

Flyg



ABA:s unge flygkapten Lennart Svessa

(Foto: Lennart Halvarson)

Nr 19
1947

**SKORSTEN FLYGKRUX
I NORRKÖPING**

45 öre

I Norge 80 öre

I Danmark 85 öre

MED TUMMEN I JÄRNVÄGSSPÅRET

HERMES FÖR B.O.A.C.'s IMPERIE-FLYGROUTER

Det snabbaste brittiska passagerarplanet.

De brittiska flyglinjerna kommer att använda Handley Pages snabba, bekväma Hermes-plan, som är fredstidens civilflygplan i ordets verkliga mening och speciellt byggda för världsomspännande flygrouter.

British Overseas Airways Corporation har för sina medellånga imperierouter beställt 25 stycken Hermes IV. Dessa plan är för närvarande de snabbaste brittiska passagerarplanen. Deras maximihastighet är över 580 kilometer i timmen.

Hermes IV är försedd med fyra Bristol Hercules-motorer, som vid starten har en sammanlagd effekt på nära 9000 hkr. Dessa plan är därigenom de kraftigaste brittiska passagerarplan av denna klass. Därmed kan start med lätthet ske även på korta startbanor, sådana som förekommer på en del bränslepåfyllningsstationer.

Handley Page Hermes IV väger 37 ton och är även konstruerad för substratosfär-flygning. De har särskilda anordningar för att hålla lufttrycket konstant. Landningsstället har tre hjul. Hermes IV utmärker sig för säkerhet, bekvämlighet och ekonomi i drift över världsomspännande flygrouter.

Hermes IV har en marschhastighet på 500 kilometer i timmen och kan

taga över 7 tons last. Dess aktionsradie är 6000 kilometer. På B.O.A.C.'s imperie-flygrouter beräknas normalt något över 400 km/tim marschhastighet på 6500 meters höjd (varvid endast 43 procent av starteffekten erfordras). Från flygföretagens ståndpunkt uppnås därmed stor driftsekonomi och fullt utnyttjande av planet mellan motorbesiktningarna.

I trafik kan detta plan medföra 46 passagerare samt resgods och dessutom cirka 2 tons last på en sträcka av nära 3300 kilometer. Dessutom verkas 63-sitsiga, 52-sitsiga och 38-sitsiga versioner av denna typ. Det senare är avsett för både dag- och natt-trafik. Det har 38 sittplatser eller 22 sovplatser.



HANDLEY PAGE

AGENTER I SKANDINAVIEN

C. THIRST,
St. Kogensgade 118,
Köpenhamn, Danmark.

HALLE & PETERSON,
Oslo, Norge.

HANDLEY PAGE LIMITED · LONDON · ENGLAND



HENSCHEL HS 123 (1936)

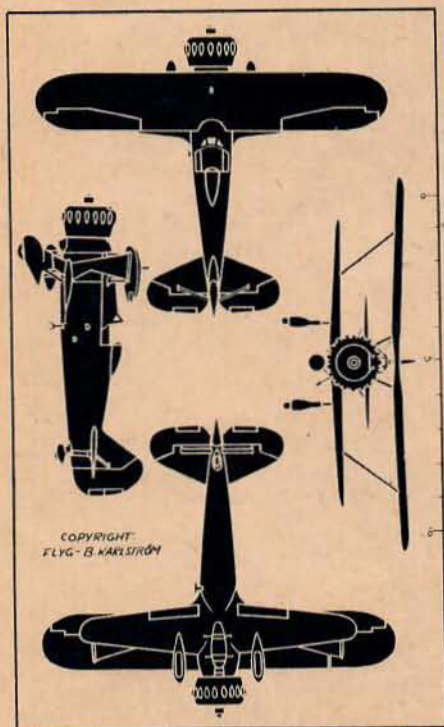
Ensitigt attack- och störbombplan

När tyskarna före det andra världskriget skulle bestämma sig för en standardtyp av störbombare stod valet mellan Henschel-typen HS 123 och Junkers Ju 87. Som bekant utföll valet till Ju 87:ans fördel på grund av dess förmåga att bära större last, dess modernare utformning med dykbrömsar osv. HS 123 slogs emellertid inte ut fullständigt. Dess utmärkta flygegenskaper och något högre fart gjorde att en mindre serie dock började serieframställas. Typen kom för första gången till användning under angreppet på Polen 1939, men sattes även senare in på östfronten vid attacker på låg höjd. På västfronten förekom planet knappast alls. Serieframställningen fortsattes emellertid trots att HS 123 var ett tämligen föråldrat biplan. Av de sista flygplanen som byggdes 1941 var en del försedda med inklädd förarplats.

I likhet med en annan tysk typ — Heinkel He 114 — var HS 123 ett s.k. sesquiplan, d.v.s. egentligen inget riktigt biplan utan ett parasollvingat plan försedd med hjälpvinge. Vingarna var byggda i helmetall med dukklädda bakkanter. Flygkroppen var uppbyggd på ett bärande helmetallskal. Landstället var av fast typ och vanligen försedd med hjulkäpor. Upp till fyra 50 kg:s bomber kunde planet medföra under vingarna, alternativt med en 250 kg:s under kroppen. Motorn var en 900 hk BMW 132 K, 9-cylindrig luftkyld stjärnmotor.

DATA OCH PRESTANDA:

Spännvidd: 10,5 m. Flygvikt: 2.250 kg.
Längd: 8,6 m. Toppfart: 420 km/t.
Vingyta: 24,85 m². Flygsträcka: 800 km.
Tomvikt: 1.400 kg.
Beväpning: två fasta 7,92 mm ksp i kroppen.



COPYRIGHT
FLYG - B. KARSTRÖM

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) Hur många KZ II och KZ III har tillverkats? 2) Finns det något tvåmotorigt danskt flygplan? 3) Hur stort är det danska flygvapnet och vilka flygplantyper använder man?
Rullande Rulle.

Svar: 1) KZ III:an eller »Lärkans» som den också kallas har byggts i 50 exemplar. KZ II:an har tillverkats i ett flertal versioner men det sammanlagda antalet bör ligga vid 40-45 plan. 2) Det enda tvåmotoriga flygplanet hittills är KZ-fabrikens ambulansplan KZ IV »Zonens». Typen har byggts i två exemplar varav dock ett förstörts vid en brand. 3) Det danska flygvapnet är fortfarande ganska löst i konturerna. Den föreslagna sammanslagningen av Hærens Flyvetropper och Marinens Flyvevæsen har ännu inte kommit till stånd och man har ännu heller inte kommit överens om vilket slag av »förstalinjesplan» man skall anskaffa. Under mellantiden har de båda grenarna av militärflyget tillförts en del övnings- och skolflygplan, huvudsakligen från England. För närvarande omfattar det danska flygvapnet ett 25-tal jaktplan av typ Spitfire IX, 25 tvåmotoriga övningsplan av typ Oxford, 30 avancerade skolplan av typ N. A. Harvard II, 15 skolplan av den danska typen KZ II Trainer, sex lätta transportplan av typ Proctor, fyra amfibler av typ Sea Otter samt några få Catalina-plan.

Fråga: 1) Vilka data och prestanda har Republic RC-3 Seabee? 2) Vad kostar planet i svenska kronor? 3) Vad är priset på en Piper Cub? 4) Vad erfordras för att bli a) privatflygare, b) trafikflygare?
S. P.-C.

Svar: 1) Seabee har med 215 hk Franklinmotor följande data och prestanda: spännvidd 11,48 m, längd 8,50 m, höjd 3,07 m, vingyta 21 m², tomvikt 990 kg, max flygvikt 1.430 kg, vingbelastning 68 kg/m², effektbelastning 6,65 kg/hk, toppfart 195 km/t, marschfart 165 km/t, landningsfart 93 km/t, stighastighet 3,5 m/sek, längsta flygsträcka (med fyra personer) 400 km, startsträcka (land) 240 m, startsträcka (vatten) 300 m, landningssträcka (land) 120 m, landningssträcka (vatten) 215 m, tid för lättning 25 sek, praktisk topphöjd 3.800 m samt normal bränsleförbrukning 51 l/t. 2) Priset ligger för närvarande vid c:a 42.000 kr. 3) En Piper Cub kostar med landstall 16.000 kr, med Edo flottörstall 21.000 kr. 4) Förutom nödvändigt antal flygtimmar (för närvarande 25) med godkänd flyglärare erfordras inga särskilda förkunskaper. För att få genomgå utbildning till trafikflygare, exempelvis vid ABA-SAS, erfordras att sökanden har minst 300 flygtimmar. Såväl trafikflygare som privatflygare måste dock först godkännas av en flygläkare.

Fråga: 1) Vilket reaktionsdrivet flygplan är för närvarande snabbast i världen? 2) Vilka data och prestanda har detta plan?
Fartsugen.

Svar: 1) Världens för närvarande snabbaste reaktionsflygplan är det amerikanska försöksplanet Douglas D-558 Skystreak som alldeles nyligen noterade nytt världsrekord i hastighetsflygning genom att uppnå inte mindre än 1.047 km/t. 2) Några utförliga data och prestandasiffror för Skystreak har ännu inte offentliggjorts och för närvarande får man nöja sig med följande: spännvidd 7,5 m, längd 10,5 m, tomvikt 2.760 kg, flygvikt 4.400 kg, vingbelastning c:a 200 kg/m². Reaktionsaggregatet är av typ General Electric J-35 med normalt 1,8 tons statisk dragkraft.

Fråga: 1) Var kan man få köpa ritningar till SG 38? 2) Vad kostar en dylik?
S-ström.

Svar: 1 och 2) KSAK:s segelflygavdelning, Malmskillnadsgat. 27, Stockholm, kan ge alla upplysningar i denna angelägenhet.

Fråga: Vore tacksam för att få veta fordringarna för att bli engelsk flygofficer.
U. I.

Svar: Ni bör tillskriva Engelska Legationen, Strandvägen 82, Stockholm.

(Forts. på sid. 26.)



hedrar
för
värdefullt
stöd

Linghems Spannmåls AB, Linköping.

GYROHORIZONT

bytes mot gyrokompass. Svar till »Sportplan», Tidskriften Flyg, Tegnérvägen 35, Stockholm.

Alla slags poler-, förnicklings- och förkromningsarbeten

utföres, såsom bildelar, cykeldelar och båtbeslag samt massartiklar, även rostfritt.

PRESS- OCH FÖRNICKLINGS-
FABRIKS A.-B.,

Jämshög. - Telefon 151.

Mekanisk Verkstad

Plåtarbeten —

Svetsade konstruktioner

A.-B. STEHAGS VERKSTÄDER
Tel. Stehag 186 - 187

NEWATOR A.-B.

Norrholmstorg 1, Stockholm
Tel. II 63 17, II 72 50, 2I 17 23

Utför allt inom
byggnadsfacket.

Leverantör till flygvapnet.

Betydelsen av
HAWKER SIDDELEY *Gruppen*
inom världsflyget

Avsikten med Hawker Siddeley-gruppen har alltid varit att ge varje inlemmat företag möjlighet att ta del av alla de ovärderliga tekniska erfarenheter och resurser som "gruppen" under årens lopp förskaffat sig, och vilka för ett enskilt bolag ligger utanför möjligheternas gräns. Varje medlemsbolag sköter sina egna affärer självständigt men har bakom sig ett väl samspelt lag — känt som Hawker Siddeley Aircraft Co., Ltd — med flygtekniska erfarenheter och resurser av hittills ouppnådd styrka. "Gruppens" medlemmar är uppräknade här nedan.

A. V. ROE & CO. LTD

HAWKER AIRCRAFT LTD

SIR W. G. ARMSTRONG WHITWORTH AIRCRAFT LTD

GLOSTER AIRCRAFT CO. LTD

ARMSTRONG SIDDELEY MOTORS LTD

A. V. ROE CANADA LTD

AIR SERVICE TRAINING LTD

A. W. HAWKSLEY LTD



HAWKER SIDDELEY AIRCRAFT CO., LTD., 70 PALL MALL, LONDON, S. W. 1. ENGLAND

LÄSEKRETSEN HAR ORDET!

Flygdagarna

Civila flygare i flygvapnet

Som kommentar till signaturen B. H.-L. i nr 16/47 får jag som min personliga åsikt säga att tanken bakom artikeln är synnerligen god. Förvånansvärt är att Flygvapnet inte arbetat på en sådan organisation för länge sedan. Flera andra nationers flygvapen har dylika och B. H.-L. nämner ju som exempel Amerika. Man har bl. a. divisioner i universiteten där studenter utbildas på såväl bomb- som jaktflygplan. En liknande organisation har jag helt nyligen sett i Frankrike.

Att, som B. H.-L. tänkt sig, utbilda civila certifikatinnehavare vid FV under 10 månader är dock knappast genomförbart. Detta skulle bl. a. innebära att de flesta flygarna fick göra om sin värnplikt. Bättre vore det om FV kunde förmås att ställa ett antal skolflygplan (gärna av äldre modell) till förfogande för en civil kår av certifikatinnehavare. Denna kår skulle då kunna få möjligheter till träning och teoretisk undervisning vid närmaste flottilj.

Det skulle knappast stöta på oövernineliga svårigheter att i en dylik organisation ge flygarna 50—75 flygtimmar och lika mycket teori om året. Detta skulle innebära att FV efter några år hade en civil flygförarreserv att tillgripa vid krigsfara av betydligt högre militärt värde än vad fallet är nu. Säkert skulle de unga sportflygarna med entusiasm hälsa denna möjlighet till bättre flygutbildning och med verkligt intresse arbeta för en så god grundläggande militär flygutbildning som möj-

ligt. De positiva resultat som i utländska flygvapen nåtts visar en sådan civil organisations stora värde och det vore förvånansvärt om inte en dylik kår hos oss skulle kunna få en plats vid sidan om hemvärnet och sjövärnsskåren.

Jag tror att alla intresserade vore tack samma för en flygmilitär fackmans uttalande.

R. R.

Modellflyg i Luleå

Flygs Redaktionen!

Härmed sänder jag er ett foto av ett av mina modellflygplan. Modellen är en Buckler Jungmann och i skala 1:25. Modellen är byggd i spant och är klädd med papper och är vidare inredd med stol, spak, pedaler, instrument, syrgastuber, eldsläckare och kartutrustning.

Bertil Hederström,

Sandviksgatan 7, Luleå.



Tudor-planen

Jag har med största intresse tagit del av artikeln om det engelska trafikflyget i FLYG nr 16/47. Är det verkligen möjligt att de uppreklamerade Tudor-planen ännu inte insatts i tjänst? Med tanke på vad man hört om lyckade prov med nya svenska och amerikanska trafikflygplan är det mycket svårt att förstå hur exempelvis en sådan välkänd flygplantillverkare som Avro-fabriken trots tidigare erfarenheter med jättestora bombare inte tillfredsställande kan framställa ett normalt fyrmotorigt trafikflygplan såsom Tudor, speciellt sedan typen ganska starkt påminner om dess föregångare, bombplanen Lancaster, Lincoln och allt vad de heter. För en »vanlig» människa ser det onekligen ut som om ett trafikflygplan skulle vara fantastiskt mycket mer svårkonstruerat än exempelvis ett bombplan. Naturligtvis måste flygsäkerhetskravet vara större på ett trafikplan än på ett bombplan, men min fråga gäller alltså om dessa säkerhetskrav är så rigorösa att de tenderar till att ödelägga flygplanets övriga egenskaper.

Majör Wasp.

DEN NYA Bristol TYP 170

+ RÄCKVIDD
+ F A R T
+ L A S T
= ÖKAD VINST

Den oerhört ökade erfarenheten av flygfrakt över nästan alla delar av jorden har medfört vissa konstruktiva förbättringar på Bristol-typen 170, vilket gör detta flygplan enastående användbart inom det kommersiella passagerar- och fraktflyget av i dag. Den ökade räckvidden, den ökade marschfarten samt den ökade betalande lasten är de största fördelarna med de konstruktiva ändringarna, vilka dessutom också ger flygplanet ett fördelaktigare utseende. Ytterligare upplysningar kommer att offentliggöras senare eller tillsändas Eder efter hänvändelse till vår representant.

"WAYFARER"
PASSAGERARVERSION
36—40 SITTPLATSER



"FREIGHTER"
GODSVERSION
TAR 5 TON LAST

THE BRISTOL AEROPLANE COMPANY LIMITED . ENGLAND

Representant i Sverige: Mr. A. Reichel, Synålsvägen 14, Riksby.

Bekväm Resa i Övertryckskabin

Avro Tudor II — den senaste länken i en lång kedja av framgångsrika flygplan — är en värdig bärare av Avro's traditioner på världens flyglinjer. Planets inredning kan varieras helt efter flygbolagens önskningar — från 60 sittplatser ner till 40 — beroende på den flygsträcka och invändiga utformning, som är önskvärd. Med en ekonomisk marschfart på 375 km/t och en toppfart på mer än 485 km/t kan passagerarna färdas med bästa tänkbara komfort i den väl uppvärmda och luftkonditionerade övertryckskabinen.



ett superplan från



AVRO TUDOR II

Fyra Rolls-Royce Merlin Motorer

A. V. ROE & CO. LTD. MANCHESTER, ENGLAND (EN GREN AV HAWKER SIDDELEY AIRCRAFT LTD)

TRAFIKFLYGETS REGULARITET

Man flyger för att vinna tid. Men flygpassageraren vill också kunna beräkna tidsvinsten i förhållande till de äldre trafikmedlen, dvs han eller hon måste kunna lita på att trafikflyget håller de tidtabellmässiga tiderna, annars är halva värdet med tidsvinsten förlorat.

Det har klagats mycket på den förment bristfälliga regulariteten vid trafikflyget, och klagomålen har delvis varit berättigade, även när man tar hänsyn till de tekniska svårigheter efterkrigstiden berett trafikflyget. Om man skall flyga mellan två svenska städer, mellan vilka flygtiden är 1¼ timme, har allmänheten befogade anledningar till klagomål, när man får vänta över fem timmar på starten. Det har nyligen förekommit — dock icke på ABA-linje — men får icke förekomma. Allmänheten har rätt att numera kräva tidtabellmässig avgångstid, givetvis om icke meteorologerna ger startförbud. Krånglar en maskin före starten, måste en reservmaskin omedelbart kunna insättas.

Däremot måste allmänheten lära sig inse, att ankomsttiderna icke kan anges exakt på en flygtidtabell. Har man stark medvind kan man råka komma för tidigt, vilket är olägligt endast för dem som tilläventyrs skulle möta vid ankomsten. Och har man stark motvind kan man råka komma för sent — däråt är intet att göra. Flygplanet är icke suverän herre över väder och vind.

Om allmänheten har rätt att ställa vissa obönhörliga krav på trafikflyget har detta rätt att bli rättvist bedömt av samma allmänhet.

Men allmänheten kan icke bedöma flyget rättvist på grundvalen av den internationellt fastställda officiella statistik över regulariteten som enligt luftfartsstyrelsens föreskrifter förs ute på Bronna. Man häpnar när man hör, att enligt dessa bestämmelser toleransen för avvikelser från tidtabellen utgör hela gångtiden. Alltså: om flygtiden är fem timmar har flygplanet »rätt» att starta eller landa fem timmar före resp. efter tidtabellstiden! Om inte flygbolagen skulle ha större krav på regularitet vore trafikflyget närmast obrukbart som trafikmedel. Så illa är det dock icke ställt. De släppta beräkningsgrunderna är för övrigt föråldrade och skall ersättas med mera tidsenliga och förnuftiga bestämmelser.

Det torde vara omöjligt att gå efter andra regler än den, som säger att försening är försening, oberoende av storleken. Sedan är det självklart att en försening på en timme vid en atlantflyglinje praktiskt sett icke bör räknas som försening, då den däremot på en kort inhemsk linje är betänkelig. Låt oss alltså bedöma trafikflyget rättvist, men utan att ge efter på våra krav på vårt snabbaste trafikmedel.

Hur fungerar detta nu i verkligheten, icke efter den officiella statistiken, som ännu är grovt missvisande, utan efter flygbolagens egen statistik? Vi begränsar svaret till att omfatta endast våra

svenska flyglinjer, varvid vi betraktar SAS som sådan utan att därmed vilja göra intrång på danskarnas och norrmännens medägarskap.

För att börja med SAS, som har de längsta flyglinjerna, omfattar vår statistik första halvåret 1947. På sträckan Stockholm—New York, nära 7 000 km, kom flygplanen i 75,6 % fall för tidigt fram, i 3,3 % fall högst ½ timme för sent, i 5,7 % fall ½—1 tim för sent och i 15,4 % fall över en timme för sent. I motsatt riktning kom flygplanen i 59 % fall för tidigt fram, i 6,6 % fall högst ½ timme för sent, i 8,2 % fall ½—1 tim och i 26,2 % fall över en timme för sent.

På den ungefär dubbelt så långa sträckan Stockholm—Buenos Aires kom flygplanen i 63,6 % fall för tidigt fram, medan för sena ankomsttider antecknas i 13,7 % fall högst ½ timme, i 4,6 % fall ½—1 tim, i 4,5 % fall 1—2 tim och i 13,6 % fall över 2 timmar. I motsatt riktning kom i 68,2 % fall flygplanen för tidigt fram och i 31,8 % fall ½ tim eller mera för sent, dock endast i 13,6 % fall mera än 2 timmar.

Detta är en vacker statistik, som icke torde överträffas av något flygbolag eller något rederi för dess fartygstrafik.

Vi kommer så till ABA. Utrymmet medger endast en begränsad framställning av statistiken, som omfattar den för flygning ofördelaktigaste vintermånaden, februari 1947, och den fördelaktigaste sommarmånaden, juli 1947. Vi har valt linjerna från Stockholm till Göteborg, Paris och London.

Som väntat visar juli en mycket större regularitet än februari. Under juli har ingen tur behövt inställas, medan i februari 10,13 och 9,5 % av turerna på resp. Göteborgs-, Paris- och Londonlinjerna inställts p g a väderleken.

Ser vi på procenttalet för tidtabellsenliga ankomsttider har de för de tre linjerna, nedan upptagna i samma ordning som nyss, varit i februari 71,5, 66 och 65, medan motsvarande procenttal för juli var 87,5, 88,5 och 87. Det är överraskande goda siffror.

Förseningar på högst ½ timme har inträffat under februari i resp. 7,5, 0 och 7,5 % fall och under juli 8, 11,5 och 7 % fall, ganska egendomliga tal!

Förseningar på ½—1 timme har inträffat under februari i 0, 3,5 och 4 % fall och under juli 3, 0 och 0 %.

1—2 timmars försening har inträffat under februari i 6, 7 och 8 % fall mot i juli 0, 0 och 3 %.

Mer än 2 timmars förseningar har inträffat under februari i 5, 10,5 och 6 % fall mot i juli 1,5 och 3 %.

Härmed är vår statistik slut. Vi överlämnar åt läsekretsen att närmare begrunda den. Det är värt besväret och borde medföra en mera rättvis bedömning av trafikflyget, åtminstone det svenska.

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

Nu BETALAR JAG endast 118 Kr.

TRAFIK

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

Vår vinst — Er vinst

FÖRSÄKRINGSBOLAGET
TRAFIK
 Specialbolag för trafikrisiker

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



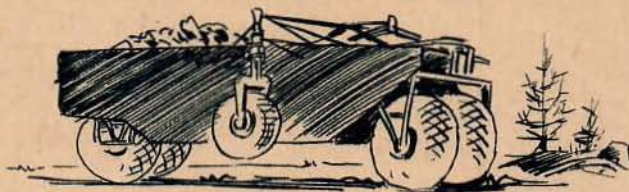
Över detta område där korna än så länge betar i godan ro skall den väst-östliga banan på Halmsjöns flygfält gå. Den skall byggas upp av grus och sten från Långåsen vars nedre del skymtar i förgrunden. FLYG:s fotograf Paul Melander tog bilden vid arbetspremiären för ett par veckor sedan då byggnadsdelegationen, luftfartsstyrelsen, kommunikationsdepartementet och andra var representerade.

Får storflygfältsbygget vid Halmsjön den arbetskraft det behöver är det meningen att första rullbanan skall vara färdig 1950. Liksom den andra banan som ingår i den första byggetapen blir den 2.150 meter men båda byggs så att de kan förlängas till 2.500 meter. Som situationen såg ut när höstarbetet tog vid på fältet för ett par veckor sedan får Bromma dock bereda sig på att vara Stockholms lufthamn nr 1 i åtskilliga år än. Arbetet startade nämligen med summa summarum nio arbetare utom några maskinskötare. Visserligen är den maskinella utrustningen mycket rationell men ändå... I dagarna sätts ett 20-tal fångar in i arbetet men det måste tills vidare betraktas som ett experiment.

HALMSJÖN ROPAR EFTER ARBETARE

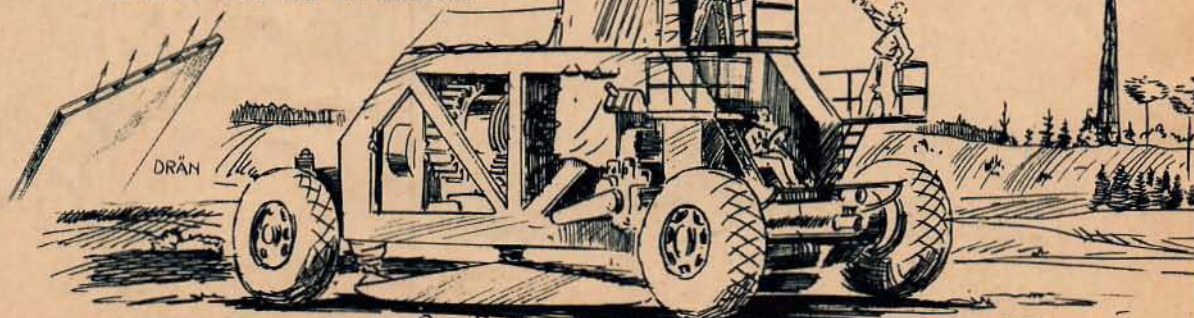
Höstarbetet på storflygfältet vid Halmsjön startade för ett par veckor sedan med nio (9) man plus några maskinskötare som dessbättre har enastående maskiner till sitt förfogande. Går det att få fram arbetskraft kan den ena banan vara färdig för trafik 1950, men, men...

Statssekreterare S. Lundberg i kommunikationsdepartementet var närvarande den högtidliga premiärdagen och byggnadschefen, överdir. Gunnar Jonsson, tröttnade inte på att understryka det trängande behovet av arbetskraft. Framstötat har gjorts till arbetsmarknadskommissionen, »och det blir fler, kan jag lova», fastslog han. Första fasen i arbetet är att dränera området och det bedrivs till stor del med helt nya metoder. Geotekniska institutet har ritat en dräneringsmaskin, en jätte på 28 ton som byggts på örlogsvarvet i Karlskrona. Den driver på »löpande band» ner pappdräner av upp till 13 meters längd i marken och när dessa verkat ett år lär man inte ha något obehag av grundvattnet längre. Vattnet pressas nämligen till dränera och trycks sedan upp till markytan. På detta sätt dräneras ett



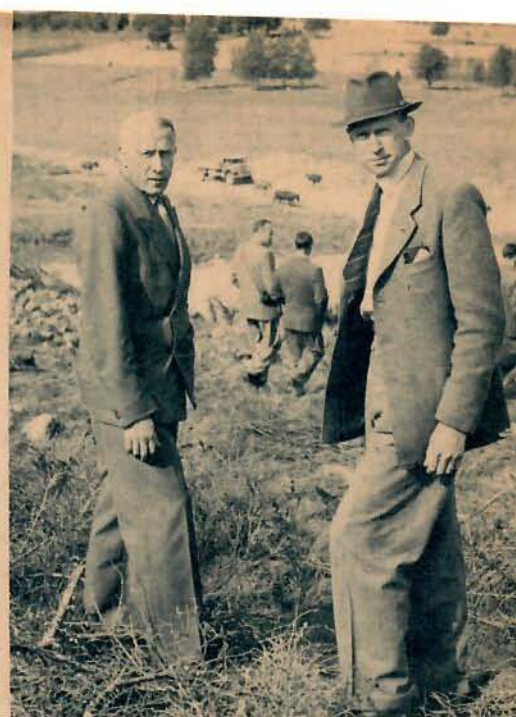
GUMMIHJULSVÄLT
FÖR UTPROVNING AV UNDERLAGETS
MOTSTÅNDEKRAFT.

T. v.: Byggnadschefen, överdir. GUNNAR JONSSON. — Ovan: En special»bil» med flygplanshjul och av en Stratocruisers vikt används för att prova olika underlag för banorna, hur mycket marken sätter sig vid olika sammansättningar. — T. h.: Geotekniska institutet i Stockholm har ritat denna 28-tonsbjässe, en dräneringsmaskin med vilken man kör ned pappdräner ända till 13 meter i marken. En dylik drän syns nedan i genomskärning. Vattnet pressas in i kapillärrören och trycks sedan upp till markytan.

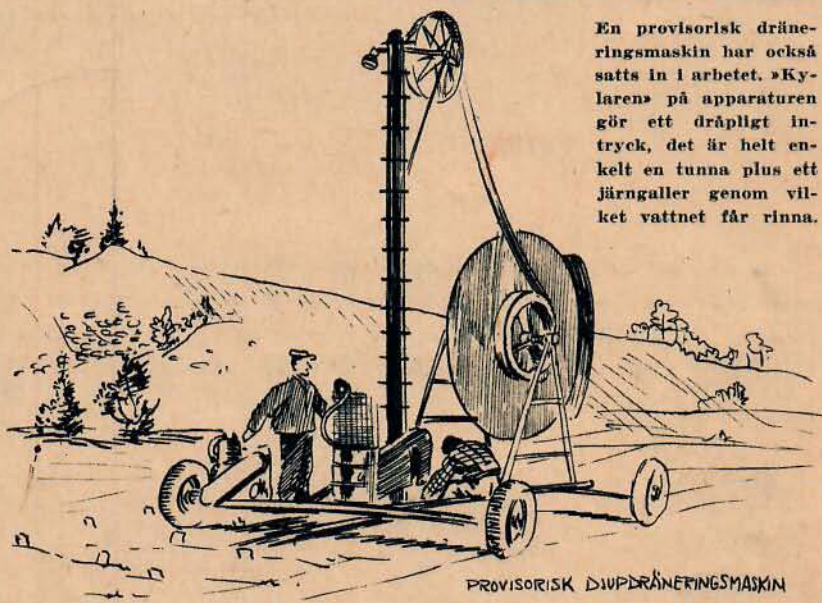


DJUPDRÄNERINGSMASKIN
STÖRRE MODELLEN
(MED 13-METERSTÄRNET)

FLYG:s tecknare Björn Karlström har här fångat något av det mest typiska för Halmstjörn av i dag — den steniga Långåsen där avvagningsarbetet pågår för fullt. — T. h.: ABA-teknikern dir. KARL LIGNELL (t. v.) och luftfartsstyrelsens chef, byrådirektör CARL LJUNGBERG.



Ovan: Den bagatellartade arbetsstyrkan förstärks i dagarna med ett 20-tal fångar som skall inkvarteras i två baracker av vilka en här är föremål för inspektion. Öppen fångvård, inga galler! — T. h.: Geotekniska Institutet har bl. a. konstruerat en s. k. lerborrh med vilken man kan ta upp prov på markens beskaffenhet till ett djup av 8 meter. En förnämlig uppfinning som här beundras av flygexpertisen.

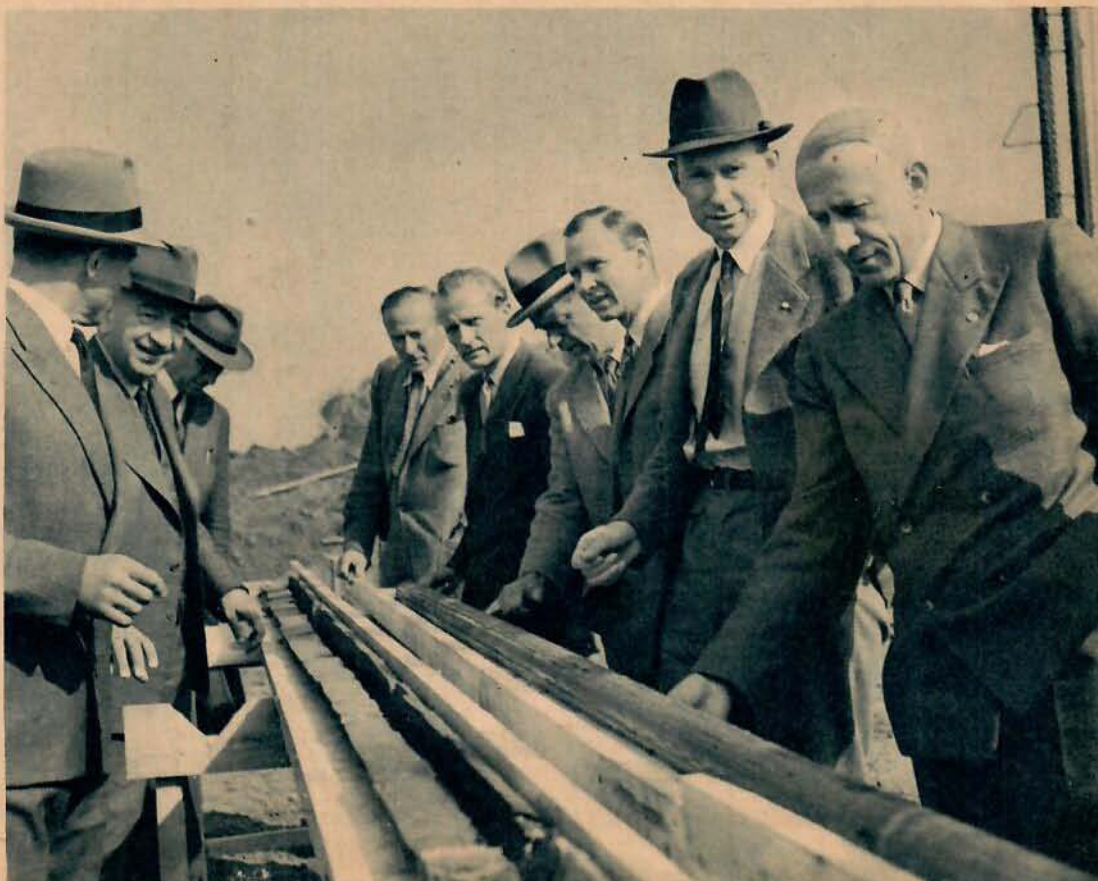


En provisorisk dräneringsmaskin har också satts in i arbetet. »Kylaren» på apparaturen gör ett dräpligt intryck, det är helt enkelt en tunna plus ett järngaller genom vilket vattnet får rinna.

område på fem hektar där sättningarna i jordlagren beräknas bli obetydliga i framtiden.

Värst mycket flygfält verkar det inte så länge korna går omkring och betar den stolta mark där Stratocruisern skall landa så småningom. I Långåsen som är en fortsättning på Brunkebergåsen äter sig två grävskopor längre och längre in — till jul skall man ha tagit ut ungefär 350.000 kbm grus ur åsen. Gruset skall användas som fyllning på det område som nu håller på att dräneras och i detta arbete skall nya amerikanska tippruckar sättas in, vilka kan lasta ända upp till 12 kbm jord i ett lass.

(Forts. på sid. 26.)





Tre flygarflickor på Skå-Edeby. Fr. v.: MARGIT, MARIANNE och LALLA GUMPEL.

FARLIGA FLYGAREFLICKOR

Det blev en tidernas kvinnlig triumf i Stockholms Flygklubb och Stockholms-Tidningens sportflygtävling på Skå-Edeby söndagen den 24 augusti. Inte mindre än tre flygande flickor placerade sig på tätplatserna i amatörklassen och det var, inte att undra på om man kände sig ganska mörbultad i det manliga lägret efter att ha fått så fasligt mycket stryk på en gång. Men flickorna är väl unnade sina framgångar. De är duktiga flygare och navigatörer allihop och hade tränat hårt för denna tävling som blev det första verkliga provet för den nya sportflygargeneration som vuxit upp efter kriget. Segrare i amatörklassen (sportflygare med A2) blev *Marianne Gumpel* med segelflygaräiset *Björn Andersson* på spanarsitsen och som tvåa kom *Ake Hjertstrand* med frun *Gun* som navigatör. Båda lagen flög *Auster*. Sedan blev det ett stort

hopp i poängtabellen till trean som visade sig vara en av våra mest kända kvinnliga flygare, *Disa Kreuger*. Hon flög *Klemm 35* och i framsitsen satt *Gunnar Bergman* och hjälpte till med navigeringen.

Den manliga äran hade väl fått sig en knäck från vilken den inte repat sig på långa tider om inte helikopterpiloten *Lars Westlund* räddat situationen med att svara för dagens kanske märkligaste prestation. Han flög genom hela banan och de olika kontrollerna utan att göra ett enda fel och blev därmed överlägsen segrare i »profisklassen»!

Tävlingen var upplagd som en kombinerad navigerings-, målspanings- och pricklandningstävling. Banan var något över 240 km lång och gick från Skå-Edeby över Väingsö och Eskilstuna och tillbaka till Skå. Den första etappen var den absolut svåraste med en mycket snäv tidsbegränsning och ett flertal olika kontroller. Det var också på vägen till Väingsö och vid landningen där som deltagarna gjorde sina största fel. I Eskilstuna blev det 20 minuters rast och sällan har stadens flygsinnade ungdom haft så mycket att titta på som när de tävlande i en jämn ström landade på fältet och ställde sina plan utmed fältkanten i väntan på nya flygdirktiv. Skrivna på en pappers-

NILS FALÉN, Stockholm, kom till Skå i en *Tipsy* iklädd en s. k. gangsterpralin. Han väckte också större uppmärksamhet genom sin originella huvudbonad än genom sin placering i prislistan.

lapp gavs dessa först två minuter före starten men detta tycktes inte nämnvärt bekymra deltagarna. Man var redan ganska varm i rocken och de flesta hade dessutom en rätt bra lokalkännedom just i dessa trakter.

Landningen på Skå skulle utföras som nödlandning utan motor. Från tävlingsledningens sida hade man från början varit litet tveksam beträffande detta moment men redan efter de första landningarna försvann alla farhågor. De tävlande skötte sig utomordentligt fint och flera satte sina plan exakt på mållinjen. I denna tävling hade noshjulsplanen, av vilka dock endast *Ercoupe* var representerad, sin stora chans. De kom i brant plané och med hög fart fram till mållinjen och sedan blev det pang i backen så man nästan trodde att landstället skulle braka in. Men det höll och även kärnan höll sig på marken efter den ofta ganska »råa» sättningen. Dessa *Ercoupe*-landningar var inte alla gånger så roliga att se på och frågan är om det är juste att använda dylika trix. Om noshjulsplan skall bli gynnade på samma sätt även i framtida tävlingar eller om det kan finnas anledning att jämna ut chanserna är dock en annan femma som vi inte skall gå in på i detta sammanhang.

Resultat:

Trafik- och militärflygare: 1. Lars Westlund, KZ-II Sport (Harry Nilsson) 0 p, 2. G. Henriksson, Klemm 35,83 p.

Amatörflygare: 1. Marianne Gumpel, Auster (Björn Andersson) 5 p, 2. Ake Hjertstrand, Auster (Gun Hjertstrand) 19 p, 3. Disa Kreuger, Klemm 35 (Gunnar Bergman) 190 p, 4. Lennart Friberg, Ercoupe (Carlström) 203 p, 5. Bengt Lönnqvist, Piper Cub (B. Lagenius) 222 p, 6. K. Drotte, Ercoupe (H. Hedström) 280 p.



MARIANNE GUMPEL

ställde till med en prima sensation genom att tämligen ledigt segra över sina kvinnliga och manliga konkurrenter i amatörklassen. Hon tog sitt certifikat så sent som i januari 1946 men har sedan dess legat i flitigt och har redan bortfåt ett 100-tal flygtimmar och 490 landningar med nio olika flygplanstyper bakom sig.



Som avslutning på årets segelflygsäsong anordnade KSAK det traditionella gruppchefsmötet på Alleberg under veckohelgen den 30—31 augusti. Kallelsen hade hörsammats av ett 50-tal gruppchefer och segelflyginstruktörer landet runt, från Luleå i norr till Eslöv i söder. Inte mindre än ett tiotal deltagare kom i egna eller lånade motorplan och myckenheten av Cubar kunde nästan ge anledning att tro att »Cubklubben» eller någon liknande sammanslutning stämt möte på »Berget». Det var också roligt att se att så många nya och unga ansikten var med denna gång, det gav en viss

Deltagarna vid gruppchefsmötet på Alleberg samlades i den ljusa restaurangen för att diskutera det svenska segelflygets framtid. Det var ord och inga visor som därvid bl. a. framfördes av YNGVE NORRVI som här ses i talartagen.



LUFTEGEN BEHÖVER RENSAS

Yngve Norrvi sjunger ut om svenskt segelflyg

känsla av att det inom det svenska segelflyget trots allt finns en ny generation att bygga på när det gamla gardet en gång upplöses.

Gruppchefsmötet började med samling på »Allebytorget» där skolchefen Yngve Norrvi hälsade deltagarna välkomna och därefter lämnade chefsinstruktören för segelflyget Bengt C:son Bergman en kort redogörelse



Deltagarna passade på att pröva sin flygskicklighet i skolans Link-trainer när de hela söndagen. Här ses Allebergsschefen och chefsinstruktören vid kontrollbordet.

över de goda resultat som i somras nåddes vid DK-skolningen. Den första försökskursen slog så väl ut att man nästa sommar skall anordna en liknande kurs i Norrköping och det är inte alldeles otänkbart att hela segelflygutbildningen så småningom läggs om till den nya metoden.

Efter en liten pratstund ute i det fria satte man sig sedan vid konferensbordet i

restaurangen för att börja diskutera frågor i vilka KSAK ville höra gruppchefernas åsikter och synpunkter. Dessa möten har sedan flera år tillbaka haft ryktet om sig att vara ganska stormiga tillställningar där diskussionens vågor ofta gått höga och i år hade man väntat sig någonting alldeles extra. Redan rubriken på inbjudningsbrevet — »Svenskt segelflyg på stallgränsen» — lät en ana att här skulle det bli en ordentlig rensning av luften. Den väntade knivkastningen uteblev emellertid och fransett Yngve Norrvis fräna inledning och inlägg under diskussionen verkade det hela ganska tamt. Men vad Allebergsschefen hade att berätta var det verkligen desto mer värt att lyssna till och ta sig en ordentlig funderare över. Det var mycken och besk kritik över förhållanden inom klubbarna och det hela gick ut på ungefär följande:

Norrvi konstaterade för det första att verksamheten i klubbarna sparat ut i en ursinnig jakt efter diplom och därmed har utbildningen av nya elever gjorts till självändamål inom segelflyget. Man har bara för att få med så många medlemmar som möjligt pressat ner kursavgifterna till en nivå som inte längre kan vara ekonomiskt bärande och därför står flera av klubbarna i dag på ruinens brant. Detta har medfört att man måst släppa efter i flera saker när inte ekonomin gått ihop, start- och övriga markmateriel har blivit vansköt, det är knappt att man kan hålla flygplanen i ordning, eleverna lämnas vind för våg när de fått sina eftertraktade diplom och på grund av den stora bristen och omsättningen av dugliga instruktörer lämnas nya elever i händerna på hastigt och undermåligt utbildade ledare.

(Forts. på sid. 25.)

Det var trängsel på startplatsen och man stod i kö för att få en flygtur med SGU:n. BILLY NILSSON (liggande i mitten) hade fullt upp att göra med att hålla reda på startordningen. — T. h.: Bland övriga attraktioner märktes även denna manöverstol, eller vad man nu skall kalla den för, som är avsedd att användas vid nybörjarskolningen. Chefsinstruktören som sitter uppluggen på apparaten diskuterar dess finesser med konstruktören ÅKE STORMARK, Bofors (med ryggen mot kameran).



Till ordförande valdes enhälligt KALLE SVÄNSSON. Det blev ganska besvärligt för honom att lossa tungbanden på deltagarna och här tar han sig ett bloss när diskussionen äntligen kommit i gång. T. h. om honom chefsinstruktören BENGT C:SON BERGMAN.



Bland de som kom i egna eller klubbarnas motorplan var MATS ANDERSSON och BERTIL ASKLÖV. Här varmkörs Cub-motorn före avresan hem till Borås. — Nedan: En del av deltagarna fick tillfälle att pröva tvåsitsaren SGU 2-22. THEODOR ELD, Borlänge, har bytt ut sin Cub mot glidaren och är klar att starta med chefsinstruktören i baksits.





Överste **BIRGER SCHYBERG** (t. v.) tillsammans med major **C. G. HAMMARÉ** vid eskaderövningarna på Gotland 1946.

rade hans Fokker och Lundborg blev själv under närmare fjorton dagars tid isens fånge, tills han i sin tur räddades av ett litet Mothplan fört av vännen Birger Schyberg.

Einar Lundborg är borta. Han omkom vid en flygolycka på Malmsslätt den 26 januari 1931, men Birger Schyberg är »still going strong», är numera överste och chef för 4:e flygeskadern. När FLYG vänder sig till honom för att be honom berätta om någon flygning, som han aldrig glömmet, kommer samtalet automatiskt in på hans dubbla räddningsbragd sommaren 1928.

— Ja, det var onekligen ganska spännande och intressanta dagar, medger han. Gudskelov

skin och fördes till vår bas vid Hinlopenundet, min egen fortsatta flygning gick inte fullt lika programenligt. Jag fick bensinstopp och var tvungen att nödlanda i någonting som hette Brandy Bay och nu var det min tur att rapporteras som försvunnen. Nå, fanjunkare Svensson med löjtnant Rosensvärd som spanare hittade mig så småningom och kastade ned bensin till mig i en gummibåt och så kom även jag till rätta.

Överste Schyberg gör en liten paus.

— Ja, det var som sagt både intressant och spännande, säger han, men »flygningen, som jag aldrig glömmet» upplevde jag vid ett helt annat tillfälle. Närmare bestämt hösten 1926. Jag hade deltagit med en spaningsdivision i en del övningar i Stockholmstrakten och skulle ensam återvända till Malmsslätt från Barkarby. Jag flög en öppen Drontmaskin med Benzmotor och strax efter mig skulle Söderberg starta med en division, som även den hade Malmsslätt som mål. Vädret var ganska hyggligt, i Stockholm nota bene. Glad i hägen startade jag. Över Kolmården blev jag upphunnen av Söderberg, vars division bestod av Drontar, men då dessa var försedda med Hispanomotorer var deras marschfart betydligt högre än min egen kärra, som knalade fram med cirka 140 kilometer i timman.

Under tiden hade det mulnat till högst betydligt. Det blev lägre och lägre i tak och i höjd med Åby hade jag ingenting annat att göra än att »koppla på järnvägen», som vi brukar säga. Jag flög på tjugofem eller möjligen trettio meters höjd i nästan oge-

Den flygningen glömmet jag aldrig:

MED TUMMEN I JÄRNVÄGSSPÅRET

»Rakt emot mig i dimman på samma höjd kommer ett annat flyplan. Jag lyckades i sista sekunden rycka upp min maskin, hörde ett ångestvrål från min spanare i baksitsen, men det gick lyckligt», berättar överste Birger Schyberg i vår spännande serie.

Sommaren 1928 riktades plötsligt hela världens uppmärksamhet på en liten grupp svenska flygofficerare. Nobiles stort upplagda Nordpolsexpedition med luftskeppet »Italia» hade slutat med en katastrof. Bland de hjälpexpeditioner, som snabbt utrustades och ilade till undsättning befann sig även en svensk under ledning av kapten Thornborg. Dess två mest prominenta medlemmar var — eller blev — två unga flyglöjtnanter: Einar Lundborg och Birger Schyberg.

På själva midsommarafton lyckades Lundborg med Birger Schyberg som spanare att landa på det isflak på vilket general Nobile befann sig tillsammans med en del av den räddade besättningen från »Italia» och när den svenska Fokkermaskinen återvände hade de båda svenska flygarna med sig general Nobile och hans lilla hund Titina som passagerare. Redan samma natt återvände Lundborg — nu ensam — för att i tur och ordning rädda de återstående av männen på flaket, men denna flygning blev ej så lyckosam. Vid landningen kullbytte-

var vi lyckligt omedvetna om, vilket nummer som världspresen gjorde av våra insatser. Min andra landning på flaket med Mothen var rent flygtekniskt oerhört besvärlig. Flaket hade krympt samman betydligt, sedan jag landade där första gången och själva »landningsbanan» var i högsta grad miserabel. Men ner kom jag och upp kom jag också. Efter ungefär femton minuters flygning landade jag på en iskant söder om Esmarksön. Där fick Lundborg flytta över i kapten Tornborgs Hansama-

nomtränglig dimma eller »med tummen i järnvägsspåret» för att använda ett annat vedertaget flygaruttryck. Det hela gick ganska störningsfritt ända till Norsholm. Det var då det hände. Rakt emot mig i dimman på samma höjd kommer ett annat flygplan. Jag lyckades i sista sekunden rycka upp min maskin, och hörde ett ångestvrål från min spanare i baksitsen, men det gick lyckligt. På den tiden fanns det ju inte indragbara landningsställ på våra maskiner och var avståndet en tia på högkant mel-

Det var med en gammal Dront som överste Schyberg flög »med tummen i järnvägsspåret».





Överste **BIRGER SCHYBERG.**

lan mina hjul och den mötande maskinens vinge, så var det inte en millimeter mera.

Den fortsatta flygningen skall jag aldrig glömma. Min uppfattning var att det var Söderberg, som hade vänt med hela sin division för att flyga tillbaka till Barkarby och nu satt jag väntande på att möta de återstående fem planen. Släppa järnvägen vågade jag inte, i samma ögonblick skulle jag själv ha varit förlorad i den tjocka havresoppan. Jag försökte lyssna efter motorbuller, även om jag visste att det var meningslöst. Jag stirrade rakt fram i töcknet tills mina ögon blev röda. Och bara väntade... Tiden tycktes stå stilla. Om jag hade gått till fots eller krupit på alla fyra från Norsholm och till Malmslätt föreställer jag mig, att jag hade kommit fortare fram.

Men ingenting hände. När jag landade på Malmslätt var Söderberg där före mig.

— Jaså, där är du din svarta djävel, minns jag att han hälsade mig. Denna välkomsthälsning syftade dock på min maskin, som var svart, och inte på min person vars synliga delar jag föreställer mig var betydligt blekare. Jag skäms inte att erkänna att jag var dyblöt, inifrån. Söderbergs division hade skingrats i dimman. Tre av dem totalhavererade vill jag minnas och de övriga lyckades ta sig ned mer eller mindre utan skavanker. Ett av planen — endast ett gudskelov för mitt vidkommande — hade hittat järnvägen. Det var det jag hade mött.

I all sin alldaglighet anser jag detta »flygäventyr» vara mitt kusligaste. Med den väderlekstjänst som nu står till Flygvapnets förfogande skulle intermezzot givetvis aldrig ha inträffat. Men det var anorlunda förr. Jag minns en annan gång, när jag skulle flyga från Malmslätt till Östersund. Det var på vintern 1929 vill jag minnas. Jag startade från Malmslätt i hyggligt väder, men kom över Mälarbaden in i en svår snöstorm, som tvingade mig att nödlunda på isen. För att få reda på väderleksutsikterna för en eventuellt fortsatt flygning ringde jag upp Meteorologiska anstalten, som efter en stund meddelade mig att vädret åtminstone i — Mälarbaden var det absolut bästa tänkbara. Jag minns att jag den gången sade en del saker i telefon, som jag bestämt inte borde ha sagt och som i varje fall inte lämpar sig att återge i tryck. Men det är en annan historia, som Rudyard Kipling så vist brukade säga.

Torsten Flodén.



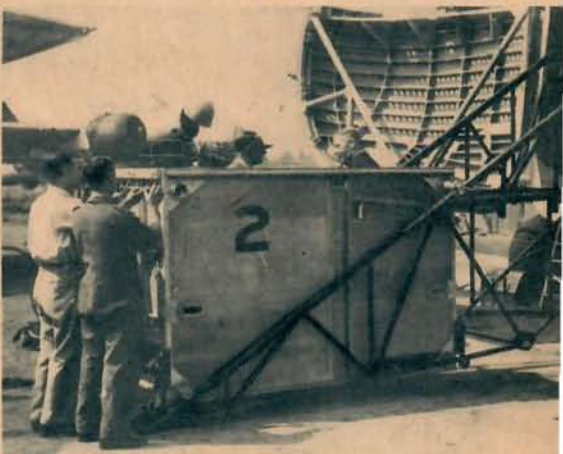
General Electric har gjort experiment med en autogyroglidare som har vissa likheter med den tyskarna använde under kriget för spaningstjänst på u-båtar. T. h. ses den amerikanske ingenjören IGOR B. JENSEN klar för provflygning och ovan en flygbild av »Gyro-Glidern», som apparaten kallas, under bogsering efter en Jeep. — Nedan: Martin 2-0-2 har nu fått NC-beviset vilket här celebreras av en del av fabrikspersonalen.



IDEL REKÖRD



Ovan: Vid Fairchild-fabrikerna håller man på med provflygningar med ett fyrsitsigt reseflygplan av helt ny typ. Planet har fått beteckningen Fairchild F-47 och är byggt helt i metall och utrustat med noshjulsställ.



Ovan: För att underlätta lastningen av hästar i Frelighern har Bristol-fabriken konstruerat en speciell spilla. — Nedan och t. v.: Inte mindre än tre gånger har amerikanerna under denna sommar putsat det absoluta hastighetsrekordet för flygplan. De två senaste rekorden gjordes med en Sky-streak och t. v. ses nuvarande världsrekordinnehavaren, major MARION CARL. — Nedan dekoreras förre rekordinnehavaren F. CALDWELL och major CARL med den Gyllene Stjärnan för sina insatser.



NÄSTA VÄRLDSKRIG III.

VÄPNADE STYRKOR

Det ligger i sakens natur att den potentiellt starkaste kan skapa den starkaste krigsmakten — om den får tid. Därför är det på förhand klart att angloamerikanerna i ett krig skulle kunna ställa överlägsna krafter mot ryssarna, om inte dessa skulle lyckas att besegra motståndarna innan de nått sin fulla kraftutveckling.

I föreliggande artikel skall icke tidsfaktorn utan endast styrkeförhållandena beröras. Trots källmaterialets ofullständighet och osäkerhet kan man bilda sig en i stort sett riktig uppfattning om dem, även om detaljer kan vara felaktiga. Utgångspunkten för vår granskning är de olika parternas insatser i föregående världskrig. Men man måste hålla i minnet att varje krig har sina mål och sina medel att vinna dem, och att nästa världskrigs medel blir annorlunda än det föregående. Så t ex behöver icke angloamerikanerna lägga ned så stora krigs- ansträngningar på de marina rustningarna i den mån dessa avsåg att möjliggöra landstigningsoperationer. Oceanerna blir farleder i stället för krigsskådeplatser, på de motsatta kusterna möter bundsförvanter i stället för fiender.

Enligt general Marshalls i september 1945 avgivna »tredje rapport» var följande styrkor mobiliserade:

Ryssland	22 miljoner man
Tyskland	17 » »
USA	14*) » »
Britannien	12 » »

*) Enligt senare officiella uppgifter 15 136 424 man.

Mot ryssarnas 22 miljoner hade alltså angloamerikanerna 26 (27) miljoner.

Krigsutgifterna, uttryckta i miljarder dollars, var för

Ryssland	88
USA	261
Britannien	95

Dessa siffror visar bl a den ojämförligt större tekniska insatsen på angloamerikansk sida, en följd av utrustningen för deras väldiga landstigningsoperationer, av kostnaderna för deras överlägsna flygstridskrafter och av markstridskrafternas rikare tekniska utrustning.

Ryssarna hävdar att de ensamma besegrat Tyskland. Siffrorna och händelseförloppet har annat att förmåla. I början av år 1945 hade ryssarna 450 operativa enheter på de europeiska krigsskådeplatserna mot angloamerikanernas 121, men eftersom de ryska enheterna var endast hälften så stora som de angloamerikanska var de rätta jämförelsetalen 121 och 225. Det totala antalet fältfördelningar var för Ryssland 600, för USA 102 och för Britannien 101, s:a för västmakterna 203. De rätta jämförelsetalen blir alltså 300 mot 203.

Vad har då dessa styrkor utträttat mot Tyskland?

Vid nämnda tid stod mot ryssarna på östfronten 210—230 tyska fördelningar, medan angloamerikanerna band 24 på syd- och 90 på västfronten, 12 i Norge, 7 i Danmark och 3 på de grekiska öarna, s:a 136.

Vår granskning visar att ryssarna i den samfälliga offensiven förde kriget mot Tyskland med nästan dubbelt så stora styrkor till lands som angloamerikanerna och även mot sig band inemot dubbelt så stora tyska styrkor. Men den tyska flottan tillintygades av angloamerikanerna, som dessutom genom sitt flygkrig mot Tysklands Luftwaffe och krigsindustri förlamade den tyska luftkrigföringen och delvis även lantkrigföringen.

På angloamerikanernas meritförteckning står också nedkämpningen av Italien och Japan, uttryckt i antal fältfördelningar 70 + 120, s:a 190. När man skall bedöma kraftutvecklingen kan man icke förbise dessa viktiga faktorer — kriget mot Italien var för övrigt direkt ett krig även mot Tyskland. Man måste också ta hänsyn till de större svårigheter som mötte västmakternas krigsföring — för att kunna slå sina fiender måste de gå över två världshav samt Medelhavet och Kanalen.

En annan sak är att ryssarna led mångfaldigt större förluster i människoliv än angloamerikanerna. Det visar bl a de sistnämndas tekniska överlägsenhet icke endast gentemot deras fiender utan också i förhållande till deras ryska bundsförvant.

Angloamerikanernas sjökrigföring band väldiga krafter som i nästa krig skulle kunna användas för andra ändamål, t ex för att stärka lantstridskrafterna.

I kriget i luften var angloamerikanernas insats över tre gånger så stor som ryssarnas, om man räknar i antalet flygplan i första linjen, som för USA var 25 000, Britannien 9 000 och Ryssland 8 000.

Angloamerikanernas totala krigsinsats — liksom dess resultat — var i själva verket större än Rysslands med avseende på både människor och materiel, men mindre i människoliv. Ryssarna stod aldrig ensamma mot tyskarna. Britterna däremot stod under ett helt år ensamma i kriget — då Ryssland var Tysklands bundsförvant — under vilket betydelsefulla år RAF vann slaget om Britannien och omintetgjorde tyskarnas landstigningsplaner. Utan dessa båda avgörande brittiska segrar skulle Ryssland ha besegrats av Tyskland.

När det till slut gäller att skapa en i möjligaste mån tillförlitlig bild av nutidsläget, varvid vi begränsar granskningen till i tjänst varande styrkor, måste åter betonas de svårigheter som möter genom källmaterialets ofullständighet och otillförlitlighet. Dessa svårigheter är störst beträffande ryska förhållanden, medan man rörande amerikanska och brittiska styrkor delvis har officiella källor att tillgå. Nedanstående uppgifter är hämtade ur angloamerikansk litteratur, officiellt tryck, uppslagsböcker och press, beträffande ryska förhållanden främst New York Times för den 12 maj 1947. Vi hänvisar även till Neue Zürcher Zeitung för den 18 mars 1947. I detta sammanhang kan förtjäna omnämnas att svensk press icke sällan våldsamt överdrivit storleken av de ryska stridskrafterna, icke minst med avseende på de delar som står i de ryskockuperade europeiska länderna.

Rysslands armé säges räkna 3—3,8 miljo-

ner man under vapen — den förstnämnda siffran torde komma verkligheten närmast — vilka utanför Ryssland uppges vara grupperade enligt nedanstående:

Tyskland	220.000-350.000 man ell. 15-23 förd.*
Österrike	30.000-50.000 » » 2-3 »
Polen	140.000-160.000 » » 9-11 »
Ungern	10.000-30.000 » » 1-2 »
Rumänien	125.000-225.000 » » 8-15 »
Bulgarien	85.000 » » 5-6 »
Korea o. Mandj.	250.000 » » 16-17 » **

*) En fördd har här efter västerländska mått räknats omfatta c:a 15 000 man.

**) Därav 11 fördd i norra Korea.

Av de inom Ryssland befintliga trupperna är stora styrkor förlagda i Kaukasus och Fjärran Östern, men sifferuppgifterna är så osäkra att de här utesluts.

Ockupationsstyrkorna, särskilt de i Tyskland, uppges bestå av högklassigt utrustade förband, medan trupperna i hemorten förte starkt skiftande grader av tidsenlighet.

I Storbritannien har det oerhörda inträffat att britterna av omständigheternas makt tvingats att uppe sitt traditionella motstånd mot allmän värnplikt i fred. Men de har begränsat tjänstgöringstiden till ett år mot först avsedda 18 månader. Denna värnpliktsarmé gör Storbritannien till Europas näst Ryssland starkaste lantmilitära makt.

Under budgetåret 1947/48 skall armén hållas vid en styrka på 1 210 000 man under vapen. Härtill kommer territorialarmén med drygt 150 000 man och dess reserv på 20 000.

Av den reguljära armén står i Europa 700 000 man, inberäknade ockupationsstyrkorna. Dessa räknar i Europa högst 305 000 man och fördelas i övrigt sålunda (enl New York Times):

Tyskland	175.000-250.000 man ell. 11-17 fördd.
Österrike	15.000-25.000 » » 1-2 »
Ital. o. Triest	20.000-30.000 » » 1-2 »
Japan	15.000-20.000* » » 1-2 »
Grekland	6.000 » » 1/2 »
Ital. Afrika	5.000-10.000 » » 1 »
Palestina	66.000 » » 4 »
Transjordanien	2.200 » » — »
Irak	10.000 » » 1 »
Indien	87.000 » » 6 »

* Därav 10.000 australiensare.

Förenta staterna slopade i våras den år 1941 för kriget införda värnplikten och bygger alltså numera försvaret helt på frivillig rekrytering. Emellertid föreligger ett förslag att införa värnplikt även i fredstid med en till 6 månader begränsad utbildningstid för årligen 750 000—900 000 man.

Den reguljära arméns styrka minskas efter hand och skall nedbringas till 1 070 000 man, inräknat arméflyget. Detta skall enligt en nyligen antagen lag bilda en särskild försvarsgren, men denna organisation är ännu icke helt genomförd.

Ockupationsstyrkorna fördelas enligt New York Times sålunda:

Tyskland	145.000-155.000* man ell. 10-11 fördd.
Österrike	9.000-12.000 » » 1 »
Italien	28.000 » » 2 »
Japan	130.000-150.000 » » 9-10 »
Kina	6.180 » » 1/2 »
Korea	50.000 » » 3 »
Filippinerna	36.000 » » 2 »
Panama	4.000-10.000 » » 1/2 »
Grönland	100-500 » » — »

* Styrkan torde numera ha minskats betydligt, kanske med c:a 50.000 man.

(Forts. på sid. 24.)

HANDELSFLOTTA MED VINGAR

Norska skeppsredare håller på att bli flygredare. Redan nu är städer som Amsterdam, Kairo, Basel, Carachi, Calcutta, Bangkok och Honkong »hållpunkter» i den norska chartertrafiken

»Vår äre og vår makt
har hvite seil oss bragt...»

sjunger den norska nationalskalden Björnsterne Björnson i en hyllningsdikt till sitt folk och de människor som skapat Norges stolthet under det sista århundradet: handelsflottan. Det var de norska skeppsredarna som visade att Norges väg till nationellt välstånd gick över havet. Det var därför också mycket naturligt att en norsk skeppsredare först förstod de möjligheter som låg i en expansion i luften i flygets tidsålder. Frisk norsk företaganda har åter fått en exponent, denna gång i den även i Sverige välkända skeppsredaren — eller om man så vill: flygredaren — Ludvig G. Braathen och hans storverk SAFE (Vilket är uttytt South American and Far East Transport Corporation).

Luften är den nya norska kungsvägen till främmande marknader. Redan nu — så kort



tid efter kriget — har Norge sin civila luftflotta i fredens och den internationella handels tjänst. Den norska flaggan, blekt av nordsjöstormar och passadvindar, halad i sydamerikanska solnedgångar, hissad i nederländska hamnar, hälsad över hela jordklotet av landsmän, har lyfts upp från havet och följer våra flygplan till fjärran flygfält. Norges handelsflotta i dag är inte endast flottan på havet, den är också flottan i luften, en liten med god pionjärflootta som ständigt växer och slår sig fram i konkurrensen med de stora och mäktiga länderna tack vare de män och hjärnor som står bakom.

FLYG 19/47

— Jag nekar inte till att det är med en viss stolthet vi tänker tillbaka på den dagen vår Skymaster startade på sin första chartertur från Gardemoen, anförtror skeppsredare Ludv. G. Braathen till FLYG:s medarbetare. Över 10 års förberedelse låg bakom premiären. Det tog en tid innan planen fick sin slutgiltiga utformning, men jag tror lösningen var lycklig. Kriget betydde ett avbrott i förarbetet, även om vi ändå fortsatte i den utsträckning förhållandena tillät. Sedan har vi forcerat arbetet för att kompensera förseningen. Tack vare de norska myndigheternas välvilliga inställning har det hela gått programenligt, trots de mer eller mindre oväntade svårigheter som alltid inställer sig då det gäller ett företag av större format.

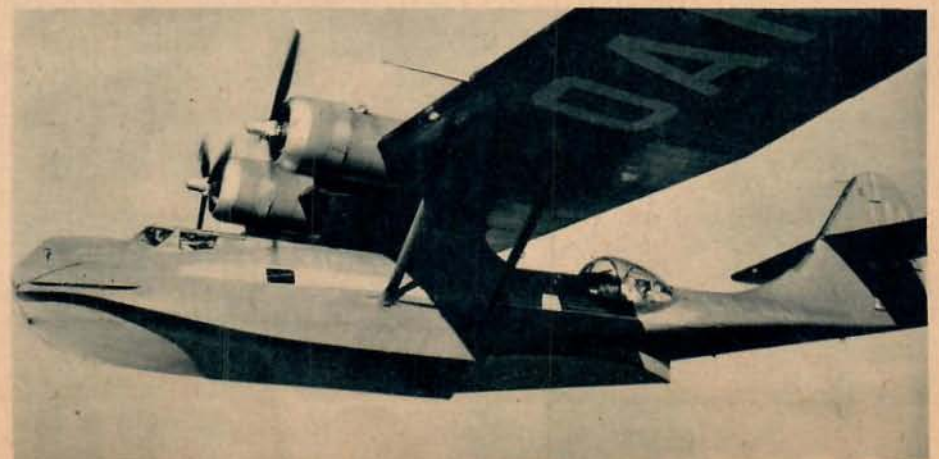
— Kan vi få några siffror?

— Bolaget har ett aktiekapital på 4 miljoner kronor (norska). Vi har inköpt tre Skymasters som fått namnen »Norse Explorer», »Norse Skyfarer» och »Norse Trader». När vi av praktiska skäl inte kunnat hålla oss till helt norska namn så har vi i alla fall sökt komma så nära som möjligt. Personalen består av 100 personer, varav 12 flygare med Halv. Björneby som chefpilot, vidare telegrafister, pusers och flygvärdinnor. Därtill kommer så våra agenter runt om i världen. Flygarna har fått sin specialutbildning i Amerika.

En Skymaster kan ta fyra ton last och 22 passagerare, men om vi tar enbart passagerare får vi plats med 42 personer. Våra flygplan sattes bl. a. in vid evakueringen av den brittiska civilbefolkningen i Palestina.

Det är helt och hållet fråga om chartertrafik så att planen går bara vid behov. Fasta »hållpunkter» är emellertid städer som Amsterdam, Kairo, Basel, Carachi, Calcutta, Bangkok och Hongkong.

Ovan t. v. tittar chefpiloten H. BJÖRNEBY ut ur förarkabinen i Basra. Den gamle infödingen med kalaskulan i förgrunden var emellertid mer intresserad av fotografen. — Nedan: Ett annat norskt flygbolag, Vingtor Luftveier A/S, har i sin luftflotta bl. a. »civiliserade» flygbåtar av typ Consolidated Catalina vilka används för fraktflyg. Våren 1948 väntar bolaget tre nya engelska amfibieplan av typen Short Sealand.

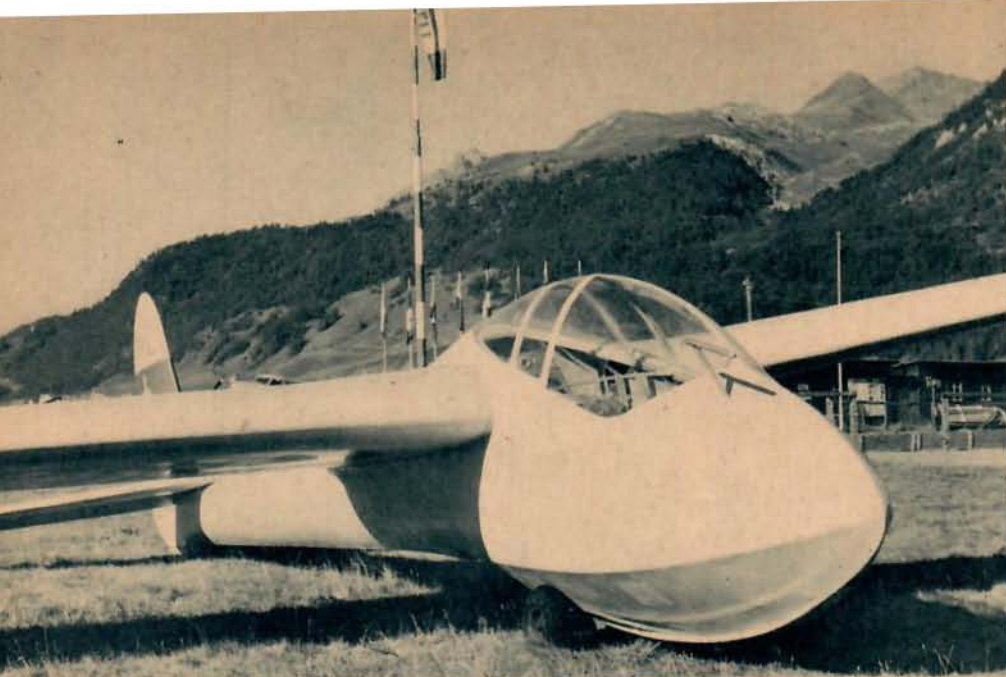


Serviceen på flygfältet i Calcutta sköts delvis av de här infödingarna, som visar upp en prydlig provkarta på benställningar och fotvinklar.

Här ett litet exempel som är rätt belysande för SAFE:s verksamhet. En norsk båt låg i Basra och väntade på en reservdel. Delen skickades från Stockholm med flyg till Gardemoen, flögs vidare kl. 5 på morgonen och var i Basra kl. 12 dagen efter. I vanliga fall skulle det ha tagit tre veckor och när man betänker att kostnaderna vid sådana liggdagar belöper sig till 5—10 000 kr. för en båt förstår man lätt hur mycket som kan sparas genom fraktflyg. Av annan last kan jag nämna att vi flugit 700 kg. silver från en indisk flygplats och så har det förstås blivit åtskilliga frukttransporter.

Framtidsperspektiven? Vi kan redan nu ana utvecklingen och den roll som luften kommer att spela när det gäller norsk expansion. Flygtrafiken kommer att betyda en väsentlig utvidgning av den norska utrikeshandeln.

Bevan.



Moswey VI är säkert ett av de absolut bästa segelflygplanen som någonsin byggts och att det dessutom även är vackert går heller inte att förneka. Prototypen har fällbara starthjul men på serietypen kommer man att montera ett infällbart start- och landningshjul.

VÄRLDENS VACKRASTE SEGELFLYGPLAN

Moswey VI är provflugan och får entusiastiskt mottagande

Det gick ett sus genom den samling segelflygare från åtta nationer som mött upp till den internationella segelflygveckan i Samaden i Schweiz när det första exemplaret av det högvärdiga tvåsitsiga segelflygplanet Moswey VI med schweiziske segelflygaräset Ernst Schaffrot som förare kom sakta svepande över fältet, gjorde några eleganta svängar och satte sig sedan perfekt vid märket. »C'est miraculeux!», utbrast söta Marcelle Choisset, medlem i det franska segelflyglaget och Frankrikes enda kvinnliga guld-C-innehavare, och ungefär densamma var reaktionen hos den övriga kontinentala segelflygeln som med beundrande blickar följt den granna uppvisningen. Planet hade endast några dagar innan gjort sina första provflygningar vilka fullständigt infriade beräkningarna, ja, vissa egenskaper var t. o. m. bättre än de beräknade. Moswey VI har ett glidtal på inte mindre än 1:33

och en sjunkhastighet på 0,58 m/sek med två personer men endast 0,50 m/sek med en person. Lägsta flyghastigheten är 45 km/t och då har planet ännu fullgod skevroderverkan. Huvu på prototypen är specialbyggd för fotografering från luften. Den består av tre delar av vilka den bakre är fast medan mitterdelen kan skjutas under framdelen. Vjd instigning lyfts de båda främre delarna bort i ett stycke. Huvu på serietypen kommer emellertid att vara pressad i ett enda stycke och öppnas bakåt å la Mustang.

Konstruktören, ingenjör G. Müller, förklarar att Moswey VI:ans goda prestanda inte beror på någon ny saliggörande vingprofil utan på ett sorgfälligt aerodynamiskt utförande. Planet är byggt på samma eleganta och gedigna sätt som »lillebrodern» Moswey III. Långt innan prototypen var färdig hade ingenjör Müller en beställning på Moswey VI från Amerika. Detta plan är nu under byggnad och kommer istället för den bakre sitsen att utrustas med en vattentank. Det rör sig tydligen om en sträckflygversion.

I höst kommer nya serier att påbörjas av både Moswey VI och Moswey IV som är en förbättring av III:an. Den har en spännvidd på 15 meter och ett glidtal på över 1:30 samt en rymligare kabin.

Under flygveckan i Samaden demonstrerades även ett annat nytt segelflygplan, betecknat WLM. Planet är tillåtet för avancerad flygning och konstruerat med speciell tanke på det schweiziska flygvapnet som eventuellt kommer att använda det för träning i den högre skolan. WLM lär också ha mycket goda sträckflygegenskaper, vid 120 km/t sjunker planet knappt 1,5 m/sek och glidtalet är 1:25. Bland tekniska finesser märks främst välvklaffarna.

I Moswey VI är sitsarna placerade i tandem. I baksitsen konstruktören, ingenjör G. MÜLLER.

Fältsmästare G. W. KARLSSON: Vi har i flera år blivit lovade en ny stationsbyggnad, pengarna finns men inget arbetstillstånd.



Trafikledningen och Kungsängens gård. Den som väggarna och försonalen får elda själv.

SKO



På g...
en...
ängens
långväp
het un
bästa v
Norr
som fly
anlägg
gropigt





T. v.: I denna lilla barack delar ABA:s kontor och tekniska avdelning utrymmet med tullen och polisen. Nedan en bild av interiören. Den talar för sig själv.



atsförvaltningen är inhysta i mangårdsbyggnaden till Södra is inget rinnande vatten och om vintrarna blåser det rakt igärmmningen finns det endast kakelugnar eller kaminer som pernt!

STEN FLYGKRUX I NORRKÖPING

Reportage: SVEN SALONIUS

av landningsförbud på Bromma landade det ordinarie New York-planer på Kungsäng. Så heter det då och då i tidningsnotiser och nu när det börjar bli höstväder får Kungsängsbana säkert ta emot både ett och annat Amerika-plan och andra mer eller mindre trafikmaskiner. Fältet används som bekant som reservflygfält till Bromma som i synnerhet höstmånaderna är en verklig dimhåla mot att Norrköpingsfältet räknas till ett av våra väderleksförhållandena beträffar.

ng—Kungsängens flygfält som fältet officiellt heter har gamla anor, nästan lika gamla självt. Redan för ett 30-tal år sedan undersökte doktor Enoch Thulin möjligheterna att flygfält öster om stan men han tyckte inte att platsen var särskilt lämplig. »Blåsig och grund av oro i luften» hette det på den tiden. Så småningom tog emellertid stadens (Forts. på sid. 28.)

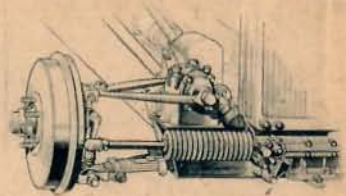


Ovan t. v.: Denna vattenpost ombesörjer vattentillförseln på Kungsängens flygfält. — Nedan t. v.: Fröken SONJA RYD på flygfältsexpeditionen. Uppvärmningsanordningen rummet består av denna lilla kamin. — Någon restaurang finns inte men flygfältsvakter GUSTAF ANDERSSON idkar en liten privat »restaurangrörelse» med sockerdricka, pilsner och annat läskande. En het sommardag går affären som smort och här inhandlar fältförmän MALTE ANDERSSON och trafikexpeditör ARNE HOLM några kalla Pommac. — Nedan t. h.: Utanför den provisoriska stationsbyggnaden är anläggandet av en ny hangarplatta i full gång. Ovan t. h.: Trafikledare BERTIL SUNDBERG.





Det går inte att ta miste på denna lyxiga Bristol-bilens ursprung. BMW-stilen går igenom överallt även om vagnen fått en hel del typiskt engelska drag. — T. h. ses upphängningen av högra framhjulet.



Efter kriget trodde man att BMW-vagnarnas saga skulle vara slut och det var inte utan ett visst intresse man lyssnade till uppgifter om en ny, något modifierad version av det forna vråläket som var under tillverkning, dock inte i Tyskland utan hos Bristol-fabrikerna i England. Bilen har helt nyligen också haft Sverige-premiär och kom (som redan omtalats i FLYG nr 17/47) hit luftvägen i buken på T-flygs Freighter.

Till det yttre skiljer sig den nya BMW-vagnen, som för övrigt inte längre heter BMW utan Bristol 400, en hel del från sina föregångare. Den licensbyggda versionen har bl. a. fått en något »vråkigare» front och på karossen li övrigt märks flera typiskt engelska drag. Men chassiet och motorn är BMW:s, fast man för att för-
(Forts. på sid. 25.)



VRÅLÅK PÅ MARKEN

Åren före kriget dök plötsligt en stjärna upp bland de kända bilmärken på kontinentens stora landsvägslöpp för sportvagnar. Bilen var även ur modern synpunkt sett rasande elegant och på kylaren kunde man på ett blå-vitt-svart firmamärke läsa initialerna BMW (Bayerische Motoren-Werke, München). Fabriken som även är känd som tillverkare av flygmotorer, inte minst genom sin dubbelstjärnmotor BMW 801 vilken bl. a. användes på det tyska jakt-

planet Focke-Wulf 190, har gamla anor som bilmabrik. Den startades redan 1923, mera känd blev den emellertid först 1938 då fabriken släppte ut sin berömda 1,5 liters sportvagn som än i dag anses som en av världens förnämsta vagnar i sin klass. År 1939 deltog den med framgång i Le Mans 24-timmarslopp i Frankrike och påföljande år segrade en BMW i det italienska Mille-Miglia-loppet, som anses som en av världens mest påfrestande biltävlingar.

Under motorhuven ligger en imponerande rad av tre 8.U.-fallförgasare.



FRÅN "FÄSTNINGAR" TILL LILLEPUTMOTORER

Två nya reaktionsmotorer i en intressant storleksklass har i dagarna offentliggjorts av Boeing Aircraft Co i Seattle, Washington, världsberömd tillverkare av Flying Fortress, Stratocruiser m. m. Aggregaten är en del i ett omfattande försöksprogram som Boeingfabrikens motorlaboratorium startat och de är också de första aggregaten i sin klass. Boeing modell 500 heter det första aggregatet, vilket utvecklar en statisk dragkraft på ca 48 kg, och detta med en vikt på endast 38,5 kg. Motorn är avsedd att installeras i flygplan, styrda projektiler samt i målflygplan för luftvärnet. Fabriken andra konstruktion är betecknad modell 502 och är en propellerdrivande gasturbin, vars axeffect är 200 hk och vikt 64 kg. Som en jämförelse kan nämnas att en 90 hästkrafters bilmotor normalt väger omkring 220 kg.

Båda dessa Boeing-motorer är resultat av det program som fabriken igångsatte 1943, då gasturbinens överlägsna egenskaper framför kolmotorer började bli mera allmänt kända. De praktiska studier och utkast man gjorde då visade

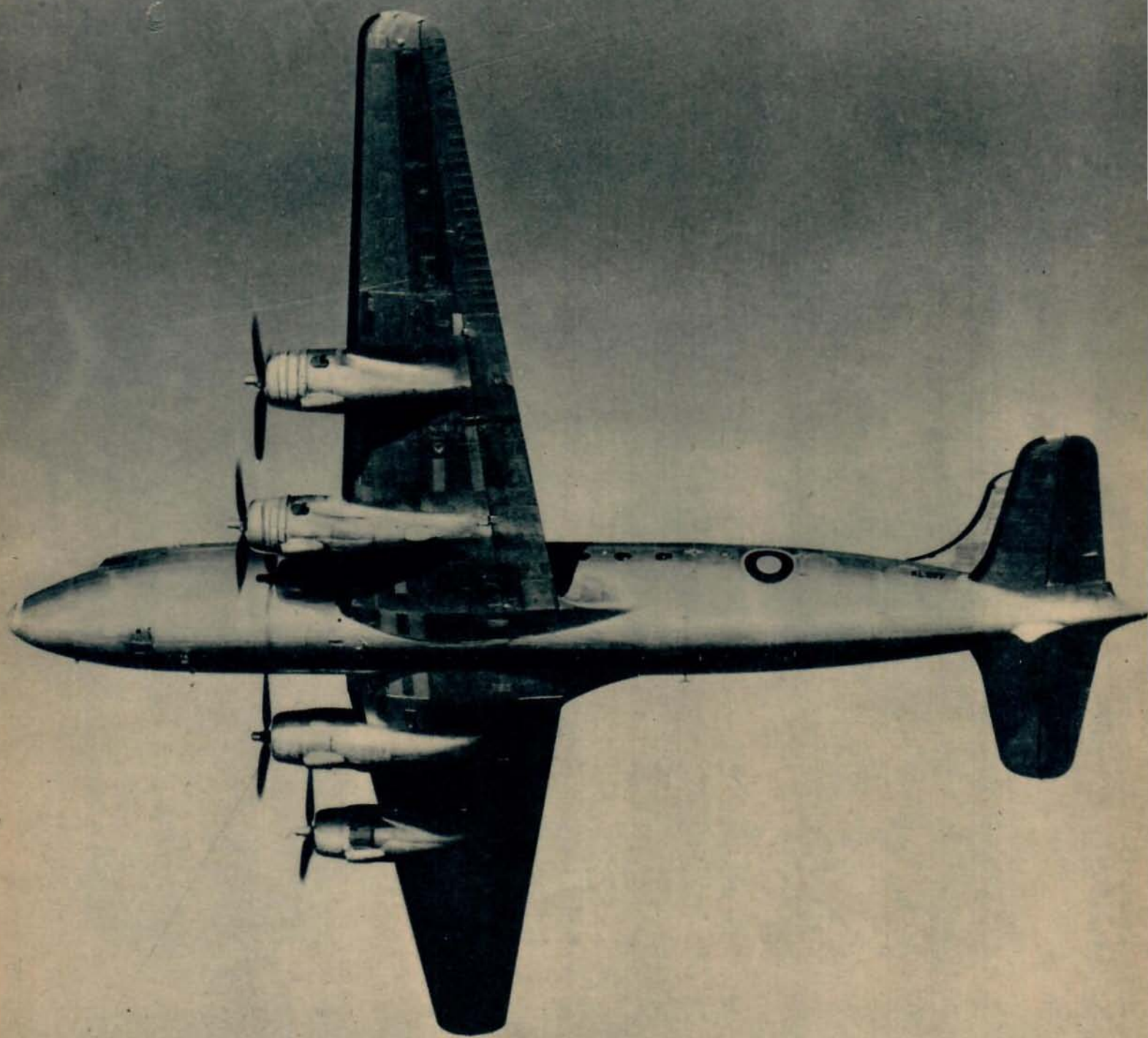


Världens minsta reaktionsaggregat påstår Boeing Aircraft Co att dess modell 500 är. Vikten är endast 38,5 kg och den statiska dragkraften 48 kg. Den stadige gossen lyfter motorn i en av dess två brännkamar.

sig så lovande att bolaget 1945 bestämde sig för att bygga två olika typer av ett litet reaktionsaggregat för att slutgiltigt kunna ingående bedöma motorn efter egna erfarenheter. Ytterligare motorer av dessa typer kommer dock att tillverkas för militära ändamål.

Reaktionsmotorn modell 500 har en diameter på 0,56 m och en längd av 0,74 m. Aggregaten har endast två brännkamar. När förbränningsgasen från dessa träffar turbinen, vars diameter är 0,19 m, har gasen en temperatur på inte mindre än 815° C. Turbinen och kompressorn är förbundna med varandra genom en gemensam axel.

Modell 502, den propellerdrivande gasturbinen, är i huvudsak densamma som modell 500, med undantag för extraturbinen som driver propellern. Förutom 200 axel-hk levererar motorn 22,7 kg dragkraft. Längden på aggregatet är 1,07 m och diametern 0,56 m. Den är lämpad för installation i flygplan och båtar men påstås också ha lovande möjligheter som stationär kraftkälla inom industrin.



BERÖMDA FLYGPLAN:

Douglas C-54 Skymaster (DC-4)



Ganska konventionell till utseendet, men i stället desto mer avancerad vad det konstruktiva beträffar är Hodek-fabrikens första flygplanskonstruktion — den tvåmotoriga och hypersnabba Hodek HK 101. Proven med prototypen pågår.

Flygavdelningen på S:t Eriksmässan formade sig till en demonstration av den tjeckoslovakiska flygindustrins produkter. Tjeckerna hade också arrangerat det hela på ett mycket trevligt sätt. På mässan utställdes en rad motorer med effekter från 22 till 160 hästkrafter och dessutom visades modeller och fotografier av de senaste flygplantyperna, däribland en intressant tvåro-



Praga E 114 Baby — beprövad tvåsitsare med originellt instigningsarrangemang — i versionen med 65 hk Walter Mikron III.

torig helikopter från Praga-verken, vars ro-torsystem påminner om den amerikanska Kellett. Dessutom hade man på Bromma stationerat en liten tvåsitsig Praga E. 114 Baby och en tresitsig Mraz Sokol M1 C.

På mässan var Tjeckoslovariens största fabriker, de numera under för oss verkligt krångliga namn socialiserade Praga-, Aero-, Zlin-, Mraz- och Hodek-fabrikerna representerade på olika sätt.

TJECKERNA I RAMPLJUSET MEN SVERIGE SVEK vid årets S:t Eriks-mässa

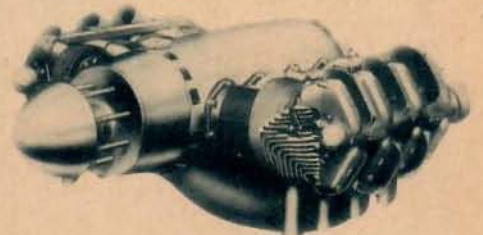
Praga utställde modeller av helikoptern Praga E. 1, och sportplanet E. 117. Dessutom presenterade samma firma sitt tvåmotoriga 4-5-sitsiga reseflygplan Praga E. 211 i fotografier, vid sidan av bolagets båda eleganta »boxer»-motorer, den tvåcylindriga Praga D på 75 hk (installerad bl. a. i Praga E. 114, och E. 117 samt i den del tjeckiska Cuhar) och Praga E på 150 hk (försöksvis inmonterad i Zlin 281 (Bü 181) och den engelska Miles Messenger).

Aero-fabriken visade sin nyligen provflugna tvåmotoriga fyrsitsare, helmetallplanet Aero 45, i en mycket välgjord modell.

Zlin utställde fotografier av sina båda nykonstruerade sportplan, tvåsitsaren Zlin 22 och den 3-4-sitsiga vidare-utvecklingen Zlin 122, skolplanet Zlin 281 (se ovan) samt glid- och respektive segelflygplanen Zlin 23 »Honzas» och Zlin 24 »Krajánek», den senare med starkt släktycke av den icke alldeles okända Grunau Baby.

Mraz-verken med fabriker i Chocen och Nitra visade förutom sin tresitsare Sokol M1 C, som demonstrerades på Bromma, även en modell av samma flygplan.

Hodek-verken i Prag, som vid sidan av huvudproduktionen — instrument — även börjat tillverka flygplan visade ett foto av sin ytterst snabba och eleganta tvåmotoriga tvåsitsare — Hodek HK 101. Firman som f. ö. är den hittills enda icke socialiserade flygplanfabriken i Tjeckoslovakien har i



T. v.: Ganska ovanlig till sitt yttre är Praga-fabrikens 4-5-sitsiga taxiflygplan E 211. Två skjutande propellrar, vardera driven av en 165 hk Walter Minor 4-III-motor, är kraftkälla i denna underliga skapelse.

Ovan: Motorinkläddnad ser knappast ut att vara nödvändig ifall man använder den synnerligen elegant inkapslade »Boxer»-motorn Praga E på 150 hk. Försöksvis har motorn installerats i Zlin 281, tjeckisk upplaga av Bücker Bestmann, samt i det engelska reseflygplanet Miles Messenger.

T. h.: Zlin 24 »Krajánek» heter det här övningssegelplanet som för närvarande tillverkas i stora serier. »Krajánek» ser inte ut att vara någonting annat än en tjeckisk version av Grunau Baby.



EN DUBBEL ERCOUCPE

skulle man kunna kalla den nya fyrsitsiga version av Ercooupe som nu är under utprovning.

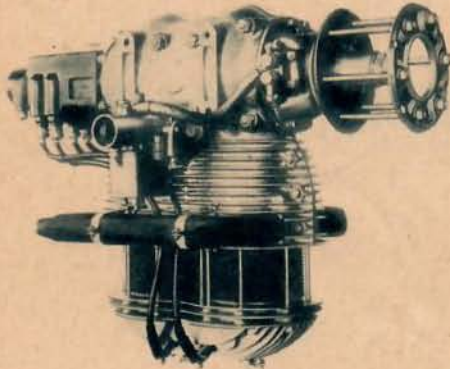


Aero 45 är en spiltterny tvåmotorig fyrsitsare, byggd i helmetall och avsedd för turist-, taxifyg m. m.

dagarna färdigställt prototypen till HK 101 och provflygningarna bör väl redan ha påbörjats.

Av tjeckoslovakisk flygmateriel visades på S:t Eriksmässan vidare en rad motorer av det välkända Walter-fabrikatet. Den minsta motorn var en 22 hk tvåcylindrig hjälpmotor för segelflygplan, betecknad Walter A, därnäst kom Walter Minor 4-III, en fyrcylindrig radmotor på 105 hk, samt sist och slutligen Walter Minor 6-III på 160 hk.

Den svenska flygindustrin uteblev helt från S:t Eriksmässan i likhet med vad som skedde i Paris hösten 1946 och i Bryssel nu i vår. Dessa utmärkta tillfällen att göra reklam för våra egna ypperliga flygplan försatts emellertid som känt. Det är ju visserligen förnöjsamt att själv veta sig ha skapat förnämliga flygplanskonstruktioner, men för att kunna sälja sina produkter, och det är väl närmast det som avses, bör man nog kosta på sig den ansträngningen att göra sig synlig när tillfälle bjuds. Som det nu är har allmänheten en bestämd känsla av att utländska fabriker med mindre goda flygplan än våra svenska, men med större



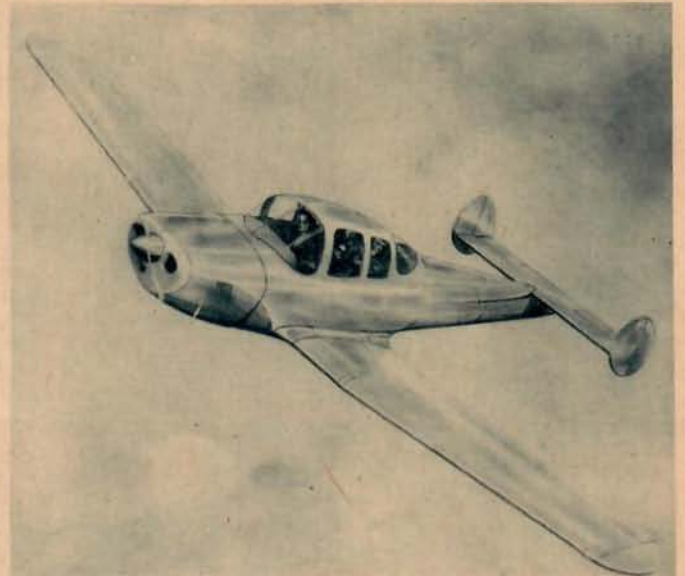
Walter A heter en ny hjälpmotor för segelflygplan på 22 hk. Motorn existerar tyvärr ännu så länge endast i prototyp, men serie-tillverkning lär vara under uppläggning.

intresse för de internationella utställningarna, har lättare att sälja sina produkter på export. Även om kanske valutasvårigheterna lägger en del hinder i vägen för export av svenska flygplan till det övriga Europa, bör man nog hålla i minnet att det snart kan komma tider då det kan vara förmånligt att ha underrättat »stora världen» om att det existerar en högklassig svensk flygindustri.

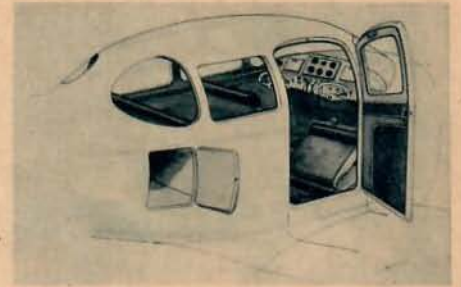


»Världens mest lättflugna sportplan» — »det helt idiotsäkra tvåkontrollplanet Ercooupe» — har undergått en förstöringsprocess och är under provflygning i en fyrsitsig version, vars mest framträdande kännetecken är det helt infällbara nos-hjulsländstället. Motorstyrkan har höjts avsevärt och levereras av en 165 hästkrafters Franklin-motor. Det förenklade styrsystemet har givetvis bibehållits. De fyra sittplatserna är arrangerade två och två sida vid sida med främre ryggstöden fällbara framåt. Instigningen i planet sker genom en väl tilltagen dörr på kroppens vänstra sida. Strax bakom kabinen har man placerat ett bagagerum som är åtkomligt utifrån genom en lucka. Dubbelkommando ingår naturligtvis i utrustningen, men för övrigt påminner den nya Ercooupe-interiören mera om en modern bil. Byggnadssättet är alltigenom metall, i motsats till tvåsitsaren som hade bakre delen av vingen dukklädd. Planet som fått namnet Ercoach får en toppfart på 265 km/t, en marschfart på 238 km/t och en stighastighet på 4 m/sek. Priset blir ca 30 000 kr. I likhet med sin berömda föregångare är fyrsitsaren fullständigt spin-säker.

Våren 1948 beräknar Erco-fabriken kunna introducera sin nyskapelse.



Bortsett från det infällbara landstället är den fyrsitsiga Ercooupe ganska lik sin välkända föregångare.



Trevlig är den onekligen invändigt om man får lita på tecknaren. Någon brist på utrymme tycks det inte vara och embarckeringen genom den väl tilltagna dörren ser också ut att vara ett tämligen bekvämt kapitel. Man får hoppas att bagagerummet är tillräckligt högt för att klara en resväska av ordinar storlek.

SAFIR SOM AMBULANS

SAAB:s smäckra Safir har premiärflugit som ambulansplan. Den celebra transporten skedde från Halmstad till Linköping och patienten var den kände motorcyklisten Rolf Nilsson, som är nordisk mästare i sidvagns-



klass. På bilden ser vi Rolf Nilsson belädd tillbakalutad mot kuddarna i Safirens kabin, där man får plats med ambulansbären

genom att avlägsna två av de tre sitsarna. Mannen som stoppar om sjuklingen är SAAB:s provflygare Olle Hagermark som skötte spaken då Safiren för första gången på allvar fick visa sina egenskaper som ambulansplan.

Rolf Nilsson, som är besiktningsman på SAAB i Linköping, deltog i de stora backtävlingarna för motorcyklar i Fågelbäck, men hade otur att kvadda sin maskin redan vid träningen. Samtidigt bröt han högra benet och måste skickas till Halmstads lasarett. Han hade dubbel otur, skulle man kunna säga, ty på vänstra benet har han protes och en skada på den hade ju varit lättare avhjälpt.

Nilsson ville emellertid hellre ligga på lasarettet hemma i Linköping och det naturliga transportmedlet för en SAAB-tjänsteman är givetvis flyg. SAAB skickade ner en Safir som landade på Halmstads civila flygfält. Rolf Nilsson fördes till flygplatsen med »vanlig» ambulans och snart var han med Safirens hjälp hemma i Linköping.



Oh boy vilken kärra!

"Billy Boy" heter den, har en spännvidd på 115 cm och är konstruerad av Sven Salenius. Modellen utmärker sig genom en synnerligen enkel konstruktion och utomordentliga flyg- och startegenskaper. Vi tillhandahåller kompletta byggsatser till ett pris av 4:50 samt lösa ritningar till ett pris av 1:50. Vid inköp av övrigt modellflygmateriel hänvisar vi till vår nyutkomna katalog, som innehåller massor av fina modellflygtips. I den finner Ni allt material för Er hobby — och till billigaste priser. Katalogen sändes mot 30 öre i frimärken.

**NORRLANDS
MODELLFLYGINDUSTRI**
Vasagatan 4 UMEÅ Tel. 270

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

Namn:

Bostad:

Postadress: Flyg 19-47
(Skriv tydligt med blyerts.)

NYA SCANDIAN AV TOPPKLASS

Jämsides med produktionen av hypersnabba jakt- och bombplan för det svenska flygvapnet bygger SAAB som bekant flygplan för fredliga ändamål. Den nuvarande fredstillverkningen omfattar det tresitsiga lätta flygplanet *Saab-91 Safir*, hittills byggt i omkring 60 exemplar, samt det tvåmotoriga trafikflygplanet *Saab-90A Scandia* för 24—32 passagerare. Det sistnämnda är numera under serietillverkning i omkring 70 exemplar och de första serieplanen väntas bli klara någon gång i början av 1948. Där- efter hoppas man kunna bygga 6—10 i månaden. Man har också kommit så långt att man börjat arbeta med en ny och förbättrad upplaga av Scandia och denna nya version beräknar man kunna provflyga våren 1949, d. v. s. ungefär samtidigt som den första serien av Scandia typ 90A väntas vara avslutad. *Saab-90B*, som den reviderade upplagan av Scandia kallas, skiljer sig från föregångaren huvudsakligen genom att den är utrustad med övertryckskabin och starkare motorer — 1650 hk mot tidigare 1470 hk per motor. Övertryckskabinen framställes i USA av kalifornienfirman Airesearch Co. och är konstruerad så att den under flygning på 4600 m höjd bibehåller samma lufttryck i passagerar- och förarkabin som på 2150 m. Tack vare denna anordning kan flygningen företas på en för motorerna fördelaktigare höjd, utan några som helst obehag för passagerarna. Det förstnämnda har till omedelbar verkan att marschfarten avsevärt höjes, enligt beräkningarna med minst 40 km/t. Det är dock inte endast marschfarten som förbät-

ras på *Saab-90B*. Startsträckan har exempelvis reducerats med icke föraktliga 75 meter.

SAAB har nyligen offentliggjort de beräknade data- och prestandauppgifterna för *Saab-90B* och de återges här nedan med siffrorna för typ 90A inom parentes: spännvidd 28 m, längd 21,6 m (21,1 m), höjd 7,4 m, vingyta 85,7 m², tomvikt 9360 kg (8575 kg), max. startvikt 14500 kg (14000 kg), tillsatsvikt 4705 kg (5025 kg), vingbelastning 169 kg/m² (163 kg/m²), ekonomisk marschfart 400 km/t på 4600 m höjd och med 840 hk effektuttag per motor (360 km/t på 3000 m höjd och med 720 hk effektuttag per motor), startsträcka till 15 m höjd 625 m (700 m), nödvändig rullbanelängd enligt CAR 1200 m (1250 m) samt landningssträcka 590 m. *Motorer*: två fjortencylindriga luftkylda stjärnmotorer av typ Pratt & Whitney R-2180 med vardera 1650 hk starteffekt (två P & W R-2000 med vardera 1470 hk starteffekt).

Sexton B 17 till Etiopien

Svenska regeringen har nyligen godkänt försäljningen av sexton B 17 till etiopiska flygvapnet. Flygplanen som undergår storöversyn på Centrala Flygverkstäderna i Västerås kommer att levereras under september månad. Leveransflygningen skall företas av svenska piloter. En etiopisk flygkadett skall medfölja i varje plan.

Vänd Eder med förtroende till ett av landets äldsta flygtrafikföretag

Vi utföra:

TAXIFLYG
RUNDFLYG
FLYGTRANSPORTER
REKLAMFLYGNING
FLYGFOTOGRAFERING
FLYGSKOLNING

m. m.

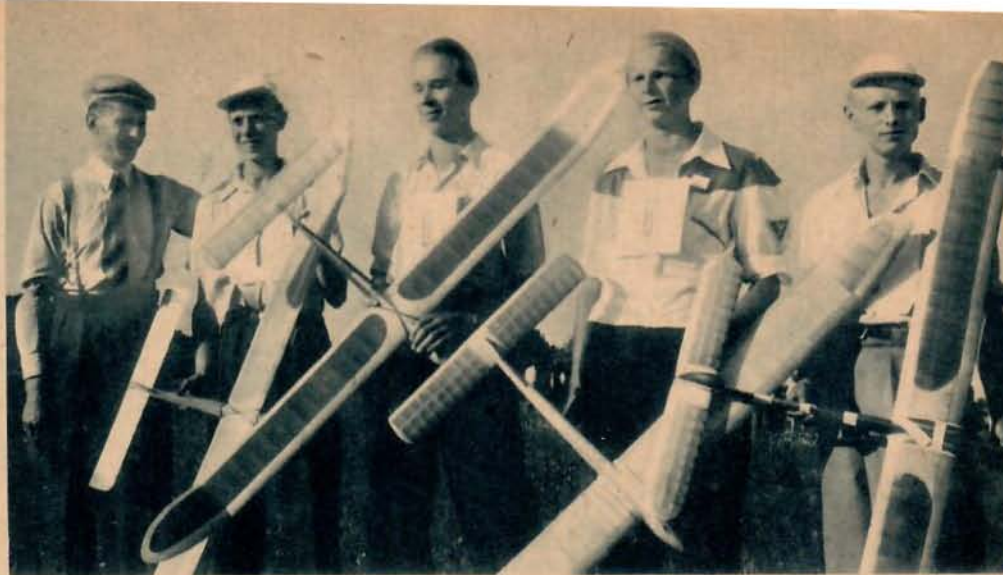
till lägsta priser

AB NORDISK AEROTJÄNST

NORRKÖPING TEL. 300 60



Normännen hade gjort stora framsteg sedan förra året. Deras modeller var vackert byggda och konstruerade efter moderna teorier men tävlingsrutinen saknades. Nedan ses det norska laget med R. LÖNVANG, R. BLAKER, O. GULDBRANDSEN och lagledaren T. MÖLBACH.



Ovan: Det segrande finska laget. Fr. v. lagledaren L. KALERVO, L. SANTALA, E. TOROPAINEN, R. WALLENIUS och R. KAUHANEN. Finnarna hade omsorgsfullt förberett sig för landskampen. Lagledaren Lasse Kalervo hade efter tio dagars träningsläger i Jämijärvi valt ut dessa fyra gossar bland tio och därefter tränat med dem på Helsingfors flygfält före avresan till Danmark. Inte att undra på om samarbetet fungerade perfekt. Även de finska modellerna var av prima kvalitet — välkonstruerade, utformade med fantasi och teknisk kunnighet. Gemensamt för dem alla var de långa smala vingarna med sidoförhållanden på omkring 1:12—1:15 samt de minimala flygkropparna.

FINLAND VANN FYRLANDSKAMPEN

- 29-årig finsk lantbrukare blev nordisk mästare i modellflyg.
- Spännande final mellan Sverige och Finland i sista omgången.

Så blev det äntligen Finland som avbröt den långa svenska segerraden i de nordiska modellflyglandskamperna med att vid Odense-tävlingarna den 30 augusti ta hem rubb och stubb. Sverige ledde i stor stil efter första omgången och låg som knapp etta även efter andra perioden men finnarna arbetade upp sig sakta men säkert och vann i sista perioden tack vare sin taktik och sitt utomordentliga samarbete. Individuell segrare blev den 29-årige finske lantbrukaren *Erkki Toropainen* och bäst bland svenskarna var fjolärsmästaren *Gunnar Persson* som blev tvåa. Trots att danskarna tävlade på hemmaplan lyckades de inget vidare den här gången och hamnade på tredje plats. Normännen hade gjort stora framsteg sedan förra året men de sprack på starttekniken. Ett utförligare referat från Nordiska Landskampen återfinnes i KSAK-nytt i detta nr av FLYG.

T. v.: Tävlingsförberedelser i det svenska lägret. RUNE JOHANSSON får hjälp av förste instruktören, ingenjör G. H. DÉRANTZ, med monteringen av sin segelmodell. — I mitten: Så här såg det ut i det finska lägret före tävlingens början. Man håller just på med att klistra tävlingsnumren på modellerna. — T. h.: Det svenska laget började fint och ledde nästan hela tävlingen men måste se sig besegrad i sista omgången. F. v. ses R. JOHANSSON, K. KALÉN, lagledaren ingenjör G. H. DÉRANTZ, K.-E. CARLSSON och G. PERSSON. — Ovan: Nordiske Mästaren ERKKI TOROPAINEN, Finland.



Lapparna går till väders

Sveriges nordligaste flygplan torde vara ett av landets mest aktiva. Det är direktör *Knut A. Frisk* i Luspebryggan, chef för fiskerifirman *Knut A. Frisk & Söner* som är ägare till planet, en *Seabee*. Planet används huvudsakligen för att frakta röding mellan *Vastinjure* och *Luspebryggan* i *Lappland*, en sträcka på 20 mil. Firman har avtal med en del lappar som per flyg transporteras upp till sjöarna kring *Vastinjure* där vattnen är fiskrika. En del av fisken säljs även i *Stockholm* och transporteras med tåg från *Gällivare*.

Ordinarie flygförare i sommar har varit *Ake Lidholm* som på två månader hunnit avverka över 200 flygtimmar. Det har emellertid blivit så mycket flygning för *Lidholm* att firman måst låna chefen för *T-Flygs Östersundsavdelning*, trafikflygare *O. Cedeholm*, som offrade sin semester för fiskflyget. *AB Norrlandsflyg* har också hjälpt till med åtskilliga transporter.

Frisk & Söner har även fått sändningstillstånd för radio. Från den 25 juni är stationer i bruk i *Vastinjure* som ligger alldeles vid norska gränsen intill *Stora Lulevatten* (signalen är här *SGE-2*) och i *Luspebryggan* vid *Porjus* (signal *SGD-2*). Frekvensen är 3,298,5 kc. Det är radiospecialisten *Bengt Gawne* från *Stockholm* som ordnat förbindelserna sedan firman i två år förgäves sökt få något positivt resultat. Direktör *Frisk* ansåg då det bästa vara att anlita en sändareamatör. Med radiostationer »*FR II*» på endast 12 watt som inköpts från *Flyg vapnet* har *Gawne* nu med s. k. riktade antenner åstadkommit en utmärkt förbindelse mellan dessa stationer till *F 21* i *Luleå*, över vilka väderleksrapporter sändes fyra gånger om dagen till *Meteorologisk-Hydrografiska Institutet* i *Stockholm*.

Det är givetvis av stort värde för flygföraren att veta hur det ser ut i *Vastinjure* då han startar i *Luspebryggan*; det är rena vildmarken hela vägen och det finns inte ens någon telefon. Flygplanet radio fungerar dock inte riktigt tillfredsställande, effekten är för liten. Trots en mindre ändring i antennkretsen lyckades inte *Gawne* få tillfredsställande resultat. *Ostermans* meddelar också att detta är förklarligt och den inbyggda *Skyphone* i *Seabee* torde bli utbytt.

Flyget har f. ö. erövrat övre *Norrland* mycket snabbt. Det är inget ovanligt numera att lapparna tar flyg vid sina »sommarflyttningar» då det betyder en oerhörd tidsvinst. Som ett exempel kan nämnas att med båt från *Luspebryggan* till *Vastinjure* eller *Vaisa* måste man beräkna minst en vecka. Resan innebär nämligen tre överskeppningar över forsar. Med flyg går det på 1 timma och 15 minuter.



Mr L. C. BOOS (t. v.), exportchef i den amerikanska gummifirman *United Rubber Co.* och Mr H. E. HUMPHREYS, vice president i bolaget.

Nytt i gummiringar

— Det är snart normala förhållanden på Amerikas gummimarknad, förklarar vice presidenten i världens största gummiindustri *United Rubber Co.* Mr *H. E. Humphreys* i:r som nyligen besökt *Stockholm* och som FLYG fått ett samtal med. Vi har fortfarande vissa svårigheter att kämpa med: produktionskostnaderna ökar vilket delvis måste gå ut över försäljningspriset, det är brist på arbetskraft och brist på material. Men tillgången på bilringar motsvarar ändå i det närmaste efterfrågan. För mindre ringar måste vi visserligen fortfarande använda något syntetiskt gummi — det finns bestämmelser på det — men någon ransoneringsring på bilringar existerar inte.

En del nyheter håller också på att lanceras av *United Rubber* som förresten har många dotterbolag i *Europa*. Framst kommer ett par kraftigare ringtyper, bl. a. de s. k. *Super-ringarna* och *Royal Master-ringarna*. I samband med *DC-6*-besöket häromsistens presenterades också de lätta flygplansringarna som är gjorda av nylontråd.

Mr. *Humphreys* i:r åtföljdes av firmans exportchef, Mr. *L. C. Boos* som framhåller att valutan är det stora problemet just nu. Om inte handelsbalansen ändras så att *USA* får tillfälle att exportera sina produkter tvingas man till en inskränkning av produktionen vilket måste leda till arbetslöshet.

Man förstår *United Rubbers* produktionskapacitet då man hör att bolaget kan tillverka hela Sveriges årsbehov av bilringar — 800 000 — på tolv dagar!

NÄSTA VÄRLDSKRIG

Forts. fr. sid. 14.

Oberäknat de brittiska imperie- och territorialtrupperna har angloamerikanerna nu sammanlagt inemot 2 miljoner soldater under vapen (de till armén i *USA* inräknade arméflygarna undantagna) mot *Rysslands* något över 3 miljoner. Om de brittiska imperie- och territorialtrupperna medräknas nås ungefärligen jämnvikt till lands, oavsett *Rysslands* stora överlägsenhet på de presuntiva krigsskådeplatserna.

Till sjöss är angloamerikanerna så överlägsna att det är onödigt att framlägga andra siffror än på tonnaget: de båda angloamerikanska flottorna räknar sammanlagt 5 351 600 tons mot den ryska flottans 445 000. Men det kan vara värt att tillägga,

att enbart *USA* har 104 hangarfartyg, med vilka de hastigt kan föra flera tusen flygplan till vilken krigsskådeplats som helst.

Vad flyget beträffar är det omöjligt att få jämförbara uppgifter rörande antalet flygplan i första linjen. Vi måste nöja oss med att framlägga flyg vapnets personalstyrkor — de kan ge åtminstone en hållpunkt för en bedömning. Och man får förutsätta att den ryska personalsyrkan vid flyget icke är lika oformligt stor som vid flottan — amerikanerna säger spydigt att den ryska flottan är rik på personal men fattig på tonnage.

Rysslands flyg säges räkna 600 000—700 000 man, *USA*:s 600 000 och *Britanniens* 370 000 (föregående budgetår 760 000). Man måste även ta med i beräkningen att de angloamerikanska flygindustriernas både kvalitativa och kvantitativa kapacitet är mycket överlägsen *Rysslands*.

En sammanfattning av det framlagda materialet ger vid handen,

att ungefärlig jämnvikt råder beträffande antalet lantstridskrafter, men att ryssarna har starkare reserver och har större styrkor än angloamerikanerna på de presuntiva krigsskådeplatserna, kort sagt att deras krigsberedskap är större;

att västmakterna till sjöss är *Ryssland* mångfaldigt överlägsna; samt

att angloamerikanerna är både kvantitativt och kvalitativt överlägsna ryssarna i luften, men att ryssarnas krigsberedskap även härvidlag är betydligt överlägsen.

Föregående artiklar i denna serie var införda i nr 17 och nr 18. Forts. i nästa nr där ett krigs strategiska förutsättningar granskas.

Kom med i

FLYG:s

UNGDOMSKLUBB

FLYG:s Ungdomsklubb är en samling flygintresserade pojkar som gör goda extraförtjänster genom att sälja tidningen FLYG. Just nu när höstterminen börjat i skolorna 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.



LUFTEN BEHÖVER...
Forts. fr. sid. 11.

Man försöker hanka sig fram med donationer och andra tillfälliga inkomster och varje öre man kan få loss läggs ner på att pressa fram nya diplom. I klubbarna har under de senaste åren utbildats väldiga massor av ungdomar till A-, B- och C-stadlet men när det sedan inte funnits möjligheter till fortsatt utbildning har de flesta lagt av. Man har med andra ord kastat bort både pengar och arbete, slagit sönder fruktansvärt mycket flygmateriel för att utbilda folk som vare sig klubben eller segelflyget i sin helhet någonsin kommer att ha någon nytta av - tvärtom. Situationen har blivit ohållbar och får utvecklingen gå i samma riktning kommer det hela att sluta med stora skrällen. Verksamheten har börjat gå på alltför lösa boliner och det är inte ett ögonblick för tidigt att samla sig och slugna ner sig ett tag, utbilda nya instruktörer, skaffa nytt materiel och börja tänka lite mer på kvaliteten än kvantitet inom klubbarna. Vi bör komma dithän att det svenska segelflyget görs till den sport den är avsedd att vara, vi måste se till att våra segelflygare får flyga även efter det de avlagt sina diplom- och certifikatprov. Hur detta skall ordnas i praktiken kanske man kan lösa på flera sätt, men inom KSAK har man med ledning av de goda resultat som nåtts utomlands börjat fundera på möjligheten av att koncentrera nybörjarutbildningen till ett antal centrala flygskolor. En sådan centraliserad utbildning skulle ha många fördelar framför den utbildning som för närvarande drivs av klubbarna. Genom att man till dessa skolor alltid hade möjligheter att få erfarna instruktörer skulle utbildningen göras betydligt billigare än hittills. De pengar som klubbarna nu får lägga ner på att reparera flygplan kunde i stället användas till att skaffa bättre motor- och startmateriel samt för experiment av olika slag.

Receptet för klubbarnas fortsatta verksamhet skulle därför vara: flyg mera och utbilda mindre. Använd de segelflygplan ni har till att flyga med och gör segelflyget till en verklig sport utan något dödande diplomjakt och ordna nybörjarutbildningen i centrala skolor!

Under den fria diskussionen var det sedan meningen att få fram klubbrepresentanternas åsikter och synpunkter på centraliserad ut-

bildning men detta visade sig bli svårare än väntat. Det var svårt att få i gång en debatt och det lilla som sades hade för det mesta ingenting med den aktuella frågan att göra. Det hade kanske varit bättre om man redan i inbjudan lite närmare preciserat vad man tänkt prata om, då hade deltagarna haft mera tid på sig att tänka över problemen.

På söndagen blev det demonstration av skolans anläggningar och deltagarna fick bl. a. flyga tvåsitsaren SGU 2-22 och pröva sin flygskicklighet i Link-trainern.

Veckan efter Allebergs-träffen sammankallade chefsinstruktören segelflygkommittén som på grundval av vad som framkommit vid gruppchefsmötet tillsatte ett utskott som skall börja reda ut möjligheterna att ordna centraliserad utbildning och DK-skolning.

VRALÄK PÅ MARKEN
Forts. fr. sid. 18.

enkla tillverkningen ritat om vagnen med tillämpning av det engelska måttsystemet. Därvid har bl. a. cylindervolymer ökat så mycket att vagnen numera räknas som 2-litersvagn. Den sexcylindriga toppventilmotorn har två inbyggda kedjedrivna kamaxlar med stötstänger och vipparmar och ger en effekt av 85 hk. Den saknar kompressor men har i stället tre fallförgasare av typ 8. U. Toppvarvet är inte mindre än 5.000 v/min. men detta kan givetvis endast hållas under mycket kort tid. Med 4.500 v/min. är marschfarten omkring 140-150 km/t. Växellådan har fyra hastigheter framåt och en back. Bland övriga finesser märks särskilt den omställbara rändningen som kan justeras med ett reglage i instrumentpanelen.

Fjädringen är enkel och effektiv och ger vagnen en stadig och samtidigt behaglig gång även på mycket gropiga vägar. Framtill består den av en tvärliggande bladfjäder och stötdämpare av Bristols tillverkning. Fjädringen av bakaxeln är ordnad med ett par långa torsionsstavar med svängarmar och stötdämpare. Chassiet består av två långsgående kraftiga lädbalkar med ett par tvärstag och en kraftig golvlänkande konstruktion i bakre änden. Karossen är pressad i stål och inredningen går i känd engelsk stil med skinnklädsel och en diskret instrumentpanel med radio som standardutrustning

och en omfattande instrumentuppsättning. I bakre delen av vagnen finns ett väl tilltaget bagageutrymme där det även finns plats för reservhjul.



Flyg-
försäkringen
ordnas i
FÖRSÄKRINGS A.B.
FYLGIA
STOCKHOLM 7.

ÅH-katalogen n:r 134

sändes nu ut — en ny länk i ett snart 50-årigt
förtroendefullt gott samarbete med våra kunder



Förutvarande kunder
erhålla katalogen
utan rekvisition.

Kvalitativt förbättrad... med flera färg-
sidor... erbjuder Er höstens och vinterns
ÅH-katalog en mångsidig sortering varor
för hem och familj, nyttobruk och fritid...
goda varor till konkurrenskraftiga
priser. Ni köper moderna, gedigna varor
hos ÅH... med full bytes- eller returrätt.
Välkommen som ÅH-kund!

Den största och ledande
postorderaffären

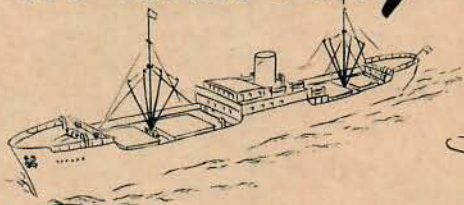


ÅHLÉN & HOLM A-B., STOCKHOLM 20

Ett företag i fri tävlan inom handeln — med ansvar inför kunden

TRANSPORT- FÖRSÄKRINGAR

— av alla slag —



ATLANTICA

GÖTEBORG · STOCKHOLM

BILREPARATÖRSKURSER

2—4 månaders utbildningskurser till bilreparatörer börja den 29 sept., 27 okt.
och 24 nov. 1947.

SVETSNINGSKURSER

8 veckors kombinerade gas- och elektriska svetsningskurser med praktik
samt 3 och 6 veckors gas- eller elektriska svetsningskurser med praktik
börja den 29 sept., 27 okt. och 24 nov. 1947.

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

SKÖVDE PRAKTISKA SKOLA

DÖBELNSGATAN 9

SKÖVDE

TEL. 12 49

HALMSJÖN ROPAR...

Forts. fr. sid.

— Stratoerisern väger cirka 80 ton och det är vad banorna skall tåla, berättar ingenjör Erik Sare i Statens väglinstitut. 80 ton motsvarar ett snälltågslök av den gigantiska typen »Flying Scotsman» och mer behöver banorna inte bära. Man räknar nämligen med att trafikplanen nu nått den s. k. ekonomiska



Den här idylliska villan som ligger alldeles vid Halmsjöns strand torde bli flygplatschefs bostad. Men vem kan säga när han får flytta in?

gränsen, d. v. s. det är oekonomiskt att bygga tyngre flygplan. Stratoerisern betecknar maximum. Ingenjör Sare ger apropå stora siffror följande poängter om Halmsjöns utskaktningsarbete:

- Lika mycket jord skall schaktas och omplaceras som vid byggandet av Suezkanalen, nämligen 5 miljoner kubm.

- Skulle man bygga en »kinesisk mur» runt Sverige av den jord som bryts loss vid storflygfältarbetet skulle det bli en vall av en meters höjd runt alla våra gränser, alltså även vid havet.

- 20 procent av den massa som skall schaktas bort är berg, d. v. s. 1 miljon kubm. Inte småpotatis precis.

- 3.000 personer kommer att behövas vid flygfältet för att hålla det i gång när det blir färdigt. Och då är inte skräddare, skomakare, affärsmän och andra medräknade. Det blir en helt ny stad som växer upp här ute och tråkigare kan minsann flygfältsfolk få bo än i denna kuperade terräng där det bl. a. redan finns en slalombacke.

Halmsjöns flygfält blir av s. k. klass A-typ och endast fem fält av denna storleksordning är under byggnad i världen just nu. I fjol invigdes ett fält av samma storleksordning i Californien efter tre års arbete. Halmsjön kan bli färdigt på fem år — men då räcker det inte med ett dussin jobbare!

Sven Broman.

FRÅGA OSS OM FLYG

Forts. fr. sid.

Fråga: 1) Vilka data och prestanda hade spaningsplanet Dront samt var och när byggdes detta plan? 2) Har något svenskt flygplan med namnet Flygindustri K 47 förekommit? 3) Finns det mer än ett amfbleplan av typ Grumman Widgeon här i landet?

K.-E. A. 47.

Svar: 1) Det österrikiska spaningsplanet Phoenix C1 Dront tillverkades här i Sverige på licens av AB Nordiska Phoenix i Göteborg. De första »Drontarna» tillfördes flygvapnet 1923. Typen förekom med fyra olika motortyper: Hiero, Benz, Isotta-Fraschini och Maybach, av vilka den sistnämnda som utvecklade 260 hk var vanligast på de svenska byggda exemplaren. Data och prestanda: spännvidd 11 m, längd 7,8 m, vingyta 29 m², tomvikt 820 kg, flygvikt 1.240 kg, toppfart 170 km/t och topphöjd 5.000 m. 2) Se ÅGA-TONS spalt i nummer 17 av FLYG. 3) För närvarande finns två Grumman Widgeon i Sverige. Den ena, SE-APD, ägs av Ostermans Aero AB och den andra, SE-ARZ, av Aftonbladet-Stockholms-Tidningen.



FAIRCHILD F-24

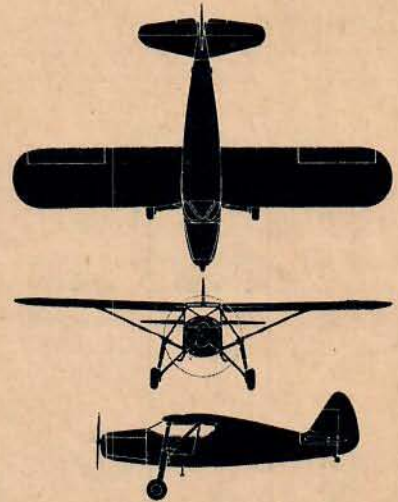
En av den amerikanska flygindustrins mest kända och pålitliga skapelser turistplanet Fairchild F-24 med mer än tjugo år gamla anor bakom sig är fortfarande under serietillverkning vid Fairchild Engine and Airplane Corporation i Winfield, Kansas. Denna fyrsitsare debuterade långt före kriget och byggs numera i två olika huvudversioner — F-24R och F-24W —, vilka skiljer sig från varandra genom olika motorutrustningar.

Fairchild F-24 accepterades också såsom lätt förbindelseplan inom de amerikanska flygstyrkorna under kriget. Både den Ranger-(radmotor) och Warner-(stjärnmotor) utrustade typen producerades i stort antal och gjorde god tjänst inom USAAF under beteckningarna UC-61K och UC-61A.

Byggnadssättet är i fråga om flygkrop-

pen svetsade stålrör med dukklädsel. Vingen är däremot byggd i trä med dukklädsel. Landstället är som synes av fast stöttad typ. Standardutrustad är F-24R försedd med en 175 hk Ranger-motor och F-24W med en 165 hk Warner-motor. Propellern är en tvåbladig fast trä-d:o. Inklusivt radio kostar F-24R 7 256 dollar och F-24W 7 236 dollar i USA.

Data för F-24 R: Spännvidd 11,7 m, längd 7,87 m, höjd 2,2 m, vingyta 17,95 m², tomvikt 748 kg, flygvikt 1.161 kg, betalande last (med 226 l bränsle) 160 kg, d:o (med 75 l bränsle) 255 kg, vingbelastning 64,38 kg/m², effektbelastning 7,14 kg/hk, toppfart 214 km/t, marschfart med 75 procents effekt-uttag 189 km/t, landningsfart med klaffar 85 km/t, startsträcka till 15 m höjd 335 m, landningssträcka från samma höjd 300 m, topphöjd 4.270 m och längsta flygsträcka (med 225 l bränsle) 1.000 km.



Klipp hä

De deltagande planen uppställda på Parola flygfält.

man speciellt stora förhoppningar beträffande 1945 års mästare, civilingenjör *Kalle Temmes*, men även fjolårsmästaren, civilingenjör *Lars Norrmén*, och hastighetsrekordinnehavaren *Olavi Korhonen* var tippade som segrare. I år hade även fyra nya förmågor fått komma med i denna »de stora gossarnas

tid först sista tävlingsdagen efter ett antal spännande och hårda strider under svåra förhållanden.

Resultat:

1. Finsk mästare, *Kalle Temmes*, 819 poäng; 2. *Olavi Korhonen*, 588 p.; 3. *Lars Norrmén*, 561 p.; 4. *Jorma Haltiala*, 396 p.; 5. *Matti Kahva*, 378 p.; 6. *Lennart Poppius*, 372 p.

Höjdflygmomentet vanns av *Lars Norrmén* med 4 110 m höjdvinst med *Weihe* och hastighets- och sträckflygningen av *Jorma Haltiala* med 63,75 km/t med *Olympia*.

Finsk segelflygmästare för andra gången blev civilingenjör **KALLE TEMMES**.

FINSKT SEGELFLYGMÄSTERSKAP

Finlands tredje mästerskapstävlingar i segelflyg ägde rum den 2—13 juli på Parola flygfält i närheten av Tavastehus. På grund av bristen på högvärdiga segelflygplan — man lyckades endast skrapa ihop tre Olympior, två Weihe samt en Rhönbussard som reservplan — måste deltagarantalet begränsas till tio. Som bogserplan användes två f. d. skolflygplan av typ Smolik. Tävlingen var uppdelad i två moment, höjdflygning och en kombinerad hastighets- och sträckflygning. Även i år hade man otur med vädret och de flesta dagarna kan betecknas som mycket svåra. Sträckflygningarna varierade sålunda mellan 10 och 30 km och även höjdsresultaten blev ganska skrala. Bland favoriterna hade

tävling» och av dessa gjorde i synnerhet *Jorma Haltiala* en god insats. Kanske ett namn att lägga på minnet för framtiden.

Redan första tävlingsdagen visade sig *Temmes* med sina jämna och säkra flygningar stå i en klass för sig. Han planerade sina flygningar nästan otäckt systematiskt med ett synnerligen skickligt utnyttjande av de små möjligheter som fanns. *Norrmén* nådde under en strapatsrik flygning i en åskfront en höjd av 4 600 meter och gjorde dessutom en bra sträcka vilket gav honom ledningen för en kort tid. *Korhonen* överraskade med goda sträckflygningar och klev sakta men säkert upp till andra plats. Det slutgiltiga avgörandet kom emeller-



Rostfria Urlänkar

och Massartiklar i plåt och tråd.

Specialitet:

Fjädrande urarmband av rostfritt stål.
Infordra offert.

**METALLFABRIKEN
BANDO,**

Anderstorp. Telefon 296.

Skoringar

och skohakar, Oljetter, Klackbrickor, Häftstift, Plåtadresslappar. Lödöron och Nit för Radioindustrin. Kontaktmaterial för torrelement. Skruvbrickor, Plåtplomber, Resårklammer m. m. pressade och stansade massartiklar.

GÖTARPS

FABRIKSAKTIEBOLAG,

Gnosjö. - Tel. Gnosjö 30.

STÅLSTÄMPLAR,

PRESSVERKTYG,

Svarvnings- och pressningsarbeten, Lagermetall och färdigarbetade bussningar. Rostfria skyltar. Polletter. Firmareklamer i rostfritt. Infordra offert från

METALLPRODUKTER

HORNDAL

Tel. 400 62.

RADIOTEKNISK HANDBOK

av ingenjör ERIC ANDERSEN

(Andra upplagan)

516 sidor med 260 illustr. jämte talrika tabeller och nomogram.

Ombärlig för alla radiotekniker, servicemän och studerande vid tekniska fackskolor. Nyskrivna artiklar om elektronrör, ekoradio och ultrahögfrekvensteknik.

Beställ Edert ex. nu.

Prospekt på begäran.

M E L L E R S T E D T S F Ö R L A G
Norlandsgatan 22 - Stockholm
Telefon 11 84 62 - 10 80 84

SKORSTEN FLYGKRUX...

Forts. fr. sid. 17.

fäder upp frågan igen och 1932 sattes arbetet i gång. Efter två år var fältet färdigt i sin första utbyggnad och kostnaderna hade uppgått till 160.000 kronor. Atlantbanan på 1.700 x 60 m kom till 1945 och kostade nära 4 miljoner kr. Men ännu är inte fältet färdigt — långt därifrån. Det finns fortfarande ingen riktig stationsbyggnad, inga hangarer, inga garage och verkstäder och enligt vad myndigheterna förklarar kommer det ännu att dröja ett bra tag innan dessa saker blir ordnade. Det har från den flygresande allmänheten och i synnerhet från flyghåll gjorts anmärkningar på missförhållanden på Kungsängen, men ingenting tycks hjälpa. Och trafiken bara växer. Den 1 juni återupptogs den reguljära flygtrafiken på Norrköping och ju mer trafik och fraktflyget utvecklas desto större blir behovet av en flygplats som utan att behöva skämmas kan ta emot både passagerare och frakt.

Vi har frågat några personer som har med sakerna att göra hur det verkligen förhåller sig.

— Missförhållanden? Jag känner inte till några missförhållanden här, säger fältmästare G. W. Karlsson.

Något förvånade pekar vi på stationsbyggnaden som närmast liknar en gammal lanthandel samt på några skjul i ena hörnet av fältet.

— Ja, jag håller med om att det är ganska trångt och provisoriskt på sina ställen, men det går ingen större nöd på oss så här heller. Flygplatsen skall dock med tiden byggas ut så den blir jämbördig med Torshanda och i dessa planer ingår bl. a. byggandet av två permanenta rullbanor, en ny stationsbygg-

nad, hangar och garage. Till den nya stationsbyggnaden har vi redan fått pengarna, men arbetstillstånd saknas fortfarande. När vi kan ha det hela i ordning? Den saken är det bäst ni frågar Wigforss om!

Upp på expeditionen sitter fröken Sonja Ryd och sköter korrespondensen. — Jag trivs i stort sett ganska bra, men skulle trivas ännu bättre om det vore lite livligare här ute och fler utländska flygplan som kom och gick, berättar hon. Om vintrarna är det inget vidare. Det blåser rakt igenom käken så gärdinerna nästan fladdrar och eidningen den får vi sköta själva.

Den enda uppvärmningsanordningen i rummet där fröken Ryd sitter består av en liten kamin som nästan hela tiden får matas med ved om man vill hålla vinterkyan utanför väggarna.

Mest bekymmersamt av alla har dock trafikledningen. — Allra först skulle vi behöva ett stängsel kring fältet, säger trafikledare Bertil Sundberg. Nu händer det att folk springer på fältet hur som helst och det har t. o. m. hänt att bilar kört på rullbanan just när flygplan skall landa. Vi har ofta fått kasta oss i Jeepen för att köra bort obehöriga från området och sådant irriterar i längden. Inflygningsförhållandena är heller ingenting att skryta med. Söder om fältet ligger en ganska hög ås och på västra sidan, närmast stan, utgör AB Kraftballages höga skorsten en farlig mask vid dåligt väder. Denna skorsten har bl. a. gjort att AOA vägrat landa på Kungsängen. Kraftballage skulle säkert inte misshaga någon om den för flygtrafiken så farliga tingesten kom bort och framställning därom har också gjorts av Luftfartsstyrelsen men fabriken fordrar en så pass orimlig ersättning för en dylik åtgärd att man ännu inte ansett sig kunna gå med på det.

— För övrigt är det ganska trivsamt på Kungsängen, det verkar faktiskt inte så mycket flygfält utan påminner nästan mer om en lugn och fridfull bondgård.

På flygfältet finns heller ingen restaurang och vill man ha en läskedryck får man vända sig till flygplatsvakten Arne Johansson som sköter en liten privat »restaurangrörelse» med sockerdricka, vichyvatten och annat törstsläckande. I en liten barack bredvid stationsbyggnaden delar ABA:s kontor och tekniska avdelning utrymme med passagerarna, tullen och polisen. — Under sommaren har det gått bra, men vintern kommer säkert att bli ett problem även för oss, förklarar trafikassistent Sven Olov Larsson. På grund av att det inte finns några ordentliga förbindelsebanor och ingen riktig hangarplatta är vi tvungna att vända och bogsera planen med traktor och detta förorsakar ofta förseningar.

— Men samarbetet med flygplatsmyndigheterna har varit utmärkt tillägger ABA:s stationsmekaniker Gustav Åkerberg. Vi har faktiskt varit som en enda stor familj här på Kungsängen.

En liten ljusning i den f. n. ganska dystra situationen på det blivande storflygfältet kommer dock inom allra närmaste framtiden då hangarplattan och en ny förbindelsebana blir färdiga. Även ABA skall få en ny barack för sitt avdelningskontor men sedan... sedan vet som sagt bara Wigforss när resten skall ordna upp sig.

Vi utföra alla slag av

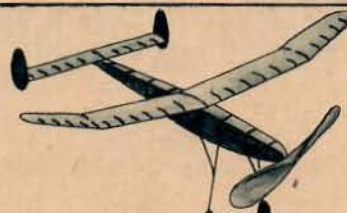
förnicklings-,

förkromnings- och förzinkningsarbeten samt massgalvaniseringar, hårdförkromning och specialbehandlingar av valsar och maskindelar som äro ut-satta för såväl slitage som anfrätningar. Moderna anläggningar och arbetsmetoder borgar för ett snabbt och välgjort arbete. - Begär offert.

GÄVLE

FÖRNICKLINGSFABRIK

Post- o. godsadr. - Gävle - 2:a Tvär-gatan 31. Telefon 82 53.



Amigos

Äntligen en verkligt högvärdig gummimotordriven tävlingsmodell som redan visat sig på styva linan vid flera tillfällen. En modell som kommer att vinna många tävlingar.

Komplett byggsats med allt material av bästa balsa. Bland annat medföljer färdiga spryglar och roder, lister, flak, japannpapper, ritning m. m., men ej gummisnodd. Spv 88 cm. Endast Kr. 5.50. Gummisnodd av bästa kvalitet 30 öre pr m. Rekvisitera AMIGOS och ni kommer att bli stormförtjust!

M O D E L L - S P O R T

Box 98 Tel. 9 57 Falkenberg

Convairfabriken

omtarar att den har under konstruktion en jaktflygbåt vars allmänna utformning påminner om den engelska Saro SR A/1, vilken för övrigt provflugits nyligen. CONVAIR planerar emellertid att använda starkare reaktionsaggregat än engelsmännen för att därigenom erhålla större fart. Som tidigare omtalats i FLYG är SR A/1 utrustad med två Metropolitan-Vickers axialaggregat med 1.500 kg dragkraft vardera. Saro har uppgett att toppfarten ligger mellan 650 och 700 km/t.

I samband härmed kan omtalas att ytterligare en engelsk flygplansfabrik — Blackburn Aircraft Ltd — f. n. arbetar med en emotorig propellerdriven jaktflygbåt, kallad Blackburn N. 2/42. Planet är utformat efter samma principer som den tvåmotoriga B. 20 som var försedd med en infällbar centralflottör samt två stödfloetter som är fällbara utåt vingspetsarna. Motorn blir en 3.000 hk Napier Sabre VII, som driver två motroterande trebladiga propellrar.

KSAK-nytt



Rikssegelflygtävlingen:

LINKÖPING TILL TÄTEN

**Halle-Hunneberg behåller ledningen
i distans, men SSFK är hack i häl**

Spurten i Rikssegelflygtävlingen ser ut att bli en verkligt rafflande sak. När detta skrives har vi hunnit en vecka in i september, och striden bland de främsta är minst sagt hård. Dryga tre veckor återstår, och blir vädret flygbart, så kan man bespetsa sig på en alla tiders hårdfightning innan resultatlistan blir definitivt klar.

Så här ser listan ut för de främsta just nu:

Distansmomentet, individuellt

1) Tore Milling, Halle-Hunneberg, 18,647, 2) Börje Centergren, Stockholm, 14,310, 3) John Bohman, Eskilstuna, 7,800, 4) Hugo Hassel, Värmland, 7,440, 5) Sven Jonsson, Eskilstuna, 7,200.

Distansmomentet, lagtävlan

1) Halle-Hunnebergs FK		
Tore Milling	18,647	
Bertil Ståhl	3,904	
Stig Bergstedt	3,080	25,601
2) Stockholms Segelflygklubb		
Börje Centergren	14,310	
Björn Andersson	6,931	
Ove Centergren	4,118	25,359
3) Värmlands FK		
Sven Jonsson	7,200	
Einar Ericsson	7,050	21,600

I den individuella tävlingen torde ingen-ting vara att göra åt Tore Milling, men i lagtävlingen är striden skarp så det förslår. Björn Andersson har sedan sist fört upp SSFK till otäck närhet av Halle-Hunnebergarna, och det är nu bara några tusen- delar av poäng (0,332) som skiljer de bägge huvudkonkurrenterna åt. Det behövs »bara» att Björn Andersson eller Ove Centergren

gör ett bättre resultat, så är det klippt för Tore Milling och kompani och den Kreu- gerska tusenlappen hamnar i Stockholm i stället för i Trollhättan.

Höjdmomentet, individuellt

1) Björn Andersson, Stockholm, 10,900, 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) Sven Österdahl, Linköping, 7,950, 7) Börje Centergren, Stockholm, 6,850, 8) Henry Norrbom, Linköping, 6,150, 9) Bertil Ståhl, Halle-Hunneberg, 5,915, 10) Tage Löf, Stockholm, 5,685.

Höjdmomentet, lagtävlan

1) Linköpings FK		
Bengt Olow	10,300	
Sven Österdahl	7,950	
Henry Norrbom	6,150	24,400
2) Stockholms SFK		
Björn Andersson	10,900	
Börje Centergren	6,850	
Tage Löf	5,685	23,435
3) Halle-Hunnebergs FK		
Vincent Larsson	8,975	
Bertil Ståhl	5,915	
Hans Mjölbom	5,235	20,125
4) Eskilstuna FK		
John Bohman	8,050	
Arne Gundersen	5,205	
Harry Carlsson	5,105	18,480
5) Västerås FK		
Fred Nordholm	7,985	
Arne Lind	5,450	
Erik Westling	4,750	18,185

Här har den sensationen inträffat att Lin- köping (genom Norrbom) gått förbi seger- tippade och länge ledande Stockholm, så nu vill det till ordentliga höjdflygningar för Stockholms-pojkarna om inte tusenlappen skall bytas ut mot fem hundralappar i stäl- let. Det minsta man kan säga är att täv- lingen det här året bjudit på spänning, både för de tävlande själva — och klubbkassörer.

SLUTFLUGET PÅ ÄLLEBERG FÖR ÅRET

Den sista augusti slog Segelflygskolan Alleberg igen portarna för denna säsong, som varit en av de bättre, inte minst tack vare det vackra sommarvädret. Segelflyg- väder har det som bekant varit så och så med de sista månaderna, och några direkt glänsande segelflygprestationer har inte gjorts under året (om man bortser från

några 4 000-metersvinster, men de fillhör- ju numera de rätt vardagliga sakerna...). Skolchefen är som bäst i farten att sum- mera ihop årets siffror, och de kommer väl så småningom i en utförlig rapport. Bortåt 5 000 starter har gjorts under sommaren på berget, och segelflygtiden rör sig om cir- ka 575 timmar. Antalet haverier är rekord-

lägt med endast två lätta skador på glidare och en hoptryckt kropp på en Olympia. Bil- den här nedan togs i slutet av säsongen och visar dels de två sista månadernas cirrus- himmel, dels bergets trotjänare »Moth-ja- garens» SE-ALM, som presterat ett glän- sande dragjobb under sommaren med inte mindre än 850 flygstarter.



FINLAND VANN

modellflyglandskampen i Danmark

1947 års landskamp i modellflyg mellan de nordiska länderna fick en ovanlig festlig inramning genom att de danska arrangörerna sammankopplat »fyrmaktsmötet» med Dansk Modellflyver-Unions tioårsjubileum. För samtliga deltagare blev Danmarksresan en minnesvärd upplevelse och de danska värdarna kan lugnt vila ut i förvisning om att de lyckats perfekt med den omfattande organisationen.

Det svenska laget

samlades i Malmö den 28 augusti, där Terje Larsson för Modellflygkommitténs räkning kontrollmätte samtliga modeller. Av svenskarna hade endast lagledaren ingenjör G. H. Dérantz och malmöbon Gunnar Persson deltagit i en utrikestävling. De tre övriga, Karl-Erik Carlsson från Stockholm, Rune Johansson och Gunnar Kalén från Norrköping, hade aldrig förut varit utomlands.

Danskarna mötte med buss

vid färjan och Sven Wiel-Bang hjälpte till att få modellerna helskinnade genom tullen. Finska laget stuvades samtidigt in i bussen och via Norge-båten Kronprins Olav, där man hämtade norrmännen, gick färden direkt till Odense på Fyn.

Gästerna inkvarterades

hos modellflygare i Odense, där de under tävlingsdagarna fick en omvårdnad som trotsar all beskrivning. Den danska maten var för många alltför frestande och av svenskarna hade åtminstone en man ätit sig sjuk till tävlingen. Det var med nöd och näppe Rune Johansson kunde få benen att bära, när han hämtade hem sina bortflugna modeller.

Själva tävlingen

gick den 30 augusti på den 2 000 m långa permanentbanan vid Beldringe utanför Odense. Under första perioden var det en strålände termik. Gunnar Persson fick dagens bästa tid med en 6-minuters flygning och svenska laget tog en stark ledning. Finnarna låg näst efter men ingen trodde att de i fortsättningen skulle kunna klara det svenska försprånget.

Solen gick emellertid i moln lagom till andra perioden, och skam till sägandes sprack svenskarna både andra och tredje perioden medan finnarna gjorde relativt jämna resultat och utgick som segrare.

Prisutdelningen

ägde rum på söndagen vid en middag på restaurant Skoven. Borgmästaren själv förrättade prisutdelningen och bland de många talen hyllades borgmästare Werner för den framsynthet han visat genom att låta Odense stad stödja den för landet betydelsefulla modellflygsporten. Föreningen Norden, som representerades av disponent Sejr, hade ställt sina fanor till arrangörernas föfo-

gande och disponenten höll ett uppskattat anförande, däri han bland annat bad de utländska gästerna taga fanonors budskap »FRED—FRIHED—FRÆNSGAB» med som en hälsning till hemlandet.

Innan man lämnade Odense

hade överlärare Thienesen visat HC Andersens hus och andra av stadens många sevärdheter och under återresan till Köpenhamn på måndagen gjordes ett besök i Roskilde domkyrka.

Måndagskväll På Tivoli

avslutade det festliga Danmarks-besöket och Wiel-Bang, som under hela resan tagit god vård om de många gästerna presiderade vid middagen, som gavs av Sportflyveklubben i Köpenhamn.

Svenskar, finnar och norrmän lämnade det älskade Danmark med stor saknad och med minnet fyllt av intressanta och glädjefrika upplevelser.

Tävlingsresultat:

Land	Deltagare	1:a per.	2:a per.	3:e per.	S:a
Danmark	Erdrup	87,1	148,5	205,7	441,3
	Flensted-Jensen	76,1	178,8	170,0	424,9
	Høst-Aaris	91,5	155,5	98,4	345,4
	Lauridsen	101,3	171,3	212,4	486,8
Finland	Kauhanen	197,5	156,0	202,2	556,5
	Santala	212,7	137,2	208,3	558,2
	Toropainen	251,0	271,3	194,4	716,7
Norge	Wallenius	147,1	157,7	170,7	475,5
	Blaker	102,9	117,6	137,3	357,8
	Gulbrandsen	114,5	67,1	152,3	333,9
Sverige	Lönvang	52,0	104,2	188,8	345,0
	Mölbach	77,1	231,0	208,0	516,1
	Carlsson	222,9	116,5	220,2	559,6
Sverige	Johansson	277,3	125,1	111,3	513,7
	Kalén	183,8	126,9	186,5	497,2
	Persson	360,0	133,7	164,3	658,0

Lagtävlingen: 1) Finland 1831,4, 2) Sverige 1731,3, 3) Danmark 1353,0, 4) Norge 1218,9.

Individuella tävlingen: 1) Toropainen (F) 716,7, 2) Persson (S) 658,0, 3) Carlsson (S) 559,6, 4) Santala (F) 558,2, 5) Kauhanen (F) 556,5, 6) Mölbach (N) 516,1, 7) Johansson (S) 513,7, 8) Kalén (S) 497,2 (utslagen), 9) Lauridsen (D) 486,8, 10) Wallenius (F) 475,5 (utslagen), 11) Erdrup (D) 441,3, 12) Flensted-Jensen (D) 424,9, 13) Blaker (N) 357,8, 14) Høst-Aaris (D) 345,4 (utslagen), 15) Lönvang (N) 345,0, 16) Gulbrandsen (N) 333,9 (utslagen).

DK-kurs i Norrköping

Som ett apropå till Allebergs-diskussionen kan nämnas att KSAK redan lyckats få till stånd en DK-segelflygkurs i Norrköping i samarbete med flygklubben där. Kursen beräknas börja ett stycke in i september med 4-6 elever på kvällar och söndagar och annan ledig tid som eleverna kan disponera. Priset för skolning fram till C-diplom beräknas till cirka 500 kronor. Denna kurs, som skall ledas av förste instruktören hos KSAK, Herje Westrin, blir säkert nyttigt inte minst ur erfarenhetssynpunkt. Som utbildningsplan skall användas den Schweizer SGU 2-22, som användes i DK-kursen på Alleberg i våras.

KSAK-anslutna flygklubbar

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

LANDSKRONA FLYGKLUBB, Landskrona. Tel. 17 61. **Ordf.:** Ing. Edmund Engbe, Ödmansonsgratan 33. Tel. 17 61. (»Landsverk»). **Sekr.:** Ing. Carl Erik Larsson, Björkgatan 1. Tel. 12 55. (»Landsverk»). **Kassör:** Ing. Sven Monteus, Ödmansonsgratan 28. Tel. (»Landsverk»).

LIDKÖPINGS FLYGKLUBB, Box 69, Lidköping. Tel. 200 60. **Ordf.:** Dir. Fred Wehtje, Trolmen Blomberg, (Rörstrand). Tel. 440 28. (220 30). **Sekr.:** Disp. Helge Jansson, Floragatan 1. Tel. 203 49. (200 69). **Kassör:** Disp. Olof Fagerström, Husabygatan 4. Tel. 215 57. (203 11). **Gruppchef:** Trafikledare G. Bergelin, F 7, Sätenäs, Tun. Tel. (Tun F 7).

LIDKÖPINGS FLYGKLUBB, SAAB, Linköping. Tel. SAAB. **Ordf.:** Kaptan Claes J. Smith, Klostergratan 10. Tel. 258 04. (SAAB). **Sekr.:** Ing. Gunnar Rotsman, Lovgatan 4. Tel. 253 61. (SAAB). **Kassör:** Ing. O. Esping, Nya Tanneforsvägen 39 C. Tel. 281 45. (SAAB). **Gruppchef:** Provflygare Olle Hagermark, Vasavägen 38.

LULEÅ FLYGKLUBB, Timmermansgatan 41, Luleå. Tel. 15 91. **Ordf.:** Disp. F. Westberg, Svartön, Luleå. Tel. 23 00. (24 00). **Sekr.:** Kamrer E. Enbom, Timmermansgatan 41. Tel. 15 91. (15 13). **Kassör:** Kamrer Oscar Johansson, Skomakaragatan 52. Tel. 19 08. (13 58). **Gruppchef:** Verkm. C. Carlsson, Varvsgratan 2. Tel. (34 90).

MALUNGS FLYGKLUBB, Malung. Tel. »Ellanonsliders». **Ordf.:** Mekaniker Theodor Nilsson, Malung. Tel. (2 01). **Sekr.:** Fabrikör Bengt Lisper, Malung. Tel. 53. (48). **Kassör:** Disp. Eric Ericsson, Samhället, Malung. Tel. »Ceos».

NORDMALINGS FLYGKLUBB, Box 122, Nordmaling. Tel. 52. 2. **Ordf.:** Montör Sven Nordenfors, Nordmaling. Tel. 52. (52). **Sekr.:** Kontorist Ingvar Josephson, Nordmaling. Tel. 2. (2). **Kassör:** Köpman Nisse Nordin, Nordmaling. Tel. 1 20. (1 20).

NORRA ÄNGERMANLANDS FLYGKLUBB, Box 30, Örnsköldsvik. Tel. 22 60. **Ordf.:** Komm.-borgmäst. Gösta Liljebäck, Tjänstestrum: Rådhuset, Bostad: Storgatan 16. Tel. 13 33. (23 10). **Sekr.:** Skeppsklarerare Åke Grundberg, Oskarsplan. Tel. 27 44. (22 60). **Kassör:** Bankdir. Einar Nordstrand, Storgatan 16. Tel. 10 95. (22 27). **Gruppchef:** Åke Sundelin, köpman, Domsjöverken. Tel. 52 72. (52 02).

NORRKÖPINGS FLYGKLUBB, Norrköping. Tel. 302 31. **Ordf.:** Konsul Birger Månsson, AB Ang. V. Svensson. Tel. 228 08. **Sekr.:** Adv. Rolf Halvorsen, Hospitalsgatan 6 A. Tel. 284 90. (200 87). **Kassör:** Bertil Blomqvist, dir., S. Promenaden 13. Tel. 285 85. (207 65). **Gruppchef:** Ing. Heinrich Kipp, Albrektsvägen 102. Tel. 275 06. (»Tuppens»).

NORRTÄLJE FLYGKLUBB, Norrtälje. Tel. 5 43. **Ordf.:** Kamrer Nils Johansson, Roslagens El. bolag. Tel. (5 07). **Sekr.:** Snicare Sture Johansson, Nyhem 1. Norrtälje. Tel. (10 07). **Kassör:** El. montör Arne A. Karlsson, Kvarngränd 1. Tel. 1 63. (10 09).



FLYG

Nr 19 - Årg. 25 - 18 sept.—1 okt. 1947
TIDSKRIFT FÖR FLYGVAPNET

Officiellt organ för

Kungl. Svenska Aeroklubben

Organ för

Svenska Pilotföreningen

Utkommer varannan torsdag

REDAKTION:

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

Danmark: **Johs Thinesen**, Finsens Allé 29, Odense

Finland: **Per S. Jansson**, Sjöttullsgatan 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.

ANNOSSAVDELNING:

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

EXPEDITION:

Förlagsaktieföretaget FLYGNING
Svenvägen 53 - Stockholm

Postgirokonton: IIII.

Prenumerationspris:

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

Ahlén & Åkerlunds Fotogravyranstalt
Stockholm 1947

FLYGS BREVKLUBB

Det har varit tyst i spalterna om Brevklubben i några veckor. Under tiden har vi jobbat med att skriva till alla dem som anmält sig som medlemmar. Många brev både från våra svenska läsare och flygintresserade i andra länder — Norge, Danmark, Finland, England, Holland, Italien och Amerika talar sitt tydliga språk att man gillar idén med kontakt mellan flyg-sinnat folk i de

Till FLYGS BREVKLUBB
Tegnérsgatan 35 - Stockholm

Namn

Adress

..... Alder

Intresserad av

.....

.....

Jag kan skriva på följande språk:

1 2 3

Jag önsk. brev från ett av dessa länder

1 2 3

Jag bifogar 50 öre i frimärken!

olika länderna. Här kommer nu en ny lista på utländska medlemmar.

England:

Donald Dalglish, 18 år. 4.
John MacLean, 36 år. 1.
*Freda Irons, 22 år. 1.

Holland:

Pieter Nierse, 16 år. 4.

U.S.A.:

John A. Perchem, 25 år.
Robert Thomason, 18 år. Önskar kontakt med flygintresserad i Norge.

Italien:

Innocenti Fabio, 18 år. 2.

Norge:

*Liv Solvang, 19 år. 1.
Per Sørli, 16 år. 1-4-frimärken.
Leif Molvig, 14 år. 3-5-6.
Rolf Gabrielsen, 22 år. 3-6.

Danmark:

Björn Barfod, 28 år. 1-4-6.
Carl-Aage Larsen, 21 år. 4 (skala 1:50—1:25).
Hans Larsen, 14 år. 1-3-5-6.
Erik Kragsbjerg, 17 år. 3-5.
Gorm Möller, 17 år. 1-3-5.

Finland:

Stig-Olof Lindholm, 17 år. 1-2.
Erkki Jokinen, 27 år. 2-3-6.
Stig Boström, 14 år. 1-2-3-4.
Raimo Holmström, 19 år. 1-3-4-5-6.
Eino Ritaranta, 16 år. 1-2.

Göteborg

GYNNA och
REKOMMENDERA

Arnolds Conditori

DROTTNINGGAT. 29 Tel. 17 63 62

A. HELLQVIST & SON SNICKERI

3 Husarg. 3. Tel. 11 85 45, bost. 14 27 70
GÖTEBORG

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

Halmstad

• I modern miljö i stadens centrum,
kan Ni njuta av gott kaffe och ut-
sökt konditorivaror.

Konditori Centrum

Telefon 18 94 Brogatan 14

Kalmar

A. CENELL, Cykelverkstad

Unionsgatan 11 Tel. 25 85

Försäljer ledande cykelmärken, såsom
HERMES, VEGA, REX m. fl.

Utför alla slags cykelreparationer
omsorgsfullt och till facila priser

Esso Bensinstation

Florås Kulle - Kalmar

Föreståndare: Svensson & Carlsson

Fullständig Service Tel. 7 47 Kalmar

Linköping

MARTHALLS

FLYGDRAKTER, MÖSSOR och BASKER

Marthalls Syndustri A.-B.
Telefon 229 32 Linköping

Luleå

ÄT GOD MAT I TRIVSAM MILJÖ

Konsum Restaurangen

LULEÅ Telefon 14 15

Baren nedre botten Restaurangen 1 tr.

Öppet: vard. 8—22 Öppet: vard. 11—22
sönd. 12—22 sönd. 12—22

Beställn. f. fester, möten, bröllop etc. mott.

Ronneby

Conditori Continental

Karliskronagatan 16 - RONNEBY - Tel. 53

FULLSTÄNDIG
KONDITIONSERVERING
BILJÄRD

Stockholm

GÖR ETT BESÖK HOS

Konditori IWO

Bromma Kyrkväg 172 (inv. Bromma kyrka)
Gott kaffe, goda wienerbröd och läckra
bakelser samt choklad och läskedrycker.
Gillestuga uthyres till föreningar och
sammankomster.

Öppet kl. 9—22. Telefon 37 22 03

INGA JOHNSON

Uppsala

Vi utför körstör av alla slag med ett
flertal Lastbilar

Vänd Eder med förtroende till

S. Almlöfs Åkeri

Nybygget - Uppsala

Tel. 317 35 Tel. 347 35

PRENUMERERA PÅ **FLYG** NORDENS STÖRSTA FLYGTIDNING

Den första DC-6:an på Bromma



SHELL *i allas tankar*

