

Elvg



Nr 18
1947

TORSLANDA HOTAR
ATT SPRICKA

45 öre
i Norge 60 öre
i Danmark 85 öre

GRUPPHOPP FRÅN 11.200 METER

Flyg 

AOA till USA

Fem flygningar varje vecka från Skandinavien direkt till Amerikas, Canadas och Mexicos storstäder.

Flyg i AOA:s luxuösa 4-motoriga Flagships. Drag nytta av AOA:s överlägsna standard och effektiva, pålitliga service, fullkomnad



under 15.000 atlantflygningar. Av vikt för Er reskassa är att allt är inkluderat i biljettpriset — ingen dricks, inga extra kostnader. Reservera plats hos Er resebyrå eller genom vårt kontor, Jakobstorg 1, Stockholm. Tel. 2335 85.

AMERICAN OVERSEAS AIRLINES

KONTOR I PARIS, LONDON, PRESTWICK, SHANNON, DUBLIN, OSLO, STOCKHOLM, KÖPENHAMN, AMSTERDAM, FRANKFURT, BERLIN, KEFLAVIK, HELSINGFORS



Curtiss F9C-2 "Sparrowhawk" (1932)

Ensidigt jaktflygplan

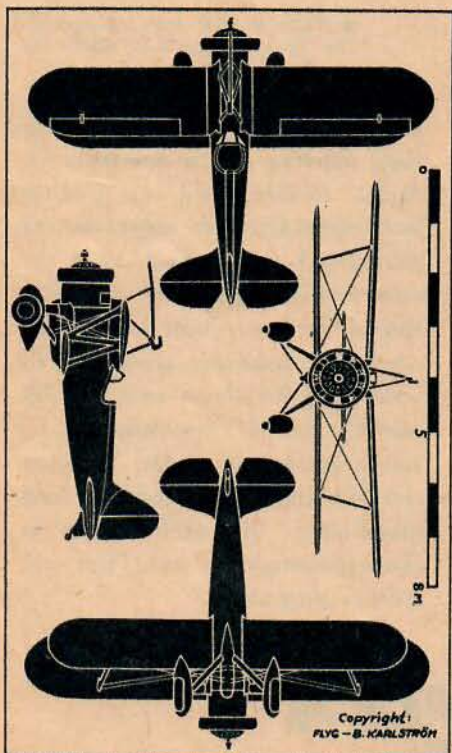
Tillverkare: Curtiss Aeroplane and Motor Co. Inc., Buffalo, N. Y.

Som skydd för de jättestore amerikanska luftskuppen Akron och Macon konstruerades 1932 ett litet ettrigt jaktplan benämmt Curtiss »Sparrowhawk». Det var avsett att medföras ombord på luftskepp i ett antal av fem plan i en hangaravbalkning midskepps. Genom en sinnrik trapetsliknande lyftarm kunde de sedan hissas ned under skeppet när detta var i gång och hade ungefär planets »landningsfart». Planet hängde i den krok som syns på ritningen. Genom att sänka planet gav större bärförmåga vid låg fart koplades planet loss, och nästa hissades ner på liknande sätt. Landningen tillgick på omvänt sätt varvid det framåtriktade sprötet tjänstgjorde som propellerskydd och påkrokningshjälp. Planet flögs alltså upp och trycktes mot trapetsarmen varvid denna gled längs sprötet tills kroken var nådd. Då vippade föraren upp stjärten och drog av gasen och planet hissades in i luftskeppets buk igen.

Sparrowhawk var en helmetallkonstruktion med dukklädda vingar. Motorutrustningen bestod av en Wright Whirlwind på 420 hästkrafter.

DATA OCH PRESTANDA:

- Spännvidd: 7,70 m,
- Längd: 5,90 m.
- Vingyta: 14,3 m².
- Flygvikt: 1.250 kg.
- Maxhastighet: 300 km/t.
- Topphöjd: 6.600 m.
- Flygsträcka: 480 km.
- Beväpning: Två 7,7 mm ksp.



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: 1) Vad är det för skillnad mellan BHT-1 och BHT-2? 2) Vilket är världens snabbaste flygplan och hur fort går det?

B. K.

Svar: Skillnaden mellan BHT-1 och projektet BHT-2 var att den senare avsågs att göras tvåsitsig. BHT-1 stannade tyvärr vid prototypen och BHT-2 kom som nämnts ej längre än till projektstadiet. 2) Världens absolut snabbaste flygplan är det amerikanska reaktionsdrivna försöksplanet Lockheed P-80R Shooting Star, som den 19 juni uppnådde en fart av 1.003,88 km/t. Säkerligen finns snabbare flygplan på experimentstadiet men P-80R är dock det officiellt snabbaste.

Fråga: Vilka data och prestanda har Klemm 25 och Miles Magister?

Just S-d.

Svar: Det tyska skol- och sportplanet Klemm 25 är ett tvåsitsigt lågvingat monoplan med fast landställ, normalt utrustad med en 70/80 hk fyrcylindrig motor av typ Hirth HM 60R. Data och prestanda: spännvidd 13 m, längd 7,5 m, höjd 2,05 m, vingyta 20 m², tomvikt 300 kg, flygvikt 720 kg, vingbelastning 36 kg/m², toppfart 160 km/t, marschfart 140 km/t, landningsfart 60 km/t, stigtid till 1.000 m 7,1 min, topphöjd 4.000 m och flygsträcka 650 km eller 5,2 timmars flygtid. Miles Magister med beteckningen M14 är ett engelskt tvåsitsigt skolflygplan. Motorn är en fyrcylindrig DH Gipsy Major på 130 hk vilken ger planet följande data och prestanda: spännvidd 10,3 m, längd 7,7 m, höjd 2 m, vingyta 16,3 m², tomvikt 508 kg, flygvikt 846 kg, vingbelastning 53 kg/m², toppfart 232 km/t, landningsfart 72 km/t, topphöjd 5.400 m.

Fråga: 1) Vilka typer av krigsflygplan använde de norska armé- och marinflygvapnen vid tidpunkten för krigsutbrottet? 2) Tack-sam för motsvarande upplysningar om det danska flyget.

Intresserad finne.

Svar: 1) Det norska »Haerens Flyvevåben» förfogade på varen 1940 över ett fåtal omoderna jaktplan av typerna Gloster Gladiator och Armstrong Whitworth Scimitar. Bombflyget, i den mån ett sådant kan sägas ha existerat, utgjordes av några få italienskbyggda Caproni Ca 310, egentligen avsedda för övningsändamål. Den enda typ som förekom i något mera betydande antal var de gamla spaningsbiplanen av typ Fokker CV. För utbildningen användes inom »Haerens Flyvevåben» licensbyggda DH Tiger Moth. Vid tidpunkten för tyskarnas anfall låg ett större antal moderna jaktplan av typ Curtiss Hawk 75A (P-36 Mohawk) nedpackade i Bergens hamn. Dessa hann emellertid aldrig upp i luften. De störstbombare av typ Douglas RA-5 som beställts i USA hann heller inte fram i tid. »Marinen Flyvevåben» hade i april 1940 erhållit några få tvåmotoriga torpedplan av typ Heinkel He 115, men några moderna plan utöver dessa fanns inte. 24 marinspaningsplan av typ Northrop N-3PB var beställda men hann inte levereras före april 1940. Övriga typer inom det norska marinflyget omfattade dels det enmotoriga torpedplanet Douglas DTD 2 som byggts på licens, och dels några sjöflygplan av norsk konstruktion. Dessa senare utgjordes av ett tresitsigt spaningsplan betecknat MF 11 samt två övningsplan, det ena för avancerad skoling och det andra för grundläggande utbildning. Dessa flygplan var betecknade MF 10 respektive MF 12 och liksom torpedplanet DTD-2 samt det italienska övningsplanet Breda 28, tillverkade på Marinens Flyvebåtfabrik i Kjeller. 2) Det danska flygvapnet saknade liksom det norska modern materiel. »Haerens Flyvetropper» hade av jaktplan endast några få Fokker D XXI, Bristol Bulldog och Gloster Gauntlet, av vilka de senare måste betraktas som lindrigt sagt omoderna. Vidare fanns inom arméflygvapnet spaningsplan av den föräldrade typen Fokker CVE, tvåmotoriga övningsplan av typ DH Dragonfly samt enmotoriga skolplan av typ DH Tiger Moth. Arbetet med licensstillverkning av

störstbombplanet Fokker G 1 hade just kommit i gång när okupationen kom men några flygplan av denna typ färdigställdes aldrig. »Marinens Flyvevåsen» förfogade 1940 endast över en enda jaktplantyp; några få licensbyggda exemplar av den engelska typen Hawker Nimrod. De få torpedplan som fanns var av typ Hawker Horseley och som spaningsplan användes en danskbyggd version av Heinkel He 8. För utbildning användes DH Gipsy Moth samt Avro Tutor.

**FLYGPLANET
SC BNI**

av märket Piper Cub, grundöversett, motorn toppöversedd, totalgångtid 354 tim. Säljes förmånligt.

BERTIL GUSTAVSSON
Tel. 8 65 - Nässjö

**Begagnat Sportflygplan
till salu**

På grund av utrymmesbrist försäljes ett flygplan av typ Hornet Moth. Flygplanet luftvärdigt och i gott skick. Dessutom försäljes 1 st. grundöversedd flygmotor av typ Gipsy II.

AB AERO-FRABH - Örebro
Telefon 236 44

STIL-metall

av god kvalitet till billigt pris. Försäkra Eder om dessa kvalitetsvaror. Rekvirera redan i dag, da lagret är begränsat. Priset är ett fynd!

INDUSTRIKOMPANIET - VÄXJÖ
Sänd undertecknad mot postförskott:
... st. nål (förg.) å 1:50 m. flygets embl.
... par manschettknappar å 5:50 med flygets emblem.

Namn
Bostad
Postadr. Flyg 18-47

FLYGMÄRKEN m. m.
Katalog mot porto!
AERO-TJÄNST - Malmö 3

**AIR CHUTES
IRVIN**

**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

Ni spar...

Arbetskraft

Arbetstimmar

Pengar

om firman har

en

BEECHCRAFT

BONANZA



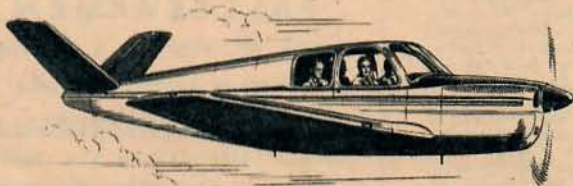
● Toppfart 300 km/t; marschfart 275 km/t; flygsträcka 1200 km.

RESTID inklusive all nödvändig väntetid är en förlust i produktivitet — och dessutom en direkt penningförlust. En fyrsitsig Bonanza med 275 kilometers marschfart samt bekväm och vilsam interiör innebär en oerhörd vinst i tid och pengar.

Bonanza är det första verkligt ekonomiska, fyrsitsiga firmaflygplanet. I allmänt bruk blir driftsomkostna-

derna lägre än för andra plan i motsvarande storleksklass. Detta på grund av att dess fenomenala prestanda och stora »betalande last» endast behöver 165 hästkrafter — det vill säga mindre än hälften av den effekt som tidigare åtgick för att uppnå samma prestanda. Att detta betyder ett flygtekniskt framsteg av stora mått står klart för var och en.

Bonanza är fullt utrustad för varje slags uppdrag och är för detta ändamål försedd med tvåvägsradio, landningsstrålkastare, instrument och kabinuppvärmning. Tack vare den vetenskapligt utprovade ljudisoleringen har motorljudet inne i kabinen kunnat reduceras avsevärt — till i stort sett detsamma som i en öppen bil vid 90 kilometers fart. I standardutförande ingår dessutom elektriskt indragbart landställ, landningsklaffar för nedbringande av sättningshastigheten samt helt omställbar propeller.



BEECHCRAFT
BONANZA
MODEL 35

LÄSEKRETSEN HAR ORDET!

Vem blir gynnad?

Svar till »Undrande Putte»

Puttes inlägg (i FLYG n:r 16) innehåller flera fel som ställer frågan i en ur Puttes synpunkt alltför »gymsams» dager.

En segelflygelev som är tillräckligt ung för att komma i åtnjutande av de statliga diplompremierna får följande belopp för angivna prestationer:

Efter A-diplom	60 kr. för 50 byggtimmar
» B-diplom	60 » » 50 »
» C-diplom	120 » » 50 »
» S-certifikat	200 » » 0 »

Under de första 100 timmarna har han alltså en timlön av kr. 1:20, som under följande 50 timmar stiger till dubbla, eller kr. 2:40! Därefter får han 200 kr. utan någon som helst motprestation. Medeltimlönen för 150 byggtimmar blir sålunda icke mindre än 2:93, vilket synes mig vara en god lön för en 16-18 års grabb, som dessutom i de flesta fall icke tidigare sett innanmätet på ett glid- eller segelplan ens på vykort och ännu mindre kan göra en himning eller hålla i ett verktyg. (Avsikten är emellertid att han så småningom ska lära sig detta och klubben tar ingen avgift för denna undervisning.) Menar Putte att Stockholms Segelflygklubb, d. v. s. alla de andra grabbarna — både de som får statsbidrag och de som är för gamla för att få det — skall ge vederbörande ytterligare ersättning? I sanning generöst!

Stockholms Segelflygklubb har tyvärr betydligt mindre möjligheter att honorera utfört arbete och måste dessutom ta hänsyn till vederbörandes kvalifikationer. En elev som inte kan få statsbidrag för utförda arbetstimmar erhåller ersättning enligt följande grunder:

Nyborjare	0:25 kr/tim
Innehavare av lärlingsdiplom	0:50 kr/tim
» » gesälldiplom	0:75 kr/tim
» » mästartdiplom	1:25 kr/tim

De olika diplomerna kunna erövrans först efter 50, 200 respektive 400 timmars sammanlagd byggtid, varvid vederbörande dessutom måste klara vissa teoretiska och praktiska prov. Ersättningarna får vidare endast an-

vändas för reduktion av flygavgifter och kan sålunda inte utbetalas kontant. De får emellertid utnyttjas ända »till botten», så en verkligt flitig medlem kan — åtminstone teoretiskt — flyga gratis. Men då måste han, om han utan förkunskaper börjar från början, ha byggt 244 timmar för att få A-kursen gratis. Är det en gosse som kan sina saker från tidigare verksamhet och sålunda kan få mästartdiplomet genast, eller som har »arbetat sig upp» inom klubben, så kan han få A-kursen gratis efter 96 timmar. Längre kan klubben faktiskt inte sträcka sig — åtminstone inte för närvarande.

Som jämförelse kan nämnas att exempelvis underteknad som gruppechef erhåller ett årligt arvode på 400 kr. att uttagas i form av fria flygningar. (Mitt statsbidrag på 150 kr. till fria flygningar går i stället till klubben.) Jag tror inte jag överdriver om jag uppskattar min årliga arbetstid för klubben till minst 800 timmar, d. v. s. i genomsnitt omkring 2 timmar per dag. Min »timlön» blir då kr. 0:50 (högst!), och ändå grundar sig mitt arbete för klubben på en snart 10-årig erfarenhet. Det finns flera befattningshavare i klubben som arbetar under samma förhållanden.

Frågan var: Vem blir gynnad? Mitt enkla förstånd säger mig att det är grabben med statspremierna som blir gynnad i allra högsta grad. Den ersättning han får motsvarar en veckolön på 140 kr. och det tror jag inte många andra grabbar i den åldern har möjlighet att få. Är det under sådana förhållanden oskäligt att klubben — fortfarande alla de andra grabbarna — får utnyttja hans arbetskraft — i den mån han kan utträta något positivt — utan ytterligare ersättning. För övrigt får ju även stipendiaten framdeles vara med om att dela frukterna av de nya stipendiaternas av staten ersatta arbete. Då blir han ju även ur Puttes synpunkt gynnad.

Till sist vill jag upplysa Putte om att beslutet om de angivna grunderna för byggersättning fattats av Stockholms Segelflygklubb på allmänt sammanträde. Stockholms Segelflygklubb är vidare icke något företag där enskilda personer inhöstar vinst av verksamheten. Klubben är i stället en samman-

slutning av huvudsakligen unga pojkar, vars styrelse har ett ständigt arbete med att försöka undvika större förluster i bokslutet.

Om Putte icke är nöjd med mitt svar, så är han välkommen med en motion i frågan till Stockholms Segelflygklubbs årsmöte i höst, där då såväl stipendiater som andra kan få tillfälle att justera det tidigare beslutet, såvida klubbens ekonomiska ställning då möjliggör någon ändring i den riktning som Putte önskar.

Karl Svänsson
Gruppchef i Stockholms Segelflygklubb



BLACK-OUT

Den finske flygsergeanten RAIMO AULIO har skickat oss detta »själ- porträtt» som han tagit under en hård upptagning ur en 70 graders dykning med en »Myrsky». Bilden är tagen med en vanlig bälkkamera som satt fastbunden vid reflexsiktet. Vid exponeringsögonblicket var flyghastigheten 630 km/t och nosen låg redan en aning över horisonten.

ROLLS-ROYCE DERWENT REAKTIONSMOTORER

»Oreserverat beröm måste skänkas Gloster Aircraft Co., som konstruerat och byggt de världskordsläende Meteorerna, samt åt Rolls-Royce Ltd., skaparen av de berömda Derwent reaktionsmotorerna, med vilka dessa plan utrustats.

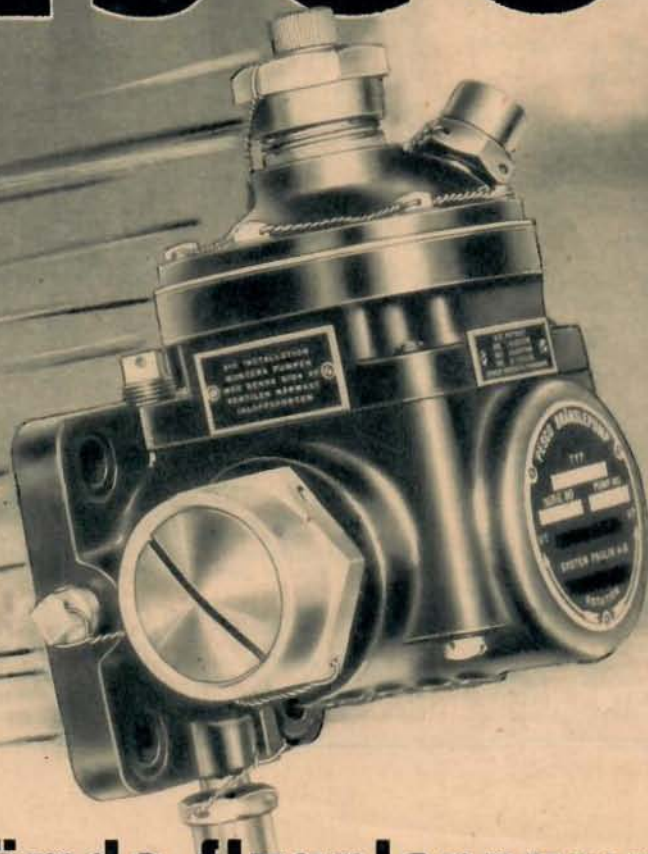
På samma gång man ger detta beröm åt Meteors konstruktörer, får man icke glömma den stora del Rolls-Royce har i slutresultatet genom konstruktionen av Derwent reaktionsmotor, som möjliggjorde, att planets aerodynamiska egenskaper kunde tillfullo utnyttjas.»



ROLLS-ROYCE
Aero
E N G I N E S

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

PESCO



världsberömda flygplanpumpar

Pesco flygplanpumpar räknas som en självklar sak, överallt där säkerheten sättes i främsta rummet. I Sverige har samtliga svenskbyggda plan under de senaste sju åren försetts med Pesco-pumpar. Efter att ha erövat luften fortsätter Pesco nu sitt segertåg på land med Pesco industripumpar. Ring System Paulin och begär närmare upplysningar om Pesco flygplanpumpar och hydrauliska pumpar för industribruk.

SYSTEM PAULIN AB

Kungsgatan 33, Stockholm. Telefon 21 43 03, 11 95 45, 10 68 22

W. Kleen:

NÄSTA VÄRLDSKRIG

II. Krigspotentialerna

Under nedrustningskonferensen i Genève efter det första världskriget skapades om icke begreppet så dock termen *krigspotential*. Härmed menas ett lands materiella förutsättningar — utnyttjade eller icke — att rusta till och föra krig. Krigspotentialens viktigaste faktorer är folkmängden och naturrikedomarna.

Om man betraktar begreppet krigspotential ur denna begränsade synpunkt skulle Ryssland vara världens krigspotentiellt kanske starkaste makt på grund av sin stora folkmängd — 195 miljoner — som överträffas endast av Brittiska imperiet och Kina, samt dess oerhörda naturrikedomar, som kanske är öoverträffade. Men denna potentiella styrka har icke kunnat och kan i en överskådlig framtid icke omsättas i militär kraftutveckling, beroende på folkets mestadels låga kulturståndpunkt och därav följande oförmåga att utnyttja naturtillgångarna.

Denna Rysslands relativa svaghet i förhållande till Västerlandet framträdde med största tydlighet under det finska vinterkriget, då de till antal och teknisk utrustning övermäktiga ryssarna led många svindande nederlag på slagfälten. Även i kriget mot Tyskland framstod ryssarnas kvalitativa underlägsenhet: trots sin mer än dubbla folkmängd och sina naturrikedomars överlägsenhet drevs ryssarna tillbaka 1.500 km av tyskarna, som samtidigt hade sin långa västfront att försvara och kämpade i Afrika, medan ryssarna endast hade en front. Endast västmakternas krigsinsatser och direkta hjälpsändningar räddade Ryssland från nederlag. Icke minst betydelsefullt var att västmakternas bomboffensiv band Luftwaffes huvuddel vid försvaret av hemorten med följd att det kvalitativt underlägsna ryska flyget vann överlägsenheten i lufthavet över Ryssland.

Enbart från USA fick Ryssland genom lend-leasebilen för 1,2 miljarder dollars flygplan, för 175 miljoner dollars flygmotorer, för 482 miljoner ammunition och för 302 miljoner dollars artillerimateriel. Märkligt är att Ryssland, världens i storleksordning andra oljeproducent, måste hjälpas med högvärdiga flygbensiner för 134

miljoner dollars. Hela hjälpen från USA representerade ett värde av 11,1 miljarder dollars, vartill kom de avsevärda hjälpsändningarna från Britannien.

Kriget gick förödande fram över det europeiska Rysslands viktigaste industriområden. Ett omfattande och långvarigt återuppbyggnadsarbete återstår därför, innan Ryssland kan återvinna den industriella styrka varmed landet mötte det tyska anfall. Denna industriella kraftförlust förklarar ryssarnas åtgärder för att i de ockuperade delarna i Europa vinna ersättning för förlusterna och deras behov av att på kredit köpa för en miljard kr svenska industriprodukter.

Med de båda västmakternas strategiska stöd och tekniska understöd kunde Ryssland med nöd och näppe tillbakaslä det tyska angreppet. Men kan Ryssland föra krig mot samma västmakter, vilkas förmåga av militär och industriell kraftutveckling är mycket större än Tysklands? Naturligtvis kan ryssarna föra ett sådant krig, men icke slutföra det segerrikt. Detta är en fredsgaranti så god som någon.

Nedanstående tabell visar i avrundade hela tal årsproduktionen i USA, Brittiska Imperiet och Ryssland av de för krigsindustrien viktigaste mineralerna, en god värdemätare på ländernas relativa industriella styrka.

	USA	Britt. Imp.	Sovjet
Järnmalm i milj. ton	95	26	23
Kol i milj. ton	591	245	132
Råolja i milj. kbm	256	4	35
Koppar i 1.000-tals ton	883	474	157
Bauxit » »	2.869	1.037	400
Krom » »	146	464	325
Bly » »	427	482	128
Zink » »	855	327	120
Svavel » »	2.431	—	—

Även om dessa uppgifter härrör från krigets senaste år och alltså icke ger uttryck för dagsläget, ger de dock ett tydligt utslag rörande de båda västmakternas sammanlagda oerhörda industriella överlägsenhet

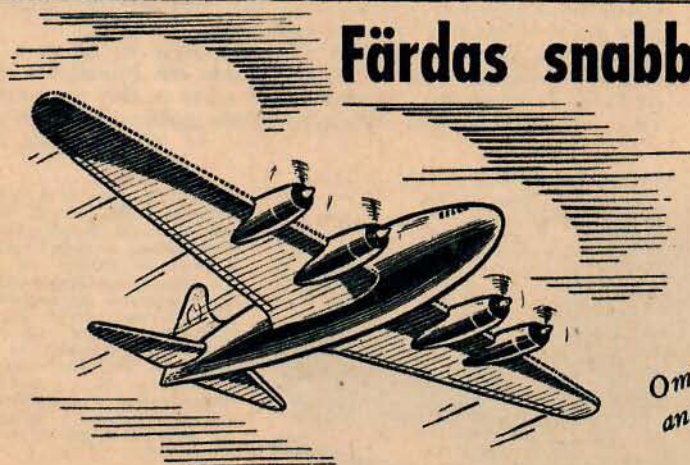
över Ryssland. I själva verket är västmakterna var för sig överlägsna Ryssland utom i tvenne fall: inom det Brittiska Imperiets område är oljetillgångarna mycket mindre än Rysslands. Men britterna »kontrollerar» oljetillgångar utanför sitt imperium, som förvandlar denna underlägsenhet till överlägsenhet. Med avseende på krom har Ryssland mer än dubbelt så stor produktion som USA ensamt, men USA förfogar över även Cubas och Filippinernas produktion, som sammanlagt är 414 ton, och har därigenom en betydlig överlägsenhet gentemot Ryssland.

Inom krigsindustrien intar av flera skäl flygindustrien en plats som torde kunna betecknas såsom den främsta. Även härvidlag ligger Ryssland långt i lä om sina presumtiva motståndare i nästa världskrig. USA står här i särklass med Britannien och Ryssland tävlande om andra platsen, i vilken tävling Britannien på sin högre kvalitet utgår som segrare. Det är betecknande för läget, att USA under kriget kunde avstå 13.000 och Britannien 4.000 flygplan åt sin nödlidande dåvarande bundsförvant. Dessa 17.000 flygplan representerade ett halvt års rysk produktion, sedan ryssarna under kriget ökat denna från 1.000 flygplan i månaden vid krigets början till högst 3.000 under dess sista halvår. Vad kvaliteten beträffar har ryssarna utan tvivel goda jaktplan men är lika fullt underlägsna anglosachsarna även härutinnan. Beträffande bombplanen är den anglosachsiska överlägsenheten ännu mera framträdande, men ryssarna har med stora ansträngningar börjat bygga upp ett tungt bombflyg.

Vid krigets slut var produktionskapaciteten i USA 8.000 flygplan i månaden och i England 2.435. Vid en jämförelse med Rysslands produktion måste man emellertid ta hänsyn till att anglosachsarna i motsats till ryssarna byggde även tunga bombplan i stora serier, vilka givetvis representerar en större tillverkningskapacitet än motsvarande antal lätta flygplan. När till den engelska produktionsciffran läggs tillverknigen även i Kanada och Australien, som skapade en flygindustri under kriget, när britterna även i antal upp till den ryska produktionsciffran. Sammanlagt hade alltså de anglosachsiska flygindustrierna en mera än trefaldigt så stor kapacitet som ryssarnas, oavsett kvalitetskillnaden.

Ryssarna har efter kriget gjort stora ansträngningar för att minska angloamerikanernas stora försprång, men det torde ligga utanför deras möjligheters gräns att inhämta det.

(Forts. på sid. 20.)



Färdas snabbt, bekvämt, modernt...

men tag inga risker —
tag luftfärdsförsäkring i

FÖRSÄKRINGSBOLAGET

TRAFIK

specialbolag för trafikrisker



Ombud
anställas.

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



T. v.: Interiör från en rysk flygplansfabrik. För tillfället är det Ilyushin-2 som är föremål för serietillverkning. Lägg märke till porträtten av Rysslands store på pelarna runt om i lokalen. — Nedan: Ett par kvinnliga radiotelegrafister tar flyg till sin arbetsplats, staden Amderma i nordligaste Ryssland.



Fallskärmsrekord vid Volga. Femårsplanen ökar flyglinjerna till 175.000 km. Fallskärmstorn på Moskvas alla Gröna Lund. Ryskt motto på nytt frimärke: "Flyg högre, snabbare och längre än alla andra!"

RYSK FLYGDAG:

GRUPPHOPP FRÅN 11.200 METER i 44 graders kyla

I Moskva och andra ryska storstäder har man nyligen firat »Flygets dag» under sedvanliga former: väldiga flyguppvisningar, demonstration av några nya flygplanstyper (denna gång bl a sex nya reaktionsplan) och noterandet av ett och annat nytt rekord. Allt under tillslutning av enorma åskådarmassor.

Vid detta laget torde ryssen vara en av världens mest »flygbitna» medborgare. Många omständigheter torde ha samverkat härtill: flygets mångsidiga användning »till vardags», det faktum att det på sina håll utgör det enda mekaniska fortskaffningsmedlet o s v. Men i första hand får man väl räkna med statens, och därmed hela det väldiga organisationsnätets, intensiva engagemang för uppgiften. En kvartsekel-lång ihållande propaganda kan inte undgå att lämna spår efter sig, så mycket mindre som den företrädesvis vänder sig till ungdomen och kompletteras med alla tänkbara organisatoriska åtgärder ägnade att göra den förtrogen med vad som angår flyg.

Den ryska staten har nedlagt väldiga summor för att göra flygning till, i möjligaste mån, ett slags massport och därmed inte endast förskaffa flyget en bred popularitet utan också en hart när outtömlig källa för flygpersonalens rekrytering. Förkrigstidens nära 250 areo-

(Forts. på sid. 26.)



Ovan t. v.: Den s. k. substratatsten SSSR VP 62 startar från Centrala Aerologiska observatoriets terrass i maj i år. I gondolen befann sig bl. a. två vetenskapsmän, utrustade med apparater för mätning av solstrålarnas effekt och solvärmeabsorbering på olika höjder. Experiment av stor betydelse för väderleksprognoserna. — T. v.: Ett ryskt transportplan landsätter en grupp arbetare i Salekhard där de skall bygga broar över floden Ob.





T. v.: Under de praktiska flygövningarna fungerar eleverna som instruktörer för varandra och här får »BASKIS» HORNEY flyginstruktioner av »BIMBO» WINBO. Längst t. v. läraren, »TARTAN» ANDERSSON. — T. h.: Eleverna vid instruktörskurserna har bl. a. fått flyga Norrköpings Flygklubb's huv-Baby. Här får STURE JOHANSSON hjälp med huvet och remmarna av »BILL» EYTON och ARNE JOHNSON. — Nedan: Det känns skönt med en sista i skuggan en brännande het sommar dag. »JULGRAN» WIKLUND och »CHARLIE» SVENSSON har slängt sig ner under en Babyvinge för att pusta ut ett tag. De över fläktet kretsande segelflygplanen bildar en stark kontrast mot de några tusen meter högre uppe i skyn vrålande F13-Vampyrerna.



struktörer. Utbildningen har gått i KSAK:s regi under ledning av förste instruktören *Ferje Westrin* och kurserna drivs med medel ur statsanslaget. Detta betyder dock inte att eleverna har allting gratis. Förutom att de flesta offerar hela sin semester får de dessutom bekosta resorna och maten själva.

Kursdeltagarnas föregående segelflygutbildning varierar i regel ganska mycket, det kan i samma grupp finnas elever med endast ett par timmars flygtid och några som kanske redan har över 20 timmars erfarenhet bakom sig. Man har därför redan från början inriktat sig på att i första



SEGEFLYGINSTRUKTÖRER TRIMMAS I NORRKÖPING

Reportage: *Sven Salenius*

Fotbollsstaden Norrköping har i år upplevt en verklig segelflygsäsong. Inte så att norrköpingsungdomen plötsligt gripits av ett vilt segelflygintresse — snarare tvärtom, nej det har till överväldigande del varit utsocknes segelflygare som under sommaren hållit till på Kungsängen för att flyga och utbilda sig till glid- och segelflygin-

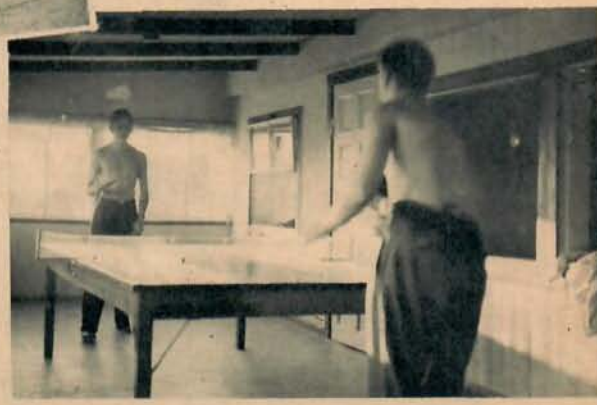
hand lära eleverna att flyga. Under de praktiska flygövningarna får de sedan så småningom fungera som instruktörer för varandra, leda flygverksamheten, ge flyginstruktioner och kritisera varandras flygningar. Den teoretiska undervisningen omfattar flyg-, instruktions- och materiallära samt meteorologi. I kursprogrammet ingår dessutom samaritjänst, gymnastik och sport. Sammanlagt räknar man med ca 150 arbetstimmar under tre veckor. Att de blivande glid- och segelflyginstruktörerna inte ges tillfälle att ligga på latsidan under kurserna framgår bl. a. av att man i medeltal gör omkring 20 starter om dagen och det har hänt att man hunnit med ända upp till 55 men det var också rekord. Vid transporter av flygplanen lufsar eleverna

(Forts. på sid. 23.)

Ovan: Sittande i Jeppen gör läraren vid glidflyginstruktörskursen, »TARTAN» ANDERSSON, anteckningar i »hemliga boken». — T. h.: Omkring 18 kilometer om dagen får eleverna knulla för att hämta flygplanen. Här transporterar »BILL» EYTON, »FEMMAN» FELLMAN och »PING» WINQVIST Baby'n till startplatsen. — Nedan: En glidflyginstruktör måste även veta hur en vinsch skall skötas. »BOM» KÖHLER och »LAPEN» LARSSON har fått det ansvarsfulla uppdraget att vinscha upp en SG-58 och av de glada minerna att döma tycks det gå flut.



T. h.: Norrköpings Flygklubb har ett trevligt klubbhus där eleverna under eventuella lediga stunder bl. a. kan roa sig med bordtennis. Här har norrköpingsgossarna RUNE LINDGREN och KARL-ERIK THURN tagit sig en match.





Blekinge Musei- och Hembygdsförbund har i år firat sina traditionella »Blekingedagar» vid Kungl. Blekinge flygflottiljs förläggningsplats intill Bredåkra historiska exercished. På bilden t. v. ses högtidstalaren, major G. HAINER, Karlskrona framför fanborna med de svenska flaggorna, Blekinge bataljons gamla fana med fanbäraren i tids-trogen uniform samt flygflottiljens fana.

FLYKTIGT SETT...

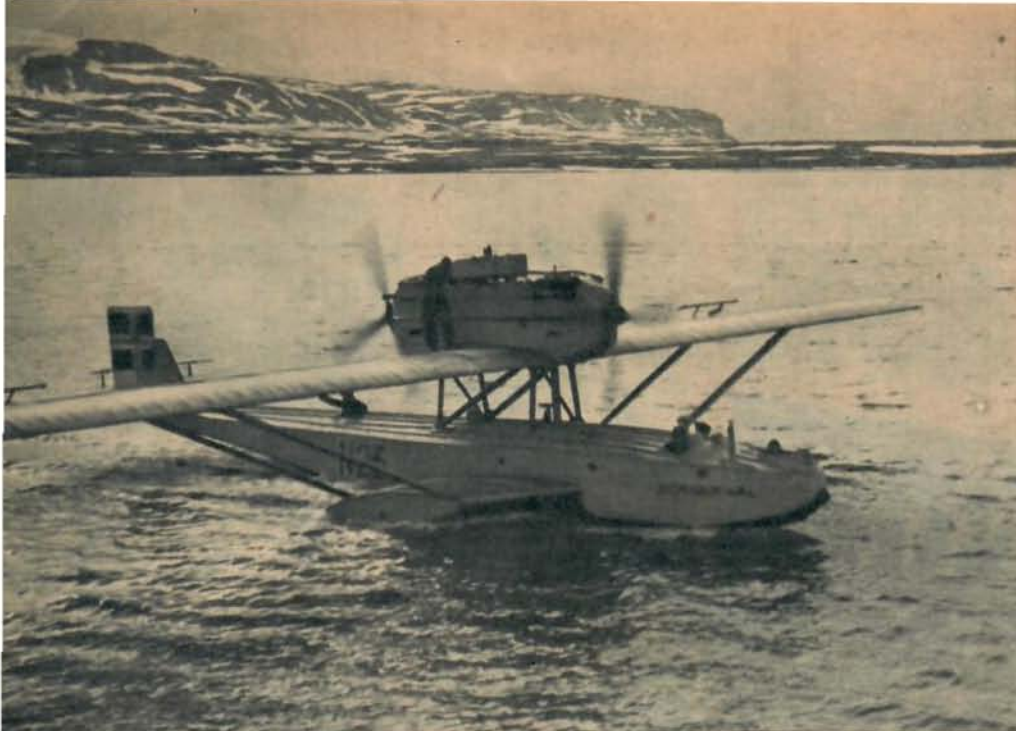


Efter en flygning som inte saknade dramatiska poänger landade kapten WILLIAM ODOM den 10 augusti i Chicago efter att i en ombyggd Douglas A-26 ensam ha flugit jorden runt på 73 timmar 5 minuter. Han slog därmed Wiley Posts 14 år gamla rekord med över 100 timmar. Ovan ses Odom immundiga en »flygande» lunch under en kort mellanlandning på Le Bourget i Paris.



T. v.: Den amerikanske miljonären BORIS SERGIEV-SKY har tillsammans med fru och dotter och ett par vänner »på kub» flugit över Atlanten i sin ägandes Grumman Mallard. — På bilden t. v. ses planet efter landningen på Heathrows flygfält vid London. — T. h.: Den amerikanske pennfabrikanten N. O. BRANTLY vid Pen Elastic Co i Germantown har slagit sig på helikoptertillverkning och här ses det första resultatet, Brantly-helikoptern har en 150 hk Franklin-motor vilken driver två motroterande trebladiga rotor. T. v.: Amerikas och med all sannolikhet även världens första kvinnliga helikopterflygare med civilt certifikat heter PRISCILLA »PAT» HANDY, en goding på 23 vårar bosatt i Stratford, Conn. (Telefonnumret kan vi tyvärr inte stå till tjänst med.) — T. h.: På S:t Eriks-mässan som för närvarande pågår i Stockholm demonstrerade flygvärdinnan BRITTA BOOGE senaste nytt för en flygande baby, SAS-vaggan som är försedd med allt i nytto- och nöjesväg, från nappflaska till leksaker.





Dornier Wal-flygbåten N 25 i Kings Bay vid Spetsbergen efter den äventyrliga expeditionen till 88° nordlig bredd.

sjöflygplan med 3 200 meter — det var kolossalt mycket på den tiden — det imponerade i varje fall i högsta grad på Englands Royal Naval Air Service, där Riiser-Larsen gästspelade 1917. I samma veva fick Norge 10 stycken Sopwith »Baby» sjöflygplan, ett välkommet tillskott dels emedan de voro beväpnade dels därför de voro tillåtna för avancerad flygning. Vid trekungamötet i Oslo gjorde tre av dessa plan en uppvisning över slottet för monarkerna Gustaf, Christian och Haakon, som följde flygkarusellen från slottsaltanen. Ett av planen fördes av Riiser-Larsen och det berättas att den flygkrobatik, som då utvecklades inverkade så menligt på norske kungens magnerver, att han mitt under uppvisningen drog sig tillbaka från altanen i det han klappade kung Christian på axeln och sade:

— Titta du bara, bror Christian som inte har någonting liknande hemma. Men jag kan få se det varje dag och därför går jag in.

Varefter han hastigt försvann.

När järnvägsförbindelsen mellan Oslo och Trondheim blev avbruten genom ett ras 1918 föreslog tidningen Tidens Tegn att

Den flygningen glömmar jag aldrig:

MED DÖDEN SOM NÄRMASTE GRANNE

General Hjalmar Riiser-Larsen berättar för Torsten Flodén om sin spännande och högdramatiska flygning som Roald Amundsens pilot till 88° nordlig bredd, om den månadslånga fågenskapen i packisen och den mirakulösa räddningen, när allt hopp syntes ute.

I ett av direktionsrummen i S. A. S. provisoriska kontorslokaler vid Kommen-dörsgatan 9 i trångboddhetens Stockholm sitter en norsk norrmän från Norge. Rummet är kanske inte så litet, att det ändå mest verkar dockskåp trots den högst maskulina och kontorsmässiga inredningen beror på att dess innehavare är en så högre för att inte säga jättelik person — minst 1,90 i strumplästen. Om inte leendet vore så vänligt, handslaget så välkommande och glimten i ögonvrån så humoristisk skulle man absolut vända på klacken redan i dörröppningen, men det gör man inte. Och sedan man väl har kommit in, ja, då vill man helt enkelt inte gå, ty när general *Hjalmar Riiser-Larsen* börjar berätta om sitt liv i luften och om flygningar, som han inte glömmar, då glömmar besökaren lätt både tid och rum. Man har inte kommit för att intervjua en norsk flyggeneral, man kliver själv med båda benen rakt in i det stora äventyret.

Och man får samtidigt en levande och in-

I detta läger tillbringade Amundsens expedition fyra veckor innan man kunde starta hemfärden efter en nödlandning i packisen.



struktiv repetitionskurs i nordisk flyghistoria. Ty general Riiser-Larsen började snegla på flyget redan 1912, när den norske löjtnanten Dons surrade omkring med en Taube-maskin över Norges fjordar och fjällvidder. Det dröjde inte länge förrän han själv gjorde sin första uppstigning med löjtnant Thomsen vid spakarna och när norska marinen startade sin första flygskola, så anmälde sig dåvarande löjtnanten Riiser-Larsen ögonblickligen som aspirant. Den dåvarande flygledningen hade visserligen sina betänkligheter: Riiser-Larsen var för stor och för tung, ansågs det. Men det fanns förmildrande omständigheter. Riiser-Larsen hade redan på lediga stunder genom självstudier tillägnat sig så mycken flygkunskap, att man rimligen inte kunde gå förbi honom.

Hans lärare blev kapten Gyth-Dehli och skolmaskinen var ett Farmanplan med flottörer. 1915 tog han sitt certifikat och i proven ingick en »långdistansflygning» Horten—Risör—Ferder—Horten, en distans på hela 200 kilometer, som dock inte kunde eller skulle avverkas i ett sträck. En mellanlandning i Risör ingick i programmet och längre kom Riiser-Larsen heller inte vid de båda försöken, vilket gjorde honom omåttligt populär bland skolbarnen i den lilla norska kuststaden, som fick ledigt tre hela dagar tack vare hans certifikatprov.

— På den tiden var för resten varje landning mer eller mindre ofrivillig, konstaterar generalen.

1916 slog han norskt, skandinaviskt och troligen europeiskt höjdflygningsrekord för

postbefodran skulle ske med flygmaskin. Riiser-Larsen fick i uppdrag att organisera routen, och eftersom det inte fanns något lämpligt plan i Norge vände han sig till svensken Enoch Thulin, som ställde en maskin till hans förfogande. Flygmaskinen, som Riiser-Larsen själv hämtade i Sverige fraktades med järnväg till Oslo. Men när den skulle införas i Norge blev det krångel i tullen. Man hade helt enkelt ingen tariff för flygmaskiner. Efter diverse parlamentarande förtullades den dock under varubeteckningen *leksaker*.

På första flygningen till Trondheim tvangs Riiser-Larsen nödlanda i en fjord och måste för att förtöja planet själv hoppa i det iskalla vattnet. Han vaknade följande morgon med hög feber och en läkare som tillkallades konstaterade, att alla tecken tydde på, att han hade fått en alldeles »ny» sjukdom, som kallades spanska sjukan. Det var spanska sjukan!

I början av 1920-talet kom Riiser-Larsen i kontakt med Roald Amundsen. Det var, när Amundsens Maud-expedition skulle förstärkas med flyg och Riiser-Larsen tillkallades som sakkunnig. Som kontaktman mellan polarhjälden och Riiser-Larsen fungerade till en början Amundsens broder. Amundsens tanke var att låta expeditionsfartyget frysa inne i isen och driva över Polarhavet medan han själv uppnådde polen med flygmaskin. Detta projekt kom emellertid inte till utförande. Efter återkomsten till Norge trädde han genast i förbindelse med Riiser-Larsen och började med honom planera en nordpolsflygning, som han hop-

pades kunna genomföra med tre flygplan 1924. Brist på medel hindrade honom att sätta planen i verkställighet. Han for då till Amerika för att genom en föredragsturné försöka skrapa samman det nödvändiga kapitalet. (Och upptäckte att han skulle bli 110 år, innan han på detta sätt skulle få ihop den erforderliga summan.)

Någon gång på hösten 1924 fick Riiser-Larsen ett lakoniskt telegram från New York, som meddelade att 85,000 dollar insatts på hans konto i en norsk bank. Det var Lincoln Ellsworth eller rättare sagt hans stormrika pappa, som utanordnat detta belopp som grundplåt för polflygningen. Dagen därpå satt Riiser-Larsen på tåget till kontinenten för att beställa två Dornier



Prototypen till SAAB-92. Extrem strömlinjeform, goda vägegenskaper, stor komfort och det billiga priset har gjort denna SAAB-produkt till den svenska drömbilen av i dag.

EN BIL VAR 20:e MINUT

kommer SAAB:s fabriker i Trollhättan att spotta ut när serietillverkningen av SAAB-92 kommer igång 1949

Det senaste tillskottet i SAAB:s produktionsprogram, den läckra personvagnen SAAB-92, har under sommaren genomgått de sista noggranna körproven och är nu så gott som färdig för

ytterligare några ändringar att göras varvid bl a frontpartiet kommer att få en annan utformning. »Bullen» på den nu ganska mycket Kaiser-Frazer-liknande fronten skall opereras bort och vagnen skall få en sluttande kylare som den lär ha haft från början.

Personvagn, ja. Så lyder fabriken bestämda klassificering av SAAB-92, och därmed vill man redan från början göra klart för allmänheten att det här inte är frågan om någon folkvagn. SAAB-92 är en elegant och högklassig europeisk landsvägsvagn, byggd efter en flygplansfabriks anspråk på kvalitet och komfort, med andra ord — ett lyxåk i miniatyr — till ett hyggligt pris.

I SAAB-bilens konstruktion fäster man sig först och främst vid den synnerligen elegant utformade karossen. Den är av stål och svetsad till en självbärande enhet till vilken de olika rörliga delarna fästas med ett fåtal bultar. Den svetsade stålkonstruktionen har möjliggjort en genomarbetad strömlinjeform som vid vindtunnelprov vi-

(Forts. på sid. 23.)



serietillverkning. Man väntar bara på några specialmaskiner från Amerika och någon gång i slutet på 1948 när J21R-tillverkningen är avslutad vid SAAB:s fabriksanläggningar i Trollhättan och man därigenom får 16 000 m² golyta till förfogande är det meningen att bilfabrikationen skall sätta igång på allvar. SAAB-92 har hittills byggts i tre exemplar varav nr 2 presenteras i bilder på denna sida. Den första prototypen som lär skilja sig ganska avsevärt från de övriga har fabriken inte offentliggjort. Innan karosseripressarna och andra maskiner sätts igång i Trollhättan kommer

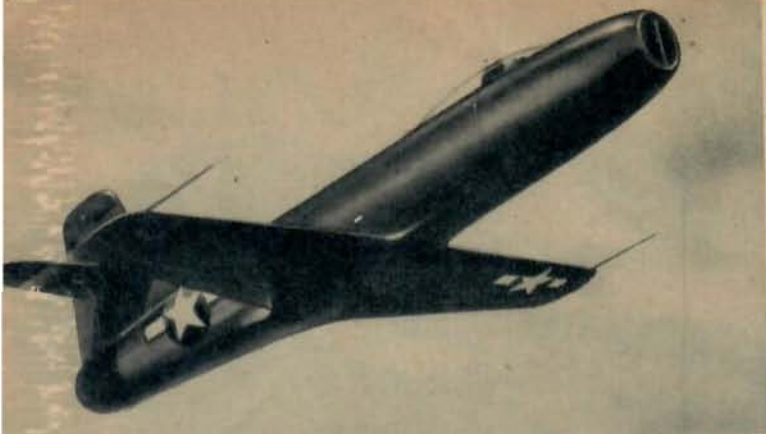


General HJALMAR RIISER-LARSEN.

Wal-flygbåtar och på Kristi Himmelfärdsdag (den 21 maj) följande år lyfte de från Kings Bay på Spetsbergen med kurs på Nordpolen. Det ena planet — N 24 — fördes av norrmannen L. Dietrichsen med Lincoln Ellsworth som navigatör och löjtnant Oscar Omdal som mekaniker. N 25 hade Riiser-Larsen som pilot, Roald Amundsen själv som navigatör och en tysk vid namn Feucht som mekaniker.

— Klockan 17.10 skedde starten, berättar Riiser-Larsen. Vår plan är att vår maskin skall stiga upp först. Som en stormvind rusar den fram över isen. Reder den sig med den stora överbelastningen eller måste vi stoppa och lätta den? Farten ökas och ökas, och då plötsligt sker det underbara. Med ett hastigt ryck får jag upp den från isen. Vi är på väg. Vid Kap Mitra är vi redan uppe på 400 meters höjd. Jag vänder på planet för att spana efter N 24. Då blänker det till i solen, det glittrar som guld, det är solen som återkastas av N 24:s vingar. Vi flyger längs nordvästra kusten av Spetsbergen, där havet under oss är alldeles isfritt. Där ha vi Magdalena Bay, där South Gate med Mosseön, där kommer Danskön. Efter en timmes flygning är vi tvärs över Amsterdämon. Men här möter oss en obehaglig kamrat — dimma så tjock som gröt. Rå och kall och tjockare och tjockare. I två hela timmar flyger vi över den. Strax efter klockan 20 lättar den och försvinner som genom ett trollslag. Under oss ligger en stor, vit gnistrande yta — packisen.

(Forts. på sid. 22.)



Douglas Skystreak är det första steget i den amerikanska kapplöpningen mot ljudhastigheten. På Skystreak har man provat principen med korta raka vingar under det att kommande typer med all sannolikhet kommer att förses med pilformade vingar. — Nedan t. v.: Skystreak har startat på sin första provflygning under vilken man behöll landstället i utfällt läge.

framställa och som man hoppas skall kunna överskrida den magiska gränsen, ljudets hastighet.

Vem är i maskinen? En liten, råbarkad karl sitter där vid spakarna i den rödfärgade »röret», det framtidsplan som Douglasingenjörerna i El Segundo, Kalifornien, konstruerat för att överträffa varje annat flygplan i hastighet. Namnet på »vindtunnel-piloten» är Gene May, den 42-åriga, lätt gråsprängda provflygaren hos Douglas. Han har tjugo års flygerfarenhet på nacken, från det första världskrigets osäkra luftfarkoster fram till våra dagars luftvidun-

MED SIKTE PÅ MAGISKA GRÄNSEN

Motvilligt ger sig mörkret för gryningen över den kaliforniska Mojaveöknen. Men nattens tystnad ligger kvar långt efter det att den blodröda solskivan stiger upp ovanför den bergsrand som omsluter Muroc — de inom flygkretsar världsberömda flygfälten i Kalifornien som ligger på den mark som en gång varit insjöar.

Den utspridda gruppen av människofigurer som står där längs efter Murocs stora start- och landningsbana skakar tänder i morgonkylen. Deras ögon stirrar igenom det ännu mörka morgondiset långt bort mot startbanans östra slutände, där solen nu

Goda resultat med »flygande vindtunnel» lockar Douglas till världsrekordförsök.

— Från FLYG:s New York-korresp. —

liknar en gulröd halvcirkel ovanför horisonten.

En hostande explosion hörs igenom luften. Nu tiltar det hessa ljudet efter ytterligare några hostningar och förvandlas snart till ett vrålände. Och så kommer det i Med allt starkare fart skjuter det fram från fältets östliga sida, där dimslöjorna fortfarande dröjer sig kvar. Det ser ut som ett långt, rörlignande föremål med korta vingar. Någon ropar: »Kärnan flyger. Där är den.»

Vad amerikanerna kallar »Skystreak» — »den flygande vindtunnel» — har gjort sin flygpremiär.

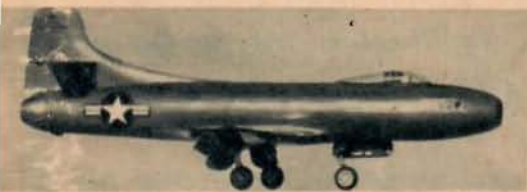
Detta är det flygplan, som den amerikanska flottan låtit Douglasfabrikerna

der. Flyg är något som »smittat av sig» inom familjen. Gene May har tre söner, varav två redan är flygare liksom fadern.

— Vid vertikala provdykningar har man ingen chans att råta ut planet ifall någonting skulle inträffa, säger han. Hastighetsproven med det här planet kommer att göras vid horisontal flygning och såväl flottan som armén har försett kärnan med extra säkerhetsapparater.

De hittills utförda provflygningarna med Skystreak har i stort sätt infriat konstruktörernas förhoppningar om man bortser från en del svårigheter med infällningen av landstället. Dessa barnsjukdomar lär emellertid numera vara avhjälpna och Douglasfabriken har planer på att redan under denna sommar göra försök att slå det nuvarande hastighetsrekordet som den 19 juni i år sattes av överste Albert Boyd med en specialbyggd Lockheed P-80R Shooting Star och som lyder på 1 003,8 km/t.

(Forts. på sid. 20.)



REAKTIONSPREMIÄR TILL SJÖSS

Norska regeringen är intresserad av världens första reaktionsdrivna flygbåt som för någon tid sedan haft flygpremiär i England.

Mr. Geoffrey Tyson, chefföroverflygare vid den engelska flygplansfabriken Saunders-Roe Ltd, tog den 16 juli upp fabriken senaste nyskapelse — den reaktionsdrivna jaktflygbåten Saunders-Roe SR/A1 — i luften för en 15 minuters flygning ovanför Isle of Wight. SR/A1 är det första flygplanet i sin klass och förutspås ha mycket stor betydelse för sjöoperationer. Flygplanets hastighet hör fortfarande till de militära hemligheterna men lär ligga i närheten av 650 km-strecket. Detta innebär alltså att detta sjöbaserade plan har minst lika stor slagkraft och snabbhet som dagens absolut modernaste propellerdrivna jaktplan och att den endast är obetydligt underlägsen

de moderna landbaserade reaktionsplanen. Beväpningen på detta utan tvekan epokgörande flygplan utgöres av fyra 20 mm automatkanoner placerade i nosen, strax ovanför luftintaget för reaktionsmotorerna. Dessa senare utvecklar vardera en statisk dragkraft på 1 750 kg och är av typ Metropolitan-Vickers »Beryl». Denna motor är följaktligen identisk med den i FLYG tidigare omtalade F. 2/4 — ett axialaggregat med tlostegs kompressor och enstegsturbין. Aggregatets maximala varvtal är 7 700 v/min. Vid detta varv förbrukar motorn 1,05 kg per kg dragkraftstimme. Reaktionsmotorerna är placerade vid vingroten med gasstrålen riktad nedåt, varvid dessa under

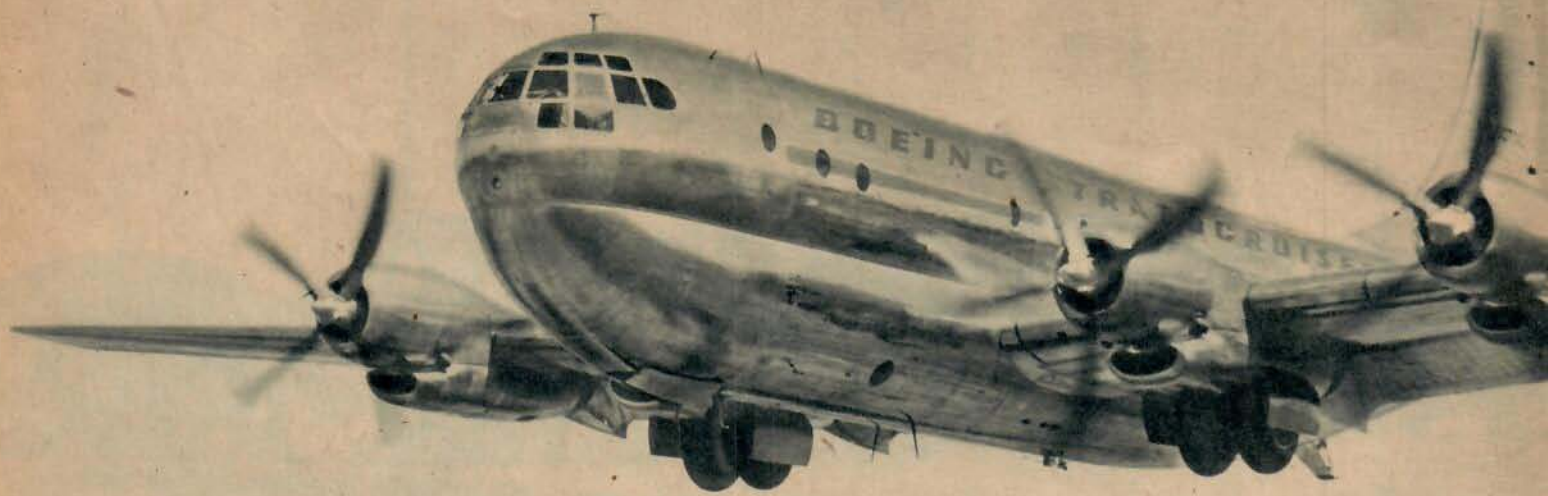


starten framkallar ett kraftigt moln av vattenånga.

Norska regeringen hör bl a till dem som visat stort intresse för detta flygplan och med kännedom om flygfältsmöjligheterna i Norge är detta inte svårt att förstå. En av de största fördelarna med ett stridsflygplan av SARO SR/A1:s typ är att den ju oerhört lätt kan kamoufleras och på intet sätt är beroende av de startbanor, vilka i krig är ett kärt mål för angrepp från luften.

Överst t. h.: Saunders-Roe SR/A1 — världens första reaktionsdrivna jaktflygbåt — sedd bakifrån. Stödflottörerna är uppfällbara inåt. — T. h. ses Saunders-Roe-skapelsen rusa fram över vattnet för start under den första provflygningen vid Isle of Wight den 16 juli.

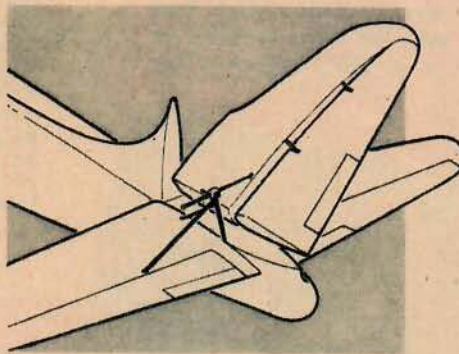




STRATOCRUISERN HÅLLER TIDTABELLEN

Den första civila »Stratosfärkrussaren» har provflugits och serietillverkningen är nu i full gång.

Den första civila Stratocruisern har nyligen provflugits och nu är inte mindre än 55 fyrmotoriga trafikplansjättar av denna typ med ett sammanlagt värde av 270 miljoner svenska kronor under tillverkning vid de amerikanska Boeing-fabrikerna i Seattle. Samtliga dessa plan är beställda av sex av världens största flygbolag för leverans under 1948. Det skandinaviska flyg-



Ovan t. h.: Det övre däck i flygkroppen på en Stratofreighter liknar närmast en väldig tunnel. Den enkla rälsen i taket är en telfer-anläggning som används vid lastning av tyngre gods. — Ovan: För att Stratocruisern skall rymmas i en normal hangar har man gjort den 11,6 meter höga fenan fällbar. — Nedan: Den första serien av Stratocruiser under montering i Boings fabriker i Seattle.



konsortiet SAS var nummer två i raden av flygbolag som tecknade sig för Stratocruiser med tanke på sin framtida atlanttrafik. Ursprungligen var det SILA, den svenska parten i SAS, som tecknade ordern men sedan det skandinaviska flygsamarbetet tog fastare form genom bildandet av SAS fick de danska och norska bolagen DDL och DNL överta ansvaret för var sitt plan medan de resterande två kvarstod i SILA:s ägo. Värdet av dessa fyra »Stratosfärkrussare» plus reservdelar och -motorer uppgår till mer än 30 miljoner svenska kronor. Övriga köpare av Stratocruiser är de stora amerikanska bolagen Pan American World Airways (20 plan), Northwest Airlines (10 plan), American Overseas Airlines (8 plan), United Airlines (7 plan) samt det statsägda British Overseas Airways Corporation (6 plan).

Vid sidan av dessa civila beställningar arbetar Boeing även med tillverkning av
(Forts. på sid. 26.)





Ovan: Den enda hangar som finns på Torslanda byggdes 1923 av trä och liknar mest av allt en gammal dansbana på landet. Den rymmer endast en DC-3:a, men för att något avhjälpa bristen uppförde man förra året en noshangar intill.



Ovan: Här har planerats för den nya hangaren, som skall tagas till ordentligt. I närheten skall den nya stationsbyggnaden uppföras. — Nedan: Torslanda stationsbyggnad ser inte mycket ut för världen. Fem eller sex bord finns i restaurangen, och man har blivit tvungen att utanför denna bygga en inhägnad, den s. k. Barnträdgården, där gäster kan serveras.



TORSLANDA HO ATT SPRICKA

Reportage: C. E. von Sydow—Rune A

— En storflygplats, där katastrofbrandkåren utgöres av d i en hast går att rafsas ihop, och där närmaste ordentliga br ett avstånd av 11 km är en skandal. Tillägger man sedan att är uruselt, man har vattenrör på omkring 2 tum tror jag so kapacitet av 230 liter i minuten, och att det är ett rent under brandkatastrof inträffat har man situationen på Torslanda Göteborg i ett nötskal.

Denna mörka karakteristik ges av brandkapten Curt Bergström, som vet vad han talar om, då han är chef på Lundby brandstation, 11 km från Torslanda och han har upprepade gånger haft att säga de förhållandena där ute. Det tar omkring 10 minuter att nå Torslanda, men inte mer än lika många sekunder förrän en bensin skall vara övertänt. Därtill har brandmännen det har varit elden, att de skall lägga ut slangar.

För över ett år sedan lade brandkapten Bergström in förslaget till Kungl. Luftfartsstyrelsen om att förhållandena på Torslanda skulle ändras med hänsyn till brandfaran. Denna tycks vara störst vid start, varför det är ett absolut krav att ett omedelbart ingrepp skall göras. Flygplatsledningen har också, med de resurser som finns, det på bästa sätt, en brandbil som står klar vid varje start på fältet. Detta går nog bra på sommaren, men man kan inte ha en brandbil stående ute hela dagen på vintern, då det kanske b

(Fö

Nedan: En tysk bombare förirrade sig alldeles efter Torslanda. Besättningen blev plötsligt vild i luften och gjorde några skott i en motor så att den måste gå ned. Piloten landade på ett fält, som betalar en viss hyra för det. — Alltid



Denna brandbil jämte tillfälligt lediga mekaniker är det enda brandskyddet flygfältet har. Den rymmer 2 000 liter skum, men betänker man att en Skymaster har 13 000 liter bensin i tankarna blir det endast en knapp sjättedel liter skum på varje liter bensin.



TAR

reasson

mekaniker som
kär ligger på
attentillförseln
endast ger en
t ingen större
gplats utanför

röm, men han
som ligger 11
dning att stu-
t köra ut till
plan fullt med
äpät gentemot

anhållan till
snarast borde
d landning och
nde skall kun-
en har, ordnat
h landning ute
smöjligt ha en
e är 20 och 30
s. på sid. 27.)

fredsslutet till Tors-
en mekaniker sköt
äret lär tillhöra Ryss-
n post i Ryssavtalet.



Ovan: Restaurangen är mindre än det minsta kafé! Bil-
den talar för sig själv.





SOLA KOSTAR 400 MILJONER

Den första utbyggnaden av Sola 1936—1937 kostade 1,85 miljoner kronor — när den står klar ta emot Amerikatrafiken räknar man att kostnaderna sedan 1936 gått på sammanlagt 400 miljoner kronor, av vilka de flesta miljonerna tvåsrekvirerades av tyskarna under kriget.

mindre plan, som på snabbaste sätt för dem till bestämmelseorten. Från Sola kommer alltså i framtiden att stråla ut en rad nya flyglinjer inte bara till de viktigaste städerna i Skandinavien utan också till många centra i Nord- och Nordosteuropa.

Sola utanför Stavanger — flygplatsen med världens bästa flygväder — skall som bekant överta trafiken på Nordatlanten, när Scandinavian Airlines system kan sätta in sina beställda Boeing »Stratocruisers». I och med övertagandet kommer även all den verkstadsservice, som hittills utförts på Bromma, att förläggas till Sola.

Sola som anlades redan 1936 fick under kriget av tyskarna sitt nuvarande utseende med tre rullbanor med måtten 2 000×40 m, 1 800×120 m och 1 800×40 m, förlagda inom ett i det närmaste cirkelrunt område. I närheten finns dessutom Ferus flygplats, som är förbunden med Sola med en 4 kilometer lång och 18 meter bred betongväg och utrustad med tre landningsbanor av vilka en är så pass stor som 2 000 meter lång och 80 meter bred. I omedelbar anslutning till Sola finns även en utmärkt sjöflyghamn.

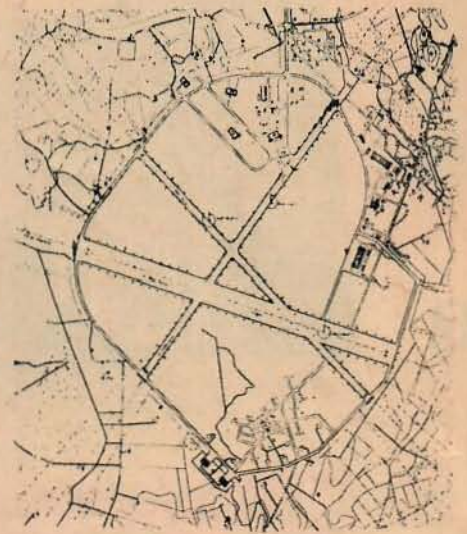
Norska luftfartscommissionen föreslår nu för utbyggnad av Sola 20,8 milj. kronor, varav det mesta skall anslås till en ultramodern verkstadshangar. Avsikten är att denna skall vara klar ta emot trafiken om högst tre år. Kommissionen föreslår vidare att en helt ny rullbana anläggs i riktningen syd—nord 2 550 meter lång och 90 meter bred samt att ost—västrullbanan, som nu är 1 800 meter, förlängs till 2 400.

Ända sedan SAS bildades den 1 augusti 1946 har de tre skandinaviska ländernas experter sysslat med undersökningar av flygplatserna i Skandinavien för att dra upp fasta linjer för den framtida trafiken. Att man stannade vid Sola som bas för Nordamerikatrafiken har många orsaker bland vilka kan nämnas utmärkta väderleksförhållanden, riskfria inflygningsvägar och flygplatsens läge, som gör det lätt för trafikplanen att radionavigera sig fram. Som en av orsakerna med hänsyn till dagens förhållanden i världen kan även nämnas att Stavanger och det omgivande Sandnes har stora möjligheter att ställa den arbetskraft och material som erfordras för nyanläggningarna till förfogande.

Inom två eller tre år skall Sola vara fullt färdig som huvudbas för Atlantrafiken. Inte minst arbetsamt blir att anlägga bostäder för de som i framtiden blir fast knutna till flygplatsen. Man räknar med att tjänstemän och arbetare tillsammans med sina familjer kommer att omfatta ungefär 5 000 människor, och därför blir man tvungen att jämsides med arbetet på själva flygplatsen bygga en helt ny liten stad.

Då »Stratocruisern» kan tas i bruk av SAS, kommer hela färden från Stavanger till New York att ta 10—11 timmar, ungefär hälften av den nuvarande restiden. På Sola kommer passagerarna att föras över i

Ovan t. v.: Sola i nuvarande skick. Inom det nästan cirkelrunda flygfältsområdet ligger tre rullbanor med måtten 2.000×40 m, 1.800×120 m och 1.800×40 m. I omedelbar närhet av den nya huvudbasen för SAS' trafik över Nordatlanten syns den utmärkta flyghamnen. — Nedan: En skiss av Sola.



Bomber Harris ser på luftkriget:

I NÄSTA KRIG BLIR JAG DÖDAD

För nära tjugo år sedan, efter det första världskriget, iakttog jag hurusom armén och flottan, var för sig eller i förening, gjorde det ena försiktiga försöket efter det andra att förstöra flygvapnet. Gång på gång var de här fint nära att lyckas, men lika många gånger räddades vi av Trenchard, och av honom ensam.

Om de hade lyckats skulle de ha utplånat vår luftmakt liksom de lyckats förstöra vårt tankvapen, medan de i möjligaste mån upprätthöll släpjakterna och de knappast nyttigare slagskeppen, flottans stolthet, vilkas skelett nu ligger där flyget så ledigt lagt dem, nedskräpande havsbotten eller spärrande världens hamnar.

Om de hade lyckats att undertrycka flyget skulle vi ha inträtt i kriget med en enda typ jaktplan liksom vi började kriget med en typ stridsvagnar. Vi skulle ha förlorat slaget om Britannien, och nazisterna skulle ha blivit Europas, om icke världens herrar för århundraden.

Efter 1939—45 års krig med resultaten av slaget om Britannien och av bomboffensiven ännu i färskt minne inser armén och flottan, att det inte finns det minsta hopp att

BOMBER HARRIS gör i detta slutkapitel en sammanfattning av sin pessimistiska syn på tingen och ger uttryck för sin besvikelse och bitterhet. Men vad han säger är lärorikt icke endast för hans egna landsmän utan kanske i lika hög grad för oss — mycket av vad han säger verkar nästan som riktat till svensk läsekrets.

få slut på flygvapnet. Därför talar de nu oavbrutet om samverkan mellan försvarsgrenarna. De inser alltför väl att det enda alternativet är deras egen undergång som försvarsgrenar.

Vid varje studium av krigshändelserna under det senaste kriget är den rättrogna uppfattningen, att ingen av försvarsgrenarna skulle ha kunnat segra utan samverkan med de andra, en teori som syftar till att vidmakthålla alla möjliga slag av odugliga stridsmedel.

För egen del är jag fullt med om grundsatzen att samverka, men uteslutande under förutsättning att alla tre försvarsgrenarna slopas och ersättes med en enda. Denna skulle sannolikt komma att kallas Försva-

ret, men jag tycker inte om ordet försvar, som ger intryck icke av krig utan av underlägsenhet.

ett dylikt enhetligt försvar måste uppenbarligen bli alltmer vetenskapligt betonat och måste göra det till sin huvuduppgift — såsom varande den enda möjligheten att vinna nästa krig — att utnyttja de bästa vapen tidens vetenskap kan framställa. Och när därvid föråldrade vapen måste slopas bör detta ske utan större sorg än den en vetenskapsman hyser när en hypotes måste förkastas eller när han upptäcker en skarp och lätt metod att ersätta en ineffektiv och tung.

Detta betyder inte att vetenskapsmännen skulle ha fullständig myndighet över de olika vapenslagen. De militära cheferna och över dem regeringen måste självfallet ha det slutliga avgörandet, men de måste vara tillräckligt intelligenta och befriade från de fördomar som alltid varit yrkeskrigarens svaghet för att kunna på bästa sätt tillvarata uppfinningarna.

Eftersom vetenskapen ständigt upptäcker nya vapen med förödande verkan blir varje
(Forts. på sid. 25.)

BERÖMDA FLYGPLAN (4):

Supermarine Spitfire Mk XIV





Genom en beklaglig tabbe från tävlingledningens sida kårades **KARL-ERIK LANDGREN**, Västerås till Svensk Mästare i gumminotorklassen men fick efter en närmare granskning av protokollet avstå titeln till **ANDERS DEURELL**, Vingarna. På bilden ses Landgren med sina eleganta motormodeller.

MOTORKLASSEN ÖVERRASKADE I SVAGT JUBILEUMS-SM

Årets SM i modellflyg i Östersund söndagen den 17 augusti blev en särdeles blåsig tillställning. En kall bläster vind svepte ned från fjällsluttningarna och över Storsjön för att accelerera över F+ till högt belägna fält, där all tillstymmelse till termik blåste bort med vinden.

Det blev ingen stor tävling. Det hade anmälts endast omkring 50 deltagare men tävlingssdagen krympte antalet ned till 35. Att ha ett fåtal deltagare på en mästerskapstävling kan vara nog så bra men när deltagarna huvudsakligen visade sig vara från Norrland och Svealand — sydligaste deltagande klubb var Termik, Norrköping — blir förhållandet genast vanskligt. Nu uteblev alla våra säkra modellflygare från södra Sverige, och vi förstår dom så väl — att slänga ut en hundralapp per deltagare i resekostnader förmär inte en modellflygklubb.

Nu blev inte vårt tionde SM den sjusärdeles uppgörelse som man räknat med utan en fömligen matt tillställning även om man i viss mån kan skylla på det dåliga vädret. Arrangemangen var det självfallet inte något att klaga på med tanke på det ringa deltagarantalet.

Resultaten blev allt annat än SM-mässiga. Det förefaller som om modellflygarna numera inte tål blåst så som man gjorde för ett par tre år sedan — detta var dock inte historiens blåsigaste SM. Nu ramlade modellerna ned på några sekunder om de inte redan kvaddade i starten.

Ramlade ned gjorde emellertid inte landslagsmannen **Rune Johanssons** modeller. Han blev suverän mästare i S-klassen i »splendid isolation». Han klädde tyvärr med mer än dubbelt så bra tid. Dessutom blev han trea i klass G och segrade i F. Han svarade också för den enastående bragden att lägga beslag på Vingarnas Jubileumspokal, som går till bästa segelmodellklubb med sammanlagda tiden för tre deltagare. — Termik-Johan tog ensam hand om pokalen!!!

Fjölärsmästaren i F-klassen, **SIGURD BOBERG**, Västerås, hade otur i år och hamnade på fjärde plats.



För första gången i svensk modellflygtävlingshistoria var F-klassen den genomgående bästa. Det blev visserligen inga toppresultat men bredden var god. Svensk mästare blev överraskande **Rune Johansson** som därmed tog hem två SM-tecken av fyra möjliga. Fjölärsegraren **Sigurd Boberg** hade otur i år och hamnade på fjärde plats.

Tiderna i S-klassen borde egentligen förbigås med tystnad. Inte Termik-Johans förstås! Hans serie i det vädret var enastående: 5,37, 2,45 och 5,20 min!

I G-klassen var det ännu sämre beställt med tiderna men blev trots detta tävlingens mest spännande. **Karl-Erik Landgren** ledde visserligen efter en tuppflygning i första perioden på 161 sekunder men totalkvaddade i andra starten. Han ledde också efter andra omgången trots 0 sek. i protokollet men ställningen mellan honom, **Anders Deurell** och **Rune Johansson** var mycket jämn. Landgren hade under hela andra perioden och lunchen plockat ihop en helt ny kropp och lyckades efter omstart få en flygning på 55 sekunder vilket med en härsman överträffade Deurells sammanlagda tid.

Termik-Johan som startade sist av de tre hade chansen att ta ett tredubbel SM men hans tunga modell förmådde inte. Landgren tog för femtielfte gången i följd sitt tecken i denna klass men hans segrartid 1:13,3 var



Tävlingarnas »fantomman», **RUNE JOHANSSON**, »Termik», Norrköping, tog två SM-tecken och lade ensam beslag på Vingarnas Jubileumspokal som går till bästa segelmodellklubb med sammanlagda tiden för tre deltagare.

den sämsta hittills och inte mycket att hurra för.

Ett par dagar efter tävlingarna visade det sig emellertid att protokollförarna slarvat vid uträkningen av resultaten med påföljd att Landgren fått 20 sek. för lång tid och blev sålunda på ett ganska otrevligt sätt lurad på mästerskapskonfekten. SM-tecknet gick i stället till **Anders Deurell** som hade 202 sek.

Som ett bombnedslag kom budskapet att Vingarna blev svensk mästare i lagtävlingen. Klubben är numera inte så värst framstående på tävlingsplatserna och alla var lindrigt sagt förvånade inte minst **Anders Deurell** (G), **Rune Andersson** (S) och **Löwen-Aberg** (F) vilka representerade det segrande laget. Det vingiska laget vann på sin bredd — ovanligt för denna klubb — de andra lagen misslyckades som regel i endera av klasserna.

RESULTAT

Klass S Internationell: 1. Svensk Mästare, Rune Johansson, Termik, Norrköping. 779

NÄSTA VÄRLDSKRIG

Forts. fr. sid. 7.

Sovjetunionens befolkning räknar som nämnts 195 miljoner invånare, ett tal som väsentligt understiger den tidigare av den ryska statsledningen beräknade folkmängden vid denna tid. Den främsta anledningen till detta förhållande är de oerhörda krigsförlusterna i människoliv, omkring 20 miljoner, till vilken siffra kommer miljoner invalider.

Befolkningen är mycket heterogen och består av inemot 200 olika folkslag med stor-, lill- och vitryssar som slavisk kärna, utgörande tillsammans minst tre fjärdedelar av befolkningen. Bildningsnivån är enligt europeisk måttstock i genomsnitt låg, står högst i Ukraina, lillyssarnas land, och lägst hos nomadstammarna på Asiens vilda stäpper och tundror. Men stäppens och tundrans söner har gjort sina folkstammars namn fruktade långt in i Europa såsom soldater i de vita och röda tsarernas härskaror.

Mot dessa 195 miljoner »ryssar» står USA:s 140 och Brittiska Imperiets 501 miljoner, av vilka sistnämnda 74 miljoner vita.

Från vilken sida man än betraktar »krigspotentialen» är överlägsenheten på de båda västmakternas sida stor, ja förkrossande. Om man i problemet inför de faktorer som utgöres av Rysslands mest tvångsanslutna bundsförvanter och de västerländska stater som vid ett krig skulle sluta upp vid västmakternas sida blir relationen ännu mera ofördelaktig för östblocket.

Det har sagts, att nutidens krig är ingenjörernas krig. I varje fall kan krigsmakten icke slås utan den tekniska utrustning som ställs till förfogande av ingenjörerna och deras arbetare. Ingen tvekan kan råda om vilkendera parten som har de flesta och bästa ingenjörerna och arbetarna. Det är de fria demokratierna.

Föregående artikel i denna serie var införd i nr 16. Forts. i nästa nummer.

MED SIKTE PÅ...

Forts. fr. sid. 15.

P. S.

I pressläggningsögonblicket meddelas att major **Carl Marion** satt nytt världsrekord i hastighetsflygning genom att med en **Douglas D-558 Skystrack** uppnå en genomsnittshastighet av 1 047,1 km/t. Det förra rekordet som också var satt med en **Skystrack** var endanst några dagar gammalt och lydde på 1 030,8 km/t. Båda rekorden sattes på amerikanska arméflygvapnets provbas i Muroc.

sek., 2. **Ragnar Odenman**, Cumulus, Stockholm, 358 sek., 3. **Gösta Nilsson**, Österåsens MFK, Österåsen, 353 sek.

Klass G Internationell: 1. Svensk Mästare, **Anders Deurell**, Vingarna, Stockholm, 202 sek., 2. **Karl-Erik Landgren**, Västerås Flygklubb, 200 sek., 3. **Rune Johansson**, Termik, Norrköping, 186 sek.

Klass F: 1. Svensk Mästare, **Rune Johansson**, Termik, Norrköping, 526 sek., 2. **Rolf Holm**, Cumulus, Stockholm, 416 sek., 3. **Sven-Olof Sundberg**, Hammarby MFK, Storviks Hammarby, 389 sek.

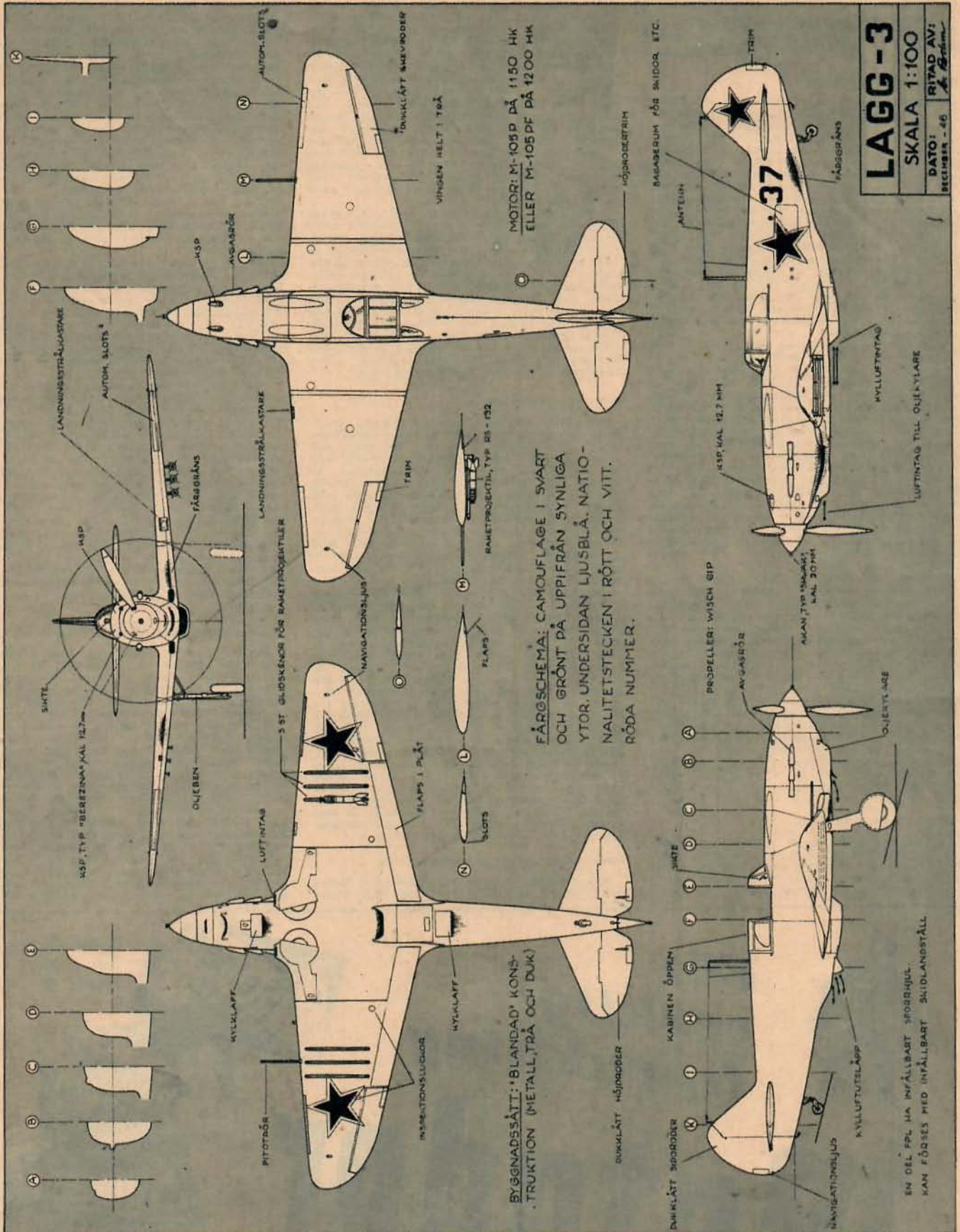
Lagtävling: 1. Svensk Mästare, Vingarna, Stockholm, 562 sek., 2. Västerås Flygklubb I, 535 sek., 3. Cumulus, Stockholm, 483 sek.

Det ryska jaktplanet

LAGG-3

Skala
1:100

Copyright:
FLYG och E. Bohm



<h1>LAGG-3</h1>	
	SKALA 1:100
	DATO: RIVAD AV: DECEMBER -46 <i>B. Bohm</i>

MED DÖDEN SOM...

Forts. fr. sid. 13.

Ödslighetens ödslighet

Jag har aldrig sett någonting så ödsligt och övergivet. Klockan 1.15 på morgonen den 22 maj kommer vi till det första öppna vattnen av någorlunda storlek. Det var inte en rak utan en stor damm med smala armar i olika riktningar. Denna erbjöd vår första landningsmöjlighet. Efter besticket skulle vi nu vara på väl 88° nordlig bredd, men beträffande longituden svävade vi i okunnighet. En landning på vattnet var naturligtvis det säkraste för själva landningsmanövern, men häremot kunde man invända att isen kunde ligga sig och krossa oss, innan vi hann lyfta igen. Vi enades om, att såvida det fanns någon möjlighet skulle vi landa på isen. För att undersöka terrängen gick vi ned i stora spiraler, då börjar den aktersta motorn kränga och förändrar hela situationen. En nödlandning blir nödvändig och jag får ta vad som bjöds.

Det blir en av armarna till själva huvuddammen, som får ta emot oss, men den är inte särskilt inbjudande, full med snösörja och isbitar som den är. Och här lurar en annan stor fara: de höga packisbarriärerna, som ligger på båda sidor om den. Lyckligtvis dämpar issörjan farten vid landningen, men den försvarar även manövreringsförmågan. Den vänstra vingen stryker så nära packisen att den lösa snön yr i luften. Sekunden efteråt snuddar högervingen vid den andra packisbarriären, som ser ännu mera imponerande och skräckinjagande ut. Men jag lyckas klara även den — på millimetern, påstod Amundsen senare — farten minskar i den tjocka gröten och vi stannar i slutet på armen med bogen rakt upp mot en barriär. Åter på millimetern. Litet mera fart och vi hade fått bogen intryckt.

Vad var att göra? Endast en sak. Se till att vi fortast möjligt kommer i väg igen. Skulle isen frysa till hade vi inom några minuter varit dödsdömda. Det gällde nu att få maskinen runt ett halvt varv. Vi ansträngde oss till yttersta och försökte olika metoder, men issörjan och isbitarna hade satt sig fast vid båten och den låg som i syndetikon. Så småningom förstod vi att vi måste uppge denna plan för att fortast möjligt bringa maskinen i säkerhet, ty den kunde när som helst krossas som en nöt i en nötknäskare. Men först måste vi finna ut var vi befann oss. Observationerna gav resultatet 87° 43' n. br. och 10° 20' l. v. Gr. Vi spanade även efter våra kamrater och N24 men kunde till vår stora oro ej upptäcka skymten vare sig av maskinen eller dess besättning.

Kontakt med N 24

Att få upp N 25 på ett stabilt flak visade sig till en början vara ett hopplöst företag. Våra enda användbara verktyg bestod av 3 slidknivar, 1 spott, 1 scoutyx och 1 isankare, som i nödfall kunde användas

som hacka, samt en stor och en mindre träskovel. Men det är otroligt vad människor kunna åstadkomma, när nöden tvingar dem. Då och då under arbetet sprang vi upp på vingen eller på en av de höga isbarriärerna för att spana efter de andra. Och den 23 upptäckte Amundsen dem genom sin kikare. I sydväst på andra sidan om den stora dammen hade N 24 landat. Till vänster om den stod ett tält och något längre bort på ett högt packisblock en flagga. Avståndet var för stort för semaforering men vi lyckades dock komma i kontakt med dem genom morsesystemet. Dietrichsen anmälde att hans maskin redan vid starten från Kings Bay fått en läcka samt att han hade fel på ena motorn.

Den 25 maj lyckades vi få upp vår maskin på slipen, så att dess tyngd låg på den gamla isen. (Gölen som vi landat på hade frusit till.) Härmed var mycket vunnet eftersom en eventuell skruvning förmodligen endast skulle skjuta oss högre upp och i full säkerhet. Och den 26 förenade sig N 24:s besättning med oss. Dagen därpå började vi alla sex det slutliga arbetet att få upp maskinen och därmed bringa den i säkerhet. Hur lustigt och lätt gick det inte nu när vi alla var tillsammans. Det var ett otroligt arbete, men klockan 8 på kvällen gled maskinen under hurrarop in på den tjocka solda isen.

N 25 leker isbrytare

Nu gällde det att finna en lämplig startbana för att komma loss ur isens gaskranning. Vi lät N 25 agera isbrytare och plöjde en rik. Aek, den gick igen och höll på att skruva maskinen i småmuler. Vi byggde nya banor och gjorde nya försök, plöjde nya rårar som vi »kombinerades» med vacker, blankfrusen nyis, men en bana hann knappt bli färdig förän isen började röra på sig och skruva sig och så var den möjligheten ur världen. Gång på gång hotades N 25 av katastrof. Ibland kom dimman, när vi med möda och svett jämnat en bana. När dimmen lättade var banan borta.

Slutligen när allt hopp syntes ute hittade vi ett flak — 500 meter i fyrkant — som vi trodde skulle kunna upparbetas till startplats. Vägen till det var lång och besvärlig, men vi var nu vana vid motigheter, så det avskräckte oss inte. Först måste maskinen köras omkring 300 meter genom nyisen till ett högt gammalt flak. Här måste vi sedan lugga en slip och köra upp maskinen. Därifrån gick vägen snett över till »passet» vid Thermopylae, som bildades av två ofantliga isberg och slutade i en tre meter bred och lika djup spricka. Över denna måste maskinen föras och därefter in på nästa flak. Detta, som var omkring 200 meter långt måste sedan passeras. På andra sidan mötte man sedan det sista hindret i form av jämliken stor gammal spricka som måste övervinnas. Kanterna på denna bildades av omkring 5 meter breda, höga packisbarriärer och lös snö — ett elände att arbeta i.

Ismur efter ismur, bottenlösa svalg

Men dit kom vi trots att ismur efter ismur reste sig i vår väg, trots att till synes

bottenlösa svalg hotade att uppluka hela maskinen och trots att packisen gång på gång hotade att krossa hela flygbåten. Den 7 juni sent på kvällen stod N 25 på flaket. Men därmed voro inte alla bekymrerna ur världen. Ty på flaket låg ett tre fot djupt, vätt snölager, som måste undanskaffas på 500 meters längd och tolv meters bredd för att möjliggöra starten. Vi började hjältemodigt med skovlarna, men sade oss snart, att detta arbete skulle bli oss övermäktigt. Det var då vi kom på idén att trampa upp en startbana åt oss. Fot för fot trampades sedan banan tills den mjuka, våta snön förvandlades till ett kompakt hårt underlag. Den 14 juni gjorde vi två startförsök — det 6:te och det 7:de — men underlaget var ännu för mjukt, eftersom vi inte hade någon stadig köld. Temperaturen höll sig åtminstone under dagarna över nollsträcket. Mätte det bliva köld, annars...

Den 15:e juni hade vi satt som sista dagen för våra startförsök. Gick det inte då, fick vi komma sammans och bestämma, vad vi skulle göra. Vi hade inte mycket att välja på. Antingen fick vi överge maskinen och söka oss väg till närmaste land eller måste vi bli kvar där vi var, och hoppas på ett eller annat tillfälle att komma upp i luften. Den 14:e juni kastade vi allt utom det nödvändigaste ut på isen.

Den 15:e juni kom med — 3 grader Celsius och en liten fläkt från sydost, just den vind vi hade användning för. Klockan 10.30 är allt i ordning. Motorerna är uppvärmda sedan tre kvart tillbaka och mina fem medpassagerare instuvade akter över för att göra planet så baktungt som möjligt. Det blir några oidligt spännande ögonblick. Så snart maskinen börjar glida, märker jag emellertid den stora skillnaden mot föregående dag. Farten ökar hastigt. Det var som om N 25 förstätt situationen. Det var som om den samlat hela sin energi till ett sista och avgörande språng från flakets sydkant. Den far över en tre meter bred ränna, som begränsar flaket och över på ett fyrtio meter långt flak, som bildar startbanans förläggning. Och så... Antligen. Vi är uppe i luften.

Chokladbit av Amundsen — tack för starten

Jag minns att Amundsen kom fram till mig och tryckte en chokladbit i munnen på mig som tack. Och så började en 850 kilometers flygning söderut med döden som närmaste granne. Man bör erinra sig att vi kastat ifrån oss — ja, så att säga allt. Till och med om vi genom ett under skulle slippa ifrån med livet vid en nödlandning, skulle våra dagar i alla fall vara lätt räknade. Molnen låg mycket lågt och vi var under två timmars tid tvingade att flyga på 50 meters höjd. Jag stryker bokstavligen över packisbarriärerna. När jag förmodar — och hoppas — att vi nalkas Spetsbergen stiger jag över dimman. Och plötsligt lossnar en stor, tung dimkalott i söder och jag ser en syn som jag aldrig kommer att glömma: en hög, glittrande fjälltopp rakt för över. Och under mig ligger vatten — det stora öppna havet. Samtidigt märker jag att linorna till skevningsroden börjar



För
verklig
finrakning

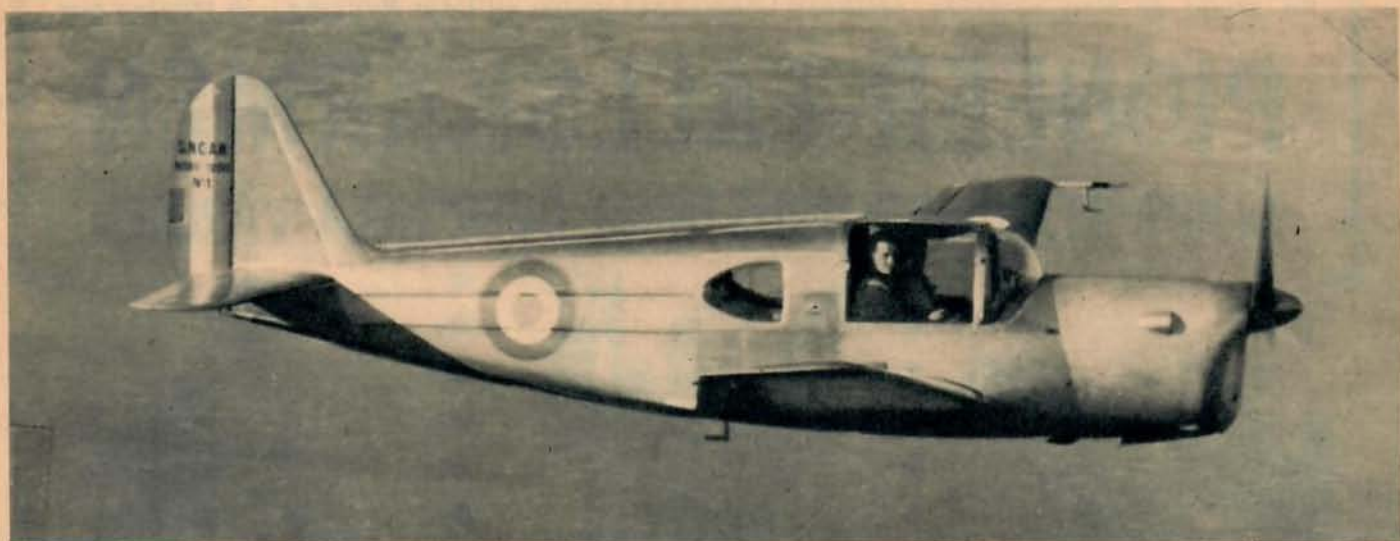
matador

rostfri

FRÅN SVERIGES STÖRSTA RAKBLADSFABRIK



3 hål 25 öre
Slits 30 "
Facette 40 "



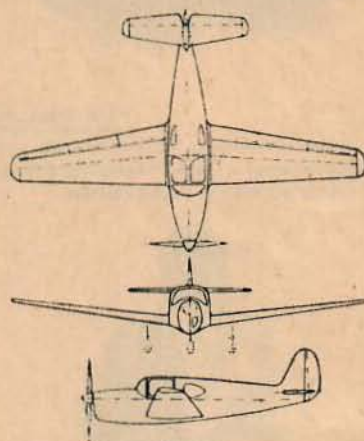
NORD 1200 NORECRIN

Den socialiserade franska flygindustri-gruppen SNCA du Nord's första egentliga efterkrigs konstruktion var det tresitsiga helmetallsportplanet Nord 1200 Norecrin. Även om Nord 1200 i samma grad som dess fyrsitsiga föregångare Nord 1100 Noralpha i rakt nedstigande led härstammar från den berömda tyska typen Messerschmitt Me 108 Taifun (under kriget tillverkad för tysk räkning av SNCA du Nord och sedermera även producerad för det nya franska flygväpnet), så är dock den förra typen mera en fransk konstruktion. Den stora serie som började byggas under mars månad i år omfattar c:a 1 500 flygplan. Priset uppges för

närvarande ligga vid omkring 100 000 francs (omkr. 30 000 i svenska kronor).

Nord 1200 är byggd i helmetallkonstruktion. Landstället är helt infällbart av nosställttyp. Motorutrustningen varierar men består vanligen av en 140 hk luftkyld fyrcylindrig Renault 4 PO1. I standardutförande har flygplanet en fast tvåbladig träpropeller. Generalagent: AB Flygleveranser.

Data och prestanda: spännvidd 10,2 m, längd 6,85 m, höjd 2,76 m, vingyta 13 m², tomvikt 538 kg, bränsle 93 kg, betalande last 244 kg, flygvikt 875 kg, vingbelastning 67 kg/m², effektbelastning 6,2 kg/hk, toppfart 265 km/t, marschfart 230 km/t, stighastighet 6 m/sek, startsträcka 160 m, topphöjd 6.000 m, flygsträcka 900 km.



Klipp här

krångla och efter ytterligare tio minuters flygning läser sig styrlinorna till sidorodret helt och hållet. Det är ingenting annat att göra än att nödlanda i den hårda sjön. Vågorna slå över hela maskinen och inom några minuter är jag dyblöt, där jag sitter i förarkabinen. Klockan är sju på aftonen, vi har nu endast nittio liter bensin kvar i tankarna. Först klockan 8 kommer vi upp på land. Landningsförhållandena äro inte idealiska, men vad gör det. Efter fyra veckor känner vi åter för första gången fast mark under fötterna. Och den slutgiltiga räddningen kom förrän vi hade vågat hoppas. Redan någon timme senare hade vi siklat och anropat den lilla fångstbåten »Sjöliv», som tog oss ombord och bogserade vår N 25 tillbaka till Kings Bay. Först nu kände vi att expeditionen avslutats.

Året därpå, 1926, åtföljde Riiser-Larsen Amundsen på hans flygning över Nordpolen och till Alaska med luftskeppet Norge och två år senare leder han med flyg den räddningsexpedition, som söker efter Roald Amundsen, som med flygbåten »Latham» försvunnit under spaningarna efter Noble och luftskeppet Italia. 1929, 1930 och 1933 är han flygande deltagare i Norvegia-expeditionen till Södra Ishavet. Han skulle kunna fylla volymer med sina äventyr i luften.

Men flygningen till 88° nordlig bredd glömmar han aldrig!

Torsten Flodén.

EN BIL VAR 20:e MINUT

Forts fr. sid. 13.

sat sig ha betydligt lägre luftmotstånd än bilar av mera konventionell typ. Bland de största finesserna på karossen är den släta undersidan vilken förutom att den hindrar damm att tränga in i vagnen även bidrar till

att minska luftmotståndet. Stänkskärmar som är utbytbara och neddragna till hjulnaven hindrar effektivt stänk på karossen och skyddar däcken vid solskin. Reservhjulet förvaras i ett utrymme i vagnens bakre underdel och är åtkomligt genom en lucka i bakre delen av vagnen. Motorhuvens öppnas framåt-uppåt.

Samtliga hjul är individuellt fjädrande med svängarmar genom långa tvärliggande torsionsstavar och försedda med hydrauliska stötdämpare. Bromssystemet är hydrauliskt och verkar på alla fyra hjulen medan handbromsen vars spak sitter mellan främre sätterna är mekanisk och verkar på bakhjulen. Styrningen sker medelst kuggstång och två styrstag med kulledder.

Trots sina små yttre dimensioner är vagnen ovanligt rymlig inuti och bjuder på utomordentlig komfort, men så är ju en flygplanfabrik heller inte bakom när det gäller sådana detaljer. Bilen rymmer ledigt fyra vuxna personer, två fram och två bak. Framsätterna som är justerbara i längdled har fällbara ryggvarer genom instigning till de bakre platserna underlättas. Bagageutrymmet i bilens bakre del är åtkomligt genom att bakre ryggstödet fälls ned. Alla utrymmen läsas inifrån varför motor, bensintank, reservhjul, verktyg och i bilen förvarade effekter är bakom lås när dörrarna är låsta.

Växlingen sker med rattväxel vilken kanske inte var fullt så lyckad som bilen i övrigt men den detaljen har man lovat ändra på serievagnen. Väggar, tak och golv är värme- och ljudisolerade.

Data: Längd 3,78 m, bredd 1,64 m, axelavstånd 2,47 m, tomvikt 700 kg. Motorn är en tvåcylindrig tvåtaktsmotor på 24 hk med smörjning genom oljeblandning i bränslet. Kylningen sker med termosfoncirkulation. Vagnen har framhjulsdrift och växellådan har tre hastigheter framåt och en back. Ringarna har dimensionerna 5,00"×15". Pris: Nägot under 5.000 kronor.

SEGELFLYGINSTR...

Forts. fr. sid. 10.

omkring 18 km om dagen på flygfältet — en marsch som är nog så ansträngande när solen gassar från en molnfri himmel och det inte finns en svalkande skugga på det heta och kruttorra fältet. Under dessa treveckorskurser får eleverna i medeltal 24 vinschstarter vilket ger en sammanlagd flygtid på omkring 13 timmar för segelflyginstruktörerna som flyger Baby och Olympia och omkring 1,5 timmar för glidflyginstruktörerna som för det mesta flyger SG-38.

Termikförhållandena är mycket goda i trakterna kring Norrköping och flera av kursdeltagarna har kunnat klara femtinmarsprovet för silver-C i ren termik. Den längsta flygningen som gjorts under sommaren lyder på inte mindre än 7 timmar 35 minuter och gjordes av Sven Erik Holmström Stockholms Segelflygklubb med en Baby.

För sin kursverksamhet får KSAK disponera Norrköpings Flygklubbs flygmateriel och ändamålsenliga anläggningar, ändamålsenliga så när som på lyset och vattenledningen som ännu saknas. Vattnet får man hämta på andra sidan fältet och även utspisningen är en ganska besvärlig historia då det inte finns någon restaurang på hela området utan maten måste hämtas med bil från stan två gånger om dagen.

Om kvällarna har en del av instruktörseleverna hand om utbildningen av ett antal provelever från Norrköpings Flygklubb som tack vare dessa kurser får segelflygutbildningen för halva priset. Under varje kurs arrangeras även en tävling för de blivande instruktörerna. Den omfattar kula, diskus, mälländning med Baby eller SG-38 samt en spexig hinderlöppning under bockar och över taggtråd och annat bråte.

FLYG har nyligen gjort ett besök på Kungsängen och tittat på kursverksamheten där och på sid. 10 återfinnes kameravsp från en av glidflyginstruktörskurserna.

På grund av sina perfekta, ofelbara egenskaper under all slags flygning och träning har

PIONEER-FALLSKÄRMEN

BLIVIT STANDARDUTRUSTNING ÖVER HELA VÄRLDEN



P3-B mjuk och smidig RYGGFALLSKÄRM

Standardutrustningen vid de amerikanska armé- och marinflygvapnen, inom utländskt flyg samt för provflygare och ledande flygplanfabriker.



Observera hur selarna bildar en sits för hopparen — Ingen risk för att för tidigt falla ur skärmen, trots att fastbindningsslösen redan öppnats.



P4-B SPECIALFALLSKÄRM konstruerad för segelplanet Grunau Baby. Ett exempel på Pioneers förmåga och möjlighet att konstruera skärmar för all slags användning.



AN-SS SITTFALLSKÄRM av militär typ. Standardutrustning inom de amerikanska armé- och marinflygvapnen samt i utländska flygvapnen.



P-T-30 TRÄNINGSFALLSKÄRM. Smidig ryggskärm med konstruerad snabbt fästbar hjälpskärm på bröstet. Båda skärmarna sitter på en enkel snabbpassande sele.

Pioneers Fallskärmar är utrustade med den

...EXKLUSIVA "SNABBPASSANDE" SELEN*

vilket gör det möjligt för bäraren att, oberoende av storlek och vikt, på kortare tid än tre sekunder få selen att sitta perfekt.

...OFELBARA SNABB-LÖSGÖRNINGEN

varigenom flygaren i precis rätta ögonblicket kan frigöra sig från skärmen, varför alla risker att släpa efter den på land eller i vatten helt elimineras.

* Patentsökt i USA och världens alla större länder.



PIONEER PARACHUTE COMPANY, INC.

MANCHESTER, CONNECTICUT, U. S. A.

TELEGRAMADRESS: PIPAR.

Representant i Sverige: Åke Forsmark, Kummelvägen 9, Ålsten, Stockholm
Service: Svensk Fallskärmtjänst, Linköping



Pioneer Parachute Co., Inc., säljer även militära överskotts-fallskärmar från War Assets Administration.



BOMBER HARRIS...
Forts. fr. sid. 18.

yttring av fördom till förmån för ett för-
äldrat vapen ödesdiger för det land, vars
militära chefer tillåter sig att handla på så-
dant sätt.

Med hänsyn till den nutida vetenskapens
framsteg är det uppenbart att taktiken kom-
mer att med korta mellanrum undergå genom-
gripande förändringar. Men jag har ingen
anledning att tro att den strategi, på vilken
Bomber Command grundade sin stora offen-
siv, skulle komma att överges. Tvärtom skul-
le varje nytt vapen som ställs till vårt för-
fogande göra denna strategi ännu bättre till-
lämplig och dess resultat ännu mera säkert
och snabbt, såsom atombomben säkerligen
redan gjort.

Denna strategi förkastar fullständigt den
gamla principen, att ett krig kan vinnas en-
dast genom att man uppsöker och slår de
flentliga huvudsstridskrafterna.

Till sjöss är det vanligaste uttrycket för
denna princip, att handelskrig icke lönar sig
om icke den flentliga flottan oskadliggjorts.

Men vad vi hade föreslagit att göra med
vår planerade men aldrig uppnådda styrka
på 4.000 tunga bombflygplan i första linjen
var att vi inte skulle bry oss om den tyska
armén och flottan utom i den mån det var
nödvändigt för att försvara England och
trygga våra baser och förbindelser över ha-
vet, medan vi oupphörligt skulle rikta våra
anfäll mot fiendens krigspotential. Enligt den
gamla principen var det nödvändigt att be-
segra eller ännu bättre att undvika fiendens
luftförsvar.

Intet tvivel kan råda därom, att atombom-
ben just nu behärskar krigföringen, ehuru
man redan skönjer möjligheten av att de ra-
dioaktiva partiklar, som utsänder sina dödan-
de strålar och som hittills varit en atombom-
bens biprodukt, kan åstadkommas obero-
ende av en sådan bombs explosion och an-
vändas som ett dödligt vapen mot befolk-
ningen i stora städer eller mot trupperhop-
ningar.

I nuvarande läge kan vi emellertid med

jämmod lyssna till hotelser och med samma
jämmod betrakta de krigiska åthörder och
framstötter som göres mot oss av vilken makt
det vara må, om vi bara har några få
atombomber och medlen att använda dem.

Detta läge kommer att hastigt ändras i den
mån vetenskapsmännen hinner framställa nya
vapen och uppfinna motvapen. Lösningen av
vår försvarsfråga ligger i uppmuntran av
vetenskapsmännen och vetenskaperna. Den
som har ett tillräckligt försprång i veten-
skapligt hänseende har därmed nyckeln till
seger — för den tid försprånget varar.

Mitt enda deltagande i nästa krig blir att
bli dödad. Jag är övertygad om att om det
blir ett krig under det närmaste kvartsssek-
let, så kommer det säkerligen att förhärja
en mycket stor del av världen och spränga
den sönder och samman. Men när allt kom-
mer omkring är det kanske den bästa lös-
ningen. Varje del av mänskligheten som in-
billar sig att dess tillvaro antingen är nöd-
vändig eller åtminstone högeligen önskvärd
måste i sanning ha en överdrivet hög tanke
om sig själv.

Det enda alternativet till denna annars
oundvikliga förstörelse är en sammanslut-
ning av världens stater med en världsrege-
ring som har tillräckligt starka maktmedel
att föreskriva varje land dess politik, och den-
na sammanslutning kommer förr eller senare
att utvecklas ur ett första förbund av några
få av de mäktigaste staterna.

Denna utveckling förefaller ännu att vara
för lycklig för att kunna förverkligas, men
den är det enda alternativet.

Till slut — jag är nu åter i Sydafrika, som
jag motvilligt lämnade 1914 oaktat jag gick ut
som frivillig, och till vilket land jag längtat
tillbaka under långa bittra år. Liket de flesta
av oss blev jag dragen in i kriget genom en
olyckshändelse — en olyckshändelse i Tysk-
land — och jag kvarstod längre än de flesta
i krigstjänst. Men nu är jag fri från den
och tillbaka i det land som jag skulle ha
stannat i 1914 och senare, om icke mänsklig
därskap hade kommit emellan — eller kan-
ske rättare sagt tysk därskap.

Tyskarna kanske har blivit klokare. Men
det finns nu andra folk som ådagaligger alla
symptom av intolerans och aggressivitet.

Kom med i

Flyg :s

UNGDOMSKLUBB

FLYG:s Ungdomsklubb är
en samling flygintresserade
pojkar som gör goda extra-
förtjänster genom att sälja
tidningen FLYG. Just nu när
höstterminen börjat i skolor-
na är det rätta ögonblicket att
gå med i klubben.

Skicka in namn och adress
till FLYG:s Ungdomsklubb,
Stockholm 6, så kommer alla
upplysningar omgående.

KLART
för avgång och
KLART
med
FLYGFÖRSÄKRINGARNA



i
GOTHIA
anslutet till
Städernas Försäkringsbolag

GRUPPHOPP FRÅN...

Forts. fr. sid. 8.

klubbbar och 2.500 segelflygklubbar hade ingen anledning klaga på bristande intresse eller njugghet på anslag från statens sida. Och modellflygklubbarnas medlemssiffror 1940 — 640.000 — vittnar, liksom det faktum att bortåt 4 miljoner sovjetmedborgare gjort fallskärms hopp våltaligt om i vilken utsträckning pionjär- och ungdomsorganisationerna gått in för flyget.

Både modellflygarna och fallskärms hopparna celebrerade f. ö. »Flygets dag» den 3 augusti i år med nya rekordnoteringar. En moskva pojke, Ljubusjin, fick sitt med en 0,2 hk bensinmotor utrustade modellplan att tillryggelägga en sträcka på 185 km medan en grupp fallskärms hoppare vid Volga gjorde ett uthopp från 11.200 meters höjd i en temperatur av minus 44 grader Celsius. Det tog 18—20 minuter innan de nådde mark!

Ledaren för gruppen överste V. Romanjuk, lämnar följande skildring av evenemanget:

— Vi genomgick en kurs i undertrycks-kammaren, där vi »höjde oss» till 13.000 meters höjd vid en temperatur av 55 minus-grader Celsius. Vi genomförde också en serie fallskärms hopp från fyra, sex, åtta och tio kilometers höjd.

Klockan 6.15 steg vi till väders. När vi nått den avsedda höjden hade temperaturen sjunkit till minus 44 grader Celsius. Efter signal från piloten började vi göra oss beredda. Vi öppnade luckan. Efter 1,5 minuter kom nästa signal: — Hoppa!

Jag stod först i tur. Sedan kom, enligt vad planets journal visar, kapten A. A. Petjkovitj, gardesmajor A. Koloskov, kapten N. Gladkov, löjtnant I. Savkin, kapten P. Storozhenko, ingenjör V. Skrypnik och P. Ivtjenko i tur och ordning.

På omkring 3.000 meters höjd tog jag av syrgasapparaten. Alla landade i normal ordning. Min färd i fallskärmen tog en tid av 18 minuter och 40 sekunder. Mina kamrater som vägrade mindre behövde något längre tid innan de tog mark.

Resultatet av vårt fallskärms hopp i grupp från 11.200 meters höjd registrerades som all-unionellt rekord. Detta resultat är samtidigt det bästa internationella rekord som nåtts vid fallskärms hopp i grupp.

Nöjesfältet i Moskva

och andra ryska storstäder höll sig med en livligt frekventerad attraktion, som nog också skulle bära sig på »Grönan» i Stockholm, de s. k. fallskärms tornen. Tornet var väl c:a 25 meter högt. Väl däruppe blev man påknäppt en sele, med en lina fäst i en fallskärm. Den hisnande känslan när man hoppat varade visserligen inte så länge, eftersom linan mycket snart stramadde och man sakta dalade till marken. (Fallskärmen var naturligtvis fäst i en lina som gjorde att fallhastigheten reglerades.) Men tornen bidrog otvivelaktigt till att popularisera den »rikliga» fallskärms hoppningen.

I samband med flygdagen publicerade de ryska tidningarna en del uppgifter om civilflygets perspektiv de närmaste åren som kan vara av ett visst intresse även för icke-rysk publik. De får anses i högsta grad auktoritativa, eftersom chefen för civilflyget, marskalk F. Astachov och chefen för avlottransportsektorn vid Gosplan, A. Vagin, svarar för dem.

Det framgår att det ryska flygnätet vars första reguljära linjer upprättades 1924 expanderat mycket snabbt under 30-talet. År 1932 hade det en sträckning på sammanlagt 30.000 km, år 1937 93.400, år 1940 138.700 km. Härav upptog de arktiska flyglinjerna omkring 10 procent, Moskva som utgör centrum i Sovjets flygnät är direkt förbundet med de sexton delrepublikernas huvudstäder och vid Moskvas flygplatser sker dagligen f. a. 100 starter.

Omläggningen till fredstjänst verkställdes av allt att döma mycket snabbt. Ansevärd mängder militärplan omändrades för civilt bruk och redan år 1945 uppges flyget ha transporterat dubbelt så mycket post och passagerare och tre gånger så mycket gods som sista förkrigsåret, 1940.

Femårsprogrammet 1946—1950

planerar en ökning av flyglinjernas längd till 175.000 km innan 1950 års utgång. Bland de nya linjer som redan öppnats märks Leningrad—Ural och Ukraina—Vitrysland—Aserbejdjan. Inom kort tas en ny linje Tbilisi—Batumi—Sevastopol—Odessa i trafik. Under femårsperioden anläggas 16 storflygfält, avsedda att kunna betjäna moderna,

tunga och snabbgående plan, samt ett tjugotal stationsbyggnader.

Man avser nämligen att under de närmaste åren i största utsträckning förnya planbeståndet. På de huvudlinjer som förenar Moskva med huvudstäderna kommer snabbgående fyrmotoriga plan att insättas, utrustade för flygning under de svåraste förhållanden, nattetid och på stora höjder. På vissa rutter har S. Iljusjins nyskapelse, den snabba »IL-12» för vilken han förlänats Statlinpriset 1947, tagits i bruk. På de republikanska, lokala linjerna användes en- och tvåmotoriga plan. De båda ryska konstruktörerna Iljusjin och Jakovlev lär vara intensivt verksamma med konstruktion av nya fyrmotoriga passagerarplan.

Flyget tillämpas mångsidigt inom det ryska näringslivet: för »kemisk krigföring» mot skadelsekter på fälten, frukt- och vingårdar och malarialatrask, för spaning efter fiskstäm, utforskning av mineraler, som »flygande brandkårer» etc. Det har visat ojämförligt större effektivitet än varje annat medel, när det gäller bekämpa lantbrukets fiender — skadelsekter — och har gjort överdliga insatser på Centralasiens bomullsfält, Ukrainas betfält, Moldaviens och Kaukasien frukt- och vingårdar. Miljonalt hektar »bearbetas». De senaste åren har specialflyg även med stor framgång använts för gödning av fälten. Jordbrukarna förstår mycket väl att uppskatta denna »hjälpa från ovan». Kollektivbruket har anlagt hundratals landingsfält för att möjliggöra denna slags trafik.

De oändliga avstånden i norr och öster ger flyget i medicinskt tjänst en speciell betydelse i Sovjet. Under år 1946 tillryggalade »medicinska» plan inte mindre än 16 miljoner km och transporterade härunder 53.000 gånger läkare eller annan specialist till ensliga sjuklingar och utförde 16.700 ambulansflygningar samt transporterade 941 ton mediciner och annan medicinsk utrustning. Nätet av »medicinska flygstationer» får under femårsperioden en rad nya tillskott, bl. a. i Arktis, på Sakhalin och i Kalingradsdistriktet — Ostpreussen.

I anslutning till »Flygets dag» utsläpper man i dagarna ett nytt frimärke som visar ett flygplan och civila luftflottans flagga och är försedd med devisen: »Flyg högre, snabbare och längre än alla andra!» Och den tvekar otvivelaktigt den ryska flygledningens ambitioner. Sören Hellström.

STRATOCUISERN...

Forts. fr. sid. 14.

ett tiotal s. k. Stratofreighters för det amerikanska arméflygvapnet. Stratofreighter är en godstransportversion av Stratocruiser, för närvarande under byggnad i tre olika versioner, benämnda YC-97, YC-97A och YC-97B. Sinsemellan skiljer sig dessa endast o betydligt från varandra. Jämfört med de plan av typ XC-97 som byggdes redan 1945 har emellertid denna nya proviserade betydligt kraftigare motorer — fyra 3.500 hk Wasp Major mot tidigare fyra 2.200 hk Wright Cyclone 18. Ungefär halva antalet av de ovan nämnda YC-97:orna är redan klara och undergår nu de slutliga proven på marken och i luften. De kan ta 18,6 ton gods eller 141 fullt utrustade soldater. Alla flygplanen är försedda med övertrycks-kabin och har en marschfart av en 480 km/t på 7.500 meters höjd. Toppfarten är 600 km/t.

Utöver produktionen av Stratocruiser och dess godstransportvariant Stratofreighter är Boeing Aircraft Co vidare sysselsatt med tillverkning av 133 tunga bombare av typen B-50 — en moderniserad B-29 Superfortress bl. a. med starkare motorer. Amerikanska flygvapnets nya standardplan inom det strategiska bombvapnet, kallas B-50 av en amerikansk flyggeneral. Även om B-50 inte kan mäta sig med den jättelika B-36, så betyder dess snabbhet en hel del. Med de nya Wasp Major-motorerna som utvecklar mer än 3.000 hk vardera, kan B-50 med full last prestera inte mindre än 650 km/t. Med sju ton bomb ombord är flygsträcken inte mindre än 8.000 km, varvid en marschfart på närmare 500 km/t kan hållas. Toppöjden ligger på något mer än 10.500 meter. Prototypen till ett nytt och mycket avancerat reaktionsdrivet bombplan betecknad XB-47 är för närvarande under byggnad. Typen står emellertid ännu så länge på hemliga listan, varför inga officiella uppgifter om planet är tillgängliga. XB-47 lär dock ha sex reaktionsmotorer upphängda under vingarna varav två monterade vid vingpetsarna på den kraftigt pilformade vingen. Enligt uppgift lär toppfarten överstiga 965 km/t på 9.150 meters höjd.



Uniformsmössa

i förnämligt utförande av prima mörkblå diagonal,
kostar omonterad 16:50.

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

Beställningen ombesörjes omgående från

PAUL U. BERGSTRÖMS A.-B.
Stockholm 3

TORSLANDA HOTAR...

Forts. fr. sid. 17.

grader kallt. Luftfartsstyrelsen har föredragit att inte säga ett ljud i saken. Man tycker åtminstone att den kunde ha gett tillstånd till uppförandet av ett garage på fältet.

Ställföreträdande flygplatschefen på Torslanda, ingenjör B. Brunnerup, meddelar på Luftfartsstyrelsens vägnar, att brandfrågan nu står inför sin lösning. Den 20 augusti kommer nämligen ingenjör B. Florman och brandinspektör Axelsson till Torslanda för att göra en grundlig undersökning. Enligt de planer som uppgjorts är det meningen att flygplatsen skall få en fast brandkår med ordentliga brandredskap.

Ingenjör Brunnerup ger en förklaring till att Torslanda, som är landets andra flygplats i storlek och dess främsta i väderleksförhållanden, är så klen utrustad både vad hangarer, stationshus och brandredskap beträffar. Det är den fantastiska utveckling som flyget har undergått under kriget. Enligt uppgift från stationschefen B. Hedberg var det före kriget endast en linje som gick över Torslanda, medan det nu är uppe i 14, vilket ju betyder en oerhörd merbelastning av både personal, byggnader och fält.

Stationsbyggnaden är på tok för liten, och det enda som är bra på den är trafikledartornet, som torde vara ett bland de bättre i Sverige. Restaurangen har fem eller sex bord, och man kan lätt tänka sig in i den situation som uppstår där, då passagerarna från två av de större maskinerna kommer rusande till ett antal av omkring 60 stycken. En enda hangar finns, och den liknar mest av allt en dansbana på landet. Där rymmes endast en DC-3:a, men för att i någon mån avhjälpa hangarbristen, byggde man till till den gamla tråhangaren, som uppfördes redan 1923, en noshangar, där man kan köra in det viktigaste partiet på en maskin, nosen.

Nu har man lagt grunden till en ny hangar, och det är meningen att det även skall byggas en ny stationsbyggnad. Det är sannemligen av behovet påkallat, ty den 1 september börjar ABA och det holländska KLM att köra pool, vilket betyder att de båda bolagen skall dela trafiken »fifty-fifty». Det betyder också att Torslanda efter nämnda datum får tre övernattande DC-3:or, som inte bör stå ute och frysa om vinternätterna. Pilotrum finns lite i den nuvarande byggnaden och lite heller kontor för de utländska bolagen som efter den 1 september kommer att representera Holland, England, Danmark och Norge.

Torslanda är en flygplats på gott och ont. Som det nu är, kan det inte fortsätta länge till förrän det spricker. Över 200 passagerare passerar dagligen Torslanda, transitpassagerarna mellan Danmark och Norge oräkna- de, och Atlantflyget har mer och mer, på grund av Torslandas utomordentliga väderleksförhållanden, börjat använda flygfältet som reservfält. Samtliga linjers piloter är överens om att flygfältet som sådant, är ett av Europas bästa, varför det med litet större fart från luftfartsmyndigheterna, snart bör kunna vara det bästa.

Det finns möjligheter att göra fältet dubbelt så stort, om man, vilket man har planer på, fyller ut den havsvik som ligger nedanför fältet med sten från en bergknalle som ligger i vägen och som man får spränga bort. Närheten till denna havsvik gör för övrigt att Torslanda torde vara det enda storflygfält i Sverige, som även kan ta emot sjöflygplan för vilket ändamål man har en slipp vid vattnet. Utvidgningen av fältet blir visserligen ingen billig historia, mellan 80 och 100 miljoner kronor har man beräknat, men säkert kommer det att löna sig, om man be- tänker att flyget inom ytterligare några år säkert kommer att taga jättekliv framåt.

AUSTER har slagit alla rekord!

AUSTER anses nu vara den enklaste, vackraste, starkaste och mest välflygande modell som gjorts. AUSTER har med sin pofflygning ute och inne, snabb, långsam och avancerad flygning skapat ett helt nytt intresse och satt fart på klubbverksamheten. AUSTER har skapat en ny och verkligt rolig tävlingsform, och får nu sitt eget Mästerskap. Du måste delta i AUSTER Mästerskapet den 5 oktober 1947! Se närmare i POPULARTEKNIK.

AUSTER II är ännu bättre med bl. a. färdigstansade delar helt i balsafanér, extra skidstäl för elegant landning på snö och is i vinter, kabindörr, rörliga roder och klaffar etc. Levereras nu snabbt till samma låga pris. KLUBBAR FÅR SPECIALRABATT!

Ingenjör SIGURD ISACSON - Lidingsö

Sänd mot postförskott + porto:

.... st. AUSTER II 4: 85, st. limtub, 0: 60.

.... st. SUPER-SCOUT 8: 25, 8 i n t-segelmod.

som vunnit internat. framgång. Enkel, stark,

stättlig. Spv. 145 cm. fl. lim 0: 90 (50 gr.).

.... st. MODELPLAN-KONSTRUKTION,

enkel, lättfattlig, 75 ill., 4: 50 kr. Klubbabatt!

Namn

Adress

Postadr.



TRANSPORT- FÖRSÄKRINGAR

— av alla slag —



ATLANTICA

GÖTEBORG · STOCKHOLM

Försäkrings- Aktiebolaget

Birger Jarlsgatan 12
Stockholm

Securitas

Telefon: 67 00 20

Ett av de ledande bolagen inom svensk flygförsäkring

LUFTFÄRDFÖRSÄKRINGAR

tecknas av följande till Den Nordiska Poolen För Luftfärdförsäkring anslutna bolag

ALLMÄNNA BRAND · AMPHION · ATLAS · BRAND-VICTORIA · EUROPEISKA · FREJA · FYLGIA · GAUTHIOD
GOTHIA · GÖTA · HANSA · HEIMDALL · HERMES · HOLMIA · IRIS · MALMÖ · MÄLAREN · NORDEN · NORNAN
NORRLAND · OCEAN · SECURITAS · SJÖASSURANS KOMPANIET · SKANDINAVIEN · STELLA · STOCKHOLMS
SJÖ · SVENSKA VERITAS · SVERIGES ALLMÄNNA · TRAFIK · VALKYRIAN · WINTERTHUR · ÄGIR · ÖRESUND

NU... "HANDS-OFF"-FLYGNING

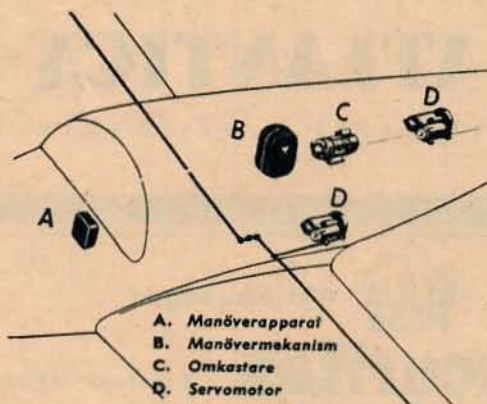


FÖR ALLA TYPER AV FLYGPLAN

Därför att Miles Co-pilot troligen är den lättaste autopiloten i världen, kan den installeras även i små flygplan ... Därför att den är billig blir dess användning inte förbunden med några stora kostnader.

Därför att Miles Co-pilot är lätt att installera och att använda och därför att den är idiot-säker i tjänst, är den lika nyttig för privat-flygaren som för det kommersiella flygets tyngre plan.

Därför att denna autopilot utmärkta egenskaper bäst framgår av en demonstration, inbjuds Ni att se den i aktion. En sådan demonstration kan lätt arrangeras genom nedanstående firma.



MILES CO-PILOT BESTÅR AV 5 LÄTT ÅTKOMLIGA ENHETER

Dessa 5 enheter kan placeras på lämplig plats, med manöverapparaten inom räckhåll för föraren. Ovan ses en typisk installation i ett lätt flygplan.

the **MILES** Co-pilot

Godkänd av Air Registration Board of Great Britain

**AUTOMATIC PILOT DIVISION
MILES AIRCRAFT LIMITED - READING - ENGLAND**

Representant i Sverige: AB FLYGLEVERANSER, Arsenalsgatan 4, Stockholm



ÄNNU EN NY FYRSITSARE made in USA

har i dagarna offentliggjorts, denna gång av Luscombe Airplane Corp. Planet går under beteckningen Silvaire Model 11 och är som framgår av bilden en högvingad helmetallkonstruktion med fast landställ. Stället lär för övrigt vara speciellt konstruerat med tanke på dåliga flygfält och detta bör ju vara en sak som åtminstone borde tilltala oss skandinaver. Kabinglas ser det ut att vara tämligen gott om på Silvaire 11 och sikten påstås också vara mycket förnämlig. Bortsett från den klassiska amerikanska utformningen med högt placerad stöttad vinge och konventionellt landställ är dock typen för övrigt ganska modern. Marschfarten är ovanligt god för ett plan i denna klass och uppges till inte mindre än 209 km/t, med en motor på 165 hk. Flygsträckan på Silvaire 11 anges till 800 km. 45 kg bagage kan de fyra passagerarna medföra tillsammans när planet är fulltankat (150 l). Silvaire 11 kan också användas för lättare godstransporter och tar då upp till 270 kg frakt plus pilot samt full bränslelast.

Augustikrönika

- 1/8: Militärflygplan slår runt vid landning på Fornebu utanför Oslo, varvid USA-ambassadören i Köpenhamn är nära döden. — SAS fyller ett år och har flugit 90 gånger runt jorden sen starten. — Segelflygplan havererar i Nordsta, Frötuna socken, men föraren undkommer oskadad.
- 2/8: Languedoc 161, ett 4-motorigt franskyggt plan, gästtar Bromma för första gången. Den insätts tre dagar senare av det polska flygbolaget Lot i trafikflyg mellan Warszawa och Stockholm.
- 4/8: En en och en halv meter lång orm, som slingrat sig lös i kabinen, väcker panik på ett av KLM:s Atlantplan från New York till Amsterdam. — William P. Odom startar världsomflygning i pennsilvanien Milton Reynolds »Bombshell» från Chicago över Paris, Karachi, Shanghai, Tokio, Fairbanks i Alaska och tillbaka till Chicago.
- 5/8: Första flygburna bilen anländer från London till Bromma i ett Bristol Freight-plan, som också gör Stockholmspremiär. — Norskt Catalinaplan havererar i Svolvears hamn och sjunker till 80 meters djup, men samtliga 12 ombordsvarande räddas.
- 8/8: En radarutrustad DC-3:a tillhörande American Airlines störtar intill LaGuardiaflygfältet i New York, då oljetrycket plötsligt minskar i ena motorn. 3 omkommer.
- 9/8: Ett ABA tillhörigt fraktplan förolyckas vid landning på Bulltofta vid Malmö under natten, då dålig sikt råder på grund av dimma. Telegrafisten Erik Algot Pålsson dödsskadas.
- 10/8: William P. Odom landar i Chicago efter soloflygningen jorden runt på förnämlig rekordtid: 73 timmar och 5 minuter.
- 14/8: Första USA-flygbåten till Sverige. En fyrmotorig Sikorsky S-44 landar hos Roslagens flygflottillj vid Högernäs för att hämta 30 finska sjömän till New York.
- 17/8: SM i modellflyg 10-årsjubilerar i Östersund.

LOT:s
Languedoc 161
på Bromma.





INGA NYA SENSATIONER I RIKSSEGELFLYGTÄVNINGEN

De gamla "hästarna" fortfarande i täten

Resultatlistan i rikssegelflygtävlingen har inte undergått några större förändringar under de senaste fjorton dagarna, helt och hållet beroende på att perioden inte bjudit på någonting annat än härligt »badgästväder» utan vare sig termik eller fronter.

När detta skrivs återstår fortfarande sex veckor av tävlingstiden, och det kan ännu hända stora saker innan tävlingen för året är definitivt avgjord, vilket den som bekant inte är förrän den 30 september. Slutet av augusti och början av september har bjudit på gott segelflygväder förut om åren, så varför inte nu också. Tätmännen kan alltså inte känna sig alldeles lugna ännu...

Så här är ställningen just nu bland de främsta.

Höjdmomentet, individuellt:

1) Björn Andersson, Stockholm, 10900, 2) Bengt Olow, Linköping, 10.300, 3) Vincent Larsson, Halle-Hunneberg, 8.975, 4) John Bohman, Eskilstuna, 8.050, 5) Fred Nordholm, Västerås, 7.985, 6) Börje Centergren, Stockholm, 6.850, 7) Sven Österdahl, Linköping, 6.600, 8) Bertil Ståhl, Halle-Hunneberg, 5.915, 9) Tage Löf, Stockholm, 5.685, 10) Karl-Göran Klevstigh, Ö. Sörmland, 5.075.

Höjdmomentet, lagtävlan:

1) Stockholms Segelflygklubb			
Björn Andersson	10.900		
Börje Centergren	6.850		
Tage Löf	5.685	23.435	
2) Linköpings Flygklubb			
Bengt Olow	10.300		
Sven Österdahl	6.600		
Henry Norrbom	3.875	20.775	
3) Halle-Hunnebergs Flygklubb			
Vincent Larsson	8.975		
Bertil Ståhl	5.915		
Hans Möllborn	4.700	19.590	

4) Eskilstuna Flygklubb			
John Bohman	8.050		
Harry Carlsson	4.615		
Lars Corell	4.265	16.930	
5) Västerås Flygklubb			
Fred Nordholm	7.985		
Erik Westling	4.750		
Arne Lind	3.750	16.485	
6) Stockholms Segelflygklubb (2)			
Henry Akerberg	4.450		
Tage Peterson	3.985		
Börje Thalén	3.730	12.165	
7) Ö. Sörmlands Flygklubb			
K. G. Klevstigh	5.075		
Eric Pehrsson	3.815		
J. Bryant-Meissner	2.400	11.290	
8) Värmlands Flygklubb			
Olle Håkansson	3.800		
Einar Ericsson	3.225		
Sven Jonsson	3.090	10.115	

Distansmomentet, individuellt:

1) Tore Milling, Halle-Hunneberg, 18.647, 2) Börje Centergren, Stockholm, 14.310, 3) Hugo Hassel, Värmland, 7.440, 4) Sven Jonsson, Värmland, 7.200, 5) Einar Ericsson, Värmland, 7.059, 6) Olle Håkansson, Värmland, 6.600, 7) Ake Lundin, Uppsala, 5.920, 8) C. G. Carlsson, Örebro, 5.706, 9) Lennart Nordin, Örebro, 5.200, 10) Lars Corell, Eskilstuna, 5.059.

Distansmomentet, lagtävlan:

1) Halle-Hunnebergs Flygklubb			
Tore Milling	18.647		
Bertil Ståhl	3.964		
Stig Bergstedt	3.080	25.691	
2) Värmlands Flygklubb			
Hugo Hassel	7.440		
Sven Jonsson	7.200		
Einar Ericsson	7.059	21.699	
3) Stockholms Segelflygklubb			
Börje Centergren	14.310		
Ove Centergren	4.118		
Henry Akerberg	3.000	21.428	
4) Aeroklubben i Malmö			
Yngve Hansson	4.824		
S. E. Andersson	3.588		
Bengt Nilsson	2.520	10.932	
5) Örebro Bil- och Flygklubb			
Carl-G. Carlsson	5.706		
Lennart Nordin	5.200	10.906	



Herje Westrin tar sig en titt på en elev under inflygning i Grunau Baby.

SEGELFLYGINSTRUKTÖRER PÅ LÖPANDE BAND

Samtliga de centrala glid- och segelflyginstruktörskurserna har som bekant i år varit förlagda till Norrköping, där den lokala klubben bestått materielen (och försökslevnerna) och KSAK genom förste instruktören Herje Westrin stått för utbildningen och rusthållet i övrigt. Två glidflygsinstruktörskurser och två segelflyginstruktörskurser har avverkats, och resultatet måste anses vara mycket gott. Sammanlagt har utbildats 16 nya segelflyginstruktörer och 28 glidflyginstruktörer, därav tre danskar. Närmare 1000 starter har gjorts och termikförhållandena har varit jämförelsevis goda. Bästa tidsresultatet står Sven Holmström, Stockholms Segelflygklubb, för genom en termikflygning på ungefär 7½ timmar...

Fältet — Kungsängens flygplats — är ju utomordentligt för just sådan skolning, och den ordinarie trafiken har i stort sett varken hindrats eller varit till hindras.

Herje Westrin framhåller särskilt att den lånade materielen från Norrköpingsklubben varit i prima skick och att allt klaffat finfint. De har varit synnerligen duktiga pojkar i kurserna, och det bör tilläggas att så gott som samtliga ofprat sin semester eller annan ledig tid för att kunna vara med. Så ännu finns det tydligen en smula idealism kvar i bygderna.

De nya instruktörerna behövs mer än väl ute i klubbarna, där omsättningen på instruktörspersonal faktiskt är mycket stor.

INTERNATIONELL MODELLFLYGTÄVNING AV STORT FORMAT I BELGIEN

Belgiska Aeroklubben anordnar 12—15 september en stort upplagd modellflygtävling på ett militärflygfält i NIVELLES, en liten stad cirka 30 km söder om Bryssel. Huruvida något svenskt deltagande kan påräknas är ännu inte klart.



Årets tjeckiska segelflyggrupp på Alleberg. **BO HOLMBERG** — gruppens instruktör under Sverige-besöket — har fullskärmen på, och gruppens ledare **JIRI SANDERA** sitter längst ned till höger. I bakgrunden den nya amerikanska tvåsitsaren Schweizer SGU 2-22, som tjeckerna tyckte mycket om och har planer på att lancera i Tjeckoslovakien i samband med införandet av DK-skolning i större skala.

nästan ren »utbordartyp» och levererar 75 hk. Vingen är mycket tjock och landstället av synnerligen enkel konstruktion.

»Pragan» ser inte mycket ut för världen, men sedan man flugit planet kan man gott påstå att det har egenskaper, som ger det ytterst stora chanser att konkurrera på den internationella sportflygmarknaden. Roderharmonien är mycket bra, vändbarheten är strålande, och farten är heller inte någonting att klaga på. Planet gör utan vidare en marschfart på 150—160 km/t, drar mellan 12 och 15 liter i timmen och har en flygsträcka på bortåt 800 km. Sikten är finfin eftersom nosläget under planflykt är mycket lågt, och två man har god plats side by side i den anspråkslöst men rationellt inredda kabinen.

INTERNATIONELLT PÅ ALLEBERG

Tjeckiskt sportplan angenäm bekantskap

I fjol besöktes Alleberg av en stor grupp segelflygare från Studenternas Flygklubb i Prag (AVS), och tjeckerna har kommit tillbaka i år också. Tio stycken har gästade »Berget» under cirka tre veckor och har trivts storartat, trots att vädret mest bjudit på solsken och mycket litet termik. Hangvind skall man inte tala om. Alleberg har hittills haft summa summarum tre da-

rit förhärskande, därför att allebergarna är mest hemma i det tungomålet. I övrigt har det som vanligt i detta internationella segelflygaregång utbildats ett mål, som officiellt kallas »Allebergska» och som består av en blandning av svenska, danska, norska, engelska, tyska och tjeckiska. Ja, det har faktiskt varit ganska internationellt på berget ett slag med norrmän, danskar, tjecker, engelsmän och svenskar på en gång.

Tjeckerna avsåg att ha en Kranich med, som skulle släpas från Prag med en Storch. Ekipaget var på väg några dagar, men i Hamburg blev det definitivt stopp — därför att Storken inte orkade längre... Sandera och Petru kom dock, något försenade, med klubbens lilla motorplan OK-BGA, en Praga-Baby, som även prövats som bogserplan.

Praga-Baby kan med skäl påstås vara okonventionell om något. Motorn är av

Som bogserplan kan »Pragan» mycket väl användas. Enda nackdelen är att den fordrar en ganska lång bana. Motorn är en aning för svag för att snabbt kunna accelerera till lättfart för segelflygplanet, men sedan ekipaget väl kommit loss från marken stiger det med nästan samma hastighet som en välsmord Moth.

Praga Baby är tillåten för avancerad flygning i hemlandet och kostar i Tjeckoslovakien just nu cirka 15 000 svenska kronor fix och färdig. Det borde alltså kunna köpas i Sverige för knappa 20 000 tycker man.

Nu vet man inte vad de svenska myndigheterna skulle anse motorn — som är av tjeckisk konstruktion även den — vara värd för översynstid, men om denna bleve rimlig (300—500 timmar), så vore det säkert värt ett försök att lancera »Pragan» här i klubbarna. Planet skulle säkert lämpa sig bra för utbildning, och som reseflygplan för privat- och affärsman förefaller det idealiskt, allrahelst som det visat goda egenskaper även ur säkerhetssynpunkt, d v s vad stall- och viktningsegenskaper beträffar. Om hållfastheten kan vi inte yttra oss.

Praga Baby, det lilla tvåsitsiga sportflygplan, som tjeckerna hade med sig under Sverige-besöket, var en angenäm bekantskap. Här några bilder av planet. Lägg märke till motorinstallationen, den tjocka vingen och det enkla landstället. Kabinhuven fülles bakåt.



gars hangvind under säsongen. Absolut bottnerekord!

Ledare för gruppen har *Jiri Sandera* varit. Han var med i fjol liksom *Jiri Petru*, men resten har aldrig tidigare varit i Sverige.

Bo Holmberg har varit gruppens instruktör under besöket, och han torde ha fått god träning i diverse språk under tiden. Tyskan har varit »instruktörsspråket», därför att de flesta av tjeckerna talar tyska ganska bra, men annars har engelskan va-





FLYG

Nr 18 - Arg. 25 - 4-17 sept. 1947
TIDSKRIFT FÖR FLYGVAPNET

Officiellt organ för

Kungl. Svenska Aeroklubben

Organ för

Svenska Pilotföreningen

Utkommer varannan torsdag

REDAKTION:

Tegnérgatan 35, 1 tr. Tel. 20 33 05

Huvudredaktör och ansvarig utgivare:

Överste W. KLEEN Tel. 20 88 91

Red. Sven Bronnan > 21 03 01

Red. Hans Andersson > 21 02 38

Red. Sven Salenius > 21 02 38

Danmark: Johs Thinesen, Finsens Allé 29, Odense

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

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

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

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

ANNONSAVDELNING:

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

EXPEDITION:

Förlagsaktiebolaget FLYGNING
Svenvägen 53 - Stockholm

Postgirokonton: 111.

Prenumerationspris:

Hefår Kr. 9:75 - Halvår Kr. 5:—

Prenumerationspris i Danmark:

Hefår Kr. 20:—, halvår Kr. 10:50

Ahlén & Akerlunds Fotogravyranstalt
Stockholm 1947

Om bruk och missbruk av ord

skriver Trelleborgs Tidningen i en artikel: — Det hade inträffat ett landningsmissöde på Bulltofta. En transportmaskin hade rullat upp i en jordvall, fått nosen skadad. Av den sex man starka besättningen hade en man skadats så svårt att han avled under vägen till sjukhuset.

Det var faktiskt ganska märkligt att studera det missbruk av ord som denna händelse utlöste. I decimeterböga rubriker kunde man på ett extrabladd läsa

SVAR FLYGOLYCKA
på Bulltofta i natt

på ett annat

DÖDSLANDNING I DIMMA
PÅ BULLTOFTA

Och längre fram på dagen kunde man i olika tidningar läsa rubrikordet KATASTROF i samma sammanhang.

Nu har man onekligen lov att undra vad dessa herrar rubrikskrivare skola ta sig till den dag en verklig flygkatastrof inträffar. De har redan nött ut orden för OLYCKA och KATASTROF, där missöde eller olyckstillbud kanske hade varit riktigare.

Inte hade man fått se sådana hjärteskärande rubriker om ett människoliv gått till spillo vid en spårvägs- eller en bilolycka! Men det är liksom om flyget satte fantasin i rörelse på ett alldeles särskilt sätt. Tänk om vi tidningsmän skulle vara överens om att spara på ordens krut. Åtminstone här nere i Skåne. Det är faktiskt inte roligt att se förnämliga stora Skånetidningar i fävlan med de blekröda stockholmska aftonlöven i måttlösa överdrifter och sensationsskriande löpsedelsrubriker. Den skånska fattningen bör gärna komma till synes även i tidningarnas rubriker . . .

FLYG 18/47

Halmstad

1:sta klass

skrädderi

konfektion

herrekipering

WENNERHOLMS

TEL. 792

Storgat. 24

LINNÉAS

BLOMSTERHANDEL

Fogdegatan 5. Tel. 4655. Halmstad

Årstidens Blommor. Smakfulla
Bunderier. Frukt — Grönsaker.

Norrköping

RITZ HÔTEL

NORR KÖPING

Stadens modernaste hotell

Enkelrum . . . Kr. 5—8

Dubbelrum . . . Kr. 10—12

Radio i alla rum. Luftskyddsrum. Garage.

Restaurant. Betjäningavgift.

Nytt — Moderat — Trivsamt — Billigt

Tel. Namnanrop: Hôtel Ritz

Stockholm

MÅLERIFIRMA

MARTIN ÅKERSTEDT

Inedalsgatan 17

Telefon 50 35 42

S:t Eriksgatan 29

Kontor 50 03 08

Arbeten utföras

FACKMÄSSIGT och NOGGRANT

Infordra kostnadsförslag

Uppsala

Cykelställ

torkställningar, staket, grindar och
balkonghängare - Billiga priser

M. GUSTAVSSONS SMIDESVERKSTAD

Tel. verkst. 408 80

Tel. bost. 372 70

Thelins Konditori

Svartbäcksgatan 68 - Uppsala - Tel. 344 33

REKOMMENDERAS

Utför alla slags beställningar som tillhör
ett förstklassigt konditori

Fullständig Konditoriservering

Under sommaren stor terrasservering

Ängelholm

Eric Agrell

ELEKTRISK

INSTALLATIONSFIRMA

Ängelholm

BERGGRENS

Guldsmedsaffär

Storgatan 27 B

Ängelholm

Tel. 5 29

NYA FRUKT- & BLOMSTERHANDELN

Storgatan 64 — Tel. 445

Inneh.: fröken G. Nilsson

ÄNGELHOLM

Stor sortering av årstidens Blommor.
Medlem av Blomsterförmedlingen.

Restaurang Thorslund

Populär Dansrestaurang

med

förstklassiga orkestrar

HOTEL THOR

ÄNGELHOLM

REKOMMENDERAS



Tel.: Namnanrop

TILL FLYGSBREVKLUBB

Tegnérgatan 35 - Stockholm

Namn

Adress

..... Alder

Intresserad av

.....

.....

Jag kan skriva på följande språk:

1 2 3

Jag önskar brev från ett av dessa länder

1 2 3

Jag bifogar 50 öre i frimärken!

Fanjunkare Gösta Brink

Vintervägen 15
NYKÖPING



AVIATION

SERVICE

All världens bilister och fartygsfolk veta att ESSO och Esso Service garanterar drivmedel och oljor i toppklass. Det vingade Esso-märket, Esso Aviation Service, som hädanefter kommer att synas på alla flygplatser jorden runt, är symbolen för högsta kvalitet flygbensin, flygolja och specialprodukter för flygändamål. Esso Aviation Service betyder också en världsdistribution i världsflygets tjänst.

*finns det flygplats
finns det **Esso***

SVENSKA PETROLEUM AB STANDARD