tvåmotoriga Douglasplan kan SAA ställa ett till Ert förfogande och föra Er vart Ni vill i Europa: Schweiz, Rivieran, Paris, England, Portugal... Genom att kombinera Er grupp av 5—20 deltagare med resor för andra beställare blir kostnaden lägsta möjliga. SAA ger möjlighet till en härlig flygsemester för många som ej tidigare haft råd att flyga.

Diskutera en gruppresa med vänner och kamrater och tala sedan med Eder resebyrå eller direkt med Skandinaviska Aeros trafikavdelning, Mäster Samuelsgatan 18, Stockholm, tel. 23 50 80 som gärna utformar Edra resplaner och ger bästa möjliga service.

Bestäm själv vart - res med SAA - på målet direkt!

SAA - SKANDINAVISKA AERO AB

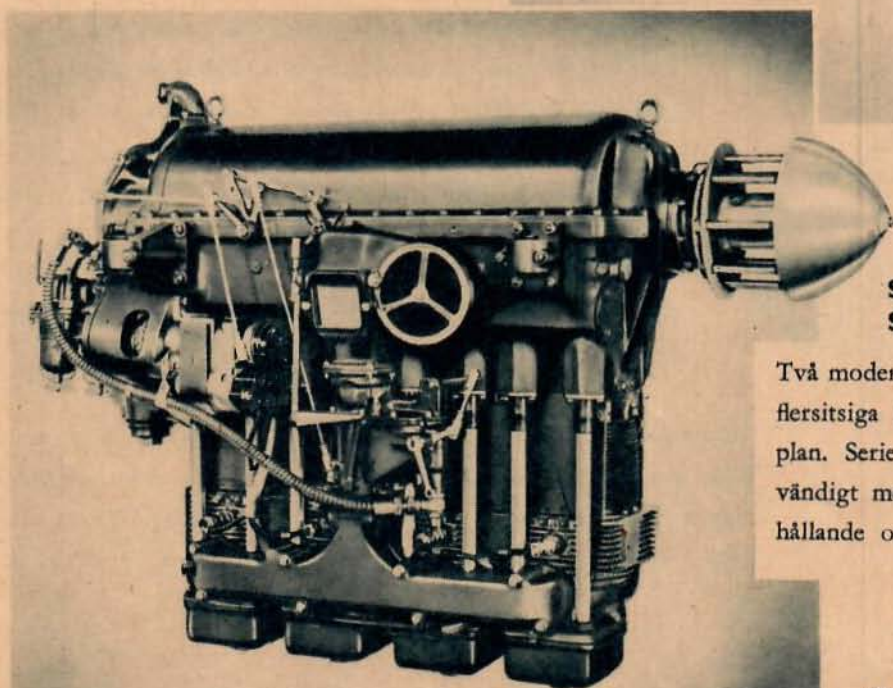
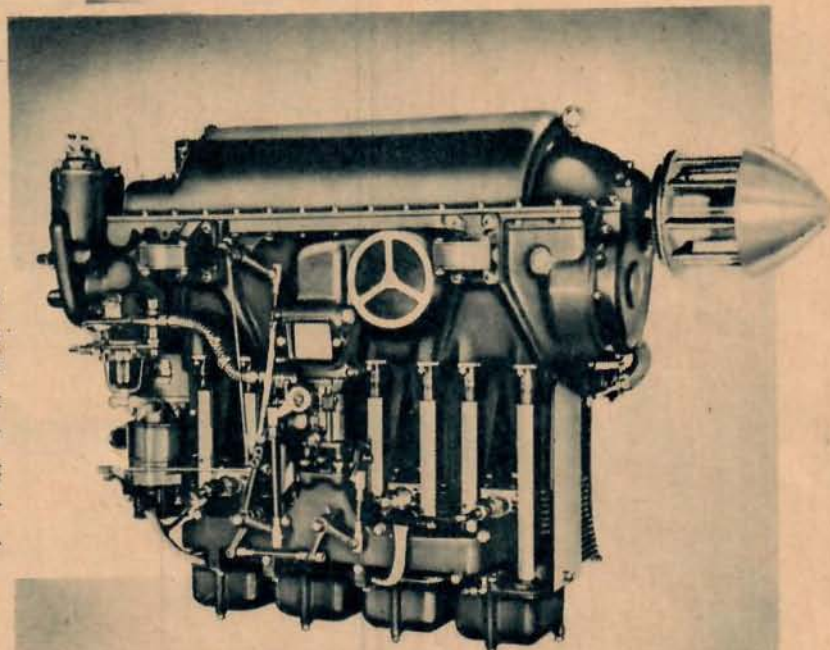
Cirrus

MOTORN MED BEVISAD TILLFÖRLITLIGHET...

CIRRUS MINOR

SERIE II 100 HK.

Utvecklad ur den lätta flygmotor som under krigstjänst i R. A. F. visat sig vara en av de tillförlitligaste och effektivaste i sin klass. "CIRRUS MINOR II" ger något högre effekt mot en obetydlig ökning av vikten. Upphångningspunkterna är exakt desamma. Automatiskt värme- och kallluftintag. Lämplig för blyhaltiga bränslen.



CIRRUS MAJOR

SERIE II 150 HK.
SERIE III 100 HK.

Två moderna kraftkällor för moderna en- eller flersitsiga passagerare- eller lätta transportplan. Serie III är identisk med serie II utvändigt men har ett högre kompressionsförhållande och fordrar högvärdigare bränslen.



BLACKBURN AIRCRAFT

BROUGHE, YORKS
ENGLAND

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



Prins Gustaf Adolf

KSAK:s ordförande, HKH Prins Gustaf Adolf, omkom den 26 januari genom en flygolycka vid Kastrups flygplats i Köpenhamn. Det var ett hårt slag för hela nationen som sådan. Dubbelt hård känns förlusten för de organisationer, bland dem KSAK, inom vilka Prins Gustaf Adolf verkade och nedlade sitt personliga intresse.

Då KSAK år 1937 blev centralorganisation för svenskt privatflyg, åtog sig samtidigt Prins Gustaf Adolf ordförandeskapet i den nybildade federationen. Under alla de för svenskt privatflyg så betydelsefulla år, som därefter följt, har han med alltid samma stora intresse och aktivitet deltagit i arbetet och följt utvecklingen inom vår organisation. Inte blott så att han ständigt skött ordförandeklubban på våra sammanträden; för mig såsom föredragande i alla de tusen och en frågor som dessemellan förekommit, har hans insikter i detaljfrågor och hans aldrig felande omdöme

varit av största betydelse. Trots sina mångomfattande värv inom statlig verksamhet och inom ideella organisationer av olika slag, var han alltid väl insatt i vad som tilldrog sig inom vårt område.

Den manliga ungdomens fostran till goda svenska män låg hans hjärta nära. Och därför blev även i första hand vår ungdomsrörelse — segelflyg och modellflyg — ett av hans stora intressen.

Den landssorg som nu vilar över svenska folket har för vår del skärpts genom bortgången av en uppskattad ordförande. Då vi här betygar Konungahuset, främst HKH Prinsessan Sibylla, vårt uppriktiga, vördsammaste deltagande, vill vi även uttrycka den förhoppningen att vad som skapats inom privatflyget under Prins Gustaf Adolfs insiktsfulla ledarskap, må bli bestående, till gagn för svensk flygning och för vår ungdom.

Harald Enell.



Utskikt över det imponerande Grännahanget med Gyllens Utern i förgrunden. — Infälld: »Grännakungens», fabriker A. E. Bolling, den drivande kraften i flygfältets utbyggnad.

Specialartikel för FLYG
av Karl-Erik Ögård



GRÄNNA BLIR SPORT

Två sammanträden

Det var ett högtidligt sammanträde i en svensk industristad för en fem—sex år sedan. Ett viktigt beslut skulle fattas. Staden skulle ha ett flygfält. Stämningen var allvarligare än den någonsin varit på något av KSAK:s årsmöten. Efter fyra timmar slutade det hela med att en jättekommitté med till synes stor sakkunskap skulle utreda flygfältsfrågan. På avstånd har jag haft möjlighet att följa utvecklingen. Visserligen har vi ju under denna tid haft krig i världen och mycket annat att tänka på. Men när vår civilflygintresserade flyggeneral Bengt G:son Nordenskiöld våren 1948 inviger GRÄNNAFÄLTET kommer med all sannolikhet den nämnda industristadens flygfältskommitté endast ha kommit fram till ett av sina många betänkan. Och kanske det sedan dröjer ytterligare lika lång tid, innan arbetet på flygfältsplatsen kan sätta i gång.

Kartan nedan ger en bra uppfattning om väst- och sydhangens utsträckning.



Får jag därför be herrarna i flygfältskommittén vara så vänliga och följa med ner till den lilla staden Gränna, som har endast något över tusentalet invånare och som saknar industrier, och se hur den löser motsvarande problem!

Vi kommer nu direkt till Grännas första flygfältsammansammanträde som hölls strax före jul. Gamla välkända Ribbagården är mötesplatsen. Sakkunskapen är här betydligt mindre än vid förra sammanträdet, deltagarnas antal och medelålder likaså, klädseln är mera vardaglig och skåltalen för »vårt i dag beslutade flygfält» betydligt färre och enklare. Men här finns något som jag förgäves letade efter vid ett sammanträde, nämligen tron på flygets utveckling och viljan att göra en personlig insats.

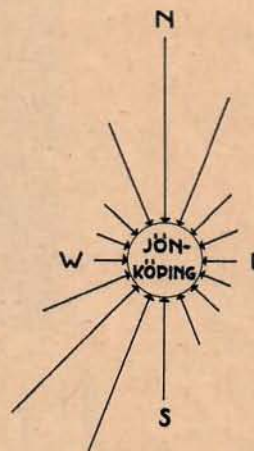
Den eventuella svenska stelhet som fanns innan mötet började försvann omedelbart, när »Grännakungens», fabriker A. E. Bolling, hälsade deltagarna välkomna och förklarade att han var flyganalfabet men att han trodde att ett flygfält skulle gagna Grännas och bygdens utveckling. Man fick omedelbart det intrycket att man framför sig hade en man, som utstrålade en Ludde Genzels öppna hjärtlighet, men vars ansiktsdrag samtidigt röjde en Churchills bulldoggslika envishet.

Även här tog sammanträdet fyra timmar. Men det inte bara pratades, det handlades också. När ordföranden till sist slog klubb i bordet hade grundplåten för flygfältet under de fyra timmarna stigit från noll till över 6 000 kronor. Dagen efter tillkom ännu en långsedel och sedan dess har fonden stigit ytterligare. Så fort planeringen är gjord och alla tillstånd klara sätter ryttmästare Rolf Gyllensvaan, på vars mark flygfältet kommer att ligga, i gång grävskoporna.

Grännafältets förhistoria

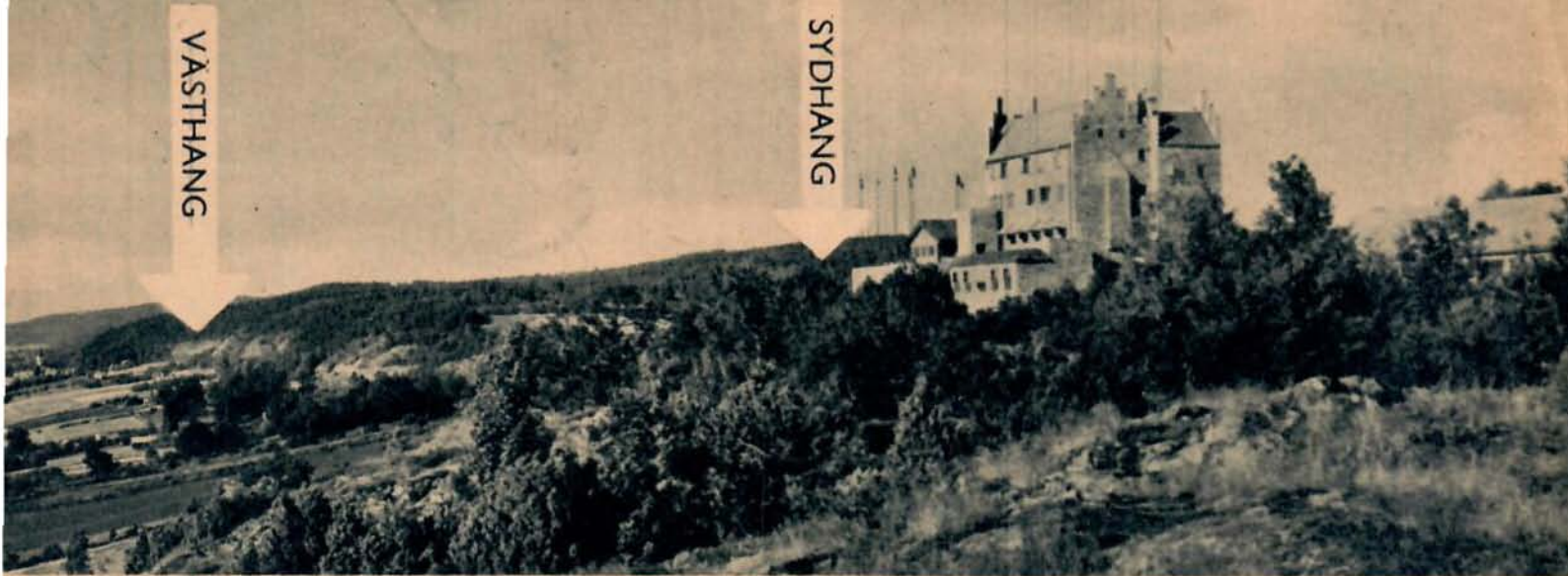
Från Tenhult i söder, förbi Huskvarna och Gränna och upp till Östgötagränsen sträcker sig en över fem mil lång och till två hundra meter hög förkastningsbrant

Vindfrekvens i Jönköping under juni—juli—augusti.



De 16 olika huvudvindriktningarna är avsatta genom linjer som går in mot centrum. Längden på dessa linjer är proportionell mot antalet observerade fall med respektive vindriktningar under sista 5-årsperioden. Man ser tydligt, hur förhärskande de sydvästliga och nordliga vindarna är.

som av oss segelflygare döpts till Vätterhanget. Först i augusti förra året provflögs det av ett par segelflygare i Jönköpings flygklubb. Resultatet blev över förväntan. Självt fick jag vid en provflygning lite senare på året erfara samma sak. På en 12 km pendelsträcka understeg höjden aldrig 500 m. Med anledning av de vunna erfarenheterna skrev jag en artikel, där jag hoppades att hanget skulle provflygas även vid Gränna och att modern turism och segelflyg snart skulle mötas där uppe. Båda parterna skulle vinna på ett sådant möte. Artikeln lästes av Bolling som sammanträdfade med Gyllensvaan och så fick jag i december ett telegram: »Kom den 18 till sammanträdet». Och det sammanträdet har vi nu redan varit med om.



FLYGARNAS VÅLÅDALEN

Den kommande flygplatsen

Den enda plats där ett flygfält kan anläggas ligger på Västanå ägor strax utanför Gyllene Uttern. Bättre läge kan inte tänkas, så det behövs inga flera alternativ. Första utbyggnaden skulle bli en syd-nordlig bana på 600 m längd och 50 m bredd. Visar det sig behövt, kan denna i en framtid förlängas något och även breddas. Möjligheter att anlägga en tvärbana i ostvästlig riktning finns även. Men till att börja med får man nöja sig med en bana. Men hur skall det gå, när det blåser sidvind? frågar någon. På Alleberg har man i sex år klarat sig med en enda bana. Varför skulle det inte gå här? Ser vi dessutom ett ögonblick på vindstatistiken, så finner vi att nordliga och sydvästliga vindar är förhärskande. Men statistiken gäller Jönköping. Erfarenheten har ju visat att topografiska förhållanden här till stor del bestämmer vindriktningen. Vättern ligger ned-sänkt mellan två förkastningar som tvingar vinden in i sjöns längdriktning. Tyvärr har det inte funnits möjligheter att få vindstatistik från Gränna, där vi troligtvis måste räkna med mera väst- och ostvind än vad statistiken för Jönköping visar; de topografiska förhållandena bör här spela en något mindre roll.

På 600 m bana landar inga större plan. Men inom 35 km avstånd finns tre flygplatser för dem: Jönköping, Visingsö och Hästholmen. Det får räcka. Dessutom vill vi inte ha några stora plan på det här stället. Det skall bli en flygplats för sport- och segelflygare.

»Trubadur sjunger Grännaflygets lov», stod det för kort tid sedan att läsa i en flygintresserad dagstidning i Jönköping. Det var chefsinstruktören för vårt segelflyg, som var där nere och såg på det blivande fältet. I tidningen fortsätter fanjunkaren B. Bergman: »Jag är övertygad om att den lilla flyganläggningen vid kanten av Sveriges mest trafikerade turisttrafikstråk kommer att fylla sin uppgift utmärkt. Men själv vill jag så fort som möjligt ha en bana i ostvästlig riktning också»

Och om någon månad

får vi se vad Luftfartsstyrelsen har att säga om platsen. Och sedan är det bara att sätta igång med arbetet. Ja, först skall det ju vara en massa tillstånd, förstås. Men å Gränna stads och alla sport- och segelflygares vägnar får vi hoppas att våra myndigheter, så långt det sig låter göra, påverkas av fabriks Bollings entusiasm och framåtanda och ofördröjligen och utan uppskov behandlar alla ärenden som har med fältets utbyggnad och framtid att göra.

Grännafältets segelflygmöjligheter

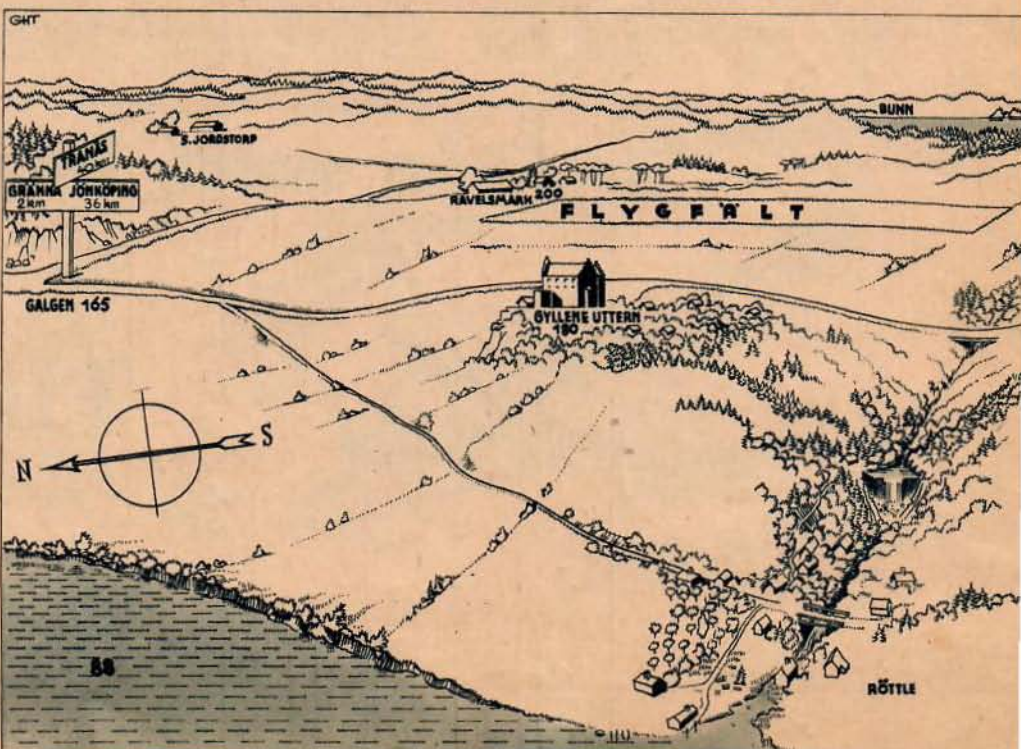
Grännahaget är lika högt som Allebergs västhang men betydligt längre och dessutom brantare. Sydhanget är däremot inte så långt och har svagare lutning men bör vid god vind kunna utnyttjas för hangflygning.

Under alla omständigheter hjälper det till att sätta igång termiken.

Termiken känner vi till endast genom molnobservationer. Men det tycks inte vara något större fel på cumulusmolnen över Grännatrakten och Holaveden, tvärtom. Någon mil sydost om Gränna ligger ett område med 14 åskdagar per år — ett gott tecken på termik! Värdet ligger ju ganska nära landets högsta, 16 dagar i Boråstrakten. Det troliga är att det är Vätterhanget, eventuellt i förening med kall luft från Vättern, som hjälper till att sätta igång de kraftiga uppvindarna, som behövs för att ett åskväder skall uppstå i dessa trakter.

Sträcksegelflygmöjligheterna är relativt goda. Åt väster försvarar ju Vättern vägen, men segelflygplan har redan vid flera tillfällen flugit över den sjön. Mellan norr och öster har vi en mycket bra sektor. Har
(Forts. på sid. 35.)

En illustrativ teckning över Gränna-området med flygfältet på åsen bakom Gyllene Uttern.



VI DISKUTERAR:

Hopp i luften med flygläkarna!

Småland lär ju enligt uppgift vara vårt smest flygintresserade landskap. Och nere på Jönköpings flygplats var det strax före jul trots vinter och blåsig väder full fart på civilflyget. Ute vid landningsmärket träffar vi på kapten Ture Wage som är chef för AB Smålandsflygs utbildning. Då han har över 3000 flygtimmar bakom sig, så kan det vara lämpligt att höra hans synpunkter på utbildningen av våra civila motorflygare.

— Vad anser kapten Wage om diskussionen som varit i FLYG? Först och främst gällde frågan om klubbarna eller bolagen skulle ha hand om utbildningen.

— Vem som utbildar våra civilflygare anser jag vara en bisak, svarar kapten Wage. Huvudsaken är att det vid varje stad finns en auktoriserad flygskola där allmänheten har möjlighet att erhålla en grundlig och gedigen utbildning. Därför kan det för alla parter vara bra, om vi får fram en viss sund konkurrens mellan bolagen och klubbarna som tvingar fram effektivare utbildningsmetoder, bättre undervisningsmateriel etc.

— Det finns mycket i den nuvarande undervisningen i flygningens teori som måste förbättras. Det är för närvarande mycket dåligt ställt med undervisningsmateriel. Man skall inte lära sig bestämmelser genom att plugga in mer eller mindre svårförstådda paragrafer, sådant skall man se framför sig. Vi måste i ännu högre grad börja använda



**Kapten
TURE WAGE,
AB Smålands-
flyg, talar fritt
ur hjärtat om
flygutbildning-
en.**

oss av åskådningsundervisning. Där har vi mycket att lära av amerikanerna. Man skall ha konkreta exempel vid all undervisning. Dessutom kunde vi gärna ta filmen i undervisningens tjänst. (I AB Smålandsflygs lektionssal är också väggarna behängde med teckningar som illustrerar de viktiga luftfartsbestämmelserna.)

— Hur är det med läroböckerna?

— De är i allmänhet för »låta» skrivna. Formler behövs nog för vetenskapsmännen. Men för vanligt folk som skall lära sig flyga bör böckerna vara enkelt och lättfattligt skrivna. Var inte rädd för illustrationer och gubbar! De fastnar i minnet bättre än en massa invecklade formler. Sen skall inte böckerna som i vissa fall behöva kosta upp till 18 kr stycket. Kanske det delvis beror på upplagorna som ännu är allt

för små, men vi får hoppas att priserna snart skall sjunka.

— Vilken bok anser kapten Wage vara bäst för närvarande?

— Den boken har inte kommit ut än! Men jag hoppas att den kommer. Jag tänkte var populärt skriva av en man, som ker på Grels Næslunds artiklar i FLYG. verkligen förstår sig på flygningens pedagogik. Jag hoppas bara att Næslund utökar kapitlet om avancerad flygning och sedan låter någon tecknare göra illustrationer och rita trevliga gubbar till serien, så har vi en utomordentlig lärobok. Jag hoppas på egna och många andra flygares vägnar att vi så snart som möjligt får ut serien i bokform.

— Vilka flygplan är bäst för utbildningen av nybörjare?

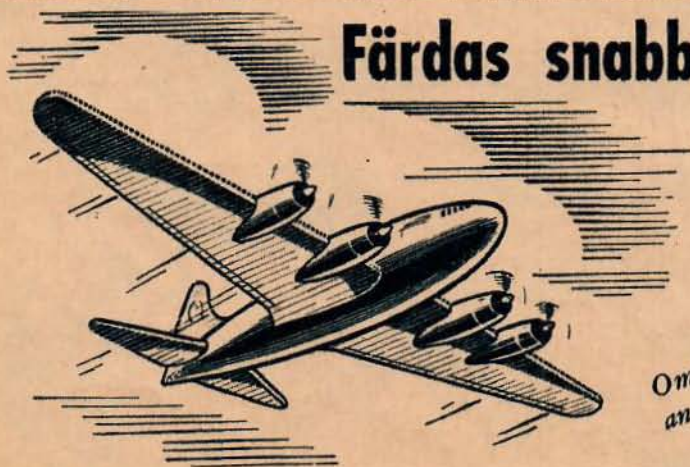
— Vi har många som är bra, och jag bör kanske inte göra reklam för någon särskild typ. Men huvudsaken är att vi har ordentlig materiel. Det finns nu för tiden inga bilskolor som kan bedriva elevskolning med gamla Fordar. Då skall vi inte heller använda oss av plan som är ett par decennier gamla. Eleverna har rätt att fordra lite modernare saker.

— 1946 års kull civilflygare i Jönköping lär ha haft en tävling. Vad gick den ut på?

— Att ge eleverna något utöver den vanliga flygningen. Avsikten var också att få fram precision och på så sätt öka säkerheten. Tävlingen var indelad i fyra olika grenar. Eleverna skulle på viss tid göra upp en färdplan, följa färdplanen under en flygning, utföra vissa manövreringsprov samt till sist klara en precisionslandning. Intresset var mycket stort, och tävlingen kommer att bli ärligen återkommande. Flygskolan överlämnar på så sätt eleven med litet tävlingsvana till flygklubben som sedan i sin tur bör anordna tävlingar. Just där har en flygklubb bl a en funktion som är viktig.

Men det är en sak, jag inte tycker om, fortsätter kapten Wage. För att få anordna en sådan här tävling som avser att höja flygsäkerheten fordras specialtillstånd. Dessutom måste vi till försäkringsbolaget utbetala en tilläggspremie. Visserligen är det en slags tävling, men vi följer ju till punkt och pricka Luftfartsstyrelsens bestämmelser. Det vore ju en annan sak, om det vore fråga om t ex en hastighetstävling. Då vore tilläggspremien på sin plats. Jag hoppas därför att försäkringsbolagen med det

(Forts. på sid. 31)



Färdas snabbt, bekvämt, modernt...

men tag inga risker —
tag luftfärdsförsäkring i

FÖRSÄKRINGSBOLAGET

TRAFIK

specialbolag för trafikrisker



Ombud
anställas.

Birger Jarlsгат. 58, Stockholm. Tel. 23 22 30.

TECKNA FLYGPLAN

JÄTTETÄVLING

1000 kr. i priser!

Att det bland ungdomen — och även bland de äldre — finns ett mycket stort intresse för att teckna flygplan har FLYG red noggsamt kunnat erfara — inte minst i samband med den i fjol anordnade teckningstävlingen som blev en verklig jättesuccé. För att ytterligare uppmuntra detta intresse har FLYG i samarbete med Teckningslärarnas Riksförbund även i år beslutat inbjuda alla Nordens amatörtecknare till en ädel tävlan om de bästa flygteckningarna.

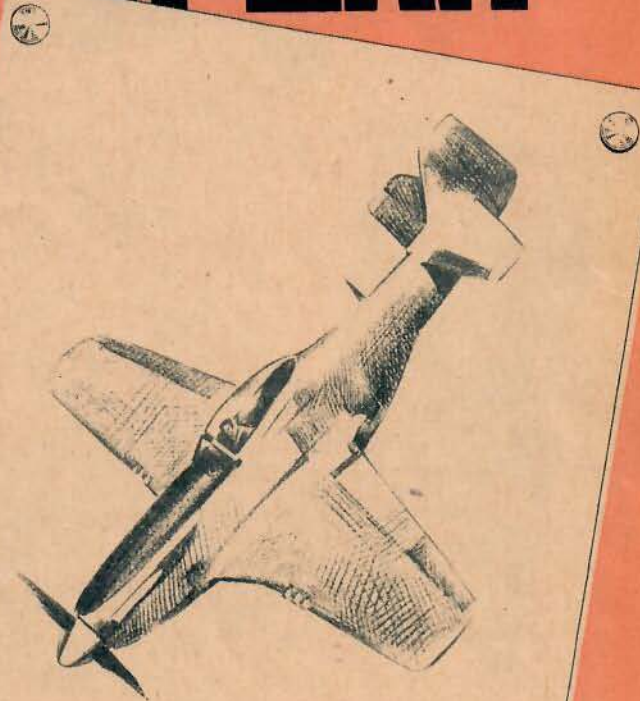
KLASSINDELNING

För att ge alla tävlande någorlunda likvärdiga chanser har tävlingen uppdelats i två olika klasser:

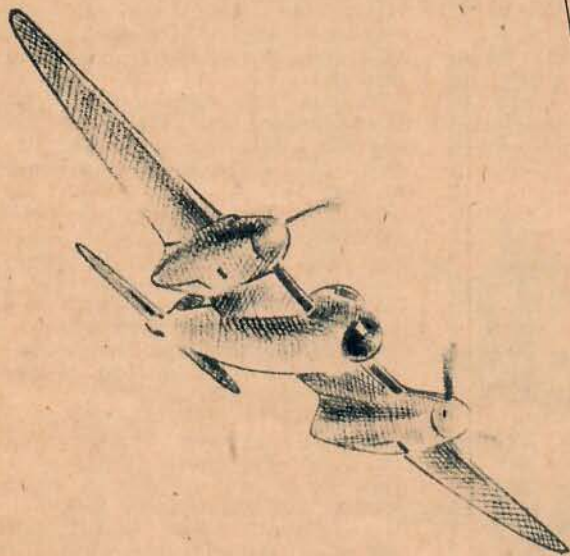
Klass A: deltagare över 15 år (födda 1931 eller tidigare.)

Klass B: deltagare under 15 år (födda 1932 eller senare.)

Varje tävlande får delta med högst tre teckningar vilka alla skickas in samtidigt och adresseras till »FLYG-teckning», FLYG:s redaktion, Tegnérgatan 35, Stockholm. Tävlingsbidragen skall vara inskickade senast den 10 maj. Ingen tävlande kan vinna mer än ett pris.



Under tävlingens gång publicerar FLYG i varje nummer stickprov av de teckningar som skickas in. Dessa publicerade bidrag honoreras oavsett slutgiltigt pris.



Illustrationerna är hämtade ur Erik Lagerqvists bok »Att teckna flygplan» (Libers förlag).

För att undvika misstag skall på varje teckning anges typnamn jämte den tävlandes eget namn, adress (skola och klass) samt födelseår och tävlingsklass.

JURYN

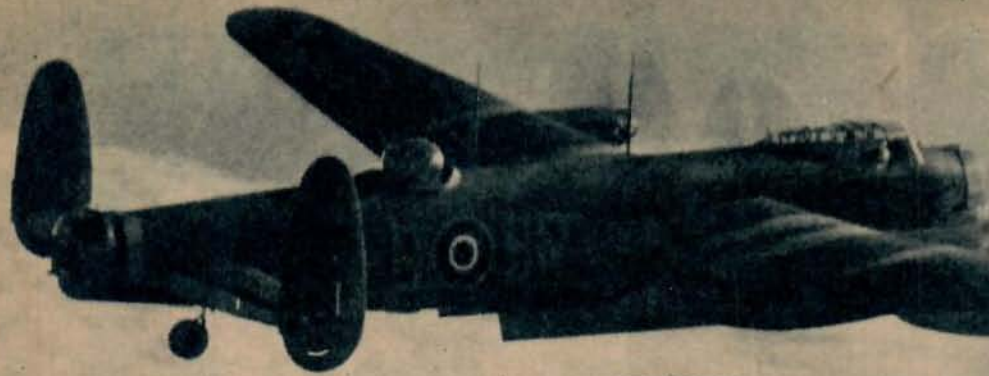
Tävlingsjuryn består av följande medlemmar: ordföranden i Teckningslärarnas Riksförbund, teckningslärare Ragnar Bendelius, Stockholm, och fackläraren vid Konstfackskolan i Stockholm, konstnären Olof Iseus, vilka två svarar för den rent tekningsmässiga bedömningen. FLYG:s redaktion representeras av överste W. Kleen, redaktör Sven Salenius samt tecknaren Björn »Agaton» Karlström.

PRISER

Priserna är lika både för klass A och B och fördelas enligt följande: 1) 100 kr, 2) 50 kr, 3) 25 kr, 4—18) helårsprenumeration på FLYG, 19—33) halvårsprenumeration på FLYG, 34—50) bokpriser (från Bonniers).

TEKNISKA ANVISNINGAR

Teckningarna skall föreställa befintliga flygplan och får utföras i valfritt manér i svart-vitt eller i färg. Ritpapprets format skall vara minst 15×20 cm och högst 30×40 cm. Det bästa sättet att få lämpliga motiv är att läsa FLYG under tävlingstiden. Varje nummer av FLYG innehåller nämligen ett stort antal goda typbilder, så det är bara att välja. Läs mer om teckningstävlingen i nästa nr!



Vice flygmarssalken Don Bennett. — Stora bilden: En engelsk Avro Lancaster har just fyllt en mängd brandbomber och avslutar det hela med en kvartersbomb. Artikelserien började i nr 3.

den mot Köln. Detta visade att bombförbandens sammanhållande i en gemensam flygriktning var ett verksamt skydd även över det starkast försvarade området i Tyskland.

Men så började fiendens jakt tillämpa en ny och farlig taktik. Anfallet riktades under stark stigning bakifrån mot bombplanets stjärtparti, elden öppnades på kort håll och fortsatte under ännu brantare stigning tills jaktplanet överstegrade. Det är oerhört svårt att upptäcka ett annat flygplan mot den mörka bakgrunden under ett bombplans stjärtparti, och våra skyttar blev ofta överrumplade.

Under flygningen över målområdet för att utspana målet måste flygarna göra oupphörliga undanmanövrar genom att banka bombplanen och »korkskruvflyga» dem. Men radar hjälpte jaktflygarna att fortfarande göra deras anfallstaktik till ett farligt hot.

Under juni och juli 1942 var vår förlustprocent 5,6. Om dessa förluster fortsatte skulle de omintetgöra varje betydande ökning av bombflyget.

För att återvinna den taktiska överlägheten över fienden var det nödvändigt att finna något medel varigenom man kunde dels även under mánlösa nätter upptäcka målet, dels hindra den mycket effektiva förbindelsen mellan fiendens markstationer och nattjaktplan.

De viktigaste av alla nya uppfinningar var de båda radarsystem för navigeringen, som blev kända under täcknamnen Oboe och H2S. Enligt uppfinnarnas försäkran skulle vardera göra bombförbanden ganska oberoende av vädret och i hög grad öka verkningarna av deras anfall.

TYSKARNAS MISSGREPP RÄDDADE

En natt under Blitzen, då jag från taket på flygministeriets hus såg ut över det brinnande London, har etsat sig in i mitt minne. Om tyskarna ännu några nätter hade fortsatt anfallen mot London med samma styrka, och om huvuddelen av anfallsstyrkorna nått in över målet, skulle de ha satt hela London i lågor. Den tornado av eld de då hade åstadkommit skulle ha varit värre än något av det som senare övergick Hamburg, och hela London skulle ha mött samma öde som Hamburg.

Blitzen var ett av de tillfällen tyskarna hade att ådagalägga sin framstående förmåga att göra verkligt stora misstag. I själva verket hade de inte en enda långdistansbombare, ty alla de över 1 000 flygplan som bildade deras bombflyg var konstruerade för direkt samverkan med lantstridskrafterna.

Under en månad av Blitzen mot London förlorade tyskarna 260 bombplan genom haverier på återvägen till flygbaserna. Och Kesselring framhöll vid en föredragning i högsta krigsledningen att icke ens hela Luftwaffe skulle kunna uthärda så stora förluster. Dessa var alltså anledningen till att tyskarna övergav natt-Blitzen just vid den tidpunkt, då den nått sin högsta verkan och när vi visste att mera av samma slag skulle få ödesdigra verkningar beträffande möjligheten att upprätthålla det dagliga livet i London med allt vad därav kunde följa.

Tusenplansraiderna mot Köln (maj 1942) hade visat att fiendens försvarsåtgärder

icke var tillfyllest mot en så stor anfallsstyrka, och ävenledes att anläggningen av skenbränder var till ringa nytta när ett verkligt stort område av målet stod i ljusan låga och därigenom lätt kunde skiljas från de i maskeringssyfte anlagda bränderna.

Jag hade ett tusental bombplan till förfogande och beslöt att skicka ut hela styrkan mot Essen natten till den 1 juni. Anfallet mot det avsedda målet misslyckades, men förlusterna var icke större än vid rai-

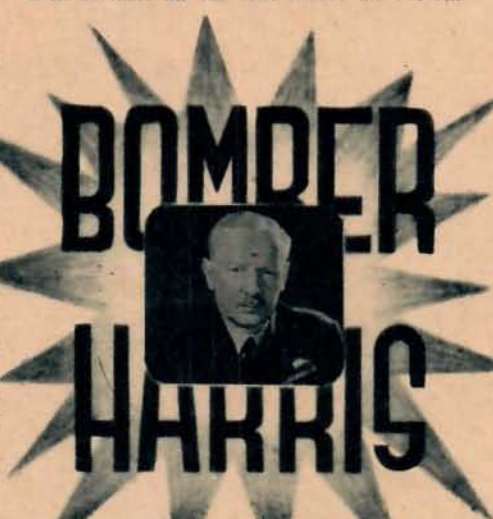
Det blev uppenbart att de flygförband som användes för att upptäcka och på något sätt markera målet måste bemannas med specialutbildade och erfarna besättningar. Under några månader motsatte jag mig upprättandet av särskilda målfinnarförband men fick order av flygministeriet att göra det.

På grund härav uppsattes den 15 augusti Vägfinnarkåren (the Pathfinder Force), som jag kallade den, under befäl av Air Commodore, senare Air Vice Marshal D. C. T. Bennett.

Jag ansåg det sannolikt att de divisioner som hade till uppgift att upptäcka och markera målen måste uppehålla sig längre över målområdet än huvudstyrkans förband. Fienden kunde därför förutses komma att koncentrera sina försvarskrafter mot de vägfinnardivisioner som först nådde målet, varigenom han kunde hoppas att hindra dem från att utföra målmarkeringen.

Eftersom man alltså skulle utsätta vägfinnarförbandens personal för ännu större risker än huvudstyrkornas och begära längre flygningar av dem föreslog jag att denna personal skulle få snabbare befordran och tilldelas något särskilt utmärkelsetecken. När vi av omständigheternas makt tvingades att skapa elitförband ansåg jag det nödvändigt att dra de fulla logiska konsekvenserna härav.

Personalen vid vägfinnarförbanden skulle nödvändigtvis komma att få veta allt om vår nyaste materiel och taktik, och man hade anledning befara att fienden skulle till-



ser på luftkriget

gripa tortyr vid förhör med de vägfinnarbesättningar som föll i hans händer. Fienden hade också upprättat kortregister över namn och andra uppgifter rörande våra flygplansbesättningar som de hämtade ur våra tidningar. Dessa kortregister ansågs mycket värdefulla vid förhören av krigsfångarna. För att vara på den säkra sidan var det därför bäst att icke publicera namnen på vägfinnarpersonalen.

Don Bennett, som jag känt sedan 1931, var självskriven som chef för vägfinnarna. Han var i början av 30-årsåldern, visserligen mycket ung för att få eskaderbefäl, men hans tekniska kunskaper och taktiska skicklighet var enastående. Han hade grundligt studerat navigation, och i början av kriget tog han verksam del i ordnandet av färjetrafiken över Atlanten. Sedan fick jag tillbaka honom till RAF som Wing-Commander. Han förde befälet över en division Halifaxbombare, och 1941 blev hans plan brinnande nedskjutet över Norge under ett med hans vanliga bravur utförd anfall mot Tirpitz. Han undkom efter många äventyr till Sverige och tog sig därifrån över till England.

Han är en glänsande tapper man med lika stort moraliskt som fysiskt mod. Som tekniker är han överträffad. Och det var för mig glädjande att se hur han med lika stor skicklighet som energi grep sig an med det invecklade tekniska problemkomplexet omkring vår bombkrigföring.

Resultatet av bombningarna efter bildandet av vägfinnarkåren uttröttes av en forskningssektion, som bestod av civila vetenskapsmän och tekniker. Man fastställde att

LONDON

träffbilderna var mera koncentrerad omkring målmarkeringsbombarna än den tidigare varit omkring målet. Detta innebar en fördel endast om målmarkeringen verkligen träffade målet, vilket icke alltid var fallet. Vi lyckades aldrig riktigt lösa detta problem.

I början av 1942 var vi väl medvetna om det hot som fiendens från marken dirigerade nattjaktplan skulle utgöra mot våra bombförband. Och under de följande sex månaderna lärde vi en hel del om det radio-telefonsystem, genom vilket order sändes från marken till nattjaktflygarna. Vi visste att dessa sändningar, med vilka nattjaktflygets operationer leddes, skulle kunna effektivt störas eller avbrytas.

Sedan någon tid var det nämligen känt att metalltrimlor eller med en tunn metallhinna försedda pappersremor kunde förorsaka radareko när de fälldes från flygplan. Vi mötte emellertid en svårighet: när Storbritannien var fullständigt på defensiven ansågs det oklokt att använda medel som tyskarna sedan kunde utnyttja mot våra försvarsanstalter. Vi fick dock tillstånd att använda något motmedel men icke metalliserat papper. (Om användningen av detta motmedel se FLYG nr 1).

Det kan knappast råda något tvivel därom, att om vi kunnat och fått tillstånd att använda detta medel under de första månaderna 1943, skulle vi ha sparat hundratal flygplan och tusentals liv och dessutom väsentligt ha ökat våra bombflygares träffsäkerhet. (Forts. i nästa nummer.)



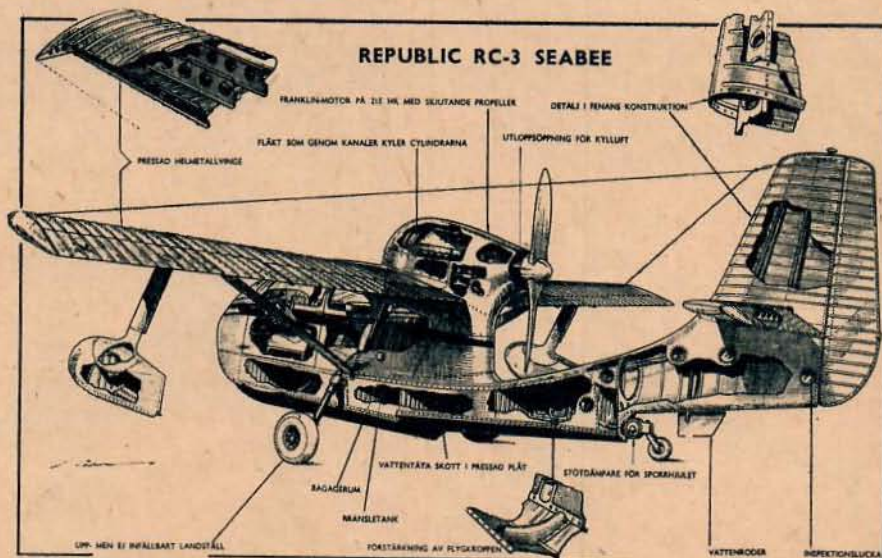
SOMMARFÅGEL I JANUARI

Den länge efterlängtdade amerikanska Damfibien Seabee har nu äntligen gjort sin debut i Sverige. Det första exemplaret — SE-AXA — är nu vederbörligen provflugit, och även om inte ingenjör Olle Seefeldt (försäljningschef vid Ostermans Aero AB och influgan på Seabee i USA) kunde demonstrera den mycket omskrivna Republic-skapelsen i dess båda element, så är säkerligen alla ense om att planetens egenskaper som landflygplan är mer än tillfredsställande. Såväl dess korta rullsträcka vid start som stigningsförmågan är av mycket god klass. För att vara ett sportplan har Seabee en mycket rymlig och bekvämt inredd kabin där förare och tre passagerare får god plats utan att behöva trängas. Man får emellertid hoppas att den köld som pinade signatörens fötter under flygningen endast var temporär och att en tillfredsställande uppvärmningsanordning så småningom installeras på såväl SE-AXA som de övriga femtio flygplan av denna typ som Ostermans Aero beställt i USA. 12 av dessa beställda Seabees har utlovats för leverans före utgången av maj månad. Republic har vid det här laget endast framställt bortåt

300 Seabees och även om produktionen ökar för varje månad får man hoppas att den amerikanska marknaden inte pressar Republic mer än att man kan fullfölja den utlovade leveransen till Sverige.

Man kan inte undgå att förvånas och glädjas över att försäljningspriset för Sverige kunnat hållas så lågt som vid 37 700 kr trots att Republicfabriken helt nyligen höjde priset i USA från 4 495 dollar F. A. F. (plus 333 dollar för reversibel propeller) till 6 000 dollar (inklusive rev. prop.). Den reversibla propellern är förenad med en verklig finess på ett flygplan i denna storleksklass. Den är av Hartzells tillverkning och möjliggör uppbromsning och bakning i vatten. Seabee är som bekant en helmetallkonstruktion i ordets verkliga bemärkelse. Planetets flesta beståndsdelar är på bilmanér formade i pressar och det är detta byggnads sätt som möjliggjort det låga priset. Antalet nitarna i hela flygplanet är inte mer än 2 000.

Republics konstruktörer har med Seabee gått in för helt nya linjer och håller planet vad det lovar (vilket man har all anledning att tro) blir Seabee Flygplanet För Sverige. *Gnomo.*



Ovan en röntgenteilning av Seabee. Propellern på teckningen är som synes av den gamla fasta typen. Serielversionen har emellertid en reversibel Hartzell-propeller. — Nedan en bild från demonstrationen av Seabee på Bromma.



USA-FLYGG I DAG

AV

Werner Dillenbeck

DEN HÅRDA KAMPEN om världsflyglinjerna

Tredje artikeln i vår nya serie är en rolig och spännande skildring av de amerikanska flygbolagens kamp om de stora flyglinjerna

Den första kampen var en krigets kamp om världsherraväldet i luften. För USA:s del blev Pearl Harbour-överfallet startsignalen och därmed föddes också »på en enda natt» ett krigets transportflygssystem som vida överträffade allt vad tidigare åstadkommits på detta fält. Knappt två år använde de amerikanska flygbolagen, armén och marinen för att bygga ut detta krigsavgörande transportmedel för de förenade nationerna. Hur möjliggjordes denna enastående prestation? Hur skapades detta täta flygnät över världens alla hav och kontinenter på kanske femtedelen av den tid som normalt skulle krävs?

Före kriget fanns det bara ett enda USA-företag med interkontinentala flyglinjer — Pan American Airways, Inc (PAA), vilket startades 1927. Ehuru på papperet ett privatbolag, subsidierades PAA i realiteten från första stund genom rikt tilltagna postkontrakt och erhöll nationens fullständiga ensamrättsvälsignelse på det internationella fältet. Sakta men målmedvetet lade PAA under sig en mångfald dotterbolag, utvidgade verksamheten till olika kontinenter och blev snart det största trafikflygbolaget i världen. Vid tidpunkten för krigets utbrott flög mer än 140 flygplan i PAA:s regi, av vilka vi bäst minns de berömda »Clippers». Boeings fyrmotoriga flygbåtar, som sedermera tjänat slut under intensiv krigstjänst. Det extensiva flygnätet sträckte sig över hela Mellan- och Sydamerika, Atlanten och Stilla Havet och nådde den imponerande totallängden av nära 150 000 linjekilometer. Som jämförelse erinras om att de »hemmavarande» sexton flygbolagen sammanlagt

innehade cirka 360 flygplan under denna period, medan deras totala flygnät knappast uppgick till hälften av PAA:s.

Så trädde USA

in på krigsarenan. Den amerikanska regeringen rekviderade omkring 200 transportflygplan från de nationella flygbolagen, rev ut allt krims-krams från deras inandömen och målade i hast om dem i krigsfärger. En

kännbar andel av den skickligaste administrativa och tekniska flygpersonalen drogs resolut bort från den civila tjänsten, ifördes uniform och erhöi direkt befattningar med kaptens ända upp till generals rang inom det militära transportflyget. Intern bolagsprestige och inbördes konkurrens skrinlades — överhuvudtaget opererades allting radikalt bort som i denna belägenhet kunnat förorsaka splittring och ineffektivitet.

(Forts. på sid. 36.)

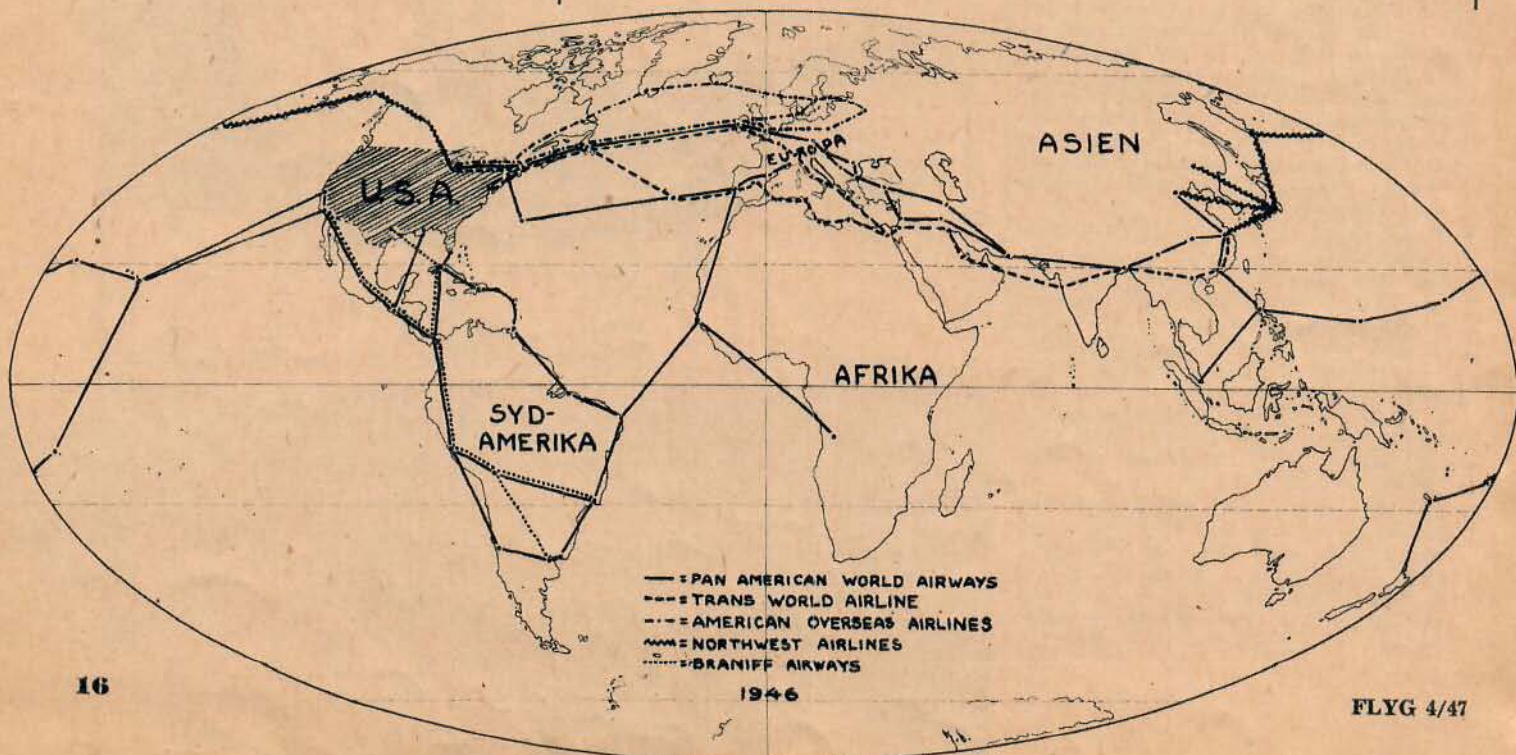
KARTAN:

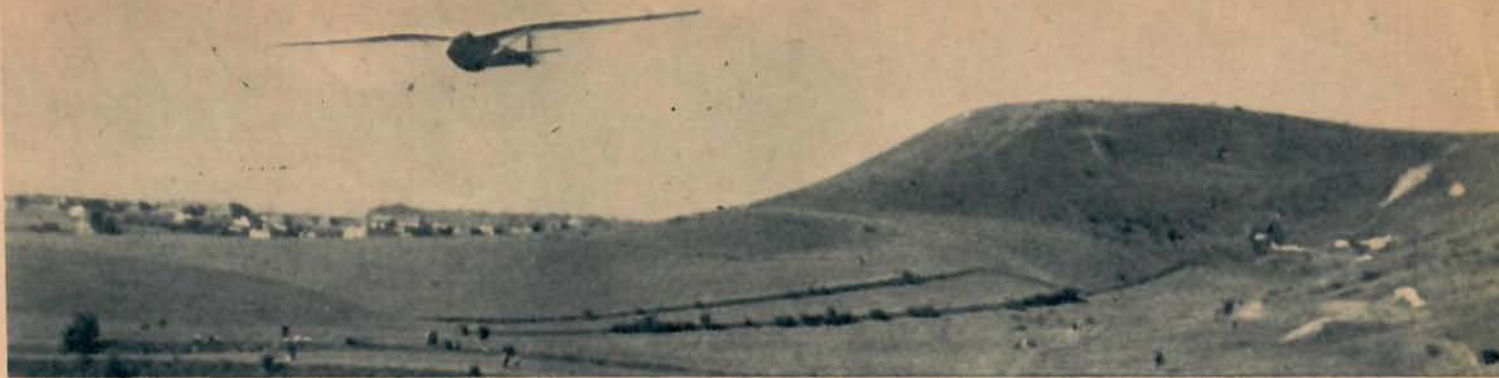
PAA är som synes fortfarande störst och faktiskt det enda bolag som ensamt erhållit koncession på en flyglinje runt hela världen. Sålunda flyger PAA över Nordatlanten dels till Lissabon och Marsailles och dels till London, varifrån linjen går vidare över Mellanuropa, Balkanländerna, Mindre Asien, Iran och Främre Indien fram till Kalkutta. Västerut från USA går flyglinjen till Hawaii, varifrån PAA:s »Clippers» jumpar från ögrupp till ögrupp dels ned till Nya Zeeland och dels över till Filippinerna, Kina och Malackahalvön, för att slutligen möta den östgående linjesträckningen i Kalkutta.

Det tredje stora verksamhetsfältet för PAA är Mellan- och Sydamerika, där ett vitt utbredd linjenät har etablerats, bl a med en Atlantroute till Dakar. AOA:s »Flagships» går också på två ruter över Nordatlanten, en parallellt med PAA till London och därifrån över det nordliga Mellanuropa till Warszawa, och en över Grönland och Island till Skandinavien. Avsikten är att framdeles ge dessa båda linjer en gemensam ändpunkt i Moskva. TWA fick det sydligaste bältet och företar Atlanhoppet dels till Paris via Irland och dels till Lissabon och Madrid via Azorererna. Sedan flyger dess »Starliners» norr och söder om Medelhavet, möts i Kairo och fortsätter på gemensam linje över Främre och Bortre Indien fram till Shanghai.

NWA var det fjärde bolaget, som erhöi en transoceanlinje, nämligen från Chicago över Stilla havet via Canada, Alaska, Kurilerna och Japan till ett flertal ändpunkter i Kina, främst Shanghai, där anknäytning till TWA:s route sker och världens andra direkta Jordanruntlinje fullbordas. BNT:s koncession på flyglinjer långt ned i Mellan- och Sydamerika blev ett av de bittraste pillerna för PAA att svälja. Detta är ett område som alltifrån begynnelsen betraktats som PAA:s helgade domäner.*) Dessa fem bolag är i n de avgjort viktigaste internationella USA-bolagen, men många andra (t ex AAL, C&S, EAL, UAL och WAL) har begärt och erhållit tillstånd att få förlänga sina inhemska linjer till naturliga ändpunkter i närliggande länder, Hawaii, Alaska, Canada, Atlantöarna, Mellanamerika och de Västindiska ögrupperna.

*) Därav namnet Pan American: Panamerikanism = strävanden att närma de självständiga amerikanska staterna till varandra ekonomiskt och politiskt!





SE UPP FÖR LEJON! måste Londons segelflygare

London i januari.

Visserligen är det så skfred numera, men det är ändå ganska farligt att flyga i England. Kanske inte överallt, men i varje fall vid Dunstable Hills, där London Gliding Club har sitt högkvarter. Om man inte ser upp eller rättare sagt ner under hangflygning, kan det nämligen hända att man hamnar mitt ibland en massa vilda djur — granne med flygklubben är en zoologisk trädgård!

Annars är det ganska fint vid Dunstable, även om det än så länge är trångt. I klubblokalerna är italienska krigsfångar inkvarterade och klubbmedlemmarna får hålla till utanför det vanliga området. Alltnog, flyger gör man med allt som går att flyga och det är ju föralldel inte så mycket. Den engelska segelflygplansparken är mycket minimal. Under kriget behövde RAF övningsplan, det gällde att snabbtutbilda piloter till »Horsa» och allt vad de olika transportglidplanen hette. Och då inkallades såväl glid- som segelflygplan. Och därmed var planens saga all.

Trots allt finns det emellertid enstaka flygplan kvar och med dem flyger man allt vad man orkar. Och nya flygplan ser dagens ljus, om än i begränsad omfattning. Mest produktiv är kanske Slingsby Sailplanes Ltd. Vidare finnes där Chilton Aircraft som tillverkar en ny Olympia som är precis lik den gamla utom var beträffar prestationsförmågan. Den är nämligen betydligt bättre i denna engelska version, påstås det.

Annars flyger man de gamla kända typer som överlevt kriget. Det är bl a de många olika Kirby-typerna som har goda flygegenskaper men som kvalitativt sett inte är i klass med förkrigstidens tysktillverkade plan.

Om klubbarna bygger själva? Nej knappast. I England är inte segelflygning någon folksport precis och skall man segelflyga, så bör det ske utan alltför mycket besvär.

Men ändå är det inte så dyrt att flyga. Priserna varierar givetvis. Låt oss titta på

avgifterna hos Fforest Fawr Soaring. Medlemsavgiften är 60 kr. per år. För flygning betalas ungefär 2 kr. per 10 minuter. Det kan man inte kalla dyrt! Vill man ge sig ut på sträckflygning är priset kr. 1:50 per engelsk mil, varvid dock minimum 70 kr (inklusive start, hämtning etc). Här på Fforest Fawr kan man också få mat och husrum mycket förmånligt.

Fforest Fawr har fö ett mycket bra hang med goda möjligheter för termikanslutning, så det kan vara idé att lägga det märkvärdiga namnet på minnet. Det kan nämligen bli tal om nya brittiska segelflygrekord här.

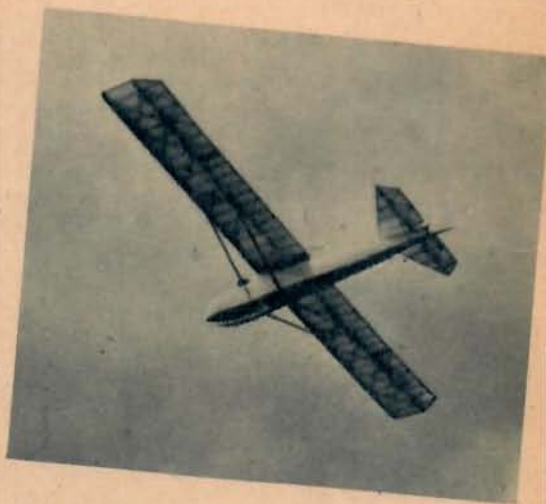
Men låt oss vända åter till London, till Royal Aeroclub of the United Kingdom. Där kan vi få en del märkliga siffror. Det finns endast ett guld-C och ett 70-tal silver-C. Före kriget fanns det 60 silver-C, och de nya C:na är inte tagna i England med engelska segelflygplan. Nej, de är erövrade i Tyskland, nu under ockupationen! Det finns nämligen en hel del RAF-segelflygklubbar i den engelska zonen med engelska instruktörer men med f d tysk materiel. Tidsflygningarna är ganska lätta att klara på hangen, men värre är det med sträckflygningarna. Den första engelsman som fick silver-C efter kriget var Squadron-Leader M. A. Ramsay och han fick se till så att han fick rätt flygriktning, åt ena hållet låg nämligen den ryska zongränsen, och den var det ju inte värt att överskrida, inte ens med ett fredligt segelflygplan.

Engelsmännen har inte varit några klart lysande stjärnor på segelflygets område, men de håller på att bli något att räkna med. Ockupationssoldaterna har inte alltid så lustigt på »permis» och om det blir massanslutning till segelflygningen, så är det bara naturligt.

De engelska segelflygarna är liksom de flesta engelsmän hyggliga prickar och nästa års Allebergssäsong kommer med all säkerhet att få ta emot ett gäng glada briter.

Wingström.

Ovan: Dunstable Hills där London Gliding Club håller till. Planet som syns till vänster om hanget är en Kirby Gull. Bakom hanget ligger en zoologisk trädgård. — Nedan: Ett övningssegelplan av typ Kirby Kadet.



De engelska glidplanen tycks inte representera sista skriket på området. — Ovan ses en ganska ålderdomlig och tyskinfluerad konstruktion.



T h: Gummirepsstart med en Falcon I. Observera vingens kraftiga pilform. — T v: Övningssegelplanet Kirby Tutor, en engelsk motsvarighet till Babyn.





varierar helt enkelt antalet arbetande munstycken. För att inmata drivmedlen i förbränningskammarna skall användas en turbokompressor som emellertid inte blev färdig för de första försöken varför man i stället använder komprimerad kvävgas för att uppnå erforderligt tryck. (Denna kompressor tyder på att oxidationsmedlet skulle utgöras av vätesuperoxid, som i V-2 i stället för flytande syre.) Med den senare anordningen minskas drivtiden till 2,5 min mot 4,2 min med kompressor. Det är märkligt att man överhuvud nämner användningen av komprimerad kväve som tryckkälla då trycket från ett sådant kärl sjunker myc-

Planet som kan flyga

STOCKHOLM-LULEÅ PÅ EN

I Förenta Staterna har man ingen ro. Visserligen har man byggt de största flygplan världen hittills har skådat men britterna håller fortfarande ett säkert grepp om världsrekordet i hastighetsflygning med den beprövade Meteoren. Därmed ligger britterna också närmare den kritiska fartzonen kring ljudhastigheten som är kritisk inte bara ur motståndssynpunkt utan innebär stor livsfara för varje förare som försöker tränga längre in i den.

Kanske med tanke på prestige men naturligtvis framförallt för att vetenskapligt undersöka området kring ljudhastigheten och ända till 2,6 gånger denna har Bell Aircraft Corporation i samarbete med NACA och Wright Fields försöksstation byggt ett experimentflygplan för raketdrift. Med undantag för den feta kroppen med sin spetsiga nos, de små vingarna och det mycket låga noshjulstället är planet ganska likt vad man nu hunnit vänja sig vid. Genom att man i ett slag avser att övervinna barriären vid ljudhastigheten har emellertid den inre uppbyggnaden fått en hel del nya drag.

Vingstället har inte starkt pilform som man kunnat vänta sig för ett snabbt flygplan, men det synes också vara avsikten att undersöka andra vingformer på experimentplanet än den nuvarande renodlade trapetsformen med nära rak framkant. Vingprofilen är emellertid mycket tunn — endast 10 procent vid vingroten — och för att bemästra luftkrafterna har man måst från-

gå den sedvanliga konstruktionen med bucklande plåtskal och arbetat med stora godstjocklekar. På de ungefär 3,6 m långa vinghalvorna är »plåttjockleken» vid roten hela 13 mm för att minska till 3 mm vid spetsen.

Förarrummet i nospetsen är givetvis matat av en luftkompressor för den stora flyghöjdens skull och fönstret är en helt slät del av kroppens skal. Vid proven med höga flyghastigheter skall man sätta in ett nytt fönster med specialglas då man väntar sig att friktionsvärmen skall ge mycket höga ytemperaturer.

Kraftkällan är en raketmotor som utvecklats av Reaction Motors Inc. och ger en högsta dragkraft av 2720 kg under 42 min. Drivmedlet utgöres enligt tillgängliga uppgifter av alkohol och flytande syre som förbrännes i fyra av varandra oberoende kammare med tillhörande munstycke — därav formen på utströmningshålet i stjärtspetsen på planet. Varje munstycke ger 680 kg dragkraft och förarens »gasreglage»

ket snabbt då kärlet tömnes, såvitt man inte medför en mycket stor gasbehållare med stort överskott av kvävgas som inte förbrukas. Dragkraften kommer att vara stor i början och sjunka snabbt redan under de första sekunderna av drivtiden och härigenom införes ytterligare en felkälla vid utvärderingen av mätresultaten.

Flygplanet är obebärdat och skall användas som flygande laboratorium. Alla instrument är självregistrerande eller kontrolleras av filmkameror under flygningarna. Utom alla mätbara aerodynamiska storheter registreras också spänningar i vingskalet och kroppen, accelerationer och roderutslag.

Största flyghastigheten uppges till icke mindre än 2730 km/tim på 24 400 m höjd med bränsleinsprutning genom turbokompressor och 1 600 km/tim på 18 300 m med insprutning genom tryckbehållare. Nära 3 000 km/tim är onekligen en mycket hög

T h: En detaljbild av upphängningen i bombrummet på en B-29. Nedan: B-29:an med »det flygande laboratoriet» under »magens» på en av de första provflygningarna.



hastighet som tar sig bra ut inför allmänheten. Naturligtvis är siffran intressant och ur taktiska synpunkter överlägsen. Tyvärr är det betecknande för amerikansk nyhetstjänst i hithörande stycken att man inte lämnar någon uppgift på största hastigheten vid marken, som dock alltid tjänstgjort som jämförelsevärde mellan olika flygplanstyper. Med hänsyn till lufttätigheterna torde den större av de uppgivna hastigheterna motsvara ungefär 700 km/tim vid marken och den lägre ungefär 600 km/tim varvid man ändå måste reservera sig mot den senare siffran av ovan angivna skäl. Obe-

I denna mundering är det meningen att X8-1-piloterna skall utföra flygförsöken i stratosfären.



K V A R T

stridligen ger dock 2 730 km/tim vid 24 400 m ett förhållande till ljudhastigheten (Machs tal) av 2,6 (ljudhastigheten ungefär 290 m/s) vilket inger en viss respekt.

Ännu har man inte nått så långt med flygförsöken. Tillsvärdare utföres glidflygförsök, varvid planet föres upp till avsevärd höjd buret av ett bombplan av typ B-29. Här släpps det som en bomb och glider till marken styrt av en förare i vanlig ordning. Hittills har man på detta sätt erhållit åtskilliga timmars flygerfarenhet och förarna förklarar att planet uppför sig helt normalt med tillfredsställande rodergenskaper och stabilitet. Enligt de uppställda fordringarna skall planet vara fullt styrbart vid hastigheter upp till motsvarande 0,8 gånger ljudhastigheten.

Nästa steg i det mycket försiktigt upplagda försöksprogrammet blir att starta raketer efter fällning från bombplanet. Vid en intervju i början av december 1946 påpekade Mr Bell att man var beredd att övergå till radiostyrning av planet så snart provflygarna märkte störningar av kontrollen som på minsta vis kunde äventyra deras säkerhet.

Så snart man nått hastigheter där Machs tal när ungefär 1,5 blir luftkrafter och roderreaktioner möjliga att beräkna med en viss säkerhet. Just i området kring ljudhastigheten ($M = 0,8 - ?$) är det mycket svårt att förutsäga hur ett visst flygplan kommer att uppträda och man måste vara oerhört försiktig för att inte onödigtvis sätta provflygarens liv på spel eller äventyra värdefulla möjligheter att öka erfarenheten.

Trots förhandsreklamen skyndar Bells tydliga långsamt. Det skall bli synnerligen intressant att så småningom få höra närmare om deras erfarenheter av flygning över ljudhastigheten. C. B.

DATA och PRESTANDA:

Spännvidd 8,53 m, längd 9,45 m, höjd 3,30 m, vingyta 12,1 m², sidoförhållande, 1:6,0, tomvikt 1980 kg, förare och instrument 239 kg, drivmedel 3 709 kg, flygvikt 5 928 kg, vingbelastning 490 kg/m², max hast på 24 400 m 2 730 km/tim, stighastighet 13 720 m/min.



Ovan den eleganta De Havillandskapelsen »Dove» i luften. — Infälld kapten Nils Werner, T-flygs energiske chef.



”DOVE”

I SVENSK TRAFIK

En av årets första verkliga trafikflygnyheter serveras av T-flyg som för sin taxi- och rundflygningsverksamhet nyligen köpt tre exemplar av det eleganta engelska trafikplanet De Havilland »Dove».

Kontraktet tecknades redan i fjol sommar men på grund av den långa leveranstiden beräknas planen inte vara i Sverige förrän i oktober, berättar bolagets stockholmschef, löjtnant Karl-Erik Uttergård. Vi är givetvis själva mycket belåtna över detta köp då vi sedan »Duvorna» satts i trafik kan bjuda den flygande allmänheten på ännu större komfort och säkerhet än hittills. »Dove» har ju för det första två motorer och inredningen torde motsvara även de högsta krav på bekvämlighet och komfort. Även planets övriga egenskaper gör att vi ställer mycket stora förhoppningar på dess användbarhet i svenska förhållanden.

— I och med att »Duvorna» sätts i trafik någon gång på höstkanten kommer våra Norseman huvudsakligen att användas för fraktflygning på kontinenten, fortsätter löjtnant Uttergård. Vi har under vår ettåriga verksamhet redan hunnit pröva på litet av varje inom den kommersiella lufttrafiken och nu senast har vi avslutat en rad provflygningar med frakt — flygningar som sträckte sig över kontinenten till Basel och Zürich i Schweiz. Dessa har utfallit med ett så gott resultat att vi nu lagt in ansökan om ett generellt tillstånd för fraktflygning med enmotoriga plan.

I Östersund håller T-flyg på att bygga en sjöhangar. Det tycks finnas

fler än Ahrenberg som inser sjöflygets möjligheter. T-flyg har från Östersunds stad fått lämplig mark som bolaget får disponera gratis under 20 år och hangaren blir färdig lagom före säsongens början.

T-flyg har för närvarande åtta flygförare vilka samtliga innehar C-certifikat. Ingen av dessa har mindre än 1 000 flygtimmar och ett par har t o m över 2 000 timmar. Den tekniska personalen består av sex flygmekaniker, men innan de nya planen kommer skall både den flygande och den tekniska personalen ökas. På grund av bolagets korta verksamhetstid har man ännu inte hunnit organisera en fullständig egen verkstadsservice utan den saken sköts tills vidare i samarbete med Ostermans Aero-AB, »men vårt mål är givetvis att få allt under ett tak», säger löjtnant Uttergård.

Salle.

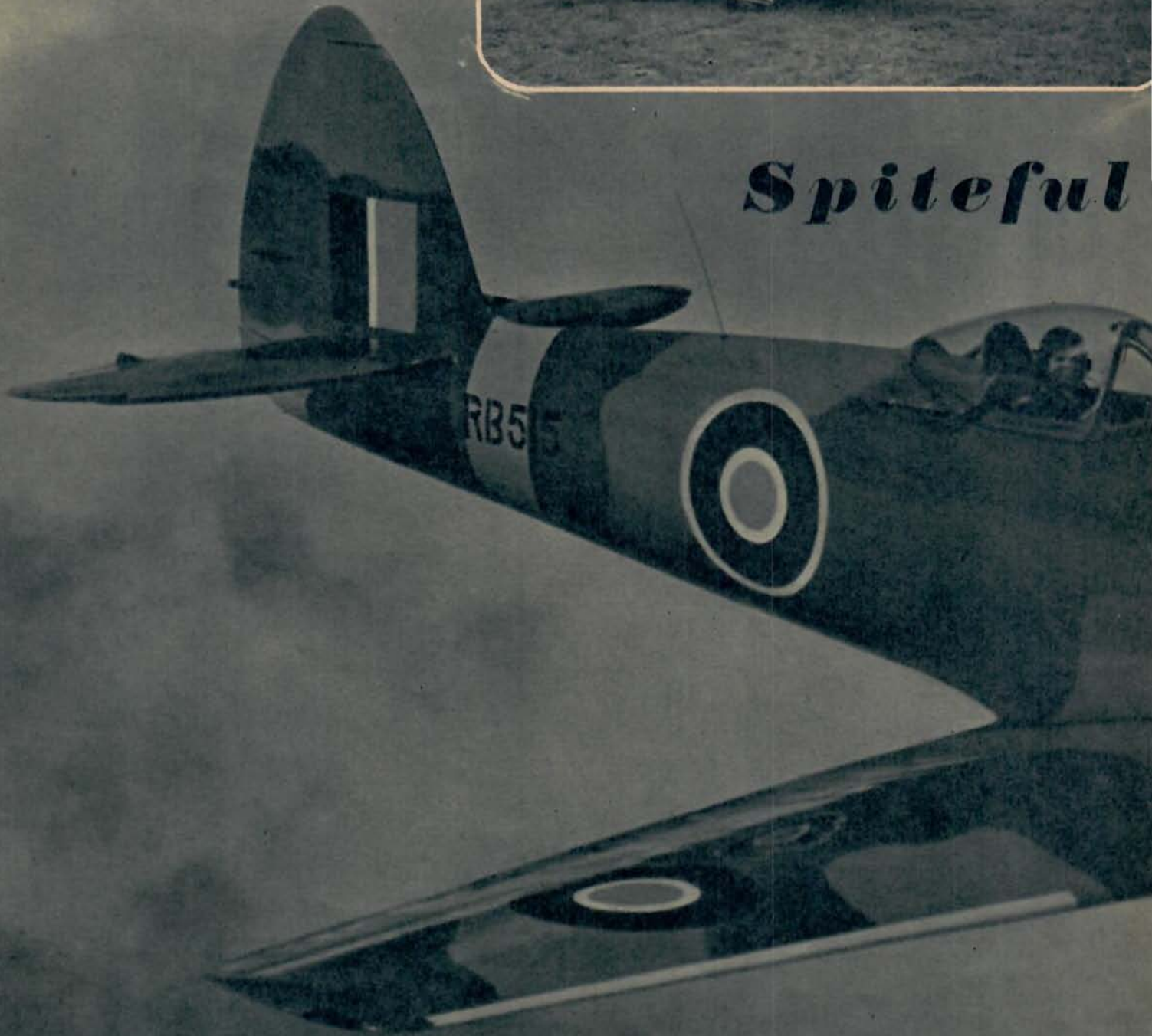


En av T-flygs fyra Norseman SE-ASK.

Seafang Mk 32.



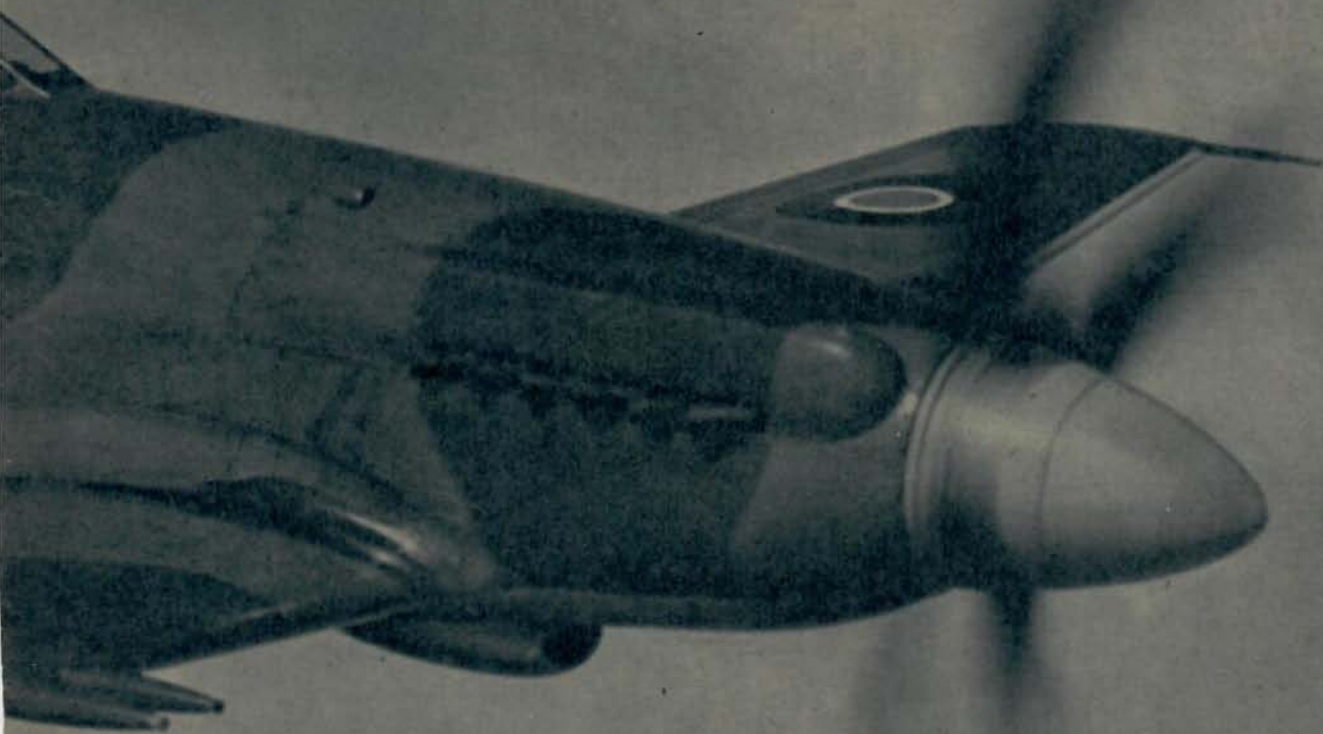
Spiteful



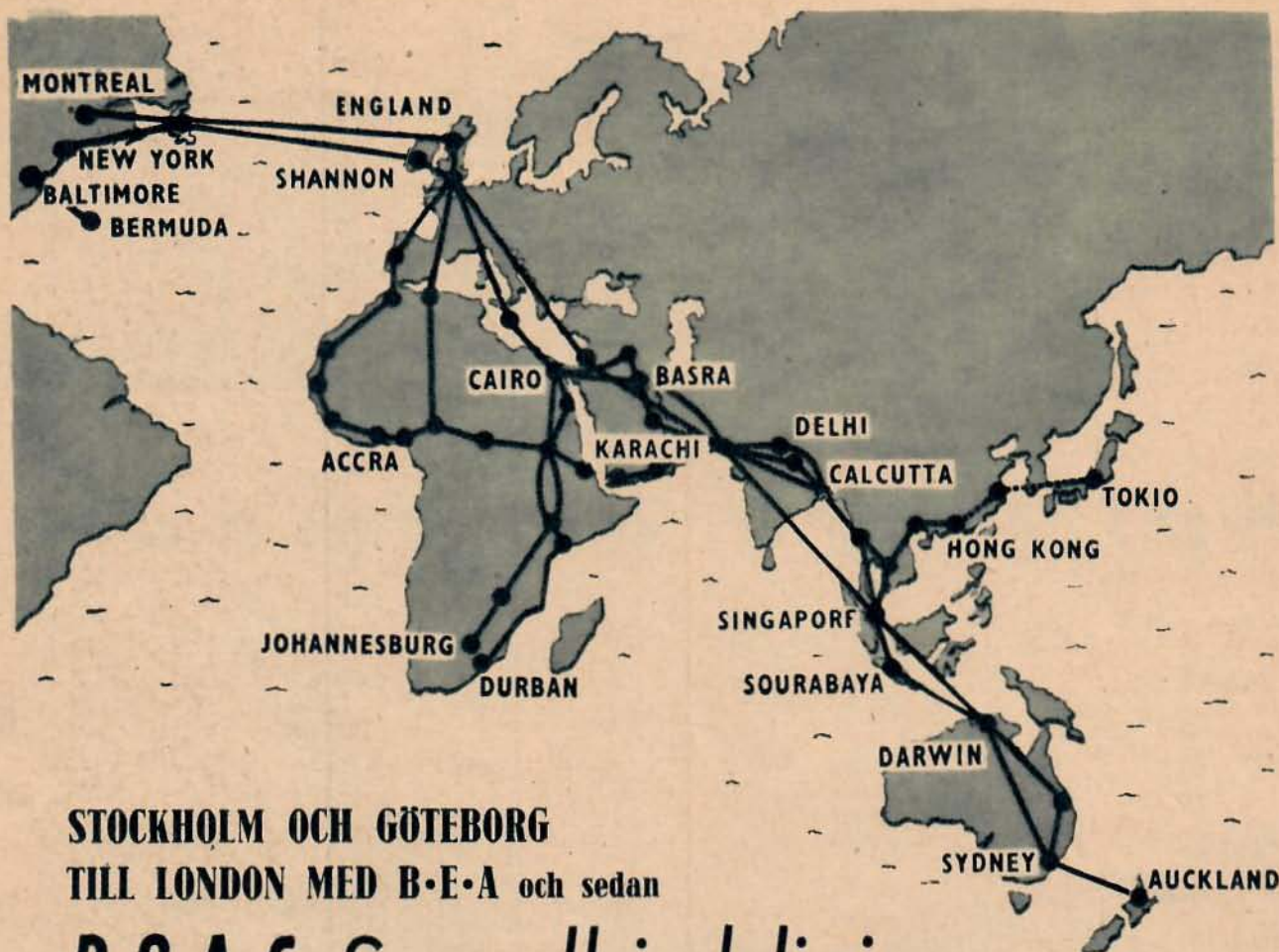
Seafire Mk 47.



- Spitfires överman



Att engelsmännen kan ge sina flygplan träffande namn är allom bekant. Spitful — den tidigare i Flyg omtalade ettertöljaren till den berömda Mitchell-skapelsen Spitfire — hann visserligen inte visa vad den gick för i några drabbningar med tyskar eller japaner, men såväl dess namn (på svenska = »den ondskefulle») som dess prestanda borgar för att den om möjligt hade blivit en ännu värre motståndare än dess föregångare. Bilden som sträcker sig över hela uppslaget visar just »arvtagaren» Spitful, i huvudsak en direkt utveckling av Spitfire. Den skiljer sig dock avsevärt mer från ursprungstypen än den senaste Spitfire-versionen, bl a genom vingkonstruktionen som är helt ny. Spitfuls hastighet är också avsevärt överlägsen den senaste Spitfire-versionens (Mk 22). Den förra har en toppfart på inte mindre än 777 km/t medan den senare »endast» gör 724 km/t. Stighastigheten är också mycket god; den anges till 1 493 m/min. Överst t v visas en hangarflygplansbaserad utveckling av Spitful kallad Seafang Mk 32. Denna specialversion skiljer sig från den landbaserade upplagan bl a genom den traditionella bromskroken, fällbara yttervingar och en något ändrad utformning av motorkåpan som fått ett »Mustangliknande» lutning. Avsikten är att försä även Spitful med denna typ av luftintag. Seafang har vidare, i motsats till Spitful, motroterande propellrar. Seafang har en toppfart på 764 km/t. Överst t h en bild av den nya Seafire Mk 47 — den senaste hangarflygplansbaserade versionen av Spitfire. Även den har uppfällbara vingar och motroterande propellrar samt en toppfart på 727 km/t.



**STOCKHOLM OCH GÖTEBORG
TILL LONDON MED B·E·A och sedan**

B·O·A·C Speedbird linjer över hela världen

När England planerade sitt flyglinjenät för efterkrigstiden, tilldelades B. O. A. C. Nordatlanten och routerna till Östern och Södern. På kartan här ovan finner Ni en schematisk bild av dessa huvudlinjers sträckning. BRITISH EUROPEAN AIRWAYS flyger Eder från Europas huvudstäder till London, där B. O. A. C. står till Eder tjänst med sina världsomspännande linjer. Dessa sträcka sig till Nordamerika, Mellersta Östern, Afrika, Indien, Fjärran Östern och Australien västerut så långt som till New York, österut till Tokio och söderut till Johannesburg och Auckland. Detta är vår andel i lufttrafiken — en viktig andel, som vi äro stolta över att ha blivit tilldelade. Men framför allt är det router, som blivit grundligt prövade av oss, ty våra män hava förarbetat, organiserat och flugit dessa linjer alltsedan den första flygförbindelsen öppnades med Indien 1929, vilket har givit oss 18 års erfarenhet.

Närmare upplysningar erhållas av vår Europarepresentant, BRITISH EUROPEAN AIRWAYS, och resebyråerna.

Stockholm: BRITISH EUROPEAN AIRWAYS, Norrmalmstorg 1.

Göteborg: Östra Hamngatan 52. (Ingång från Kungsgatan.)

KANADA • U. S. A. • VÄSTAFRIKA
MELLERSTA ÖSTERN • ÖSTAFRIKA • SYDAFRIKA • INDIEN
FJÄRRAN ÖSTERN • AUSTRALIEN • NYA ZEALAND

BRITISH OVERSEAS AIRWAYS CORPORATION I SAMTRAFIK MED
QANTAS EMPIRE AIRWAYS, SOUTH AFRICAN AIRWAYS, TASMAN EMPIRE AIRWAYS

7/SE

Flyktigt sett...

Trafikflygarecertifikat (B)

har utfärdats för följande personer: Bertil Edvard Andersson, Linköping; John Leo Andersson, Sundbyberg; Sixten Evert Andersson, Göteborg; Svante Arman, Stjärnhov; Karl Allan Paul Blomqvist, Eslöv; Gustaf Bertil Greger, Göteborg; Bertil Teodor Grund, Roslags Näsbj; Ulf Esbjörn Gärdin, Halmstad; Hans Ulrik Hansson, Uppsala; Lars Pontus Hedén, Ulvsunda; Bengt Olof Kindblom, Stockholm; Lennart Sverker Kjaer, Bjuv; Per Einar Larsson, Stockholm; Kjell Gunnar Herlog Lindqvist, Degerfors; Ingmar Ludvig Lundström, Stockholm; Gösta Henrik Lave Nilsson, Skälderviken; Jens Ake Nordström, Stockholm; Nils Gerhard Olmin, Källinge; Erik Holger Olsson, Stockholm; Paul Börje Pålsson, Lomma; Gad Reuter-dahl, Stockholm; Arne Gösta Rosén, Resteröd; Knut Henry Siggelkow, Ängelholm; Bengt Alvid Svensson, Ulvsunda; Sven Börje Svensson, Uppsala; Boris Mauritz Alexander Swenson, Addis Abeba; Bengt Olov Gustav Tidblom, Norrköping; Georg Gunnar Törnkvist, Hälsingborg; Karl Edvard Viklund, Kalmar; Harry William Vinblad, Sätenäs; Sten Sören Weidel, Nässjö; Lars Yngve Westlund, Norrköping; Robert Emanuel Wikström, Karlskoga; Björn Olov Willix, Tyresö; Hans Oskar Åman, Borås; Ivar Holger Ångeskog, Gräsmark.

Segelflygcertifikat (S)

har utfärdats för följande personer: Erik Lennart Andersson, Mölndal; Jan-Olof Anderson, Lund; Lars-Anders Artberg, Äppelviken; Sven-Olof Lennart Aråker, Karlsborg; Henry Torsten Ingmar Bergenahag, Örebro; Jan Inge Knut Hallbäck, Malmö; Ernst Lennart Hansson, Hälsingborg; Alf Ture Johansson, Karlsborg; Gustaf Teodor Julle, Solna; Hans Bengt Klausner, Halmstad; Per Einar Larsson, Sthlm; Tore Larsson, Skönsberg; Rolf Tage Lund, Karlsborg; Thore William Hugo Milling, Karlsborg; Nils-Erik Knut Nilsson, Drevviken; Johan Edvin Norman, Smedjebacken; Erik Gustaf Vilhelm Nygren, Malmslätt; Erik Gunnar Olsson, Göteborg; Bengt Erik Palmér, Eskilstuna; Henning

Christian Rosengart, Trollhättan; Egon Walter Baptist Ferdinand Schrödter, Stockholm; Esbjörn Fredrik Henning Staaf, Ålsten; Nils Uno Sundgren, Västerås; Karl Gustaf Svänsson, Åkeslund.



CUB PA TOFFLOR

I Ahrenbergsflygs hangar på Lindarängen håller man för närvarande på med att montera flottörer på en av bolagets Piper Cubar, SE-AUA. De ursprungliga Edo-flottörerna ansågs emellertid inte ha den erforderliga bärkraften utan man har varit tvungen att förlänga dem med 50 cm. Flottörstället är konstruerat av Ingenjör Barentheim.



BOAC har hittills erhållit två av de 15 beställda trafikflygplanen av typ Avro Tudor I. Det första exemplaret — G-AGRD — döptes helt nyligen under högtidliga former till »Elizabeth of England» av prinsessan själv. Efter dopakten företog Avro-fabrikens provflygare Ken Cooke en provtur med planet.

Privatflygarecertifikat (A:2)

har utfärdats för följande personer: Per Johan Ingemar Ahrel, Gällinge; Karl Axel William Andersson, Örebro; Oskar Arne Andersson, Umeå; Henry Allan Teodor Atterby; Lidköping; Ernst Bror Hilding Bennegård, Göteborg; Åke Emfrid Lennart Berglund, Norrköping; Torsten Sevod Björklund, Katrineholm; Fred Allan Gunnar Bremberg, Varberg; Sven Gustaf Carlin, Varberg; Axel Henrik Konrad Carleson, Norrköping; Bertil Valdemar Carserud, Halmstad; Lars Håkan Clementsson, Limhamn; Rolf Ebbe Engström, Västerås; Klaus-Erik Engzell, Sätenäs; Johan Åke Evert-Petersson, Stockholm; Allan Börje Falk, Uppsala; Per Börje Fondén, Karlsborg; Rune Alvar Gabre, Borås; Arne Nils Olof Gustavsson, Jönköping; Gunnar Gösta Hjalmar Hagelborg, Ekhult,

Småland; Stig Gustaf Roland Hamrén, Ängelholm; Anna Gunvor Hjerstrand, Stockholm; Nils-Eric Iwar, Umeå; Frans Rickard Markus Johansson, Uppsala; Hugo Martin Johansson, Karlstad; Nils Erik Alexander Jernström, Lerum; Gustaf Einar Kellgren, Amål; Karl-Gustav Lager, Västerås; Lars Erland Lagerroth, Lund; Folke Lennart Larsson, Malmö; Osborn Edvin Gustaf Larsson, Halmstad; Anders Ture Lind, Hedemora; Bengt Arne Malmgren, Limhamn; Lars Olof Meyer, Enskede; Bror Ragnar Nilsson, Vretstorp; Martin Julius Nilsson, Sätenäs; Anders Fredrik Perrow, Kalmar; Karl Fritz Pehrsson, Alvesta; John Bertil Pettersson, Norrköping; Henning Christian Rosengart, Trollhättan; Sven Olof Sandberg, Ljungbyhed; Birger Karl Sehlberg, Uppsala; Björn-Olof Erik Sjögren, Stockholm; Karl Ernst Georg Stonér, Jönköping; Rolf Georg Svartengren, Ljungbyhed; Stig Harald Tullberg, Ljungbyhed; Karl Ivar Wennerholm, Enskede; Johan Alvar Wärnegård, Jönköping.

Decca-systemet

har efter ingående prov på ett stort antal handelsfartyg under sex månader godkänts av det engelska transportministeriet för användning vid allmän sjönavigering med undantag för lotsning i vissa områden. Beslutet markerar ett definitivt framsteg i användningen av Decca-navigatören för sjöfart.

En gemyttlig flygarträff var det häromdagen i Jönköping då flygeleverna vid AB Smålandsflyg och ett par representanter för Intava samlats. I samband

med festen hölls prisutdelning i den tävling som Smålandsflyg nyligen hållit för eleverna (se vidare sid. 12). Segrare var disponent K.-G. Svedberg, Jönköping, som fick en pokal skänkt av Intava och Smålandsflyg. Andra pris tillföll skogsinspektör C. Stenér och tredje ingenjör F. Berntsson. Det flygsinnade Jönköping tycks inte ha tråkigt.



Fyra Saab-91 Safir levererades för en tid sedan till Etiopiska flygvapnet. Flygplanen skall i första hand användas för skolorning men också för viss patrull- och bevakningstjänst. Safirerna hiimtades i Sverige av fem etiopiska kadetter som flugits hit av en Avro Anson XIX ur det etiopiska flygvapnet. Med Avron, som f ö var det första etiopiska flygplan som kommit norr om Medelhavet, medföljde även chefen för det etiopiska flygvapnet greve Carl Gustav von Rosen. Besättningen på planet var också svensk och bestod av kapten Grönberger, radiotelegrafist Högberg och mekaniker Barklund, alla enrollerade i det etiopiska flygvapnet.

Flygvärdinncertifikat

har utfärdats för Brita Margareta Booge, Enskede; Anna-Lisa Flinck, Nockeby; Anna Hedevig Hoelfeldt-Lund, Stockholm och Eva Astrid Kornbeck, Stockholm.

Boeing-fabrikens första YC-97A Stratofreighter — en militär godstransportversion av Stratoerulser — ses här under sista fasen av monteringsarbetet. YC-97A är beställd i tre exemplar av USAAF och är i motsats till de sex tidigare byggda YC-97:orna utrustad med fyra Pratt & Whitney Wasp Major-motorer på vardera 3 250 hk. Den tidigare versionen är utrustad med Wright Cyclon 18-motorer på vardera 2 500 hk. Utöver dessa nio plan har USAAF beställt en YC-97B som kommer att bli identisk med den civila Boeing Stratoerulser. Dessutom har Boeing beställningar på 55 civila Stratoerulser för 75 miljoner dollar. Bland de sex stora flygbolag som står som beställare kommer som bekant även Scandinavian Airlines System med fyra flygplan. Den infällda bilden visar hur SAS Stratoerulser kommer att ta sig ut med det skandinaviska drakskeppet målat längs flygkroppen.





Vi var några stycken

som satt och pratade segelflyg; om cumulusmoln, termik, rutiga åkerlappar och glid-tal. En av de närvarande delade tydligen inte vår entusiasm. Han såg då och då på klockan, gäspade och suckade djupt.

— Gillar du inte segelflyg? frågade vi honom förebrående; att sväva på tysta vingar över ett underskönt landskap där ljus och skuggor leker tafatt allt eftersom molnen kommer och går.

— Ack jo, det låter nog så vackert, sade tvivlaren. En gång föll jag faktiskt själv för de där locktonerna och gick in i en segelflygklubb. Alla var så vänliga och intresserade av mig ända tills jag betalt avgiften!

Så småningom

efter att ha ringt och stött på ett tiotal gånger lyckades jag i alla fall få besked om att jag var välkommen ut till flygfältet då och då. Detta tilldrog sig under beredskapstiden och när jag äntligen hittat ut till fältet så vägrade man att släppa in mig eftersom klubbens sekreterare glömt att föra upp mig på den medlemslista som skickats över till flygfältsvakten.

Först dagen därpå

kom jag i kontakt med sekreteraren som skrattade älskvärt och sade: Jo jo, så kan det gå! Förresten ska jag tala om att flyg till 90 procent består av väntan!

Denna sista mening uttalade han med illa dold stolthet och snart kom jag underfund med att de flesta i klubben på något mystiskt sätt ansåg själva väntetiden som det allra finaste i utbildningen. Att stå och hänga i

väntan på att någon skulle cykla en och en halv mil för att hämta hangarnyckeln som någon annan glömt betraktades som både lärorikt, kamratskapsbefordrande och hälsosamt. Och ständigt kom standardrepliken: »Jo jo, flyg är minsann till 90 procent väntan», uttalad med skinande självbelåtenhet.

Och nog fick man vänta alltid.

Om inte någon glömt nyckeln så var det snickaren som placerat plank så att vi inte kunde dra fram glidplanet ur hangaren förrän efter timalt av hårt arbete. Karaktärsstärkande värre vill jag lova! Det här tilldrog sig på vintern. När man äntligen fått ut planet var det dags att börja pyssla med bogserbilen. Kylaren hade frusit ty man hade glömt att fylla rödsprit och batteriet var urladdat ty vagnen hade stått med parkeringsljuset tänd i tre dygn.

Vi slet och jobbade med bilen

och kölden bet som krokodilungar i våra tår. Då och då uttryckte sig någon ohöviskt och sade: Varför tusan kan inte klubben ha bildjäckeln i varmgarage? Men instruktören såg med avsmak på den frågande och sade: »Det vet du väl att flyg är till nittio procent väntan?» Efter att ha vistats fyra hela söndagar på flygfältet fick jag äntligen sitta i planet och balansera det mot vinden. Men när jag skulle börja med rutschövningarna befanns det att bogserwitschen försvunnit och så inställdes övningarna.

Från och med den dagen

tappade jag intresset för hela saken, fortsatte berättaren. Jag började tänka en smula och kom snart underfund med att den där meningen om nittio procent väntan var en utomordentlig försvarsadvokat för slöfocker och dumskallar. Tänk så bekvämt att organisera utbildningen på bästa sätt! Nåja, det där hände för ganska många år sedan och jag hoppas det är bättre nu. Men kom ihåg gubbar, att om ni träffar någon kille som snackar om att »Flyg består till nittio procent av väntan» eller »Olyckor måste alltid inträffa» eller liknande patentfraser, då ska ni dra öronen åt er. Ty det går omkring en hel del folk här på jorden som till flygets ära av sagt sig bruket av sitt sunda förnuft och i stället hankar sig fram genom att citera dammiga slagord.

— Nå, varför sa du inte till folket

i den där klubben vad du tyckte om saken och föreslog dom att organisera det hela på annat sätt? frågade vi.

— Det kan ni vara säkra på att jag gjorde! Enda resultatet blev att jag betraktades som dålig kamrat och som en segelflygets fiende. Och detta bara för att jag ville ha litet rotation på det hela! Ser ni gubbar, det finns inga som kan vara så stockkonservativa som vissa flygare, inte ens gamla änkenåder i Oscars församling kan tävla med somliga av dem. De tror att de tjänar flyget genom sin inställning men i själva verket är det tvärtom. Flyget vinner ingenting på att ha representanter som går och öser ur sig visdomar från Bleriets och Ane den Gambles tid: »Flyg består till 90 procent av väntan» och »Olyckor måste alltid inträffa». Kors vilket enfaldigt nonsens! slutade berättaren upprörd och satte en dadel i halsen. *Red Top.*

Nytt från New York

— Från FLYG:s New York-korrespondent CIRRUS —

AMERIKA är flygets förlovade land. Vad sägs om fjolårets rekordsiffror: 13 819 000 personer flög i Amerika med de olika flygbolagen, nästan dubbelt så många som under 1945... för första gången passerades miljontalet för passagerare med amerikanska plan till och från utlandet... siffran var 1 040 000 mot 429 792 under föregående år... sammanlagda antalet passagerarmiles — en engelsk mil är 1 609 meter — omkring 7 258 000 000... en liten nätt ökning på sex miljarder passagerarmiles jämfört med 1940... flyglinjerna rapporterar en ökning på 57 procent i frakt och ex-



I föregående nummer av FLYG presenterades ett nytt lätt transportplan för fem personer — Douglas Cloudster. Här visas ännu en bild av planet med stjärtpropellerarrangemanget väl synligt. Propellerna som 6 är autonamtiskt omställbara och av Hamiltons Standard-typ drivs av två 200 hk motorer placerade i flygkroppens bakre del. Marschfarten anges till en 305 km/t.



Betty Hughes, en kvämlig San Diego-flygare, håller i den högra delen till en ny effektiv ljuddämpare för sportplan. Ljuddämparen har konstruerats och byggts av Ryan Aeronautical Corp och lär reducera avgasljudet med inte mindre än 90 procent samtidigt som den lämnar behövlig värme till förgasaren.



CIRKA 30.000 FLYGARE

har räddat sig med

IRVIN

FALLSKÄRMEN

varav 64 stycken i Sverige

tillverkas numera av nylon

IRVIN FALLSKÄRMSAKTIEBOLAG

Kontor: Strandvägen 5 A, Sthlm

Tel. 62 47 00

pressgods... eller mera än 37 000 000 tonmiles... enda minskningen förekom i postförsändelser... siffran där var 32 000 000 tonmiles, en minskning på 50 procent beroende på bristen på militärpost i första hand... minskningen skulle varit än större om inte flygpostportot minskats under sista kvartalet till fem cents från att ha varit åtta...

NEW YORK CITY har satt i gång med ett experiment som tycks bli mycket lyckat. I början av januari startades en flygpostservice med helikopters för att snabbare kunna transportera posten kring världsstaden... tio helikopters användes vid försöket, fyra från Bell Aircraft, två från Sikorsky, två från Greyhound Bus Co, två från Helicopter Air Transport... man körde tre cirkelturer och två skyttelturer, tillsammans omfattande ett område på 80 kilometers radie från New York City till 39 olika postkontor i förstäderna... i vissa fall uppstod en tidsvinst på 12 timmar...

AB LJUNGSTRÖMS ÅNGTURBINER i Stockholm har fått ett fint kontrakt i Amerika. När bolagets verkställande direktör, civilingenjör Manne T. Lindhagen, nyligen besökte landet ordnades ett avtal mellan den svenska firman och Wright Aeronautical Corporation... amerikanerna är intresserade av vissa av Ljungströms Ångturbiners patent på gasturbiner...

AMERICAN OVERSEAS AIRLINES kunde den 1 februari se tillbaka på ett års flygtrafik på de skandinaviska länderna. Harold R. Harris, vicepresident och general manager i AOA, har offentliggjort fjolårs-siffrorna och tycks vara nöjd med bolagets insatser: AOA transporterade åtta gånger mer passagerare och tolv gånger mer frakt än 1945... ökningen av AOA:s flygrutter i engelska mil utgjorde cirka 65 procent... sammanlagda antalet beförda passagerare var 34 137, vilket bolagets statistiker lyckats räkna ut att det representerar en procenthöjning på 682 procent jämfört med 1945...

MERA SIFFROR från den amerikanska flygfronten under fjolåret. Antalet trafikflygplan i tjänst var 816 den 15 december... 655 gick på linjer inom Amerika och de resterande 161 till platser utanför USA:s gränser... siffrorna ett år tillbaka var 495, respektive 397 och 98... passagerarkapaciteten 1945 hoppade upp från 10 889 till 25 441 under 1946 eller en ökning på omkring 125 procent...

SMATT, GOTT och kort: Boeing har beslutat göra första provflygningen med den 80-sitsiga Stratocruisern i början av denna vår... bolaget har order för 75 miljoner dollars på detta plan, av vilken typ även Scandinavian Airlines System beställt fyra och som skandinaverna hoppas få någon gång i höst... radarkontrollerat landningssystem håller på att installeras i Washington, Chicago och på La Guardia bland annat... SAS har erbjudits använda detta system på Gander, Newfoundland... AOA tänker installera radar i de åtta Stratocruiserns bolaget beställt... svenskamerikanska piloten-tandläkaren A. J. Hanson i Minnesota tar ibland en flygtripp till patienterna ute på landsbygden ifall värken rapporteras outhärdlig... en arméofficer i Rio de Janeiro tycker så mycket om amerikansk mjölk att han får fyra liter mjölk två gånger per vecka med flyg från Miami...



REAKTIONSDRIVEN JAKTFLYGBÅT

Tillverkarna av de under krigets första del använda flygbåtarna Saro London och Lerwick har nyligen förklarat att de vid sidan av sin nya jätteflygbåt Saro SR/45 bygger prototypen till en reaktionsdriven jaktflygbåt, till synes revolutionerande i sitt slag. SR/A1, som bortsett från det markanta flygbåtutscendet mest påminner om det första amerikanska reaktionsjaktplanet Bell YP-59 Airacomet, blir ensitsigt och kommer att utrustas med två axialaggregat av den engelska typen Metropolitan-Vickers F2/4. Aggregaten är placerade i flygkroppen och utblåsningsmunstyckena ligger i

vingroten på båda sidor om flygkroppen. Luftintaget är placerat centralt i nosen. Piloten sitter i en övertryckskabin, med den numera vedertagna »bibbel»-typen och har till sitt förfogande också en explosivt laddad katapult-sits (liksom på Saab J21). De båda stödfloatorna är uppfyllbara i vingen. Beväpningen omfattar fyra 20 mm akan, som är placerade i nosen. Följande data har offentliggjorts: spännvidd 14,02 m, längd 15,24 m, höjd 5,18 m, vingyta 38,55 m² och sidoförhållandet 1:5. Maxfarten har inte officiellt omtalats men den lär ligga vid ca 800 km/t.



SE-AUP är en Saab Safir

tillhörig den kände göteborgske sportflygaren direktör Gösta Fraenckel, tidigare erfaren Moth- och Monosparflygare, numera pensionerad Safir-ägare. Direktör Fraenckel är mycket belåten med sin Safir som han säger har den utmärkta egenskapen att »den hittar så förb—t bra över allt. Man behö-



ver bara sätta sig i den med rött läder inredda Safiren, starta, ställa in den på nägorlunda rätt kurs och vänta tills man är framme. Väntan brukar inte bli så värst lång, eftersom Safiren ledigt marschar ekonomiskt på 205 km/t vid endast 2 100 v/min. Har man mycket bråttom tar motorn ingen skada om man ökar varvet till 2 300 v/min, varvid farten stiger till 225 km/t.»

Nya luftvärdighetsbevis

har utfärdats för följande plan av typ Piper Cub: SE-ATO, Elis Boja, Njurunda; SE-ATU, AB Speedoil, Malmö; SE-AUF, Västerdalarnas Flygklubb, Dala-Järna; SE-AUI, AB Ahrenbergsflyg, Stockholm; SE-AUK, Ingemar Ahrel, Sällinge; SE-AUL, Nils S. A. Svensson, Örebro; SE-AUS, Gustaf Bertil Kilgren, Nockeby; SE-AUY, Borlänge-Domnarvets FK; SE-AUZ, AB Ahrenbergsflyg, Stockholm; SE-AWD, Sten Pohlstrand, Kurt Bjärestig, Örebro; SE-AWE, AB Ahrenbergsflyg, Stockholm; SE-AWL, Nordmalings FK, Nordmaling; Typ Fairchild Forwarder; SE-AWR, AB Smålandsflyg, Jönköping. Typ Arado Ar 196; AB Ahrenbergsflyg, Stockholm. Typ Noorduyn Norseman: SE-AYG, AB Aros-Flyg, Västerås.

SE-AZZ är beteckningen på det andra flygplanet av typ Cessna 140 som den amerikanska firmans Sverige-representant Gösta Forsslund Aviation lyckats placera här i landet. SE-AZZ har försålts till Petrol Oil Company som använder planet för affärsändamål m m. Den andra nya Cessnan SE-AYX ägs numera av AB Smålandsflyg i Jönköping som använder planet för skolning, uthyrning osv. En stor fördel med Cessna 140 är att rökning är tillåten i flygplanet även i Sverige. Inom kort skall AZZ ut på en tripp till England. Firmaflyget har kommit till Sverige...





SENSATIONSFLYGNING RÄDDAR EN ARMÉ

Av Stanley Clark

General Wladislaw Sikorski, överbefälhavare för den polska armén, satte sig bekvämt tillrätta i den engelska Short-Empire-flygbåten Cathay och pratade obekymrat med den engelska förbindelseofficern, medan det väldiga planet lyfte från Poole Harbours solbelysta vatten i Dorset, England. Inom några ögonblick svängde planet och satte kurs mot Biscarosse i västra Frankrike.

Vid spakarna satt kapten D. G. T. Bennett, numera vice flygmarskalk. Det var i juni 1940, och hela Frankrike höll på att ramla sönder under tyskarnas stormanlopp.

Det var en händelselös färd söderut. Bennett lät det väldiga planet gå ned utanför Biscarosse, och Sikorski kom ut ur Cathays hytt och gick ner i jollen.

— Det är mycket riskabelt att stanna mer än ett par timmar, varnade Bennett general Sikorski.

Generalen skrattade och tittade sig omkring ett ögonblick.

— Men jag har mycket att göra kapten, förklarade han, och jag kan inte återvända förrän jag varit i förbindelse med alla mina officerare i den polska armén som alljämt kämpar till lands. Det är omöjligt för mig att starta tidigare än i morgon bittida. — Allright, general, sade Bennett, jag väntar er klockan 5 i morgon.

Sikorski och hans förbindelseofficer roddes till stranden av en besättningsman på Cathay. När jollen återvände lät Bennett lägga den längs flygbåten och satte sig där efter ner för att invänta följande morgon.

En timme senare började bombardemanget från luften. Ett ständigt brummande åtföljt av explosioner längs hela stranden. Bennett var inte säker på om anfaller var riktat mot Cathay eller inte, men bomberna föll otrevligt nära flygbåten... Han gick ned i förarhytten och startade motorerna. Med låg fart förde han Cathay längs kusten åtminstone en svensk mil tills han fann en liten sandig udde som var tätt skogbevuxen.

Här satte Bennett försiktigt Cathay på grund, sedan han i sista ögonblicket häftigt svängt planets nos så att den var riktad mot öppna havet. Därefter satte han sig åter ner för att vänta.

Någon timme senare erinrade sig Bennett plötsligt att de led brist på livsmedel eftersom han inte räknat med att behöva stanna så länge i Biscarosse. Han skickade därför i land några män för att ta sig fram till närmaste by och proviantera.

Männen klättrade upp på den sandiga sidan av udden och försvann i den täta vegetationen. Snart hördes inte längre ljudet av deras fotsteg.

Männen hade gått omkring tjugo minuter i riktning mot byn, när den skarpa smällen från ett gevär plötsligt hördes, och en kula vislade förbi dem och borrade sig in i ett av träden. De engelska flygarna kastade sig ner på marken och låg absolut stilla. Nästan omedelbart efteråt hördes flera skott och kulorna rörde upp barren nedanför träden. Lyckligtvis skadades ingen av männen. Och sedan följde en oförklarlig tystnad. Ingen skottlossning störde längre stillheten. Under många minuter vågade männen inte röra sig utan låg kvar på marken febrilt funderande på sitt nästa drag. Slutligen beslöt de sig för att fortsätta trots att de var obehäpnade.

Något senare kom de ut ur skogen och stod på en bred vit väg. Nästan mitt emot dem var ett stort hus varifrån telefonrödar gick ut. Männen nalkades försiktigt dörren — oviss om vad de skulle finna. Men på deras knackning öppnades dörren av en äldre kvinna, vars tal tydligt förrådade att hon var fransyska. Hon visade ingen som helst förvåning, när de bad om tillstånd att få telefona till byn.

— Gärna, sade hon. Men jag är rädd för att ni kommer att finna att tyskarna redan kommit dit. Hela dagen har de letat genom skogarna, men alltså känner de sig inte säkra.

På ett ögonblick kom männen emellertid i förbindelse med byn. En fransk flicka i växeln svarade att »Ni måste ögonblickligen försvinna», så snart hon hört att det var fråga om engelsmän. »Tyskarna är här. De passerade genom byn för en halv timme sedan — två stridsvagnar och några motorcyklister.»

Tandläkare har molnlaboratorium

I nästa nummer av FLYG presenterar flygentusiasten och tandläkaren W. Källberg en del märkliga iakttagelser av Moazagotmolnen kring Vättern. Han torde vara landets ende tandläkare med ett eget molnlaboratorium på hustaket, och hans intressanta rön bör inga segelflygare gå miste om.

Flygarna gick tillbaka genom skogarna till Cathay och gav Bennett det besked de själva fått. Därefter lyssnade de under några timmar till det växande oväsendet när tyska stridsvagnar passerade längs den vita vägen bortom skogarna och vidare till byn. Men inte någon stridsvagn kom ner till vattenbrynet.

När mörkret fallit startade Bennett motorerna och körde långsamt tillbaka Cathay till Biscarosse och dess ursprungliga förtöjningsplats. Nattens timmar syntes oändliga för alla ombord.

Strax innan gryningen kom Sikorski ner till vattenbrynet och signalerade till Cathay. Han förde med sig general Sosnowski, flera andra officerare ur den polska generalstaben samt sin dotter. Bennett skickade över jollen för att hämta dem, och snart var alla i säkerhet ombord på planet.

Bennett ödade inte någon mera tid utan gav Cathay full gas, och snart dånade alla motorerna, medan planet rusade fram över hamnen och snabbt tog höjd. Cathay flög över en lång rad av tyska stridsvagnar på endast några meters avstånd.

Snabbt steg Cathay och satte kurs mot havet. Vid fönstret stod de polska officerarna med gevär och revolverar. De var de enda männen ombord som var beväpnade.

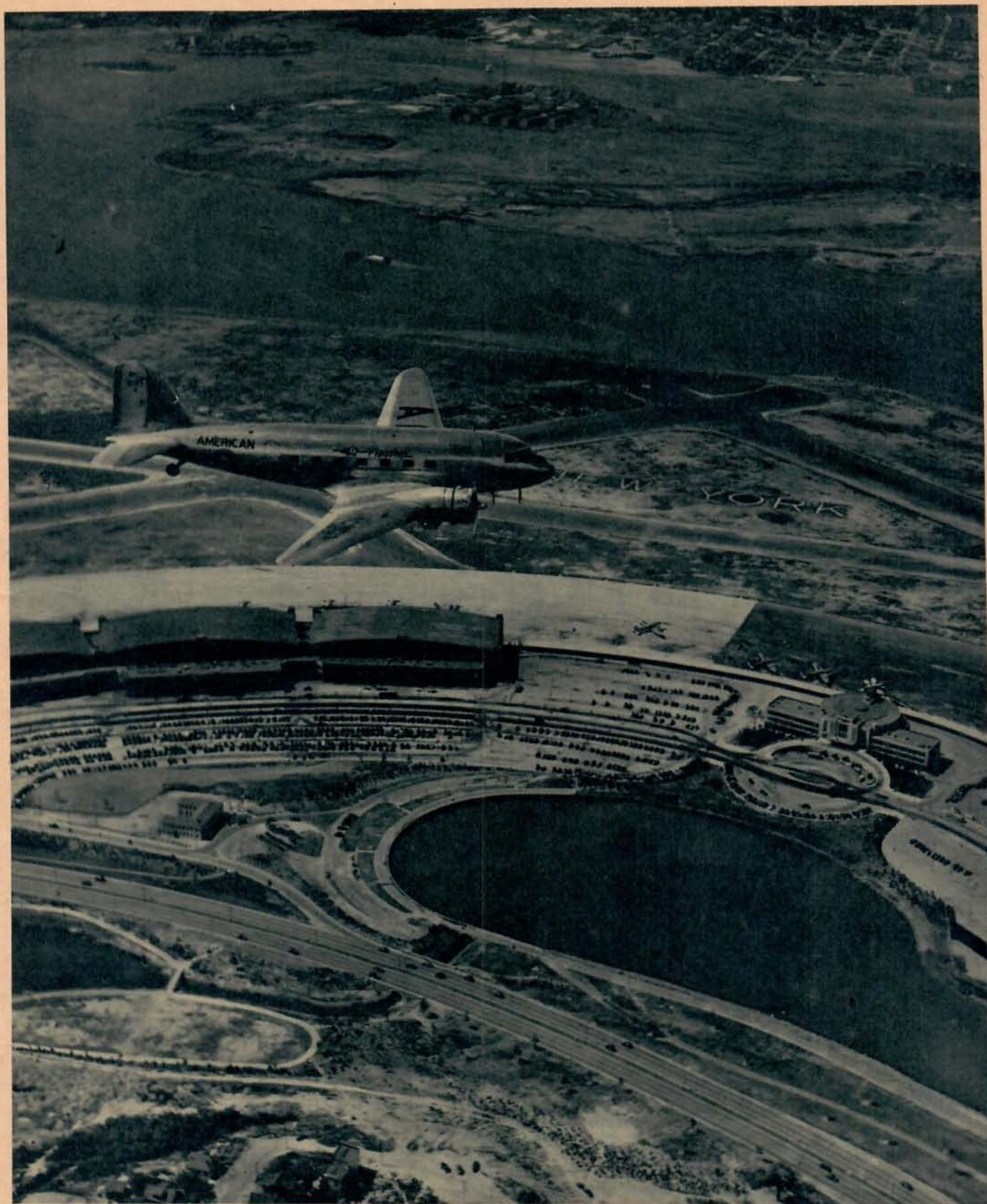
Några minuter senare dök tre tyska jaktplan ut ur molnen. Bennet svängde runt Cathay som om han ämnade gå i anfallsställning och jaktplanen vände om och försvann. Utan tvivel hade de tagit fel på Cathay och en av de farliga Sunderland-flygbåtarna ur RAF.

Bennet flög vidare medan han lirkade varje uns av hastighet ur den väldiga maskinen, men plötsligt uppenbarade sig en hel division tyska jaktplan öster om Cathay. Trots alla ansträngningar lyckades Bennett inte skaka dem av sig. Och han ansåg att endast ett underverk kunde rädda honom från anfall.

Men i samma ögonblick man väntade att de första smattrande kulorna skulle tränga in i Cathay såg Bennett alldeles framför sig väldiga böljande moln av svart rök som steg upp från oljeförråd som stuckits i brand av de retirerande fransmännen. Snabbt vände Bennett planets nos nedåt i en våldsam störtdykning och i nästa ögonblick var planet uppslukat av mörkret.

Röken hindrade all sikt och strömmade svart och tung och kväljande in i flygbåtens hytt, men Bennett flög sammanbitet vidare följande rökens kurs, tills han slutligen åter tvingades ut i solskenet. Men då syntes inga jaktplan till.

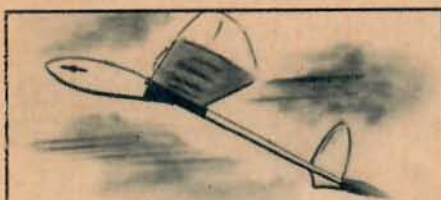
Några timmar senare landade han med Cathay vid Poole Harbour och hans passagerare gick i land. Men den obehäpnade flygbåten och dess besättning hade bidragit till att rädda kärnan i en armé som sedermera skulle spela en viktig roll vid besegrandet av tyskarna.



Världens flygfält I:

LA GUARDIA

(New York)



Oh boy vilken kärra!

"Billy Boy" heter den, har en spännvidd på 115 cm och är konstruerad av Sven Salenius. Modellen utmärker sig genom en synnerligen enkel konstruktion och utomordentliga flyg- och startegenskaper.

Vi tillhandahåller kompletta byggsatser till ett pris av 4:50 samt lösa ritningar till ett pris av 1:50.

Vid inköp av övrigt modellflygmateriale hänvisar vi till vår nyutkomna katalog, som innehåller massor av fina modellflygtips. I den finner Ni allt material för Er hobby — och till billigaste priser. Katalogen sändes mot 30 öre i frimärken.

**NORRLANDS
MODELLFLYGINDUSTRI
UMEÅ**

Härmed rekquirerar jag att sändas mot postförskott + porto st. byggsats/ritning till »Billy Boy» samt st. katalog mot bifogade frimärken.

Namn:

Bostad:

Postadress: Flyg 4/47
(Skriv tydligt med blyerts.)



EN LÄMPLIG SPARFORM
FÖR FLYGETS MÄN
är sparkasseräkning i

**UPLANDS
ENSKILDA BANK**

Grundad 1865

FULLSTÄNDIG BANKRÖRELSE



BLACKBURN B.37 FIREBRAND

Firebrand konstruerades ursprungligen som ensitsigt jaktplan avsett för hangarfartygsbaser. Den vid konstruktionen använda Air Ministry-specifikation N.11/40 innebar också att planet skulle utrustas med den 24-cylindriga vätskekylda H-motorn Napier Sabre III. Det första oövernade exemplaret flög för första gången den 27 februari 1942 och det första militärt utrustade planet Firebrand F.Mk.I fem månader senare. Vid denna tidpunkt hade just Sabremotorn kommit i serieproduktionen och eftersom Hawker Typhoon hade hunnit längre i utvecklingen än Firebrand gavs Typhoon prioritet på de då tillgängliga motorerna. Då det därför blev nödvändigt att söka rätt på en annan motor lämpad för Firebrand, föll valet på Bristol Centaurus. Samtidigt fick man emellertid upp ögonen för typens stora lämplighet som »strike aircraft», d v s ett plan som kan medföra en offensiv last av torpeder, bomber eller raketor till målet, för att efter fällningen av denna last uppträda som offensivt jaktplan.

Firebrand är alltigenom en helmetallkonstruktion med bakåt fällbara vingar. Under flygkroppen kan apteras en 840 kg torped eller alternativt under vardera vingen en 450 kg bomb. Dessutom kan raketprojektiler medföras. Beväpningen består av fyra 20 mm akan.

DATA och PRESTANDA:

Spännvidd: 15,62 m
Längd: 12,0 m
Höjd: 4,98 m
Vingyta: 35,44 m
Tomvikt: 5 150 kg
Normal startvikt: 7 106 kg
Max startvikt (med max bränslelast): 7 361 kg
Vingbelastning: 203,6 kg/m²
Effektbelastning: 2,88 kg/hk
Toppfart (på 3 950 m höjd, vid normal flygvikt, utan torped): 563 km/t
Toppfart (vid normal flygvikt, med torped): 550 km/t
Toppfart (vid havsytan): 515 km/t
Max ekonomisk marschfart på 3 050 m höjd 465 km/t
Marschfart vid 75 procents effektuttag på 3 050 m höjd: 412 km/t
Vikningshastighet (med nedfällda klaffar): 121 km/t
Stighastighet vid havsytan (med torped): 670 m/min
Stighastighet vid havsytan (utan torped): 792 m/min
Flygsträcka (med normal bränslelast, med torped och 465 km/t): 1 190 km
Max flygsträcka (med torped och extratankar): 2 000 km

MEDALJER, PLAKETTER

FÖRENINGSMÄRKEN

KLUBBMÄSTERSKAPSTECKEN

Skisser och kostnadsförslag fritt på begäran.



SPORRONG & CO.

KUNGSGATAN 17, STOCKHOLM. TEL. NAMNANROP "SPORRONG & CO."

HSB BYGGER FÖR ER 1-, 2-, 3- o. 4-rumslägenheter

I samhällets och den enskilda medborgarens intresse arbetar HSB för goda bostäder till lägsta möjliga kostnader. Även Ni kan bli medlem i HSB. Genom att ordna medlemskap får Ni förtursrätt vid val av lägenhet. Försäkra Eder i tid om en HSB-lägenhet!

Tel. Växel

374 40

Spara genom att bo i

HYRESGÄSTERNAS SPARKASSE- OCH BYGGNADSFÖRENING I VÄSTERÅS

CESSNA LEDER * CESSNA LEDER * CESSNA LEDER * CESSNA LEDER * CESSNA LEDER

DET LEDANDE HELMETALLFLYGPLANET I AMERIKA GÖR NU
SITT SEGERTÅG GENOM SVERIGE

Cessna - 140

The Pilot's Airplane

**FLYGPLANET SOM ALLA TALAR OM
OCH VAR OCH EN VILL ÄGA**

★

CESSNA har komplett blindflygningsutrustning, el. landningsstrålkastare, infällbar i vingen, självstart, täckt sittrum, cabinvärme. Rökning tillåten i planet.

★

CESSNA 140 har av Kungl. Luftfartsstyrelsen blivit godkänd för skolning för certifikat upp till 150 hk. *

Ni måste se och provflyga Cessna, det idealiska flygplanet för Er. Skriv eller ring till försäljningsrepresentanten för GÖSTA FORSLUND AVIATION, GÄVLE

EINAR NORDIN

Furusundsgatan 8 Stockholm Tel. 61 84 64

Stockholms Flygklubb, en av landets största och äldsta flygskolor, har köpt två Cessna 140, A.-B. Smålandsflyg, Jönköping, likaledes två Cessna 140 samt Petroil Oil Company, Stockholm, en Cessna 140

Cessna 140 är det idealiska planet för flygskolor, sportflygare och affärsmän



CESSNA LEDER * CESSNA LEDER * CESSNA LEDER * CESSNA LEDER * CESSNA LEDER

PRESTATION

● "Ett stort flygplan, som väckte sensation var Avro Lancastrian jätteplan med två av de stora Rolls-Royce Nene reaktionsmotorerna förutom två vanliga Merlin. Och vilken motor har inte Merlin visat sig vara — den bästa av sin typ på 1938 års utställning och alltjämt den bästa 1946."

*Charles Gardner
på Luftfartsutställningen i Paris.*



ROLLS-ROYCE
Aero
E N G I N E S

ROLLS-ROYCE LTD • DERBY • ENGLAND
Repr.: Salén & Wicander, Aktiebolag, Postfack Stockholm 1

UPP I LUFTEN MED...

Forts. fr. sid. 12.

snaraste tar sig en funderare över vad som egentligen menas med tävlingsflygning och ger oss en definition härpå.

— Några nyheter?

— AB Smålandsflyg har satt sig i förbindelse med styrelsen för årets Riksmässa som kommer att hållas i Jönköping i maj. Vi har fått ett halvt löfte att samtidigt få anordna en speciell Flygmässa, den första i sitt slag i landet.

Men för att återvända till teoriundervisningen, vore det mycket lämpligt om ett korrespondensinstitut gav ut en kurs i den teori, som behövs fram till certifikatet. Men den skall skrivas så att man inte behöver vara ingenjör för att förstå innehållet. Vore det för resten ingenting för KSAK att ta upp?

Sen är det en annan sak. Tyvärr måste man säga att den stora allmänheten fortfarande är ganska skeptiskt inställd till flygning. Men kan den bli annat? Tänk bara på vårt nuvarande system med läkarundersökningarna! Vi har en flygintresserad yngling. Vad gör vi med honom? Jo, först ger vi honom en massa formulär som han skall fylla i. Så det börjar redan från första stund att verka invecklat. Sen skall han gå igenom en dyrbar läkarundersökning, där på en andra och så en tredje. Där skrämmer vi iväg en massa folk. Nej, låt oss i det fallet ta efter amerikanerna. Först tar vi upp våra elever i luften. När vi kommer ner, ger vi dem en flygdagbok men absolut inga formulär. När de har fått några flygtimmar och blivit så flygintresserade att ingenting kan avskräcka dem, så skickar vi dem till läkaren men inte förr.

Läkarundersökningarna borde kunna förenklas mycket. Det märks, att det är människor på marken, som satt ihop dem. Nu äntligen har ju militärmeteorologerna kommit upp i sitt element och fått börja flyga. Det var på tiden. Hoppas nu bara de civila meteorologerna kommer att följa exemplet. Så kanske vi snart kan prata med dem på ett för vanligt folk begripligt språk om prognoser etc. På samma sätt är det med läkarna. Någon ändring i undersökningarna lär det nog inte bli, förrän vi får en mängd läkare flygutbildade. Därför upp i luften med flygläkarna!

— Är det någon särskild del av undersökningarna som är onödig?

— Ja, många. Men tag det där provet, där man skall hålla andan. Först håller man andan tills man är blå i ansiktet. Man har ju inte en aning om hur länge man måste hålla ut för att inte bli underkänd. När man sen inte orkar längre utan måste andas, så får man göra några mystiska knäböjningar. Sen börjar pinan på nytt. När man därefter halvdöd tvingas gapa efter luft, så frågar doktorn vanligtvis mycket allvarligt: »Varför började Ni andas?» Får jag fråga Medicinalstyrelsen, om det där skall vara en s k intelligensfråga. För övrigt skall väl läkarundersökningen visa om vi är lämpade att föra ett flygplan i luften och inte om vi duger till undervattenssimmare. Jag vore därför mycket tacksam, om någon läkare kan upplysa mig om värdet och nödvändigheten av andningsprovet i sin nuvarande form. Min adress är AB Smålandsflyg, Jönköping.

Intervjuare: Karl-Erik Övgård.



Förmansutbildning för verkstadsmän

Verkstadsindustrin sanktionerar
HERMODS nya förmanskurs

I samarbete med ledande industrimän har Hermods organiserat en förmanskurs för anställda inom verkstadsindustrin. Kursplanen har granskats och sanktionerats av Sveriges Verkstadsförening — den svenska verkstadsindustrins topporganisation — och av Svensk Industriförening, ett av organen för landets mindre och medelstora industrier. Kursmaterialet och dess sammanställning har ingående dryftats av experter, varför den skicklige och intresserade yrkesmannen nu kan få en auktoriserad utbildning.

För en mycket låg avgift kan Ni i Ert hem på fritid och vid sidan av Ert dagliga arbete skaffa Er en kvalificerad teknisk utbildning. Kurserna har redan väckt stor uppmärksamhet inom den svenska industrin och samlat många deltagare.

Verkstadsteknik
förmanskurs
omfattar

1. Några grundläggande kurser, som kan uteslutas av den som redan behärskar dem.
2. Utbildning i fackämnena, såsom materiallära, svetsning, gjutning, lödning, smide, värmebehandling och mätmetoder, hiss- och transportanordningar m. m.
3. En grundlig orientering i arbetsstudier, industriell ekonomi, arbetarskydd och arbetspsykologi.

Utbildningen avslutas med examen, vilken föregås av en kort muntlig kurs med föreläsningar och laborationer.

Ni som arbetar inom verkstadsindustrin och äger förutsättningar för att bli verkmästare eller förmän — skriv i dag till Hermods! Ni får utförliga upplysningar om den nya kursen. Den individuella studieledningen och undervisningens höga standard borgar för resultat.

HERMODS

Slottsg. 48 A, Malmö

Sänd mig kostnadsfritt prospect över den kurs, under vilken jag dragit ett streck, samt Korrespondens, Hermods månadstidning, under 6 månader.



Maskin- o. Verkstadsteknik:
Ingenjörskurs i maskin- o. verkstadsteknik

Verkstadsteknik förmanskurs med examen

Verkmästarekurs Kurser f. ritare och konstruktörer

Fortbildningskurser för in-

genjörer, arbetsledare och yrkesarbetare

Enskilda kurser i arbetarskydd

arbetspsykologi arbetsstudier

gjuteriteknik industriell organisation

maskinritning materiallära nomografi svetsning svetskygmaskiner



Flygtekniska kurser:
Kurser för flyg- mekaniker
Kurser i enskilda ämnen

Elektroteknik:
Ingenjörskurs i elektroteknik Elektriska installatörskurser för B- C-behörighet

Namn
Bostad
Postadress Flyg 13/2

Elverkm.-kurs
Elmontörskurser
Elmaskinistkurser

Elektr. mätteknik
Telefoni, manuell och automatisk

Radloteknik
Grundläggande kurser för elektrotekniker

Kemi o. kemisk teknologi:
Kemisk-teknisk ingenjörskurs

verkm.-kurs förmanskurs laborantkurs

Allm. kemisk teknologi
Kemisk-tekn. apparater

Förbränningslära
Vatten o. vattenrening

Kem. materiallära
Kvalitativ analytisk kemi

Kurs för teknisk apotekspersonal

Byggnadsteknik:
Ingenjörskurs i byggnadsteknik

Byggnästarekurser
Byggnadsverkmästarekurser

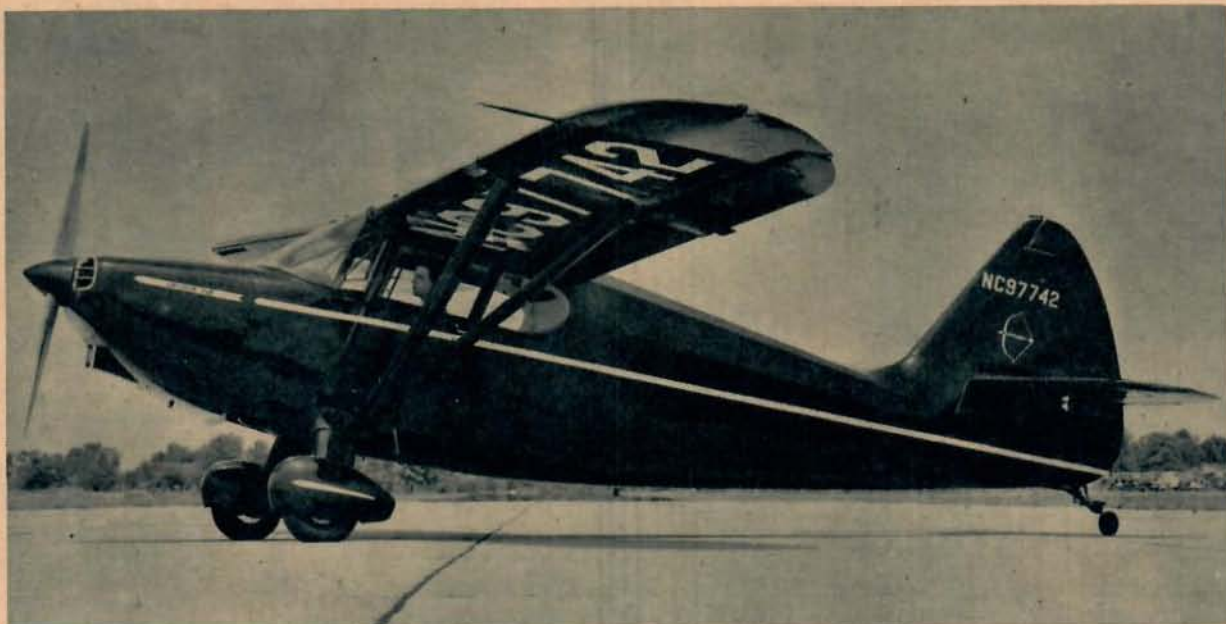
Kurser för ritare och konstruktörer

Lantmannabyggnader
Byggnads-materiallära

Beräkn. av armerad betong
Grafostatik

Hällfasthetslära
Geodesi

STINSON VOYAGER 150



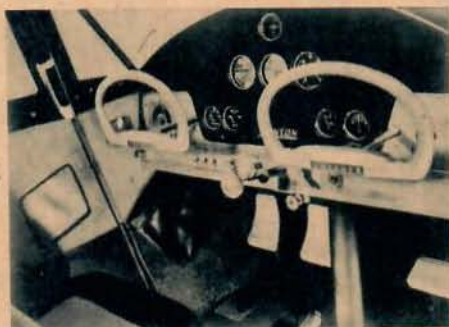
ger begreppet "privatflygning" ny karaktär

Sedan 21 år tillbaka har Stinson-märket varit exponent för flygsäkerhet, användbarhet och goda prestanda.

Stinson Voyager har redan bevisat sin överlägsenhet bland entusiastiska piloter och flygplanägare i hela världen.

Den nya Stinson Voyager 150 kommer att ge Stinson-namnet ökad berömmelse genom sina egenskaper i absolut särklass.

landningsställ med lång fjädring och hydrauliska stötdämpare ger mjuka och studs fria landningar. Radiohögtalare i ljudisolerad dragfri kabin gör hörtelefon onödig vid markförbindelse.



Årets nya Stinson är ett 4-sitsigt all-round flygplan med en nyttig last av 480 kg
 150 hkr 6-cyl. motor
 marschfart 200 km/tim
 Startsträcka med full last (1 010 kg flygvikt) 186 m
 stighastighet 195 m/min
 räckvidd över 800 km
 utrullningssträcka efter landning 87 m. Klaffar för snabbara starter och kortare landningssträckor inbyggda slots för stor manövrerbarhet vid låga hastigheter. Kraftigt

Stinson Voyager har väckt den största entusiasm såväl i Sverige som i övriga världen. Stinson Voyager representerar en helt ny standard och ger begreppet »privatflygning» ny karaktär.

Sveriges främsta militära och civila experter ha gett flygplanet översvallande lovord och vitsorda dess extremt »säkra» och harmoniska flygegenskaper samt dess användbarhet som skolflygplan.

Under år 1946 byggde Stinson-fabriken flera 4-sitsiga lätta flygplan än alla andra amerikanska flygplanfabriker tillsammans.

Vidare upplysningar erhålles genom generalagenten.

AB NORDISK AEROTJÄNST

NORRKÖPING

TEL. 300 60





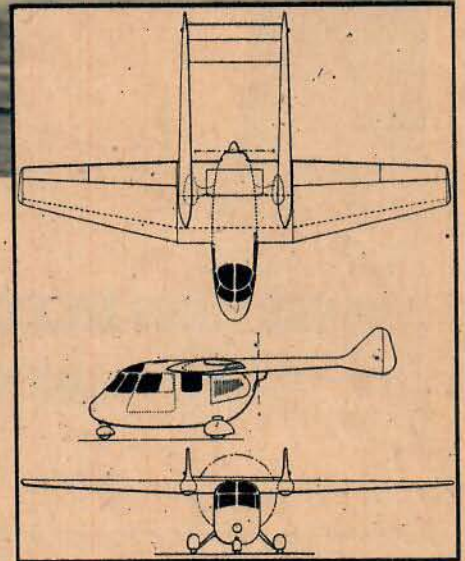
SUC 10 COURLIS

SUC 10 Courlis är ett nytt franskt 4-sitsigt reseflygplan i helmetallkonstruktion. Planet har en skjutande fast metallpropeller som drivs av en bakom kabinen monterad luftkyld 8-cylindrig inverterad V-motor av typ Mathis G 8 R med 200 hk starteffekt eller alternativt en 6-cylindrig inverterad radmotor av typ Renault 6 Q 10 med 240 hk starteffekt. Med den sistnämnda motorn blir de nedan angivna siffrorna för max- och marschhastighet 15 km/t högre.

Data och prestanda: spännvidd 11,50 m, längd 8,81 m, höjd 2,68 m, vingyta 19,10 m²,

tomvikt 895 kg, bränslemängd 165 kg (200 l), flygvikt 1400 kg, vingbelastning 76 kg/m², effektbelastning med Mathis G 8 R 7 kg/hk, d:o med Renault 6 Q 10 5,8 kg/hk, maxihastighet 260 km/t, marschhastighet 230 km/t, flygsträcka med 4 passagerare 1000 km, d:o med 3 passagerare 1400 km.

Courlis tillverkas av Société d'Etudes et de Constructions Aéro-Navales och fabriken planerar en serie om 1500 plan. Försäljningspriset i Frankrike blir 1 500 000 francs (ca 45 000 kr).



Clipp här!





DORNIER 335 A
"Pfiel" (1942)

Ensitsigt jaktflygplan

Tillverkare: Dornier-Werke G.m.b.H. Oberpfaffenhofen, Tyskland.

Do 335:s födelse kan dateras så långt tillbaka som år 1937, då dr Claude Dornier inlämnade patenskrift på ett liknande projekt. Detta kom emellertid inte till utförande förrän i slutet av 1942. Typen hann aldrig sättas in i strid och endast ett fåtal exemplar var byggda vid det tyska sammanbrottet.

Planet var byggt helt i metall och av motorerna (två Daimler-Benz DB 603 E på 1 800 hk vardera) skulle den bakre senare utbytas mot ett reaktionsaggregat.

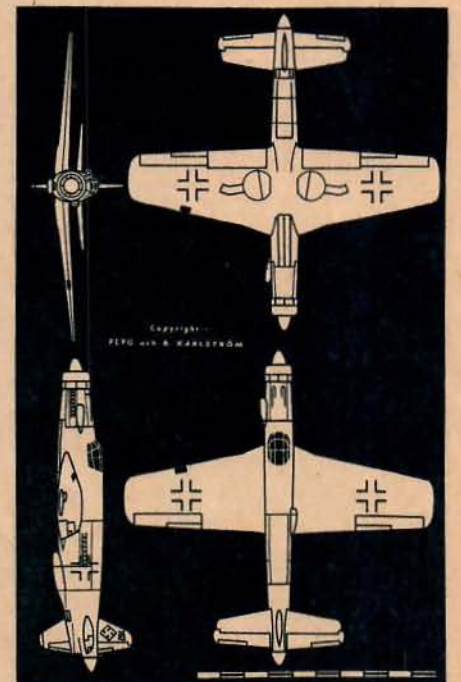
Do 335 byggdes i två huvudversioner enligt följande:

Do 335A-O och A-1: Ensitsigt dagjakt- och jaktbombplan. **Beväpning:** tre MK 103 akan (två i vingarna och en i propellernavet) och två ksp. **Bomblast:** 500 kg.

Do 335A-6: Tvärsitsigt nattjaktplan. Radio- och radaroperatörens sittplats strax bakom föraren något uppbyggd och med egen huv. **Beväpning:** två ksp på nosens översida och en akan i propellernavet.

Dessutom förekom en mängd projekterade utvecklingar, bl a en tvilling-Do 335, kallad Do 635. Systemet var i stort sett detsamma som på Heinkel He 111z och »Dubbel-Mustangen» (P-82).

- DATA (Do 335A-O och A 1):**
 Spännvidd: 13,8 m
 Längd: 13,87 m
 Vingyta: 38,5 kvm
 Flygvikt: 9 610 kg
 Maxhastighet: 736 km/t/6 400 m
 Topphöjd: 11 410 m
 Flygsträcka: 2 050 km
Beväpning: Se ovan.



JMW.

**Pumpar
Ångpannor
Ångturbiner
Vägmaskiner**

JÖNKÖPINGS MEKANISKA WERKSTADS AB
JÖNKÖPING



Lär Er flyga!

Är Ni en av dem, som inser flygets framtidvärde, både för nytta och nöje, lär Ni Er flyga... Förlägg Er flygutbildning till Jönköping. Nya flygplan, förstklassiga lärare under flygchefen, kapten T. Wages ledning. Flygplanstyper: KZ III, Cessna 140 och Piper Cub. Begär våra prospekt.

AB. SMÅLANDSFLYG JÖNKÖPING, Tel. 5800, 4100, 5850 (Hangaren)

Hallå
 Sportsmän
 motormän
 lantmän
 sjöfolk
 fiskare
 skogsfolk

Denna gedigna amerikanska flygoverall kan Ni nu skaffa direkt från importören till mycket förmånligt pris.

Kr. 98:-

passa på tillfället

Tillverkad av prima engelsk segelduk, fodrad med nylon och stoppad med finaste silkekappok. Kraftiga, helt delbara blixtlås gör på- och avtagningen bekväm. Ring eller skriv i dag!

OTROLIGT BILLIGT — ENDAST 98:— kr.



FRIHAMNS IMPORTEN
 STOCKHOLMS FRIHAMN
 TEL.: 62 12 25 — 62 80 44

Sänd mig omgående mot postförskott st.
 overall à 98:— kr. — Jag är cm. lång.
 Namn
 Adress Flyg 4/47

GRÄNNA BLIR, . .

Forts. fr. sid. 11.

man bara 1000 m höjd, så kan man gå över Holaveden i glidflykt och sen ligger hela Östgötaslätten med mycket goda landningsmöjligheter framför en. Eftersom vår sommarvind förhärskande kommer från sydväst är Grännas sträcksegelflygmöjligheter i denna riktningen bättre än Allebergs, där en stor del av Vätterns västra strand faller inom 50-km-gränsen.

Ner till Trelleborg

är det 30 mil och några kilometer. För guld-C-flygning norrut måste man korsa västra delen av Hjälmaren eller någon del av Mälaren och fortsätta förbi Gävle.

De yttre möjligheterna för att på ett framgångsrikt sätt kunna bedriva segelflygning på Grännafältet tycks vara mycket goda. Nu har vi ju — enligt chefinstruktörens utlåtande — landets största segelflygintresse just i norra Småland. Vi får därför hoppas att Grännafältet kommer det spirande segelflygintresset till godo. Vad en sådan plats kommer att betyda för klubbarna runt omkring har vi ännu svårt att överblicka. Men vi kanske får återkomma i den saken om några år. Och finns det någon plats i landet, där segelflygarna kommer att trivas, så blir det på Grännafältet!

Sjön Bunn ett nytt Mullsjö?

Att vi här har en av landets naturskönaste trakter är väl alla överens om som en gång färdats efter »Sveriges vackraste landsväg» på väg till eller från Gränna. Vackrare utsikt än från trakten av Gyllene Uttern får man söka efter. Gränna är och kommer, som vi får hoppas, också att förbli en liten idyll. Den lilla byn Röttle ligger nedanför slutningen som en vacker relik från en svunnen tid. Någon kilometer från det blivande flygfältet börjar Holavedens vackra skogar, där en gång John Bauer hämtade inspiration till sina tomtar och troll. Gyllene Uttern har ju alla möjligheter att tillfredsställa alla smakriktningar, då det gäller livets nödort och även överflöd. När det blåser sjövind är Vättern en underbar badsjö. Nere vid Röttles ångbåtsbrygga är det mycket enkelt att föra upp sviktar och hopptorn. Men blåser det landvind och temperaturen i Vättern sjunker, då har vi Bunn att bada i. Skall vi våga hoppas på ett småländskt Mullsjö uppe vid den lilla idylliska sjön? Vad säger Turistföreningen och Skidfrämjandet? Förutsättningar finns. Men det måste handlas och det måste handlas raskt. Sportstugorna håller på att inringa sjön. Strandrätten till vissa delar måste säkras, innan det blir för sent. Vi hoppas att Gränna Turistförening omedelbart ingriper.

Allt för länge

har vi inom sport- och segelflyget isolerat oss och varit oss själva nog. Men vi måste söka samarbete med andra organisationer och vi måste söka slå in på nya vägar. Här i Gränna visar sig en ny väg: Samarbete mellan modern turism samt sport- och segelflyg. Båda parterna kommer att ha gagn av ett samarbete. Till hur många platser i landet kan vi för närvarande skicka en utländsk sportflygare och samtidigt veta att han blir väl omhändertagen och att han får ut något av sitt besök? När Bromma stängs för sportflygaren, kan vi i alla fall inte skicka honom till Skå-Edeby, åtminstone inte som fältet nu ser ut. Men om något är kan vi med lugnt samvete skicka honom till Gränna. Kan vi bara ordna med fiskkort, så kommer den mest kränsne engelske sportflygare här att finna ett paradys, och det kommer vi enkellare svenska sport- och segelflygare också att göra.

Fabrikör Bolling har ställt sig i spetsen för Grännafältets utbyggnad. Han har tidigare drivit fram Grännas Vättermuseum, Andréumuseum och Hembygdsgård. Allra sist har han ordnat så att Vitöfynden kom från museivindarna i Stockholm till den plats där de hörde hemma, till Andrées egen födelsestad. Och han har gjort det på ett sätt, som inte kostat staden mycket pengar. Såväl museerna som hembygdsgården lämnar redan ett betydande netto. Ska vi våga hoppas på en liknande utveckling för flygfältet? Känner vi fabrikör Bolling rätt, så kommer det att gå den vägen. Men han behöver all den hjälp han kan få från olika håll i sin stövan att förena turism med sport- och segelflyg.

Vad Våldalen är för idrottsmännen, kan Gränna bli för sportflygarna!

den är all round
den är all right



Efter förra världskriget lancerade Junex trenchcoaten — ett erkänt bra plagg. Nu vilja vi göra allmänheten delaktig av våra nya rön, vilka jämte våra erfarenheter och vårt kunnande äro koncentrerade i Junex Front-Coat. Junex Front-Coat har fått sitt namn efter sin karakteristiska "front". Den nya knäppningen är effektiv och erbjuder en ogenomtränglig front mot regn och blåst men blir lätt, genom sitt specialgjorda slag, en öppen front för sol och vackert väder. Värdefulla detaljer i rocken äro bl. a.: Dubbla vattentäta mellanlägg över torax, vattentäta fickor, vattentätt sadelskydd och kraftiga slag med extra mellanlägg. Front-Coaten är dessutom försedd med skotskt rutigt yllevistrafoder, sidensadel och sidensadel. Ni kommer att trivas i detta alla väders plagg — Front-Coaten.

Junex

FRONT-COAT



Säljes hos auktoriserade Junex-återförsäljare över hela landet.

DEN HÅRDA KAMPEN...

Forts. fr. sid. 16.

Med ett enda mål i sikte skapades i USA ett transportflygets mäktiga triumvirat: Arméns »Air Transport Command» (ATC), flottans »Navy Air Transport Service» (NATS) samt som tredje part PAA och de svängklippta inhemska trafikflygbolagen. Mycket har redan skrivits i dessa spalter om deras verksamhet och bragder under krigsåren. Sådant som i normala tider skulle betecknats såsom dumdristiga akrobatkonster blev så småningom vardagsmat för dessa militära trafikflygare. Men bakom denna dynamiska och fascinerande utveckling på krigets experimentfält finner man något oändligt mycket större och viktigare än den ena eller andra rekordprestationen: de erfarenheter som det amerikanska trafikflygets män erhöil under dessa få års krigsförklädad, de otomordentligt stora offer som gjordes och det nästan omänskliga tempo, under vilket triumviratets krigsansträngningar utfördes, gav flygbolagens ledningar helt nya målsättningar och en fast grund för det framtida arbetet.

Den andra kampen

var en fredens kamp om världsherraväldet i luften, inte en kamp mellan fiender utan en kamp mellan vänner. Redan efter ett par krigsår började de enskilda flygbolagen få upp ögonen för den stora betydelse som den av kriget påtvingade, globala flygverksamheten skulle kunna få under fredliga förhållanden. Alldeles »gratis» hade de stora flygtekniska problemen erhållit en partiell lösning och personalen en mycket gedignare utbildning än i det mest intensiva och påkostade civila programmet, men den viktigaste frågan av alla — flygpolitiken, dvs frågan om det efter kriget åter skulle bli ett monopolistiskt statsorgan eller fri konkurrens för USA:s trafikflyg ute på världsflyglinjerna — stod ännu olöst. Den här gången kom kampsignalen när flyggeneralen Arnold kallade tillsammans USA-trafikflygets samtliga toppmän i Washington 1943 och kort förklarade att varken ATC eller NATS avsåg att hålla sig kvar inom trafikflyget efter kriget och att tidpunkten syntes ha kommit, då dessa herrar borde göra upp hur de tänkt sig utvecklingen i framtiden. Redan i denna mötesall kom en första brytning. På den ena sidan ställde sig Juan Trippe, PAA:s mäktige chef, den amerikanske pionjären och monopolisten på internationellt trafikflyg, kraftigt sekonderad av UAL:s chef, W. A. Patterson. Dessa två framhöll med skärpa att internationell flygtrafik mellan flera stora, konkurrerande bolag från samma nation inte kunde göras ekonomiskt bärande. De baserade detta på femton års tidigare erfarenheter och ingående ekonomiska undersökningar och trotsade vem det vara månde bland de närvarande att bevisa motsatsen. På den andra sidan slöt sig samtliga kvarvarande bolagsrepresentanter mangrant tillsammans. Med AAL:s C. R. Smith och TWA:s Jack Frye i spetsen klargjorde de med okuvlig beslutsamhet att de ämnade hålla sig kvar på det internationella fältet även i civil skednad och menade att medlet för världsflygets progressivitet i fråga om effektivitet och service vore fri och ärlig konkurrens.

På typiskt amerikanskt vis

var det ingen av parterna som kände några som helst hämmningar när det gällde att få opinionen på sin sida. Finansmän, militärer, jurister och framför allt höga politiker drogs med i allt större omfattning och kampen nådde sitt crescendo under 1944. En av kongressens senatorer kom med ett vittgående lagförslag, den s k All-American Flag-line Bill vilken avsåg att skapa ett gemensamt statsdirigerat bolagskonsortium för USA:s internationella flygtrafik (i princip liknande

SAMMANSTÄLLNING

över

de internationella USA-bolagens flyglinjer 1946

Flygbolagens namn	Linjenätets längd	Typ av flygplan på internationella linjer
Sendianavian Airlines System	29 000 km	Stratocruiser, DC-6, DC-4
Pan American World Airways	160 000 km	Republic Rainbow, Stratocruiser, Constellation, DC-4
Trans World Airline	32 000 km	Constellation, DC-4
American Overseas Airlines	20 000 km	Stratocruiser, Constellation, DC-4
Northwest Airlines	22 000 km	Stratocruiser, DC-4
Braniff Airways	12 000 km	DC-4

Anm.: Flygplantyperna med fet stil var i bruk 1946, övriga beställda.

vårt eget SAS). President Roosevelt tillsatte en särskild kommitté för att utreda frågan och lagförslaget gick ut på remiss till alla handa myndigheter och civila företag. Det blev långa debatter och förbittrad tidsningspolemik under höst- och vintermånaderna, men på det hela taget röntes förslaget kraftig opposition. Nädstöten kom när utredningskommitténs ordförande slutligen meddelade den nyblivne president Truman att kongressen trots allt inte alls tänkte lägga sig i trafikflygets utvecklingspolitik — att det fick herr presidenten klara ut på egen hand med hjälp av CAB!

Nu rådde det knappast längre något tvivel om att den förhärskande meningsriktningen — frikonkurrensanhängarnas — skulle gå segrande ur kampen. Efter en forcerad behandling och ytterst häftiga förhör hos CAB tillkännagav detta ämbetsverk sitt första beslut i de internationella målen i juli 1945 och Juan Trippe's välplanerade paradys var återkallelligen förlorat. I klar linje med hävdvunnen amerikansk frikonkurrensdoktrin tilldelade CAB flera av de nationella flygbolagen omfattande internationella och interkontinentala linjesträckningar (se karta). För att emellertid undvika att spela ut bolagens krafter i direkt konkurrens sinsemellan, verkställde CAB en slags regional indelning av Jordklotet och förutom på några högre frekventerade ruter tilldelades var och en ett relativt avgränsat bälte eller område att verka inom. Den kompromisslösning, som valts, utgör ett skolexempel på monopolistisk konkurrens, varigenom amerikanerna i sin internationella flygpolitik visserligen lämnat monopoltiden — statsorganet — men ändå inte släppt flygbolagen med fria tyglar för ohämmad och planlös framfart.

Tärningen var kastad

och nu gällde det att komma i gång kvickt. Strax efter det axelmakterna kollapsat här i Europa och atombomberna bringat Japan på knä började materiel och människor strömma tillbaka till sina respektive bolag. De nyblivna, globala flygbolagen piffade upp sina namn: American Export Airlines ändrades till American Overseas Airlines, Pan American Airways blev Pan American World Airways och kanske allra lyckligast lottad var TWA, som sminkade om sitt krångliga Transcontinental & Western Airlines till slående Trans World Airline. Personal sändes ut till främmande länder, våldsamma reklamkampanjer igångsattes över hela världen och allt pressades fram i ltempo. Drivfjädern var nu att vara »först» på världssarenan med reguljära internationella flygförbindelser. Överhuvudtaget tycks det vara mycket viktigt att vara »först» med allting i USA. Även om det emellanåt är rena rama självändamålet. Det sved alldeles djävultskt för TWA när PAA hann före med sin första reguljära Constellation-flygning över Atlanten. Bara några dagar innan TWA:s invigningsflygning skulle äga rum i februari 1946 skrapade PAA i hast ihop en planlast passagerare och tuta-de i väg till Europa med pukor och trumpet. De olika bolagen fick i alla fall snart

sina flygplan i luften och de har nu ungefär ett år bakom sig av efterkrigs erfarenheter på det internationella fältet. Det har varit ett år på gott och ont, men svårigheterna har säkert varit betydligt större än ens den mest pessimistiske siare vägat förutsä. Det har propagaterats till leda om flygäldern och det allena saliggörande transportmedlet som heter flyget, men blåögda advokater för lufttransport har ibland blundat för praktikkens ekonomiska krav och det normala omställnings- och inarbetningsmotstånd som alltid uppträder hos människorna, när någon världsrevolutionerande nyhet skall inarbetas.

Ett av de största problemen

I detta sammanhang griper intimit in i den allmänna världspolitiska utformningen av internationell handel och samfärdsel — frågan om luftens frihet. Storbritannien var kraftigt handklappat, då det efter kriget gällde att snabbt få fram en stor, civil trafikplansflotta och var högst bekymrat om hur det bäst kunde skydda sina många imperiellinjer från utländsk konkurrens. Engelsmännens förslag var att upprätta en internationell luftfartsstyrelse som skulle portionera ut flyglinjerna till de olika nationerna och övervaka deras flygverksamhet. USA å andra sidan flög ju redan över alla de blivande världsroterna med ATC- och NATS-flygplan och hade ett enda dominerande intresse: att erhålla obegränsade trafikprivilegier även i fredstid. Då någon generell enighet inte uppnåttis än i denna dag har amerikanerna själva frångått sitt tidigare allmogiltiga medgivande om de fem friheterna för lufttransport och arbetar nu i praktiken med reciproka överenskommelser med varje land separat.

Ett annat stort frågetecken

var hur mycket trafik som man kunde räkna med. Flera flygpotentater i USA ställde sig tvivlande inför möjligheterna för ekonomiskt bärande trafik med flera olika bolag som konkurrerar om marknaden — och hm-hm vet om de inte får rätt (nota bene: det envisa ryktet om TWA:s och PAA:s fusion). Bolagen har gjort djupsinniga utredningsarbeten av typ doktorsavhandling med detaljerade profetior och hypotetiska spekulationer om avladd respektive nyskapad framtida flygtrafik och de arbetade frenetiskt för att kunna övertyga sig själva och CAB om siffrornas tillförlitlighet. Högst varierande resultat framkom i dessa vetenskapliga gissningar, men verkligheten har infört betydligt flera obekanta i ekvationen än vad de optimistiskt retuscherade undersökningarna uppvisade. Det fanns i ex ingen som förutsåg sådana kalkylfördärvande faktorer som flygförbudet för Constellation och TWA:s stora pilotstrejk. Inte heller har de amerikanska flygbolagen statistiskt eller matematiskt kunnat uträna storleksordningen på diverse andra svårigheter, vilka nu har dykt upp. Sålunda har PAA gjort en strategisk motstöt om ett flertal inhemska europeiska flygbolagens verksamhet utvidgas drastiskt; ett flertal stora lyxångare med Queen Mary och Queen Elisabeth i spetsen har återinsatts i civil tjänst; efterfrågan på platser i östgående riktning är skrämmande mager samtidigt som de västgående planen fortfarande är fullbokade 2-4 månader i förväg; de relativt svåra och olyckligt uppreklamerade transatlantiska flygolyckorna har rubbat allmänhetens tillit, osv. Men — förfäras ej du lilla hop — svårigheterna är till för att övervinnas och USA-bolagen skall ha en honnör för det envisa och rakryggade sätt, varpå de oupphörligt arbetar vidare på trafikflygets framtidskridande.

Försäkrings-  Aktiebolaget

Birger Jarlsгатan 12
Stockholm

Securitas

Telefon: 67 00 20

Ett av de ledande bolagen inom svensk flygförsäkring



Vingarnas segrande lag. Fr v: Rune Andersson, Göran Thulin, Robert Löwen-Aberg, Lennart Segerfelt och Juha Jernvall.

VINGARNA VANN KLUBBMATCH MOT GAMEN

Efter över ett halvårs uppehåll med tävlingar var Vingarna söndagen den 19 januari i Norrköping och tävlade mot Gammen i klubbmatch. Trots ovana och otrimmade modeller blev det seger för det »vingiska» laget.

Lagen bestod av sex modeller vardera — två modeller i respektive S 1, S 2 och F. I Vingarnas lag deltog i S 2 Juha Jernvall och Rune Andersson »Bananen», i S 1 Robert Löwen-Aberg och Lennart Segerfelt, den senare också i F tillsammans med Göran Thulin.

För Gamens lag svarade Gunnar Kalén och Lars Björkroth i S 2, Karl-Erik Andersson och Göran Aberg i S 1 och Sven-Erik Lundin och Gunnar Kalén i F.

Gamen hade onekligen de största segerchanserna. Klubben tävlade på hemmaplan och har tränat hela hösten samt deltagit i åtskilliga tävlingar. Av Vingarnas lag var »Bananen» senast med på SM — övriga hade inte deltagit i en tävling sedan stockholmsmästerskapen i början av juli.

Det blåste onödigt hårt och detta drog ned resultaten rätt avsevärt, särskilt i S 1. En Skymaster, som tränade inflygning på den stora startbanan — fältet var Kungsängen, reservflygfält för Bromma — irriterade också tävlingsdeltagarna.

Gamen blev tråkigt nog handikappad redan från början, genom att Gunnar Kalén generalkvaddade sin F-modell, varför laget endast bestod av fem modeller.

I den minsta segelklassen blev tiderna genomgående urusla. Modellerna var alltför veka och tålde inte den hårda vinden. Löwen fick visserligen en utmärkt första start, så att modellen kom över ett nedvindsområde, som låg över fältet. Tiden blev dagens bästa enskilda tid, men på grund av den hårda blåsten blev det inte mer än omkring 4,40. Eftersom det var den enda modell Löwen hade blev genomsnittstiden inte lysande.

I S 2 var tiderna av mera klass. Gunnar Kalén vann över f. d. finska landslagssest Juha Jernvall och den svenska landslagsmannen »Bananen» Andersson. Kaléns tid var bra med tanke på att han kvaddade sin ordinarie tävlingsmodell i den andra starten. Annars svarade Jernvall för dagens jämnaste flygserie — rätt egendomligt eftersom hans modell var en typisk »termikvinglare»!

I F-klassen vann Sven-Erik Lundin rätt kraftigt före de båda stockholmarna, men resultatet kunde ha blivit ett annat om inte Thulin och »Seft» misslyckats med var sin start. Vingen på Thulins modell vräktes åt sidan i hans andra start av en kraftig vindstöt och »Sefts» modell fick motorstopp efter knappa fem sekunder vid den sista tävlingsflygningen.

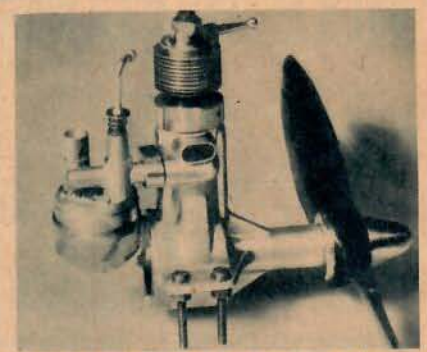
Lundin hade den vackraste F-modellen. Kroppen var helt i balsa, sammansatt av två urholkade delar. Men modellen flög inte övertygande — flög som en raket och skar oroväckande mycket i kurvorna, trots att den inte var av den höga baldakintyp, som Isacson fasar för.

Resultatet av denna klubbmatch mellan Gamen och Vingarna blev, att de senare vann med en sammanlagd lagtid på 11.11,5 min. Gamens tid var 9,26,1.

R. L.—A.

De individuella klassresultaten blev:

- S 1: 1) Robert Löwen-Aberg, Vingarna, 1.33,2
 2) Lennart Segerfelt, d:o, 1.28,2
 3) Karl-Erik Andersson, Gamen, 1.09,8
 4) Göran Aberg, d:o, 0.56,8
- S 2: 1) Gunnar Kalén, Gamen, 3.03,3
 2) Juha Jernvall, Vingarna, 2.48,6
 3) Rune Andersson, d:o, 2.45,1
 4) Lars Björkroth, Gamen, 2.01,6
- F: 1) Sven-Erik Lundin, Gamen, 2.07,9
 2) Göran Thulin, Vingarna, 1.21,7
 3) Lennart Segerfelt, d:o, 1.20,3
 4) Gunnar Kalén, Gamen, 0.07,3



PINOTTI-DIESEL

Nu finns åter en av världens förnämsta dieselmotorer i marknaden. Nästan outslidlig, 1½ cm³, väger 140 gr. Pris 160:—.

PINOTTI, Bondegatan 70 - Stockholm
 Telefon 43 92 84

DIESELMODELLER

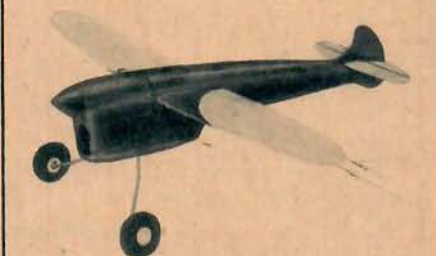
»L Ä R K A N»



Spännvidd 1140 mm. Längd 795 mm.
 Vingyta 19,2 dm². Vikt ca 450 gram
 med Västerås diesel.

Byggsatsen till denna välflygande modell innehåller färdiga spryglar och spant av balsa, balsalist, flak och klotsar, pianotråd, svarvade trähjul, ritning och SILKSPAN till klädseln. Modellen är mycket lättbyggd.

Pris pr byggsats endast Kr. 11: 85
 Enbart ritningen » 2: 50



»M E T E O R D»

Spännvidd 600 mm. Längd 605 mm.
 Denna snabba linakontrollmodell är mycket lättbyggd och lättflugen. Motorn kan monteras in upprätt om så önskas. Även mindre tändstiftsmotorer kan inmonteras. Byggsatsen innehåller list, flak och klotsar av balsa, pianotråd, svarvade trähjul, ritning med beskrivning etc.

Pris pr byggsats Kr. 8: 50
 Enbart ritningen med beskr. ... » 2: 50
 Västerås diesel motor » 62: —
 OK Super 60 bensinmotor kompl. med tändspole o. kondensator » 99: —
 SILKSPAN är USA:s bästa klädselmaterial och är mycket lätt att handskas med. Storlek 61,5x92 cm.
 Pris pr ark endast Kr. 0: 30

MODELLFLYGTJÄNST
 STORGATAN 9 LULEÅ

VILKA ÄR PLANEN?

När Ni kommit underfund om till vilka flygplan de avbildade landställan hör kan Ni skicka in lösningen till FLYG:s redaktion, Tegnérgatan 35, Stockholm, senast den 6 mars. Märk kuvertet »Bildpristävling 4». En tia och tre femmor i pris.



N:r 4 Ärg. 25
13-26 februari 1947

TIDSKRIFT FÖR FLYGVAPNET

Officiellt organ för

Kungl. Svenska Aeroklubben

Organ för

Svenska Pilotföreningen

Utkommer varannan torsdag

REDAKTION:

Tegnérgatan 35, 1 tr Tel. 20 33 95
Huvudredaktör och ansvarig utgivare:
Överste W. KLEEN Tel. 20 88 91
Red. Sven Broman > 21 03 91
Red. Hans Andersson > 21 02 38
Red. Sven Saloniuss > 21 02 38

Danmark: Johs Thinesen, Finsens Allé 29, Odense

Finland: Per S. Jansson, Sjöfullsgatan 7 A 9, Helsingfors.

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

OBS.: Redaktionen ansvarar icke för inlämna, icke bestfädda 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: 1111.

Prenumerationspris:

Helår Kr. 9:75 - Halvår Kr. 5:--

Ahlén & Akerlunds Fotogravyranstalt
Stockholm 1947

Kalmar

C. OLSSON

HERR- & DAMFRISERSALONG

Larmtorget 7 - Telefon 771

Rekommenderas

Obs.! Vår förstkl. permanentondulering!

Frukt-, Blomster- och Grönsaksaffären

Viola

Nygatan 37 - Kalmar - Tel. 36 46

Tillhandahåller Er dagligen färiska varor

Rekommenderas

Ät

godast och billigast på

TURISTBAREN

S. Långgatan 25 - Kalmar

Varma rätter serveras hela dagen

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!

Luleå

STÖRST och BÄST

Tapeter - Färger - Tekniska, Sjukvårds-
o. Förbandsartiklar - Parfymer - Kameror
och Fotografiska artiklar

JALA FÄRG- och DROGHANDEL

Luleå Telefon 22 29 - 15 94

F. RÖGERS

SLAKTERI & CHARKUTERIFABRIK

Svartöastaden - Telefon 23 41, 15 17

★

REKOMMENDERAS

• Alltid färiska och prima varor •

S. ÅSTRÖMS RÖRLEDNINGSFIRMA

REKOMMENDERAS!

Utför: Värme-, Vatten- och Sanitära
installationer samt Reparationer.
Införda offert.

Verkstaden: Storgatan 8, Telefon:
Verkstaden 15 98 - Bostaden 38 17.

Norrköping

ENEBY KONDITIONER & CAFÉ

Finspångsvägen 129 - Norrköping

REKOMMENDERAS

till besök

Telefon 111 04

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, Tågvrirke, Tagel, Lump, Stiek-
ylle, Tomfat m. m.

Säljer: Spislar, Kaminer, Tvättgrytor,
Staketstolpar, Stängselnät, Stängseltråd,
Järngrindar, Järndörrar, Takplåt, Kätting,
Bäls, Balk, Järnrör till vatten-, avlopps-
o. värmeledningar samt växthusanlägg-
ningar, Rensskivor, Axlar, Lager, Skruv-
stycken m. m.

RITZ HÔTEL

NORR KÖPING

Stadens modernaste hotell

Enkelrum Kr. 5-8

Dubbelrum Kr. 10-12

Radio i alla rum. Luftskyddsrum. Garage.

Restaurant. Betjäningsavgift.

Nytt - Modernt - Trivsamt - Billigt

Tel. Namnanrop: Hôtel Ritz

GUMMICENTRALEN

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

REKOMMENDERAS

för noggrant utförande av alla slags

REPARATIONER

Stockholm

SKO-RE

Rindögatan 12 • Stockholm

(Tel.: 61 80 08)

Rep. av skor, bra som dåliga.

Nyttillv. Dam- och Mansskor

Stövlar och idrottsskor.

Gör Edra Inköp av Specerier m. m. hos

EHRNSTRÖMS SPECERIER

Engelbrektsgatan 5

Tel. 302 74

Västerås

OLDMO LIVSMEDEL

(Inneh. Oldstam & Mosén)
SPECERI-, KÖTT & MJÖLKAFFÄR
Abrahamsbergsvägen 8-14
Abrahamsberg.
TEL. 26 50 80, 26 63 38

KONDITIONER-BAGERI

Lövåsen

Drottningholmsvägen 268 — ULSVUNDA
Telefon 25 74 34
Rekommenderas — Allt i tårter o. bakverk

Ulvunda Fisk-, Frukt- & Blomsteraffär

Ulvundavägen 46, tel. 20 00 90
(Innehavare Sally Lind)
Försäljning av FISK, GRÖNSAKER,
FRUKT, BLOMMOR.
Partiförsäljning. Införda anbud.

D. Gillströms MEK. VERKSTAD

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

Sundsvall

M. CEDERHOLM

GUMMIVERKSTAD
Dalgatan 7 - Sundsvall.
Telefon 24 16

Uppsala

Vid behov av Elektriska
Installationer och reparationer
vänd Eder med förtroende till
Kungsgårdets Elektriska Byrå
E. ÖSTRÖM
Kvarnbogatan 25 - Telefon 413 63
UPPSALA
Kostnadsfria råd och program
Införda anbud!

**I. LUNDINS
ELEKTRISKA BYRÅ**
Kungsgatan 59 — Telefon 342 75.
Utför INSTALLATIONER och REPARA-
TIONER. GLÖDLAMPOR, ELEKTRISKA
KOKPLATTOR m. m. ständigt i lager

Populärt och uppskattat för Goda
Konditorivaror och Gott Kaffe är

Conditori City

STORA GATAN 15 TELEFON 308 86
BESTÄLLNINGAR MOTTAGAS

KAFFESTUGAN

»LEDANDE KAFÉ»
när det gäller gott kaffe och bröd.
HANTVERKAREGATAN 2. TEL. 310 93.

Larssons Konditori

Stora gatan 16 Telefon 317 84
REKOMMENDERAS
Förstklassiga konditorivaror.
Specialitet: Goda tårter.

Annonsera i FLYG

NORDINS SPECERIER

— Allt i Specierivaror —
STORA TORGET 6 TELEFON 301 54
Spec. Goda Kaffeblandningar

Vid köp av garn

vänd Eder med förtroende till en
av stadens äldsta specialaffärer!
UPLINGS GARNAFFÄR
Stora gatan 20 VÄSTERÅS Tel. 300 94

Vi rekommendera
våra erkänt goda tillverkningar av såväl
grövre som finare bakverk
ASPLUNDS BAGERI EFTR.
EINAR ÖHRMAN
Stora gatan 86 VÄSTERÅS Tel. 308 44
Stora torget 2

PELLES
CYKEL- & SPORT
EMAUGATAN 17 (vid Gideonsberg)
Telefon 387 21
ALLT I SPORT - REPARATIONER m. m.

d'Ery

Atelier & Fotomagasin

KOPPARBERGSVÄGEN 9
VÄSTERÅS.
Tel. 330 80

RASMUSSENS

BLECK- & PLÅTSLAGERI

(E. Windahl)
Allégatan 4. VÄSTERÅS.
Tel. 311 67 — Bostad 325 67
Rekommenderas till utförande av allt vad
till yrket hör. Svetsningsarbeten: cister-
ner, rör m. m. Beslagning av diskbänkar
med rostfri plåt.

Blommor

från
SOLBERGA BLOMMSTERHANDELS
Eftr.
VÄSTERÅS
Tel. 302 58

Ängelholm

HOLMQVISTS Konditori

(f. d. Borgerantz eftr.)
Storgatan 37 - Tel. 146 - Ängelholm
Rekommenderas
GOTT KAFFE - GOTT BRÖD
Alla slags beställningar såsom tårter,
krokaner, efterrätter m. m. emottages
tacksamt.
KAFFE UTSKICKAS!

Ängelholms Kött- & Charkuteriaffär

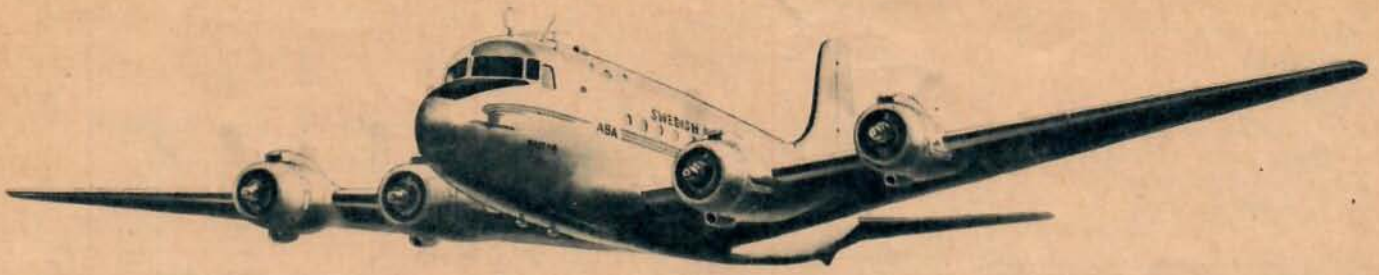
SKOGHS EFTR.
Storgatan 24 - Ängelholm
Telefon 113
VÄLSORTERAD LIVSMEDELSAFFÄR

Ni finner alltid största sortering i våra
4 specialavdelningar för
SPECERIER
HUSGERÄD
GLAS & PORSLIN
JÄRNAVDELNING

Nilsson & Christiansson
Tel. 38, 5 80 ÄNGELHOLM

Eric Agrell
ELEKTRISK
INSTALLATIONSFIRMA
Ängelholm

PRENUMERERA PÅ **FLYG** NORDENS STÖRSTA FLYGTIDNING



SWEDISH AIR LINES



 ABA-nybeter har följt slag i slag under 1946. 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.