

Flyg



BÄVERN

kallar kanadensarna det här nya vildmarksflygplanet som byggs av de Havillands kanadensiska dotterbolag

Nr 16
1947

DEN FLYGNINGEN
glömmer jag aldrig

45 öre

i Norge 80 öre
i Danmark 65 öre

En ny spännande artikelserie börjar i detta nummer

ENGELSKA FLYGPLANSKONSTRUKTÖRERNAS FÖRENING'S FLYGUTSTÄLLNING

RADLETT

9—12 SEPTEMBER



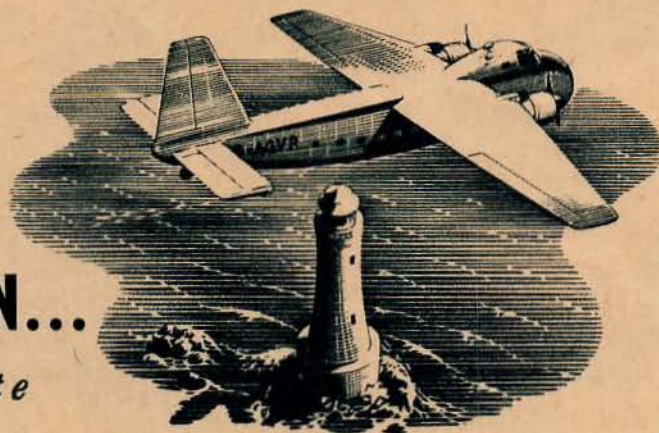
ROLLS-ROYCE

FLYGMOTORER OCH KRAFTANLÄGGNINGAR

FÖR CIVILT TRANSPORTFLYG OCH MILITÄRFLYG

ROLLS-ROYCE LTD. DERBY
Londonkontor: Conduit St. W. 1

SP.1



SÄKERHETEN...

det viktigaste

Bristol Wayfarer har konstruerats och byggts med tanke på största möjliga säkerhet. Planets robusta utseende inger förtroende hos passagerarna. Det ser pålitligt ut och är det. Tack vare att Wayfarer bekvämt kan transportera ända upp till 36 passagerare, är biljettpriserna så låga att folk som aldrig tidigare haft möjlighet att använda flyget nu kan göra det.

Bristol

THE BRISTOL AEROPLANE COMPANY LIMITED · ENGLAND

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

AGATONS spalt



VULTEE P-66 VANGUARD (1940)

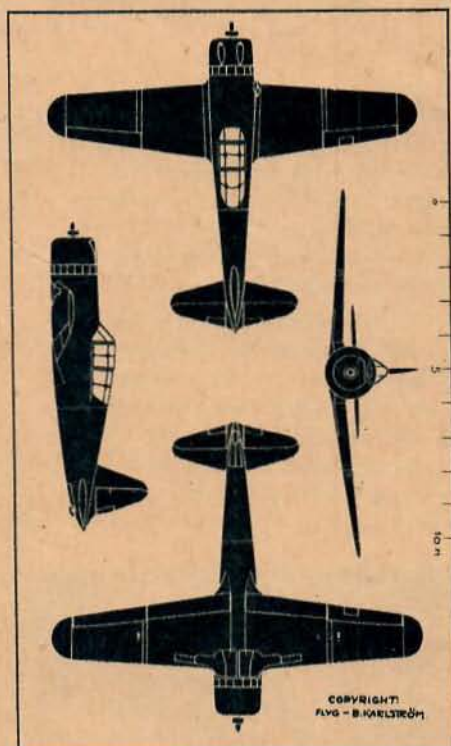
Ensnitsigt jaktplan

Tillverkare: Consolidated Vultee Aircraft Corp., San Diego, Calif., USA.

Vanguard-serien av amerikanska jaktplan debuterade strax efter krigsutbrottet och omfattade bl. a. Vanguard 48C vilket provfögs 1940 och beställdes av det svenska flygvapnet i 144 exemplar. USA beslagtogs emellertid senare alla dessa Sverige-leveranser och fördelade planen mellan England och Kina. Vanguard har gjort mycket lite väsen av sig under kriget och det är osannolikt om hela den serie som Sverige beställde någonstans fullföljdes. Engelsmännen skickade emellertid sina Vanguards vidare till Kina. Några få exemplar införlivades också i USAAF där de fick beteckningen P-66. Vanguard har också existerat i en experimentupplaga betecknad Vanguard 61, vars kännetecken var en motorinklänad av den slutna typ som är vanlig för vätskekylda motorer. Vanguard 61 hade emellertid samma 1200 hk Pratt & Whitney Twin Wasp-motor som 48C, P-66 eller J 10, som planet var ämnat att kallas här hemma. Byggnadssättet var det vanliga i helmetallskal utom i fråga om den främre delen av flygkroppen som var uppbyggd på ett skelett av sveitsade stålror med lätt avtagbara plåtar. Bevärningen omfattade normalt två 12,7 mm och två 7,9 mm ksp, samtliga fasta och placerade i motorkåpan respektive innervingen. Vidare kunde en 50 eller 130 kg bomb medföras under flygkroppen, alternativt med en kastbar extratank.

DATA OCH PRESTANDA:

Spännvidd: 10,97 m.
Längd: 8,54 m.
Vingyta: 18,3 m².
Tomvikt: 2 285 kg.
Flygvikt: 3 230 kg.
Toppfart: 550 km/t.
Marschfart: 470 km/t.
Flygsträcka: 965-1 195 km.
Stigtid till 3 850 m: 5 min.
Toppöjd: 8 600 m.



COPYRIGHT
FLYG - B. KARLSTRÖM

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: I vilka nummer av FLYG har bilder av SUC 10 Courlis, Stinson Voyager 150 i n:r 7/47 och Luscombe Silvalre varit införda?

Jonts.

Svar: Bild av SUC 10 Courlis var införd i FLYG n:r 4/47, Stinson Voyager 150 i n:r 7/47 och Luscombe Silvalre bl. a. i n:r 6/47.

Fråga: 1. Har en 14-åring någon chans att få lära sig segelflyga på Alleberg i sommar?

Nybjörjare.

Svar: För att få börja segelflyga måste man ha fyllt 15 år.

Fråga: 1. Jag skulle gärna vilja veta vilka flygplantyper som ingått och som fortfarande ingår i det svenska flygvapnet. 2. Vad är det för färg på J 26 (Mustang)?

H. B. A.

Svar: 1. Se svar till sign. Artur i förra numret av FLYG. 2. J 26 har kvar sin ursprungliga färg, d. v. s. den är helt silverblank.

Fråga: Jag vore tacksam för att få veta längden och spännvidden för följande flygplantyper: a) Hawker Hurricane, b) Saab Safir och c) Noorduyn Norseman.

Intresserad.

Svar: Spännvidden respektive längden är för a) 12,2 m resp. 9,84 m, b) 10,6 m resp. 7,8 m samt c) 15,7 resp. 9,76 m (sjövers.).

Fråga: Jag är tacksam för att få namn och adress på flygverkstäder i Sverige, helst i Stockholm eller Göteborg.

M. Aarnes, Aalesund.

Svar: I Stockholm finns ett flertal olika verkstäder som sysslar med reparationer och översyn av flygplan. Nästan alla de större och mindre svenska flygbolagen för taxi- och rundflygtrafik håller sig med egna serviceverkstäder och i Stockholm finns bl. a. AB Ahrenbergsflyg, Svensk Flygtjänst och Ostermans Aero AB vid Lindarängen och ute på Bromma har Ostermans Aero AB och Svensk Flygtjänst verkstäder. Vid Ulvsundavägen strax invid Bromma flygfält har vidare AB Tönseth & Co verkstäder för flygplan- och motorservice. Därtill kommer naturligtvis AB Aerotransports verkstadsanläggningar på Bromma. ABA har också verkstäder på Torslanda utanför Göteborg liksom även Ostermans Aero.

Fråga: Vilka data och prestanda har Chance Vought XF5U-1 och det franska planet SO 4000?

Tiamat.

Svar: Några uppgifter om XF5U-1 utöver de som publicerades i FLYG n:r 17/46 har inte offentliggjorts. Där omtalades bl. a. att planet är utrustat med två 1450 hk Pratt & Whitney R-2000-motorer och att det är flygbart i ett hastighetsområde mellan 65 och 725 km/t. SO 4000 är fortfarande på hemliga listan. Enligt uppgift är emellertid planet ett reaktionsdrivet bombplan utvecklat enligt samma principer som försöksplanet SO M-1 vilket visades på Paris-utställningen i november i fjol.

Fråga: Skulle FLYG vilja vara vänlig och upplysa mig om följande: 1. Vilken flygplantyp har registreringsbeteckningen SE-ANT? 2. Vilka data och prestanda har det franska trafikflygplan på experimentstadiet är för inte möjligt att i FLYG införa en förteckning över de sportplan som hittills behandlats i det s. k. Flygalbumet?

h. i. c.

Svar: 1. SE-ANT är ett målbogseringsplan av typ Arado Ar 95 (på flottörer) tillhörigt Svensk Flygtjänst. 2. Languedoc 161 är utrustad med fyra 1020 hk motorer av typ Gnome et Rhone N 44/45. Data och prestanda: spännvidd 20,9 m, längd 24,32 m, tomvikt 12 440 kg, flygvikt 20 300 kg, toppfart 440 km/t, marschfart 370 km/t, flygsträcka 965 km/t. Languedoc rymmer 33 passagerare och har fem-mans besättning. 3. En dylik förteckning kommer i nästa nummer av FLYG.

BEG. SPORTFLYGPLAN

önskas köpa.

Svar med utförliga uppgifter och pris önskas under sign: "Flygklubb" d. t. red.



Spiral- Fjädrar

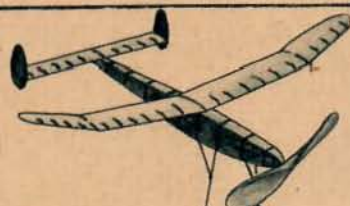
Ventilfjädrar
Böjliga axlar
Fjäderbrickor
m. m.

GER SÄKERHET
för fullgod kvalitet

FJÄDERFABRIKEN SPIROS

A.-B.

ULVSUNDA



Amigo's

Käntligen en verkligt högvärdig gummi-motordriven tävlingsmodell som redan visat sig på styva linan vid flera tillfällen. En modell som kommer att vinna många tävlingar. Komplet byggsets med allt material av bästa balsa. Bland annat medföljer färdiga spryglar och roder, lister, fiak, japanpapper, ritning m. m., men ej gumminod. Spv 88 cm. Endast Kr. 5: 50. Gumminod av bästa kvalitet 30 öre pr m. Rekvisera AMIGOS och ni kommer att bli stormförtjust!

MODEL - SPORT

Box 98 Tel. 9 57 Falkenberg



CIRKA 30.000 FLYGARE

har räddat sig med

IRVIN

FALLSKÄRMEN

varav 69 stycken i Sverige

tillverkas numera av nylon

IRVIN FALLSKÄRMSAKTIEBOLAG

Kontor: Strandvägen 5 A, Sthlm

Fabriken: Stockholms Frihamn

CESSNA LEDER

CESSNA 140 MODELL 1947

STÖRRE SÄKERHET - STÖRRE KOMFORT - STÖRRE ANVÄNDBARHET - BÄTTRE PRESTANDA

Nya sitskuddar i svampgummi ger den nödvändiga komforten för längre flygningar. Sitsarna är justerbara.

Ny utformning av kabininteriören med tvåfärgsklädsel i duk och äkta läder.

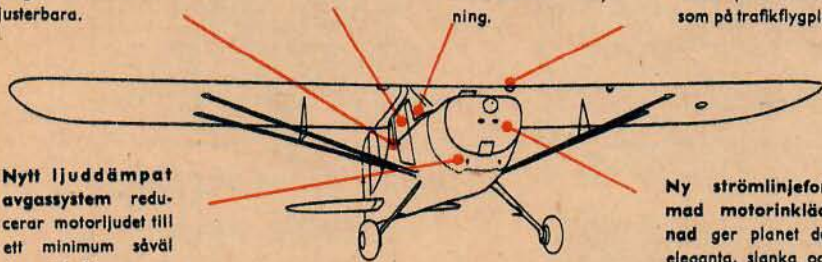
Ny vibrationsdämpad upphängning av instrumentpanelen med rheostatkontrollerad belysning.

Nytt ljudlöst ventilationssystem förser kabinen med frisk luft i alla slags väder på samma sätt som på trafikflygplan.

De detaljer som här visas är endast några få av de många förbättringar som erbjuds Er på 1947 års modell. Med 85 hk Continental-motor har Cessna 140 en räckvidd på 725 km och en toppfart på 195 km/t. Förutom två passagerare kan planet ta 40 kg bagage. Skriv eller ring oss och vi demonstrerar med nöje alla dessa förbättringar som endast Cessna kan erbjuda.

En annan högklassig Cessna-produkt är Cessna 120, en prisbillig och oerhört användbar typ som är identisk med 140 i fråga om storlek och prestanda. I helmetallkonstruktion med det nya säkerhetslandstället, men utan självstart, generator, batteri och flaps samt med mindre luxuös inredning, är denna typ idealisk för övnings- och sportflygning i allmänhet.

Nytt ljuddämpat avgassystem reducerar motorljudet till ett minimum såväl inre i kabinen som utanför.



Ny strömlinjeformad motorinklädnad ger planet det eleganta, slanka och moderna utseende som alltid kännetecknat en CESSNA-skapelse.

Cessna
THE PILOT'S AIRPLANE



Generalagent för Sverige:

Gösta Forslund
Aviation

Tel. 7890-7694

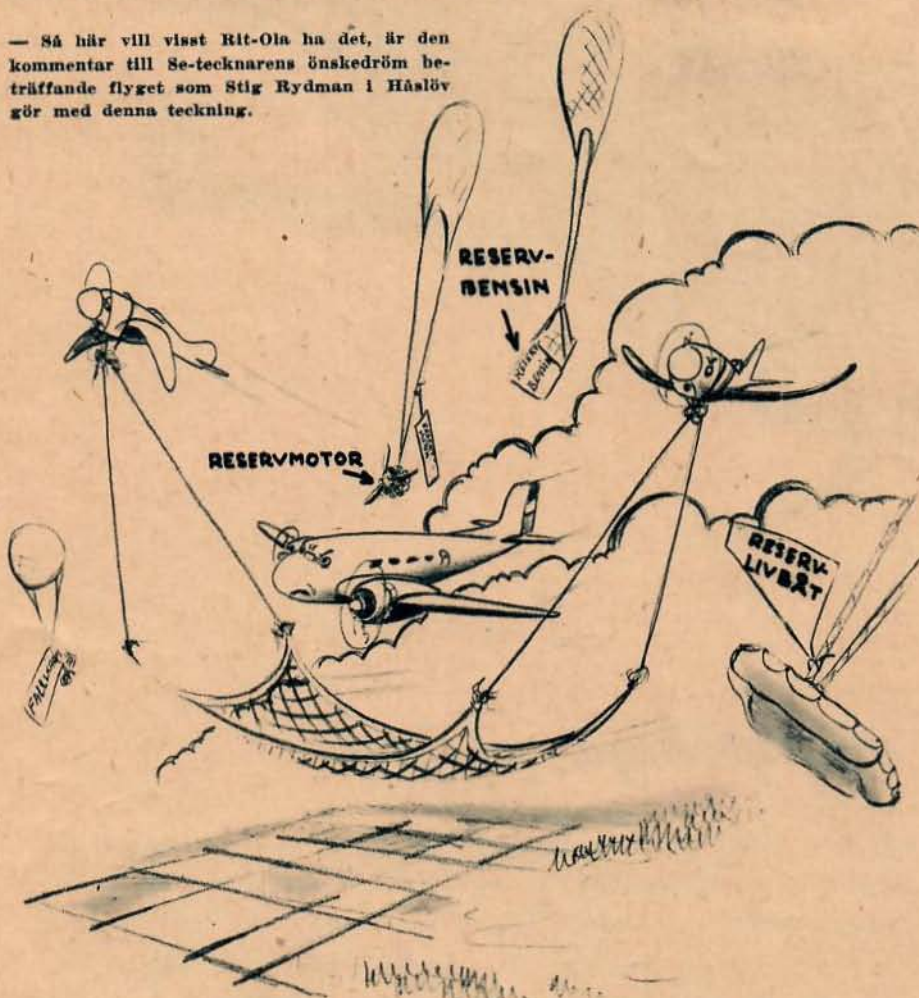
Gävle

CESSNA 120



LÄSEKRETSSEN HAR ORDET!

— Så här vill visst Rit-Ola ha det, är den kommentar till Se-tecknarens önskedröm beträffande flyget som Stig Rydman i Håslöv gör med denna teckning.



Berömda flygplan

FLYGs nya serie »Berömda flygplan» är en av de bästa inslagen i tidningen. Nu undrar jag om det blir något album att samla dem i liksom sportflygbilderna? Och så undrar jag om även svenska plan, exempelvis B 5 och B 17, kommer att ingå i serien. Än en gång ett tack för helsidesbilderna!

Bilvande flygmekaniker.

Tyvärr kan vi på grund av papperssvårigheter inte trycka något album för bilderna i den nya serien »Berömda flygplan». Vi hoppas emellertid att det skall ljusna på pappersfronten inom en inte alltför avlägsen framtid. Vi kommer att presentera även svenska flygplan i serien som f. ö. kommer att omfatta även trafik-, sport- och segelflyg.

Red.

Fyra flygningar, det räcker

för mig, säger Rit-Ola i en artikel i FLYG. Nog vet man att en karikatyrtecknare måste gå till överdrift, men tre så blodiga teckningar som hans mot flyget nästan i följd i SE är ändå väl starkt. Visst har det hänt så många olyckor att Rit-Ola kunnat ha fog att driva med flyget i en teckning, men när han inleder en ren förföljelsekampanj då tycker man att han är orättvis. Det måste också kännas bittert för de personer som i Sverige sysslar med trafikflyg och som utan överdrift verkligen vinnlagt sig om att ge svenska folket ett snabbt och tillika säkert kommunikationsmedel att bli stämplade som allmänhetens dödgrävare — för den slutsatsen kan man ju faktiskt dra ut ur teckningarnas tendens.

G. A., Göteborg.

Civila flygare i Flygvapnets tjänst?

Kanske kan det under nuvarande förhållanden, då världskriget för mer än två år sedan upphört och världens folk försöker att lägga grunden för en trygg fredstid, synas ändå omöjligt att föreslå en utökning av vår krigsmakt.

Emellertid avskaffades under förra året utbildningen till reservofficer vid flygvapnet och dessförinnan var möjligheterna att tjänstgöra som vpl flygförare ur världen. Naturligtvis förstår man att vårt flyg behöver män som är i ständig träning, men möjligheterna att utöva tjänst som pilot är för många kategorier av flygintresserade ungdomar mycket små. Visst kan man söka som stamflygförare och sedan tjänstgöra i sex år, men sex år är lång tid för en man i sina bästa år och alla kan ju efter denna tid inte fortsätta som flygare. Varför då inte i viss utsträckning använda de rent civilt flygutbildade?

I Amerika fanns under kriget en organisation, som använde privatflygarna och deras flygplan. Om erfarenheterna från dessa piloters prestationer som förflytnings- och spaningsflygare kan jag tyvärr inte uttala mig, men det var en god, om ock krisbetonad idé. Skulle inte värt land i dessa personalbristens tider kunna ta upp denna tanke? Givetvis mera i frivillighetens tecken eller med andra ord någon motsvarighet till frivilliga motorcykelkåren eller befälsutbildningsföreningarna. Alla svenska sportflygare skulle beredas möjlighet att under t. ex. tio månader få utbildning till spaningsflygare i något specialförband under flygvapnets ledning. Kanske skulle någon repetitionsövning behövas efter kanske femton månader, men f. ö. tror jag inte att det är någon risk för att en intresserad sportflygare skall »slippa av sig». Någon särskilt dyrbar apparat tror jag inte det skulle behöva bli. Egna persedlar i flygutrustningen skulle i möjligaste mån få använ-

DEN FLYGNINGEN...

Forts. fr. sid 13.

som en neger av all oljan som sprutat över mig och trodde att jag aldrig skulle bli ren. Hur mekanikerna lyckades tvätta maskinen blänkande fin till påföljande dag är mig fortfarande en gåta. Jag lyckades i alla fall tydligen tillfredsställa ryssarnas högt ställda anspråk på manöverförmåga på låg höjd och hållfasthet vid upptagning ur dykning m. m. för — med blandade känslor — erfor jag senare att de beställt 300 flygplan.

Men det var egentligen inte om detta jag skulle berätta utan om en annan flygning i samma veva som jag sent eller aldrig kommer att glömma. Vid en avancerad flygning över fältet skulle jag göra en vänsterroll. Därvid råkade vänstra foten slinta över fotspakens ändstöd så att foten kllades fast och blev fullkomligt låst mellan sidroderpedalen och ett kroppsspant. Följden blev att jag inte kunde stoppa rollen genast utan den fortsatte under dykning ner mot bakken. På s. k. lägsta höjd fick jag upp kärran men foten satt fast och jag hade fullt eller nästan fullt sidroderutslag. Jag ångrade just då att jag tidigare yrkat på att sidrodrets verkan skulle ökas. Men det var ingen tid till samvetsförelärelser, det gällde att snabbt finna ett flygtillstånd där det fulla sidroderutslaget passade in. Men utan höjdförlust! Det blev en kanande sväng med motskevning och spaken bakåt — alltså rena spinroder. Det gick an så länge motorn gick bra, men den tyckte inte om kängningen utan började hosta som protest. Det gick i alla fall att svänga utan höjdförlust och på det sättet svängde jag varv efter varv och drev under ändlöst och mållöst svängande med den svaga vinden långsamt in bland Warnemündes kyrkspiror och vidare ut till havs. Ibland då motorn gick bättre kunde jag vinna lite höjd. Men vad skulle jag med höjd till när jag bara drev ut över havet. Till sist fann jag att om jag drog på full motor då jag hade riktning ut mot flygfältet och ströp så mycket som möjligt när jag gick bortåt så kunde jag långsamt cirkla allt närmare fältet. Efter två timmar var jag över fältet och lyckades landa, fortfarande i sväng och med foten i kläm, dyblöt inifrån. Den flygningen glömmar jag aldrig!

Torsten Flodén.

das och om nu en uniform måste vara med, varför då inte använda arméns m/39 med flygvapnets knappar?

Detta förslag är givetvis synnerligen ofullständigt genomtänkt men om intresserade med någon planeringsvana inom flygfacket ville bistå med råd och vinkar kanske en gemensam aktion skulle kunna göras, då en fullständig plan blivit utarbetad.

B. H.-L.

Flygdagarna

Jag läste med intresse artikeln »Bort med flygdagarna» i nr 15. Många kloka synpunkter. En sak som jag fäste mig vid var att engelsmännen inte försöker göra business av flygdagarna på det sätt som sker i Sverige. Flyget får litt något av affär över sig då det t. o. m. skall betalas för att se ett flygplan. En sportigare ordning även i Sverige tror jag skulle göra nytta.

Boms kusin.

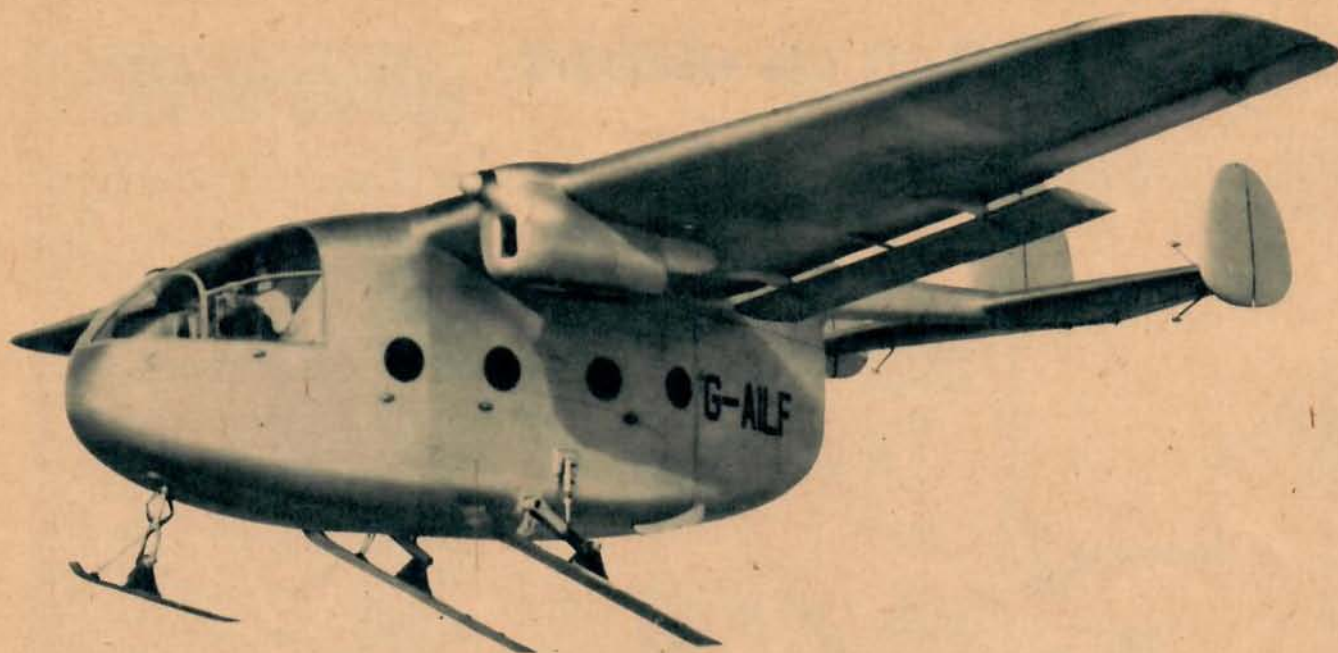
Vem blir gynnad?

Undertecknad som sett att Ni har »fri diskussion i FLYG» ber att få ventilera följande problem.

En medlem i exempelvis Stockholms Segelflygklubb får för en A-kurs ge 120 kr. Genom att för klubben arbeta 50 timmar får han en nedsättning av priset till 85 kr. — detta gäller medlemmar över 18 år. Är medlemmen icke fyllda 18 år blir saken annorlunda. Denne kan (ifall han arbetat nämnda antal timmar) ligga in en ansökan till staten om statsbidrag (ungefär 50 kr.), men han får då i stället ingen nedsättning av klubben.

Min uppfattning av saken är att staten genom sina medel vill gynna särskilt ungdomen, men vem blir gynnad? Jo, klubben, ty den får ju på detta sätt 50 timmar fri arbetskraft av varje medlem under 18 år. Är detta förhållande riktigt? Bör inte en ändring med det snaraste göras?

Undrande Putte.



Aerovan... det mångsidiga planet

Den lätthet med vilken Aerovan kunnat förses med skidor utgör ett fullgott bevis på att planet väl försvarar sin ställning som det mest användbara av alla fraktflygplan. De utomordentliga start- och landningsegenskaper, som utmärker detta en-tons lastplan eller niositsiga passagerarplan, har utan svårighet kunnat bibehållas på denna specialversion, vilken är det hittills första flygplan som utrustats med skidlandställ av nosställstyp. Den 1.280 km långa flygsträckan, marschfarten på 180 km/t och det 15 kubikmeter stora lastutrymmet är helt oförändrade på den skidförsedda Aerovan, vilket naturligt nog också väckt ett stort intresse i de länder där ett alternativt skid- eller hjulställ ökar ett flygplans årliga användningstid med flera månader.

Det är alltså ingenting att förundra sig över när en känd flygskribent skriver följande:

»Aerovan är enligt min åsikt det mest lättflugna och säkraste flygplan jag någonsin haft hand om i luften eller på marken. Det kan också med säkerhet fastslås att inget annat flygplan i världen i motsvarande vikt- och effektklass kan överträffa Aerovan i fråga om användningsmöjligheter.»



MILES
Aerovan



MILES AIRCRAFT LIMITED • READING • ENGLAND



TORSTEN NOTHIN
utreder hur trafikflyget bör vara.



TORSTEN NILSSON
tycks redan veta hur det skall
vara.

W. Kleen:

FLYGET I MOTVIND

Sticka huvudet i busken

lönar sig inte längre, sade statsrådet Nilsson i sitt föredrag i Väsbj, där han behandlade vår nu brännande trafikflygsfråga, utan problemet om det svenska trafikflygets organisation måste nystas upp.

Vi vet inte vem som hittills stuckit huvudet i busken, men inte finns han inom trafikflygets dubbla leder. Där har man på ömse håll gått målmedvetet fram. Det gör också kommunikationsministern, att döma av hans väsbytal. Med all önskvärd tydlighet gick statsrådet på socialiseringslinjen, vilket ställningstagande på förhand ställer den nyligen tillsatta utredningen under överståthållare Nothins ordförandeskap i en egendomlig dager. Vad skall en utredning tjäna till, när högsta vederbörande tydligen redan är på det klara med sin linje? Vad säger överståthållaren om det? Om även han är på statsrådets linje är majoriteten i utredningen på förhand given, ty ingen lär väl tro att de båda andra socialdemokraterna i kommissionen skulle gå mot socialisering.

Tanken går osökt till den famösa oljeutredningen i nuvarande statssekreterare Folke Thunborgs tecken. Som var att förutse rann hela utredningen ut i sanden därför att vi inte kunde låna 100 miljoner av amerikanerna för att sparka ut dem ur deras oljehandtering i vårt lilla land. I övrigt begrovs oljeutredningen i en vältalig och ovanligt finkänslig tystnad från regeringshåll. Desto livligare var debatten i pressen, för att inte tala om remissyttrandena!

Skall det gå på samma sätt med trafikflygutredningen? Även i denna fråga har vi att ta hänsyn till utlandet, men icke bara till USA, vilket »bara» kan visa sig vara nog så betydelsefullt. SILA — SAS flyger nämligen som bekant på USA med amerikanska flygplan — det är inte bara i Sverige som bolaget måste ha koncession. Men även de båda andra skandinaviska länderna är parter i målet, eftersom de har fyra sjundedelar av SAS. Danskar och norrmän sägs vara lika beslutna som svenskarna i SILA att icke gå med på något förstatligande. Eller för att tala med SILA:s kommuniké: »Ett krav på fullständig statlig kontroll över den sven-

ska interkontinentala luftfarten kan sålunda icke förverkligas inom ramen för den skandinaviska samarbetsorganisationen. Fortsatt skandinavisk samverkan synes sålunda otänkbar om SILA förstatligas, därest icke statsmakterna är redo att ge utländsk enskild företagsamhet ett inflytande över vår interkontinentala luftfart, som de icke vill ge svensk enskild företagsamhet.»

Det skulle ha varit ytterst intressant om statsrådet i sitt tal »nystat upp» detta utslagsgivande problem. Han föredrog att sticka huvudet i busken och att tala i allmänna socialiseringsfraser utan saktligt innehåll.

Men en »saklig» upplysning gav talet: statsrådet går socialiseringsvägen, åtminstone så långt i hans förmåga står. Utlandet kanske leder in honom på en annan väg, när avgorandet nalkas.

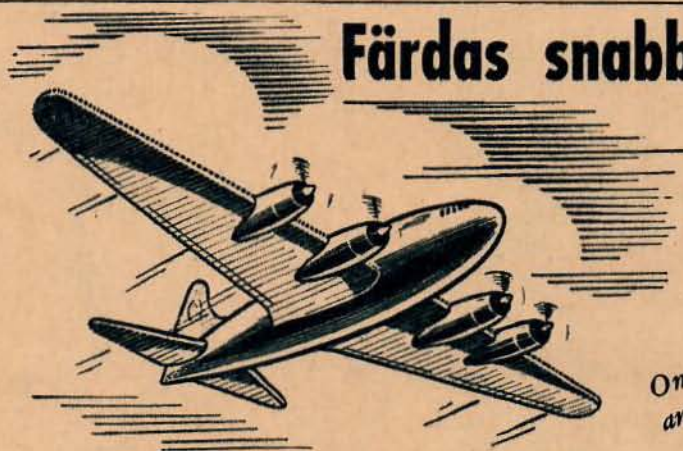
Med två flottiljer

avser man att minska — märk väl minska, icke öka — vårt flygvapen, om man får tro uppgifter i dagspressen om läget i försvarsutredningen. Det är flottiljerna i Hägernäs och Karlsborg som säges vara dödsdömda.

Vad Hägernäsflottiljen beträffar anges skälet vara att vårt flyg icke skall ha några sjöflygplan. Däremot är intet att säga, endast om slutsatsen. Flottiljen bör omorganiseras och flyttas — pengarna för flyttningen borde man åtminstone till största delen kunna få genom att sälja det värdefulla området i det villasamhälle där flottiljen nu ligger.

Vad Karlsborgsflottiljen beträffar ligger det närmast till hands att bara ge den annan flygmateriel. Sådan behövs mer än väl.

Man häpnar inför avsikten att försvaga vårt flygvapen — är det verkligen en följd av erfarenheterna från det andra världskriget? Åter går tanken till en föregående utredning, nämligen den som resulterade i 1925 års nedrustning. Hur var det den tappra löjtnant Zidén sade: Nu hava de gått som paddor, nu blevo de efter inget! Han hade som bekant fel — måtte uppgifterna om flygets nedrustning också vara felaktiga!



Färdas snabbt, bekvämt, modernt...

men tag inga risker —
tag luftfärdsförsäkring i

FÖRSÄKRINGSBOLAGET

TRAFIK

specialbolag för trafikrisker



Ombud
anställas.

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

GULD-C FLYGNING BLEV STRÄCKREKORD

Denna sommar ser ut att bli en verklig rekordssäsong för segelflyget. Knappt en vecka efter att Pelle Persson satt nytt höjdreord stod det svenska sträckrekordet i tur att få sig en putsning, och för den prestationen svarade Börje Centergren, Stockholms Segelflygklubb.



— Jag hade redan länge gått och väntat på lämpligt tillfälle att flyga sträckan för guld-C och när det sedan den 17 juli blev nordlig vind i samband med rätt kraftigt torrtermik tog jag chansen, berättar Centergren, som i det »civila» är verktygsarbetare vid L. M. Ericsson. Jag kopplade kl. 9.45 och kom genast in i en bra blåsa norr om Skarpnäck. I början var stighastigheten omkring 3 m/sek men steg undan för undan och när jag på 2900 meters höjd gick ur på grund av isbildning och en frusen stighastighetsmätare var stighastigheten inte mindre än 6 m/sek. Från detta rätt så fina »utgångsläge» satte jag kurs på Södertälje, där jag kom rakt under en molngata som sträckte sig i sydvästlig riktning och bar mycket bra. I denna var det sedan ingen svårighet att ta sig fram ända till i närheten av Linköping. Där blev termiken åter ganska lokal med små trånga blåsor, och jag fick kretsas en lång stund över och i närheten av stan innan jag lyckades få anslutning. Situationen blev dock aldrig kritisk, ty jag kunde hålla mig hela tiden över 1000 meter. Efter att ha stigit några hundra meter gick jag på stäcka igen men kunde inte följa den ursprungliga sydvästliga kursen på grund av att det såg ganska dåligt ut i den riktningen utan flög i stället nästan rakt västerut. I närheten av Vätern blev det för första gången verkligt svårt. Termiken hade ytterligare försvagats och blåsorna



Den nye innehavaren av svenska rekordet i sträckflygning utan angivet mål, Börje Centergren, Stockholms Segelflygklubb. På kartan t. v. ses flygvägen.

revs ofta sönder av den kraftiga vinden. Jag fick flyga i sicksack långa stunder och »finkamma» stora områden för att hålla mig uppe men kunde trots allt inte vinna någon höjd. Under tiden drev jag söderut mot Jönköping och lyckades ungefär en mil norr om stan komma in i en rätt bra uppvind. Jag satte Weihen ögonblickligen i sväng och började stiga med 3 m/sek. Räddningen kom i elfte timmen, ty jag hade vid det tillfället endast 500 meter höjd. I denna blåsa steg jag sedan upp till 1200 meter och kom upp i ett moln som låg mitt över Vätern. Från denna höjd låg 30-milsgränsen redan inom »räckhåll» enligt mina beräkningar, och nu

(Forts. på sid. 21.)

VI KRITISERAR ÖREBRO-SM

Förvaltare HARRY BLOMQVIST, F 2:

Det sprack på ett par punkter

Den i övrigt välarbetande tävlingsorganisationen sprack på ett par punkter på ett sätt som knappast kan anses ursäktligt, säger förvaltare Harry Blomqvist, en av medlemmarna i Arne Magnussons lag. Den första och allvarligaste bristen, som jag hoppas inte upprepas nästa år, var att det inte senare på kvällen och på natten gick att komma i kontakt med tävlingsexpeditionen. Vi ringde upprepade gånger bl. a. för att höra om resultaten av dagens tävlingar, men på expeditionen var det ingen som svarade. Vid hemtransporten från Gävle fick vi t. ex. stanna i Enköping och höra på kvällsnyheterna för att få reda på hur det gått. Men det är inte bara för att stilla deltagarnas nyfikenhet som det alltid, även om nätterna, måste finnas någon på expeditionen. Man vet aldrig vad som kan hända under transporten på de mörka och krokiga landsvägarna och då kan det ofta vara av största vikt att tävlingsledningen fortast möjligt kan underrättas om t. ex. en olycka eller något annat missöde inträffat.

— När man sedan kom tillbaka till förlägningen, hungrig och utmattad efter en ansträngande hemtransport, fanns det inte så mycket som en kopp varmt kaffe eller en smörgås att uppbunga. Svagt!

För övrigt tycker jag att både maten och inkvarteringen var för dyr.

Fanjunkare GÖSTA BRINK, F 11:

Lika bra med ett flygvapenmästerskap

— SM-tävlingarna tycks bli allt svårare för varje år och jag tror nästan jag börjar bli för gammal för att hålla på med det här, nu får de unga ta vid, förklarade Gösta Brink på sin bredaste skånska. Fjölårets tävlingar var de absolut bästa hittills, vädret var bättre än i år och gav större variationsmöjligheter, vilket gjorde tävlingen både intressantare och mer spännande. I år var det samma vind hela tiden, och att gång på gång vara tvungen att flyga över samma trakter är ju inte så värst roligt i längden, i synnerhet inte när landningsmöjligheterna är så dåliga som de är längre norröver.

— Organisationen vid Örebrotävlingarna fungerade i stort sett utan anmärkning frånsett att det fanns alldeles för få bogsplan. En start kan ofta hänga på minuter, och har man då inte möjligheter att komma i väg precis i rätta ögonblicket kan ett bra tillfälle gå förlorat. Att de tävlande tvingas att vänta på flygsläp i 10—15 minuter som det hände i Örebro får helt enkelt inte förekomma på en segelflygtävling.

— Ett annat sorgligt kapitel var det dåliga civila deltagandet. Blir det likadant i fortsättningen är det lika bra att anordna ett speciellt flygvapenmästerskap och klubbarna får sedan hålla sina tävlingar för sig. Under sådana förhållanden fick man ju helt andra möjligheter att organisera tävlingen och det hela kunde gå till mycket smidigare och snabbare än vad som nu är fallet. Bl. a. kunde hemtransporten i flesta fall göras med flygsläp, varigenom man slapp de långa och påfrestande landsvägstransporterna.

Att förlägga tävlingarna i år till Örebro i stället för att som förut hålla dem i Alleberg tycker jag inte var alldeles nödvändigt. På grund av bättre kommunikationer, större komfort och ett större och bättre flygfält är Örebro kanske bättre som tävlingsplats än Alleberg, men jag tror att största delen av deltagarna i alla fall saknade den segelflyganda och trivsel som var så kännetecknande för tävlingarna på »berget».

Generalsekreteraren i Aero-Club der Schweiz, Ingenjör A. GEHRIGER:

För militärt i Örebro

— Jag är visserligen mycket imponerad av det svenska segelflygets höga standard, men

(Forts. på sid. 22.)

KAN VI FLYGA BILLIGARE?

Det spelar nästan ingen roll hur billiga våra vanliga sportflygplan kan vara i Amerika — när vi skall flyga dem här hemma kostar det sina modiga slantar antingen vi hyr dem eller själva är lyckliga flygplansägare. Tillverkarna brukar presentera ytterst tilltalande kalkyler över timpriserna med deras flygplan men priset när vi skall betala en flygtimme ligger alltid tre gånger så högt. Vad sägs t. ex. om 23:50 för Bonanza och 14:50 för Cessna 140, Piper Super Cruiser eller Ercoupe! Det är resultatet av tillverkarnas kalkyler (med dollarn = 3:60) och de priserna borde också kunna nås hos oss, möjligen med en mindre höjning. Det finns emellertid ett stort OM: dessa timpriser är beräknade med utgångspunkt från en total flygtid av 900 timmar per år. Är man själv flygplanägare och har en någotsånär normal sysselsättning finns det ingen möjlighet i världen att flyga 900 timmar om året ens för att få ner timpriset. Men hur är det med flygklubbarna och andra »hyrverk»? Där kostar nu en flygtimme mellan 40 och 60 kronor vilket är så pass dyrt att man bör göra allt för

Det kostar inte småmutor att stilla sitt flygbegär genom att hyra ett sportplan och ge sig upp i luften. Men skulle det behöva kosta så mycket? frågar sig Charles Birch-Iensen i denna artikel där han sätter »hyrverksflyget» under debatt och föreslår nya vägar för att nedbringa kostnaderna. Hans förslag är säkert värda ett försök!

att få en sänkning till stånd. Skulle inte nya taxesytem kunna betyda billigare flygtimmar utan att därför »hyrverket» blev lidande? Det finns kanske en möjlighet.

Felet med de nuvarande taxorna

är att de beräknas med tanke på att kunderna flyger så mycket som de verkligen gör, vilket inte är mycket. Timpriserna är med andra ord »minutpriser» i stället för engrospriser; det finns inga taxor för dem som eventuellt skulle vilja köpa mycket flygtid per år. Envar vill flyga billigt, men det finns knappast någon möjlighet att leverera billig flygtid till dem som bara flyger sina sju certifikattimmar om året. Till råga på eländet vill dessa småkonsumenter, som utgör det stora flertalet av alla privat-

flygare, ta ut sina flygtimmar på lördagar och söndagar och övervägande sommardag — på vintern är det för kallt att flyga och dessutom alltid dåligt väder på veckandagen. Eftersom hyrverken gör så gott de kan för sina kunder ser de till att det finns tillräckligt många flygplan för att tillnärmelsevis alla skall få sin önskan uppfyllt och så blir följden en skev flygtidsfördelning för planen. Att de ligger i luften i halva dygnet omkring veckandarna på sommaren är gott och väl men sedan får de stå på marken under resten av året. Ostermans Aeros Austermaskiner avverkar bortåt 400 timmar under de fyra sommarmånaderna medan de resterande åtta månaderna inte ger mer än ungefär 100 timmar per flygplan. Självfallet betyder denna fördelning att de 400 sommartimmarna får betala nästan hela hangarhyran och försäkringspremierna för $\frac{3}{4}$ av året. Under sådana förhållanden är det inte egendomligt om timpriserna blir höga. Samma sak gäller i princip Stockholms Flygklubb; tidsfördelningen över året är ungefär densamma, men deras Klemmaskiner kommer inte upp till mer än 400 timmar om året, vilket är alldeles för litet för att man skall kunna få god flygekonomi. Den nya Cessnan har blivit mycket populär och beräknas nå upp till 500 timmar men det är ändå långt från de 900 à 1000 timmar som betyder fullt utnyttjade och billiga timpriser.

VEM BÄR SKULDEN TILL TRAFIKFLYGOLYCKORNA?

Under ett år förolyckades 303 plan därför att piloten tagit fel på handtagen till vingklaffarna och det infällbara landstället. Flygplanen måste få en standardiserad instrumentutrustning, anser den danske ingenjören Johs. Busck Lorentsen som i denna artikel lägger fram flera tänkbara synpunkter på orsaken till olyckorna. Ett av de mera förnuftiga förslagen är att förse varje handtag med en liten miniatyr, så att handtaget till vingklaffarna får en miniatyrklaff, landställets handtag ett litet hjul o. s. v.



Instrumenteringen är ett svårt krux inom flyget. Här ser vi en kontrollpanel av ny typ som provns vid det amerikanska flottflyget. Flygläraren som har överblick över dessa knappar kan tack vare detta system lättare prova elevens uppmärksamhet när det gäller instrumenten.

Mannen på gatan är upprörd, de senaste årens flygolyckor har gjort honom skeptiskt inställd till flygplanet som transportmedel — och är det egentligen så mycket att förvåna sig över? Han vet kanske inte att 75 procent av olyckorna kunde ha undvikits — om människans varit fullkomlig.

Börjar man analysera grunderna till de många flygolyckorna så upptäcker man att det i de flesta fall inte är något fel på materielen.

Låt oss titta på ett par av orsakerna. Vi kan studera en olycka som denna: »Trafikplan kör mot bergvägg — 21 döda». Den inträffade den 31 januari i fjol i Klippiga Bergen i USA. Orsaken till olyckan offentliggjordes först flera månader senare: piloten hade sökt ta en

genväg, på vilken han kunde tjäna $1\frac{1}{2}$ svensk mil, han flög därför in i ett moln som omgav bergmassivet med resultat att han nästan omedelbart körde rakt in i en bergvägg. Piloten hade trots bolagets stränga bestämmelser inte följt den angivna ruten utan flugit på egen hand för att vinna fuffiga fyra minuter. Man kan plocka fram många liknande exempel. Vad är då orsaken till denna olydnad som ju också kommit till uttryck i Skandinavien: DDL tvingades avskeda en engelsk pilot för att han trots flera påpekanden från passagerarna startade med en motor som var så defekt att långa gnistor slog ut från den. Men orsaken är inte svår att finna: »krigsmentaliteten». Många av trafikflygets
(Forts. på sid. 26.)

Man kan lura kunderna

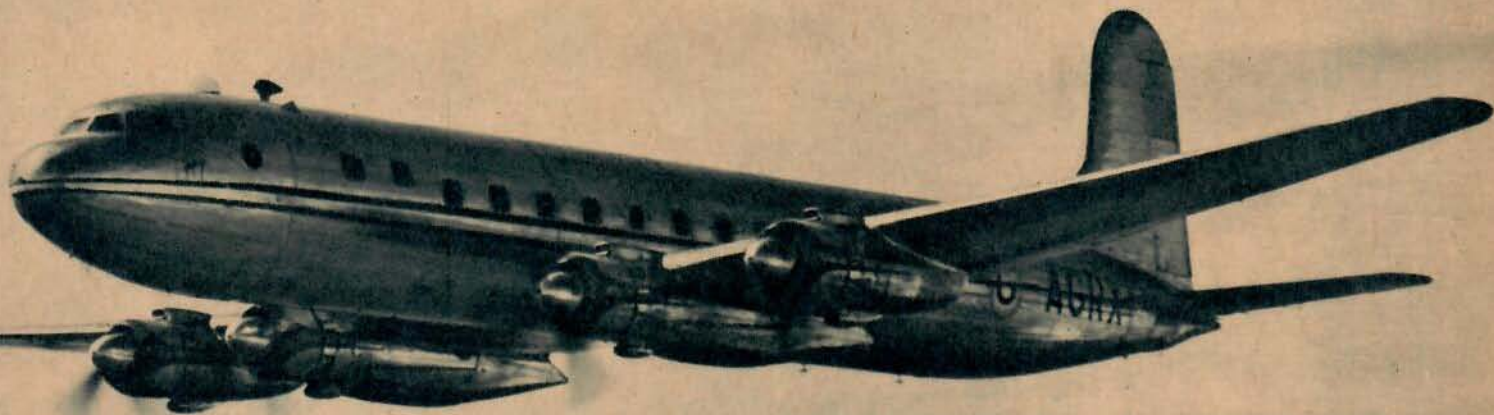
Man kan naturligtvis inte tvinga klubbmedlemmar eller hyrkunder att flyga mera eller på andra tider än de själva önskar. Däremot borde det vara möjligt att lura dem till det genom nya taxesytem som stimulerade intresset för mera flygning och framförallt mer flygning under den döda tiden på året. Det finns alldeles säkert många förare som gärna skulle gripa chansen att göra långflygningar under vintersemestern om bara flygpriserna lades tillrädda så att det blev billigare att flyga ju mer de flög. I stället flyger de nu en halvtimme då och då kring hemmafältet utan att varken bli mer erfarna förare eller få flyglusten mättad; varje minut i luften kostar obevekligen sin enkrona och då vill man inte gärna hålla på någon längre stund åt gången.

Tendenser åt rätt håll

finns redan. När Ostermans t. ex. hyrde ut en Auster för en långflygning ned i Europa i våras tillämpades ett väsentligt lägre timpris än normalt, vilket naturligtvis var i sin ordning då vederbörande köpte en mängd flygtid under en period då efterfrågan var ringa. Under sommaren är det vanligt att förare hyr ett plan över veckandagen för att flyga till något annat fält. I sådana fall

(Forts. på sid. 21.)

En ny variant i Tudor-klassen har nyligen debuterat — Tudor VII med Hercules-motorer.

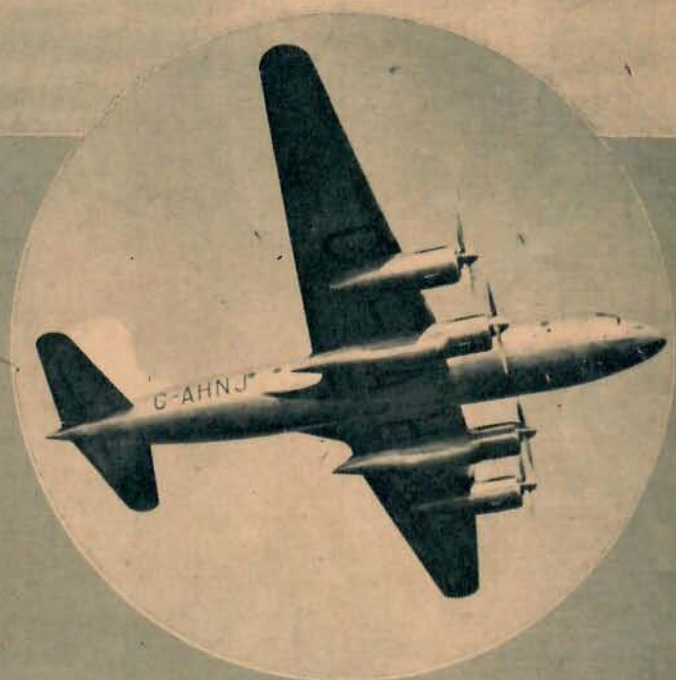


ENGLAND TAR KRAFTTAG FÖR ATT RÄDDA SITT TRAFIKFLYG

Åtskilligt tråkigt har under det senaste året inträffat som försatt det brittiska trafikflyget i ett mycket bekymmersamt materielläge. Flera av de nyaste flygplanstyperna håller inte vad de lovat och i ett flertal fall har de tre statsägda flygbolagen vägrat godta de flygplan som för deras räkning beställts hos de olika flygplanstillverkarna av Ministry of Supply eller försörjningsministeriet som vi här hemma skulle kalla det. Den egna flygindustriens oförmåga att tillräckligt snabbt kunna framställa fullgoda trafikflygplan lämpade för långa överhavsflygningar, har medfört ett dödläge, vilket man emellertid söker att temporärt avhjälpa genom beställningar i USA. Hittills har den engelska regeringen beställt sex plan vardera av typerna Constellation och Stratocruiser. Samtliga Constellation-plan har redan levererats men Stratocruiser-planen väntas inte förrän tidigast våren 1948.

Tudor-flygplanen, misslyckade?

Den omskrivna Tudor-klassen ser enligt uppgift inte ut att infria förväntningarna. Trots att bortåt 15-talet plan av typen Tudor I redan färdigställts för BOAC:s räkning, d. v. s. nästan hela antalet be-



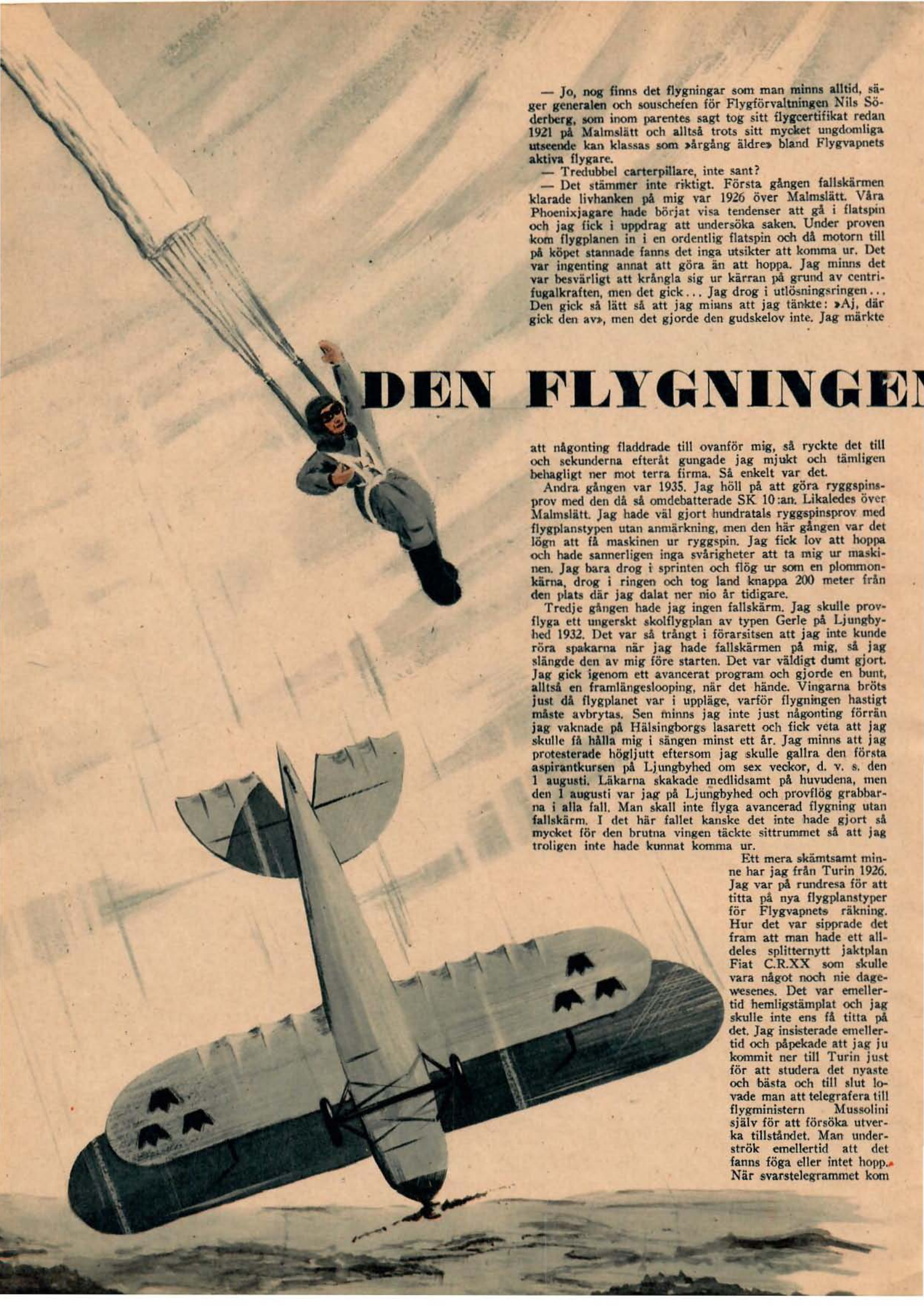
ställda plan, har typen ännu inte insatts i tjänst. Detta lär bland annat bero på att det under en provflygning till Nairobi i Afrika dels konstaterats att flygplanets egenskaper vid start är långt ifrån tillfredsställande och dels att bränsleförbrukningen avsevärt överstiger den tidigare uppgivna. Detta har resulterat i att samtliga flygplan returnerats till Avro-fabriken, där man nu försöker att i görligaste mån rätta till dessa missförhållanden.

Tudor II — den förlängda upplagan av Tudor I — provflögs redan förra våren men har trots detta ännu inte kommit
(Forts. på sid. 22.)



I cirkeln: British South American Airways nya Tudor IV, en utveckling av Tudor I. — Ovan: Den 10 jull provflögs Airspeed-fabrikens nya tvåmotoriga trafikflygplan Ambassador. Typen tar max 48 passagerare, marschar på 400—450 km/t och är försedd med övertryckskabin. — Nedan t. h. ses prototypen till det ättasitsiga lokaltrafikplanet Percival Merganser. Typen skall ej seriebyggas utan ersättas av en vidareutveckling benämnd Percival Prince.





— Jo, nog finns det flygningar som man minns alltid, säger generalen och souschefen för Flygförvaltningen Nils Söderberg, som inom parentes sagt tog sitt flygcertifikat redan 1921 på Malmslätt och alltså trots sitt mycket ungdomliga utseende kan klassas som »ärgång äldre» bland Flygvapnets aktiva flygare.

— Tredubbel carterpillare, inte sant?

— Det stämmer inte riktigt. Första gången fallskärmen klarade livhanken på mig var 1926 över Malmslätt. Våra Phoenixjagare hade börjat visa tendenser att gå i flatspin och jag fick i uppdrag att undersöka saken. Under proven kom flygplanen in i en ordentlig flatspin och då motorn till på köpet stannade fanns det inga utsikter att komma ur. Det var ingenting annat att göra än att hoppa. Jag minns det var besvärligt att krångla sig ur kärnan på grund av centrifugalkraften, men det gick... Jag drog i utlösningsringen... Den gick så lätt så att jag minns att jag tänkte: »Aj, där gick den av», men det gjorde den gudskelov inte. Jag märkte

DEN FLYGNINGEN

att någonting fladdrade till ovanför mig, så ryckte det till och sekunderna efteråt gungade jag mjukt och tämligen behagligt ner mot terra firma. Så enkelt var det.

Andra gången var 1935. Jag höll på att göra ryggspinsprov med den då så omdebatterade SK 10:an. Likaledes över Malmslätt. Jag hade väl gjort hundratals ryggspinsprov med flygplanstypen utan anmärkning, men den här gången var det lögn att få maskinen ur ryggspin. Jag fick lov att hoppa och hade sannerligen inga svårigheter att ta mig ur maskinen. Jag bara drog i sprinten och flög ur som en plommonkärna, drog i ringen och tog land knappa 200 meter från den plats där jag dalat ner nio år tidigare.

Tredje gången hade jag ingen fallskärm. Jag skulle provflyga ett ungerskt skolflygplan av typen Gerle på Ljungbyhed 1932. Det var så trångt i förarsitsen att jag inte kunde röra spakarna när jag hade fallskärmen på mig, så jag slängde den av mig före starten. Det var väldigt dumt gjort. Jag gick igenom ett avancerat program och gjorde en bunt, alltså en framlängeslooping, när det hände. Vingarna bröts just då flygplanet var i uppläge, varför flygningen hastigt måste avbrytas. Sen minns jag inte just någonting förrän jag vaknade på Hälsingborgs lasarett och fick veta att jag skulle få hålla mig i sängen minst ett år. Jag minns att jag protesterade högljutt eftersom jag skulle gallra den första aspirantkursen på Ljungbyhed om sex veckor, d. v. s. den 1 augusti. Läkarna skakade medlidsamt på huvudena, men den 1 augusti var jag på Ljungbyhed och provflög grabbarna i alla fall. Man skall inte flyga avancerad flygning utan fallskärm. I det här fallet kanske det inte hade gjort så mycket för den brutna vingen täckte sittrummet så att jag troligen inte hade kunnat komma ur.

Ett mera skämtsamt minne har jag från Turin 1926. Jag var på rundresa för att titta på nya flygplanstyper för Flygvapnets räkning. Hur det var sipprade det fram att man hade ett alldeles splitternytt jaktplan Fiat C.R.XX som skulle vara något och nie dagewesenes. Det var emellertid hemligstämplat och jag skulle inte ens få titta på det. Jag insisterade emellertid och påpekade att jag ju kommit ner till Turin just för att studera det nyaste och bästa och till slut lovade man att telegrafera till flygministern Mussolini själv för att försöka utverka tillståndet. Man underströk emellertid att det fanns föga eller intet hopp. När svarstelegrammet kom

fram mot aftonen hade Il Duce emellertid sanktionerat flygningen. Jag gick upp med maskinen och genomförde en avancerad flygning med looping, roll och spin och landade så småningom. Då rådde den mest våldsamma upphetsning på fältet. Man nästan slet mig ur maskinen, pratade i munnen på varandra, skrek och gestikulerade. När jag äntligen lyckades få ett vettigt och sansat ord ur mina värdar framgick det att maskinen över huvud taget ännu aldrig hade prövats i avancerad flygning. S. k. tablå!

— Mitt kanske mest dramatiska flygminne daterar sig emellertid från år 1927, fortsätter general Söderberg. Jag hade varit ned till Heinkelverkstäderna utanför Warnemünde för att provflyga en ny jaktplanstyp. Det hände f. ö. en hel del under de där

provflygningarna. En dag skulle jag göra höjdprov och samtidigt en attack mot höjdrekorde (i Tyskland). Syrgasbehållaren sattes på av mekanikern i samma ögonblick som jag skulle starta genom en enkel omvridning av en kran framme vid motorn. Jag steg till väders en aning orolig att jag inte, ovan som jag var vid högre höjder, skulle klara provet så värst bra. Jag fick snart rätt. De anteckningar jag skulle göra med bestämda intervaller blev allt besvärigare. Jag hittade helt enkelt inte instrumenten. Till slut snurrade allting runt. Jag gav fan i alltihop. Då jag kvicknade till liv igen befann jag mig i en vrålspin på 4,000 meters höjd. Jag kom ur med något besvär och jag flög missmodig hem och landade. Barografen visade 7,800 och jag skämdes



General
NILS SÖDERBERG

GLÖMMER JAG ALDRIG!

Vi inleder här en ny serie — «Den flygningen glömmar jag aldrig!» — som vi tror kommer att fånga alla. Det blir rutinerade flygare som kommer att berätta både spännande och roliga minnen, och början göres med general Nils Söderberg, tredubbel carterpillare och med en minst sagt färgrik flygarbana bakom sig. Torsten Flodén har skrivit den första artikeln.

som en hund att inte ha tålt den höjden. Det visade sig emellertid att syrgasen varit stängd. Den hade öppnats av en annan och så hade mekanikern stängt av i stället för släppt på. Det var bara att försöka igen. Jag kom då upp på cirka 10,000 meter och hade därmed slagit det tyska höjdrekorde (inofficiellt). Glad i hågen gick jag ned för att landa. Men det hade mulnat igen. På ett par tusen meters höjd låg ett tjockt molnskikt, jag hade ingen aning om var jag var och till yttermera visso sprang ett oljerör som dränkte både maskinen och mig i tjock svart olja. Jag dök ned genom molnen, hittade ett fält som jag tyckte såg acceptabelt ut och landade. Jag var på Rügen.

Jag lyckades få tag i en telefon, kom i kontakt med fabriken, där man var lindrigt sagt orolig över hur det hade gått för mig och kanske ännu mera för maskinens öde.

Det senaste kanske mest av den anledningen att den dagen därpå skulle visas upp för en synnerligen exklusiv rysk flygdelegation. Maskinen måste tillbaka på kvällen. Jag konsulterade ingenjörerna om jag inte helt enkelt kunde plugga igen röret vilket man lät mig försöka. Ja, så lekte jag mekaniker där i min ensamhet på Rügen, lyckades plugga igen röret och hade ett oherrans besvär att få i gång motorn — solo som jag var — och lyckades komma därifrån i skymningen. När jag äntligen landade hade det mörknat. Man hade tänt eldar på fältet och skickade upp signalraketer för att visa mig vägen och jag hyllades nära nog som om jag fullbordat en Atlantflygning, detta väl närmast för att maskinen var någorlunda oskadad hemma igen. Men jag såg ut

(Forts. på sid. 5.)

Thorsten Akrell:

GE BROMMA EN TRAFIKLEDARBUSS!

Nya trafikbestämmelser trädde i kraft på Bromma den 7 juli. De innebar i korthet följande: Plan utan radio får ej starta och åter landa på Bromma mellan kl. 9 och 18. Däremot får man starta och flyga till ett annat fält, eller starta från ett annat fält och landa under förutsättning att man är föranmäld och noggrant kan ange den beräknade landningstiden. Landning får dock verkställas först sedan grönt ljus erhållits i landningsvarvet. Bestämmelserna, som utfärdats med anledning av den alltmer ökande trafikfrekvensen, drabbar givetvis de mindre klubb- och privatägda planen. Det är enbart glädjande om bestämmelser utfärdas, som höjer säkerheten, men i det här fallet gör man osökt två reflexioner: hade det inte varit myndigheternas skyldighet att göra åtminstone någonting för att skaffa Stockholms sportflygare ett annat fält innan för sportflyget hämmande bestämmelser utfärdas, och vidare: ökar dessa bestämmelser verkligen trafiksäkerheten?

Den första frågan om ett sportflygarnas eget fält har varit föremål för diskussion tidigare och kommer att bli det i annat sammanhang, varför den här inte vidare be-

rörs. Men vi skall titta ett tag på de praktiska konsekvenserna av »grönt ljus i landningsvarvet». När man kommer in i ett fälts närtrafikområde har man två saker att tänka på: se upp för trafiken och utrona vindriktningen. Samtidigt bör man givetvis hålla ett öga på tornet. Men skulle man få röd signalraket, observeras detta utan att man har uppmärksamheten direkt på tornet. Ljusblinkar är emellertid mycket svåra att uppfatta, i synnerhet om man inte är förtrogen med lokaliteterna på fältet, men man får inte landa förrän grönt ljus erhållits. Resultat: uppmärksamheten dras från trafiken och koncentreras helt på tornet. Vad detta innebär i fråga om faromoment torde stå klart för var och en.

Men det är inte bara vi som har att kämpa med dylika problem, det kan därför ha sitt intresse att se hur Royal Airforce löst frågan på de fält där de kontrollerar den civila trafiken. De använder en stor i bjärta färger målade buss, som uppställs omedelbart intill och vid början av den bana, som används för start och landning. En röd och vitrutig buss syns givetvis betydligt bättre

än både kontrolltorn och vindriktningsvisare. Man vet helt enkelt att vid den bana, där bussen står, där skall man landa. Från sagda buss får man också under trafikvarvet grönt ljus, om kusten är klar. Det ljust är det ingen konst att uppfatta, eftersom det kommer från en punkt ute på fältet. Ytterligare en uppgift som denna portabla trafikledarcentral har är en kontroll före starten. Man kör upp bredvid bussen men får icke starta förrän en man noga kontrollerat däckens tillstånd — man kan ha fått en spik eller en skåra i däcket, utan att märka det — men var säker på att situationen kan bli obehaglig om däcket punkterar i själva starten eller om luften sakta går ur och däcket är tomt nästa gång man landar. Först efter denna kontroll får man grönt ljus, fortfarande från bussen, som hela tiden står i radioförbindelse med det fasta tornet. Skulle något oförutsett hinder för start uppstå, får man muntligt besked från den rörliga trafikpersonalen i stället för att bli tillbakalinkad från ett kontrolltorn dit det kanske tar en kvart att köra.

(Forts. på sid. 27.)



Den nya Cuben PA-11 ser rätt trevlig ut med sin helt inklädda motor å la Super Cruiser som förresten ses t. h. på bilden. Genom den nya motorinklädnaden har man lyckats höja den lilla Cubens fart med 25 procent.

De före kriget så ryktbara flygacertävlingarna i Cleveland har nu återupptagits och detta har framkallat en ny rush bland de amatörbyggande amerikanska racerpiloterna. Det första planet som hittills konstruerats speciellt med tanke på den nya 3,1-litersklassen provflögs den 2 juli av Lockheed-provflygaren Herman Salmon. Flygplanet har på privat initiativ konstruerats och byggts av en grupp förare och ingenjörer vid Lockheed i Kallifornien och har fått namnet »Cosmic Winds». Det är byggt helt i metall med fast blad-fjäderlandställ enligt Cessna-principen. Motorn är en fyr-cylindrig radmotor på 85 hk och övriga kända data och prestanda är följande: Spännvidd 5,94 m, flygvikt 360 kg, effektbelastning 4,25 kg/hk, beräknad toppfart 320 km/t. (Nedan.)



HÖGSOMMARFLYG



I Prag hölls för någon tid sedan en internationell flygdag med deltagare från ett flertal europiska länder. T. v. Karl-Erik Övgård, Stockholm, som under sommaren tjänstgjort som segelflyginstruktör i Tjeckoslovakien. Han gav en uppvisning i avancerad flygning med en Habicht och ses här före starten. — Nedan: En av medlemmarna i den populära franska fallskärmstruppen, 18-årige Michel Lemaitre, Europas yngste fallskärmshoppare. — Längst ner: Danske segelflygaren Harald W. Jensen.



På F 10 i Skåne har flyglottorna haft en kurs där de utbildats för viss marktjänst. Överst ses Barbro Rybo och Barbro Schmidt jaga skånska gäss i närheten av förläggningen och ovan konstaterar Knut Ove Bröstner och Folke Bengtsson att lottornas område är fridlyst. S. k. blåsnig.



Speedpak kallas en nyhet som Lockheedfabriken lanserat för att öka den betalande lasten på Constellation. Anordningen består av en båtliknande strömlinjeformad lastbehållare med en rymd av 11,3 m³ som fästes under flygkroppen. Över kortare sträckor kan lasten på detta sätt ökas med bortåt fyra ton. Fartförlusten anges till endast 16 km/t. Bilden visar en speedpak klar att monteras under KLM:s flaggskepp »Nijmegen».



Jimmy Doolittle:

"STRYKPOJKEN" TRAFIKFLYGET BEHÖVER HJÄLP

Generallöjtnant Jimmy Doolittle — mannen som ledde det amerikanska bombförbandet »30 sekunder över Tokio» — är numera vice president i Shell Union Oil Corporation. Nyligen höll han ett anförande inför Executives Club i Chicago där han betonade att »det är inget fundamentalt fel med trafikflyget». I sitt tal, som här återges i sammandrag, skisserade han vidare trafikflygets behov just nu.

Den vanligaste fråga, som gjorts mig i den eller annan form, är »Vad är det för fel med trafikflyget?» Mitt svar är: »Det är inget fundamentalt fel med trafikflyget.» Jag menar inte att trafikflyget är perfekt. Vi uppnår aldrig fullkomlighet i denna värld.

För drygt ett år sedan fullkomligt slogs folk om privilegiet att få flyga. Trots väldiga expansionsprogram visade flygbolagen vinster och tidningarna var överhopade med synnerligen optimistiska artiklar om trafikflygets rosiga framtid. Sakta men säkert ändrade sig bilden. Folk undvek flyglinjerna i stor utsträckning. Fyrtioåtta passagerarplan utnyttjades ibland endast till fjärdedelen eller hälften av lastkapaciteten. Inkomsterna minskade i så hög grad att många flygbolags ekonomiska ställning blev osäker. Trafikflyget blev »strykpojke» i tal och skrift — både offentligt och privat.

Jag försöker inte ursäkt trafikflyget. Det behövs ingen ursäkt. Jag skulle vara den siste att säga att trafikflyget aldrig gjort några misstag. Det har gjort misstag. Vid en återblick synes en del av dem mycket allvarliga. Jag vill emellertid framhålla en gammal sanning: den människa som aldrig gjort ett misstag har överhuvudtaget aldrig gjort någonting.

Trafikflyget har nyligen trampat ur barnskorna — några och tjugo år gammalt. Det blev populärt i och med Lindberghs flygning och under högkonjunkturen på tjugotalet växte det till en pråktig — men ostadig — baby. I början på trettioalet blev det ett försummat och ej önskat barn och svälte nästan till döds. Från sin torfiga barndom växte det upp och var som en yngling då kriget bröt ut. Plötsligt fick det en mans arbete. Liksom de övriga ungdomarna gjorde det ett magnifikt jobb. Erfarenheterna från kriget gjorde att kravet på inrikesflyget ökade över alla förväntningar. Alla önskade flyga. Flygbolagen saknade utrustning, tränad personal och tillfredsställande anordningar på flygfälten. Flygfält som anlagts för att sköta all den trafik, som rimligtvis kunde väntas inom de närmaste tjugo åren blev otillräckliga på en enda natt.

Efter kriget gjorde knappheten på varor och arbetskraft, strejker inom betydelsefulla industrier samt den orubbliga faktorn, tiden, det omöjligt för flygindustrin att anskaffa den utrustning och de anordningar som den var i största behov av.

Före kriget var trafikflygplanet det mest exklusiva transportmedlet. Flygbolagen strävade ihärdigt för att ge sina passagerare lyxservice. Efter kriget, med de många efterkrigsproblemen för ögonen, icke minst passagerarnas negativa inställning, trängsel på flygfälten, otillräckliga markanordningar och otillfredsställande flygutrustning samt

brist på ordentligt tränad och van personal, blev det praktiskt taget omöjligt för flygbolagen att fortsätta denna utomordentliga service.

Problemet komplicerades ytterligare genom en del artiklar och annonser, vilka gav sken av att många flygplanstyper och flyglinjer var att förvänta inom den närmaste tiden. Då en del passagerare inte fann des-

av långa perioder av dåligt flygväder, otillräckligt utrustade, staten tillhörande, navigeringshjälpmedel samt den stora publicitet som omgav flygolyckorna var i första hand orsaken till allmänhetens bristande lust för resor med flyg.

Pendeln håller emellertid nu på att svänga tillbaka åt andra hållet. På sista tiden har en tendens till ett nytt allmänt förtroende för flygtransporter förmärkts. Detta framgår av en sakta men gradvis skeende ökning av trafikstocken.

Framtida behov

Om trafikflyget skall blomstra upp och uträtta det arbete som det är kapabelt till måste det ha allmänt förtroende och bistånd. Flygbolagen och allmänheten måste samarbeta för att öka följande faktorer, i ordning allt efter betydelsen:

1 *Säkerheten.* Man får icke kompromissa med säkerheten varken vid flygresor eller något annat transportsätt.

2 *Tillförlitligheten.* Förmåga att få fram passagerare och last till destinationsorten enligt tidtabell.

3 *Passagerarnas komfort.* Större komfort i luften. Användning av sovplan på transoceanica och transkontinentala flygningar.

4 *Passagerarnas bekvämlighet.* Först och främst skall hänsyn tas till deras bekvämlighet på marken. Minskad tidsutdräkt vid transport till och från flygfälten och handhavandet av biljetter och bagage.

5 *Driftsekonomi.* Möjligen reducerade taxor men till att börja med ökad effektivitet för att förvärva oberoende — frihet från direkt eller indirekt understöd — och slutligen lägre taxor.

6 *Farten.* Efter kriget har inrikestrafiken i USA varit utsatt för en serie olyckor. Dessa olyckor har kommit i dagen vilket inte är fallet med de säkra rutinflygningar på sammanlagt miljontals mil som gjorts. Flygkatastroferna har fått lejonparten av publiciteten. Det mesta av denna publicitet har inverkat menligt på flyget; om den emellertid hjälpt till att bemästra flygproblemen och utgjort den tändande gnistan vid utvecklingen av bättre flygfält och uppförandet av välbehövliga hjälpmedel för navigering och landning då har den utträttat något verkligt gott.

Tillgängliga hjälpmedel i säkerhetens tjänst

Flygsäkerhet och tillförlitlighet sammanhänger nära med varandra. Med tillförlitlighet menar vi förmågan att följa tidtabellen. Det viktigaste i fråga om tillförlitlighet uppnås när ett flygplan kan flyga enligt tidtabell oavsett väder. Den dagen kommer. I »Eighth Air Force» hade vi tre bombflottilljer, vilka kunde starta, flyga till målet, kasta sina bomber och landa utan att någon gång se marken. Om kriget i Europa hade fortgått ytterligare sex månader hade alla 42 bombflottilljerna i »Eighth Air Force» fått denna träning. Utrustning fanns då tillgänglig. Faktum är att jag gjorde den första starten, flygningen och landningen — blint — år 1929, för 18 år sedan. Arméflygvapnet har ett »dåligt-väders-förband»,

(Forts. på sid. 21.)



Jimmy Doolittle gjorde sin första blindflygning redan 1929 och nästan lika gammalt är detta foto av honom, taget vid en flygtävling i England, vilken vanns av Doolittle.

sa underbara saker, som de läst om, blev de missnöjda och förbittrade. Då en nyanställd som ännu inte hade vanan inne att betjäna passagerarna ofrivilligt visade sig oskicklig eller uppmärksam, så blev passageraren dubbelt förtörnad. Dessa faktorer tillsammans med otillförlitlighet på grund



Georg Valentin Enell, Gävlegrabben som blev en av Amerikas förnämsta flygfotografer.

har nått en i sitt slag säregen ställning som »hovfotograf» åt ett 20-tal olika flygbolag som trafikerar La Guardia, och när Idlewild är färdigbyggt kommer den företagsamme svenskamerikanske ynglingen att återfinnas därute med en stab på ett 20-tal man. Vad den forne Gävlepojken upplevt i och utanför Amerika sen han emigrerade för 22 år sedan som 15-årig grabb från hemlandet skulle man kunna skriva en bok om. Sällan torde någon Amerikaemigrant från Sverige gått en sådan händelserik tid till mötes som George Valentine Enell. Och vad han humnit med under de 22 senaste åren är det inte många som gör om!

FLYG-reportern var häromdagen ute och hälsade på Enell, där han satt i direktörsstolen i sitt kontor hos Trans World Airlines i hangar nr 4 på La Guardia. Men tro inte att det är en högfärdig direktör — nej, George är kanske



FRAMTIDENS LUFT

I en intressant broschyr som utge offentliggör generalmajor James L. under sista världskriget, några synpunkter återger vi ett

SVENSK FLYGFOTOGRAF FÄNGSLADES AV JAPANERNA

Från FLYG:s New Yorkkorrespondent CIRRUS

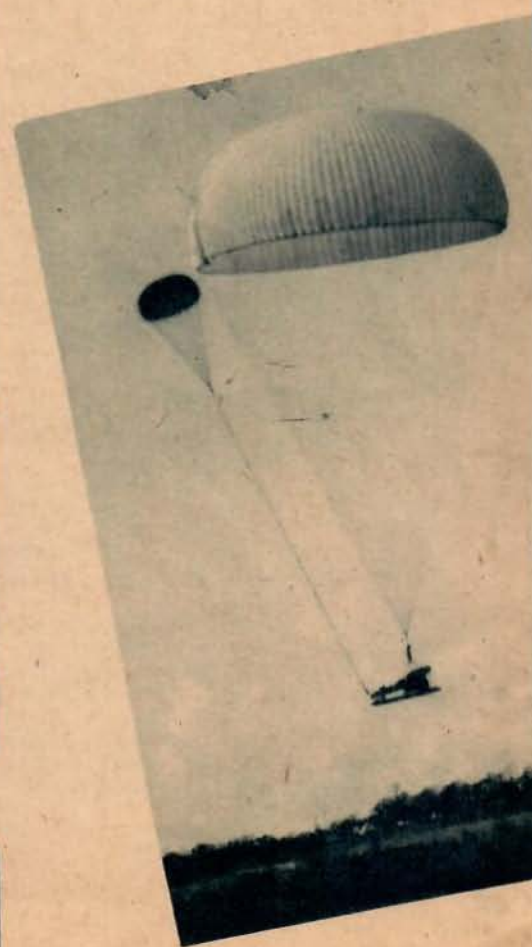
Stå under skylten there please! Och så skrattar vi! De e' det bästa de! Thanks! Hold it!

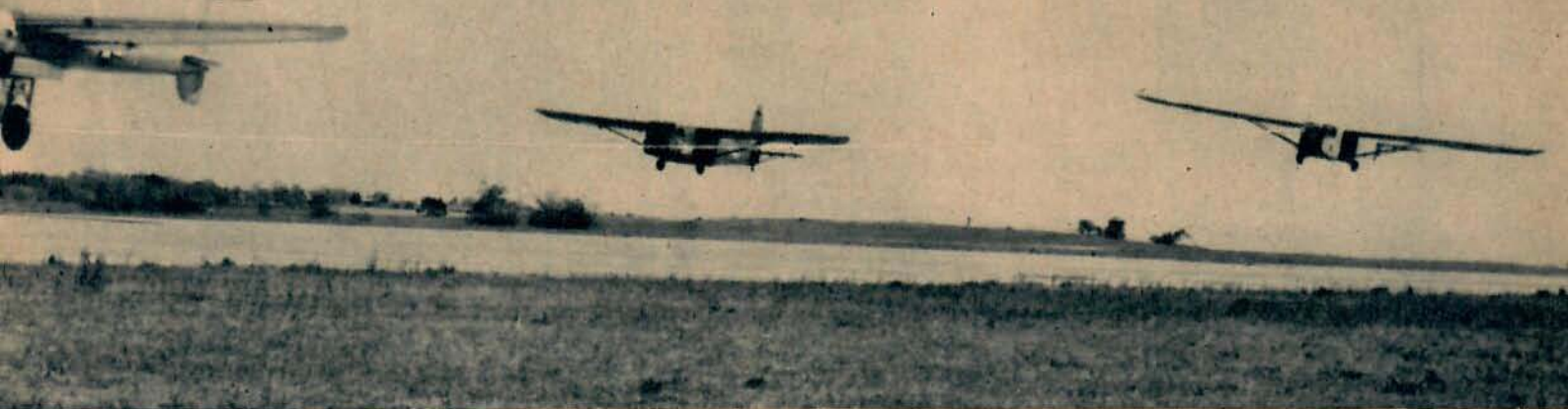
En lång, ljushårig, blåögd yngling står i en av korridorerna i La Guardia-flygfältets internationella stationsbyggnad och skjuter av en fotoblixt. På en säregen blandning av svensk gästrikiadialekt och oförfalskad New York-jargong, då och då interfolierad av specialuttrycket »de e' det bästa de», tilltalar 37-årige George Valentine Enell någon av Scandinavian Airlines System's mera bemärkta passagerare alltunder det han blixtnsnabbt byter lampa i sin nya kamera. George Valentine Enell är vid det här laget La Guardia-fältets populäraste och säkerligen mest välkända fotograf. Han är den dominerande därute. Han

anspråkslösast bland de sju som arbetar under firmanamnet »George Valentine Enell and Associates Incorporated». Han pratar gärna svenska och gör det med humorglimten i ögat. Inte för att han skämtar med svenska språket utan därför att han tycker det är hjärtans roligt. FLYG-reportern hade tänkt att få veta lite närmare hur det kom sig att Enell slog sig på flygfotojobbet på La Guardia, men fick det beskedet att han i så fall måste läsa igenom den självbiografi Enell skrivit ett par år tidigare på begäran från Washington. Enell räckte över ett tiotal tätt maskinskrivna ark, och han ville därmed göra klart att bakgrunden till La Guardia-jobbet inte saknar intresse. Och sedan vi genomläst

(Forts. på sid. 20.)

Under sina vilda färder Jorden runt har Enell träffat många celebriteter. På bilden t. v. får han Gandhis autograf på en »short snorters». — T. h. njuter den kontinentale fotografen en indisk pipa.





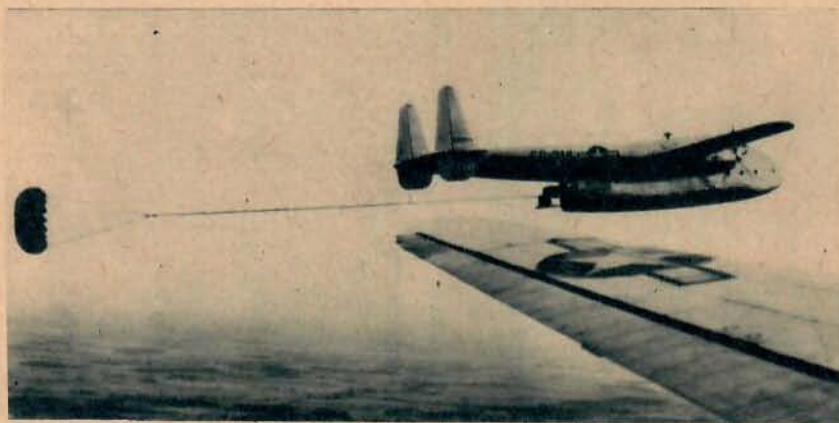
TBURNA TRUPPER

en del officiella amerikanska auktoriteter
vin, chef för många fallskärmsoperationer
ster på framtidens luftburna arméer. Här
ndrag av hans artikel.

er luften kontrollerar freden. Det är möjligt att transportera
är möjligt att avlämna dessa trupper, tränade och utrus-

pacitet visar tydligt deras globala karaktär. Lockheed Nep-
n till Ohio och B-29:an »Dreamboat's» från Hawaii till
nsflygningar i framtiden. Fjärrstyrda projektiler som kan
na hela jorden. När dessa vapen gjort sitt kommer de luft-

av atomvapen har haft en omedelbar effekt både strate-
er att behärska alla operationer i framtiden. Aldrig mera
örut, vare sig för offensiv eller defensiv. Aldrig mer kom-
an gjorde efter landstigningen vid invasionen i Normandie.
er som kommer att skjutas mot dem. Endast sedan man nått
koncentrera trupperna — och då endast i direkt propor-
(Forts. på sid. 20.)



T. v.: Denna typ av fallskärm användes först av tyskarna och utvecklades sedan av allierade tekniker. Det är två fallskärmar, av vilka den mindre tjänar som stabilisator av lasten när den fälls till marken. Det är i detta fall fråga om en Howitzerkanon. — Ovan: En annan bild av den lilla skärmen som drar fram kanonen ur flygplanet. — T. h.: Ett transportplan av typen Curtiss Commando.

överst: Amerikanerna har experimenterat med att använda Fairchild C-82 Packet som bogserare av två glidplan. — Ovan: I amerikanska transportplan flögs under sista kriget massor med människor från Indien till Kina över Himalaya.





T. v.: Tjecken Igor Manka hade en dieselmodell med fällbar propeller och infällbart landställe vilket manövrerades med en speciell timer. — T. h.: Italienaren Volvino Pecorari placerade sig som tvåa i motorklassen och ses här pyssla om sin vackra dieselmodell. Motorn har en cylindervolym på 3 cm³ och gör 7 150 v/min. Modellens spännvidd är 1 500 mm, sidoförhållandet 1:11 och vingprofilen NACA 6412.

CUB JAGAR MODELLFLYGPLAN

Den första internationella stortävlingen i modellflyg efter kriget ägde rum den 13—23 juni i Frauenfeld i närheten av Zürich med Aero-Club der Schweiz som arrangör. Ett 80-tal modellflygare från inte mindre än 11 olika nationer ställde upp, bland dessa Belgien, Danmark, England, Finland, Holland, Italien, Jugoslavien, Tjeckoslovakien och givetvis Schweiz. Varför var det inga svenskar där?

Efter besiktningen av tävlingsmodellerna som övervakades av den schweiziska modellflygkommissionens president, prof. Fritsch, började tävlingen med motormodellklassen. Mest imponerande var de italienska och belgiska modellerna med sina fantastiskt branta stigningar. De italienska modellerna var dessutom utomordentligt välgjorda och vackra, både vad utformningen och målningen beträffar. Vid tävlingen användes endast markstart och modellerna startades från en 2x6 meter stor startbana som låg ca 30 cm över marken. Nästan samtliga modeller var utrustade med dieselmotorer utom engelsmännens som använde fändstiftsmotorer. Segrare i motorklassen blev fransmannen Paul Maeght och på andra och tredje plats kom I. Pecorari, Italien, och E. Sysmans, Belgien. Lagtävlingen vanns av Belgien med Italien på andra plats.

Segelmodelltävlingen började med att dansken Tage Hansen redan vid första starten tog ledningen med en flygning på 22.41 min. och denna ställning behöll han sedan hela dagen. Tävlingen kunde dock inte slutföras den dagen utan sista starten uppsköts till nästa dag. Ungefär en halv timme före tävlingstidens slut började det bli rätt kraftig termik och då startade bl. a. italienaren F. Cattaneo, Hans modell fick omedelbart termikanslutning och gjorde en tid på 31.30 min. Därmed föll Hansen ner på andra plats och när sedan den 50 år gamle schweiziske arkitekten S. Schiblers modell gjort en termikflygning på något över 28 minuter fick dansken finna sig i att bli distanserad till tredje plats. Men det var inget fy skam i en tävling där nästan hela den europeiska modellflygeliten var med. I lagtävlingen placerade sig Schweiz som etta, Italien som tvåa och Danmark som trea.

Hämtningen av modellerna var ett kapitel för sig. I terrängen kring flygfältet hade man placerat ut fem man som med radio hela tiden var i kontakt med tävlingsledningen. Därmed var det möjligt att dirigera ordonnanserna på motoreyklar efter modeller som stack i väg. I besvärliga fall skickade man ut en Piper Cub på modellflygjak!

Reportage: Johannes Thinesen.

JAG SKALL SLÅ...

Forts. fr. sid. 8.

väderlekskartan utfärdades kl. 7 följande prognos:

Allmänt väder:

Kalluftsmasseväder med vindar omkring sydväst. En ocklusionsfront kl. 4 innanför västkusten kan nå Örebro tidigast vid 13-tiden. Den medför tilltagande mängd högre molnslag samt tidvis regn eller regnskurar. På baksidan av fronten åter cumulus och cumulonimbus.

Segelflygvädet framför fronten:

Bättre möjligheter till torrtermik än under gårdagen. Högre molnslag hindrar emellertid tidvis instrålningen särskilt i samband med fronten. Cumulus med molnbas till en början på omkring 400 m efterhand ökan- de till omkring 1 000 m. Molntopparna i allmänhet 2 200—2 500 m. I östra delarna av landet molntoppar upp till 3 000—4 000 m delvis i samband med regnskurar. Uppvind i moln 4—8 m/sek. Isbildning i moln över 2 000 meter.

I och bakom fronten

Moln i flera skikt med dels cumulus och cumulonimbus dels fractocumulus eller stratus på lägre höjd.

De flesta förarna startade kl. 8.30—9 men landade åter. Den torra termiken under molnen var mycket dålig, och det var omöjligt att nå molnbasen som låg på omkring 700 m. Samtliga förare gjorde emellertid vid 10-tiden nya försök och kom i väg och sist av dem löjtnant Persson, som startade kl. 10.30. Vid denna tidpunkt var det helmulet med altostratosmoln och de flesta cumulusmolnen var upplösta eller höll på att upplösas. Löjtnant Persson bogserades till Kumla och kom här utan svårighet upp i ett moln, i vilket han med cirka 5 m/sek. steg till 3 000 meter. En bidragande orsak till att det var så svårt att nå molnbasen var att vindarna under 700 meter var ostliga, över denna höjd var vinden sydväst eller väst. Segelflygplanen och molnen drev således åt var sitt håll.

Ocklusionsfronten passerade Örebro vid 12-tiden, alltså något tidigare än beräknat. I samband med densamma utbildades över östra delarna av landet lokala åskväder. Orsaken till dessa torde i första hand ha varit den stora labilitet (energi) hos luften över de östra delarna av landet. Temperatursonderingarna från Bromma kl. 5 och 17 visar detta. Ocklusionsfronten torde emellertid ha bidragit till denna energis utlösning. Någon varmlufttillförsel på höjden liknade den vid Karlsborg visade inte sonderingen vid Bromma kl. 17 trots att fronten då måste ha legat i omedelbar närhet. Förklaringen här till kan antingen vara att sonderingen vid Karlsborg varit felaktig eller också att fronten under dagen ändrat karaktär. Båda alternativen synes lika troliga. Av sonderingen vid Bromma att döma torde åskmolnens topp ha legat på cirka 8 800 m, över vilken höjd stratossfären vidtog. Löjtnant Persson torde alltså knappast ha kunnat nå högre även om han skulle ha fortsatt flygningen. Temperaturen på 8 800 m var omkring —45 grader. En teoretisk beräkning av uppvindens styrka ger värden upp till 20 m/sek. eller däröver, och dessa är mycket sannolika eftersom Welken trots isbildning kunde stiga med 15 m/sek.

Under flygningen i moln var isbildningen inte så kraftig som väntat. Löjtnant Persson hade före starten lätt gnida in sitt flygplan med glykol och anser detta vara orsaken till den ringa isbildningen. Teori och praktiken visar att den kraftigaste isbildningen inträffar vid temperaturer mellan 0 och —10 grader, vid lägre temperaturer avtar isbildningen och upphör vid mycket låga temperaturer. Eftersom löjtnant Persson steg med 10—15 m/sek. passerade han det farliga området (0° på 2 500 m, —10° på 3 900 m) på 2—3 min. Denna korta tid inom det farligaste isbildningsområdet torde ha varit den främsta orsaken till den ringa isbildningen.

Ur meteorologisk synpunkt är rekordet inte oslagbart. Tropopausen (stratossfärens nedre gräns), som är den översta gränsen för de termiska uppvindarna, ligger ofta över 8 800 meter men tillfällena med hög tropopaus och samtidigt goda termiska förhållanden förekommer inte alltför ofta. Då jag efter flygningen påpekade för »Pelle» att rekordet säkert kommer att stå sig länge, fick jag emellertid följande förbluffande svar: — Nej, jag kommer själv att slå det!



T. v.: En typisk belgisk segelmodell med stöttade vingar. — T. h.: Traugott Haschlach, Zürich, blev fyra i den individuella segelmodelltävlingen och ses här med sin jättemodell G-41 med vilken han förra året satte nytt världsrekord på 2.21 tim. — Nedan t. v.: En typisk representant för de vackra italienska segelmodellerna. — Nedan t. h.: Segraren i motormodellklassen, Paul Maeght, Frankrike, med sin »Dinghy». Vingens har en spännvidd på 1 560 mm och profilen är NACA 6409. Motorn är en »Micron» på 5 cm³.



BERÖMDA FLYGPLAN (2):

Republic P-47N Thunderbolt



den skildringen måste vi hålla med om den saken. Det hela är som en modern äventyrars saga om resor i främmande länder, och för att det inte skall bli en följetong så måste Enells tid i Amerika berättas endast i sammandrag även om det finns poänger som borde nämnas utförligare men som utrymmet icke tillåter.

Han föddes i Gävle 1910, men flyttade med familjen till Broddbo i Västmanland, där han gick i folkskola. Vid 14 års ålder fick Enell sin första kontakt med det hårda livet, då han började arbeta i lantbruket med uppstigning halv 4 om morgnarna och sängdags sent. Men året därpå reste han ensam över till Amerika, dit brodern Eric och modern emigrerat tidigare — fadern dog då Enell var tio år.

— Det kändes underligt efter att ha bott i en liten kåk på landet att plötsligt ligga i en modern hytt i Drottningholms första klass, där jag blev uppassad på bästa sätt hela tiden, säger George. Men ändå är ankomsten till Amerika det som jag mest kommer ihåg. Och det var ingen angenäm ankomst! Hemma i Sverige hade jag läst i skolan att negererna i Sydafrika var människofätare, och döm om min förskräckelse då jag vid ankomsten till Ellis Island i New York upptäckte svartingar i den sal, där jag måste uppträffa eftersom mina invandringshandlingar inte var riktigt klara. Jag låg i en översäng, och jag minns att jag skrämd som en hare pilrade med ena ögat för att kontrollera »kannibalernas» förhåvanden. Sömmen blev mig emellertid övermåttigt, och jag somnade. Drömde om att jag slogs med svarta människor, som ville äta upp mig. Vaknade av att jag låg på golvet, badande i kallsvett. Slog mig ordentligt, så jag fick ligga på sjukhus de första dagarna. Aldrig glömmar jag den natten så länge jag lever!

Sen kastades George Valentine Enell ut i storstaden New Yorks vimmel. Mamma Enell hade tänkt sig att sonen skulle fortsätta i college, men se det ville han inte alls gå med på. Och så kom det sig att han utan att kunna ett ord engelska började som kontorsbud hos Westinghouse Electric i New York. Hans andra jobb bestod i att hjälpa till att jaga bort busar och sluskar från 5:te avenyen på uppdrag av 5:te avenyens gatuförening. Reumatisk feber tvingade honom till ett års sjukhusvistelse innan han började på nytt, nu som postjästeman. Tiden gick, och Enell sökte sig jobb inom snart sagt alla branscher. Under tiden såg han sig om och sökte sakta men säkert att finna lösningen på frågan vad han skulle ägna sig åt i framtiden. Han sålde biljetter för ett ångbåtsbolag, han var dörvrakt utanför en modeaffär på 57:e gatan och öppnade bildörren till den kvinnliga New Yorksoeleteten. Sen arbetade han för en elektrisk firma i Brooklyn, men en dag föll en av hans arbetskamrater ner från en stege och dog. När arbetsförmannen beordrade Enell upp på samma stege var det emellertid Enell som sade nej tack. Så han övergick till att pröva kablar för en firma i New Jersey, men även här inträffade en obehaglig dödsolycka, varvid en arbetskamrat föll i ett kar med saltvatten, genom vilket man släppte på ström. Enell ville ha en något lugnare syssla i fortsättningen, så han installerade radioapparater ett slag, men det blev »långtråkigt».

1930 tillhörde han New Yorks här av droskchaufförer, men vid det här laget hade Enell fått restlust och sökte och fick slutligen arbete som matros hos Dollar Steamship Line. I tre års tid seglade han för om masten på alla världshaven, och den unge svenskamerikanen hann under den slitsamma matros tiden se ett 40-tal länder, men han kom aldrig till Sverige på sina resor.*

Efter sjömanstiden var Enell hissmekaniker, privatfilmare och privatbetjänt åt en stenrik bankir på Long Island. Det var i den sistnämnda egenskapen som Enell råkade ut för en ganska obehaglig händelse. Bankiren ville se på film en kväll och bad Enell sköta den dyrbara filmapparaten, som var installerad i en liten filmhytt bakom salsväggen. Denna hytt sadades vara eldsäker, men det var den inte. Allt under det att bankirens persiska matta, dyrbara gardiner och tavlor blev offer

* Vistelsen i Japan avfärdar Enell med följande kommentar:

— Inget särskilt hände. Jag satt mest i fångelse hela tiden. Japen, som då krigade för fullt mot kineserna, tyckte nämligen inte om att jag gick omkring och fotograferade.

för elden hade banki-en fullt besvär med att låra Enell hur man skulle använda eld-släckaren. Då Enell skulle pröva den satte han emellertid strålen rakt i ansiktet på sin mycket temperamentsfulle husbonde. Så nästa morgon fann sig Enell i en situation, som tvingade honom att se sig om efter något mindre eldfångt jobb.

I stället för att riskera liv och anställning med överhettade filmapparater hos ohumoris-tiska bankirer sökte därför Enell lyckan som kylskåpsmekaniker hos ensamstående förnäma New York-damer i de fashionabla distrikten kring Central Park. Detta ledde i sin tur till att man någon tid senare återfann George Valentine Enell som välbeställd portvakt — eller »överintendents» för att exakt översätta den amerikanska titeln — på Parkavenyen. Det var under denna tid som tanken på fotografjobbet tog fastare former i det unga brushuvudet. På fritid började Enell så smått ta den ena bilden efter den andra, och en vacker dag inredde han sitt första mörk-rum på vinden. Så småningom fick den närmaste omgivningen veta att portvakten var en duktig fotograf, så han inbjöds till societetsställningarna för att ta mer eller mindre informella middagsfotografier.

1937 hade intresset och förtjänsterna ökat så pass att Enell skaffade sig en egen liten fotoateljé på sjulivaste 5:te avenyen. Året därpå utvidgade han sin »firma» genom att anställa en man med titeln »försäljningschef». Denne återgick emellertid 1939 till sin egen business, och Enell tvingades flytta bort från 5:te avenyen. Han tog plats i en fotofirma, men höll ögonen vakna för nya chanser. I samma veva hade LaGuardia-fältet blivit en allt viktigare punkt för tidningarnas nyhets-bevakning, och Enell tänkte att det skulle vara en smart idé att erbjuda flygbolagen sina tjänster. Men en annan med samma tanke kom dit tidigare och fick det största nappet. Enell fick ett mindre napp, men det var tillräckligt för honom. TWA utnämnde honom till bolagets fotograf på La Guardia, och inte lång tid senare fotograferade Enell även för Pan American, United Air Lines, Eastern Airlines och ibland också för American Airlines och Canadian Colonial. Början till en framgångsrik karriär som flygfotograf syntes vara gjord.

Så kom Pearl Harbor i december 1941. Vid det laget hade Enells konkurrent »gjort bortsig, och Enell hade arbetat in sig effektivt. Liksom alla andra tänkte George att han skulle göra nytta för landet som soldat, så han anmälde sig till militärtjänst för att bli förklarad — som hopplöst kronvrak! För-gäves värdade Enell till armé, flotta och flyg. I stället fick han ta ett temporärt arbete vid Columbiauniversitetet i New York, men så plötsligt kom det ett erbjudande från flottan att sätta upp en fotodetalj i Connecticut. Vid en smärre flottbas på Atlantkusten fick Enell lära sig en hel del om nya u-båtar, och han fick följa med som fotograf på en del prov-turer utanför kusten. Men trots att militär-läkarna ansåg att Enells hjärta inte ens skul-le kunna tåla så mycket som vanligt skriv-bordsgöra inverkade inte u-båtsutrusterna ett dugg på flygfotografen. När han var klar med jobbet i Connecticut återgick Enell till TWA och började filma för flygbolaget i Kansas City, Missouri. Men längtan ut i världen blev alltfrå stor, och var säker på att George Valentine Enell var lycklig då han fick meddelande att han skulle få resa ut som krigskorrespondent för amerikanska röda korset.

I slutet av 1944 fölg krigskorrespondent Enell till Mellanöstern. Under sin tid i denna trakt var han bl. a. gäst hos kung Farouk av Egypten, där han var närvarande vid gudstjänsterna i moskéerna och åt lunch med det egyptiska överhuvudet i dennes palats. Enell fortsatte till Kina, Burma och Indien, där han bland många andra även träffade Ghandi och var förste krigskorrespondent att intervju-a den indiske ledaren sedan krigets ut-brott. De amerikanska läsarna av »Life» fick se en bildstoria av Enell, där han visade hur han använde varje sorts transportmedel i samband med en sexdagarsresa omfattande 66 engelska mil för att lämna 66 dollars till en utblottad indisk kvinna, modern till en indisk soldat som förenat sig med de ameri-kanska trupperna efter Singapores fall. Vid slutet av japanska kriget reste Enell till Java för att i bild och text skildra frivagnandet av de amerikanska krigsfångarna ur fånglägret där. Senare reste han även till Kina för lik-nande uppdrag. Han försökte komma in i Manchuriet tillsammans med några andra amerikanska tidningsmän, men han stoppades vid kinesiska muren av kommunistiska trup-per. Enell fög tillbaka till Stilla Havsnön Okinawa, där flygplanet landade just innan den fruktansvärda orkanen kom yrande fram över den omstridda ön. Så småningom bogav

sig Enell tillbaka till Europa och återvände hem till La Guardia-fältet i slutet av 1945.

Där satte han upp sin gamla lugna business på nytt, men tro inte att George Valentine Enell sitter still på kontorsstolen. Nyligen fick han i uppdrag av TWA att flyga till Rom med de amerikanska katolska dignitä-rerna för att skildra deras upphäjande till kardinaler och deras sammanträffande med påven i Vatikanen.

— Ja, säger George Enell, det är mycket jag hunnit se under de år som förrunnit sedan jag var hemma i Sverige. Jag har sett en president mördas i Kuba, jag har blivit bombarderad av japanska flygare i Shanghai, jag har ägnat ett par veckor av mitt liv som bartender, jag har försökt mig på den poli-tiska banan, men som sagt: jag har funnit melodien. Jag trivs utomordentligt med mitt jobb. Flyget är något som alltid tilltalat och alltid kommer att tilltala mig. Och jag kan inte komma mycket närmare, säger han och pekar med handen ut över La Guardia-fältet, där den ena DC 3-an eller DC 4-an jagar den andra på start- och landningsbanorna. Jag kan inte heller tänka mig någon mera central punkt i tillvaron än detta flygfält, där plan från alla jordens hörn sveper ner dygnet, veckan, månaden och året runt.

— Min stora dröm är att utöka min firma till en stab på omkring 20 personer när jättflygfältet Idlewild blir klart att ta emot världens flygtrafik. Jag vet att det kommer bli ändå mera jobb, och det är en underbar känsla att veta att alla dessa mer eller mindre huvudlösa jobb jag åtagit mig under min Sturm-und-Drang-period här i Amerika så småningom ledde till något med lite mening. I Var säker på att jag blev glad att höra att Scandinavian Airlines System skulle flytta in på La Guardia! Jag blev upprigad av dem för att ta hand om allt fotojobb, och det är alltid med en särskild stor glädje jag knallar ner med kameran till International Terminal när ett SAS-plan kommer eller går. Och jag vet att jag snart skall flyga hem till Sverige för att se lite på det gamla lan-det. De e' det bästa de, säger George Valen-tine Enell.

Cirrus.

FRAMTIDENS...

(Forts. fr. sid. 17.)

Denna taktik öppnar givetvis nya möjlig-heter till ett nytt slag av attack med relativt små styrkor luftburna trupper. Fram-tidens luftburna trupper måste behärska varje typ av markstrid, de kommer att utföra räder, vara rekognoseringsstyrkor och måste vara beredda på återtag. De kommer att landsättas på vägar och fält, och om återtag ingår i planerna måste de arrangera så att de kan bli flygna tillbaka till sina baser sedan uppgifterna är utförda. Skenbilder kommer att iscensättas och skyddstrupper i luften och på marken att användas för att vilse-leda motståndaren. Offensiva styrkor kommer att koncentreras i flygningar från avlägsna flygfält. Markkontroll kommer att upprättas genom tillfälligt underrättelseväsen. På så sätt kommer striden att flyttas till fiendens territorium där avgörandet kommer att stå. Inget krig kan vinnas på annat sätt.

För närvarande och så långt vi kan se kommer vapnets träffsäkerhet att vara beroende av avståndet. Den faktiska räckvidden kommer inte att överstiga några hundra engelska mil, fast dess verkan vid nerkriget beträffar blir ännu värre. Därför blir det av oerhörd betydelse att förgöra de baser varifrån fienden skjuter i väg sina projektiler.

Det är troligt att vapendepåerna kommer att transporteras luftleds. Om en fiende lyckas upprätta rörliga baser kan deras projek-tiler naturligtvis även användas emot dem. Men en säkrare metod vore det förstärkt att an-falla och förstöra fiendens rörliga depåer med luftburna trupper. Om baserna skulle vara för starka, kunde luftburna trupper sättas in för att uppehålla fienden till dess att större styrkor kunde komma till undsättning. Vad som skedde vid Pearl Harbor 1941 på sex månader efter en fruktansvärd ansträng-ning kommer i framtiden att kunna utföras på sex minuter eller sex timmar genom ett anfall av luftburna trupper.

Det väsentliga i varje nations försvar är att skydda industrier och fabriker, trupper och flygfält. Dessa kan ges ett kraftigt skydd av de moderna vapnen, och i fråga om fabri-ker kan de i stor utsträckning placeras under jorden.

Länder med floder, sjöar och många flyg-fält erbjuder de bästa möjligheterna för luft-burna trupper. Om det är fråga om land-

(Forts. på sid. 25.)

Julikrönika

om alltings förgänglighet möjligen kunde tillämpas på honom.

Jag har flugit i medeltal en timme om dagen under de senaste trettio åren. Till och med bland professionella flygare har endast flygbolagens piloter flugit mer. Enligt ovan nämnda måttstock är jag god för 4 800 år. Jag mär utmärkt i dag, men jag tror inte att jag kommer att leva länge nog för att normalt medhålla en flygolycka.

Jag upprepar: — Det är inget fundamentalt fel på trafikflyget. Saken är den, att vi inte gett trafikflyget de verktyg det behöver för att göra sitt arbete.

GULD-C FLYGNING...

(Forts. fr. sid. 9.)

började flygningens kanske mest spännande minuter. Att ta sig över Vättern hade gått lättare än jag trott men på andra sidan låg ett ganska stort fallvindsområde och variometermålen kröp orovgivande lågt under 0-sträcket. Denna gång hjälpte det inte med att börja leta efter termik i den närmaste omgivningen, ty söderut var himlen alldeles klar och visade inga tecken på termikbildning och norrut var det motvind. Jag pressade Weihen på högsta hastighet och försökte forcera det »döda» området fortast möjligt för att längre västerut eventuellt hitta någon termik. Det lyckades fast jag på andra sidan fallvindsområdet inte hade mer än knappt 400 meters höjd. Genom att utnyttja varje litet kytt lyckades jag så småningom ta mig upp på något så när betydande höjd igen. Guld-C-sträcken var räddad!

Sedan gjorde jag mig ingen särskild brådska utan flög så länge det fanns termik, något bestämt mål hade jag inte. Så småningom började västkusten skynta i horisonten och då vände jag nosen mera söderut men ju längre ner jag kom desto sämre blev termiken. Blåsorna var visserligen ganska kraftiga men tränga och bar endast upp till molnbasen, högre upp gick det inte att komma. Dessutom var det termik endast under eftermiddagen blev även denna så svag att den inte bar Weihen när man satt den i sväng, över Årstad c:a en mil söder om Falkenberg hade jag endast 300 meter höjd kvar och då tyckte jag det var lika så gott att börja se sig om efter en lämplig landningsplats. Av röken kunde jag lätt se vindriktningen och satte sedan Weihen i ett sådesfält alldeles intill en väg där den var lätt att montera ner och lyfta i transportvagnen utan att vålla alltför stor skada. Landningen skedde kl. 17.25 och jag hade sålunda varit i luften sammanlagt 7 timmar och 40 minuter och den flugna sträcken var 415 km. I stort sett var flygningen ganska lätt och även om det var lite svårt att ta sig fram på en del ställen kunde man dock hålla sig uppe. Med att chansa kunde man på lite mera hade jag kanske kunnat komma betydligt längre men man får ju tänka på materielen och inte utsätta den för onödiga risker. Huvudsaken för mig var ju att få sträcken för guld-C, att det sedan samtidigt råkade bli nytt rekord var förstås mycket glädjande. Jag är dock övertygad om att detta rekord inte kommer att stå sig alltför länge, det behövs bara en liknande dag och resultatet kommer att överträffas betydligt, i synnerhet om man redan från början går in för att göra en verklig toppprestation.

KAN VI FLYGA...

Forts. fr. sid. 10.

debiterar man inte någon dagshyra och stimulerar därmed kunden att utnyttja länet ordentligt med ökad flygtid som följd.

Premieringen bör emellertid kunna drivas betydligt längre än så. Det vore mycket intressant att se — förmodligen inte heller riskabelt för den som försökte — hur någon av följande principer för timkostnadsräkning skulle utfalla i praktiken.

1. Under den döda tiden på året, sept.—april, borde man kunna hyra ut flygplanen för en fast summa per dag oberoende av hur mycket kunden flög under sin bortovaro och förutsatt att han själv betalade bensin och olja. Det låter kanske vettlöst att låta kunden själv få bestämma hur mycket han vill utnyttja flygplanen, men gäller det en uthyring över mer än några dagar kan man vara ganska övertygad om att genomsnitt-

vilket numera utför flygning i vilket väder som helst enligt en reguljär tidsbalk.

För att öka säkerhet och tillförlitlighet inom flyget behöver vi bättre flygfält och flera hjälpmedel för landning och navigering.

I. L. S. (Instrument Landing System), G. C. A. (Ground Control Approach), »markradar» och »flygradar» finns tillgängliga och bör installeras. Högintensiva banljus och »Fido-utrustning» för skingring av dimma skulle vara till stor hjälp. Den sistnämnda apparaturen skulle vara speciellt värdefull ur psykologisk synpunkt vid de tillfällen piloterna tränar instrumentlandningar, varvid den skulle hjälpa piloterna till skicklighet vid och förtroende för sådana landningar.

För att öka flygsäkerheten och minska möjligheten av inaskingling är våra trafikflygplan försedda med flera motorer och kan flyga med halva antalet motorer stoppade. Varje plan har ett flertal radioapparater och alla har dubbla flyginstrument. Det är tydligt att när det är fråga om flygningens kinkigaste moment — landningen — bör vi icke lita på ett blindlandningssystem. Om ni ej är pilot och ej har flugit passagerare i instrumentväder, är det svårt att inse den behagliga känsla, som uppstår då man är i stånd att kontrollera ett instrument eller del i utrustning med ett annat instrument.

Förra året hade våra inrikes flyglinjer i USA — både reguljära och övriga flyglinjer — elva landningar med dödlig utgång, vilka enligt min åsikt kunnat undvikas om flygfälten varit utrustade antingen med I.L.S. eller G.C.A. och om piloterna varit tränade i deras användning. Dessa olyckor orsakade 64 personers död, förstörde fullkomligt 10 flygplan värda över 3 150 000 dollar och skadade svårt det elfte flygplanet. Installationskostnaden för I.L.S. utgör omkring 70 000 dollar, för G.C.A. omkring 100 000 och för radar på mindre flygplatser 50 000 dollar.

Under kriget användes MEW Radar — Microwave Early Warning — för många ändamål. Den ursprungliga idén var att varna mot ankommande flentliga plan. Den användes även för att föra hem bombplan och jaktplan ibland genom »luftvängsgator» samt för att ordna samlingsmanövrer mellan våra bombplan och jaktplan (före införandet av MEW följde jaktflygarna rökstrimmor eller flög mot de områden, där luftvärnskreverna var intensivast för att finna bombplanen). MEW gjorde det möjligt för oss att leda våra eskortjaktplan mot fiendens jaktplan, vilka samlat sig för att anfälla våra bombplan.

Användandet av ett nät av MEW-stationer längs de viktigaste flygvägarna skulle göra det möjligt för trafikledarna att ha alla flygplan i luften under kontroll och sålunda undvika varje möjlighet till kollision med andra flygplan eller med berg. Användandet av MEW eller en ny Radar-anläggning om 35 kg som nu finnes tillgänglig för monterning i flygplan skulle troligtvis ha förhindrat fyra trafikplan från att stöta emot berg, vilka kollisioner medförde en förlust på 71 döda. Jag vill i detta sammanhang påpeka, att flygbolagen inte sitter med händerna i kors. De gör allt som tänkas kan med de fonder och anordningar som finns tillgängliga för dem.

Anslag till järnvägar och ångfartyg har varit kolossala. Fyr- och kustbevakningstjänst bekostas av det allmänna. Det är emellertid framförallt handelsjörfarten som lönar sig. Lastbilar och bussar använder vägar, vilka huvudsakligen betalas av motoristerna. På samma sätt måste vi stödja flygbolagen tills de bli alldeles självförsörjande. Det är ingen lyx. De utgör en betydelsefull del av vår ekonomi och är nödvändiga för vårt nationella försvar.

Verktyg i arbete för att höja säkerheten

Låt mig sammanfatta mina åsikter: Flygtrafik utgör en betydelsefull service. Genom otillräckliga anordningar på flygfälten och hjälpmedel för navigering hindras denna service. Flygbolagen behöver åtminstone tillsvärdare kommunal hjälp för att förbättra och öka antalet flygfält och statlig hjälp till navigeringsapparaturer. Med de hjälpmedel för navigering, som nu finns tillgängliga — men ännu inte inköpts och installerats — kunde 135 av 184 eller 73 procent av de dödsfall som inträffat ha undvikits.

Om tillgängliga hjälpmedel för flygnavigering installerats under 1946 hade trafikflyget varit fyra gånger säkrare än det var. Detta innebär, att en person kunde flyga med 320 km/t dygnet om under 200 år innan lagen

1/7: Sex överstar och tio överstelöjtnanter i flygvapnet utnämnda i ekstrakonselj.

3/7: Telegram från London omtalar att helikopter-service skall upprättas från och med sommaren 1948 mellan Northolt Airport och Londons mittpunkt. Var själva landningen i London skall ske är dock icke fastställt.

4/7: Ett bombplan av typen B 18 störtar i Elmås skog alldeles utanför Falkenberg. Två dödade.

5/7: Den djärvaste rymmareskapaden i det moderna trafikflygets historia uppdagas. Tre ABA-mekaniker rymde i juli ombord på en av SAS' Skymasters till New York. Inopklämda i ett litet rum i flygplanstjärten. Myndigheterna i USA har tagit hand om en av rymmarna.

6/7: USA-telegram meddelar att hyper-snabba amerikanska jaktplan står redo på flygfält i Kalifornien och Oregon att jaga de omskrivna »flygande tefatens». — De två andra ABA-rymmarna föres till Ellis Island i New York.

9/7: ABA premiärflyger till Palestina med DC 4:an Östan.

11/7: Ett flygande slagskepp — en av USA:s många B 29:or — landar på Bromma efter en kort flygning från en bas i Tyskland. Chefspiloten, svenskättlingen major Floyd Wikstrom, omtalar att planet anlänt till Bromma på svenska luftfartsstyrelsens begäran för att göra vissa hållbarhetsprov på Brommabanorna.

12/7: Flygande slagskeppet återvänder till Tyskland. — Löjtnant Per Axel Persson vid flygkrigsskolan i Ljungbyhed sätter nytt världrekord i höjdflygning vid segelflygs-SM:s sista dag i Örebro. Nya rekordstigningen 8 250 meter eller 1 000 meter över det föregående rekordet, som innehades av tysken Erwin Ziller.

15/7: ABA-rymmarna återvänder hem till Bromma som passagerare i ett SAS-plan. — Första kinesiska trafikflygplanet — en gammal C 47:a från kriget — anländer till Skandinavien, närmare bestämt Kastrup. Planet mycket illa underhållet, föranledande rubriker såsom »flygande likkista» i pressen.

16/7: International Air Traffic Associations exekutiv håller möte i Stockholm under tre dagar med Per A. Norlin som svensk deltagare och IATA-chefen Sir William Hildred som ledare av förhandlingarna, vilka i huvudsak gällde vissa förenklingar av dagens flygtrafik.

17/7: Börje Centergren, Stockholms segelflygklubb, sätter nytt svenskt rekord i distansflygning. Flög sträcken Skarpnäck-Årstad utanför Falkenberg på åtta timmar, varvid han avverkade 415 km.

18/7: Sympatistrekjen av arbetarna på Bromma — farligt hot mot flygtrafiken — uppskjutes. — Första DC 6:an till Europa landar i Bryssel, sen SABENA fått över första exemplaret av det omtalade USA-planet. Flygtiden 11 tim. 45 min. med mellanlandning i Shannon, Irland.

20/7: ABA startar försöksflygning till Malmö — Prag — Wien — Budapest — Belgrad.

22/7: Telegram från Sydamerika omtalar att en Douglas Skymaster störtat i Buenos Aires vid en uppvisning för president Peron, varvid planet träffade bl. a. en telegrafstolpe och föll ned i en folkmassa. 36 personer var ombord på flygplanet, och 40 personer dödades och 12 skadades.

29/7: SABENA:s DC 6:a på Sverigebesök för att göra en uppvisningsflygning Stockholm-Visby-Stockholm med representanter för flygmyndigheterna och pressen inbjudna.

tiden per dag inte kommer bli större än ungefär fem timmar. Längre orkar man inte nöta sitsen. För en Anster borde dagshyran kunna ligga omkring 100 kr. Femtio sådana dagar under vinterhalvåret skulle alltså ge samma brutto som de sedvanliga 100 vinterflygtimmarna — inte mycket men förmodligen tillräckligt för att affären skulle gå ihop för uthyraren. För kunden skulle det innebära nästan lika billiga resor som per tåg — och betydligt trevligare.

2. För långflygningar där kunden beräknade att avverka ett större antal flygtimmar skulle kostnaden kunna beräknas så att timpriset sjönk för varje tillkommande flygtimme under uthyrningsperioden. Genom ett sådant system skulle kunden uppmuntras att flyga mera under bortovaren till glädje för både honom och uthyraren. Man skulle också kunna beräkna kostnaden på likartat sätt med ledning av en takograf i flygplanet som alltså registrerade antal körda motorvarv under uthyrningen (lämpligen i tiotusental!). Härigenom skulle man också få en viss garanti för att kunden inte i onödan flög på fullgas.

3. En kombination av föregående principer, d. v. s. en fast dagshyra plus tillägg per flygtimme eller motorvarv enligt fallande skala per uthyrning. Troligen är detta den bästa lösningen: här sitter den stackars kunden riktigt i klätret ty båda delarna manar honom att flyga så mycket som möjligt under uthyrningsperioden och samtidigt får han billigare timpris ju mer han flyger.

Dela upp året i tre perioder!

Eventuellt kan det vara lämpligt att uppdelat året inte bara i två utan tre perioder och lämna större fördelar åt kunden under de fyra värsta och dödaste vintermånaderna än under vår och höst då värdet är bättre och den naturliga flyglusten större. Det kan visserligen inte vara något större nöje att flyga omkring i våra trakter i snöstormar och vinterdimma, men vem vill inte flyga till den soliga södern och lämna vintern bakom sig om det kan ske till ett rimligt pris?

Naturligtvis förutsätter realiserandet av dessa system att kunden har alla de kvalifikationer som uthyraren rimligtvis kan ställa på honom: flygskicklighet, gott omdöme och ekonomisk redbarhet. Men det är bara samma krav som man alltid måste ställa på en-

var som vill hyra ett flygplan, och i den mån man inte känner till kundens förnöga i något av avseendena kan det ju alltid kontrolleras innan han släpps i väg på det stora äventyret.

Det vore underligt om inte ett taxestystem liknande något av de här skisserade skulle kunna bli till glädje både för alla stackars fattiga och flygsugna privatflygare och de utlyrande bolagen och klubbarna. Bägge parter har intresse av att flygtiden blir så stor som möjligt, och bägge kan göra en god affär på kuppen. Tänk om den dagen kan komma då flygbolagen noterar 1000 timmars flygtid per år och flygplan och vi andra kan gå omkring och känna oss som Thorsten Akrell allesamman! Det borde vara värt att försöka.

Ch. Birch-Jensen.

VI KRITISERAR...

Forts. fr. sid. 9.

kan inte samtidigt riktigt gilla Örebro-tävlingarnas utpräglat militära karaktär, var generalsekreteraren i den schweiziska Aero-klubben, ingenjör Gehrigers reflexion efter att i två dagar ha tittat på SM-tävlingarna. Det verkar ju faktiskt som om det svenska segelflyget vore lika med Flygvapnets segelflyg. Att endast tre av landets talrika civila klubbar var representerade är ju närmast att betrakta som skandal.

Löjtnant Arne Magnusson, F 21: Extrapoäng för långflygningar

— Tävlingsreglerna var i år de absolut bästa hittills, tyckte Arne Magnusson, F 21. Den enda ändringen jag skulle önska vore att man fick extrapoäng för verkligt långa sträckor, förslagsvis från 250 km och uppåt, som kompensation för att man på grund av den långa hemtransporten är ganska utmatad och ur form nästa dag och kommer kanske inte i väg förrän mycket sent.

— Det civila deltagandet måste i fortsättningen bli betydligt bättre. Det är givet att de civila förarna inte har samma möjligheter som de mera rutinerade militärpiloterna och i synnerhet när det gäller blindflygning är «civilisternas» ju svårt handikappade. Den saken kunde dock åtminstone till en del hjälpas med att ge klubbarna större möjligheter för träning i link-trainer. Viktigast av allt är dock att medlemmarna får flyga tillräckligt. Jag tror klubbarna lägger för mycket an på A-, B- och C-skolning och när vederbörande sedan fått de eftertraktade diplomerna får han sköta sig bäst han kan, vilket i flesta fall resulterar i att det praktiskt taget är slut med segelflyget för hans del — just när det verkligt roliga börjar.

Meteorolog Gösta Werner:

Driv inte med meteorologerna

— Under hela tävlingen fungerade man mer eller mindre som mamma åt alla och försökte skicka i väg gossarna vid de mest lämpliga ögonblick och ge tips och råd efter bästa förmåga, och det var glädjande att se att detta samarbete verkligen bar frukt, framhåller den ena av »Europas bästa segelflygmeteorologer», Gösta Werner. Man brukar ju driva rätt ofta med oss meteorologer och påstå att väderet vanligen blir prekärt tvärt emot vad våra prognoser förutsätter, men denna gång fick åtminstone segelflygarna bevis på att det verkligen ligger lite förnuft i våra underliga kartor och kurvor och i vårt kanske någon gång myckna prat.

ENGLAND TAR...

Forts. fr. sid. 11.

i trafik. Ursprungligen omfattade Ministry of Supplys beställningar på denna flygplantyp närmare 80-talet plan för BOAC:s räkning, men orden har sedermera reducerats och gäller nu endast 44 plan. Därutöver skall emellertid en specialversion av Tudor II — benämnd Tudor V — i sex exemplar levereras till British South American Airways (BSAA). BSAA har vidare tecknat sig för ett mindre antal plan av ytterligare en ny Tudor-typ. Orden gäller tills vidare endast fyra plan av typ Tudor IV — en modifierad Tudor I med plats för 32 passagerare i stället för ursprungstypens 12. Samtliga dessa fyra plan har i dagarna lämnat fabriken och undergår nu diverse prov som emellertid beräknas vara avslutade inom den närmaste tiden.

Listan över Tudor-klassen är emellertid ganska lång. Där återstår även att nämna Tudor III som är speciellt avsedd för transport av för riket mycket viktiga personer (V.I.P.) och vilken endast byggs i två exemplar. Därefter kommer Tudor VI som ingenting annat är än en variant av Tudor II, byggd enligt specifikationer från det argentinska flygbolaget Flota Aerea Mercante Argentina (FAMA) och avsedd för 32-38 passagerare vid dagtrafik och 22 i natttrafik. FAMA:s order omfattar tre plan.

I dagarna har dessutom provflygningarna påbörjats med den nya Tudor VII — en experimentversion av II:an utrustad med stjärnmotorer av typen Bristol Hercules 120 — och någon gång i oktober räknar man med att ha den första helt reaktionsdrivna Tudor-typen i luften. Planet är känt under beteckningen Tudor VIII och är konstruktivt sett en Tudor I försedd med fyra reaktionsmotorer av typ Rolls-Royce Nene. Några uppgifter om planetens beräknade prestanda har hittills inte varit synliga.

Det är alltså som synes ett mycket imponerande utvecklingsprogram som just nu är under realiserande hos A. V. Roe & Co Ltd och det vore mer än märkligt om inte detta synnerligen kostsamma arbete så småningom skulle ge ett tillfredsställande resultat.

Ingen fara med Vickers Viking

Tyvärre stannar det engelska trafikflygets svårigheter inte enbart vid Tudor-klassen. Som bekant tvångades man under vintermånaderna 1946-1947 ta Vickers Viking ur tjänst på grund av dess mindre goda avsnings-system. Flygplanet kunde inte återinsättas i tjänst förrän i slutet av april månad i år och vad detta inneburit av svårigheter för British European Airways (BEA) är inte så svårt att räkna ut. Numera tycks emellertid denna detalj ha ordnats på ett tillfredsställande sätt och någon ny risk att till vintern återigen ta Viking ur tjänst föreligger alltså inte. För närvarande har Vickers Armstrongs beställningar på inte mindre än 170 plan. Av dessa har omkring 70 redan levererats, varav ett trettiotal till BEA. Övriga Viking-köpande flygbolag är: FAMA, Central African Airways, Rhodesian Airline, Det Danske Luftfartsselskab, Airwork Ltd, Indian National Airways samt Air India. Engelska flygvapnet är också intresserat av Viking som militärt transportplan. Ett mindre antal har redan beställts och kommer inom RAF att användas under namnet Vickers Valette. Som tidigare angetts i FLYG arbetar Vickers vidare med ett helt nytt propellerdrivet trafikflygplan som man räknar med att ha färdigt i prototyp under sommaren 1948. Planet har beteckningen VC-2 Viceroy och är bl. a. utrustat med övertrycks-kabin. Underhandlingar pågår just nu mellan Ministry of Supply och Vickers om en eventuell beställning på 75 plan av denna typ för BEA. Före 1950 torde dock en ersättning av Viking med Viceroy knappast bli aktuell.

BEA:s allimer växande luftflotta tycks dock fortfarande omätligt. Förutom Viking skall dessutom 30 Miles Marathon, 8 Bristol Wayfarer samt 6 Bristol Freighter så småningom tillföras BEA. 20 Marathon-plan och tre Bristol Freighter skall också ingå i BSAA. Wayfarer-Freighter-planens en-motorprestanda har dock varit föremål för kritik från bland annat BEA, vilket bolaget förklarar sig inte vilja ha planen förrän dessa egenskaper förbättrats. Bristol-fabriken arbetar nu på olika vägar med detta problem, men frågan är om inte den redan tidigare reducerade betalande lasten ytterligare måste skäras ned.

Märkligt steg av försörjningsministern

Den utan tvekan största händelsen inom det brittiska trafikflyget efter kriget inträffade helt nyligen då försörjningsministern offentliggjorde en på »papperets» gjord beställning som omfattar inte mindre än 14 reaktionsdrivna trafikflygplan av den oerhört avancerade typen de Havilland DH 106, därav åtta för BOAC och sex för BSAA. DH 106 är enligt rykten ett ca 20-sitsigt fyrmotorigt plan utrustat med fyra reaktionsmotorer av typen Ghost. Konstruktionen är baserad på det enmotoriga försöksplanet DH 108 Swallow, i vilket som bekant den berömda provflygaren och konstruktören Geoffrey de Havilland Jr förölyckades under höghastighetsprov för ett världrekordförsök. Farten var omkring 1 100 km/t. Enligt uppgift har den ursprungliga konstruktionen modifierats något så att planet i sin nuvarande utformning mera motsvarar Brabazon III-specifikationen. Aeroplane förmodar att detta innebär en minskning av den ursprungligen beräknade marschfarten, till förmån för påskyndande av tillverkningen. 1950 räknar man med att ha den första DH 106-an klar för provflygning.

Ett fynd för modellflygare

är vår första prislista över modellflygmateriel. Firman med landets billigaste varor.

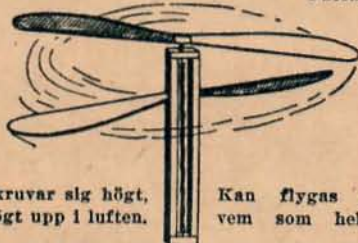
Prislistan sändes mot 10 öre i frim.

Till Hysta modellflyg
Stora Skedvi

Pinetti's

HELIKOPTER — MODELL

Patents.



Skrubar sig högt,
högt upp i luften.

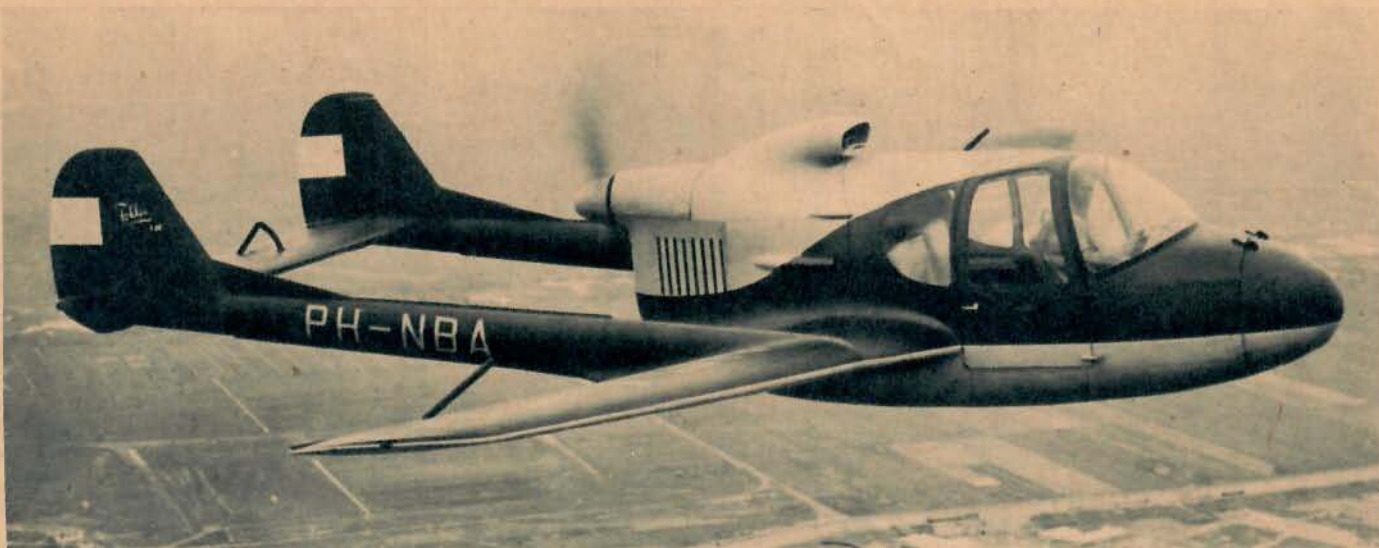
Kan flygas av
vem som helst.

Färdigbyggd, endast rotorbladen återstå
att limma fast.

Per styck 2: 80

WENZELS

Apelbergsgatan 43
Stockholm



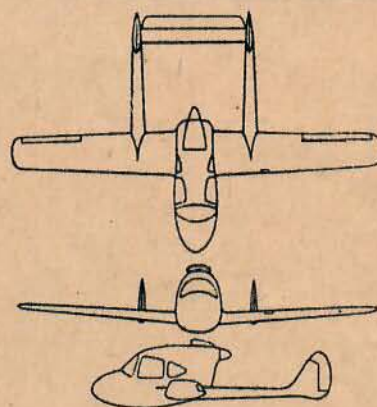
Fokker F. 25 Promotor

Den välkända holländska Fokkerfabrikens första efterkrigskonstruktion är ett fyrsitsigt reseflygplan med stjärtbommar och skjutande propeller. Flygplanet har fått beteckningen F.25 Promotor och är utfört i blandad trä- och metallkonstruktion. Landstället är helt infällbart och av noshjulstyp. Planet utmärker sig för en ytterst rymlig och bekväm kabin samt är utrustat med en 190 hk 6-cylindrig radmotor av typ Lycoming O-435-A. Propellern är vanligen en automatiskt omställbar Aeromatic. Bränsletan-

ken har en sammanlagd rymd av 210 liter och är placerad i flygkroppen mellan vingens båda balkar.

Fokker-fabriken representeras i Sverige av bilfirman AB Gjestvang & Co.

Data och prestanda: Spännvidd 12 m, längd 8,5 m, höjd 2,64 m, vingyta 17,9 m², tomvikt 960 kg, flygvikt 1 425 kg, vingbelastning 80 kg/m², effektbelastning 7,5 kg/hk, toppfart vid havsytan 226 km/t, marschfart på 1 000 meters höjd 205 km/t, ekonomisk marschfart med 60 procents effektuttag 180 km/t, normal flygsträcka 770 km och max flygsträcka med max bränslelast 1 010 km.



Klipp här

Situationen ser alltså ut att så småningom ljusna betydligt. Antalet nya engelska trafikflygplan på experimentstadiet är för närvarande många gånger större än motsvarande antal amerikanska. Sedan krigsslutet har sammanlagt 12 helt nya prototyper byggts och av dessa har hittills inte mindre än 9 placerats i serieproduktion. I detta antal har exempelvis inte alla olika Tudor-varianter medtagits eftersom dessa i hög grad påminner om varandra. I Tudor-klassen har endast de två huvudtyperna Tudor I och II räknats, och av Vickers Vikings tre varianter — den

21-24-sitsiga VC-1a, den 27-sitsiga VC-1b som den 36-sitsiga VC-1c (ännu inte seriefärdig) — enbart en version.

Till de nya trafikflygplan som helt och hållet introducerats efter kriget hör: Airspeed Ambassador (provflugen den 16 juni i år), Avro Tudor I, Avro Tudor II, Bristol Wayfarer-Freighter, Cunliffe-Owen Concordia, de Havilland Dove, Handley Page Hermes, Miles Marathon, Percival Merganser, Short Sandringham, Short Solent och Vickers Viking. Av dessa har alla utom Merganser, Ambassador och Hermes börjat seriefärdigverkas.

Nästan lika många nya prototyper är dock under byggnad: Airspeed Ambassador II (med propellerturbiner), Armstrong Whitworth Apollo, Avro Tudor VIII, Bristol 167, Brabazon I, de Havilland DH 106, Handley Page Hermes IV-V, General Aircraft G. A. L. 60 Universal Transport, Miles Mercantman (en fyrmotorig utveckling av Aerovan), Miles Marathon II (propellerturbin driven), Percival Prince (en modifierad Merganser), Saunders-Roe SR/45, Short Shetland, Vickers Viceroi samt Vickers 619 (en reaktionsdriven Viking).

Hans Andersson.



**För
verklig
finrakning**

matador

rostfri

FRÅN SVERIGES STÖRSTA RAKBLADSFABRIK



3 hål 25 öre
Slits 30 "
Facette 40 "



BRISTOL "FREIGHTER" erövrar Sverige!

Världens mest ekonomiska fraktflygplan

Freighters lastrum mäter 67 kubikmeter och rymmer bl. a. en ordinär lastbil. Planet kan t. o. m. transportera inte mindre än sex hästar. Dess maximala lastförmåga uppgår till 4,5 ton. Hela den främre delen av planet kan öppnas tack vare de originella och praktiska dörrarna i nosen. Flygplanet's användningsmöjligheter är fantastiska; som sjuktransportplan rymmer *Freighter* 32 sårade samt sex sköterskor eller vårdare.

Freighter är konstruktivt sett ett av de mest robusta flygplan som hittills byggts. Landstället är fast och synnerligen kraftigt dimensionerat. Motorutrustningen består av två 14-cylindriga stjärnmotorer av den pålitliga typen Bristol Hercules 638, vilka vid starten utvecklar 1690 hästkrafter vardera. Marschfarten är 260 km/tim.

A/B TRAFIK- TURIST- TRANSPORTFLYG

STOCKHOLM

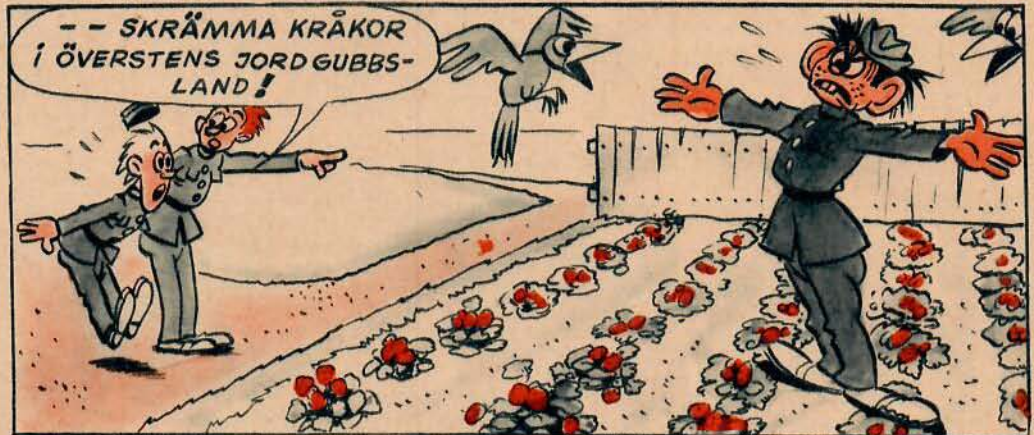
BROMMA FLYGPLATS

TEL. 28 59 01 • Tga: Teflyg

ÖSTERSUND

RÅDHUSGATAN 9

Tel. 51 99 • Tga: Teflyg



FRAMTIDENS...

Forts. fr. sid. 20

eller sjöbaser behövs det knappast mer än en division för att skära av en rätt stor del av fiendens mark. Även om det är starkt försvaret kan åtminstone någon del erövrats mycket hastigt och erbjuder sedan en utomordentlig bas för fortsatta anfall av de luftburna.

Ett intressant studium för de luftburna trupperna är vissa delar av norra Europa och Amerika. Alaska och norra Sverige saknar breda landsvägar och flygfält så att dessa länder är mycket otillgängliga för landtrupper. Vissa delar av dessa länder erbjuder i det närmaste idealliska förhållanden för luftburna operationer. På några timmar kan de nå de avlägsna flygfält som i vanliga fall inte skulle nås på veckor.

Grunden till allt effektivt försvar mot luftburna trupper är kännedom om dem, om deras utrustning och kapacitet. Kunskap jagar bort fruktan. Väl illustrerade och utförliga broschyrer som beskriver fiendens luftburna trupper i detalj måste distribueras till alla trupper och alla civila inom operationsområdet. Var och en, särskilt de civila, måste veta vad som fordras av dem om fienden landsätter luftburna trupper. Dessa behöver nämligen alltid föda, vatten, medicin och direktiv. De måste vägras alla dessa saker och deras närvaro måste rapporteras till det egna försvaret.

De luftburna truppernas taktik är så skiftande att det skulle vara ogörligt att rekommendera en patentrösning för alla situationer. Nyckeln till försvaret beror helt på de vapen med vilka vederbörande trupp är utrustad. Man kan dra den slutsatsen att framtidens luftburna trupper kommer att operera i mindre styrkor än under de sista två åren. Först och främst måste de vara lätt- rörliga och erfarenheten visar att det är fördelaktigare med kvalitet när det gäller vapnen än kvantitet när det gäller soldaterna.

Stora luftburna trupper måste om de skall lyckas samarbeta med andra styrkor och för att kunna operera som en stridsenhet är det nödvändigt att de upprättar en stark huvudbas, användbar även för tunga flygtransporter. När de fått ett visst fäste på marken

måste de åtminstone ha tillgång till ett flygfält som är användbart för flygtransportplan med 4-5 tons last per amerikansk division.

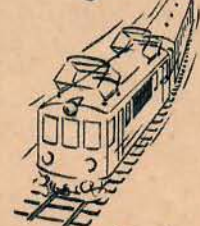
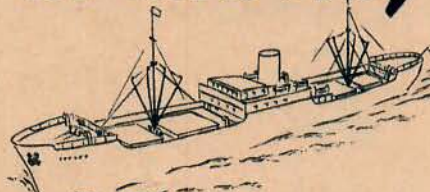
Sådana flygfält kan bestå av ett stycke landsväg, det är den enklaste typen. Ett dylikt fält skall kunna ta emot 200 ton per timme. Flygfältsingenjörer måste vara bland de första som landsätts.

Om en luftburn invasion lyckas eller inte beror på hur väl planlagd den är.

Den nation som i framtiden har de bäst utbildade och utrustade luftburna trupperna har den största chansen att segra. Så länge dessa förutsättningar för anfällsrigt finns för de fredsälskande nationerna, så länge kan också freden bevaras. Till FN:s förfogande bör därför stå luftburna trupper av elitklass, färdiga att sättas in omedelbart. Det är den bästa garantin för freden.

G. F. L.

TRANSPORT- FÖRSÄKRINGAR — av alla slag —



ATLANTICA

GÖTEBORG · STOCKHOLM

Du måste prova polflygning med AUSTER!

Ingenjör SIGURD ISACSON - Lidingsö

Sänd mot postförskott + porto: st.
AUSTER 4: 85, st. limtuber 0: 60. (44 cm.,
helbalsa, rörligt roder, lätbygd.) Prislista
över 8 int. mod. Konstr. bok, 600 ritn. —
gratis mot 0:30 i frim. till porto och exp.

Namn Adress

Postadr. Flyg 16

1.000-tals modellflygare är begästrade
över AUSTER flygningen — en ny och
roligare sport! Sänd efter Din AUSTER 11
i dag — den är ändå bättre än med bl. a.
färdigstansade delar. Fyll i kupongen t. v.
och posta den till Sigurd Isacson!



VEM BÄR SKULDEN...

Forts. fr. sid. 10.

piloter har tidigare varit stridsflygare och arbetat med mottort »fins» det den ringaste chans, så flyger vis. Nu är det givetvis svårt för dem att lära sig trafikflygets huvudregel »flyg leke om icke chansen för en säker flygning är 100 procent».

F. d. stridsflygare är emellertid inte de enda som begår misstag. När en så erfaren pilot som Geissendorffer (Kastrupolyekan!) kan förolyckas på grund av en ren försumelse, så är det förstahelt att yngre och mera oerfarna piloter kan göra fel. Nu skall man inte tro att alla trafikflygare är av den typ som tar alla chanser som kan tas, nej, tvärtom, 90 procent av alla piloter är män som har kontroll på huvud och nerver, män som slaviskt följer de bestämmelser som bolagens experter fastställt men som likväl kan handla individuellt när förhållandena kräver det. Geissendorffer torde vara undantaget som bekräftar regeln i denna kategori. Felet är bara att man aldrig hör av dessa pliktrogna piloter, med dem händer det ju ingenting. Nej, det är den lilla skaran brushuvuden som genom chansflygningar skapar uppmärksamhet kring flyget.

Visst förekommer det att även folk av den gamla skolan kan ta fel — med olyckor som följd. Men vad är orsaken, har de tagit en chans eller vad? Nej, för det mesta visar det sig att vederbörande t. ex. blivit överflyttad på en annan flygplanstyp, han skall starta, utan att närmare tänka sig för (vilket är ett fel — men förklarligt) för han fram »gas-reglaget» med resultatet att landstället dras in, inga människor blir skadade men flygplanet måste repareras under en längre tid. Nu frågar man sig, var det pilotens fel eller den ingenjör som hade placerat denna detalj eller var det en hel serie fel? Svaret måste bli att både piloten, ingenjören och pilotens tekniska chef hade del i olyckan, piloten och den tekniske chefen för att de inte hade sört för att piloten satt sig in i den nya typens instrumentutrustning ordentligt och ingenjören för att han absolut skulle använda en helt »ny och säker» metod i cockpiten. Jag tycker att det sistnämnda felet är det största, och något liknande anser tydligen också U.S.A.A.P. som har tillsatt en kommission för att undersöka frågan med anledning av att 303 plan under ett år förolyckades därför att piloten hade tagit fel på handtagen till vingklaffarna och det infällbara landningsstället. Dessa handtag ser i det närmaste likadana ut och sitter inte mer än ett par tre centimeter från varann. Var och en inser ju att här är det något galet. Men det är ändå inte det värsta, en rad fel uppstår när piloten flyttas över till ett annat plan. Varje fabrik, ja, varje konstruktör har sin speciella idé på detta område och vill bums ha igenom den. Resultatet blir att de monterar förarkabinerna som det passar dem, kanske får de en eller annan pilot ge ett omdöme, t. ex. fabriken provflygare, men man har ändå en känsla av att de inte rättar sig efter dessa omdömen. Principen borde vara den att de först byggde en attrap, monterade den som de önskade och sedan lät en hel rad piloter prova den och lägga fram sina åsikter. Därefter kunde man med utgångspunkt från deras erfarenheter ändra instrumenteringen så att den närmade sig idealen, varefter man skulle montera den i ett plan som sedan ytterligare skulle provas i luften och eventuellt ändras igen. Säkert är att varje flygbolag skulle sända en av sina mest erfarna piloter till dessa prov.

Den nämnda kommissionen arbetar efter en något annorlunda princip som också den torde ge önskat resultat. I stället för de vanliga handtagen ämnar man införa nya som för det första kommer att underlätta pilotens arbete högst väsentligt och för det andra kommer att ge förarkabinen utseende av en modellverkstad. Handtagen förses nämligen med miniatyrer av den sak de skall betjäna. Sålunda har landställets handtag ett litet hjul, handtaget till vingklaffarna en miniatyrklaff o. s. v. Försök har visat att denna metod närmar sig idealen. Detta resultat kom man till genom ingående försök, då man först använde mycket förminskade huvuden på handtagen, några var runda, andra fyrkantiga, rektangulära, rombformade m. m. Dessa försök gav visserligen resultat, men hade det felet att man ändå måste lära sig handtagen innan man gick över till en ny flygplanstyp. Man experimenterade alltså vidare och fick då fram den förstnämnda metoden med miniatyrerna. Men även med denna metod kan det begås misstag, och den är därför bara ett steg på vägen mot målet, som måste bli en standardutrustning. Alla plan, i varje fall i

Det är billigt att flyga

hos Jönköpings Flygklubb! Utbildning till A1- och A2-certifikat med Taylorcraft och Klemm 35 kostar endast Kr. 40:— pr timme. För uthyrning finnes dessutom en KZ III. Segelflygutbildning kan erhållas till en kostnad av Kr. 75:— för A- eller B-diplom och Kr. 100:— för C-diplom. Flygplan: 3 st. SG 38, 2 st. Grunau Baby, 1 st. Olympia.

För närmare upplysningar sätt Er i förbindelse med

JÖNKÖPINGS FLYGKLUBB

NETZLERS TEKNISKA INSTITUT

Linnégatan 4 (vid Järntorget), Göteborg - Inspektor Professor Gösta Bodman.
VERKMÄSTAREEXAMEN: Från dagskolan efter 4 (resp. 8) månaders kurs, från aftonskolan efter 8 (resp. 12) månaders kurs i Väg- och Husbyggnads-, Motor-, Maskin-, Elektro-, Kemi- samt Värme- och Sanitetstekniska facken och Specialkurs i Radio, Fackskola i Skeppsbyggeri, Elektr. Installatörskurser under Kungl. kommerskollegii kontroll. Enda tekniska institut i västra Sverige som har ingenjörskurser som överbyggnad på Verkmästareexamen BADE i en dag- och en aftonskola med examen på kortaste tid. Senaste läsåret 563 elever.

Nya verkmästarekurser börja den 19 augusti och nya ingenjörskurser börja den 25 aug. Begär prospekt. Angiv om möjligt vilket fack som önskas. Tel. 14 59 39.



Kan Ni flyga?

HANS PETERSONS MOTORSKOLA

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

TELEFONER: ORSA 242 - 600

HANSA



meddelar alla slag av

FLYGFÖRSÄKRINGAR

Huvudkontor i Stockholm

Telefonanrop: HANSA

Agenturer å alla större orter i riket

samma klass (fyrmotoriga, tvåmotoriga o. s. v.)
 bör förse med fullständigt likadana utrust-
 ning. Kommer man så långt kan man sä-
 kert, i varje fall på denna punkt, eliminera
 ingenjören som skuld till olyckorna. Sedan
 återstår bara flygplansbesättningen, och män-
 ne det inte skulle lyckas att även få deras
 misstag eliminerade. Detta kan nås genom
 en sträng disciplin. Jag vet att en del kom-
 mer att tycka det låter lite för militärt, men
 det är nödvändigt. Det är inte till någon
 nytta att bolagen fastställer korrekta och in-
 gående bestämmelser, när man städse riske-
 rar att någon kan nonchalera dem. En sak
 måste man besinna; en medveten överträdelse
 av en förnuftig bestämmelse kan medföra
 massmord — ett hårt men sant ord.

Slutsatsen blir alltså: piloterna måste följa
 givna föreskrifter, och ingenjörerna måste bli
 eniga om en standardplacering av instrumen-
 ten i förarkabinen. När detta blivit verklig-
 het, då kommer också flygplanet att bli icke
 endast det snabbaste utan också det säkraste
 transportmedlet. **John. Busck Lorentsen.**

GE BROMMA . . .

Forts fr. sid. 13.

Sen har vi radlofrågan. Varje sportflygares
 normala reaktion efter de nya Brommabes-
 tämmelsernas ikraftträdande bör vara: all-
 right, då får jag väl försöka skramla ihop
 till en radio. Kostnaderna för en dylik an-
 läggning går i närvarande stund på c:a 500
 kr. Det är emellertid troligt att priset så små-
 ningom kommer att sjunka avsevärt, då det
 ej är något större problem att få fram en
 billig och pålitlig tvåvärsanläggning för den
 nya VHF-frekvensen 118.1 mc.

Men tro nu inte att även om ni disponerar
 erforderligt kapital för radioanläggning det
 bara är att gå och köpa den eftertraktade
 lådan. Nej, först skall en ansökan ställas
 till konungen om rätt att innehava radioan-
 läggning i aerodyna, därefter skall telegraf-
 verkets kontrollingenjör inspektera anlägg-
 ningen, sen skall ni själv å Kungl. Luftfarts-
 styrelsen avlägga prov för radiotelefonlicens.

Hur skulle det vara att i trafiksäkerhetens
 intresse något förenkla denna pappersskvarn?



PETROL OILJÖR

är i daglig användning i alla klimat för smörjning av flygmotorer
 av alla typer: diesel-, bensin-, fotogen-, utombords- och tunga olje-
 motorer.

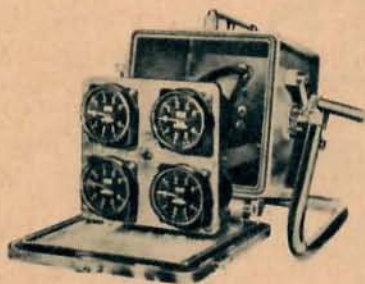
Det finns en "PETROLS" olja för all slags smörjning!

PETROL OIL COMPANY

Furusundsgatan 8

Stockholm

Tel. 61 65 45 - 61 84 64



Portabel lågtryck-kammare



Kontroll-tavla



Mark II Gyro Instrumentbord



Diameterprovare för differential-tryck



Selektors-ventil

Kontroll-ventiler

Konstruktörer och tillverkare av alla slag av provapparater.

BRYANS AEROEQUIPMENT LTD.

MITCHAM JUNCTION · SURREY · ENGLAND

KOM MED I FLYG:s BREVKLUBB!

Här kommer nu ytterligare en spalt med utländska medlemmar i Flygs Brevklubb. De medlemmar, vars namn tidigare publicerats, har nästan alla redan fått svenska kontakter, varför det är på sin plats med en liten uppmaning att så fort som möjligt posta nedanstående kupong, om Ni vill »prata flyg» med en utländsk kamrat eller byta flygbilder, vilket senare tycks vara en utbredd hobby.

Våra förkortningar:

- 1 = Sportflyg
- 2 = Segelflyg
- 3 = Stridsflyg
- 4 = Modellflyg
- 5 = Reaktionsflyg

TIL VORE DANSKE LÆSERE!

NU KAN DE ABONNERE I DANMARK

Pris for Helaar dsk Kr. 20:—.
Halvaar dsk Kr. 10:50.

Abonnement kan tegnes med Ikrafttræden naar som helst. Bladene sendes i Korsbaand fra Stockholm direkte til Abonnementerne. Betalingen erlægges forud til vort Københavnskantor ved: **Rudolf Fardal**, Raadhuspladsen 59, København V. Centr, 12051 — 12751, Postkonto 31646. Abonnement kan ogsaa bestilles hos Bog- og Bladhandlerne overalt i Danmark.



En kvinnlig australisk flygklubb har skickat oss dessa bilder. Ovan ser vi klubben församlad på årsmöte och nedan resonerar flyglärarinnan (!) med en elev.



- 6 = Samla flygbilder
 - 7 = Trafikflyg
 - * = Fläcka
 - F = Engelska
 - T = Tyska
 - F = Franska
- NORGE:**
Kjell Andersen, 17 år. 1-3-5-6.
Torleif Salte, 20 år. 1-3-5.
Per Andersen, 20 år. 3-5-6.
Tore Fauske, 16 år. 1-3-5-6.
Gunnar Underhaug, 18½ år. 1-3-4-5-6.
- FINLAND:**
Antero Nordman, 20 år. 1-2-3-6.
Bernt Katter, 14 år. 2-3-4.

- Lars Rehell, 21 år. 1-2-3-6.
- Börje Karlsson, 19 år. 1-3-5.
- *Pirkko Hanski, 21 år.
- Urho Uusimaa, 17 år. 2.
- Juhani Horma, 17 år. 2-6.
- Olavi Puusaari, 19 år. 1-2-3-4-5-6.
- Rauno Kauhane, 18 år. 4.

DANMARK:

- Arne Paulsen, 13 år. 5-6.
- Kai Pedersen, 26 år. 3-5-6.
- Niels Jacobsen, 18 år. 6.
- Jörgen Möller, 16 år. 1-3-5-6.
- Börje Christiansen, 26 år. 1-2-3-4-5-6.
- Tage Knudsen, 15 år. 1-4-6.
- Jörgen Laursen, 11 år. 1-2-3-4-5-6.

AUSTRALIEN:

- *Beryl Jose, 17 år.
- *Rita Bell, 17 år.

TIL FLYGS BREVKLUBB
Tegnérsgatan 35 - Stockholm

Namn

Adress

..... Alder

Intresserad av

.....

.....

.....

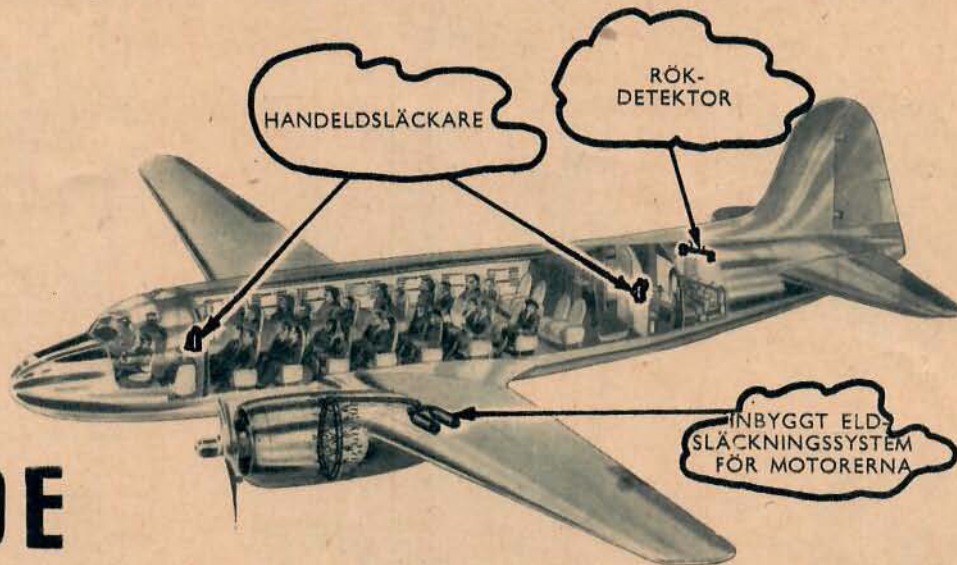
Jag kan skriva på följande språk:

1 2 3

Jag önskar brevvän i ett av dessa länder

1 2 3

Jag bifogar 50 öre i frimärken!



KIDDE

eldsläckningssystem och materiel är standard på SAAB Scandia, Douglas DC-3, DC6 Constellation, Rainbow, Martin 202 m. fl.

KIDDE ELD-SLÄCKNINGSMATERIEL FÖR VARJE ÄNDAMÅL

REPRESENTANT:



AERO MATERIEL AB

Birger Jarlsгатan 6 - Stockholm
60 03 11 Tel. 60 09 21

KSAK-nytt



LINKÖPING ALLT HÖGRE men Stockholm leder fortfarande

Halle-Hunneberg suveränt i distans

Enligt hittills inkomna preliminära rapporter är ställningen i Rikssegelflygtävlingen sådan den framgår av nedanstående tabeller för höjd- respektive distansmomentet. Det bör emellertid anmärkas att det går trögt med rapporteringen, och ännu ligger säkert en del tävlande och trycker på sina resultat. Bl. a. kan nämnas att Centergren i Stockholms Segelflygklubb ännu inte rapporterat sin rekordflygning med Weihe till Falkenberg, och det torde finnas flera som är lika tröga i vändningarna.

Uppriktigt sagt, så är detta inte så särskilt roligt för arrangörerna. Men har deltagarna nöje av att vänta med rapporteringen, så bör man väl inte förutse dem den glädjen. Frågan är emellertid om inte hela tävlingen skulle vinna på litet mera rapporteringsglädje.

Distansmomentet, lagtävling: 1. Halle-Hunnebergs FK (1), (Tore Milling 18.646, Stig Bergstedt 3.080, Bertil Ståhl 3.964), 25.680. 2. Värmlands FK, (Einar Ericsson 7.059, Sven Jonsson 7.200), 14.259. 3. Aeroklubben i Malmö, (Sven-Erik Andersson 3.588, B. A. Nilsson 2.520, Uno Jönsson 2.480), 8.588. 4. Halle-Hunnebergs FK (2), (Henning Rosengart 2.174, Hans Möllborn 2.357, Vincent Larsson 2.069), 7.140. 5. Uppsala FK, (Åke Lundin, 5.920), 5.920. 6. Örebro FK, (Lennart Nordin 5.200), 5.200. 7. Eskilstuna FK (Lars Caroll 5.059), 5.059. 8. Aerokl. i Göteborg (Lennart Andersson 3.160), 3.160. 9. Stock-

holms Segelflygklubb, (Tage Löf 2.379), 2.379. 10. Borås FK, (Matz Andersson 2.160), 2.160.

Höjdmomentet, lagtävling: 1. Stockholms SFK, (Björn Andersson 10.900, Tage Löf 5.685, Börje Centergren 6.850), 23.435. 2. Linköpings FK, (Bengt Olow 10.300, Sven Österdahl 6.600, Ingemar Kardell 2.950), 19.850. 3. Halle-Hunnebergs FK (1), (Vincent Larsson 8.575, Bertil Ståhl 3.780, Tore Milling 3.275), 15.620. 4. Eskilstuna FK (1), (John Bohman 6.075, Harry Carlsson 4.596, Lars Cardell 4.268), 14.939. 5. Värsterås FK, (Fred Nordholm 6.185, Erik Vestling 3.650, Bengt Norbäck 3.250), 13.085. 6. Ö. Sörmlands FK, (K. G. Klevistigh 5.075, Eric Pehrsson 3.815, J. Bryant-Melssner 1.450), 10.340. 7. Örebro FK (1), (K. G. Carlsson 3.340, Lennart Nordin 3.050, Ann Mari Edlund 1.700), 8.090. 8. Eskilstuna FK (2), (Clas Eklind 2.180, Stig Bohman 1.900, Arne Gundersen 1.885), 5.965. 9. Jönköpings FK, (Jürgen Cewers 2.875, Inge Persson 1.450, Göte Karlsson 1.240), 5.565. 10. Halle-Hunnebergs FK (2), (H. Rosengart 2.000, Stig Bergstedt 1.875, Hans Möllborn 1.575), 5.440.

Flygning över Tyskland

Före flygning över och landning i den brittiska zonen av det ockuperade Tyskland skall, enligt meddelande genom luftfartsstyrelsen, vederbörligt tillstånd inhämtas från Air Headquarters, B. A. F. O. och förhandsmeddelande sändas i så god tid att det när Area Control Centre, Bad Eilsen, innan flygningen påbörjas.



Gunilla Tellander, Aeroklubben i Göteborg, har tagit Silver-C (Sveriges första kvinnliga) på Alleberg och gratuleras här av instruktören Sigurd Larsson (»Flygar-Lasse»).

Schweiziskt besök

Generalsekreteraren i schweiziska aeroklubben, A. Gehriger, med maka besökte som tidigare nämnts Sverige i samband med segelflyg-SM i Örebro och fick bl. a. vara med om att uppleva det nya världsrekordet, någonting som den pigge schweizaren givetvis satte stort värde på. Han tyckte också att det var synnerligen välarrangerade tävlingar...

Efter besöket i Örebro ställde paret Gehriger kosan bl. a. till Alleberg och stannade där i två dagar, under vilka de båda hann göra sig synnerligen populära bland såväl personalen som eleverna för sitt chosfria och öppna sätt och strålande humör. Mr Gehriger själv hann med att få ett ordentligt »lyft» i en Olympia och fick således tillfälle att inte rosas bara den svenska organisationen och husmors goda mat utan också den svenska termiken.

Schweizarna trivdes mycket bra och gav också uttryck för detta på många sätt. Till deras ära ordnades sista kvällen under deras besök en improviserad liten fest i Guldgrävdalen (som med hänsyn till att engelskan var officiellt språk under besöket högtidligen omdöptes till »The Gold Diggers' Valley») under medverkan av både elever, skolchef, instruktörer och annan personal, och sist men inte minst av herr och

fru Gehriger själva, som sjöng schweiziska folkvisor och berättade historier så det stod härliga till.

Herr Gehriger sade sig vara mycket imponerad av den goda organisationen och speciellt fäste han sig vid den välorganiserade nybörjarskolningen och den goda materiel-tillgången samt servicen, vilken han påstod inte bjöds i samma utsträckning i Schweiz.

När de populära schweizarna lämnade Berget i sin lilla Bücker Student viftades och hurrades det väldeliga, och man kan vara övertygad om att kontakten mellan svenska och schweiziska segelflygare genom detta besök kommer att bli betydligt intimare än förut.



Generalsekreteraren i schweiziska aeroklubben, Adolf Gehriger med maka Marguerite har varit på Sverige-visit och bl. a. även gästut Alleberg. Här ses paret tillsammans med Allebergschefen Yngve Norrvi (t. h.).

Nya Silver-C

Ytterligare ett antal nya Silver-C har nu utfärdats av KSAK. Här är namnen på de åtta nya silverflygarna:

Hans S. Möllborn, Halle-Hunnebergs FK.
Henning Rosengart, Halle-Hunnebergs FK.

Åke Lundin, Uppsala FK.

Stig Bergstedt, Halle-Hunnebergs FK.

A. R. S. Larsson, Norrköpings FK.

Matz Andersson, Borås FK.

Lennart Andersson, Aeroklubben i Göteborg.

Yngve Norrvi, Stockholms Segelflygklubb.

Vidare kan nämnas att ytterligare ett ganska stort antal ansökningar om Silver-C ligger och väntar på behandling, och så har vi fått Sveriges första kvinnliga Silver-C genom Gunilla Tellander, Göteborg, som i mitten av juli efter start från Alleberg klarade sträckan och höjden. Femtimmars hade hon klarat tidigare på Alleberg. Gunilla är 24 år gammal, studerar till arkitekt på Chalmers och har varit med sedan 1944, så hon fick sin A-utbildning. Gunilla är influen på Olympia och Weihe, men silversträckan och höjden gjorde hon dock i gamla pålitliga Grunau Baby. Vi gratulerar till silvret och hoppas snart få registrera ytterligare systrar i silverlaget.

»Flygar-Lasse» flyger igen

Sigurd Larsson, gemenligen kallad »Flygar-Lasse», i Stockholms segelflygklubb, som gick i backen med en Kranich utanför Skarpnäck förra året och miste ena benet på kuppen, är som bekant instruktör på Alleberg i år, och han har nu fått sitt certifikat på nytt, trots protes och allt, och har redan hunnit göra några starter. Till allmän förnöjelse. Lasse flyger lika bra som han alltid gjort, även om han kände sig en smula osäker den första starten. Det gläder oss, Lasse, att Du kommit i luften igen. Där Du trivs bäst.



Sigurd Larsson alias »Flygar-Lasse» gör sig klar för en tur med Grunau Baby.

Segelflygarträff på Alleberg

Lördagen den 30 och söndagen den 31 augusti blir den sedvanliga segelflygarträffen på Alleberg, och inbjudna är samtliga klubbar att sända representanter — i första hand gruppchefen. Anmälningarna skall vara inne hos KSAK senast den 19 augusti. För att underlätta de statsunderstödda klubbarnas representation kommer ett resebidrag att utbetalas. Inkvartering ordnas dels på Berget, dels i Falköping.

Programmet ser ut så här:

LÖRDAG.

- Kl. 14.30 (senast) Ankomst till Alleberg.
- Kl. 16.00 Samling på »Alleby torg» (vid otjänlig väderlek i restauranten).
- Kl. 16.10 Deltagarna hälsas välkomna.
- Kl. 16.20 Redogörelse för DK-utbildningen av chefsinstruktören.
- Kl. 17.00 Ing. Gunnar Frick, Hälsingborg, kåserar om en flygfärd i Europa sommaren 1947.
- Kl. 17.40 Svenskt segelflyg »på stallgränsen. Diskussion.
- Kl. 19.40 Sammanträdet slut.
- Kl. 20.00 Gemensam middag i restauranten.
- Kl. 21.00 Samkväm i »Guldgrävardalen».

SÖNDAG.

- Kl. 9.00 Frukost.
- Kl. 10.00 Demonstration av Link-Trainer.
- Kl. 11.00 Demonstration av SGU 2-22 samt flygning för intresserade.

Man kan säkert utgå ifrån att det blir ett välbesökt och trevligt »gruppchefs-möte», och inte minst torde programpunkten *Svenskt segelflyg »på stallgränsen»* komma att tilldra sig ett visst intresse. Troligen blir det Allebergschefen Yngve Norrvi, känd rabulist, som kommer att inleda diskussionen.

Tillstånd till flygbogsering

Luftfartsstyrelsen har nyligen utfärdat mera preciserade bestämmelser för erhållande av tillstånd att föra motorflygplan vid bogsering av segelflygplan. Bestämmelserna är provisoriska. Följande fordringar skall uppfyllas:

1. Sökande som är innehavare av gällande segelflygcertifikat och har en flygtid av minst 75 timmar såsom förare av segelflygplan, skall ha en flygtid av minst 150 timmar såsom förare av motorflygplan.
 2. Annan sökande skall ha en flygtid av minst 200 timmar såsom förare av motorflygplan.
 3. Sökande skall vara väl influgnen på den flygplanstyp med vilken bogsering skall utföras.
 4. Sökande skall under kontroll av godkänd segelflyglärare såsom förare av motorflygplan ha utfört minst fem bogseringar av segelflygplan.
 5. Sökande skall äga noggrann kännedom om för bogsering gällande bestämmelser samt vid bogsering förekommande tecken-givning.
- Ansökan om tillstånd att föra motorflygplan vid bogsering av segelflygplan skall upprättas på fastställt formulär (motorflyget, formulär nr 13) samt insändas till luftfartsstyrelsen, varvid sökandens certifikat skall bifogas.

Borås propagerar

Borås Flygklubb startade säsongen med tre lyckade flyguppvisningar i Borås och i Svenljunga och Kinna. I Borås var det många tusen boråsare, som grep tillfället att få ta sig en titt på de många olika flygplanstyperna och i Svenljunga var det cirka 2000 personer som i strålände sommarväder åsåg de lyckade uppvisningarna. God termik rådde varför förarna Bertil Asklöf och Mats Andersson efter losskoppling på 300 m steg till 1200 m höjd. Även i Kinna fick uppvisningarna ett lyckat förlopp med en publik på cirka 2000 personer.



Stig Fägerblad, tidigare chef för Alleberg fem år i rad, har kopplat av från kemigraf-jobbet i Västerås några dagar med F-flygning på Allestad. Här ses han släpa Baby tillsammans med några kamrater under en högst improviserad och rolig landningstävling med insats — fem öre kappfläkten från märket. Måttenhet var Flygar-Lasses »gåkapp» och vinnare blev Roland Carlsson från Stockholm, som med anledning av segern fick hedersuppdraget att föra de influgna insatserna i »inköpa »stora tårtor» och kaffe på restaurangen.

Klubben har nu en tränad markorganisation för kommande uppvisningar.

Borås Flygklubb hoppas efter denna reklam få många elever till den flygskola, som Borås och Varbergs Flygklubb gemensamt driver i Varberg. Tyvärr saknar Borås ännu flygfält, men klubben har i år fått arrendera ett fält utanför staden. Detta göres nu i ordning och kan sedan hjälpligt användas som start- och landningsfält för mindre plan.

Nya Silver-C

Segelflygsäsongen 1947 visar goda tendenser så här i början. En hel rad nya diplom har redan tagits och fler ligger på lut. Trots att sommaren knappast börjat, så har redan fyra ansökningar om Silver-C inkommit. De fyra nya silverkandidaterna är:

Stig Bergstedt: Halle-Hunnebergs flygklubb.

Henning Rosengart, Halle-Hunnebergs flygklubb.

Hans Möllborn, Halle-Hunnebergs flygklubb.

Ake Lundin, Uppsala flygklubb.

KSAK-an slutna flygklubbar

OBS! Telefonnumret inom parantes är till arbetet. Det först nämnda till bostaden.

ESKILSTUNA FLYGKLUBB, Köpmangatan 29, Eskilstuna. Tel. 358 00. Ordf.: Disp. Gösta Sverdrup, Carelligatan 2. Tel. 375 00. (»Bryggeribol.»). Sekr.: Tj-man Sigurd Axelsson, Intagsgatan 9. Tel. 341 17. (»Bollinder-Munktells»). Kassör: Herr Sigfrid Karlsson, Västeråsavägen 6. Gruppchef: Förman Erik Arnstål, Köpmangatan 64. Tel. (374 70).

ESLÖVS FLYGKLUBB, Köpmangatan 3, Eslöv. Tel. 17. Ordf.: Dir. Ivar M. G. Sandberg, Utvägen 9. Tel. 4. Sekr.: Köpman Lennart Berseus, Odengatan 16. Tel. 13 84. (17). Kassör: Disp. Thure Johnson, Odengatan 40. Tel. 5 48. (»Johnson & Co.»). Gruppchef: Löjtn. Svante Nordquist, Kanal-gatan 17. Tel. 13 81. (13 54).

FALKÖPINGS FLYGKLUBB, Falköping. Tel. 7 80. (7 81). Ordf.: Doktor Ellis Levin, Sahl-grenska Sjukhuset, Göteborg. Sekr.: Kontorist Karl Heintz Weber, St. Olofsgatan 24, Falköping. Tel. (4 74). Kassör: Köpman Gustav Johansson, Värvegatan 6, Falköping. Tel. 10 21. (10 21).

FALU FLYGKLUBB, Svärdsjögatan 16—18, Falun. Ordf.: Advokat Th. Sylan, Villav. 20. Tel. 14 52. (14 62). Sekr.: Övering. Ove Mogensen, Svärdsjögatan 16—18. Tel. 4 85. (14 05). Kassör: Disp. Anders Herdin, Sem-enariegatan 21. Tel. 8 00. (20 20).

GOTLANDS FLYGKLUBB, Visby. Tel. 16 11. Ordf.: Väging. P. M. Bengtsson, St. Hans-gatan 1. Tel. 15 55. (17 70). Sekr.: Löjtn. S. J. G. Stengård, Adelsgatan 12. Tel. 16 11. (19 17). Kassör: Disp. Ivar Björkander, Strandgatan 13. Tel. 21 51. (»Björkanders»). Gruppchef: Köpman Ake Larsson, Endré-vägen 14. Tel. 17 31. (11 47).

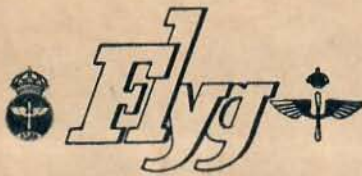
GÄVLEBYGDENS FLYGKLUBB, Avans Flygplats, Strömsbro. Tel. Gävle 76 94. Ordf.: Brandchef Sven Rohlfen, Brandstationen, Gävle. Tel. 11 00. (11 00). Sekr.: Hr Gösta Forslund, Avans Flygplats. Tel. 76 94. Kassör: Köpman Ivar Grönlund, Södra Ring-vägen, Sebo 44, Gävle. Tel. 57 64. (20 57). Gruppchef: Hr Gösta Forslund, Strömsbro. Tel. 76 94.

HALLE-HUNNEBERGS FLYGKLUBB, Trollhättan. Tel. (»Aeroplanbolaget»). 23 27. Ordf.: Övering. E. Rydberg, Stennäset, Trollhättan. Tel. 112 52. »Aeroplanbolaget». Sekr.: Ing. O. Strandberg, Drottninggatan 69. Tel. 123 28. »Aeroplanbolaget». Kassör: Ing. H. Lundgren, Föreningsgatan 16. Tel. 114 66. (114 50). Gruppchef: Ing. C. Petzäll, Storgatan 37. Tel. 108 40.

HALMSTADS FLYGKLUBB, Box 151, Halmstad. Ordf.: Överstelöjtn. Chr. Nilsson, F 14, Halmstad. Tel. 40 00. (»F 14»). Sekr.: Ing. Gunnar Brenkner, Karl XI väg 59. Tel. 7 11. Kassör: Köpman Egon Karlsson, Söndrumsvägen 14. Tel. 15 42. (14 02). Gruppchef: Löjtn. Erik Holm, F 14.

HAMMERDALSS FLYGKLUBB, Hamnerdal. Se sid. 7.

(Forts. i nästa nr.)



N:r 16 - Årg. 25 - 7-20 augusti 1947

TIDSKRIFT FÖR FLYGVAPNET

Officiellt organ för

Kungl. Svenska Aeroklubben

Organ för

Svenska Pilotföreningen

Utkommer varannan torsdag

REDAKTION:

Tegnérsgatan 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 Salenius > 21 02 38

Danmark: Johs Thinesen, Flinsens Allé 29, Odense

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

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

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

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

ANNONSAVDELNING:

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

EXPEDITION:

Föringsaktiebolaget FLYGNING
Sveavägen 53 - Stockholm

Postgirokonton: 1111.

Prenumerationspris:

Helår Kr. 9:75 - Halvår Kr. 5:—
Prenumerationspris i Danmark:
Helår Kr. 20:—, halvår Kr. 10:50

Åhlén & Åkerlunds Fotografvårnastalt
Stockholm 1947

FLYG har bra artiklar

— våra annonsörer också!

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

Norrköping

Bertil Damm
BENSIN "BP" OLJOR

SERVICE

N. Promenaden 117
Tel. 329 54 - Norrköping - Tel. 263 51

**NORRKÖPINGS
GUMMIVERKSTAD**

Inneh. Axel Carlsson

Gamla Rådstugugatan 21

Tel. 254 94 - Bost. 270 73

REGUMMERINGAR & REPARATIONER

Fullständig RING-SERVICE

RITZ HÔTEL

NORRKÖPING

Stadens modernaste hotell

Enkelrum Kr. 5-8

Dubbelrum Kr. 10-12

Radio i alla rum. Luftskyddsrum. Garage.

Restaurant. Betjäningssavgift.

Nytt - Moderat - Trivsamt - Billigt

Tel. Namnanrop: Hôtel Ritz

**Östra Eneby
Bilreparationsverkstad**

Flinspångsväg. 166, Norrköping. Tel. 110 77

BIL- och MOTORREPARATIONER

RELLT ARBETE UTLOVAS

Stockholm

Liljas Modeaffär

Stopväg. 18 (ing. fr. Gust. III:s väg).

Tel. 26 54 14.

Senaste nyheter i damhattar, ateljésydda
i goda kvalitéer. Renoveringar och be-
ställningar utföras omsorgsfullt.

Västerås

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.

Ängelholm

Eric Agrell

ELEKTRISK

INSTALLATIONSFIRMA

Ängelholm

*Hembygdsparkens
Servering*

Tel. 2 63 - Ängelholm

Rekommenderas

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!

Restaurang Thorslund

Populär Dansrestaurang

med

förstklassiga orkestrar

Annonsera i FLYG

Östersund

FRÖSÖ KEMISKA

Hornsgatan 9 B - Östersund

Tvätt och Färgeri

Telefon 51 82

IVARSONS

Auto-Elektriska

BERTIL RAHM

Storgatan 43 - ÖSTERSUND - Tel. 13 34

Postgirokonton 222 73

Specialverkstad för allt elektriskt å motor-
fordon - Bosch service - Reservdelar för
alla Bilelekt. system - Laddningsstation

RIKHALTIG

sortering av

Sportpriser, Silver och Tenn

HEDERSPRESENTER

Allt hos

P. A. LARSSONS GULDSEDSAFFÄR

Kyrkgatan 45 - Östersund - Telefon 24 27

Metropolkonditoriet

Storgatan 34 - Telefon 6 28

Östersund

REKOMMENDERAS

Fänjunkare Gösta Brink

Vintervägen 15

F

NYKÖPING



**Från gruvan till
huvudkontoret på
några minuter med**

BEECHCRAFT ***BONANZA***

ANTINGEN gruvan är belägen på någon avlägsen höjtplatå eller i närheten av något berg, så är den dagliga kontakten med huvudkontoret och transporten av den för driften nödvändiga personalen endast en fråga om minuter eller möjligen timmar, om man använder sig av en Beechcraft Bonanza. Bolagsledningen kan också snabbt och bekvämt ta sig en titt på anlägg-

ningarna då och då liksom leverantörer av utrustning snabbt kan skicka sina försäljningsingenjörer eller produkter till gruvan. Malmprover, post, sjuka eller skadade — allt kan transporteras säkert, snabbt och billigt — med Bonanza.

Den nya Bonanza är ett fyrsitsigt snabbt plan med 275 kilometers marschfart, anmärkningsvärt låga driftskostnader och en

inredning som direkt påminner om de elegantaste personbilarnas. Ljudisoleringen av kabinen är också synnerligen god. Bonanza är byggt för flygning under alla slags förhållanden och är för detta ändamål försedd med en förnämlig instrumentutrustning, radio, landningsljus, bromsklaffar och omställbar propeller. Flygsträckan är inte mindre än 1 200 kilometer.




**FIRMAFLYG • FRAKTFLYG
TRAFIKFLYG • TURISTFLYG**

Beechcraft Executive Transport Modell 18

Tvåmotorigt transportplan för upp till nio personer. 320 kilometers marschfart. Luxuös inredning. Mer än 300 plan av denna typ är i dagligt bruk som privatplan vid världens ledande industriföretag.

Beech Aircraft

CORPORATION  WICHITA, KANSAS, U. S. A.