

NORDISKA

FLYGTIDNINGEN

FRITT SPRÅKRÖR I FLYGETS TJÄNST
— MED ANSVAR INFÖR LÄSAREN

ALL VÄRLDENS FLYG

presenteras i rappa livfulla
specialartiklar

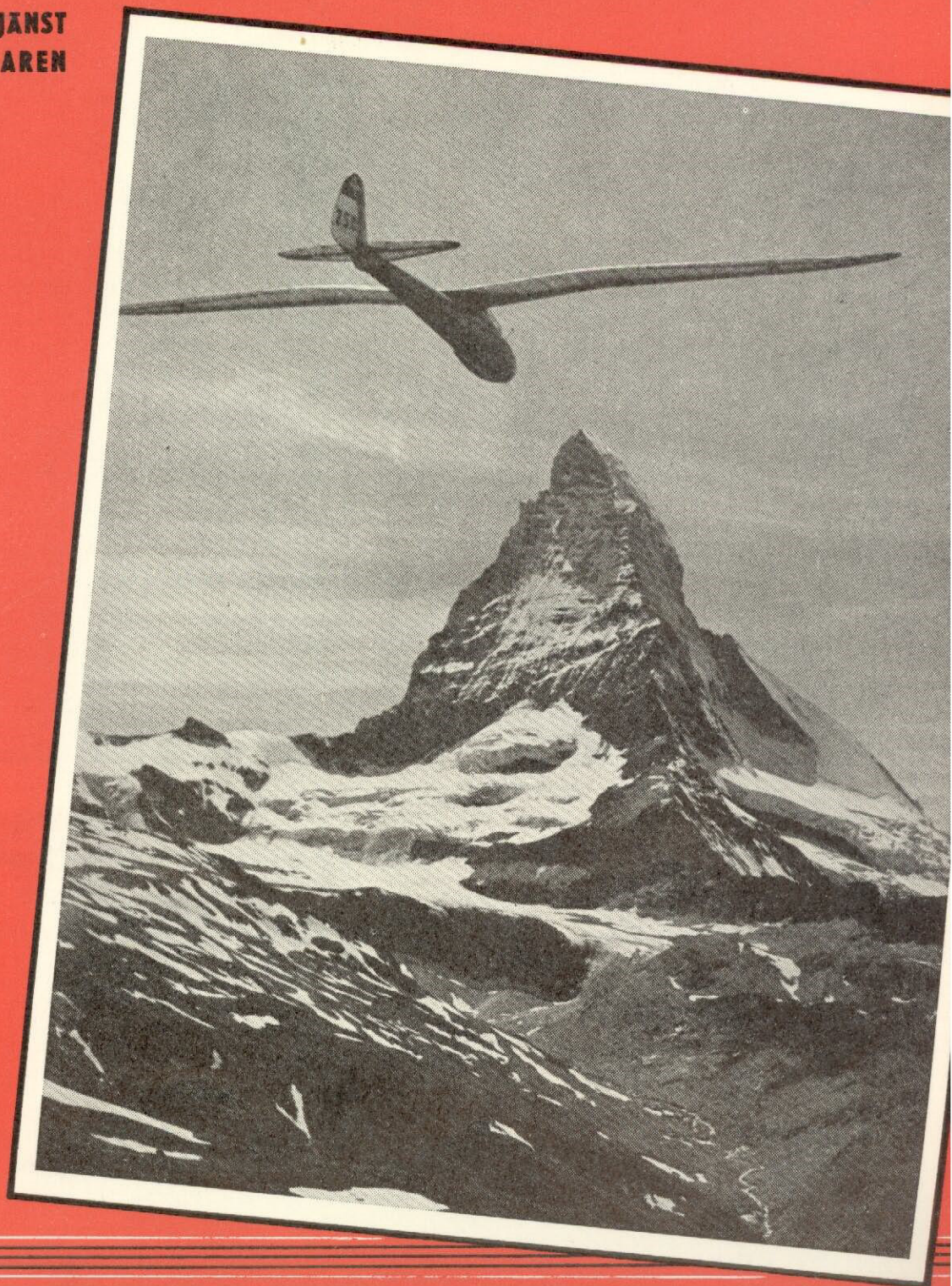
PARIS, PARIS...

NF-medarbetare besöker
flygutställningen

ALLA TIDERS

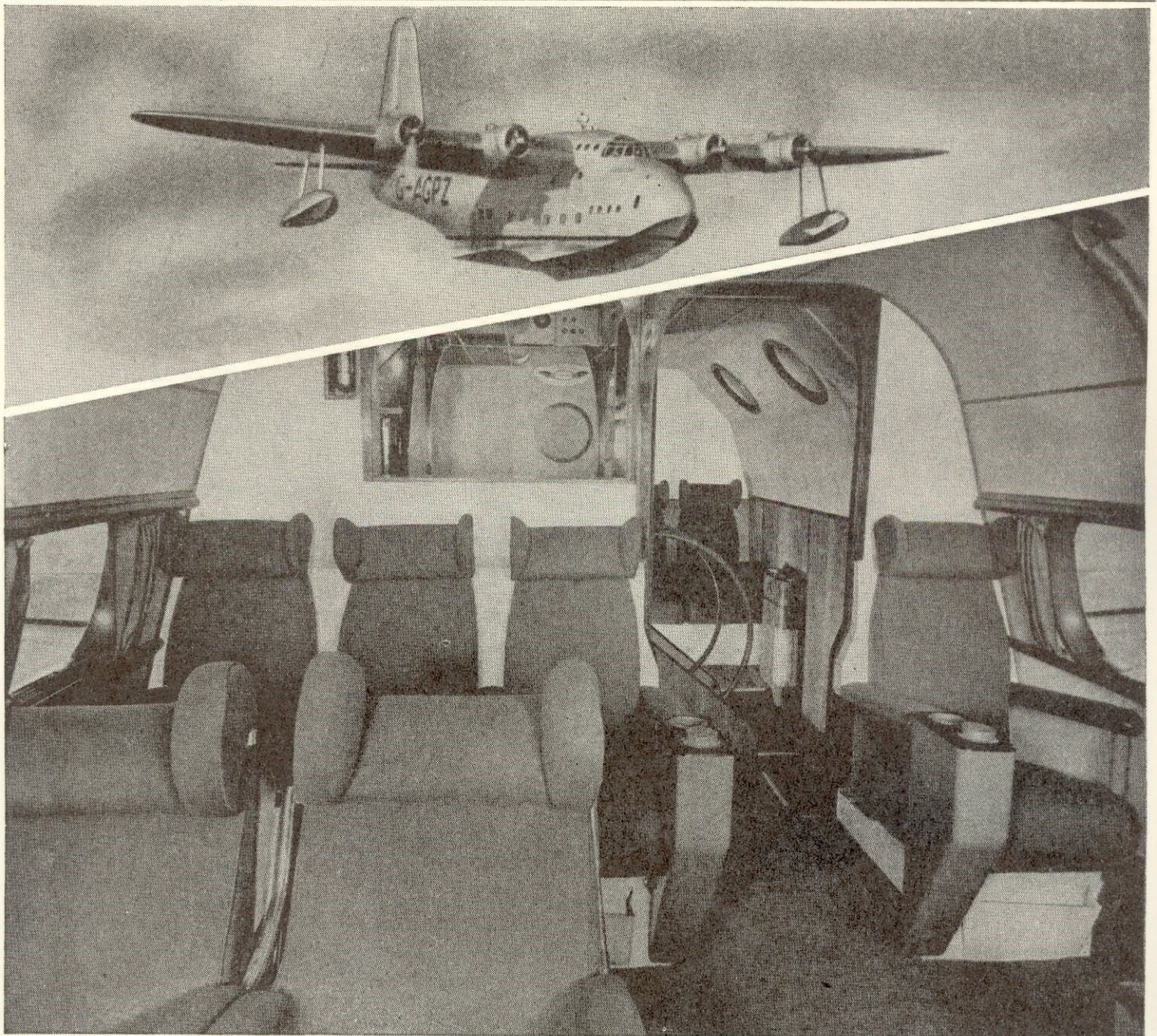
flygare, så som den kvinnliga
fägringen ser på saken

STORT
NYÅRSNUMMER
1946 - 47



PRIS

S A N D R I N G H A M



Övre däck av "Sandringhams 45-seater."

De två flygbåtar för 45 respektive 21 passagerare, som Sandringhams nyligen levererade till Sydamerika, är ett nytt tillskott till luftfarten med samma komfort, säkerhet och pålitlighet, som Shorts flygbåtar varit världsberömda för under många år

Shorts
ESTABLISHED 1908

De första flygplantillverkarna i världen.

SHORT BROS. (Rochester & Bedford), LTD., SEAPLANE WORKS, ROCHESTER, KENT, ENGLAND

NORDISKA



FLYGTIDNINGEN

SKANDINAVIAN AIR NEWS

HUVUDREDAKTÖR
HANS GÖST

Nr 10/12 — 1946

Innehåll:

Redaktionellt:	
Nytt år — Nya tag	3
<i>Charles Lindbergh</i> — Ett 20-årsminne	4
<i>Sju vackra flickor:</i>	
Alla tiders flygare	6
<i>Kommandörkapten Stellan Elliot:</i> I Marinflygets barndom	8
<i>Kapten Karl Noack:</i> Min första blindflygning	10
Flygteknik:	
Världens största vindtunnel ..	11
Utställningsfronten:	
Cazaflor på Paris-Expo	12
Flygtävlingnytt:	
National Air Races	14
<i>Hartvig Jensen:</i>	
KZ VII Lärkan	16
ABA-nytt:	
Abassadörer i spindelnät	17
Segelflyg:	
Utvecklingen i USA	18
<i>P. A. Wills:</i>	
Long Mynd — New Port	20
<i>Birger Nilsson:</i>	
Segelflyg i Schweiz	22
Elmira-nytt:	
Yankees för segelflyget	26
Helikopterfronten:	
Världens första skola	28
Trafikflyg:	
BOAC:s linje 4	30
Österut:	
Flyg till Moskva	33
<i>Carl M. Lundholm:</i>	
Svenska fallskärmstrupper ...	34
Studienytt:	
Engelskt luftuniversitet	35
Utbildningsfrågor:	
Flyg på schemat	36
<i>Karl-Erik Övgård:</i>	
På tysta vingar	38
Flyg-skämt:	
Medan lutfisken smälter	42
Redaktionellt:	
Framåt och uppåt	43

PRENUMERATIONSPRISER:

Flygtekniska upplagan.. 10:— kr/år
Populärupplagan

5:— kr/år
Postgirokonto nr 245258**EXPEDITION:**

Norra Vallgatan 66, Malmö.

Telefoner: 34333, 33542.

Ansv. utg.: A. M. Lundgren.

NYTT ÅR

= NYA TAG!

NF AVSLUTAR MED DETTA NUMMER SIN FÖRSTA ÅRGÅNG. Det kan därför vara på sin plats att med några ord vända sig till tidningens alla läsare — prenumeranter och lösnummerköpare — Norden runt.

När NF startades i mars 1946 var det i dubbel måtto för att fylla ett vacuum — dels efter en populär svensk flygtidning, som av mäktiga ekonomiska förlagsintressen bringats att upphöra, och dels för att skapa ett forum för det internordiska tankeutbytet på flygets område.

NF hade lyckan att alltifrån första stund mötas av en förståelse för sina strävanden och en entusiasm för sin arbetsuppgift, som är sällsynt i nordisk tidskriftshistoria. Om NF lyckats fylla sin uppgift under detta första arbetsår, vill jag överlåta åt läsarna själva bedöma — ett är säkert: den entusiasm utmärkte tidningens lika påtagbar, ja, den övergått i en direkt och dess uppgift. tvekan om att de anvisst håll utsattes för har bidragit till att kretsen kring sin tidhar också gått därtenderar att bli det folkets egen tidning. dan under startåret sportflygarna, segelflygarna, modellflygarna och allt aktivt flygklubsfolk mötts med trafikflygets och flygindustriens män i ett gagnande samarbete.

Allt tydligare har det kunnat konstateras, att NF blivit civilflygets speciella språkrör i Norden, och på denna inslagna väg kommer utvecklingen även under 1947 att fortsätta. Som ett viktigt led i NFs strävanden måste den nya flygtekniska upplagan, FLYG- och MOTOR-TEKNISK REVY, betraktas. Som enda flygtekniska publikation i Norden kan dess betydelse knappast överskattas.

Jag vill i detta sammanhang tacka alla dem, som bidragit till att fullfölja denna första årgång av NF — tryckeri och klichéanstalt, kamrater i redaktion och medarbetarstab samt den stora och ständigt växande skaran av läsare och annonsörer — ingen nämnd och ingen glömd. Om jag till slut får tillåta mig en nyårsönskan vis-à-vis läsekretsen, så blir det en vädjan till de talrika lösnummerköparna att nu inför årsskiftet i så stor utsträckning som möjligt ingå i de fasta prenumeranternas led — prenumeranterna är nu en gång tidningens fasta ryggrad, inte blott ekonomiskt utan även moraliskt!

Det är min förvissning, att NFs alla vänner kommer att sluta upp kring sin tidning som hittills, och det är min förhoppning, att NF på så sätt skall kunna fylla sin uppgift: det nordiska flygets popularisering!

HANS GÖST.

Detta nyårsnummer är en extra present, som gratis tillställs prenumeranterna utöver de ordinarie nummer, som utkommit regelbundet varje månad sedan NFs start. Lösnummerupplagan säljes till förmån för Nordiska Flygfonden. På grund av pappersransoneringen har det med NFs nuvarande stora upplaga tyvärr visat sig omöjligt att få fram papper till ett extranummer av beräknad omfattning, varför ett flertal utannonserade artiklar måste stå över till det ordinarie januari-numret, som utkommer den 15 januari 1947.

Ni som är NF-prenumerant

till 1946 års slut!

Använd inbetalningskortet som medföljer detta nummer och inbetala

REDAN I DAG
prenumerationsavgiften för önskad upplaga från 1 jan. 1947. Ni gör oss en stor tjänst genom att nederst på kupongen göra anteckningen "Förnyelse". TACK!

och förståelse, som start, är fortfarande har i många fall hängivenhet för NF Det råder ingen grepp, som NF från vid tidningens start, svetsa samman läsening. Utvecklingen hän, att NF alltmerta aktiva nordiska flyg-

I dess spalter har redan under startåret sportflygarna, segelflygarna, modellflygarna och allt aktivt flygklubsfolk mötts med trafikflygets och flygindustriens män i ett gagnande samarbete.

NORDISKA

FLYGTIDNINGEN

SKANDINAVIAN AIR NEWS

HUVUDREDAKTÖR
HANS GÖST

Nr 10/12 — 1946

Innehåll:

Redaktionellt:
 Nytt år — Nya tag 3
 Charles Lindbergh
 — Ett 20-årsminne 4
 Sju vackra flickor:
 Alla tiders flygare 6
 Kommendörkapten Stellan Elliot:
 I Marinflygets barndom 8

NYTT ÅR

= NYA TAG!

NF AVSLUTAR MED DETTA NUMMER SIN FÖRSTA ÄRGANG. Det kan därför vara på sin plats att med några ord vända sig till tidningens alla läsare — prenumeranter och lösnummerköpare — Norden runt.

När NF startades i mars 1946 var det i dubbel måtto för att fylla ett vacuum — dels efter en populär svensk flygtidning, som av mäktiga ekonomiska förlagsintressen bringats att upphöra, och dels för att skapa ett forum för det internordiska tankeutbytet på flygets område.

NF hade lyckan att alltifrån första stund mötas av en förståelse för sina strävanden och en entusiasm för sin arbetsuppgift, som är sällsynt i nordisk tidskriftshistoria. Om NF lyckats fylla sin uppgift under detta första arbetsår, vill jag överlåta åt läsarna själva bedöma — ett är säkert: den entusiasm

och förståelse, som start, är fortfarande har i många fall hängivenhet för NF

Det råder ingen grepp, som NF från vid tidningens start, svetsa samman läsning. Utvecklingen hän, att NF alltmera aktiva nordiska flyg-

n är imerant

rs slut!
ngskortet som nummer och la

I D A G
giften för önska i 1 jan. 1947. tor tjänst ge på kupongen n "Förnyel- ACK!"

I dess spalter har reseflygarna, modellflygarna och trafikflygets och flygindustriens

stateras, att NF blivit civilflygets enna inslagna väg kommer utveck- Som ett viktigt led i NFs strävanden, FLYG- och MOTOR-TEKNISKA iska publikation i Norden kan dess

alla dem, som bidragit till att fullryckeri och klichéanstalt, kamrater en stora och ständigt växande skaran av läsare och annonsörer — ingen nämnd och ingen glömd. Om jag till slut får tillåta mig en nyårsönskan vis-à-vis läsekretsen, så blir det en vädjan till de talrika lösnummerköparna att nu inför årsskiftet i så stor utsträckning som möjligt ingå i de fasta prenumeranternas led — prenumeranterna är nu en gång tidningens fasta ryggrad, inte blott ekonomiskt utan även moraliskt!

Det är min förvissning, att NFs alla vänner kommer att sluta upp kring sin tidning som hittills, och det är min förhoppning, att NF på så sätt skall kunna fylla sin uppgift: det nordiska flygets popularisering!

HANS GÖST.

Detta nyårsnummer är en extra present, som gratis tillställs prenumeranterna utöver de ordinarie nummer, som utkommit regelbundet varje månad sedan NFs start. Lösnummerupplagan säljes till förmån för Nordiska Flygfonden. På grund av pappersransoneringen har det med NFs nuvarande stora upplaga tyvärr visat sig omöjligt att få fram papper till ett extranummer av beräknad omfattning, varför ett flertal utannonserade artiklar måste stå över till det ordinarie januarinumret, som utkommer den 15 januari 1947.

KUPONG.

sedd för betalningsmottagaren.)

ostgiro- 245258
to nr (Med tydliga siffror)

stalt kr. öre
sändarens namn och adress:

INBETALNINGSKORT

Avsändare (angives även å kupongen)

Namn:

Adress:

För frimärkt, motsvarande inbetalningsavgiften: för belopp av
 högst 5 kr. ... 10 öre
 " 50 " ... 15 " "
 över 50 " ... 20 " "

Belopp kr. öre.

(Kronalet skrivs med bokstäver, omedelbart åtföljt av "kronor".)

Till **NORDISKA FLYGTIDNINGEN, Malmö**

att gottskrivas postgirokonto nr

245258

(Med tydliga siffror.)

etalningsdag:

ddelande till betalningsmottagaren.
 elårsprenumeration 1947 å
NORDISKA FLYGTIDNINGEN

ex. Flygtekniska upplagan å 10:- kr.

ex. Populärupplagan å 5:- kr.

(Adresser, se baksidan).

Redovisningsnr

(Postfunktionärs namn el. sign.)

Medföljer som tidningsbilaga.

Bl. 703 a. (Jan. 42.) P.v. tr. Sth. 1946.



Flyg på schemat 36
 Karl-Erik Övgård:
 På tysta vingar 38
 Flyg-skämt:
 Medan lutfisken smälter 42
 Redaktionellt:
 Framåt och uppåt 43

PRENUMERATIONSPRISER:

Flygtekniska upplagan.. 10:— kr/år

Populärupplagan 5:— kr/år

Postgirokonto nr 245258

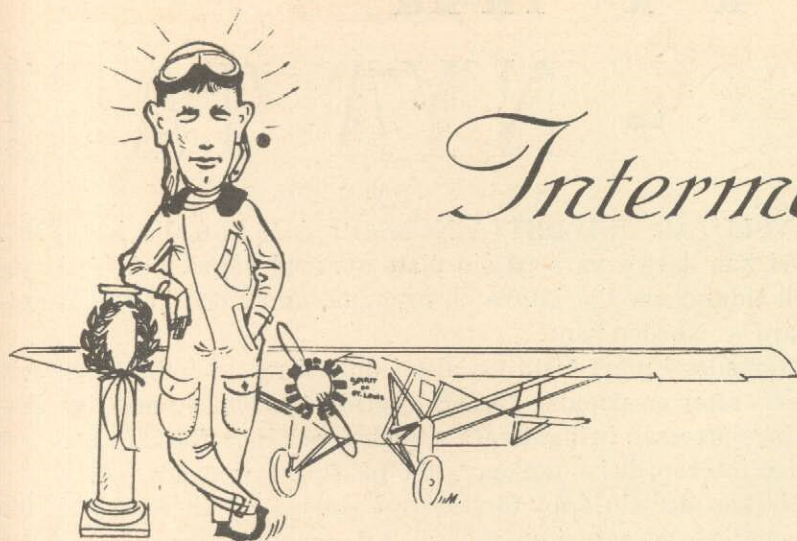
EXPEDITION:

Norra Vallgatan 66, Malmö.

Telefoner: 34333, 33542.

Ansv. utg.: A. M. Lundgren.

INFÖR ETT 20-ÅRS MINNE:



Intermezzo i Paris...

"ECOLE NORMALE"
HYLLAR LINDBERGH

Om ett par månader kommer världen att celebrera tjugoförminnet av Charles Lindberghs oförvägna atlantflygning.

Säkerligen kommer jubiléet att bli föremål för ett stort intresse i hela världens press. Man kommer att draga sig till minnes den feberaktigt förväntansfulla spänningen hos den väldiga mänskomassa som på natten samlats ute vid Le Bourget — den strålande vackra majmorgon då hundratentals och åter hundratentals parisare gick man ur huse för att bringa "Den flygande dären" sin hyllning — allt kommer att återupplivas och passera revy i tidningarna världen runt.

Några skribenter kommer kanske att berättat historien om det oförglömliga mottagandet på amerikanska ambassaden i Elysée-palatset; mängden av utmärkelser och hundratals andra officiella och folkliga hyllningar varigenom Frankrike gav uttryck för sin beundran för hans sportbragd.

Allting kommer att återupplivas, allting att åter bli omskrivet, men en liten episod kommer förmodligen att glömmas. Härom berättar *Ives Grosrichard* i den hypereleganta fyrspråkiga tidskriften "Interavia".

En av Frankrikes största skolor är "Ecole Normale Supérieure". Man vinner inträde i denna skola först efter att ha klarat ett mycket krävande inträdesprov. Skolan anses också som födelseplatsen för vetenskapsmän, världsberömda professorer och blomma av fransk "esprit" och litteratur.

De synnerligen arbetsamma studierna i "Ecole Normale" har emellertid aldrig varit i stånd att förkväva den säregna atmosfär som förhärskar där. Och skolans elever försummar aldrig ett tillfälle att spela någon lämplig person ett spratt eller att organisera ett verkligt praktfullt "practical joke". På skolspråket kallar man det "canular" — "mästerskälmsstycke".

Nu, morgonen efter Lindberghs ankomst, återgav en av Paris mest kända tidningar ett meddelande försett med stora rubriker som omtalade att den och den dagen vid den och den tiden skulle Lindbergh göras

till "hedersstudent" vid "Ecole Normale Supérieure".

Det absurda i denna nyhet borde ha väckt misstankar även hos den mest godtrogne — och framför allt hos tidningens redaktör, som emellertid inte hade tvekat att tillkännage denna fantastiska nyhet.

Det är möjligt att bli hedersdoktor vid ett universitet, men man kan aldrig bli "hedersstudent" vid "Ecole Normale Supérieure". Det skulle vara samma sak som om man utdelade titeln "hedersriktdagsman" till en utländsk cykelchampion eller utnämnde en tuggummikung till "hederskrigsminister".

Men Lindberghs popularitet var så stor att tusentals beundrare, ivriga att få se sin idol på nära håll, trodde på meddelandet — och som en man begav man sig till Rue d'Ulm utanför skolan timmar före det utsatta klockslaget. Likt hungriga vargar väntande på sitt färskslaktade kött, trängdes människorna utanför portarna till Ecole Normale.

Till sist syntes en stor bil i ena ändan av gatan och folkmassan började ropa: "Nu kommer han! Nu kommer han!"

Bilen körde upp framför grindarna och en mycket lång ung man steg ur iförd en regnrock med uppslagen krage och en väldig stor hatt, som helt skymde hans ansikte.

"Länge leve Lindbergh!" skrek mänskommassan.

"Länge leve Lindbergh!" kom det som ett eko från skolans elever som nu visade sig i fönstren.

Men de kastade varken blommor eller flaggor; när de hyllade sin hjälte, de viftade med åtskilliga — brandsprutor, förbundna med skolans brandskyddspumpar.

Och när folkmassan började trängas kring "Lindbergh" började en mängd kraftiga vattenstrålar att skölja över hans beundrare. Människorna dränktes så totalt av vatten att de inte ens kunde öppna munnarna för protestskrik utan att genast få dem fulla av vatten.

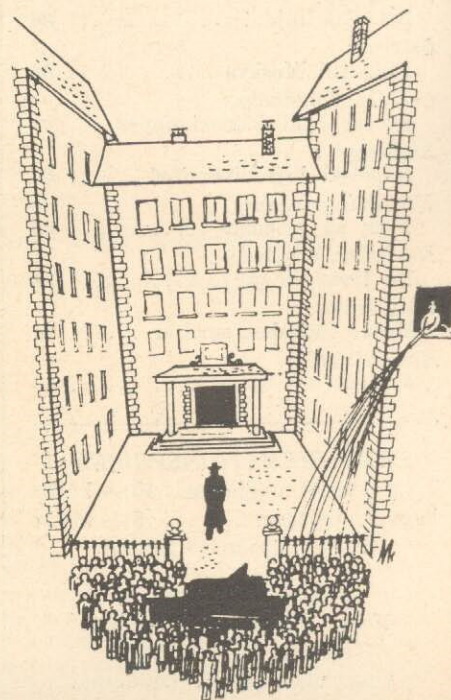
Massan slog genast till reträtt och uppsköt till ett senare tillfälle att ge uttryck för sitt missnöje. Några få minuter se-

nare var Rue d'Ulm helt öde, med den rena asfalten blänkande av väta som efter ett fruktansvärt åskväder.

"Lindbergh", som givetvis var en av skolans egna elever, gjorde nu sin entré i splendid isolation; och hans vänner hyllade honom för att han spelat sin roll så väl och över att man lyckats så bra med sitt "mästerskälmsstycke" från och med det ögonblick då deras meddelande tagits in av tidningen ända till själva finalen.

Jag tror inte att "skämtet" skadade den berömda skolans anseende så särskilt mycket. Även om inte de ansvariga precis blev döpta i vigvatten efteråt.

Det var berättelsen om hur Lindbergh blev hedersstudent vid Rue d'Ulm. Den kan kanske hjälpa artikelförfattarna att komplettera historien om Lindberghs mottagande i Paris. Och så kan den bevisa att officiell pompa stundom kan utbytas mot.. vattenpumpning.



privatflygare och klubbar



1 st. RWD 13 — 3-sitsigt privat- och skolflygplan med reservmotor — säljes nyöversett till mycket förmånligt pris. Planet är lättflugt och absolut idiotsäkert och därför idealiskt som skolflygplan. Dessutom är vingarna lätt fällbara så att planet tar mycket liten hangarplats och därigenom låga hangarhyror.



1 st. Caudron Simoun med 240 hk. Renault-motor, reservmotor samt ett stort antal delar och instrument säljes. Planet är 4-sitsigt och genom sin snabbhet (230 km/tim) synnerligen lämpligt som privat- och firmaplan.

Dessutom säljes div. flygmateriel: 1 st. Cirrus Minor, 92 hk. 1 st. Walter Micron, 60 hk. Båda motorerna äro nya. 1 st. motorprovbock för mindre motorer. UK-radiostationer, mikrofoner, strupmikrofoner, telegrafnycklar och hörtelefoner.



SKANDINAVISKA AERO AB

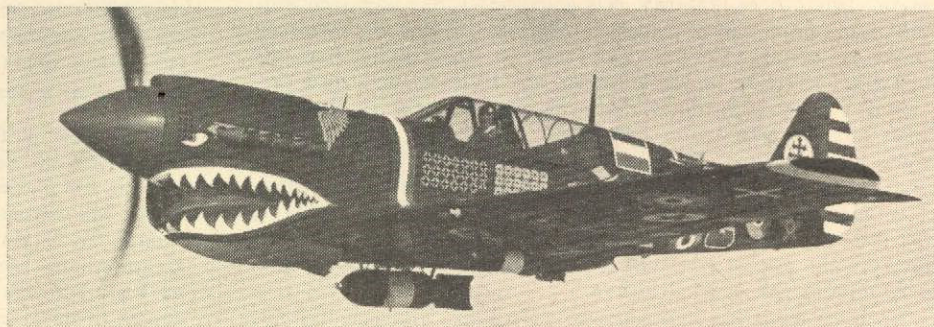
Förfrågningar och anbud skriftligen till
SAA, Mäster Samuelsgatan 18, Stockholm.

FÖR FLYGBITNA ALLHEMS FLYGBÖCKER

en hel serie strålande flygvolymer,
med tonvikt på bilder — praktbilder!
som utgives under redaktion av: överste-
löjtn. Bill Bergman o. red. S. Artur Svensson.

Bland författarna märkes:

överstelöjtnant Stig Wennerström, överste-
löjtnant Björn Lindskog, Major Harald Victorin,
Red. Gunnar Knutsson, Förf. Hans Ostelius,
Red. Yngve Norrvi, Fil. d:r Sixten Rönnow,
Red. H. Andersson, Ing. Ch. Birch-
lensen, Red. H. Millgård.



ALLA TIDERS FLYGBÖCKER!



PÅ TYSTA VINGAR
Av Red. Yngve Norrvi
Segelflygets historia och segelflyget av i dag. Med bilder Ni aldrig förr sett.



MOT SVARTA HIMLAR
Av Fil. d:r Sixten Rönnow
Stratosfärens sensationsrika erövring med ballonger och flygplan. Unikt bildmaterial.



RODA VINGAR
Av Stig Wennerström
Initierat aktuellt om ryska flyget förr och nu, under andra världskriget och efter.

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

Ståtliga bildböcker billigt:

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

Köp eller rekvirera böckerna hos närmaste bokhandel eller direkt från A.-B. Allhems Förlag, Malmö.

Begagna rekvisitionskupongen å sid. 38!

DESSA TRE VOLYMER I SERIEN HITTILLS UTKOMNA.



Malmö Lucia 1946:

"Vem är alla tiders flygare", repeterar fröken Ethel Franz med ett halvt förläget leende på läpparna, när vi stöter på den nykorade Malmö-lucian ute på Bulltofta. — Ja, jag skall säga redaktören precis som det är: jag blev flygintresserad först för ett halvår sen, när jag av en ren slump fick fatt på Nordiska Flygtidningen hos en kamrat, och sedan dess har jag inte försummat ett nummer av tidningen. Men man nöjer sig inte med att läsa, ty genom NF har jag fått en obetvinglig lust att själv flyga. Det har ju varit kutym, att Malmös lucia med tårnor bjudits på en flygtur till Köpenhamn, och jag skall gärna erkänna, att det var en av orsakerna varför jag ställde upp i Arbetets lucia-tävling. Tyvärr blev den turen inställd i år, och jag är därför glad över att NF i stället bjöd på en utlandsflygning. — Men för att återgå till frågan om "alla tiders flygare", så vill jag säga som ordspråket, att alla goda ting äro tre, och därför föreslår jag en trio med ambulansflygaren Norberg, Marshall Lindholm och Kurt Björkvall.

— Norberg beundrar jag kolossalt för hans hjältemodiga insatser att rädda sjuka människor långt borta i ödemarken. Tänk bara den gången, när han räddade den där lappgumman, ni vet, sånt kan man verkligen kalla en bragd — att i piskande snö-

Kollegialt:

Fröken Birgitta Nilsén — dotter till Hemmets Journal-chefen — har varit uppe och flugit med Skåneflygs "Gåsen", när vi antastar henne för att få höra, vem hon anser vara alla tiders flygare. Kanske är det därför hon tar frågan litet från den lustiga sidan — efter en stunds betänkande kommer svaret: Elefanten Dumbo, alltså huvudfiguren i Walt Disneys senaste stora teknade färgfilmssuccès, är enligt fröken Nilsén alla tiders flygare — "för han kan flyga med öronen, och det kan nog ingen annan flygare!" Men för den händelse Dumbo inte skulle godkännas bland alla de fina kandidaterna i övrigt till titeln "alla tiders flygare", så nämner hon ett annat namn i reserv: Flygbaronen Cederström, Sveriges förste flygare, och det förslaget gillas gärna — det var ju förresten också en skämtare!

Vem är alla tiders flygare?

Alice Babs:

Alice Babs hör segelflyget till — det är snart fem år sedan hon började skutta omkring i en SG 38 med Flygar-Lasse i Stockholms Segelflygklubb som instruktör.

— Det var nog inte utan att en och annan av grabbarna trodde att det där var en modenyck från min sida, och man försökte på sina håll spela mig ett och annat spratt, men jag uppskattade det hela, jobbade och slet med de andra, och snart var A-diplomet klart. B-diplomet klarade jag av uppe i Rommehed — Gösta Forslund låg där sommaren 1943, innan Gävle stad ställt det fina Avan-fältet till hans förfogande, så det blev Gösta som förde fram mig till B-diplomet. Nästa sommar kom turen till C, samtidigt som filmen "Örnungar" spelades in på Skarpnäck och Aleberg — det var en härlig tid ute bland segelflygeliten. Sedan dess har jag fått familj och därmed delvis andra intressen, men jag kan fortfarande gå i god för att segelflyget är den härligaste sport man kan tänka sig, när det gäller att få sund avkoppling för frisk nordisk ungdom. — Alla tiders flygare är för mig detsamma som segelflygfolket i stort, och måste jag bestämma mig noggrannare, så vill jag framhålla mina instruktörer och lärare Gösta Forslund och Flygar-Lasse.

storm ge sig ut för att bringa en lidande medmänniska hjälp. — När jag talar om bragdernas män, måste jag också dra fram mitt andra förslag, Marshall Lindholm, som ju också fick Stockholms-Tidningens guldmedalj bl. a. för sina djärva kurirflygningar till England mitt under brinnande krig. — Nu när atlantflygningarna hör till ordningen för dagen, vill jag också nämna Kurt Björkvall, den unge svensken som krossade Atlanten under så dramatiska omständigheter. Det var verkligen en prestation som hette duga, men män och mod hör ju nu en gång flyget till, sade Malmö Lucia, innan hon stängde kabinörrnen för att ge sig ut på sin andra flygtur, denna gång med ABAs "Örnen".

Film- och sångstjärnan



Sju vackra flickor svara på NF-fråga

NFs flygande har med ledning av prenumerationsregistret valt ut sju vackra flickor, som här framlägger sin syn på flyget i allmänhet och flygarna i synnerhet.

Filmvärdinnan:

Den mest charmanta och stiliga av alla charmanta och stiliga "värdinnor", som under året utvalts i olika sammanhang, är filmvärdinnan Carin Liedholm — adress Gymnastiska Centralinstitutet, Stockholm — och det är därför bara på sin plats att fråga henne om alla tiders flygare. Som sig bör har hon fastnat för ett par flygare, vars liv förevigats på den vita duken:

— Jag gillar starkt Jimmy Doolittle för hans "30 sekunder över Tokio" och som kvinna kanske i ännu högre grad Amelia Earhart för hennes sensationella solo-långdistansflygningar. För att ingen skall beskylla mig för att vara helt amerikaniserad, vill jag också nämna tyskarna Hermann Göring och Hanna Reitsch — och då tänker jag inte så mycket på deras skapande av Luftwaffe resp. provflygande av V-vapnen som desto mer på den förre i egenskap av förste flygpostförare mellan Sverige och kontinenten 1920 samt den senare för hennes fantastiska sportflygprestationer, t. ex. den bekanta helikopterflygningen i Deutschlandhalle. — Nordiska Flygtidningen? Ja, den har jag följt ända sedan starten och läser alla nummer från pärm till pärm. Allra mest tilltalas jag av "Vindstruten", den är lika bra som Cello och Kar de Mumma tillsammans...

Teaterfyndet:

— Inte kunde jag tänka mig, att det var så här underbart tjuvigt att flyga, sade unga teaterfyndet Sonja Stjernquist — decembernumrets "omslagsflicka" — när hon steg ur en Ostermans-Auster efter att ha gjort sitt livs första flygtur. — Folk pratar ju så mycket om hur riskabelt det är att flyga, att man blir sjuk och kräks i påsar, men jag tyckte då det var lika säkert att flyga som att åka bil. Men vilken skillnad på perspektiven från ovan; vi flög så högt, att alla människor verkade som små små flugor och husen ungefär som byggeklossar. Den ena stunden såg man Eslöv, i nästa ögonblick Lund och minuten därpå Malmö — jag kunde t. o. m. känna igen Hipp (fröken Sonja har alltså fått tillfälle att både bokstavigt och figurligt lägga Malmö under sina fötter!). — Och tänk så bra flyglärare Olle Haglund kunde flyga. Man kände sig riktigt säker, när man såg hans barkade näve kring spaken. Det måste vara alla tiders flygare — åtminstone tycker jag det!



Stockholms Lucia 1945:

På Frisksporthuset, Mästersamuelsgatan 10 i Stockholm, träffar vi den vackraste bland de tjugo lucior, som under årens lopp hitintills korats i rikets huvudstad, fröken Gurli Holmberg, som inte blott är frisksport- utan också flygintresserad. Sedan vi avverkat vår kruska och Lucian sin Wærland-kost, passar vi på att framställa vår fråga till denna verkligt kända representant för svensk kvinnlig fägring, vem hon anser vara alla tiders flygare: — Den saken anser jag vara självklar, det finns väl inte någon flygare, som är mera känd än svenskättlingen Charles Lindbergh, vilken för snart tjugo år sedan slog en hel värld med häpnad genom den första ensamflygningen från Amerika till vår kontinent i ett enmotorigt sportplan. — Bland svenska flygare håller jag rätt styvt på Bengt Olow.

— Sä, redaktörn, får jag säga en sak till?

— Så gärna!

— Alla tiders flygtidning — det är Nordiska Flygtidningen!

Filmvärdinnan



En dansk röst:

För att vår rundfråga inte skall få en alltför svensk prägel vänder vi oss till en "pen" danska, fröken Tut Terp-Hansen på varuhuset Illums modeavdelning, som får representera det nordiska inslaget. Fröken Tut håller styvt på kapten John Foltmann. Ett par färgstarka figurer, den idérike Clausen-Kaas och RAF-flygaren Morian Hansen får konkurrera om andra-placeringen. För Norges vidkommande blir det åter konkurrens — mellan Bernt Balchen och Ole Reistad, och även i Sverige får två gamla kämpar slåss om rangställningen: den ryktbare "grönlandsflygaren" Albin Ahrenberg och Carl-Gustaf von Rosen, som ju under året avancerat till chef för abessinska flygvapnet.

— Det är till att ha reda på sig!

— Nåja, fattas bara annat, vi läser väl Nordiska Flygtidningen i Danmark också. Mycket får vi visserligen inte importera från Sverige, men NF har riksbankschefen Bramsnæs utan vidare beviljat valutatilddelning för!

Kommendörkapten Stellan Elliot:

I MARINFLYGETS BARNDOM

"Redan de första stapplande stegen i marinflygets barndom gav klar förståelse för att flotta och flyg inte bildar någon motsättning — över och på haven äro de tu ett!"

Någon gång 1909 såg jag för första gången en flygmaskin i luften. Det var baron Carl Cederström (flygbaronen kallad) på en Blériot över Ladugårdsgården i Stockholm. Det eggade fantasien och kanske också äventyrlustan. Men chansen att få följa med upp fick jag inte förrän 1914, när flottan hade sin första flygskola på Märsgården vid Hårsfjärden i Stockholms skärgård. Ordinarie spanare fanns inte till hands, när löjtnant Dahlbeck skulle göra en tur i den vackra sommarkvällen, och jag, som allt som oftast brukade gå in och se mig omkring på flygplatsen, befann mig händelsevis i närheten. "Vill du följa med?" "Tror jag det!" Upp i Nieuportmaskinen, start, och snart var vi uppe på några hundra meter och gjorde en sväng ut över Mysingsfjärden. Denna första flygtur blev en upplevelse, något som jag sedan *aldrig* har glömt.

Beslutet var fattat. Jag anmälde mig till flygtjänst och kom så småningom i slu-

tet av 1915 till Thulins flygskola på Ljungbyhed. Allting var primitivt och provisoriskt. Vi fick genom vänligt tillmötesgående tillstånd att bo i kavalleriets sommarbaracker, där det ibland blev så kallt, att tvättvattnet var fruset på morgonen. Men humöret och intresset var det inget fel på. Vi började med att rulla på marken i ett gammalt Blériotmonoplan med en 30 hkr. Anzanimotor. Det gällde att lära sig styra maskinen på marken. Något flygplan med dubbelkommando fanns inte, utan man blev nödtorftigt instruerad, hur man skulle bära sig åt på egen hand. Nästa steg var, att vi fick flyga raka linjer fram och tillbaka ideligen, tills vi någorlunda behärskade den konsten. Därvid användes också ett litet Blériotmonoplan med en 60 hkr. Gnöme-motor. Så kom ögonblicket, då jag skulle upp för den första svängen. Men ingen hade talat om för mig, att maskinen lade sig i lutning inåt i kurvan, så att jag trodde det var fel någonstans att maskinen lutade,

när jag pressade foten mot sidoroderspaken. Jag tyckte att det hela var ruskigt och gick ner. Först då blev jag instruerad om hur man skulle bära sig åt i en kurva. Nå, äntligen efter två månader på Ljungbyhed och cirka två timmars flygtid, hade jag klarat mitt internationella flygcertifikat (som hade n:r 48) och ansågs mogen att inträda som aktiv i marinens flygväsende.

Att jag var i högsta grad omogen inses lätt. Nu först kunde det börja på allvar, vilket skedde i Furusund under ledning av löjtnanten Krokstedt, en av pionjärerna inom flottans flyg. Han var en karlararl och flygare och en levnadskonstnär som få och en smått legendarisk figur från flygets första äventyrliga period. Han tog mig med upp i Farman-maskinen, den vanliga typen vid denna tid, visade mig hur det skulle gå till, och sedan fick jag flyga på egen hand i denna. Det var nästan som att börja från början igen, ty Blériotplanet på Ljungbyhed hade bara fordrat små lätta rörelser på styrorganen, Farman däremot stora kraftiga drag i spakarna för att fungera.

På sommaren 1916 drogs en flygskola ihop i Karlskrona, och där träffades nu alla flygkamraterna från hela marinen. Det var en glad skara ungdomar med framåtanda och livslust. Känslan av allvar och ansvar och vetskapen om riskerna och farorna dölles nog många gånger bakom skämtets och glädjens yta. Flög gjorde vi så mycket vi kunde, när vädret var bra, d. v. s. lugnt, och motorerna höll. Dåtida motorer hade nämligen en nästan otrolig förmåga att tröttna efter en eller i alla bästa fall ett par timmars flygning. Vi flögo helst tidigt om morgnarna, innan sommarvinden börjat friska. Det hände ju ibland, att någon flygare svepte över staden och Ronnebygatan på låg höjd vid 5-tiden på morgonen. Det berättades då, att några av stadens borgare klagat på flygarna inte bara för förstörd nattro utan också för den friska och alltför bullersamma ton, som brukade härska vid flygarbordet i Stadshotellets café framåt kvällssidan!

Men det arbetades friskt. Vi nybörjare skulle avlägga militära flygprov. Det gällde att hålla sig på 500 meter minst en timme och på 800 meter minst en halv timme. Själva uppehållet på de höjderna var ju ingenting, knepet var att pressa upp planet med dess svaga motor till 800 meter. Kontrollant skulle vara med, och den mest lämplige var den som väjde minst. Därför



Det gamla gardet

inom flyget — det är pionjärerna, som röjt mark och banat väg för flygets frammarsch. Det är deras hårda offer, deras stora insatser och deras aldrig sviktande tro på flyget, som vi har att tacka för att flyget redan kommit så långt. — Som en enkel hyllning till dessa pionjärer inom olika grenar av Nordens flyg har NF beslutat lämna ordet till ett antal bemärkta män, vars insatser i flygets barndom äro värda att minnas. Det blir en intressant artikelserie, som i detta nummer inledes av den kände kommendörkapten Stellan Elliot, ett av de största namnen inom marint skriftställarskap och en herre med en sund inställning till problemet flotta—flyg. — Bilden visar författarens första flygcertifikat — "efter två månader på Ljungbyhed och två timmars (!) flygtid hade jag klarat mitt certifikat."

var en liten lätt pojke bland de värnpliktiga, som skötte marktjänsten, särskilt eftersökt. Han fick göra många flygturer. Och gjorde det naturligtvis gärna. Det var alltid roligt att flyga. Själv lyckades jag komma upp till 810 meter ute över sjön vid Ölands södra udde. Men snart började det röra sig litet i luften och maskinen vippade till. Jag måste parera och då sjönk vi igenom till 790 meter. Nu gällde det att ta ett mjukt tag i höjdspaken igen för att pressa maskinen uppåt de få återstående meterna. Det upprepadet ett par gånger. Men jag blev godkänd i det provet i alla fall, däremot inte i landningen efteråt. Den skulle ske på en fläck, d. v. s. vid ett märke, utlagt på vattnet. Jag beräknade höjden fel, hade för hög fart i landningen, smällde emot vattnet med en duns så att botten gick ur ena flottören, men maskinen flöt på den andra och de oxblåsor, som fanns kvar i den trasiga, sedan de flesta spritt sig över vattenytan. Flottörerna voro nämligen fyllda med oxblåsor för att de inte skulle helt vattenfyllas vid haveri.

Sedan skulle långprovet göras, flygning 180 km. utan mellanlandning, nedgång i vändpunkten och återflygning, varunder mellanlandning fick göras. Jag startade en morgon vid 1/2 5-tiden från Karlskrona med Falsterbo som mål och med flygläraren, löjtnant Krokstedt som passagerare och kontrollant och satte kurs på Sandhammaren vid Skånes sydostspets. Allt gick lugnt och bra, det blev en smula långsamt och plötsligt kände jag något som slog till på flyghjälmen bakifrån. Det visade sig vara Krokstedt, som helt enkelt slumrat till och satt och nickade, och med spanaren placerad så som han var i Farman tätt bakom föraren, slog han mig i nacken med sin hjälm varje gång han nickade till. Jag ströp av motorn och väckte honom. "Vad är det för en stor ö, som ligger där nere?" frågade han. "Hanö!" svarade jag. "Bra, purra mig när vi kommer till Sandhammaren!" Nå, vi kom fram utan äventyr både till Sandhammaren och så småningom till Falsterbo, där mottagandet blev så hjärtligt som det kunde bli på den tiden, när ett par flygare oväntat kom på besök. Återresan blev åtskilligt mera äventyrlig. Det gick bra ända tills vi kom utanför Ystad, där motorn med några diskreta hostningar sade ifrån, att nu ville han inte hålla på och snurra runt längre. Det gamla vanliga felet förstås, några tättringar på en cylinderkanna hade gått sönder, så det var bara att gå ned på sjön och köra in till stranden vid Ystad. Maskinisten med reservdelar kom dagen efter med tåg från Karlskrona, motorn lagades och med maskinisten som spanare i stället för Krokstedt fortsattes färden utefter kusten till Sandhammaren. Där blev sikten sämre. Jag beslöt då att inte gå rätt på Karlskrona utan fortsatte utefter skånska kusten. Sikten fortsatte att försämrats. Vi gick ner i Hällevig på Listerlandet och fick där per telefon av lotsarna i Karlshamn det beskedet, att vädret utefter Blekingekusten var klart.

Ny start.

Komna halvvägs till Karlskrona kunde jag på flygplanets rörelser känna, att maskinisten hade rest sig ur stolen, och när jag vände mig om fick jag se honom ligga på magen över bensintanken. På min fråga vad han hade för sig, fick jag ett gan-



Det unga gardet

inom flyget hör morgondagen till. Det är den naturligaste sak i världen, att däckkraftig ungdom tilltalas av flyget med dess flykt och framtidsmelodi. Dessa ABA-grabbar på Bulltofta går in för sitt jobb med liv och själ och anförtror NF-fotografen, att de gillar Nordiska Flygtidningen mer än alla andra tidningar, just därför att "den har både liv och själ"! Förr köpte man alltid lösnnummer, men nu prenumererar alla på NF, ty därigenom har man ju faktiskt chansen att vinna den gratis atlantflygning, som NF kommer att utlösa i mars — eller också kanske ett av de månatliga stipendierna för motor- och segelflygutbildning under 1947 tillfaller någon av dem....

(Foto: Bertil Rubin)

ska irriterat men kanske inte alldeles överraskande svar, att magnetapparaten höll på att skaka loss. Där fick han nu ligga och hålla i magnetapparaten tills vi landade i Karlskrona, och synen med maskinisten på magen över bensintanken framkallade åtskilliga häpnad och smått ironiska kommentarer från tillskyndande flygarkamrater. Tonen flygarna emellan vid små missöden var på den tiden ofta en smula uppriktigt cynisk — kanske för att dölja känslan av: i dag dig — i morgon mig. Ja, så kunde det gå till, men distansprovet hade jag klarat.

Att riskerna var stora med den bräckliga och ömtåliga materielen fick vi ofta pröva på. En gång sprang ett stag sönder i maskinen under flygning. En annan gång, när jag strax före landningen hade känt en kraftig stöt i maskinen, visade det sig att en stötta gått av vid infästningen i övervingen. Vad som kunde ha hänt, om jag startat för ny flygning efter den landningen, kan man lätt gissa sig till. Med sådana maskiner kunde ju flyget inte taga någon större del i neutralitetsvakten de första åren under förra världskriget, men vi gjorde vad vi kunde, några av oss, bland dem jag, på västkusten med station på Nya Varvet och andra marinflygare på andra platser utefter kusten.

Vintern 1918 blev det flygskola igen, nu i Vaxholm med nya äventyr och erfarenheter. Dåvarande lötjanten vid flottan, Sten Brynolf, numera sedan tjugofem år chef för Bolinders franska dotterbolag i Paris, gjorde på den skolan en dittills aldrig skådad landning. Med en Farmanmaskin försökte han gå ner i det smala sundet mellan Rindö och Skarpö, tvärsför sundet, bedömde höjden fel och kom inte ner på isen utan fortsatte på några meters höjd med

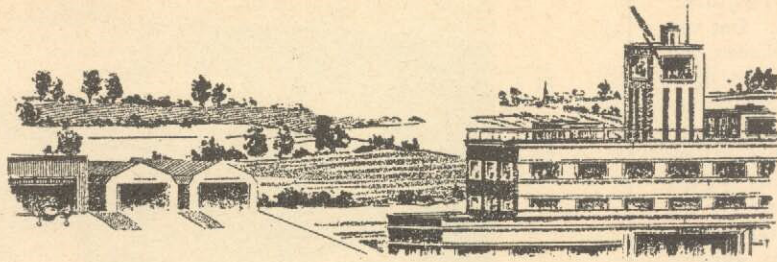
fullt pådragen motor rätt in mot skogsbrynet vid strandkanten. Vi hörde braket och rusade till för att ta hand om det som var kvar, men fick i stället se Brynolf stående vid spillrorna av maskinen med en rätt fånig uppsyn, urskuldande sig med upprepade antydningar om det var nog rätt dumt gjort. Och det ville nog ingen bestrida! Men glädjen över att vi fått behålla den gode kamraten levande var så överväldigande, att ingen tänkte på förebråelser. Han berättade att han missräknat sig på höjden, såg att det gick galet men kunde icke göra något utan blundade, släppte höjdspaken och lät maskinen rusa in mot land. Där stoppade den upp med sittrummet mitt emellan ett par kraftiga furustammar, vingarna knäcktes och motorn stoppades upp emot bensintanken. Själv hade han kastats ur framåt, fallet mildrades av en enbuske, varefter han hamnat i en snödriva utan en skräma.

Det gick inte alltid så lyckligt. Alltför många av den lilla flygarskaran fick med livet betala lärpengarna under marinflygets första decennium. Helt säkert bidrog de till att föra saken framåt, tyvärr bara en alltför ringa tröst för dem som fick leva vidare.

De första stapplande stegen i marinflygets barndom gav emellertid redan då klar förståelse för att flotta och flyg inte bildar någon motsättning. Tvärtom, de kompletterar varandra på ett sådant sätt, att en flotta utan ett gott, allsidigt marinflyg är en ofärdig flotta, under det att ett flygvapen med havet och rymden däröver som verksamhetsområde inte kan överta de uppgifter, som falla på örlogsfartygets lott.

Över och på havet äro de tu ett.

EN PIONJÄR BERÄTTAR:



MIN FÖRSTA BLINDFLYGNING

Vädrets makter var sannerligen inte en faktor att leka med under trafikflygets pionjärar. När "foggen" satte in på allvar ville det till både sinnesnärvaro och en försvarlig portion "instinkt" för att flygaren skulle kunna klara såväl sig själv som sin ofta dyrbara last. Hur en sådan "blindflygning" — utan blindflygningsinstrument — kunde gå till berättar här en av trafikflygets pionjärer.

Flygdubbelmiljonären, kapten Karl Noack berättar hur han en gång i trafikflygets barndom under en viktig transportflygning råkade ut för en intensiv dimma, genom vilken han tvingades att försöka klara sig själv och sin viktiga last med hjälp av sina otillräckliga instrument. En blindflygning utan blindflygningsinstrument, skulle man kunna kalla det.

"Jag var vid den tiden pilot hos Aero Lloyd och befann mig på sträckan Berlin—Amsterdam för att överlämna några brådskande filmer. Vädret hade redan i Berlin varit föga gynnsamt, men jag hade i alla fall gett mig iväg. Det var nämligen av största vikt att min last kom fram till mottagaren i tid.

Jag flög hela tiden på 50 meters höjd längs järnvägen, det var nämligen min enda möjlighet att inte tappa orienteringen i den rådande snöyan. Jag gick ner i Hannover och väntade där en stund, ty för hela återstoden av sträckan rapporterades dimma. Strax därefter kom emellertid ett meddelande från Bramsche i Osnabrück att man där hade 800 meters sikt. Från Berlin ringde sedan mina uppdragsgivare för att tala om att det var absolut nödvändigt att flygningen genomfördes. Jag startade alltså igen och satte kurs mot Amsterdam. Denna gång följde jag hela tiden en kanal, som gick i den rätta riktningen.

Dimman sätter in.

Men när jag kom till Weser, hade allting omkring mig blivit fullkomligt utsuddat av dimma och jag hade inte fri sikt i någon riktning. Att vända om var fullständigt omöjligt, ty bakom mig hade dimman vuxit upp och syntes ännu kompaktare än framför mig. Det var med nöd och näppe jag undvek att flyga på ett par flaggstänger, som sträckte sig högst upp över bron där kanalen korsade Weser.

De enda instrument jag hade var min kompass och höjdmätaren. Instrument för blindflygning var på den tiden okända företeelser. För att komma bort från den farligt nära liggande markytan — på andra sidan kanalen visste jag att det fanns flera höga fabrikkstenar — lät jag planet långsamt stiga. Härunder svängde kompassen oavbrutet. Minst 300 meter måste jag upp på, eftersom Porta Westfalica låg på denna höjd. Men jag fortsatte att stiga till 1.100 meter. När jag kom dit upptäckte jag att jag befann mig mellan två moln- eller rättare sagt dimskikt. Då det inte heller var så lämpligt måste jag alltså ännu högre upp.

Över dimman.

På 1.500—1.600 meters höjd hade jag lyckats komma över även detta skikt. Följande min kompass flög jag nu i ostlig riktning eftersom det var omöjligt för mig att komma igenom. Framför mig tornade emellertid snart jättelika moln upp sig och jag måste gå ända upp på 4.500 meters höjd. Trots detta var jag ständigt tvungen att göra omvägar för att undvika särskilt höga molnpelare. Blindflygning var på den tiden blott en vacker dröm. Åtskilliga gånger trodde jag att jag skulle kunna slå mig igenom neråt. Mörka ställen i det vita molntäcket under mig visade var det fanns hål i molntäcket, men när jag gick ner för att söka komma igenom dem, visade de sig endast vara skuggor av högre liggande moln.

Långsamt började jag förlika mig med tanken på att jag nu gjorde mitt livs sista flygning. I vanliga fall flög man i ett sådant väder som detta endast på 50 meters höjd, medan jag nu befann mig på flera tusen meters höjd, utan någon som helst sikt nedåt och utan möjlighet att orientera mig. Det enda jag kunde göra var att fort-

sätta flygningen häruppe tills huvudtanken var tom. Med hjälp av innehållet i reservtanken ämnade jag sedan försöka slå mig igenom neråt och på något sätt komma ner. Jag vågade inte ens längre tro på en något så när lyckad nödlandning. Katastrofen hägrade.

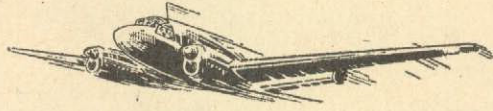
Då lyste plötsligt några trädgrenar fram genom en molnslöja. Där måste räddningen finnas. Jag flög nu brant nedåt ett stycke, gick sedan för full gas i en spiral genom molnen och lyckades på det sättet taga mig genom molntäcket. På en ruin som jag kände igen från en skolflygning kom jag underfund med att jag befann mig vid Walkenried-klostret i södra Harz. Strax därefter kunde jag läsa namnet Nordhausen på en stationsskylt. Jag lyckades välbehållen landa på en frusen åker.

Lycklig nedkomst.

Genom en av traktens invånare fick jag en grundlig orientering. Och eftersom jag inte ville låta planet stå ute över natten, beslöt jag mig för att flyga vidare till Leipzig. För att vara helt säker på att komma iväg, startade jag på reservtanken eftersom jag inte var övertygad om att huvudtankens innehåll skulle räcka till.

Åter var järnvägen min vägvisare. På detta sätt kom jag lyckligt till Halle. Under tiden hade det emellertid blivit mörkt och under mig bredde ett stort ljushav ut sig. Det var inte så lätt att härifrån finna den rätta vägen ut mot Leipzig, men rent instinktivt svängde jag åt höger och hittade på det viset också till sist flygfältet Leipzig-Mockau. Ingen människa här hade väntat att ett plan skulle komma så sent på kvällen och därför var inte heller flygplatsbelysningen tänd. Jag lyckades i alla fall klara landningen. De goda leipzigborna gjorde stora ögon när jag plötsligt stod mitt framför dem."

3,6 gånger fortare än ljudet!



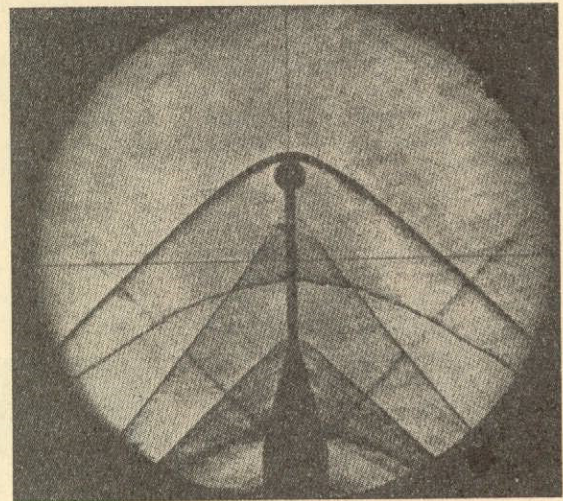
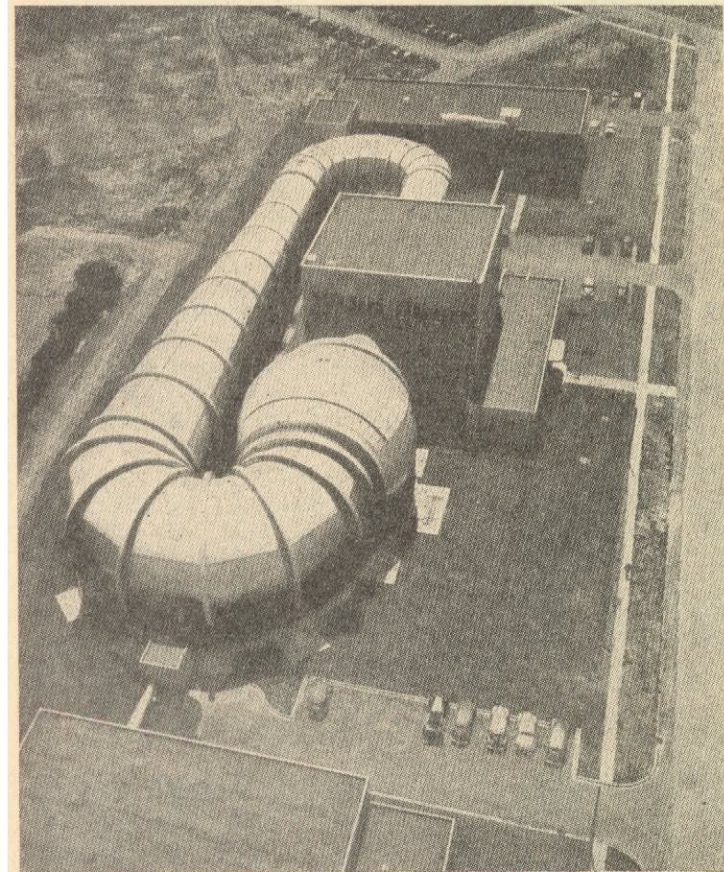
VÄRLDENS STÖRSTA VINDTUNNEL.

Tingenjörer världen runt har länge talat om praktisk utforskning av de fenomen, som inträffar, när ett flygplan över-skrider ljudets hastighet. Men hittills har man saknat möjlighet att bedriva dessa forskningar — helt enkelt därför att man inte haft någon tillräcklig vindtunnel.

Amerikanarna har emellertid nu byggt en sådan tunnel vid Moffett Field i Californien. Den har byggts av Ames Aeronautical Laboratory och är utan tvekan världens största vindtunnel. Våra bilder ger kanske ett begrepp om *hur* stor denna tunnel i själva verket är.

De lufthastigheter som kan uppnås i den är ungefär 2.400 km/tim, varför man utan vidare kan företaga experiment med hastigheter liggande kring den omdiskuterade och gåtfulla "ljudbarriären". Experimentet pågår för närvarande för fullt med såväl propellermodeller som modeller av reaktionsplan. Man väntar att de resultat, som erhålles av dessa grundförsök, skall ge anvisningar för hur kontrollerbar flygning skall kunna försiggå vid hastigheter större än ljudets.

Försöken tillgår så, att modeller av stål med cirka en meters spänvidd placeras i provrummet i tunneln. Luften pressas här genom en smal kanal med en hastighet, som kan bli nära den dubbla ljudhastigheten. Kraften härtill lämnas av elektriska motorer på tillsammans 10.000 hästkrafter, vilka driver fyra centrifugalkompressorer, som roterar med en konstant hastighet av 5.350 varv i minuten. Den värme, som uppstår genom att luften komprimeras, motverkas genom att luften får passera genom stora vattenkylda radiatorer.



Med hjälp av de känsliga optiska instrumenten har denna bild tagits av en luftström, som med 2.400 km:s hastighet rusar förbi en flygplansdetalj.

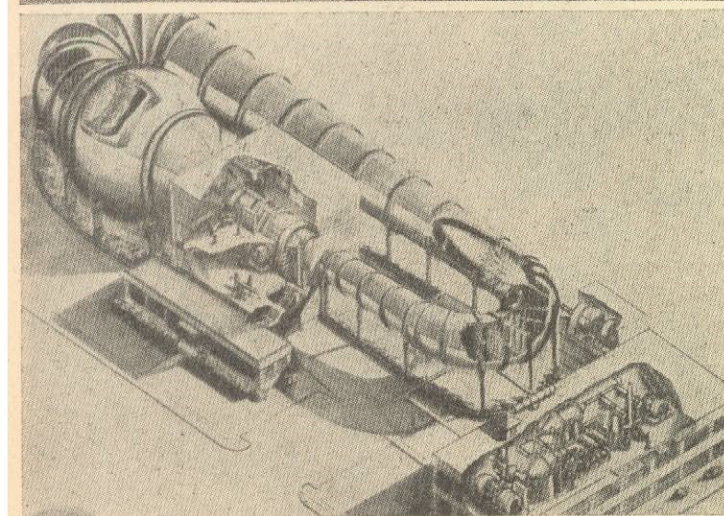
Modellernas skala kan varieras tack vare att man kan ändra trycket inom tunneln från i det närmaste vacuum upp till tre gånger normalt tryck. Känsliga regulatorer ändra automatiskt trycket till det önskade värdet.

Lufttorkare tillåta reducering av fuktigheten inne i tunneln till en sådan obetydlighet som en procent av den normala luftfuktigheten.

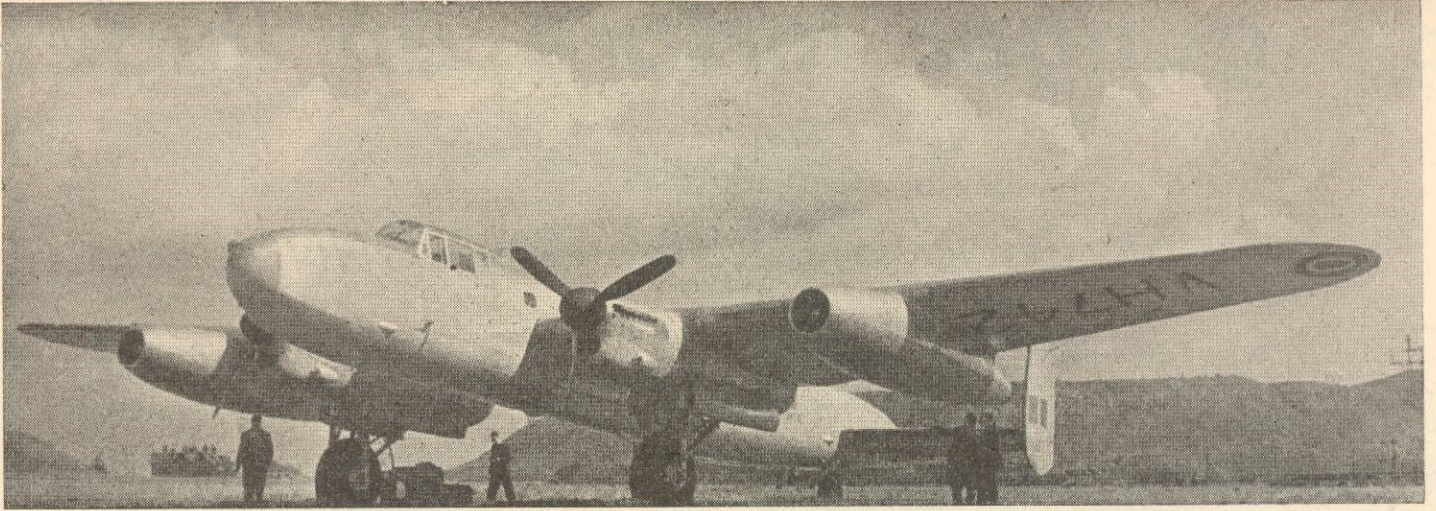
Projektiler eller flygplansmodeller, vad man nu vill studera, placeras i luftströmmen på ett sådant sätt, att de aerodynamiska krafterna kan uppmätas med hjälp av ett slags våg. Modellens reaktioner inne i tunneln förmedlas till elektriska mätapparater.

En känslig optisk apparat gör det möjligt att observera luften som passerar modellen och att fotografera den. De detaljer av planet, som på detta sätt undersökes, kan sedan utformas så att de får den bäst lämpade formen.

Ännu större hastigheter, vid vilka man ämnar försöka flyga fjärrstyrda projektiler och flygplan, kunna snart också studeras i en nu i det närmaste fullbordad vindtunnel vid samma laboratorium. Den kommer att komplettera den nu förefintliga och beräknas tillåta prov vid så höga hastigheter som 3,6 ggr ljudets, d. v. s. cirka 5.800 km/tim. under kortare tidsperioder. Den kommer att arbeta med hjälp av en jättestor högtrycksbehållare. Endast tio minuter kan experimenten pågå; därefter är tanken tömd.



NF är här i tillfälle att visa några bilder från världens kraftigaste vind-tunnel vid Moffett Field i Californien. Laboratoriet heter Ames Aeronautical Laboratory och torde vara världens förnämst utrustade inom sin bransch. Den tunnel vi här visar medger prov för hastigheter av upptill 2.400 km/tim, d. v. s. ungefär två gånger ljudhastigheten. Detta är emellertid blott "barnsaker", jämfört med vad som komma skall. På samma plats skall en tunnel medgivande 5.800 km:s hastighet byggas. Bilderna visar överst totalbild av den förstnämnda tunneln, underst en genomskärningsskiss av densamma.



NFs utsände besöker

FLYGUTSTÄLLNINGEN I PARIS

DEN FÖRSTA RIKTIGA FLYGUTSTÄLLNINGEN efter senaste världskriget har hållits i Paris från den 15 till den 30 november. Det är givet, att den stora återhämtningen ännu ej kommit i gång, varför utställningen till en stor del kom att visa de projekt, man för närvarande sysselsätter sig med, samt givetvis också en hel del flygplan och utrustning både av tidigare och senare datum. Om således även de stora sensationerna lyste med sin frånvaro, var det dock intressant att beskåda vad man hunnit med, respektive vad som är i görningen i flygbranschen, och speciellt var det roligt att denna så att säga institution från tiden före kriget åter kommit i gång.

Utställningen hölls liksom sina föregångare i det jättelika Grand Palais, som ju har tillräckliga utrymmen för att även ganska stora flygplan skola kunna plockas in. Bland de utställande firmorna dominerade som sig bör det egna landet, men även England, USA, Tjeckoslovakiet, Holland och Sverige funnos med bland de utställande länderna. En jämförelse vad omfattningen beträffar mellan de olika ländernas utställningar var ganska svår att göra, då de främmande firmornas stånd ofta funnos mitt inne bland de franska firmorna. I viss mån utgjorde den engelska avdelningen ett undantag därifrån, då den nästan helt disponerade bottenvåningen av det vänstra skeppet i utställningshallen.

Den franska avdelningen

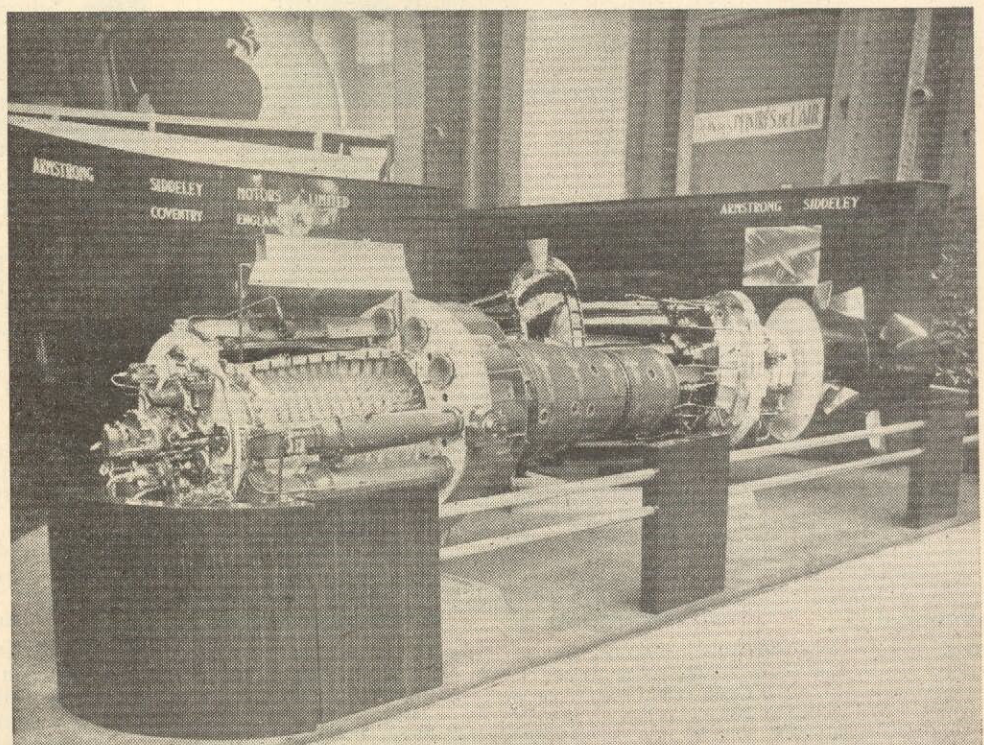
var som sagt ganska dominerande, och man lade där särskilt märke till det stora utrymme, som lämnats såväl diverse forskningsinstitutioner som Flygvapnet och Air France. Instruktiivt åskådningsmaterial klaggjorde, hur man kom tillrätta med sådana problem som hållfasthetsundersökningar, aerodynamik, smörjning etc., det franska flygvapnet visade, vilka insatser det gjort under världskriget (där visades bland annat också en V 1), och Air France hade monterat upp en jättelik jordglob för att demonstrera sina flyglinjer. Både på Flygvapnet och Air France's utställningar visades även några detaljer ur utbildningen, bland annat medelst Link trainers, som numera tyckas vara en nödvändig utrustning på de flesta håll.

Att här räkna upp alla de flygplan, som återfunnos på den franska utställningen, skulle föra allt för långt ut i detalj, men

vi anse oss böra särskilt nämna Marcel Blochs snygga serier samt SE (Société Aeronautique Du Sud-Est). Vidare visades två olika helikopterer, den ena med enkel och den andra med dubbla rotoror. Ett åtskilligt klumpigt fraktflygplan, kallat Cormoran, var kanske praktiskt men icke särdeles vackert.

Många av flygplanen i denna avdelning voro utomordentligt vackra att titta på. Speciellt några tre- eller fyrsitsiga låg-

vingade enmotoriga flygplan. Det påstods emellertid från flera håll, att åtskilliga av dessa plan än så länge voro prototyper, som ännu icke ens flugit. Om planens egenskaper komma att motsvara deras vackra utförande, som vi hoppas, bör emellertid Frankrike snart göra sig gällande på denna marknad. Det fanns även flera attrapper av kommande raketplan med diminutiva vingar, om vilkas framtid det ännu är för tidigt att yttra sig.



Bilden visar Armstrong Siddleys stånd med demonstrationsmotorn i förgrunden och Python resp. Mamba i bakgrunden. I vinjetten Avro Lancastrian, som gjorde stor succés under sitt besök i utställningsstaden.

Vad beträffar utrustningen för flygplan och för flygverkstäder etc. hade naturligtvis Frankrike åtskilligt att bjuda på. Propellrar från Ratier, motorer från Potez m. fl. och elektrisk utrustning från Air Equipment noterades särskilt, men även här gäller samma sak som tidigare sagts, att en uppräknig är omöjlig. Såsom sammanfattande intryck från denna sida av den franska utställningen kan man säga, att fransmännen nått långt men dock knappast äro fullt i nivå med andra länder såsom USA och England.

Den engelska utställningen

var gedigen, och man kan nog säga, att den visade ett litet men snyggt tvärsnitt av engelsk flygning av i dag. Hawker Siddeley-gruppen disponerade en stor yta av den öppna hallen med en sektion av A. V. Roe Tudor II, en Hawker Seafury och två Gloster Meteor, varav den ena var världsrekordmaskinen. Vidare hade Armstrong Siddeley ett stånd, där de visade dels en genomkuren äldre reaktionsmotor, dels en Python och slutligen en Mamba, de båda senare reaktionsmotorer med propellrar. Särskilt den sistnämnda är en synnerligen nätt sak i sitt slag och bör ha en given framtid med sin lilla diameter och sin styrka av c:a 1.000 hk. inklusive reaktionskraften. Intill Armstrong Siddeleys stånd befunno sig Bristol med sina slidmotorer, Napier, Cirrus och Rotol, medan Miles och De Havilland återfunnos på den motsatta sidan av salen, den senare med några av sina reaktionsmotorer.

I den högre belägna avdelningen under läktaren återfunnos Handley Page, som visade sin Hermes i olika utföranden, samt Vickers med sin Viking. Där fanns även en intressant sak för den breda publiken, nämligen ett modellflygplan som startade från en cirkelbana medelst elektriskt drivna propellrar, drog in landningsstället, släppte ut det igen och landade på nytt.

Bland utrustningsfirmorna märktes här Dowty med ett jättelikt indragbart landstall för Tudor II, Smith's med en serie instrument, bland annat den nykonstruerade elektriska autopiloten, sina K. L. G. tändstift m. m., Rotax med diverse elektrisk utrustning, Hobson med reglage och för-gasare, Williamson med diverse fotogrametisk och fotografisk utrustning, High Duty Alloys, Avimo, Cellon m. fl. Dunlop hade också ett välordnat stånd, och deras hjul förekommo dessutom nästan överallt på utställningen.

Den amerikanska delen

av utställningen var icke av samma omfattning som den franska eller den engelska, och dessutom voro de olika stånden utplacerade på flera spridda ställen. Uppe på läktaren hittade vi sålunda Bendix koncentrerade utställning av instrument och annan utrustning. Den nya autopiloten visades där samt de nya radioapparaterna för exempelvis sportflygplan jämte diverse utrustning för flygplatser såsom markradio, vindvisare och dylikt. I själva hallens högra avdelning sågos United Aircrafts berömda Wasp-motorer och den värste konkurrenten Curtiss Wright med sin Cyclone samt firmans propellrar m. m. Vidare hade Douglas, Lockheed och Conti-

ental sina stånd i närheten, det sistnämnda dock ordnat av den kända motorfirmans franska representant. B. G:s franska dotterbolag visade sina produkter i ett stånd på läktaren ovanför de andra.

Den tjeckoslovakiska utställningen

var likaså ganska spridd. Närmast intill den engelska avdelningen hade man placerat ett flertal flygplan av den statliga tillverkningen, bland vilka märktes typerna Praha och Zlin, och invid väggen hade Walter sitt stånd med äldre och nyare motortyper. Vidare fanns på ett annat ställe ett stånd (Hodek och Prema) med instrument, där man särskilt fäste sig vid horisontindikatorns ovanligt små dimensioner. Den holländska delen av utställningen var Fokkers med ett intressant sportflygplan med två bommar och skjutande propeller.

Svenska "Trollet" väckte stort intresse

Vad slutligen gäller det svenska deltagandet hade Svenska Flygmotor A/B, Trollhättan, ett stånd på läktaren, där man visade dels en Wasp-motor och dels firmans nya 140 hk. motor Trollet, vilken senare gjorde ett mycket gott intryck och väckte stort intresse. Man tyckte nästan, att det var synd, att icke Svenska Aeroplan A/B ställt ut sin Safir, så att vi kunnat visa, vad Sverige kan åstadkomma även på flygplanområdet.

Förutom Air France hade även ett flertal andra trafikflygbolag utställningar, såväl engelska som amerikanska. Kartor och fotografier visade firmornas verksamhet, och vid ett av dessa stånd, ordnat av Pan-American Airways, var det alltid svart av folk, ty där visades film från olika resor, framför allt i Alaska.

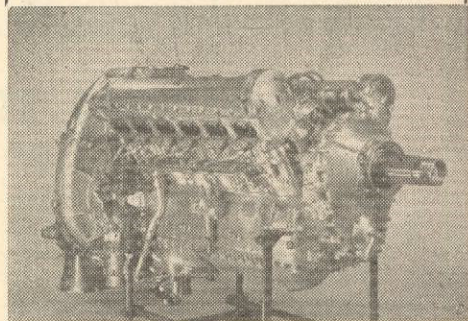
Broschyrsamlade ungdom och flygsinnade präster trängdes med flygindustriens sakkunskap

Publiktillströmningen var mycket god och vissa dagar helt enkelt enorm. Det ungdomliga inslaget var mycket stort, och där liksom på alla utställningar fingo tillgängliga trycksaker en strykande åtgång, men naturligtvis återfanns även den stora sakkunskapen bland publiken, och de utställande firmorna blevo ofta föremål för mycket ingående frågor om sina konstruktioner. Vad som särskilt slog en utlänning var det stora antalet präster bland publiken, och flera av dem visade sig synnerligen initierade i allt vad flyg heter. Likaledes fanns givetvis ett stort antal utlänningar bland de besökande, och till och med vårt avlägsna land var representerat av ingen mindre än prins Bertil samt en del personligheter inom svensk flygindustri.

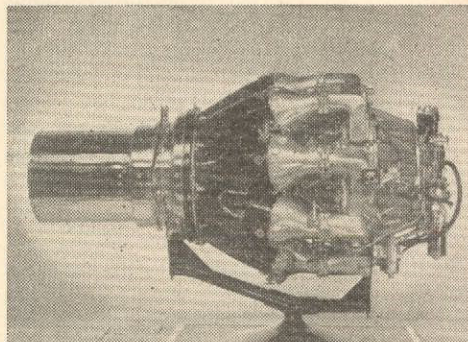
Det torde emellertid vara en öppen fråga, huruvida utställningar av detta slag inne i en storstad fylla det verkliga ändamålet. Det idealiska torde nog vara med en utställning intill en flygplats, där man på en gång får tillfälle att se exempelvis motorer och utrustningsdetaljer men samtidigt kan få betrakta flygplanen i deras rätta element, då man härigenom kan bilda sig en betydligt bättre uppfattning om materielens kvalitet än vid stationära utställningar såsom denna. *Cazaflor.*

MOTOR-SHOW

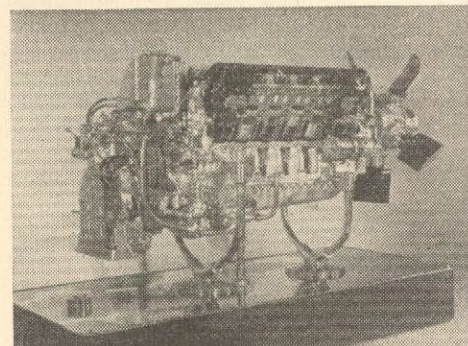
från flygutställningen



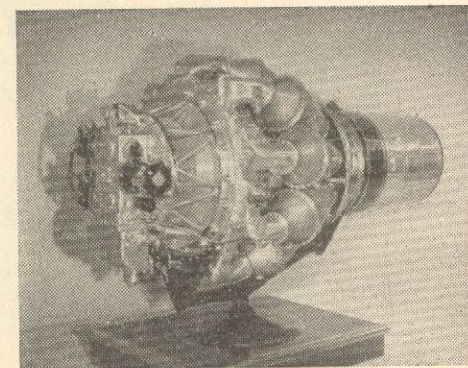
Merlin 620 från Rolls-Royce. En av världens förnämsta motorer för trafikplan.



Världsrekordplanet Gloster Meteors motor, den berömda Derwent V, reaktionsaggregat från Rolls-Royce. Först i världen över 1.000 km/tim.



Liten men stark är Rolls-Royce's Griffon. 2.375 hästar. Användes i Spitfire, Spiteful, Barracuda m. fl.



Världens starkaste i praktiken prövade reaktionsaggregat, Rolls-Royce Nene.

Svenskättlingar i täten:

NATIONAL



AIR RACES

AMERIKAS STÖRSTA

FLYGTÄVLINGAR

Det under förkrigstiden årligen återkommande stora evenemanget för USA:s flygentusiaster var de storstilade hastighetstävlingar som varje höst hölls med deltagande av världens förnämsta piloter. I höst upprepades för första gången på sju år dessa tävlingar i Cleveland, för tjugonde gången sedan starten. Liksom varje gång tidigare blev det en magnifik demonstration av fantastiska hastigheter och nervpirrende halsbrytande manövrar. Åskådartillströmningen var större än någonsin. Bedömare rör sig med siffror mellan 200—500.000. Oavsett hur många som i verkligheten bevitnade tävlingarna stod det klart efteråt att var och en borde ha fått mer än sitt lystmäte av dagens och den närmaste framtidens flyg.

Samtidigt som man mer eller mindre mot sin vilja kände sig överväldigad av årets National Air Race, kunde man inte undgå att känna en viss saknad efter det verkliga sportsliga momentet, som trots allt var det som tidigare "gjorde" dessa tävlingar. Visst förekom hårda duster man mot man och kamp om tiondelar och än mindre bråkdelar av sekunder. Men ändå kunde man inte frigöra sig från en känsla av att dessa årets tävlingar ändå inte kom upp på samma sportsliga nivå som de föregående. Tidigare hade oförvägna skickliga privatpiloter och djärva framsynta föregångsmän haft möjligheter att med goda utsikter hävda sig i konkurrensen. Tidigare var tävlingarna internationella — i år ville USA inte ha några främmande flygare med. Denna gång var det framför allt de stora flygindustriernas testpiloter och flygvapnets under kriget hårdtrimmade jaktflygare som dominerade totalt.

Bortsett från dessa kanske en smula

malplacerade kritiska synpunkter innebar emellertid årets National Air Race ett jättelikt kliv framåt — en ovedersäglig manifestation av flygets framåtskridande i ett tempo som väl aldrig tillförne. Först som sist måste erkännas att reaktionsplanen helt stal föreställningen — hur skickligt än piloterna i de propellerdrivna planen behärskade sina åk förbleknade deras prestationer helt inför reaktionsvidundrens överlägsna tekniska resurser. Medan segraren i Thompson-tävlingens kolvmotorklass pressade sin P-39 Special till imponerande 601 km:s medelhastighet tjöt svenskättlingen Major Gus Lundquists P-80 i samma tävlings reaktionsklass i mål efter att ha tillryggalagt tävlingsdistansen med en medelhastighet av 830 km/tim! En differens på 229 km/tim!

I flygtävlingen tvärs över den amerikanska kontinenten från Van Nuys i Californien till Cleveland segrade Paul Mant i kolvmotorklassen med sin P-51C och en medelhastighet av 699,72 km, en utomordentlig prestation. Reaktionssegraren i samma grupp överste Leon W. Gray noterade en medelhastighet av 796,10 km vari inräknas tiden för en mellanlandning för tankning. I kolvmotorklassen gjorde för övrigt den kända kvinnliga amerikanska piloten Jacqueline Cochran en briljant prestation då hon gick i mål som tvåa med sin P-51B-15NA och noterade hastigheten 677,72 km. En av de få prestationer i årets tävlingar som fick tankarna att glida tillbaks till tidigare National Air Races!

En nyhet för året var det s. k. Weatherhead Jet Speed Race, en tävlan för reaktionsplan över en uppmätt en miles bana, vilken flögs en gång i vardera riktningen. Löjtnant William Reilly vann denna grupp med en medelhastighet av 930,58 km. Han

flög liksom alla pristagarna i denna tävling en P-80. Under medvindsflygningen noterade han för övrigt en hastighet av 982,10 km, vilket för några dagar framåt gjorde honom till innehavare av världsrekordet i hastighetsflygning. Den engelska Gloster Meteoren hävdade strax därefter sin klass i det den överträffade sitt eget tidigare rekord och några dagar senare noterade 991,15 km och återtog FAI-rekordet.

Den utan tvekan populäraste segern vann Bell Aircrafts testpilot Alvin M. "Tex" Johnston i Thompson-tävlingens kolvmotorklass(!). Några få dagar före tävlingarna i Cleveland hade "Tex" chef hos Bells, Jack Woolams, omkommit under en provflygning med sin tävlingsmaskin, en specialbyggd P-39 Aircobra. En starkare motor hade byggts in och det var vid den första flygningen med denna som en katastrof plötsligt inträffade över Ontariosjön. Planet bröts sönder och Woolams omkom. "Tex" förde i Clevelandtävlingen både sina egna och sin stupade kamrats färger till seger efter att ha lett hela tävlingen från början till slut.

"Tex" mekaniker hade till följd av olyckshändelsen förstärkt stjärtpartiet på hans plan för att förhindra att olyckan upprepades. Genom en djärv och till ytterlighet hänsynslös flygning genomförde "Tex" tävlingen och stod som segrare med en medelhastighet med hela 6 km/tim överstigande Tony LeViers som med sin röda Lockheed NXP-38 noterade 595,64 km.

Den nationella SOhio-tävlingen — öppen för alla kolvmotorplan — vanns av Dale Fulton som flög de sju varven med en genomsnittshastighet av 567,62 km i sin P-51D. Tvåa blev William Ong från Kansas City, också han i en P-51D, med 556,50 km. En nyhet för årets National Air Ra-



David Kirschbaum passade på att föreviga några mera markanta fysionomier vid National Air Races och här ses resultatet. Fr. v. Paul Mantz, Dale Fulton, "Jackie" Cochran, Gus Lundquist gratulerande "Tex" Johnston samt veteranen Mike Murphy i demonstrationstagen för Bev Howard.

ces var den inlagda damtävlingen. Den bjöd inte i något avseende på särskilt märkliga prestationer och torde med fördel kunna strykas ur programmet nästa år. Margaret Hulbert vann klassen som gick i fem varv över en distans av c:a 120 km. Hon flög en AT-6 och bokades för 322,75 km:s hastighet. Även de övriga pristagarinnorna flög AT-6:or, vilka därefter av någon galghumorist bland publiken döptes till "fruntimmersplanet".

Ett inslag som livligt senterades av den mångtusenhövdade publiken var AAF:s och marinflygets imponerande uppvisningar i pauserna mellan de olika loppen. Våldiga processioner av B-29:or dånade fram över mängdens huvuden. De tillhörde 370:nde, 40:nde och 97:nde Bomber Groups, vilka gjorde en framstående insats i slutskedet av kriget mot Japan. 82:ndra fallskärmsdivisionen visade hur luftlandsättning av trupper går till och åskådarna fick ett svagt begrepp om vad som visades fienden i Normandie, Holland och på Corregidor.

Anfall mot japanska Zero-jaktplan på marken med raketprojektiler, masslandningar av transportplan med luftburna trupper och imponerande formationsflygningar demonstrerades under ovationer av marinflygare från Carrier Air Group 3 och Marine Fighter Squadron 225. Andra visade hur starter med en mängd bogserade glidplan går till. De nya jaktplanen, Grumman F7F Tigercat med två motorer och F8F Bearcat, gav prov på sin flygförmåga. Ryan FR-1, Fireball, med såväl turbindrivna propeller som reaktionsdrift vann åskådarnas enstämmiga gillande.

Något av en sensation för de flesta var de flygande fraktplan som uppenbarade sig utan någon som helst besättning. Tungt lastade plan startade på förvånansvärt korta sträckor med hjälp av reaktionsaggregat och raketer. Luftakrobatiken måste givetvis också vara med på ett så fylligt program och där fick man faktiskt sitt lystmäte för en god stund. Favorit blev här fyrtioåringen Mike Murphy, som i sitt specialbyggda biplan gjorde en enastående uppvisning. Vilken samtidigt var hans avsked till det aktiva flygandet med vilket han sysslat åtskilliga år mer än de flesta.

Den församlade publiken var synnerligen representativ. Inte endast det amerikanska flygets spetsar utan också många av industriens och regeringens ledande män skymtade. Utan tvekan lyckades det amerikanska flygvapnet denna gång slå ett stort slag för sin framtid. De som bevittnade reaktionsplanens fantastiska utveckling kunde inte undgå att klagöra för sig att flyget för närvarande befinner sig i ett utvecklingsskede som aldrig tillförne. Och att det är ett livsvillkor för Amerikas folk att amerikanerna bibehåller sitt under hårt arbete vunna försprång på flygets område. Flyget har begärt dollars och åter dollars för sitt forsknings- och vidareutvecklingsarbete. Och kommer säkerligen också att få det — åtminstone om de 500.000 som bevittnade årets National Air Races har någon ting att säga till om. Vilket f. ö. åtskilliga av dem faktiskt har!

Att sedan denna den amerikanska militärledningens strävan efter effektiv propaganda komma att gå ut över tävlingarnas sportsliga moment är förstäligt.



RESULTAT VID AIRRACES 1946

Pilot	Plan	Motor	Använd tid	Hast. km/tim.
BENDIX TROPHY (Kolvmotorer: Van Nuys—Cleveland.)				
Paul Mantz	P-51C	Packard Rolls-Royce Merlin	4 t 42,10 m	699,72
Jacqueline Cochran	P-51B-15NA	Packard Rolls-Royce Merlin	4 t 52,04 m	677,72
Thomas Mayson	P-51	Packard Rolls-Royce Merlin	5 t 00,48 m	656,84

BENDIX TROPHY (Reaktionsplan: Los Angeles—Cleveland.)				
Col. Leon W. Gray	FP-80A-5-LO	G. E. I-40 Jet	4 t 9 m 3,2 s	796,10
Maj. Geo. I. Ruddell	P-80	G. E. I-40 Jet	4 t 18 m 51,2 s	765,81

HALLE TROPHY (Damtävling: Fem varv, 75 miles, c:a 121 km.)				
Margaret Hulbert	AT-6	P&W Wasp-650	22 m 26,04 s	322,75
Jane Page	AT-6	P&W Wasp-650	22 m 26,89 s	322,54
Ruth Johnson	AT-6	P&W Wasp-650	22 m 56 s	315,72

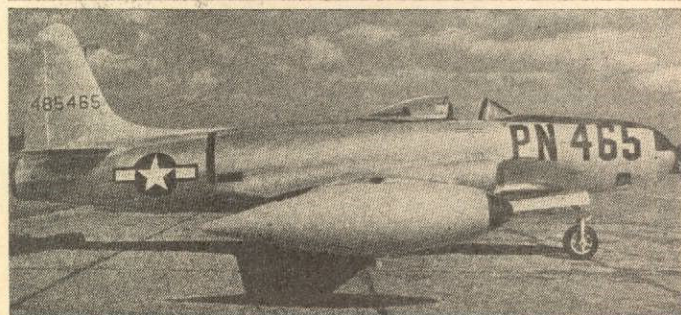
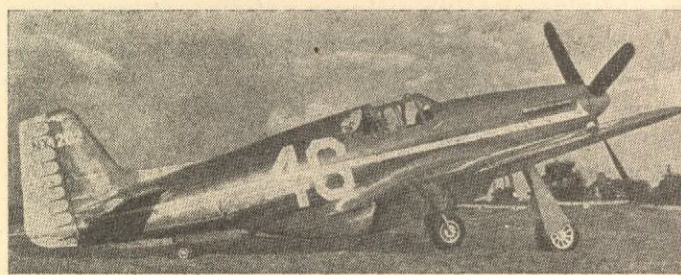
SOHIO TROPHY (Sju varv, 210 miles, c:a 338 km.)				
Dale Fulton	P-51D	Packard Rolls-Royce Merlin	40 m 49,11 s	567,62
William A. Ong	P-51D	Packard Rolls-Royce Merlin	41 m 38,07 s	556,50
Jack Hardwick	P-38	Allison 1710 (2)	41 m 38,03 s	479,21

WEATHERHEAD JET SPEED RACE (Reaktionsplan, uppmätt en-milesbana.)				
Lt. W. J. Reilly	P-80	G. E. I-40	12,450 s	930,58
Capt. John L. Moutier	P-80	G. E. I-40	12,570 s	921,62
Capt. D. E. Eberhardt	P-80	G. E. I-40	12,636 s	916,81

THOMPSON TROPHY (Kolvmotorer, 10 varv, 300 miles, ca 483 km.)				
Alvin M. Johnston	P-39Q Special	Allison	48 m 08,41 s	601,62
Tony Levier	NXP-38	Allison (2)	48 m 37,40 s	595,64
Karl Ortman	P-51	Packard Rolls	48 m 57,77 s	591,52

THOMPSON TROPHY (Reaktionsplan, 6 varv, 180 miles, c:a 290 km.)				
Maj. Gus Lundquist	P-80	G. E. I-40	20 m 56,172 s	830,00
Maj. Robin Olds	P-80	G. E. I-40	20 m 58,949 s	828,18
Capt. Albert M. Fell	P-80	G. E. I-40	21 m 12,130 s	819,65

3



Oplacerad blev denna Lockheed P-80 A-1 LO utan vingspetstankar, men versionen väckte stor uppmärksamhet i rubriken. T. h. syns överst det segrande kolvmotorplanet i den transkontinentala tävlingen, Mustangversionen P-51C. Under den reaktionssegraren i samma tävling, Lockheed FP-80A-5-LO, "Shooting Star". Ett vackert plan.



KZ III blir KZ VII:

L Ä R K A N V Ä X E R

NF levererar första presentationen i nordisk fackpress av det fyrsitsiga danska idealplanet.

DEN VELKENDTE KZ-III har nu faaet sin Efterfølger — KZ-VII — som "Skandinavisk Aero Industri A/S" just i disse Dage, har afsluttet Prøveflyvningerne med.

KZ-VII er en decideret Videreudvikling af III'eren, og det var i første Omgang Ønsket om at faa Plads til flere Personer, end de sædvanlige to, der blev udslaggi-vende.

Tendensen for Sportsflyvemaskiner gaar som bekendt i Retning af tre- eller fire-sædede Typer. Med dette for Øje, var det en Overgang Mening at indbygge et ekstra Sæde i KZ-III. Som det imidlertid ofte gaar, naar man vil ændre lidt paa en Ting — blev Resultatet en helt ny Type.

Principperne i KZ-III er dog bibeholdt i KZ-VII. Det er rigtigt som Fabrikken siger — at der findes maaske idag Sportsflyvemaskiner, der er mere besnærende i Liniere, og som kan præstere større Hastigheder — men faa kan konkurrere med den nye "Lærke", naar det gælder alsidige Anvendelsesmuligheder, kombineret med Sikkerhed, Kvalitet og Økonomi. —

Med sine faste Slots, og fuldt slottede Flaps, kan den bringes ned paa en Hastighed som ikke mange andre Maskiner — 50 Km/T — og uden Muligheder for at gaa i Spin. Den robuste Understel, som er yderligere forbedret fra III'eren og med mindre Luftmodstand — gør sit til at den i en Nødssituation faktisk kan "sættes paa et Frimærke".

Konstruktionen er ligeledes som i KZ-III, en Kombination af Træ og Staalrør. Vingerne er Trækonstruktion med Finérbeklædning paa den faste Del, og Lærred paa Klapperne. Halepartiet er dels i Letmetal- og dels i Trækonstruktion, med Lærredsbeklædning. Kroppen er helt af Staalrør med Lærredsbeklædning.

KZ-VII har faaet en kraftigere Motor — en 6 Cyl. CONTINENTAL Motor paa 125

HK — som giver Maskinen en Maximalhastighed paa 200 Km/T — og Marchhastighed 175 Km/T.

Denne nye Motortype har ogsaa ændret Næsepartiet fra III'eren — gjort det mere "amerikansk".

Af Ydre maa KZ-VII ellers siges at ligne KZ-III med det karrateristiske høje Sideror.

Kabinen er lækker, med rigelig Plads til de 4 Personer. Udsynet er første Klasses, bl. a. er der Plexiglastag. De to bagerste Sæder kan let tages ud, og man har da istedet stor Plads til Bagage (156 Kg).

Grundet den store Vægtforskydning, ved ulige Belastninger, er Stabilisatorens Indfaldsvinkel gjort variabel. Indstillingen foregaar fra et Haandsving i Kabinetaget, og er automatisk sammenkoblet med Højderorstrim.

Kørselen paa Jorden er gjort behageligere, idet man kan koble Halehjulet til Siderorsstyringen.

De to Tanke er anbragt i Vingerne, og har en samlet Kapacitet paa 110 L., hvilket giver en Flyvestrækning paa 750 Km. Maskinen kan udstyres med saavel Ski, som Pontoner.

Data for KZ-VII:

Spændvidde 9,6 M.

Længde 6,6 M.

Højde 2,1 M.

Planareal 13,0 m²

Tomvægt 460 Kg.

Nyttelast 400 Kg.

Fuldvægt 860 Kg.

Planbelastning (Fuldvægt) 66 Kg/m²

Max. Hast. 200 Km/T.

March Hast. 175 Km/T.

Landingshast. 55 Km/T. (Vind 2,5 m/Sek.)

Stigeevne 3 M/S

Største Højde 5.000 M.

Fuldladet:

Landingsafløb 70 M (Vindstille)

Startdistance 150 M (Vindstille)

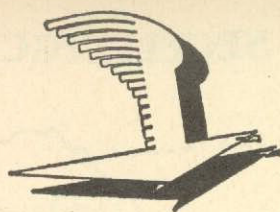


LÄRKANS

inre är lika stilrent som dess yttre. Här intill har NFs danske fotograf Viggo Mortensen fångat framsitsen av den rymliga kabinen, och i vinnjettbilderna får vi en helhetsbild av KZ-VII.



Från alla Europas hörn kom för en tid sedan en rad representanter för Aerotransport för att i Stockholm diskutera trafikflygets aktuella uppgifter. Det är ett omfattande "utrikesdepartement" som på knappast mer än ett år byggts upp av ABA för att klara bolagets egna och flygpassagerarnas problem, för att övervaka flygsäkerheten och överhuvud bidra till att öka intresset för resor med svenskt flyg och för flygfrakt. Omkring 80 man ingår redan i organisationen, som i snabb takt utökas med nya "abassadörer".



"ABASSADÖRER"

i spindelnet.

Redan före kriget hade ABA utlandsrepresentanter i Moskva, Paris, London, Berlin, Riga, Zürich och de skandinaviska huvudstäderna. Kriget slog bit för bit sönder organisationen, och då freden kom, fick man börja från början igen. Återuppbyggnaden har dock gått och går i flygande fläng.

Utlandsrepresentationen omfattar personal av skilda kategorier. Där ingår representanter i egentlig mening för att uppehålla förbindelserna med utländska myndigheter och flygbolag och stimulera resefrekvensen, trafikassistenter på flygplatserna, flygklarare för säkerhetstjänsten och mekaniker — redan ett 20-tal — för den tekniska översynen av planen. På de flesta platser har svenskarna främst övervakningsuppgifter, då man i stor utsträckning anlitar de utländska bolagens organisation på samma sätt som ABA här hemma sköter rutinuppgifterna för främmande flygföretag.

Denna nya grupp av flygets utlandssvenskar finns företrädd på ABAs alla landningsplatser. I Paris finns ett dussin personer i bolagets tjänst med direktör Hugo Krafft och kontorschefen Åke Falck, båda gamla parissvenskar, i spetsen. Londonkontoret omfattar inte mindre än 23 personer, varav 15 av engelsk nationalitet — chefen Dennis Handover, gammal flygbolagsman, är också engelsman och har vid sin sida en svensk assistent, Kjell Setterwall. I Schweiz är sju man och en ung dam placerade under ledning av hr Bengt Frödin, tidigare ABA-man i Berlin, som nu har högkvarter i Genève med hr Per Lindahl som assistent

i Zürich. I Amsterdam sköts förbindelserna av förre bitr. militärattachén i London, Gösta Norinder, och medhjälpare. I Belgien finns hr Göran Rydberg och en mekaniker. Vad grannländerna beträffar är hr Lennart Jansson sedan före kriget känd som ABA-man i Oslo, och fil. lic. Ludvig Lindgren i Köpenhamn är i den säregna situationen att ha uppehållit sin plats hela kriget igenom och dessförinnan många år — han är också representantskarans nestor med 46 år på nacken, medan kollegerna f. ö. oftast håller sig i 30-årsaldern.

I Sydeuropa och Främre Orienten är organisationen under uppbyggnad. Längst bort i Ankara sköter hr Lennart Rehnqvist ABA-affärerna — med flerårig erfarenhet av orienttjänst — och snart blir en ny post i Istanbul besatt. Till Turkiet såväl som Grekland skall man snart skicka mekaniker till representanternas hjälp. I Rom står hr Bengt Svinhufvud i spetsen för en femhövad ABA-koloni, i Nice tar hr Bengt Borglund emot resenärerna till Rivieran o. s. v.

Högst upp i nordvästra hörnet återfinnes hr John Odin i Reykjavik, och i öster bevakas de svenska intressena av hr Lars-Gustav Lindström i Prag och Östen Klintborn i Warszawa. Vad det väderstrecket beträffar blir det inom kort aktuellt att skicka folk till Moskva och Helsingfors, kanske ända till Bagdad och den persiska huvudstaden Teheran, dit just en provtur gått.

Handelshögskolorna i Stockholm och Göteborg har levererat åtskilliga civilekonomer till dessa utlandstjänster, men oavsett god teoretisk utbildning eller lång utlandstjänst i andra företag släpps ingen ut som

ABA-representant utan grundlig utbildning inom företaget här hemma. Uppgiften blir också mer och mer komplicerad, kräver inte bara kännedom om flygtrafik och språk. "Abassadörerna" skall vara goda representanter för sitt land, kunna svara på de flesta frågor, vara goda förhandlare och förmå slå sig fram genom efterkrigstidens byråkratiska djungel.

Men trafikflyget ställer allt större krav på sina män, och inte minst gäller det för svenskarna att försvara och stärka den goda position i luften, som genom lyckliga omständigheter och ihärdigt arbete kunnat skapas för vårt land sedan krigets slut. Man skall nu börja hålla regelbundna "abassadörmöten" hemma i Stockholm, och på sistone har representanterna fått en särskild kontaktman och ABA en egen "utrikesminister" i Stockholm, civilekonom Carl Johan Lewenhagen, vilken ofta är på resa för att bistå kollegerna i förskingringen. För en del av utlandstjänsten har bolaget också fått ett nytt organ i sin linjeavdelning, som skötes av förre stationschefen på Bromma, Carl Ankarcrona.

Vid konferensen i Stockholm denna gång har man diskuterat ett otal gemensamma problem, överlagt om ABAs vittfamnande framtidsplaner, delgivit varandra erfarenheter från kampen mot formaliteterna i efterkrigseuropa och mottagit rapporter bl. a. från det nyligen hållna IATA-mötet i Cairo. Efter några dagars hemlandsvistelse återvände deltagarna till sina utsiktspunkter i det spindelnet, som flyget numera spänner över Europa — ett nät vars täthet inte minst beror på ABAs rekordartat omfattande trafik.

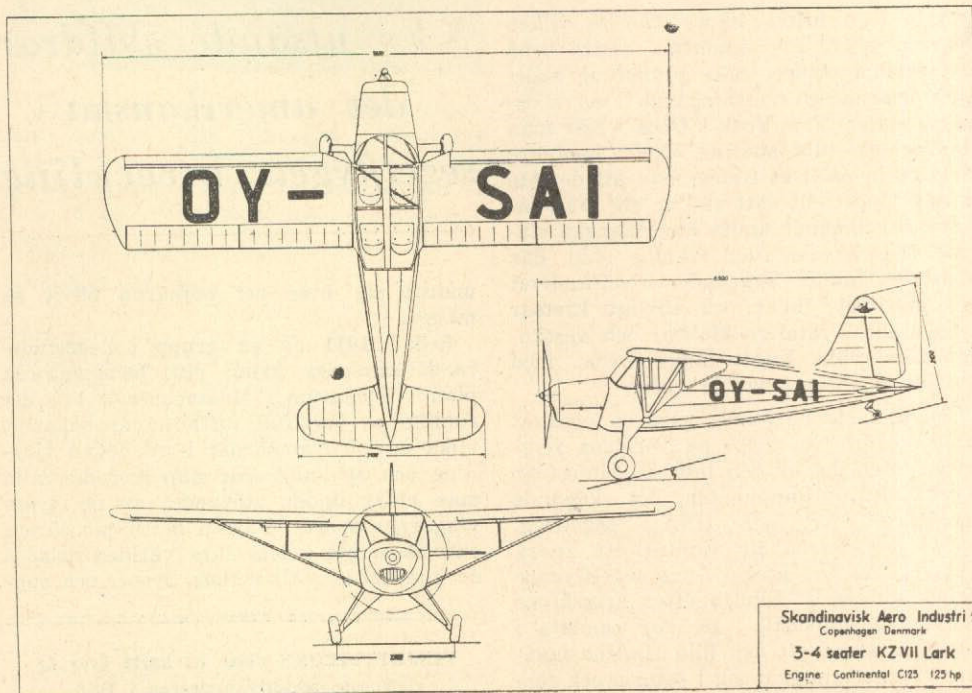
Med sine rige Anvendelsesmuligheder, er der ingen Tvivl om at KZ-VII nok skal komme til at hævde sig paa Markedet for Sportsflyvemaskiner.

Saa vel den private Sportsflyver, der har Lyst til at invitere Familien paa "a trip in the Air", som Forretningsmanden der kan medtage selv store Vareprøver, har i KZ-VII en første Klasses Maskine. Men ogsaa Taxi-Flyveselskaberne vil have stort Udbytte af den nye "Lærke", ikke alene kan den tage 3 Passagerer, men dens Mulighed for at lande paa selv meget smaa Pladser, vil forøge Arbejdsomraadet.

Der er ingen Tvivl om at "Skandinavisk Aero Industri A/S" yderligere vil udvide sin Succes fra KZ-III, med denna nye Type.

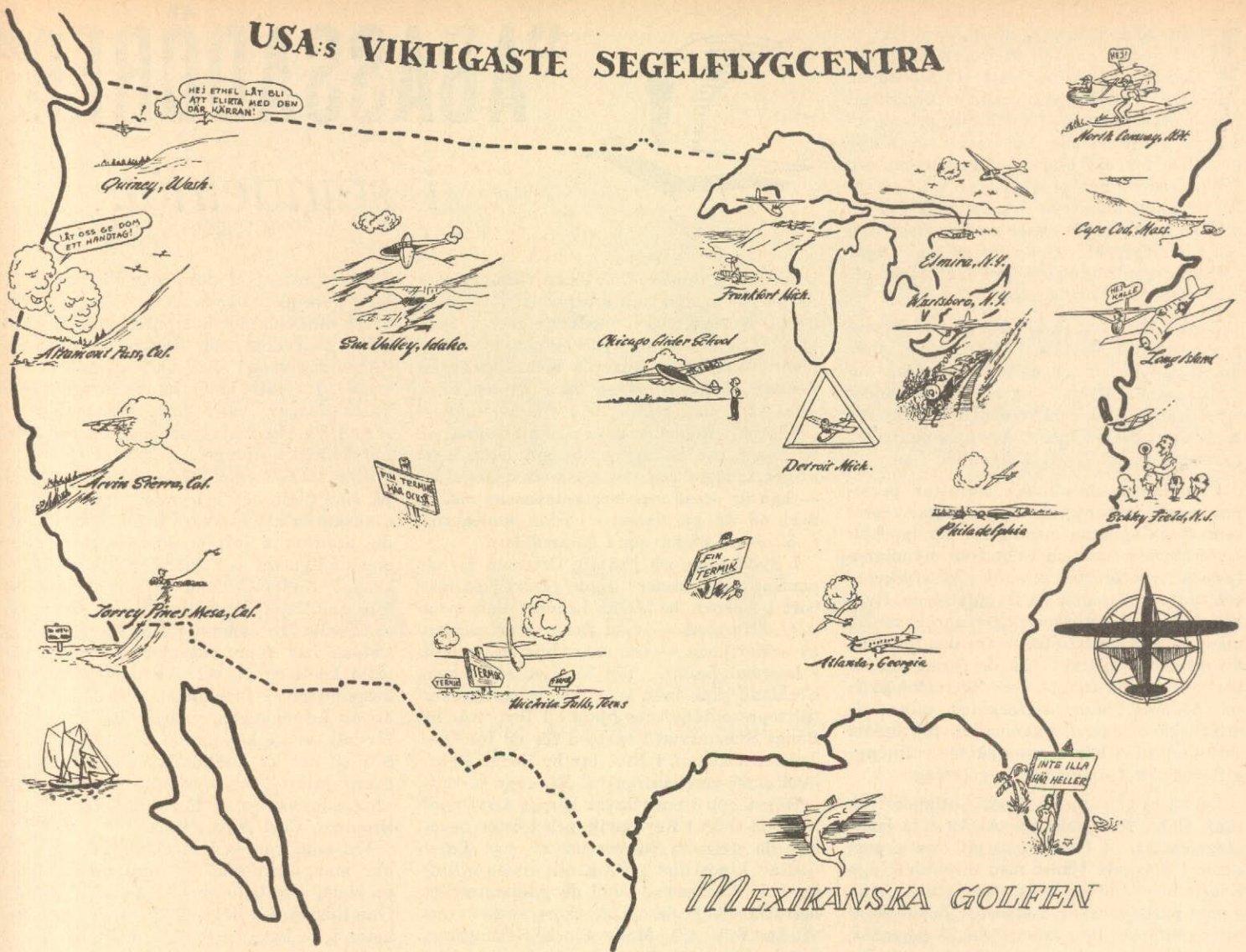
Hartvig Jensen.

KZ-VII "Lärkan"ns fabrikant, Skandinavisk Aero Industri, har i anslutning till ovanstående artikel ställt vidstående treplansskiss till vårt förfogande för förstahandspublicering i NF.



Skandinavisk Aero Industri A/S
Copenhagen Denmark
3-4 seater KZ VII Lark
Engine Continental C125 125 hp

USA:s VIKTIGASTE SEGELFLYGCENTRA



USA SEGELFLYGER

Sett från luften liknar Elmira vilken som helst av dussintals andra små trevliga städer, vilka pryder de måleriska delarna och sluttningarna i norra delen av staten New York i USA. När man kommer den lilla stadens 50.000 invånare närmare in på livet finner man att de inte på något speciellt sätt skiljer sig från invånarna i liknande andra amerikanska städer. Det är en liten vänlig stad där industrien utgör ryggraden i affärlivet och nattlivet lugnt och sävligt kretsar kring stadens fåtaliga klubbar och anständiga hem, vilka ligger längs breda, med skuggande alléer beväxna gator.

Den lilla staden kunde vara en obekant punkt vilken som helst på världens flygkarta. Men det är den inte — Elmira är huvudstaden, brännpunkten, det skapande laboratoriet för hela USA:s segelflyg. För segelflygarna är Elmira ett andra hem. Och nu har åter USA:s segelflygare börjat samlas i Elmira efter krigsårens nödtvungna uppehåll. De har samlats i skaror så stora att den lilla stadens invånare yrvaket gnuggat sig i ögonen och för-

NFs utsände skildrar det amerikanska segelflygets utveckling

undrat sig över att pojarna blivit så många.

Sedan 1911 då en grupp collegestuderande samlades kring sitt hemmagjorda plan i Squantum i Massachusetts har det funnits en handfull luftbitna amerikaner, vilka envist framhårdat i att ingen tjustring och spänning går upp mot den som man erfar under utövandet av de tysta vingarnas sport. Fastän dessa pionjärens entusiasm ute i den stora världen delades av hundratusentals tyskar, ryssar och eng-

elsmän, förblev dock den stora amerikanska republiken helt likgiltig under mer än tre decennier. Trots tolv stycken livligt besökta amerikanska segelflygmästerskap i Elmira var den tysta flygningen aldrig mera än blott och bart ett skådespel för det amerikanska flygvapnets ledning. Så kom kriget år 1941 och gjorde för en följd av år slut på segelflygtävlingen kring Harris Hill vid Elmira.

Då medförde världskatastrofen ett kraftigt uppvaknande för det amerikanska flygvapnet. När tyskarna invaderade Kreta från luften, blev byggandet av glidflygplan plötsligt en mycket viktig faktor i de amerikanska rustningarna. De byggdes i ständigt stegrat antal ända till den dag då amerikaner och engelsmän gjorde sin motorlösa entré på Hitlers bakgård. Det var då som milliontals män och kvinnor upptäckte att det fanns mer än ett sätt att flyga på. Det var som en följd härav som årets stora mästerskapstävlingar i Elmira blev gryningen för en ny era för segelflyget i USA — en era under vilken huvudvikten kommer att läggas mera vid upp-

nändet av individuella rekord än ett kollektivt demonstrerande av en flygteknik, vilken få människor kände och ännu färre bekymrade sig om före det andra världskriget.

Man kan lugnt bortse från glidflygplanens militära betydelse och den praktiskt ekonomiska betydelsen av glidlastplan när man tillstår att glidflygplanet utgör det primära träningsinstrumentet vid flygträning. Allt mer och mer har man numera även i USA kommit underfund med den saken.

Man har också kommit underfund med att man kan segelflyga på fler ställen än Elmira i USA. Överallt växer flygklubbar upp. Twenty-nine Palms i Californien är ett ökensegelflygcentrum, som kan vara värt en alldeles speciell uppmärksamhet. Den lilla staden ligger ungefär 25 mil öster om Los Angeles, som en oas långt ute i öknen. Själva flygningen äger rum över den torra botten av vad som en gång varit en stor insjö. Det finns många liknande flygplatser i USA. I vår andra artikel om det amerikanska segelflyget har vi tillfälle att beröra en liknande. Men i regel ligger de så långt från all ära och redlighet att de inte kunna begagnas. Orsaken till att Twenty-nine Palms som ju också ligger ganska avsides trots detta så livligt frekventeras av segelflygarna är framför allt den osedvanligt positiva och uppmuntrande inställning som stadens styrelsemän visat segelflygarna. Vartill givetvis kommer att möjligheterna för segelflygning faktiskt är utomordentliga. Såväl startmöjligheter som termikflygningsmöjligheter är charmanta.

Stadens styresmän brukar sätta upp ganska ordentliga kontantpris till segelflygtävlingarna — någonting, som är synnerligen välkommet för segelflygarna, vilka oftast kan utöva sin sport endast i förening med stora ekonomiska uppoffringar. Men så drar förstas också samhället in avsevärda summor på alla de gäster som överbefolkat hotell och pensionat så snart någon större segelflygaresammandrabbning är i faggorna. Ett idealiskt samarbete alltså.

Termiken börjar i regel vid middagstiden då solen fått verka nog länge och håller sedan i sig ända till kvällen. Tack vare det utmärkte klimatet kan man segelflyga i Twenty-nine Palms året om.

Andra platser i USA som är lämpade för segelflygning är den bergiga fickan i Sun Valley i Idaho och över det låglänta flodlandet i Lockport, Illinois för att nu blott nämna några exempel. NF publicerar för övrigt å vidstående sida en karta över USA:s viktigaste segelflygcentra. En anmärkning som kan riktas mot Elmira som segelflygcentra är att det, då de mot den närliggande Atlanten blåsande frånlandsvindarna förhärskar, ej kan användas för långdistansflygningar. Elmira är dock den plats utanför Tyskland som har de äldsta traditionerna inom segelflyget.

När Robert Kronfeld den 20 oktober 1929 satte sitt utomordentliga rekord med en sträckflygning på mer än 50 km och en höjd av över 2,000 meter öppnades för första gången amerikanarnas ögon för segelflyget. Detta rekord och många andra som i slutet av tjugotalet noterades av se-

gelflygets pionjärer i Europa och framför allt i Tyskland väckte hos åtskilliga amerikaner en stark entusiasm för denna nya sport. Det var som en direkt följd härav de årliga tävlingarna i Elmira uppstod.

Det första mera anmärkningsvärda amerikanska segelflygrekordet sattes av en tysk emigrant, Peter Hesselbach, som genom att hålla sig i luften under 4 tim 5 min slog det gällande amerikanska uthållighetsrekordet år 1928. Hawley Bowlus höjde under loppet av två år denna notering till 10 timmar. Två månader senare flög Jack Barstow, en assistent till Bowlus, under 15 timmar och slog därigenom det officiella rekordet.

Så kom de första tävlingarna i Elmira, som betydde en klimax för det nu ganska livliga amerikanska segelflyget. Segelflygmöjligheterna vid Elmira hade upptäckts av Wolfgang Klemperer (välkänd från Wasserkuppetävlingarna) och Jack O'Meara och det var här som Wolf Hirth gjorde sin berömda experimentflygning på 90 km utan hjälp av moln och uppvindar. Medan tyska och engelska piloter studerade termiken över storstäder genom att flyga över Berlin, München och London flög Jack O'Meara över New York City.

Den 17 december 1931 noterades det första amerikanska världsrekordet då löjtnant William Cooke höll sig i luften under nära

22 timmar i sin "Nattuggla" vid Honolulu och därmed förpassade det då gällande uthållighetsrekordet all världens väg. Cookes rekord som syntes oslagbart slogs redan två år senare av Kurt Schmidt som var uppe i 36 tim 35 minuter, och sedan dess har det förbättrats många gånger.

I början av trettioalet hade de amerikanska segelflygarnas standard märkbart förbättrats. 1932 bildade Warren Eaton tillsammans med några framsynta entusiaster The Soaring Society of America i Elmira. I slutet av förbundets första år fick Jack O'Meara ett sträckrekord på över 100 km godkänt, men blott för att se hur Richard du Pont med en sträckflygning på närmare 200 km längs Virginia Blue Ridge följande år slog det, innan han noterade världsrekord (ej godkänt som sådant då det ej med gällande 5 % överskred tidigare notering) med en flygning på 247 km. F. n. innehas rekordet av ryskan Olga Klepokova.

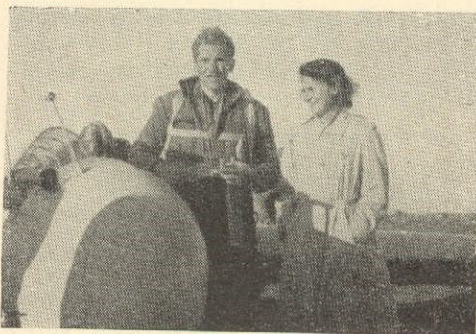
1938 blev ett stort år i Elmiras historia. Mer än 50 plan och 150 piloter anmälades till tävlingarna. Peter Riedel, som året innan segrat i Elmiratävlingarna och då var knuten till den tyska ambassaden i Washington, flög med sin Rhönsperber från Elmira till Washington på mindre än åtta timmar den 3 juli. Redan dagen därpå flög marinlöjtnant Robert M. Stanley, f. n. anställd hos Bell Aircraft, samma sträcka på 7 ½ timme. Fastän Peter Riedel detta till trots lade beslag på Bendixtroféen för längsta sträckflygning och Dupontpriset för största höjdvinst samt segrade sammanlagt, var glädjen i det amerikanska lägret allmän. Stanleys resultat innebar också nytt amerikanskt sträckrekord med 360 km och ett överträffande av Lewin Barringers termikflygning på 258 km år 1935 från Wichita Falls i Texas till Tulsa i Oklahoma. Segelflygets blomstringsperiod fortsatte i USA om också inte kvantitativt så dock kvalitativt.

1940 fullföljde John Robinson en tävlingsflygning från Elmira till Mineral på 464 km. Detta inträffade den 3 juli exakt en månad efter det Woodrige P. Brown slagit nytt amerikanskt rekord genom att flyga från Wichita Falls i Texas till Wichita i Kansas, en sträcka på 421 km. En dag senare — den 4 juli alltså — steg Robert Stanley med sin ensitsare upp till 5.230 m och satte därmed nytt amerikanskt rekord. Lewin Barringer höjde sitt eget höjdrekor för tvåsitsiga plan till 4.533 meter över Sun Walley (källan anger ej höjdvinsten!) d. v. s. 6.363 meter över havsytan. Detta var den 12 augusti 1940. På ett undantag när innebar det den sista rekordslagningen under kriget. Undantaget utgjordes av Shelley Charles som i juli 1943 steg till 5.879 meters höjd över Atlanta i en tysk Minimoa.

I mars 1946 höll Fran Hurtt och Richard Powel en helmetall Schweizer 2-22 i luften över Elmira under 10 timmar och 9 minuter och satte därigenom nytt rekord.

Bland de mera kända amerikanska segelflygpionjärerna märkas: Jack O'Meara som tog silver-C 10.6.33 och erhöll nummer 12, Richard du Pont silver-C 26.7.34 som nummer 32, Lewin B. Barringer silver-C 10.3.35 som nummer 65. De tre första amerikaner som tog guld-C var Robert Stanley, Chester Decker och John Robinson som nummer 29—31. Fors—

SVENSKA REKORDHÅLLARE



Då det helt säkert inte är utan intresse att jämföra våra inhemska prestationer med den amerikanska segelflygelitens i artikeln nämnda resultat, återge vi nedan de den 15 dec. gällande svenska rekorden:

Ensitsiga segelflygplan:

Uthållighetsflygning

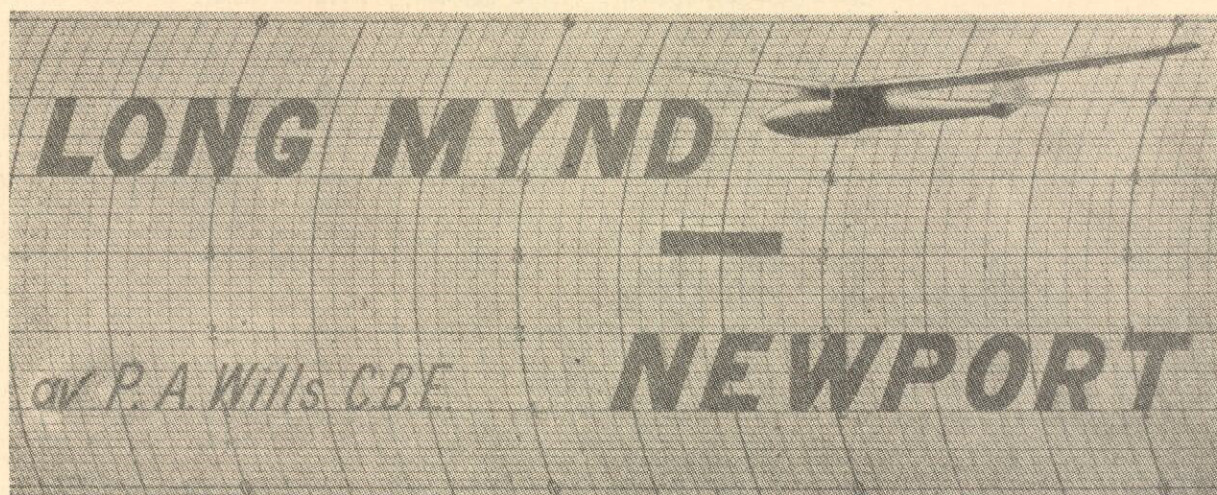
21 t 46 m K. E. Övgård
Sträckflygning 359 km Bengt Olow
Sträckflygning till angivet mål — dito —
Höjdflygning 5.700 m. A. Wennerström
Sträckflygning med återkomst
till startplatsen 104 km K. E. Rosenqvist

Tväsitsiga segelflygplan:

Uthållighetsflygning 17 t 1 m K. E. Övgård
—R. Widmark
Sträckflygning 209 km H. Kipp—
J. Blomberg

BILDEN OVAN VISAR

svenske dubbelmästaren Karl-Erik Övgård gratuleras av sin segelflygintresserade fru efter årets rekordflygning i Kranich på Alleberg.



Den 23 juni markerade en höjdpunkt i en veckas lyckade segelflygningar som förekom vid Cambridge universitetets segelflygklubb under de första efterkrigstävlingarna i Long Mynd i Shropshire. Den gav ett avgörande bevis för att engelska segelflygare även med hjälp av mycket små ekonomiska bidrag är i stånd att snabbt göra utmärkta prestationer.

Efter mina ungefär 400 timmars segelflygning anser jag det vara ett vackert belägg för den motorlösa flygningens stora förutsättningar och variationsmöjligheter att denna speciella flygning från början till slut var fullständigt olik varenda en av alla mina tidigare flygningar.

Söndagen den 23 juni meddelade väderleksutsikterna att ett högtrycksområde vid sydvästra Irland hade framkallat en rygg av högtryck, som gick i nordöstlig riktning fram till sydöstra Skottland. Utsikterna lovade varmt och bra väder, med enstaka regnskurar möjligen i samband med åska på nordvästkusten och norra Wales. Men ingen av väderleksrapporterna tycktes förutse att luften skulle komma att bli i det närmaste explosivt orolig över en stor del av England!

I Church-Stretton, i dalen nära trehundra meter lägre och öster om Mynd låg under morgontimmarna en markdimma medan luften över ljungheden vid själva Mynd var klar och man kunde se ut över markdimman åt väster. Dimman sjönk efterhand ner i Astertondalen. Markvinden var svag och en smula ojämn och blåste uteslutande ner från kullarna i nordöst. Högre upp var vinden lätt och nordlig.

Klockan 11.30 vinschades Pringle upp i sin Blue Gull och kom ned och rapporterade endast mycket svag, tillfällig termik som gav en stigning av cirka 0,2 meter i sekunder under molnbasen, som låg på ett par hundra meters höjd.

Jag startade klockan 12.00 i en Weihe. Jag hade bestämt mig för att ange flygfältet i Cardiff, 100 km i sydlig riktning, som mål. Av väderleksrapporterna hade jag

fått den uppfattningen att ostadigheten i luften skulle vara störst i de västra kustdistrikten i England och Wales. Av de cumulusregnmoln som redan syntes i väster och nordväst framgick det att en höjdflygning var möjlig.

Chanser förefanns för att min flygning skulle inskränka sig till ett långsamt sjunkande under cirka 10 minuter efter starten. Det erfordrades därför en viss optimism för att jag skulle ta på mig varma skor, flygverrall, lägga mina kartor i ordning, pyssla med min barograf och stoppa en pyjamas och en matkorg i sittbrunnen samt företaga andra förberedelser för en långflygning.

NF är här i tillfälle publicera en första artikel skriven av en engelsk segelflygare och behandlande en mer än vanligt spännande höjdflygning. Hans iakttagelser under denna flygning är intressanta att taga del av. Isbildning och syrgasbrist är två svåröverbärliga hinder. Wills' slutsats är en parallell till vad det svenska segelflyget redan konstaterat och tagit lärdom av. Artikeln är av speciellt intresse med anledning av de diskussioner, som den senaste tiden pågått rörande segelflygets vara eller inte vara vid Olympiaden i England 1948, då den tydligt visar, att den engelska ön mycket väl skulle kunna bjuda idealiska förhållanden för en kraftmätning mellan världens segelflygare.

När jag startade låg molnbasen cirka 200 meter över Mynd, cumulusmolnen var småvuxna och obestämda och befann sig tydligen på ett mycket tidigt tillväxtstadium. Inte desto mindre fann jag då jag kopplat ur på endast något mer än 100 meter en stigning under ett av dessa små moln på 0,3—0,6 meter/sek. Genom omsorgsfull flygning klättrade jag upp till 250 meter. Här fick jag sedan under en timmes tid företaga någon sorts halv blindflygning. Till råga på allt rakt över startplatsen i skottgluggen för den församlade markexpertens blodiga kritik. Jag cirklade och manövrerade in och ut i de små lågt liggande molnslöjorna och trots

nedvinden från kullarna fann jag kortvarigare termik i vart och ett av molnen. Den bästa termiken tycktes finnas i utkanterna till hälften inne och till hälften utanför själva molnen inom ett så litet område att det var i det närmaste omöjligt att få planet att svänga runt inom det. Medan jag höll på att cirkla omkring på detta sätt råkade jag plötsligt in i ett moln med en hastighet av cirka 60 km/tim. Under den halvcirkel jag flög inne i molnet greps planet av en kraftig nedvind och några sekunder senare susade jag ut ur molnet med en hastighet av 90 km/tim. Utan tvekan till stor nöjelse för åskådarna därnere. Allteftersom tiden gick blev det emellertid klart att molnen över Mynd efter hand växte och efter hand resulterade mina ansträngningar i ett långsamt klättrande uppåt.

Under mina halvcirklar utanför molnen fick jag syn på en ovanlig molnbildning. Som jag redan påpekat låg basen av mina egna moln på endast cirka 200 meters höjd över Mynd, d. v. s. ungefär 450 meter över havsytan. Borta över dalen i öster hade emellertid morgondimman lyft och bildade små cumulusmoln med basen under markytans i Mynd nivå och med topparna ungefär i höjd med Mynd-molnens bas.

När man å andra sidan dök ut ur molnen på västra sidan av Mynd syntes stora cumulusregnmoln i väster och nordväst, som redan var ovanligt mäktiga och tornade upp sig till omkring 4.500 meters höjd. Ett verkligt stort sådant moln hade blivit synligt på cirka 25 km:s avstånd i västsydväst och tycktes närma sig mot vinden.

Jag förstod att de moln som bildades över Mynd och i vilka jag flög var ett vanligt fenomen under rådande väderleksförhållanden och att de skulle ligga kvar ännu en tid. Med deras hjälp steg jag långsamt allt högre och högre och var till sist på cirka 1.500 meters höjd i ett moln som liknade en ovanligt kompakt rökpelare cirka 1.600 meter hög. Jag beräknade att jag från denna höjd skulle kunna nå det nyssnämnda cumulusmolnet i västsydväst, vilket jag re-

dan observerat. Alltså gav jag mig iväg för att söka komma dit.

Jag flög cirka 15 minuter i alldeles lugn luft, just ovanför topparna av de små cumulusmolnen som nu täckte himlen i alla riktningar. När jag kom närmare såg jag att mitt moln under tiden vuxit till en jätte, mycket större än dem jag flugit i under föregående vecka. När jag kom närmare skymde det hela himlen i sydväst och från en del av det föll ett kraftigt regn. Överst bildade det liksom ett väldigt städ, utsträckt som en sänghimmel.

Jag nådde dess lägsta utlöpare på en höjd av 300 meter (över urkopplingshöjden) och omedelbart märkte jag hur luften omkring mig blev orolig. När jag fortsatte märkte jag termik och började flyga runt. På 900 meters höjd kom jag in i molnet och steg nu mycket hastigt tills jag tycktes ha kommit så högt som molnet tillät. Jag vände nu och flög efter kompassen i västsydvästlig riktning för att komma längre in i ovädrets centrum.

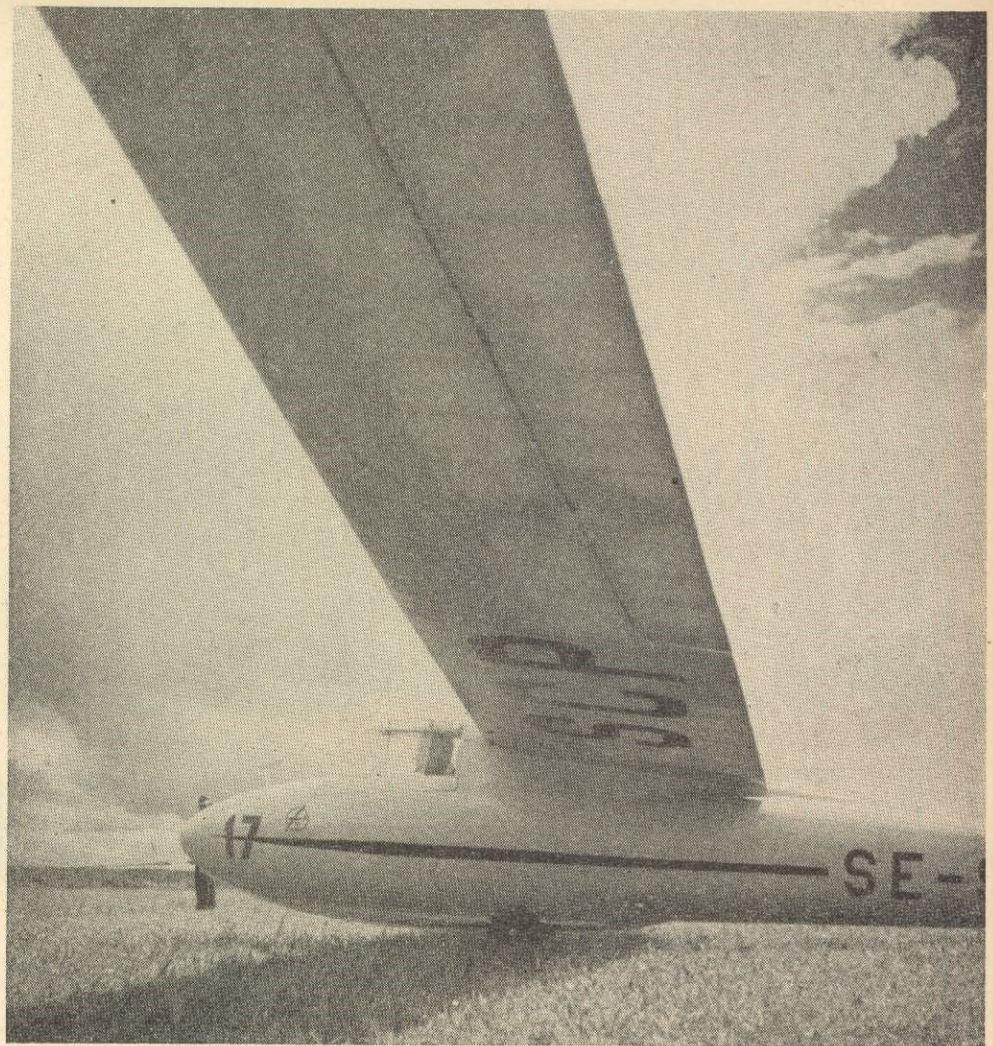
Jag fick snart åter termik och flög åter runt och när jag åter ansåg mig ha kommit så högt jag kunde, flög jag igen mot västsydväst. Snart förnam jag stark termik och några tunga regndroppar slog mot förarhuven. Från och med nu blev jag alltför upptagen för att kunna göra noggranna iakttagelser. Händelserna avlöste varandra i snabb följd!

Den gröna kulan på stigningshastighetsmätaren försvann i övre delen av röret och regnet trummade allt häftigare och häftigare mot flygkroppen och började stänka genom små springor i förarhuven. När jag kom upp på den höjd, där isbildningen borde börja, var jag rädd för att det nu helt våta planet skulle överdragas med en ishinna, vilken skulle ha avsevärt försämrat dess flygegenskaper. Detta inträffade emellertid inte och i motsats till vid tidigare liknande höjdflygningar täcktes inte planet med is. Isbildningshöjden var ungefär 3.100 meter över startnivån och fastän vindrutan snabbt skymdes av iskristaller, spelade det ingen större roll eftersom allt jag kunnat se tidigare under molnflygningen, var den närmaste delen av vingarna som försvann ut i mörkret.

Vad som gör det märkligaste intrycket på mig under sådana flygningar som denna, är till vilket minimalt utrymme den omgivande världen krymper. Genom den av iskristaller täckta vindrutan kan man endast se ungefär en hand framför sig framåt och uppåt och en liten instrumentbräda några decimeter framför ens knän är de enda kontakter man har med yttervärlden. Molnet utanför är en blind maskin med milliontals hästkrafter förborgade i sitt töckniga hölje och det är inte svårt att komma på den tanken att molnet därute vill en något ont.

Under tiden har den stora visaren på höjdmätaren rusat runt ungefär två gånger så snabbt som sekundvisaren på min klocka. På en minut steg jag mer än 600 meter! Det är svårt att föreställa sig en sådan stigningshastighet utan hjälp av motor. Om jag lämnat planet och dragit i utlösningen på min fallskärm skulle jag endast förmått minska min stigningshastighet med hälften.

Luften var också mera orolig än vad som vanligen är fallet i dessa kraftiga uppvin-



Den högvärdiga Weihe

är tydligen lika populär bland all världens segelflygare. Den bekante engelske elitflygaren Wills, som skrivit vidstående verkligt intressanta artikel om en spännande höjdflygning i sitt hemland, använde — som framgår av artikeln — en Weihe, och i vårt land är planet som bekant fullständigt förhärskande bland de högvärdiga segelflygplanen. Under svenska mästerskapstävlingarna ställa som regel de flesta deltagarna upp i Weihe, och det var också med Weihe, som de många utmärkta höjdflygningar gjordes sommaren 1944, vilka under ett par veckors tid pressade höjdrekorde uppåt var och varannan dag, tills det stannade vid 5.700 meters höjdvinst — en utmärkt prestation av Arne Wennerström, som t. o. m. överträffar de resultat vår engelske vän i detta nummer berättar om. Weihe är ursprungligen en tysk konstruktion, men planet har byggts i många länder världen runt på licens — i Sverige byggdes på sin tid ett rätt stort antal vid Flygindustri.

dar och trots sina utomordentliga flygegenskaper kastades Weihe runt med hastigheter varierande mellan 50 och 100 km/tim. När hastigheten blev alltför hög, slutade jag cirkländet och lade planet i rak kurs för att sedan hastigheten så sjunkit återtaga kretsflygandet. Växlingarna i vindens tjuv då hastigheten ändrades, regnets smatter och, då jag kom högre, haglets rasslande mot planet erbjöd en ganska skrämmande bakgrund och förutom att jag måste passa på instrumenten var snart tiden inne för att jag skulle börja söka efter tecken på syrebrist. Jag skulle nämligen snart befinna mig så högt över havsytan, att syrebristen borde börja bli märkbar.

Det är ett egendomligt faktum att för litet syre medför samma effekt på människohjärnan som för mycket alkohol. Hjärnan förlamas efterhand med början i de större centrerna och nedåt. Hämningar försvinner och en känsla av glad vårdslöshet döljer en stigande försämring av omdömet och av trubbar reaktionsförmågan. I svårare fall är också efterverkningarna allvarliga —

en pinande huvudvärk och en fullständig minnesförlust ifråga om vad som hänt.

Visserligen har många motorpiloter under kortare tid flugit på höjder över 6.000 meter utan syre. Det måste emellertid ske i motorplan och i klar luft. Under sådana omständigheter är det inte så troligt att en nedsättning av omdömesförmågan inträffar. Desto farligare är det i ett segelflygplan, som idkar blindflygning inne i ett siktskymmande moln, där uppmärksamheten hela tiden måste hållas skärpt under observationerna av de olika instrumenten.

Jag märkte emellertid nu vad varje sjukling känner till, nämligen att om man ger akt på sig själv för att se om man kan spåra några sjukdomssymptom, så konstaterar man omedelbart att man har ovedersägliga symptom på alla kända lidanden från kolera till skurgumsknän. Resultatet blev också att jag, när jag kommit upp på 5.000 meters höjd, utan att uppvindarna visat det minst tecken att avtaga i styrka, beslöt mig för att ge upp och flyga ut ur

(Forts. å sid. 24)

har i år besökt Schweiz för att studa sina studier kommer han att framlämna detta välskrivna och högintressanta bland bergen, dels i segelflygplanet tusen



sin hemstad med ytterligare ett femtiotal segelflygtimmar införda i sin flygdagbok och rik på upplevelser och minnen. Har man ej råd att hålla sig med eget segelflygplan ansluter man sig till närmaste segelflygklubb, och tillsammans med några klubbkamrater tar man under ferierna några av klubbens segelflygplan med sig ner till Samaden, segelflygarnas parad, varefter man under några underbara veckor utan större kostnader njuter av segelflyget i dess högsta form, alpin segelflygning.

Alpsegelflygning var, tills för endast 4 à 5 år tillbaka, ett okänt begrepp i Schweiz. Tidigare bedrevs segelflygning uteslutande på flygplatserna på slättlandet i norr, om man bortser från några enstaka segelflygexpeditioner till alperna. Numera bedrivs utbildningen fortfarande på flygplat-

JAG HADE SAMMA DAG kommit till SAMADEN, en urgammal bergsby uppe i alperna, ej långt från italienska gränsen, och tillsammans med några nyförvärvade schweiziska segelflygkamrater inkvarterats på det gamla hemtrevliga världshuset "Weissen Kreuz". På kvällen sutto vi tillsammans och pratade segelflyg, och en omtalade då, att han hade över 6.000 starter, en annan över 1.000 segelflygtimmar, medan en tredje först sedan två veckor tillbaka hade lärt sig att segelflyga, och dock hade jag tidigare på dagen mött honom i en Olympia över alpmassivet Muottas Muragl på en höjd av inemot 3.000 m.

Hur var nu detta möjligt? frågade jag mig själv, och säkerligen ställa sig också många av Eder frågande inför ovanstående uppgifter, och jag vill därför i denna och ett par kommande artiklar i Nordiska Flygtidningen försöka skildra mina intryck från den alpina segelflygningen dels i Engadinområdet och dels från högalpina segelflygforskningslägret i Zermatt vid Matterhorn 2.600 m över havet. Vidare skall jag ge några glimtar från Nationella Segelflygmästerskapen i Bieré samt skildra DK-utbildningen i tvåsitsigt segelflygplan från ett flertal platser. Slutligen vill jag beskriva en del schweiziska segelflygplankonstruktioner samt skildra framställningen av segelflygplanen vid olika verkstäder.

Kanske många av Er undra, varför man inte sett schweiziska piloters namn i rekordtabellerna eller varför det finnes så förhållandevis få schweiziska segelflygare, som inneha silver-C. På detta vill jag svara, att under hela kriget all segelflygning måste utföras under starkt begränsade former, och såväl flygbogsering som sträck- och höjdflygning har blivit tillåten först efter den 21 augusti 1945. På grund av landets oitllgängliga natur måste man

SE G E L F L Y G

dessutom vid sträckflygningen ställa oerhört mycket högre fordringar på piloternas skicklighet än vi äro vana vid härhemma.

Schweiz är ett förhållandevis litet land med en ytareal mindre än 1/10 av Sverige och ett invånareantal av endast något över 4 millioner. Stora svårigheter har man haft och har fortfarande att kämpa med för att bygga upp landets segelflygverksamhet. Pengar har man litet av, men med goda idéer, intresse och entusiasm kan man uträtta underverk. Flygvapnet har ej heller lämnat något bidrag till vare sig utbildningsverksamhet eller till materialinköp. Trots detta finnes i landet inemot 200 stycken högvärdiga segelflygplan, alltifrån gamla tyska Rhönadler till Moswey VI, en schweizisk nykonstruktion med bättre prestanda än något tidigare i hela världen konstruerat segelflygplan. Som jämförelse kan jag nämna, att vi här hemma nöja oss med den blygsamma siffran av 27 stycken högvärdiga segelflygplan, varav c:a hälften befinna sig på Älleberg, nedmonterade största delen av året.

Många av de högvärdiga segelflygplanen ägas privat; dock skall ingen härför tro, att segelflyget är en rikemanssport i Schweiz — tvärtom, några kamrater slår sig tillsammans och bygger sig själva eller köper ett färdigt segelflygplan allt efter råd och lägenhet, lär sig flyga på "hemmaplan", och under ferierna tar man segelflygplanet med sig och beger sig ner till alperna, där man lever lägerliv och flyger samt har det gemytligt och trevligt. Efter ett par veckor återvänder man till

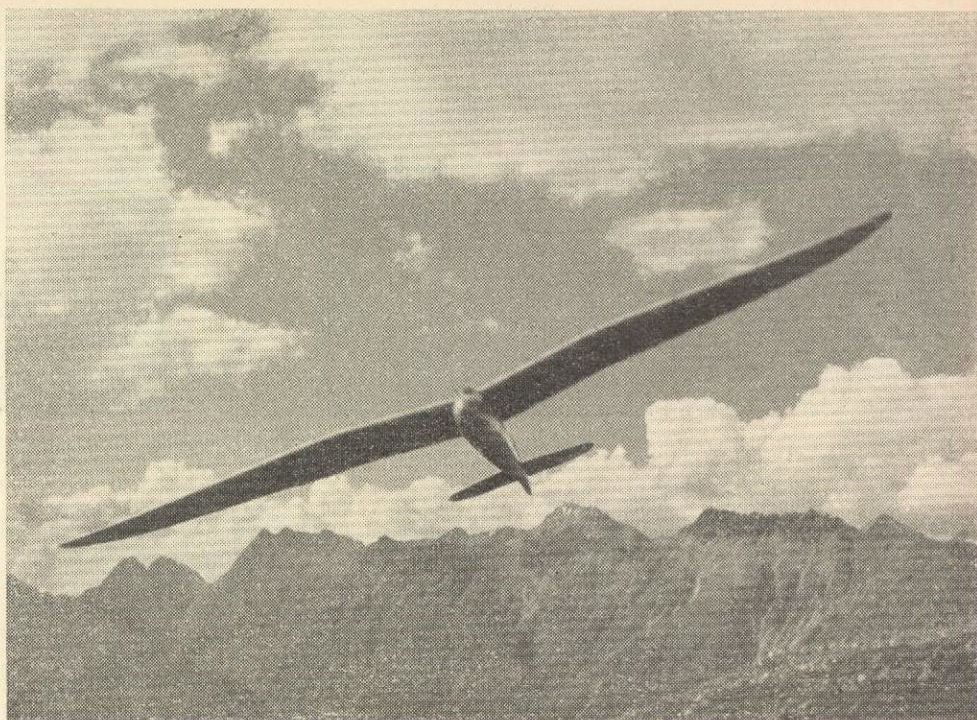
Segelflygning i Alperna är inte så enkel. Först måste Du utföra en del rundvarv och försiktigt pröva hanget, och om uppvindarna är kraftiga — ofta 7—8 m/sek. — dröjer det i regel inte länge förrän Du uppnått högsta krönet....



pina segelflygningen. Resultatet av rikelserie för NF, som inledes med t. h. och t. v. ses författaren själv parna och dels på marken åtskilliga havet.

plan, och jag skall i en följande artikel återkomma härtill. Den högre segelflyg- utbildningen utgöres av kurser, som omfatta 12 vinschstarter, varav 3 i DK, samt 18 flygsläp, varav 5 i DK. Nybörjarekurserna i DK-segelflygplan omfatta 12 dagar, d:o med glidplan 10 dagar, högre segelflygkurser 15 dagar samt specialkurser 7 dagar. Utbildningen av segelflyglärare sker genom ett flertal specialkurser, och mycket stor vikt fästes vid segelflygläro- aspiranternas praktiska utbildning; där- emot fordras ej motorflygutbildning, vare sig militär eller civil.

Men det är främst genom den alpina segelflygningen, som Schweiz gjort sig känt inom vida segelflygkretsar all vär- lden över. England, USA, Holland, Ar- gentina — överallt talar man med största begeistring om segelflygparadiset SAMA-



I SCHWEIZ

DEN, ja ända nere i Sydafrika kan en segelflygare tala om för dig Maloja-vin- dens magiska kraft. Här i Samaden sam- las segelflygare från världens alla hörn för att i ett av Europas vackraste alp- landskap dyrka den tjugigaste formen av segelflyg, alpin-segelflyg. Samaden är en gammal bergsby, som ligger i en dalgång i Engadin-området; några kilometer läng- re söderut ligger den kända turistorten S:t Moritz och ännu något längre upp i dalgången bergsbyn Maloja. Du stiger av tåget i Samaden; går den fem minuter långa vägen ner till flygplatsen, hyr ett

segelflygplan för några timmar, och få minuter därefter svävar Du ljudlöst om- kring över snö- och ishöjda alptoppar, som ligga gnistrande i solskenet djupt därnere under dig. Nåja, är det första gången Du skall pröva på segelflygning i alperna, går det säkerligen inte så enkelt. Då måste Du först utföra en del rundvarv samt försiktigt pröva hanget, bergskedjan Muottas Muragl, som ligger alldeles invid flygfältet och höjer sig 800 m över detsam- ma. Uppvindarna på alpslutningen kun- na ibland vara mycket kraftiga, ända upp till 7 à 8 m/sek. Det dröjer därför i re- gel inte länge, förrän man uppnått högsta krönet, varest gästerna på det därstädes belägna lilla bergshotellet med avundsjuka blickar följa din ljudlösa flykt under sö- derns azurblå himmel. Hela det sagolika alplandskapet ligger nu öppet för dig, och snart lämnar Du Muottas Muragl (2.453 m ö. h.) för att kämpa om de 20 km läng- re bort belägna alptopparna Piz Palü, 3.912 m, Rosegg, 3.949 m samt Piz Berni- na, 4.055 m. Även om Du tidigare är aldrig så bortskämd med termikflygning över slättland, kommer denna kamp om att nå alpernas högsta toppar att hålla dig i ständig spänning och begeistring, och när Du åter landar på Samadens flygplats, är Du en upplevelse rikare.

De goda segelflygmöjligheterna i Sama- den belysas kanske bäst av statistiken. Me- deltid per start inklusive alla rundvarv är c:a 1 timme. I regel varje dag vid 9-tiden sätter sig luften i dalgången, genom solens olika uppvärmning, i rörelse uppifrån

... varest gästerna på det därstädes belägna lilla bergshotellet med avundsjuka blickar följa den ljudlösa flykten under söderns azurblå himmel. Hela det sagolika alplandskapet ligger nu öppet för Dig och håller Dig i ständig begeistring.

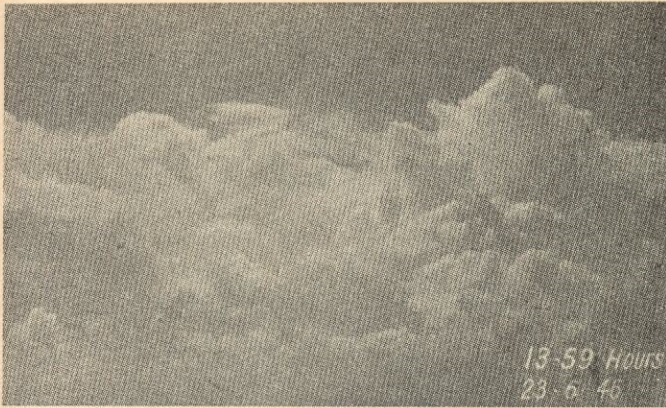
bergsbyn Maloja, varigenom en lokal vind med en styrka av 5 à 8 m/sek. uppstår, den s. k. Maloja-vinden. När vinden blåser mot bergskedjan Muottas Muragl pressas den av solen uppvärma luften uppför alp- slutningen, och en för segelflyg så idealisk hangvind i förening med varm uppåtgåen- de luftström uppstår. På kvällen, sedan vinden mojnät, kan man flera timmar ef- teråt flyga på en kraftig aftontermik över hela dalgången.

Någon skolverksamhet i likhet med Alle- bergs bedrivs ej i Samaden. Hela perso- nalen utgöres av skolchefen Risch samt en medhjälpare, som samtidigt tjänstgör som vinschskötare. Medlemmarna från de oli- ka flygklubbarna såväl som enskilda segel- flygare komma till Samaden med sina egna segelflygplan och erlägga därvid för varje vinschstart 1: — kr. samt start- och land- ningsavgift 3: — kr. Om du önskar hyra något av de många privata segelflygplan, som finnas i Samaden, kostar detta för varje start som understiger 10 min. kr. 2: 50, för varje timme kr. 12: 00—16: 00 samt för hel dag kr. 40: 00—55: 00. Ovan- stående priser inkludera såväl ansvars- som kaskoförsäkring.

Under tio dagar i början av augusti näs- ta år kommer segelflygare från olika delar av världen att samlas i Samaden för att i fredlig kamp med sina segelflygplan erö- vra alpernas högsta toppar. Det är i dag en vanlig syn att se ett dussintal segel- flygplan på hanget Muottas Muragl. Un- der nästa års "segelflygmeeting" räknar man med ända upp till ett trettiotal segel- flygplan samtidigt på hanget med olika na- tioners färger målade under vingarna. Sä- kerligen är det många av Er som önska att få deltaga i den leken.

Och med en förhoppning att denna öns- kan kommer att bliva verklighet sluta vi i dag vårt besök i Samaden och bege oss näs- ta gång till högalpina segelflygforsknings- lägret vid Zermatt, Matterhorn, samt be- söka Nationella Segelflygmästerskapen för att slutligen hamna på DK-segelflygsko- lan Bern-Belpmos.





Under Wills flygning fotograferade hans kamrater från Long Mynd det jättelika cumulusmoln han använde sig av. Våra bilder visar t. v. molnet klockan 13,59. Den andra bilden tagen 6 minuter senare, alltså klockan 14,05, visar hur den karakteristiska "städ"-bildningen snabbt fortskridit.

LONG MYND—NEWPORT

(Forts. från sid. 21)

ovädret. Jag fann att detta var förenat med vissa svårigheter. Åtskilliga gånger då jag fått planet på rätt köl under bråkdelen av en sekund fattade en kraftig vindstöt tag i ena vingen och tvingade mig in i en sväng igen. Medan jag försökte arbeta mig ut lyckades jag emellertid följa en något vinglig sydöstlig kurs som skulle föra mig ut ur ovädret i riktning mot mitt mål vid Cardiff. Ungefär en kvart senare flög jag också ut i en solbelyst men ganska skrämmande värld.

Till vänster var den fridfull nog. Långt ner skymtade åkerfälten i Hereford och Gloucestershire bakom otaliga små vita cumulusmoln, vars toppar fortfarande var cirka 3.500 meter under mig. Men hela den högra delen av himlen och den alldeles över mig, var täckt av åskmoln, som tycktes sträcka sig så långt jag kunde se över mellersta delen av Wales.

Åskmolnets "städ", denna väldiga, karakteristiska hylla, vilken bildar toppen av nedvindsidan av ett verkligt stort cumulusregnmoln, bildade en ofantlig grå skiva över mig, så att jag flög i någon sorts halvtunnel; till vänster sol, blå himmel, vita moln och gröna åkrar; över mig grå moln och varje färg mellan grått och indigoblått och svart till höger om mig. Där

hängde en 7.000 meter hög molngardin ned från städet och nådde ända ner till de diffust skymtande branta bergen i Wales, vilka skönjdes genom röken av ett strömmande hällregn. Då och då lystes scenen upp av väldiga blixtrar.

På över 5.000 meters höjd tycktes jag befinna mig knappt halvvägs upp mot toppen av denna väldiga molngardin!

Jag hyste inte det minst tvivel om att världsrekordet i höjdflygning med segelflygplan endast väntade på att bli slaget i detta väldiga moln; uppvindarna måste ha räckt för höjder upp mot 10.000 meter, men jag hyste än mindre tvivel om att jag var villig att låta världsrekordet stå kvar obesekrat.

Jag fick sedan höra att skyfall av utomordentlig styrka rasat över landet och i Long Mynd hade man fått vada längs vägen mot Church Stretton. Jag fick betrakta ett ovanligt häftigt atmosfäriskt fenomen från "orkesterplats".

Jag befann mig alltför högt för att kunna lokalisera mitt läge med någon större noggrannhet. Jag flög emellertid under trekvart efter kompass i ganska lugn luft. Under tiden sjönk jag ner till något mer än 2.000 meters höjd, men till höger om mig låg fortfarande åskmolnen, som sträckte sig så långt ögat kunde se. Jag fann nu att jag kommit in i ett område av lugn, rökgig luft, där det av någon orsak

inte fanns några som helst uppvindar och det föreföll mig därför som om jag trots allt skulle se mina försök gäckade: att slutföra min målflygning till Cardiff.

Sedan jag en lång stund sökt utnyttja varje möjlighet att stiga lyckades det mig emellertid till slut. Jag beräknade att jag befann mig över Ross-on-Wye. Med hjälp av ett cumulusmoln steg jag så ungefär till 2.100 meters höjd och gav mig iväg för att försöka nå Cardiff härifrån i en direktflygning. Jag fann emellertid ingen som helst uppvind på hela vägen och landade så efter fem timmar vid Newports flygfält, 15 km från mitt mål.

Den första absoluta höjd jag uppnådde under denna flygning var ungefär 5.100 meter över havsytan. För rekordslagning måste emellertid höjdskillnaden mellan urkopplingspunkten och den högsta uppnådda höjden beräknas. Denna har nu officiellt kontrollerats och befanns vara 4.260 meter (15.247 fot).

*

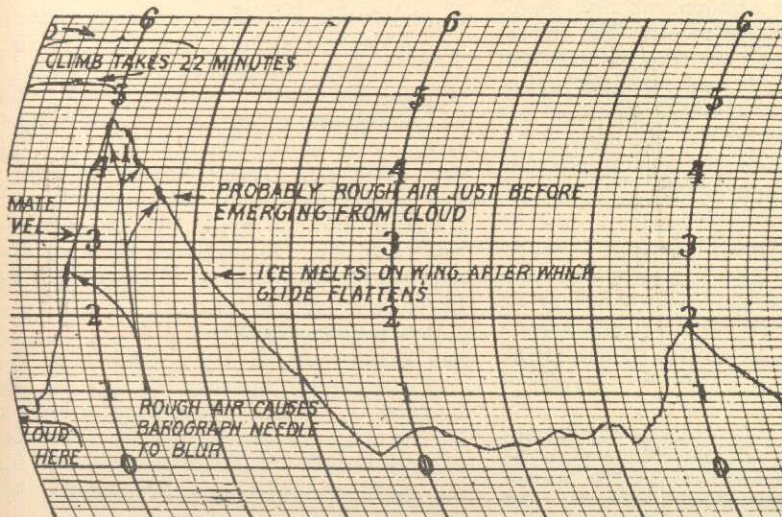
Till sist de erfarenheter denna flygning gav. Den är, förmodar jag, den första engelska segelflygning som företagits i ett stort cumulusregnmoln, varför det är för tidigt att försöka komma fram till några generella resultat. Men jag vill påpeka två saker.

Den första är, att sett ur segelflygnsynpunkt finns det en avsevärd skillnad mellan större och mindre cumulusregnmoln (cumulus-nimbus). Jag tror att den synliga skillnaden är den att det större cumulusregnmolnet har ett "städ", vilket det mindre saknar. Med hjälp av det mindre molnet kan man stiga endast till ungefär 5.000 meter (ordet "mindre" endast i relativ betydelse) och med hjälp av det större till gott och väl 10.000 meter. Den förra typen skall begagnas med utomordentlig respekt, den senare med en viss fruktan!

Den andra saken jag vill framhäva nu efteråt, är att en övre gräns på 4.500—5.000 meter över havsytan borde fastställas för segelflygningar utan syrgasmask. Annars finns risken för att flygarna i sin iver för att överträffa det tidigare rekordet med några tiotal meter ligger kvar däruppe ända tills en olyckshändelse måste ske. Låt oss alltså gå in för att använda syrgas!

P. A. Wills.

En detalj ur Wills barogram från höjdflygningen. Längst till vänster återspeglas den kraftiga stigningen i åskmolnets centrum. Den språkkunnige kan själv ur Wills kommentarer utläsa de olika skedena av flygningen.



DITT UR

DIN PÅLITLIGASTE OCH MEST OUMBÄRLIGE VÄN

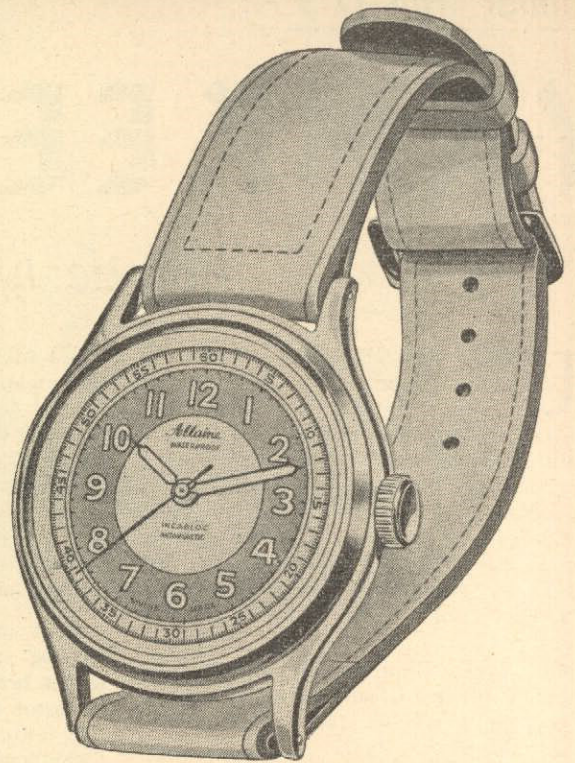
Köp av klockor är i första hand en förtroendesak — men det är också en fråga om priset. Med hänsyn härtill föra vi endast de allra bästa schweiziska märkesur, som finnas att uppdriva, och vi sälja dem till priser och betalningsvillkor, som äro överkomliga för alla. Ni behöver inte betala något förskott, men vid leveransen erlägger Ni 1/3 av urets pris, och därefter en månatlig inbetalning av endast

5:- kr. i månaden!

TAG INGA RISKER:

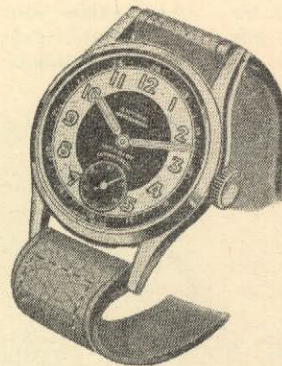
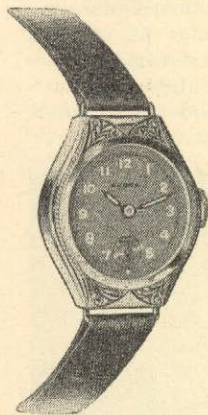
Ni får uret till påseende under 8 dagar — utfaller det ej till belåtenhet får Ni returnera det, och vi återbetala t. o. m. Edra portokostnader! 2 års fullt betryggande urmakaregaranti lämnas på varje ur, som säljes genom oss. Detta ger Eder

100 % GARANTI!



Marknadens förnämsta rekordur!

Nr 3515. Yppersta schweizerfabrikat av världsmärket Allaine. Har idealurets alla fördelar: pansarboett — vattentätt — stötsäkert — antimagnetiskt — dammtätt — nattlysende — Nivarox Spiral — centrumsekund — okrossbart glas — precisionsankarverk med 17 rubiner. En kraftig och i varje detalj högelegant kvalitetsprodukt för
Kr. 133: 45



HÖGELEGANT ANCRE-UR!

Nr 818. Försett med centrumsekund för tidkontroll etc. Extra tunn boett, som smidigt följer handleden. Botten av rostfritt ädelstål. Nattlysende siffror och okrossbart glas. Förnämligt antimagnetiskt kvalitetsverk med 17 rubiner. Ett påkostat ur till ett billigt pris —
Kr. 64: 95

LYXUR I GULDDOUBLE!

Nr 783. 20 microns gulddouble, garantistämplad 10 år! Självlysende visare och siffror. Ytterst trevlig rosafärgad urtavla. Smakfull ciselering å boettens framsida. Verkligt pålitligt 15 rubiners ankarverk från en av Schweiz äldsta urfabriker. Uret för damen av värld!
Kr. 96: 45

PRIMA KVALITETSUR!

Nr 2347. Herrarnas önskeur med damm- och vattentät pansarboett. Stötsäkert genom Inca-Bloc världspatenterade balansupphängning. Antimagnetiskt och försett med Nivarox-spiral. 15 rubiners kvalitetsankarverk. Okrossbart pansarglas.
Kr. 119: 10

DAMERNAS SUISSE!

Nr 712. Smakfullt och tydligt utförd, tvåtonad urtavla. Antimagnetiskt kvalitetsankarverk med 15 rubiner. Självlysende siffror och visare. Boett i extra prima chrom med botten av rostfritt ädelstål. Mest populära och vackra modell i sin prisklass.
Kr. 83: 70



ARMLÄNKAR AV ROSTFRITT STÅL!

Nr 913. Herrlänk av högglanspolerat rostfritt ädelstål. Bredd 11—12 mm. En svensk kvalitetsprodukt — outslitlig — elegant — gedigen.
Kr. 5: 95

Nr 914. Samma kraftiga pansarlänk men **guldförgylld**. Den hållbara och enastående eleganta länken har en synnerligen vacker guldlyster, varför den knappast går att skilja från en riktig guldlänk.
Kr. 9: 25

Nr 925. Damlänk som nr 913 men 7—8 mm bred.
Kr. 5: 95

Nr 936. Guldförgylld damlänk (jfr 914), 7—8 mm.
Kr. 9: 25

LÄNKARNA SÄLJAS ENDAST KONTANT.

VID KONTANTKÖP AV UR LÄMNAS EN RABATT AV 10 %.

OLYMPIA UR-SERVICE, Postfack 325, Malmö.

Sänd omgående st. ur nr å kr. att betalas med en tredjedel vid leveransen och kr. pr månad. Vid kontantköp avgår 10 %. Utfaller uret ej till belåtenhet, äger jag rätt att återsända det inom 8 dagar mot återfående av inbetalt belopp plus porto. Garantisedel gällande två år skall medfölja. Varan förblir säljarens egendom, tills den är tillfullo betald.

Titel och namn:

Fast bostadsadress:

Postadress:

Arbetsplats: Datum/..... 194.. NF 10/12

Glimtar från U S A:

YANKKEES ERÖVTRAS

för de tysta vingarnas sport.

"USA:s ALLEBERG" — Elmira i staten New York var i augusti skådeplatsen för de första amerikanska segelflygmästerskapen sedan USA:s inträde i det andra världskriget. Dessa tävlingar underströk med eftertryck vad man redan tidigare så smått haft på känn — nämligen att amerikanerna nu gripits av en entusiasm för segelflyg som vida överträffar det relativt begränsade intresse denna sportgren åtnjöt under tiden före kriget.

Under årets Elmira-tävlingar flög de deltagande planen tillsammans en sträcka motsvarande avståndet fågelvägen mellan San Fransisco och Paris! 15 dygn eller 375 timmar var den sammanlagda tiden som planen tillbringade i luften under tillryggaläggande av denna 1.100 mil långa sträcka! Antalet tävlingsstarter var 738.

Den längsta flygningen gjordes av J. Robinson med 296 km i en ROSS-STEPHENS. Nytt amerikansk höjrekord för tvåsitsare sattes av G. E. Tabery med 4.267 m i en SCHWEIZER SGS 2-8.

Tiotusentals åskådare från USA:s alla stater jämte åtskilliga utländska entusiaster hade mött upp. Deltagarna kom från tolv olika USA-stater.

Må vara att dessa siffror efter en stunds begrundande ej är så överväldigande som de vid första anblicken förefaller. USA är dock ett ganska stort land och räknar en talrik befolkning. Det är inte heller i jämförelse med dessa faktorer som årets Elmira-tävlingar var så överväldigande — det är i jämförelse med de Elmira-tävlingar som hölls innan kriget som siffrorna talar sitt otvetydiga språk.

Rent ut talat förde segelflyget i USA en nog så tynande tillvaro innan världskriget bröt ut. Visst fanns det centra där intresset för de tysta vingarnas sport var lika entusiastiskt som i Europa — men i förhållande till befolkningsresurserna i det stora landet i väster var och förblev dessa centra droppar i havet.

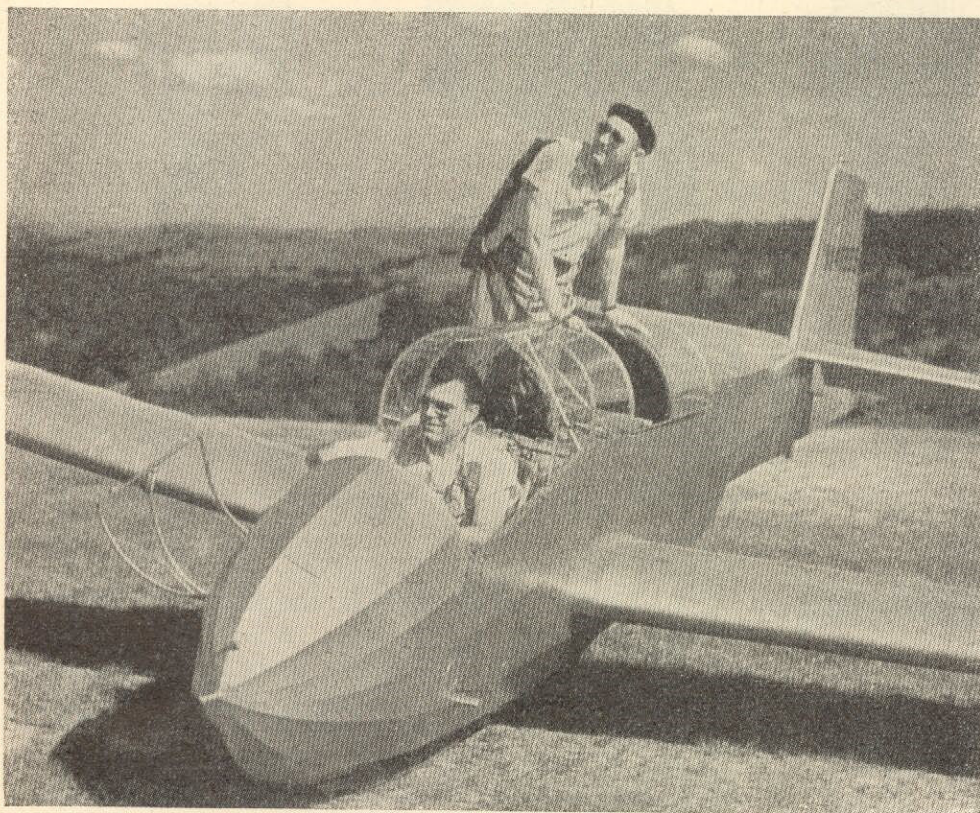
Men intet ont som inte för något gott med sig. Att det skulle behövas ett världskrig för att öppna amerikanernas ögon för segelflygets betydelse är dock verkligt beklagligt. Men faktum är att det är just tack vare kriget som det amerikanska segelflyget nu uppmärksammas på ett sätt utan varje som helst motsvarighet under mellankrigsåren. Tusentals inom luftvapnet utbildade segel-, glid- och motor-

piloter har nu låtit sitt intresse för flyget helt övertagas av segelflyget. De har över till segelflyget för att öka sina skaper om flygning och för att omvända sig för kommande sysselsättningar i civilflyget. Militärtränade glidplanister har kommit till segelflygskolorna att få förverkliga sina drömmar om att flyga smäckra högvärdiga segelflygplan stället för de tunga oviga lastglidplaner. Krigserfarna motorpiloter välkomnar fallet att få flyga igen — till kostnad som de själva kan bestrida och på ett sätt som ger dem tillfällen till fullgod träning.

Hundratals, ja, tusentals av USA:s skickligaste och erfarnaste piloter har efter kriget tagit sin tillflykt till segelflygningen blott och bart som förströelse. Ett faktum som bevisas av deras egna fattande segelflygorganisationer. Pan American Airlines och Eastern Airlines avdelningar är bland de mest aktiva. Dessa organisationer håller sina egna distrikter och mera lokalt betonade tävlingar och tar också i de amerikanska mästerskapen i Elmira.

Som en direkt följd av denna utveckling har tillverkningen av segelflygplan i USA antagit i USA aldrig sedda proportioner. Ganska nyligen började de amerikanska tillverkarna att för första gången i historia exportera segelflygplan — tidigare hade USA själv importerat så gott som alla sina segelflygplan — framför allt från Tyskland. En annan följd av denna utveckling har blivit upprättandet av flertal nya skolor för utbildning av segelflygare. Betydelsen av dessa skolor är så stor att man nu äntligen fått upp ögonen för segelflyget i USA och deras organisation var huvudsakligen temat vid de diskussioner som fördes vid den stora segelflygkonferensen i Elmira. Man enades där om att rekommendera vissa ändringar i CAA-reglerna, vilka närvarande äro bestämmande för det amerikanska segelflyget.

Dessa segelflygskolor är inte någon ny företeelse i USA. Det har funnits sådana även tidigare. En av de mest kända "Gus" Brieglebs skola i södra Californien där John J. Montgomery experimenterade med glidflygplan redan på 1880-talet. "Gus" startade en segelflygskola i Nuys redan före kriget. Han använde därvid av möjligheterna till segelflyg över den väldiga slätt som bildas av Round Bay Dry Lake, en uttorkad sjö, nära Lancaster i Californien invid militärflygbasen i Muric. Genom att militärflygbasen vidgades tvangs Brieglieb att se sig efter en annan lämplig plats för sin skola. Hans undersökningar förde honom till Miragedalen där det finns en lilaledes sjöbotten av cirka en mils längd och därtill utom ett hang. Termiken är bättre



VACKRA ÄR DE INTE

dessa amerikanska "Schweizer"-plan, varav KSAK beställt ett par olika typer på prov, men dom kan ju vara bra för det... I varje fall är det symptomatiskt för utvecklingen, att mer än två tredjedelar av alla amerikanska glid- och segelflygplan är utrustade för dubbelkommando.

den i Rosamond och åtskilliga höjdflygningar på cirka 2.500 meter har gjorts där.

Redan på V-dagen öppnade "Gus" åter sin segelflygskola med licenstillverkade tvåsitsiga plan. Han fick genast en hel mängd elever. Trafikpiloter förhörde sig om kurser, militärutbildade glidplanspiloter begärde instruktionstimmar för att få se sina drömmar om att flyga segelflygplan, som inte sjönk mel "taktisk hastighet", förverkligade. Flygbitna pojkar och äldre civilpiloter slöt upp tillsammans med ingenjörer, affärsmän och idrottsmän. I dag har "Gus" som nu åter flyttat till Van Huys mer än 100 elever samtidigt. Hans två senaste elever var två f. d. B-80:piloter!

Apropå de tvåsitsiga planen så var dessa tidigare någonting mycket ovanligt i USA. Att man nu har sådana beror till stor del på att armén sålde av sina begagnade utbildningsplan för ganska humana priser. Med transporter, reparationer och godkännande kostade de cirka 800 dollars — knappt tretusen kronor! Visserligen är dessa plan inte de bästa som står att få — de är robusta och därför en smula tunga att få upp i luften utan hjälp av flygbogsering. För närvarande räknar man med att USA har 2—3 gånger så många tvåsitsare som ensitsiga plan!

För att återgå till "Gus" skola så har läget vid Mojave visat sig utomordentligt för termikflygning. Olika utbildningsvägar har försökts allteftersom skolans elevantal ökat. Till sitt förfogande har man för närvarande två Frankfurt Cinema II, en Briegleb BG-8, ett tvåsitsigt glidflygplan, en ensitsig BG-7, en Stearman tvåsitsare, en tvåsitsig 260 hästars Duesenberg för flygbogsering, två motorwinschar och transportvagnar. De flesta eleverna bor i förläggningen, de övriga i det närbelägna Adalento. Utmärkta bilvägar leder till flygplatsen.

Under kriget användes fältet för arméns glidflygskolor och i dag finns det alldeles intill den torra sjön ett stort flygfält med cementerade banor. Briegleb underhandlar om förvärvande av dessa anläggningar för skolans räkning och han hoppas att där kunna inrätta en permanent förläggning. Vädret i södra Californien tillåter segelflygning året om.

Man har ganska nyligen lyckats göra sig kvitt en tidigare allvarlig olägenhet. CAA:s distriktsinspektörer vilka var de enda som hade rätt att pröva eleverna vid flygskolorna kom endast en gång i månaden till "Gus". Som en följd härav tvingades de elever som redan var klara att gå och vänta tills dess inspektören behagade uppenbara sig. Nu har skolans chefsinstruktör godkänts som CAA-kontrollant varför alla prov kan företagas i löpande följd.

Tillverkarna av segel- och glidflygplan har naturligtvis med största tillfredsställelse sett den väldiga uppblomstring sporten fått. Ju flera förbrukare, desto flera sålda plan, resonerar Schweizer Aircraft, som tillverkar plan vid Elmira, själva högborgen för det amerikanska segelflyget. Och understödjer som en följd härav en stor segelflygskola i östra Staterna.

Fabriken har på ett föredömligt sätt lyckats lösa problemet med förstklassig utrustning och erfarna instruktörer. Schweizer användbara tvåsitsare SGU 2-22 an-



Här kommer

SEGELFLYGGETS PELLE

I Amerika, som är de många idéernas land, har det bland filmens folk visat sig, att en av de viktigaste hedersutmärkelserna är den varje år återkommande minnestrofén "Oscar", som förresten AT i Sverige delar ut under beteckningen "Charlie". På samma sätt kommer NF att ge segelflyget i Norden en egen årlig hederstrofé. För att få så stor bredd som möjligt kring tävlingen, inbjuda vi alla läsare att själv lämna förslag på bästa prestation under 1946, att belönas med en av ovanstående "pellar"... Svarskupong återfinnes på annan plats i detta nummer.

vändes för den första skolningen i segelflygning. Därefter får eleven ge sig på ensitsaren SGU 1-19 som är ett utomordentligt övergångsplan för de första soloflygningarna, ett oömt träningsplan. För avancerad segelflygning har man tillgång till TG-2 och TG-3, högvärdiga segelflygplan som prövats under kriget.

Frank Hurtt, innehavare av silver-C och det amerikanska rekordet för uthållighetsflygning med tvåsitsare är chefsinstruktör. Charles F. Light, tidigare major i AAF, är försäljningschef hos Schweizer och samtidigt skolans rektor.

Det använda flygfältet är inte idealiskt beroende på att det är ett flygfält av klass III som trafikeras av inte mindre än tio olika flyglinjers plan varje dag. Åtskilliga problem uppkommer härigenom och undervisning, demonstrationer och träningsflygningar försvåras givetvis avsevärt. Arbetet går emellertid stadigt framåt tack vare ett intimt samarbete med de olika flygföretagens representanter på flygfältet, en förstående flygplatschef och ett föredömligt trafiksystem från segelflygarnas sida.

Då denna skola startade visade det sig att den första elevgruppen innehöll ett mycket brokigt urval av elever. Ålderskillnaden var 57 år! Yngst var 16-årig Edward Celler från F. Wayne i Indiana, som inte hade några som helst tidigare flygerfarenheter, och äldst var 73-årig H. H. Brown från Lititz i Pennsylvania, en av USA:s äldsta flygpiloter. F. ö. samma man vars namn finns på en bronsplakett vid Wright Field, utpekande köparen av

det första flygplan som såldes av Wright Brothers i Dayton. Vidare fanns det en AAF-pilot, en hemmahustru, en f. d. medlem av WASPS, en affärsmän från Philadelphia samt en lantbrukare som samtidigt köpte sitt första glidflygplan.

De olika kursdeltagarnas olika grundkunskaper krävde stora variationer i den individuella undervisningen.

Instruktören Light berättar hur kursen lades upp: De som inte hade några som helst tidigare flygerfarenheter fick börja med att ett flertal gånger följa med en 2-22 som bogserades över flygfältet av en bil. Ett tidigare försök att börja med en s. k. vänjningsflygning i en tvåsitsare som bogserades av ett motorflygplan slog inte så väl ut. Den lägre hastigheten vid bilbogsering är då att föredra liksom den obetydliga höjden över fältet, vilken medverkar till att eleven fortare vänjer sig vid planet.

Utbildningen var därefter densamma för de flesta eleverna. Först fick eleverna gå upp i tvåsitsiga glidflygplan på höjder som tillät svängar på 180° och 360°. Soloflygningar under dessa förhållanden följdes så av flygbogseringar med dubbelkommando på cirka 1.000 meters höjd, vilka gav tillfälle till mera koncentrerat arbete i luften. Därefter började soloflygningarna på allvar. De elever som inte hade några tidigare erfarenheter fick ensamma företaga bogseringar efter bil med en cirka 100 meter lång wire på 2—15 meters höjd över fältet innan de ansågs mogna för att gå upp ensamma.



Världens förs

HELIKOPTERSKOL

Liksom alla andra — eller kanske till och med mer än alla andra — flygplanstyper har helikoptern under krigsåren undergått en imponerande utveckling. Ur förkrigsårens experimentprototyper har utvecklats modeller med avsevärt förmånligare flygegenskaper, betydligt enklare att manövrera och sist men inte minst åtskilligt billigare i framställning. När nu världens flygindustrier — åtminstone till en del — kan ställa om till fredsdrift, kommer som en logisk följd därav de för helikopterframställning byggda fabriker att släppa ut sina plan i öppna handeln.

Helikoptern är ingalunda fulländad den dag som i dag är. Men den har ovedersägligen tagit ett mycket långt steg fram mot sin fulländning under krigsåren. Och även de nuvarande typerna erbjuder åtskilliga fördelar som privatplan framför de konventionella modellerna. De minimala landnings- och startutrymmena är väl de viktigaste och kommer utan tvekan att i det långa loppet göra helikoptern till den mest populära och användbara typen av familjeplan.

Vad som för närvarande utesluter någon mera omfattande konkurrens från helikopterfabrikanternas sida med tillverkarna av de tusen och en olika sport- och familjeplanstyper som den senaste tiden sett dagens ljus är framför allt det faktum att framställningskostnaderna gör helikoptern

så dyr att inte vem som helst kan lägga sig till med den.

I Amerika räknar emellertid tillverkarna med att de trots allt redan nu skall kunna finna en viss avsättning för sina plan. De större företagen har redan lagt upp stora serier av sina lämpligaste typer och man räknar med att serieframställning i stor skala skall förmå att avsevärt sänka försäljningsprisen, varigenom helikoptern på allvar skall kunna börja konkurrera med andra plan.

Det är med dessa framtidsutsikter för ögonen som en av världens största helikopterfabriker, Bell Aircraft, i dagarna genomfört världens första (?) civila helikopterskola. I en liten trevligt upplagd broschyr framlägger man planen för undervisningen som skötes av företagets egna instruktörer.

En gång för alla avlivas dels myten om att en person med vanligt flygcertifikat bara behöver sitta en timme i en helikopter för att sedan kunna sköta den i vilka situationer som helst, dels dementerar man med klara siffror från utbildningslägren under kriget att helikoptern skulle vara så svårflugen att månader och åter månader av träning skulle behövas innan en normalt funtad människa lärt sig flyga en helikopter.

För att taga sakerna i tur och ordning fastslår man först att specialträning erfordras innan man kan föra ett sådant

plan. Fem timmars flygning med kommando och inalles 25 flygtimmar helikopter anser Bell vara nog för bilda en man, som tidigare har flygcertifikat.

Då man utbildar vanliga flygplanter börjar man i regel med mindre, plan för att sedan efterhand över tyngre och mera svårbemästrade. Samma metoder, anser expertisen komma till användning vid utbildning av helikopterpiloter. Piloterna måste och främst vara fullt skickade att tvåmanshelikopter innan de får utbildning på de större modellerna. Vidare rekommendera att den blivande helikopterpiloten först och främst sätter sig timmar på skolbänken för att lära sig om de roterande vingarnas teoretiska system och skötsel. Även om man som tänker specialutbilda sig på helikopter, får genomgå dessa teorikurser

Enhetlig uppfattning behöver inte betyda riktig uppfattning. Men Bell synta ledning annonserar sin nya satsning på dessa linjer. Ändamålet med utbildningslägren är enligt broschyren "Denna skola har upprättats för att utbilda för omsorgsfullt utbildade piloter att delta i en avancerad utbildning i helikopters, varvid de får tillfälle att på ett förtrogn sätt delta i att flyga det.... När vi snart leverera våra helikopters till allmänheten

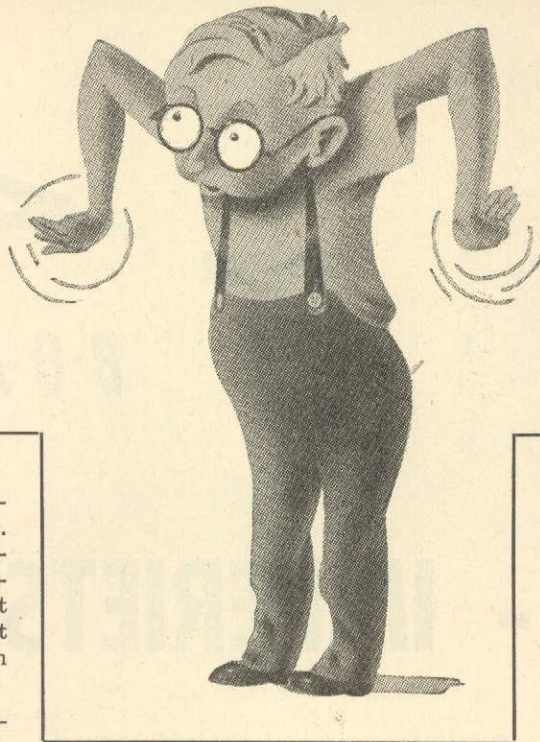


Vinjetbilderna visar världens största (?) helikopter, PV-53 med 12 platser byggd för amerikanska flottans räkning av F. N. PIASECKI. t. v. Bells tvåsitsiga BELL-47, första godkända civilhelikoptern. T. h. Sikorskys fyrsitsiga S-51.

Sverige har fått sin

Som NF redan förut meddelat, har försäljningschefen vid Ostermans Aero, ing. H. Sefeldt, sedan någon tid åter befunnit sig i USA, denna gång för att som förste svensk gå igenom fullständig helikopterutbildning. Sedan skall också fänrik Hjelte för bolagets räkning genomgå utbildning som helikopterförare.

Då de första helikoptererna (som uttrycket faktiskt heter i pluralis) också väntas till Sverige kring årsskif-



förste helikopterflygare.

tet, kan det vara av speciellt intresse att ta del av en redogörelse över hur helikopterutbildningen bedrivs i Amerika. (Tro nu bara inte, att den lustige "helikopterflygaren" härintill har något med Ostermans experter på området att göra — den är bara ett s. k. blickfång, för att ni skall läsa den värdefulla artikeln och få en uppfattning om hur mycket — eller litet — som redan utträttats på helikopterns område, som i dubbel bemärkelse "hör morgondagen till".)

kommer efterfrågan på utbildade helikopterpiloter att bli större än tillgången. Eftersom det för närvarande inte har upprättats civila skolor för utbildning av sådana, anser vi oss förpliktade gentemot våra framtida kunder att ombesörja att kvalificerade piloter finns tillgängliga den dag de kommer att behövas."

Utan tvekan en sund politik från företags sida. Likaledes förefaller översikten över utbildningskursen väl genomtänkt och förnuftigt upplagd. Givetvis är alltid en studiebok en aning bättre och mera tilltalande i teorin än i verkligheten. Men Bells broschyr är faktiskt så lovande att om den bara förmår hålla en del av sina teorier så är det mycket nog. Då utbildningsgången som förespråkas inte gäller endast för Bells helikopters kan det vara värt att studera den en smula närmare.

Kursen inledes med 75 timmars teoretisk undervisning. Teori eller inte — ja, det har länge varit ett omdebatterat ämne. En del anser att flygning är en form av någon sorts instinktivt handlande utav särskilt lämpade individer och att teoretiska kunskaper för deras del endast utgör ett handikap. Andra — och förvisso mera förnuftiga — anser att ingen är en fullt utbildad pilot utan åtminstone översiktliga kunskaper i grunderna av aerodynamik och flygningens teori.

Med sin teoretiska undervisning vill den nya skolan ge: Hudvuddragen av rotorprincipen, manövrering, rotordynamik och kinematik samt stabilitet. Kan en enkel och lättförståelig undervisning ges i dessa ämnen? Jämför man med motsvarande företeelse vid de konventionella planen måste svaret bli ett obetingat: "Ja". Med hjälp av några enkla diagram och en eller två modeller kan vart och ett av dessa ämnen göras begripligt.

Det finns ingenting mystiskt i det faktum att man då man lutar rotoraxeln framåt erhåller en drivande kraft; att ett blad som rör sig mot vindriktningen har större lyftande kraft än ett blad som rör sig i vindriktningen; att möjligheten att reglera bladens inställning gör att man kan få planet att sjunka eller stiga. En eller ett par sidor text med några över-skådliga ritningar bör vara tillräckligt för att klargöra dessa förhållanden.

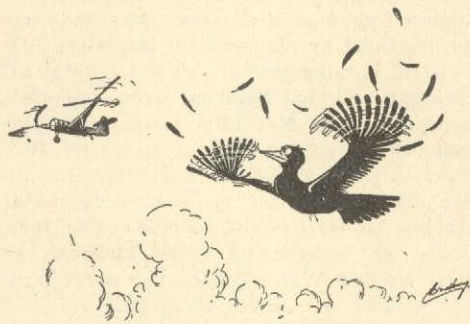
I sin broschyr påpekar Bells att det inte räcker med att den blivande kunden har någon som kan flyga hans helikopter, han måste också ha någon som kan hålla den

i trim. Med anledning härav kallas en av avdelningarna om utbildningen för: "Praktiskt arbete och trimning av helikoptern". Underhåll och service är av stor vikt just ifråga om själva rotorn vilken alltid måste fungera oklanderligt.

Förutom teori undervisas i följande:

1. Roder, instrument, kraftöverföring.
2. Flygkaraktäristika och -teknik.
3. Praktisk anpassning efter de aerodynamiska fenomenen.
4. Helikoptern i hårt väder.

Själva flygträningen ägnas mycken omsorg. Förr i tiden gick flygträning ganska länge på vinst och förlust. Det är anmärkningsvärt så snabbt man lyckats systematisera helikopterflygträningen. Eleven får börja med träning på marken. Redan här stöter han på en av skillnaderna mellan helikoptern och det konventionella flygplanet. Stigningskontrollen är någonting som man får handskas varsamt med. En alltför häftig rörelse med den medför genast att helikoptern företar ett plötsligt och ganska riskabelt skutt. Flygning med dubbelkommando följes av soloflygning på låghöjd.



... RISKABELT FÖREDÖME.

Det finns en stor fördel i helikopterträningen framför flygträning med konventionella flygplan. Den första soloflygningen behöver inte vara så nervpirrande och äventyrlig som i aeroplanet. Eleven kan nämligen soloflyga med landningsstället en knapp meter över markytan och instruktören kan trots att han inte är med i planet ropa ut och signalera instruktioner till sin elev.

Nummer fyra i översikten är avdelningen: "Dubbelkommandoinstruktion om övergång från stillastående i luften till flygning framåt". Några för den oinvidige oförutsedda händelser inträffar vid denna övergång. För man kontrollspaken framåt resulterar detta inte endast i att planet rör sig framåt utan också i stigning, såvida inte höjdroden samtidigt regleras. Detta är en företeelse som rättfärdigar den föregående teoriundervisningen — denna ger nämligen förklaringen till att det fordras mindre energi för att hålla planet kvar i luften under rörelse än vid stillahängande.

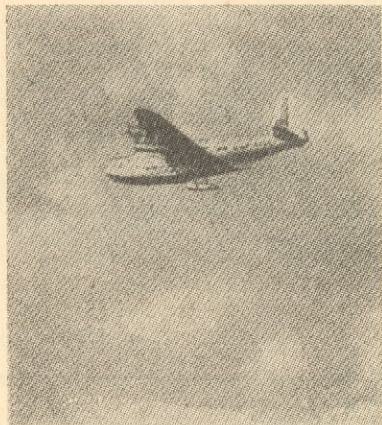
Efter detta utbildningsmoment följer sedan i logisk ordning: Soloflygning och praktik: träning av svårare manövrer med dubbelkommando resp. utan: dubbelkommando vid autorotationslandningar samt soloflygning vid autorotationslandningar.

För något mer än ett år sedan betraktades lyckade autorotationslandningar som någonting av mirakel — nu är de alldagliga. Avancerade manövrer följer härefter och så avslutas kursen med provavläggning för CAA.

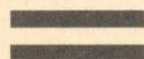
Den innehållsrika broschyren besvarar också följande frågeställning: Hur lång tid tar det att lära sig flyga en helikopter? — Tillsammans med en 75 timmars teorikurs består flygträningen av maximum 30 och minimum 22 ½ timmars flygtid, uppdelade på ungefär lika mycket enkel- som dubbelkommando — beroende på de individuella förutsättningarna. Detta är uppmuntrande. Dock bör man ta hänsyn till att endast fullt utbildade piloter får delta i undervisningen; men tydligt är att sex à sju veckor skall vara tillräckligt för att träna upp en man för yrkesmässig helikopterflygning.

Vad kostar det? — Det är faktiskt tillåtet att tala om kostnader redan nu i helikopterns begynnelsestadium. — 1.500 dollars i allt med återbetalning av 50 dollars per timme om undervisningen av någon orsak måste avbrytas av någon elev. När blir dessa siffror "normala"?

Brittisk reguladetri:



S
H
O
R
T
B
R
O
T
H
E
R
S



B·O·A·C

"LINJE 4" - IMPERIETS LIVSNERV

Englands efterkrigsflotta av flygbåtar av "Hythe"-klassen har nu slutgiltigt kompletterats och är för närvarande i full verksamhet på B. O. A. C-routerna till Egypten, Indien, Hong Kong, Singapore och Australien.

Det är inte mindre än 21 väldiga flygbåtar som nu trafikerar B. O. A. C:s "Linje No. 4" — som är det sammanfattande namnet på ovan nämnda router. Med den nuvarande tidtabellen kommer denna flygbåtsflotta att under loppet av ett år ha tillryggalagt inte mindre än noggrant räknat 8.138.589 km. Onekligen en imponerande siffra! När den s. k. "Dragon"-("Drak")-routen till Hong Kong i enlighet med de uppgjorda planerna utsträckts till Tokio kommer detta årsfacit att förete än mera imponerande siffror.

"Hythe"-klassens flygbåtar har uppkallats efter "Linje No. 4":s bas — Hythe nära Southampton. De utgörs av militärversionen av Short Sunderland Mark III, vilka ombyggs för passageraretrafik. I ombyggt skick bereder de ett komfortabelt och väl tilltaget utrymme för 22 passagerare av vilka 16 dessutom kan erhålla sovplatser under det att det för de återstående 6 passagerarnas räkning finns specialkonstruerade vilstolar.

I och med leveransen av det sista planet i denna serie av 21 flygbåtar har nu flottan den omfattning, som är erforderlig för att man skall kunna trafikera alla routerna i full utsträckning. Samtliga 21 plan har erhållit namn börjande på "H". De äro: Hanbury, Helmsdale, Hadfield, Hampshire, Hanwell, Hamilton, Harlequin(!), Hawkesbury, Haslemere, Howard, Hobart, Hythe, Hudson, Honduras, Huntingdon, Hotspur, Himalaya, Hungerford, Harwich, Hunter samt nyförvärvet Henley.

Stärkt förtroende för flygbåtar

Bibehållandet av Englands omfattande flygbåttrafikorganisation visar klart B. O. A. C:s avsikt att fortsätta utvecklingen av denna populära flygplanstyp, vilken under

förkrigsåren möjliggjorde många av det brittiska flygets mest lysande pionjärarbeten på trafikflygets område. B. O. A. C. anser sin "politik" i detta avseende fullt rättfärdigad genom den ett otal gånger bevisade pålitligheten hos flygbåtarna. Speciellt för ett sådant land som England — på alla sidor omflutet av hav — utgör flygbåtarna ett lämpligt kommunikationsmedel för upprätthållandet av de vitala förbindelserna med det vidsträckta imperiets alla delar.

Bildandet av "Hythe"-flottan samt B. O. A. C:s återupptagande av flygbåtsrouterna i intimt samarbete med Qantas Empire Airways och andra bolag utgör en intressant episod i den engelska lufttrafikens historia — en episod som är intimt förknippad med luftbasen Hythe. Man skulle nästan kunna tala om en renässans — en renässans, som till stor del möjliggjorts tack vare den stora skickligheten och de rika erfarenheterna hos B. O. A. C:s tekniker, organisatörer, piloter och besättningar, vars tillit till flygbåtarna inte endast bestått oberörd under krigsåren utan numera till och med är större än någonsin.

Hur Hythe blev Hythe

Imperial Airways (en föregångare till B. O. A. C.) hade på 1920-talet en sjölufthamn belägen vid Woolston, på västsidan av Southampton Water. Trafiken på Kanalöarna ombesörjdes härifrån till 1928. Denna bas förflyttades provisoriskt år 1929 till Alexandria, som blev bas för Englands passagerflygbåtar medan man avvaktade förverkligandet av planerna för imperiets luftposttrafik, vilka skulle göra det möjligt att förlägga flygbåtsbaserna inom imperiets egna domäner. När Imperial Airways började mottaga leveranser från Short Brothers, Rochester, av "C"-klassflygbåtar till den berömda flottan av Imperie-flygbåtar etablerades Hythe-basen. Detta var år 1936. Basen är belägen på östra stranden av Southampton Water och bestod ursprungligen endast av en mindre hangar, förhyrd av Supermarine Company, samt en slip. Men den växte snabbt!

Den dag som i dag är täcker verkstads hangarer och administrationsbyggnader sammanlagd yta av inte mindre än 48.000 m²! Härtill kommer vidsträckta slip- och kajanläggningar. Planer är för närvarande under utarbetande om en utvidgning av basen med ytterligare 33.500 m², varigen man avser att kunna bereda plats och sällan för de 12 nya Short "Solent" flygbåtar som nu har beställts.

Krigsinsatser

En tid efter det andra världskrigets start, närmare bestämt i början av 1940, överfördes de värdefulla "C"-klassflygbåtarna till Durban för att skyddas för fiendtliga luftangrepp och för att säkra den vitala transportförbindelsen med Afrika, Indien och Mellersta Östern. Under en tid av nästan tre år sysselsattes basen i Hythe huvudsakligen med service och reparationsarbeten för Royal Air Force's räkning.

Den del av B. O. A. C.-flottan, som under de första krigsåren blev kvar i England, var mycket liten. Den bestod blott av ett fåtal "C"-klassflygbåtar, använda för Atlantruterna, samt ett mindre antal Catalinas. I juni 1943 stegrades emellertid intensiteten av trafiken med prioritetsberättigade passagerare och gods till Östern snabbt och layouten började bygga upp en flotta av Short Sunderland Mark III, flygbåtar för militär bruk. Var och en av dessa flygbåtar bjöd föga pretentiösa sittplatsmöjligheter för 44 passagerare, men saknade i övrigt all komfort. Dessa plan kom nu till användning vid trafikerandet av B. O. A. C.-routerna och företog dessutom åtskilligt specialflygningar under de senare krigsåren.

Fredsförberedelser

När kriget i Europa tog slut och förlorade landena efterhand allt mera återgick till normala var det nödvändigt för B. O. A. C. att så fort som möjligt kunna erbjuda sina passagerare mera komfortabla typer av passagerflygbåtar. De ombyggda planerna som nu ingår i "Hythe"-flottan avsåg

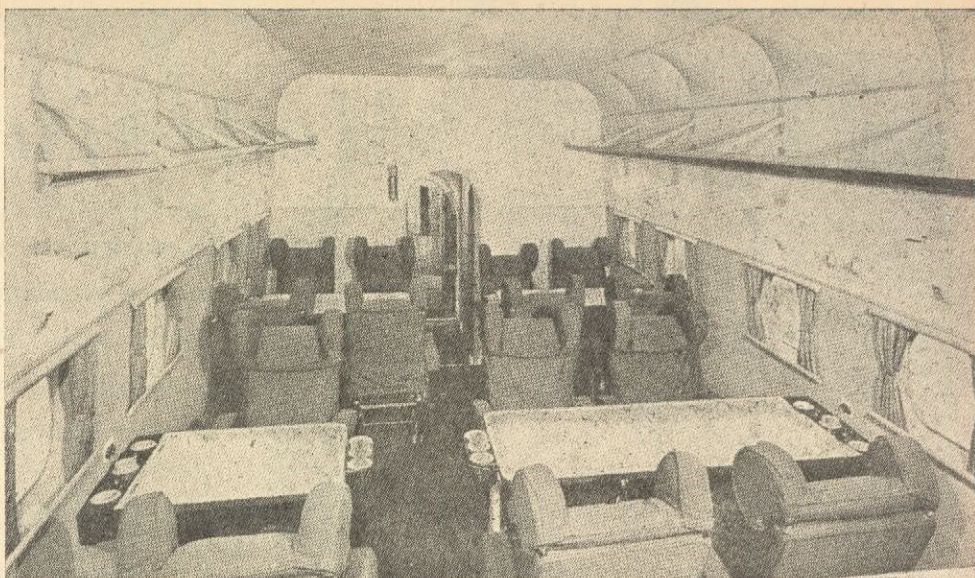
snarast möjligt tillgodose detta behov. Ombyggnadsarbetena var den första tiden för- enade med åtskilliga svårigheter. Framför allt orsakades dessa av att arbetet måste företagas i etapper; en fullständig ombyggnad blev möjlig först då de militära myndigheterna medgav en sådan.

Allt ombyggnadsarbete företogs på Hythe-basen av bolagets egna ingenjörer och arbetare. Oaktat de stora svårigheterna upp- gjordes redan innan kriget mot Japan avslutades en fullständig tidtabell omfattande sex turer i veckan till Indien och Fjärran Östern. Slutstationerna för dessa förbindelser förlades allt längre mot öster, alltefter- som de olika områdena återerövrades av de stridande trupperna.

3 dygn för stor översyn!

I Hythe hade man möjligheter att före- taga alla förekommande reparationer på flygbåtarna. Om så krävdes kunde man till och med av ett havererat plan bygga ett nytt! Markservicens arbete var under den första tiden synnerligen forcerat. Den då numerärt fåtaliga flygbåtsflottan ut- nyttjades till det yttersta för att man skulle kunna upprätthålla den omfattande tra- fiken med sex turer i veckan. Som följd härav disponerade man endast tre dagar för att efter varje avslutad långflygning gå igenom och om så erfordrades reparera flygbåtarna. Då dessa tre dagar gått till ända skulle man dessutom ha hunnit före- taga föreskrivna provflygningar med planen och alla smärre justeringar etc. skulle ha avslutats. Endast på så sätt kunde man tillförsäkra passagerarna en hundraprocent- ig säkerhet under resan.

För att man i detta syfte skulle kunna fullt utnyttja tiden tillämpades följande tidsschema. Högst 30 minuter efter det planen vid återkomsten hade gått ned vid passagerarbasen Poole lyfte de på nytt för att bege sig till Hythe-basen. Denna flyg- ning tog cirka 20 minuter. Ytterligare 20 minuter senare hade flygbåten dragits upp på en slip och arbetet med översynen påbör- jats. Den erforderliga arbetsinsatsen va- rierade givetvis avsevärt beroende på hur många timmar de olika planen varit i luften sedan de senast undersöktes. Då flygsträck-



En flott interiörbild från B. O. A. C:s SHORT "GOLDEN HIND". 24 passagerare, röksalong och cocktailbar! Flyger Southampton—Cairo en gång i veckan.

korna var avsevärda på så gott som samt- liga de av bolaget trafikerade routerna hör- de en stor översyn med utbyte av bland an- nat alla planets fyra motorer till dagord- ningen. — Två dagar hade anslagits för detta arbete. Den tredje dagen måste pla- net vara klart för att företaga provflyg- ningar och undergå behövliga justeringar. På eftermiddagen den tredje dagen flögs så planet från Hythe till Poole där tank- ning företogs för att flygbåten sedan den fjärde dagens morgon skulle vara fullt klar att taga ombord passagerare, proviant, post och gods.

Kaj 50 — Southampton Docks!

Givetvis var passagerarbasen i Poole en ren krigstidsföreteelse. Före kriget hade man tagit ombord passagerarna vid kaj 108 i Southampton, men under kriget kunde man av säkerhetsskäl ej använda denna plats. I avvaktan på att myndigheterna skall fastställa platsen för den planerade stora engelska centrala sjöflythamnen har man tillfälligt återvänt till Southampton. Denna gång till kaj 50, Southampton Docks,

belägen vattenvägen tre kilometer från Hythe. Här vid kaj 50 växer nu de nya anläggningarna upp.

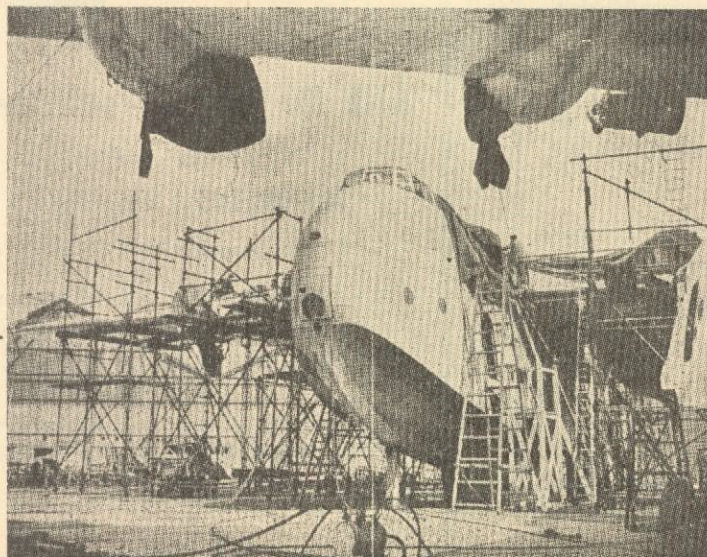
För att i största möjliga mån förenkla embarkeringen för passagerarna, undvika onödig tidsförlust etc. har man med hjälp av pontoner anordnat en direkt förbindelse mellan land och flygbåtens cabindörr. Southern Railway erbjuder snabba direkta järn- vägsförbindelser med London.

Denna förflyttning av passagerarbasen från Poole till Southampton innebär att man gör stora inbesparingar. Genom att återflygningar till servicebasen nu onödiga- gjorts minskar man antalet nödvändiga flygtimmar med flera hundra per år!

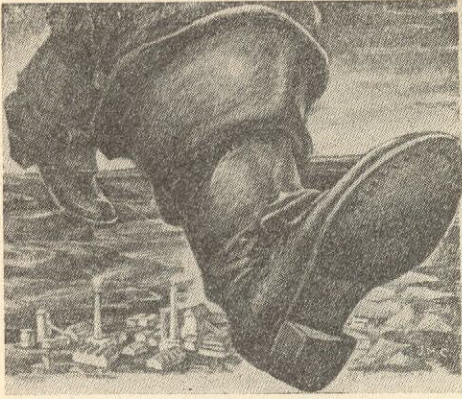
England—Australien 3 ggr i veckan.

Flygbåtsrouter trafikerar för närvarande i samarbete med Qantas Empire Airways via Egypten och Indien till Australien tre gånger i veckan. Förbindelser finns vidare med Hong Kong (1 gång i veckan), Singa- pore (1 gång i veckan), skytteltrafik Hong Kong—Singapore (1 gång i veckan). Dess- utom flyger "G"-klass-flygbåten "Golden Hind" fram och tillbaka till Cairo en gång varje vecka.

B. O. A. C:s chef i Hythe är captain H. W. C. Alger, direktör för "Linje No. 4", aktiv flygare i RAF sedan 1922. Han har bland annat företagit berömda experiment- flygningar till Australien med en D. H. 66, och med Kent-klassflygbåten "Satyrus" ut- forskade han i slutet av trettioalet en ny väg för flygförbindelsen med Östern längs Hadramakusten. Captain Alger är dessut- om fullt utbildad testpilot för flygbåtar och erhöll på engelske konungens födelsedag 1943 "Comendation for Valuable Services in the Air" för sitt pionjärarbete på flygets område. Algers närmaste man i Hythe är biträdande direktören G. R. Shaw, som bland annat studerat teknologi på Cam- bridge, är hedersledamot av Aeronautical Engineering och tog sitt flygcertifikat redan 1929. Chefsingenjör vid "Linje No. 4" är ingenjör J. J. C. Hay.



Till höger en bild av SHORTS jätteflyg- båt SHETLAND under byggnad. Det skall bli ett exem- plar av den civila versionen av flygbå- ten ifråga.



Med sjumilasteg

har NF alltsedan starten gått från klarhet till klarhet, från seger till seger! En mätare av tidningens ständigt ökade popularitet har prenumerationssiffran varit. För att än mer driva prenumerantantalet i höjden, inbjuda vi även Eder att hjälpa oss sprida NF genom att sälja — eller själv ge bort — vårt trevliga presentkort

**SPRID FLYGSINNET!
SPRID FLYGTIDNINGEN!**

Till NORDISKA FLYGTIDNINGEN, Malmö
V. g. sänd undertecknad presentkort å NF:
..... st. å Populärupplagan å 5:— kr.
..... st. å Flygtekniska upplagan å 10:— kr.
För vart tredje fullt redovisat ex. erhåller jag själv ett presentkort gratis.
Beloppet insättes å giro 245258/uttages mot postförskott (stryk det ej tillämpliga!).
Namn:
Adress: NF 10/12

NF 1947 GRATIS:

Som ett led i vår stora prenumerationsskampanj för NF 1947 utdela vi gratis till var och en, som redovisar 3 presentkort å kr. 5:— eller 10:—, ett presentkort av samma valör. Om Ni alltså säljer 3 presentkort — eller kanske Ni föredrar att skänka bort dem själv — får Ni av oss ytterligare 2 helårsprenumerationer o. s. v.

FÖR FLYGETS FOLK!

Genom våra utomordentliga utländska förbindelser ha vi fått in ett parti

flygardräkter

— s. k. engelsk flygofficersmodell —

Tillverkade i yppersta förkrigs-kvalitet och sydda av extra kraftig gul segelduk i elegant flygoverallmodell. Stoppade med ren kapok och nylonfodrade. Flygardräkterna skydda mot den strängaste vinterkyla och äro garanterat vind- och vattentäta. En mängd praktiska fickor och sinnrika dragkedjor göra dräkterna utomordentligt ändamålsenliga just för flygets folk.

OBS.! Våra flygardräkter äro garanterat nya och felfria, ej att förväxla med begagnade eller skadade exemplar, som utsäljas billigare. I svensk tillverkning beräknas dessa flygardräkter kosta drygt 500:— kr. Vi sälja dem för KRONOR 195:—

— Återförsäljare antagas! —

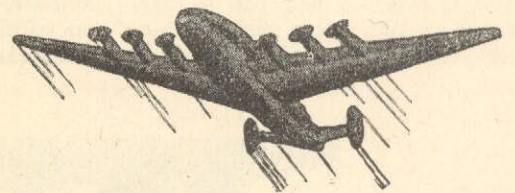
ATHENA

Postfack 720
Stockholm 1

Inom kort utkommer

Flygkalendern

— 1947 —



Allt för flygare och flygintresserade

— Fullständigt kalendarium för 1947 —

MOTORFLYG • SEGELFLYG • MODELLFLYG

Flygets organisation i de nordiska länderna

FICKFORMAT • KLOTBAND • PRIS 2:50

FÖRLAGS AB NORDISKA FACKPUBLIKATIONER,
Malmö 1.

Härmed beställes ex. av Flygkalendern å 2:50.
Beloppet insättes å postgiro 245258 / bif. i frimärken.

Namn:

Adress: NF 10/12

MOSKVA

inrangeras i det svenska flygnätet.

Den reguljära flygtrafik som nyligen öppnades på linjen Stockholm—Moskva enligt det för någon tid sedan ingångna luftfartsavtalet mellan Sverige och Sovjetunionen, är ingen nyhet i det svenska civilflygets historia. Tvärtom — vad avser trafiken Stockholm—Helsingfors — är det A.-B. Aerotransports äldsta passagerarlinje som återupptages efter nu senast ett års paus.

FINLANDSFLYGET

1924, närmare bestämt 2 juni, gjorde nämligen det då nystartade ABA sin första reguljära passagerarflygning från Stockholm till Helsingfors. Med ett fyrsitsigt sjöflygplan av typ Junker F 13 gav man sig iväg över Östersjön — och försvann. Men på tredje dagen dök planet upp igen och nådde destinationsorten, sedan resenärerna övernattat i en fiskarstuga i skärgården. Man hade råkat in i dimma, piloten kunde inte se kompassen, som var monterad ute på vingen, och måste söka nödhamn.

Om företaget alltså var litet motigt i portgången har det sedan dess gått så mycket bättre. F 13 ersattes med en större, nio-sitsig Junkerstyp, G 24, som så småningom efterträdades av en ännu bättre, den bekanta Ju-52:an med 16 sittplatser. Då Stockholm och Helsingfors ungefär samtidigt fick sina nya flygfält för tio år sedan kunde man övergå till landflygplan och därmed också till den moderna och alltjämt gängse typen, Douglas DC-3.

Någon brist på passagerare behövde man aldrig befara — vare sig inom ABA eller finska Aero O/Y, med vilket bolag redan från början etablerades ett intimt och givande samarbete, som bestod så länge de yttre förhållandena det medgav. De första tio åren kunde linjen helt naturligt trafikeras endast sommartid, men 1933 kunde man fortsätta från våren ända till framemot jul, och från 1937 blev trafik året om möjlig. Från det året ökades trafiken till mestadels två dagliga turer i vardera riktningen.

1934 hade linjen utsträckts via Helsingfors till Tallin, och tre år senare drogs även Åbo in i nätet. Allt såg sålunda ganska gott ut — när kriget kom. Under krigsåren upplevde det svensk-finska trafikflyget skiftande öden. Vintern 1939—40 flögs en linje Stockholm—Sundsvall—Vasa, och från sistnämnda år lades linjen till Helsingfors tidvis över Mariehamn på Åland. Kriget till trots fortsatte emellertid trafiken ända till hösten 1944, då vapenstillståndet kom för Finlands del och all reguljär flygtrafik med utlandet inställdes. 1945 flög ABA ett antal barntransporter, och även senare har vissa extraordinära flygningar ägt rum mellan huvudstäderna, varvid landning skett på Hyvinge flygfält långt utanför Helsingfors.

Under de gångna 22 åren har ABA genomfört i runt tal 6.500 flygningar till Finland och befordrat 77.000 passagerare.

VÄSTERUT har hittills hela den svenska efterkrigs-expansionen på flygets område varit riktad, men genom Moskva-flyget ha vi åter öppnat porten MOT ÖSTER!

RYSSLANDS-FLYGET

När moderna flygfält och tidsenlig materiel stod till förfogande kunde man å ömse håll börja tänka på reguljär flygtrafik mellan Sverige och Sovjetunionen, och den 30 juni 1937 landade det statliga ryska företaget Aeroflots första plan på routen i Stockholm. Ett par dagar senare började ABA sin trafik till Moskva, och därmed inleddes ett fruktbarande samarbete mellan de båda företagen. Flygplantypen var i början på svensk sida Junkers Ju-52 och på rysk sida ANT-35 eller PS-35, men med tiden övergick båda bolagen till Douglas DC-3, den typ som också nu skall användas på linjen. Färdvägen växlade såtillvida, som Riga och Velikije Luki alternerade som mellanlandningsplats.

Ryssland—Sverige-trafiken upprätthölls 1937—38 endast sommartid, men från maj till 21 juni 1941 trafikeredes linjen utan uppehåll. Under de fem åren gjorde ABA 620 turer och Aeroflot lika många, 12.000 passagerare befordrades sammanlagt på linjen, som även överförde 215 ton frakt och 70 ton post mellan de båda länderna. Nära två miljoner flygkilometer tillryggalade planen allt som allt.

Efter kriget har ABA genomfört ett antal extraordinära turer från Stockholm direkt till Moskva med Boeing B 17 "Flygande fästning". Även ryska plan har gästtat Stockholm i särskilda uppdrag.

Den trafik som nu börjar mellan Stockholm och Moskva kommer emellertid icke att reguljärt föra svenska plan och piloter till Moskva och vice versa. De båda nationernas flygplan möts på Helsingfors flygplats Malm varje måndag, onsdag och fredag, där passagerare utväxlas.

Det svenska planet avgår från Stockholm nämnda dagar kl. 9.30 och anländer till Helsingfors 12.20 lokal tid. Det ryska planet avgår från Moskva 9.00 och anländer till Helsingfors 12.30. Sedan passagerarna utväxlats avgår ABA-planet 13.20 och ankommer till Bromma 14.10. Aeroflots plan anländer till Moskva 19.00. — Priset för

resa Stockholm—Helsingfors är 130 kr., tur och retur 234 kronor. Till Moskva kostar det 430 resp. 774 kronor. Passagerarna mellan Stockholm och Moskva har företrädesrätt framför passagerare på delsträckorna.

*

Det torde vara svårt att överskatta frakt-, passagerar- och postflygets betydelse i Sovjetunionens ekonomiska och kulturella liv. Detta lands särdrag — dess oerhörda avstånd samt den enastående industriella och kulturella utvecklingen i många svårtillgängliga områden i Arktis, Sibirien, Centralasien och Fjärran Östern — har gjort trafikflyget till ett av de ledande transport- och kommunikationsmedlen.

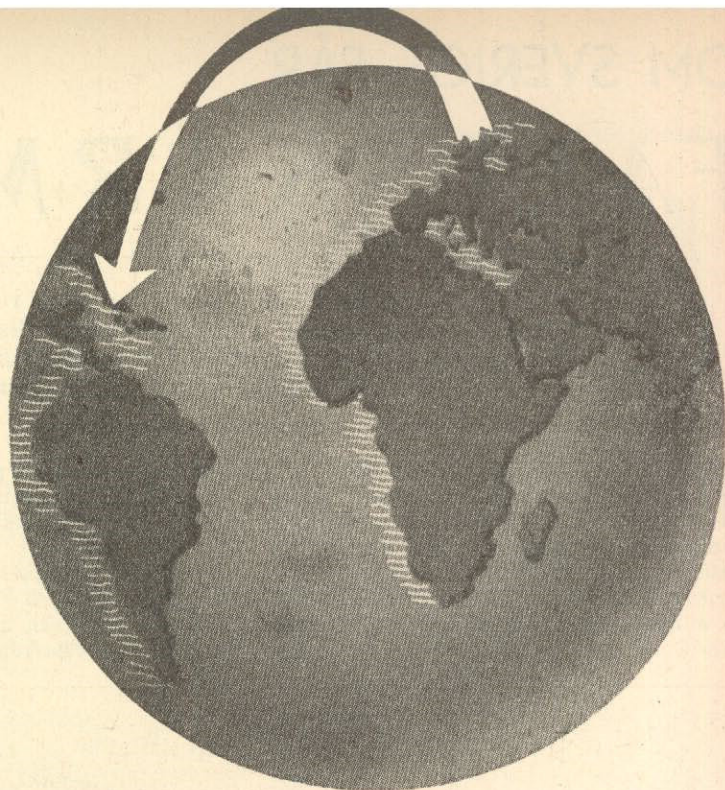
Dussintals stora huvudlinjer förenar de stora städerna med varandra och med de olika industri- och jordbruksdistrikten. Det starkt utvecklade nätet av lokala flyglinjer kompletterar det stora centralnätet och gör det möjligt att snabbt och friktionsfritt befordra frakt, post och passagerare till de mest avlägsna hörn av landet.

Vnukovos passagerareflygplats utanför Moskva är ett av landets viktigaste och mest livaktiga centra för flygtrafiken på in- och utlandet. Ett fyrtiotal inrikeslinjer och tolv utlandslinjer möts i Vnukovo. Över 100 trafikflygplan startar och landar varje dag på denna flygplats.

Dessa plan befordrar passagerare, post och fraktgodis till landets industriområden, unionsrepublikernas huvudstäder, kurorter och städer långt från Moskva samt stora utländska centra såsom Sofia, Berlin, Wien, Warszawa, Bukarest o. s. v.

Flyget har trängt in i sovjetmedborgarnas dagliga liv och vunnit den största spridning såsom ett bekvämt och ändamålsenligt kommunikationsmedel. Det kan utan minsta överdrift göras gällande att ryssen verkligen har blivit "air-minded".

Under sommarsäsongen arbetar Vnukovos flygplats utan avbrott dygnet runt, sänder och tar emot massor av flygplan och betjänar en väldig passagerarström.



OM SVERIGE FÅR

FALLSKÄRMSTRUPPER

Sveriges framtida försvar ligger nu åter i stöpsleven, och ÖB general Jung har bl. a. föreslagit uppsättandet av ett kompani fallskärmstrupper per årsklass. NFs medarbetare Carl M. Lundholm, som är en av landets främsta fallskärmspecialister, framlägger med anledning härav några synpunkter på den aktuella frågan.

Den stora betydelsen av fallskärmstrupper har man under det senaste världskriget upprepade gånger blivit påmind om. Den tyska okkupationen av Kreta, den stora engelska luftlandsättningen vid Nijmegen i Holland och de allierades nedsläppning av fallskärmsjägare vid övergången av Rhen är några

typiska exempel härpå. Medan dessa företa måste betecknas som offensiva, ha fallskärmstrupper också visat sig vara ett värdefullt defensivt vapen exempelvis vid undsättning av inneslutna truppavdelningar såsom från tysk sida vid Stalingrad och Smolensk och från allierad sida vid olika tillfällen på västfronten. Bland de krig-

förande torde man därför vara enig om att fallskärmstrupper utgöra en oundgänglig beståndsdel av en modern krigsmakt.

Vid bedömande av den lämpligaste typen torde erfarenheterna från kriget vara en vägledning. Ehuru närmare upplysningar i detta hänseende ännu ej står till buds, torde följande synpunkter vara av värde vid eventuellt införande av detta vapenslag:

1:o. Fallskärmar böra vara automatiskt verkande, så att soldater med ringa eller ingen luftvana med minsta möjliga risk kunna använda desamma. Automatisk utlösning åstadkommes, som bekant, genom att en några meter lång lina anordnas på fallskärmen och före uthoppet också fästes vid flygplanet, varvid den hoppandes tyngd gör, att fallskärmshöljet öppnas, varvid fallskärmskalotten gripes av luftströmmen och utvecklar sig. För att hindra, att nämnda lina trasslar in sig i fallskärmen är det ett oundgängligt villkor, att den är väl skyddad i en ficka på fallskärmshöljet och endast successivt utdrages ur denna genom den hoppandes tyngd. Som komplement till den automatiska utlösningen är det dock önskvärt, att ifrågakommande fallskärmar också äro försedda med manuell sådan, bestående av en ring och en vid denna fästad wire. När ett större antal soldater skola hoppa från samma flygplan, är det nämligen av vikt att dessa komma ned på marken så nära varandra som möjligt. Uthoppet måste därför ske i en snabb följd, varvid varje soldat för sig måste haka fast utvecklingslinan vid flygplanet. Då de bakomvarande tränga på och vederbörande av naturliga skäl äro åtskilligt nervösa, kan det hända, att ej alla hinna haka på linan utan falla till marken med öppnad fallskärm. Vid den nämnda tyska luftlandsättningen på Kreta uppgavs på sin tid, att ett flertal fallskärmar ej öppnade sig. Många tecken tala för, att anledningen härtill var, att linan ej var fastkopplad. Om manuell utlösning finnes som reserv, föreligger i dylika fall en extra möjlighet att få fallskärmen att utveckla sig.

2:o. Vid landning på marken bör den hoppande med minsta möjliga tidsutdräkt kunna frigöra sig från fallskärmen. I annat fall kan det vid stark vind hända, att han släpas långa sträckor efter den utslagna fallskärmen, varigenom han antingen kan allvarligt skadas eller komma in i fiendens linjer. För att möjliggöra ett dylikt snabbt frigörande från fallskär-

Som ett led i flygets effektivisering står också F 7 omvandling från lätt bomb till jaktflygtill Furir C. O. Pettersson vid F 7 har sändt NF vidstående skiss inför evenemanget.



Så går det till på ett

ENGELSKT FLYGUNIVERSITET

Den av engelska regeringen understödd College of Aeronautics i Cranfield påbörjade sin första termin den 15 oktober i år. 50 elever hade bland de många sökande utvalts att delta i de tvååriga kurserna. De inträdessökande måste ha grundkunskaper motsvarande studentexamen. Avläggandet av en sådan examen var emellertid inget villkor för inträde. Kurserna är öppna både för män och kvinnor och konkurrensen om de femtio platserna var självfallet mycket hård.

Under de två år som undervisningen omfattar ägnas det första året åt allmänna studier av flygtekniska ämnen och meningen är att alla eleverna skall delta i dessa kurser. Endast de med alldeles speciella

men bör den sele, som uppbär denna, vara försedd med snabbkopplingsanordning, vilket innebär att alla selens fria ändrar åro lösbart förenade i ett enda lås, snabbkopplingslåset. Av givna skäl bör detta vara så lätt manövrerbart som möjligt, samtidigt som det bör erbjuda säkerhet mot ofrivillig utlösning. Vidare bör det vara åtkomligt för utlösning, även om den hoppande skulle släpas på magen med låset under sig.

3:o. Snabbkopplingssele bör vara så bekväm som möjligt. Framför allt är det viktigt, att de remmar som löpa mellan den hoppandes ben till låset föras effektivt åt sidan, då i motsatt fall den hoppande kan allvarligt skadas eller hans kondition minskas, vilket kan menligt inverka på hans stridsduglighet efter landning. Vidare är det värdefullt, att den hoppandes huvud ej under nedstigningen är inklämt mellan selens till fallskärmen ledande bärgjordar, då ett dylikt läge också kan menligt inverka på hans omdömesförmåga omedelbart efter landningen.

4:o. Särskild anordning för dämpande av den vid fallskärmens utveckling uppkommande stöten bör finnas; annars kan denna stöt bli så stark, att den hoppande därigenom skadas eller berövas sin vid landningen nödvändiga sinnesnärvaro.

5:o. Fallskärmens fallhastighet bör vara så låg som möjligt, så att den hoppande ej vid landningen bryter benen eller åsamkas annan skada.

6:o. Fallskärmens pendlings böra vara så ringa som möjligt, dels för att den hoppande i möjligaste mån skall komma ned på fötterna, dels för att hindra, att han i landningsögonblicket stöter mot något på marken varande föremål.

Att alla eller de flesta av de uppräknade egenskaperna även äro givna fördelar för fallskärmar åt flygande personal, torde ligga i sakens natur. I varje fall fastslagos de i moment 1 och 2 nämnda egenskaperna angående kombinerad automatisk och manuell utlösning och snabbkopplingssele som grundläggande principer av en av Kungl. Maj:t år 1931 tillsatt sakkunnigkommitté.

Carl M. Lundholm.

kvalifikationer kan få åtnjuta annan undervisning detta år.

Å andra sidan får de elever som inte ha några alls eller blott mindre kunskaper i speciellt flygtekniska ämnen extra undervisning i framför allt aerodynamik och flygplansritning.

Under det andra året får eleverna möjligheter att specialisera sig efter sin läggning och undervisningen uppdelas i möjligaste mån med huvudvikten lagd på aerodynamik, byggnad och motorer. Forskningsarbeten utföres av skolans lärare med därför lämpade studenter som assistenter.

Skolan skall det andra året vara uppdelad på tre huvudavdelningar: aerodynamik, flygplansbyggande och flygplansmotorer och materialet i de olika laboratorierna är tillräckligt omfattande för att tillåta praktiska tillämpningar parallellt med den teoretiska undervisningen.

Utöver de egentliga kurserna tages elevernas tid inte i anspråk för undervisning i någon större utsträckning. Meningen är att de skall vänja sig vid att tänka och arbeta självständigt och att de skall ha tillfälle att delta i olika flygexperiment samt, om de äro lämpliga härför, också lära sig att flyga.

Eleverna bor i de flesta fall på skolan och var och en har där sitt eget sovrum. Det finns goda möjligheter att bedriva sport för att hålla uppe den fysiska trimmen. Squash- och tennisbanor finns liksom fotbollsplaner. Den normala kursavgiften för tvåårs-kursen är 75 pund (c:a 1.125 kronor) för ett läsår omfattande fyra terminer, och kostnaderna för kost och logi uppgår till mellan 1.500—2.250 kronor per år.

Avsikten med utbildningen i skolan är att bereda möjligheter till högre teknisk och vetenskaplig utbildning inom flygets områden för lämpliga elever. Meningen är sedan att dessa skall inta ledande platser inom flygindustrien, civilflyget, flygvapnet, utbildningsskolorna och forskningen. Skolan är inrymd i RAF:s station i Cranfield och avsikten är att den efterhand skall utvecklas till ingenting mer eller mindre än imperiets flyguniversitet.

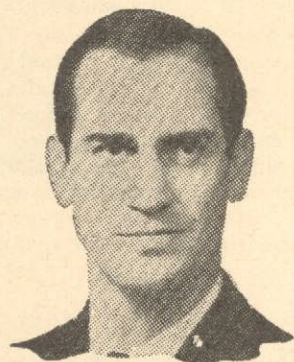
Rektor för skolan är E. Relf och ett par av de mera kända lärarna äro professorerna W. J. Duncan och R. L. Lickley.

En av de bärande tankarna i den undervisning som meddelas vid skolan är att praktisk undervisning skall vara minst lika viktig, om inte viktigare, än teoretisk. Professor Lickley, som är anställd av departementet för flygindustrien, har utomordentliga erfarenheter från den praktiska delen av flygplansbygge som han inhämtat under sin förra anställning som chefskonstruktör vid Hawker Aircraft. Man samarbetar också med statsutskottet för forskningsverksamhet på det flygtekniska området, vilket är förlagt till Thurleigh inte långt från Cranfield. I själva verket var det denna institutions laboratorier, som gjorde att man beslöt sig för att förlägga skolan till Cranfield.



En FLYGBOK för alla åldrar

En förstahandsskildring av
livet bland amerikanska
marinflygare.



Robert A. Winston

JAKT FLYGARE

Commander Winston, marinflygattaché vid amerikanska legationen i Stockholm, är en av de första civila, som fått pröva på en marinflygkadetts hårda utbildning.

"...bör läsas av varje flygintresserad som på samma gång vill lära något..."

Östgöten.

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

Sture Appelberg i St.-T.

Kr. 7: 50

inb. 10: 50

LJUS

Rich. Åberg's

Bokbinderi

Ö. Förstadsgatan 10

M A L M Ö

Som sig bör i ett föregångsland på flygets område som USA så har även den flygtekniska undervisningen i Staterna antagit former som i mångt och mycket gör den till ett föredöme för andra länder. Flygtekniska skolor finns det litet överallt — men blott få länder har gymnasier där eleverna har möjligheter att välja olika former av flygteknisk undervisning som examensämnen. Att USA kanske bättre än andra nationer förstätt den oerhörda betydelse flyget kommer att få redan i den allra närmaste morgondagens värld är tydligt och vad som är än mera positivt är att man inte enbart nöjt sig med att förstå — sådant gör man på andra mera närliggande håll också — utan att man dragit ut konsekvenserna av detta förstående i ett reellt handlande!

Staten New York tog under kriget ett uppmärksammat initiativ. Man åstadkom någonting som skulle kunna kallas för ett idealiskt program för en nations förberedelse för den verkliga flygaldern. År 1942 proklamerade man ett Junior Aviation Program (ung. Flygutbildningsprogram för ungdom). Staten satsade böcker och material för cirka 2.100 dollars värde samt

jas som en del av det sammanfattade skolarbetet eller också uppdelas i separata undervisningsämnen inom kombinerade vetenskapliga och industriella områden. Målet för denna undervisning är som det föreskrevs i 1943 års planer: (a) Att uppföra alla elever i de högre skolorna på ett sådant sätt som betydelsen av flygning i modern tid och den betydelsefulla roll flyget spelar under kriget kräver; (b) Att bereda lämpliga elever möjligheter till undervisning inom flygtekniska områden, vilken skall ge dem möjligheter att som blivande yrkesutövare på ett framgångsrikt sätt ägna sig åt det civila eller militära flyget."

De kurser som ges omfattar modellflyg, marktjänst, byggande av flygplan (glidflygplan), underhåll och reparation av flygplan samt flygträning. Flygteori utgör en viktig del av undervisningen och ingår i alla de uppräknade ämnena.

I det ursprungliga programmet anslogs två lektioner om tillsammans 90 minuter dagligen för denna undervisning. Fyra av de tio lektioner som hölls varje vecka ägnades åt flygteori och liknande ämnen, de övriga sex användes för laboratorie- och

logi och navigation är ämnen i vilka undervisning sker i alla dessa skolor. Dessutom ges mera omfattande kurser i rent specialbetonade skolor såsom t. ex. Manhattan School of Aviation Trades, USA:s största skola för utbildning av flygmekaniker. Ungefär 3.000 elever utbildas här till markpersonal, flygande mekaniker och underhållspersonal. Någon undervisning i praktisk flygning äger inte rum i SAT (nyssnämnda skola) vilket beror på det faktum att det är lättare att massproducera plan och förare än att skaffa tillräcklig personal för att sköta markservicen. Ur en av skolans avgångsklasser placerades genom skolans försorg 70 % inom flygindustrien.

Bland de ämnen i vilka undervisning förekommer i SAT är träarbeten, byggande av flygplansvingar, underhåll och reparationer av flygplan etc. De högsta klassernas elever beredas dessutom tillfälle till praktiskt arbete på flygfält i stadens närhet.

Under kriget gav varje läroverk i New York City någon form av flygundervisning. Mer än 200 skolor gjorde skalenäliga modeller av olika flygplanstyper för armén och flottan. Dessa modeller användes i USA och på andra sidan haven för träning av flygskyttar och flygspanare.

För tillfället finns det i USA nästan 1.000 lärare som ger undervisning i olika flygtekniska ämnen. Mer än 300 av dessa deltog i en nyligen anordnad träningskurs för lärare som gavs av Manhattan School of Aviation Trades.

M E D F L Y G

ett mindre flygplan för demonstrationsändamål till inte mindre än 50 olika skolor för att hjälpa dem att komma igång med sin flygtekniska undervisning. Ett anmärkningsvärt steg hade tagits i den amerikanska yrkesvägledningen — ett steg som nu redan lämnat experimentstadiet och intar en framträdande plats på de s. k. High Schools scheman.

De 50 skolor som fick denna hjälp är belägna i större samhällen i staten New York och som exempel på dem kan nämnas Rochester, Elmira, Glens Falls, Garden City och Huntington. New York City, alltså själva staden New York, som är det största befolkningscentrat, erhöll detta speciella stöd till inte mindre än 8 högre skolor och 4 fackskolor. Även de mindre skolorna har visat en synnerligen kraftig utveckling med hjälp av den startmöjlighet de fick genom detta stöd och genom de många instruktörer som under de gångna åren sysslat med denna undervisning har nu värdefulla pedagogiska erfarenheter vunnits som tjänar som stöd för den fortsatta undervisningen.

En av de mera kända instruktörerna Wesley B. Hammond, ledare för byggverksamheten vid York Central High School of Retsof, förordar byggandet av ensitsiga övergångsplaner som till exempel Schweizer SGU 1—19 som det lämpligaste sättet att ge eleverna en förstahandskontakt med flygningens olika faser genom kombinationen teori, byggande och flygning. Vartill kommer att denna undervisningsform ställer sig ekonomiskt mycket gynnsam.

Detta Junior Aviation Program är organiserat så att det antingen kan fullföl-

P Å S C H E M A T

verkstadsarbeten med flygplansbygge, motorer, flygtillbehör och material.

Som fritids- och feriearbeten rekommenderades för de intresserade arbete inom flygindustrien, konstruerandet av egna modellflygplan, deltagande i modellflygtävlingar och arbete inom flygklubbar.

Noggrann genomgång av motorer och landningsställ och magneter i speciella provbänkar, provning av motorer, målning av flygkroppar, lagning av spryglar, avvägning av propellrar, uppmätande av luftmotstånd på vingprofiler, avläsande av barometerstånd, byggande av glidflygplan, kompassläsning, igenkänningsmärken för olika flygplanstyper etc. utgör arbeten som utföras av de elever som deltaga i detta Junior Aviation Program.

Visserligen var denna av staten understödda undervisning i viss mån en krigstidsföreteelse och har sedan nu anslaget dragits in på en del håll minskats något. Å andra sidan har dess betydelse för utvecklandet av flygundervisningen varit utomordentligt stor och flertalet av skolorna fortsätter den nu på egen hand.

För närvarande har New York City inte mindre än 28 läroverk, som undervisar tillsammans 16.500 elever i flygning. Flygteori, motorer, verkstäder, radio, meteor-

SAT:s lokaler har till stor del iordningställt för sitt ändamål genom elevernas eget arbete. Därför hade skolans föregående rektor också som motto: "Vi hjälper oss själva — därför är vi starka!"

Redan 1928 började SAT utbilda flygmekaniker under ledning av Edward Denton, som fortfarande är medlem av lärarkåren.

Som exempel på vilka svårigheter, som mötte de första lärarna i slutet av tjugotalet kan nämnas att William Arnheim som var den förste läraren i Haaren High Schools avdelning för flygteknik år 1929 undervisade tio elever med hjälp av en gammal fordsmotor och ett fåtal verktyg. För närvarande har Haaren genomgått av 7.500 elever! Vid starten fanns ingen lämplig kurslitteratur utan den fick skrivas av skolorna själva. "Aeronautics for High Schools" ("Flygning för gymnasiet") som påbörjades av A. Kenneth Ackerman vid Aviation Trades annex i Haaren High School, har nu svällt ut till en lärobok som omfattar fyra delar och har en väldig upplaga.

Under ledning av Philip J. Pincus koncentrerar sig för närvarande 1.100 pojkar vid Haaren på flygning. Två år ägnas åt vardera verkstad, flygteori och ritning. De

som vill ha ytterligare utbildning har möjligheter att fortsätta ännu ett år under vilket de får ytterligare undervisning i verkstadsarbete och teori. Under lektionerna i trä- och lättmetallarbeta får eleverna själva bygga vingprofiler och flygplansbeslag. Denna undervisning omfattar två terminer. En tredje termin ägnas åt elementära motorer. Svetsning och mekanik ägnas sex terminer varunder eleverna kan välja mellan vissa kombinationer. Haaren ger en god grund för vidare studier i någon högskola eller också för direkt verksamhet inom industrien. Någoting liknande våra tekniska läroverk alltså, men betydligt mera specialinriktade.

För inträde till de amerikanska High Schools (motsvarande ung. svenska gymnasier) kräves bl. a. grundkunskaper i engelska, matematik, fysik, kemi och historia (!) efter vissa av den amerikanska skolöverstyrelsen uppgjorda bestämmelser. De flygtekniska High Schools tar dock inte så mycket hänsyn härtill utan lägger i stället vinn om att under den övriga undervisningens gång bibringa eleverna de erforderliga kunskaperna i dessa ämnen. Hur historieundervisningen sker inflikad i de flygtekniska ämnena förmåler inte vår källa! Men förmodligen kan man bli en skicklig mekaniker eller ingenjör även utan alltför ingående kunskaper i amerikansk historia.

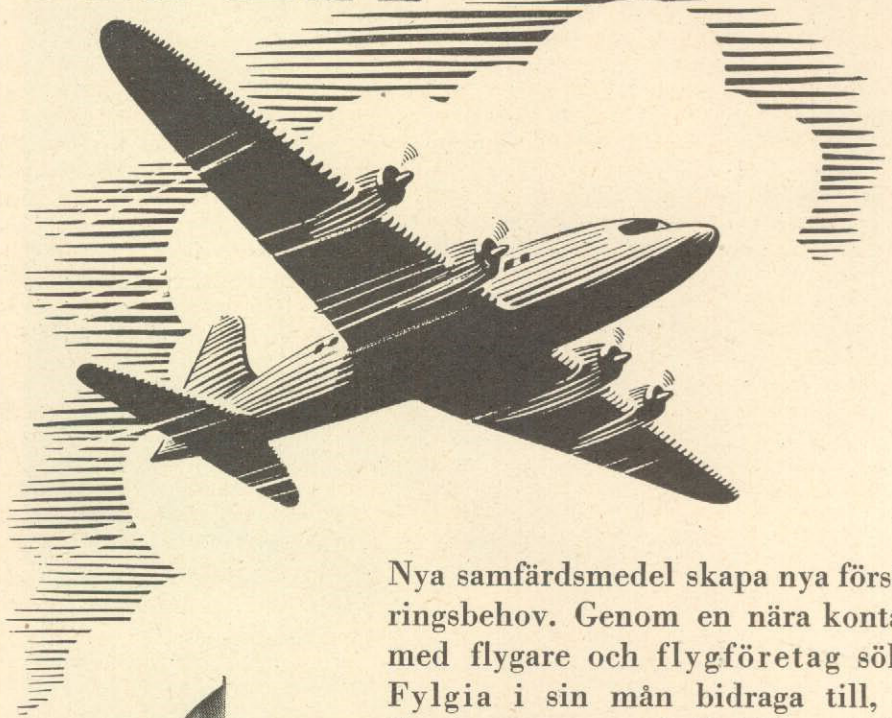
Armén och flottan har generöst ställt plan till förfogande liksom motorer och annan material. Flygeleverna vid Haaren High School har haft förmånen att samlas för att reparera en Grumman Hellcat, arbeta med en motor från en B-29:a, det elektriska kontrollsystemet på en PBJ Mitchell bombare, propellrar, hydrauliska bromssystem av senaste modell etc. En genomsuren stjärnmotor, Wright Cyclone, tillverkad för marinens räkning användes för undervisningen, likaså finns det en P-39, en P-40, Hispano-Suiza etc.

Från Haaren har inalles 300 elever tagits in på den magnifica Brooklyn Technical High School. Undervisningen här går framför allt ut på lösande av transportflygets och flygindustriens problem.

Eleverna vid "Brooklyn Tech", som skolan populärt kallas, studerar för att bli flygingenjörer, konstruktörer, inspektörer, tekniker på forskningslaboratorierna etc. De får göra sina egna utkast från aerodynamiska kalkyler som praktiska bevis för sitt tekniska kunnande. Varje elev får t. ex. själv beräkna och tillverka en vingprofil och sedan jämföra den av honom gjorda modellen med en riktig sådan från någon fabrik.

Meningen med undervisningen här är att varje elev skall förvärva "tillräckliga kunskaper för att direkt kunna göra en aktiv insats inom den flygtekniska branschen, antingen det rör ingenjörsarbete, flygplanstillverkning eller underhållsarbete." Så kommer det sig att New York genom sitt förstahandsutbildningsprogram har lämnat ett värdefullt bidrag till det militära behovet av väl utbildade tekniker såväl som till dagens och morgondagens flygindustri. De vunna erfarenheterna är värdefulla, och vad mera är: de kan följas av andra länder som har intresse av att följa med i utvecklingen. Kostnaderna från experimentstadiet har USA ensamt buri.

FLYGET *dagens och morgondagens trafikmedel*



Nya samfärdsmedel skapa nya försäkringsbehov. Genom en nära kontakt med flygare och flygföretag söker Fylgia i sin mån bidra till, att flygförsäkringen skall bli, vad den bör vara, — ett verksamt stöd för civilflygets sunda utveckling. Ni kan med förtroende vända Eder till Fylgia i alla försäkringsfrågor.



FÖRSÄKRINGS A.B.
FYLGIA
STOCKHOLM 7



Lär Er flyga!

Är Ni en av dem, som inser flygets framtidsvärde, både för nytta och nöje; tänker Ni lära Er flyga?

Förlägg Er flygutbildning till Jönköping. Nya flygplan, förstklassiga lärare. Sänkta utbildningspriser. Flygplanstyper: Cessna, KZ III, Auster o. Piper Cub. Begär våra prospekt.

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

Karl-Erik Övgård

har som representant för NFs redaktion tagit del av de första banden i en serie flygböcker, som nyligen sett dagens ljus, och han framlägger här sin uppfattning om Yngve Norrvis bok.



är nog hans egna. En mängd foton från utlandet ger oss en god inblick i andra länders segelflyg.

En del småanmärkingar kan naturligtvis göras. Ett par bilder från Hamiltons Segelflygskola nere vid Ystad skulle säkert varit intressanta att ha haft med för att belysa segelflygets utveckling. Skolan nämns i texten men kommer inte med på bildsidorna. Jämijärvis stolta anläggning i Finland skulle nog också intresserat svenska segelflygare. Bilderna från början av 1930-talet, som får svara för Englands segelflyg, kommer av engelska segelflygare att anses som inte fullt representativa. En och annan felaktighet har kanske också smugit sig in. En gammal välkänd herde, som givit namn åt ett visst molnslag, har fått sin boplatz flyttad från Riesengebirge och ner till Balkan.

Men det där är ju bara små randanmärkingar på en vacker bok, som med lätt stil och på ett trevligt sätt vill visa, "att segelflygning inte är ett surrogat för annan flygning utan en spännande sport och en tjugande lek".

Finns det någon svärmor, fader eller fästmo, tant eller farbror, som tvivlar på segelflyget, kom då ihåg, att några timmar "På tysta vingar" kan ge oss ytterligare en segelflygentusiast.

”PÅ TYSTA VINGAR”

ALLHEMS FÖRLAG I MALMÖ har redan tidigare visat sitt stora flygintresse på många sätt. Nu har man fortsatt på den inslagna vägen genom att ge ut en hel serie flygböcker till populära priser. Fortsätter förlaget i samma stil som hitintills, så kommer överstelöjtnant Bill Bergman och redaktör S. Artur Svensson att ha all heder av sin redigering. De har nämligen lyckats med problemet att ge ut böcker, som är populära utan att vara banala, som behandla fakta utan att bli tråkiga och som äro intressanta utan att bli överdrivet sensationella.

Jaså, tänker nog många, Yngve Norrvi har givit ut en bok i lyrik. Ja, han sitter ju på en flygredaktion. Arbetet där blir kanske många gånger ganska prosaiskt. Därför är det inte alls att undra på om han då och då ägnar sig åt litet poesi.

Det stämmer kanske delvis. Tonen blir många gånger litet lyrisk. Men för den skull är boken ingen diktsamling utan helt enkelt den bästa bok om segelflygning, som hitintills utkommit på svenska. Vi får i boken följa sportens utveckling från Adams segelflygdrömmar i Eden och fram till

Ällebergs segelflygande hangkråka. Författaren ger oss en lektion i aerodynamik och meteorologi. Han talar om uppvindar och högre segelflygning, om prestationer och rekord, om sportens värde, om tävlingar och till sist också om motorlöst stridsflyg. Boken avslutas med en trevlig och instruktiv ordlista över de vanliga segelflygtermerna.

Men ändå har vi inte nämnt det allra viktigaste. På ett åttiotal sidor visar oss Norrvi, att han också kan hantera sin kamera. En stor del av de svenska bilderna

Ni läste väl

annonsen på sid. 5. Då har Ni bruk för kupongen här!

Klipp till

fyll i och sänd kupongen till närmaste bokhandel eller till **AB Alhems Förlag, Malmö.**

Sänd omgående mot postförskott:

- 1 ex. **PÅ TYSTA VINGAR** å kr. 6: 75
 - 1 ex. **MOT SVARTA HIMLAR** .. å kr. 6: 75
 - 1 ex. **RÖDA VINGAR** å kr. 6: 75
 - 1 ex. av dessa tre vol., inb. i halvfranskt band å kr. 24: 50
- Likvid + oms. och porto mot postförskott.

Namn och titel:

Adress:

Poststation:

..... Nord. Flygt.

"Kronan på verket"

av John Foltmanns trettioåriga flygskriftställarskap"

kallar chefred. H. Göst den nytkomna Flyvebogen, och han fortsätter i en entusiastisk recension:

"Nordens främsta uppslagsverk om flygning — boken rekommenderas åt icke-flygare, bland flygare behöver förf. ingen rekommendation."

(Nordiska Flygtidningen)

PRINS AXEL har skrivit förordet: "En saadan Bog har Bud til alle!"

FLYVEBOGEN

NU I LAGER FÖR OMGÅENDE EXPEDITION

Vi ha i god tid lyckats reservera en mycket begränsad upplaga för Sveriges del. Priset är i förhållande till verkets kvalitet rena dumpningen — 125 kr. för båda delarna om sammanlagt 1.200 sidor — och den säljes t. o. m. på avbetalning. I första hand bör boken vara av ovärderligt intresse för bibliotek, militärförband och klubbar, men därjämte kommer säkert många privatperson att införliva den med sina samlingar — i den mån upplagan räcker till...

För båda banden 125:— kronor



Till FÖRLAGS AB NORDISKA FACKPUBLIKATIONER
Malmö 1.

Undertecknad är intresserad av Flyvebogen. V. g. sänd utan förbindelse från min (vår) sida närmare upplysningar om möjligheterna att erhålla boken i Sverige, betalningsvillkor m. m.

Namn:
Yrke/Titel:
Adress: NF 10/12

Diamanter för industrien
CARL RIDDERFELT. MALMÖ

Svenska flygare och flygintresserade
inbjudas prenumerera på

FLYV

DANMARKS STORA FLYGTIDNING

FLYV, som sedan 1928 regelbundet utkommit å Ejvind Christensens Forlag i Köpenhamn under redaktion av kapten John Foltmann, kan numera erhållas även i Sverige. Prenumerationspriset är endast

♦ 6:— kronor pr helår ♦

Till FLYV, Postfack 118, Malmö 1.

Undertecknad önskar prenumerera för 1947 å ex. FLYV å 6:— kr., vilket torde uttagas per postförskott vid översändande av första numret.

Var god sänd provnummer / ombudsvillkor.
(Stryk det ej tillämpliga)

Namn:
Adress: NF 10/12

Göteborg:



Klockarmbandet "ELASTIC"

av polerat ROSTFRITT STÅL. Passar alla, fjädrande, behöver ej knäppas upp för av- och påtagning. 12 mm bred. Kr. 5.50.
OMBUD ANTAGAS.

SVENSKA STÅLBOLAGET, Göteborg.

Sänd mig omg. mot postförskott

..... st. ELASTIC pris 5.50 plus porto.

Namn:

Adress: NF 10/12

Hälsingborg:

Till allmänhetens tjänst!

Kött-, charkuteri- och speceriaffär
i nya moderna lokaler **REKTORSGATAN 4**

Slottshöjdens Livsmedel

Arne Bengtsson Tel. 217 16 Henry Johansson

Guttes

Kemiska Tvätt A.-B.

Hälsingborg: Södergatan 48. Tel. 193 88

Filial: Tågagatan 36. Tel. 140 52

Ängelholm: Vaktgatan 24. Tel. 1414

Malmö:

Camoufleringsfärger som specialitet

Leverantör

A/B FÄRGVERKEN

Malmö Stockholm
Tel. 258 18 Tel. 5211 82

Malmö

SEV. MATTSSON

JÄRN, VAPEN, & SPORTAFFÄR

Tel. { 209 57 Östergatan 18
224 20 M A L M Ö

Luftgevär, luftpistoler

& ammunition

i ledande märken

ALLT I HYGIENISKA ARTIKLAR
A. F. Lövgrens Sjukvårdsaffär MALMÖ: Västerg. 53,
Tel. 11314. LUND: Grönegatan 1. Tel. 117 35.
Bästa varor. — Billigaste priser.

FLYGETS 
Yrkesregister

BILAFFÄRER

ESLÖV: Eslövs Automobilimport, Kanalga-
tan 23. Tel. 765.

ESLÖV: AB Bilkompaniet, St. Kvarngat. 8.

BILLACKERING

MALMÖ: E. Conrad Mossfelt, Billack.-verk-
stad, Lundaväg. 17. Tel. 247 59, bost. 772 80.

BLOMSTERHANDLARE

MALMÖ: Wulffs Blomsterhandel, Bergsga-
tan 13. Tel. 262 27.

BOKTRYCKERI

ESLÖV: Eslövs Nya Boktryckeri, Söderga-
tan 2. Tel. 596.

BYGGNADSVAROR

MALMÖ: AB Gustaf W. Johansson, Södra
Förstadsgat. 106. Tel. växel 717 45.

CYKLAR, SPORT och EL-ARMATUR

MALMÖ: E. Dahlbergs Automobilfirma,
Spårväggsgatan 2. Tel. 749 30, 749 37, 288 37.
ESLÖV: Hultmans Cykel- och Radioaffär,
Norregatan 57. Tel. 1265.

DAMFRISERINGAR

ANGELHOLM: Birgits Damfrisering, Stor-
gatan 30. Tel. 540.

DANSRESTAURANTER

ANGELHOLM: Restaurant Thorslund. Tel.
59, 251.

FOTOGRAFER

ESLÖV: Föjers Foto, St. Torg 4. Tel. 128.

FÖRSÄKRINGAR AV ALLA SLAG

ANGELHOLM: Firma F. Hydén, Järnvägs-
gatan 17. Tel. 222.

HOTELL

ESLÖV: Eslövs Stadshotell, Storgatan 16.
Tel. växel 48, 89, 604.

HALSINGBORG: Hotell Excelsior, C. G.
Magnusson, Drottninggatan 11. Tel. växel
124 57, 124 93.

MALMÖ: Park Hotell, Hjorttackegat. 6 a.
Tel. 233 81.

JÄRNHANDLARE

MALMÖ: B. Hallmers Järnhandel AB,
Bergsgatan 38. Tel. växel 722 55.

**KNAPPSLAGNING och KONST-
STOPPNING**

MALMÖ: Renovator, Föreningsgatan 29.
Tel. 272 02.

LIVSMEDELSAFFÄRER

MALMÖ: L. Hederstens Speceriaffär, Se-
vedsgatan 11. Tel. 758 69.

MATSERVERINGAR

ANGELHOLM: Centrum-Baren, Lillgårdens
Pensionat, Storg. 9. Tel. 775.

MOTORDELAR och -TILLBEHÖR

MALMÖ: AB Motortillbehör, Filialen i
Malmö, Ö. Tullgatan 4. Tel. 219 07.

MÖBELAFFÄRER

MALMÖ: A. P. Gylléns Möblerings A.-B.,
Amralsg. 12. Tel. 224 92.

RÖRLEDNINGSENTREPRENÖRER

ANGELHOLM: H. Nilssons Rörlednings-
firma, Svenskehögsgatan 11. Tel. 525.
ANGELHOLM: Ängelholms Rörledningsaf-
fär, Storg. 86. Tel. 1227.

SNICKERARBETEN

MALMÖ: Ahlens Snickeriverkstad, Pål-
dammsvägen 1. Tel. 108 35.

MALMÖ: S. & H. Olssons Snickeribolag,
Kamrergatan 17. Tel. 213 95.

TVÄTT och STRYKNING

ANGELHOLM: Märta Landgrens Tvättin-
rättning, Rönneholmsg. 3. Tel. 756.

Sandviken:

**Kemisk tvätt
och färgning**

utföres förstklassigt
till billigaste pris

**Sandvikens
Färgeri & Kemiska Tvätt**

Storgatan 32 Tel. 3735

Stockholm:

S. BORGGREN

GARVAREGATAN 3 NF

Tel. 50 03 24, 50 94 04

Nerv-, Hjärt- och magsjukdomar, Astma,
Reumatiska sjukdomar, Kvinnosjukdo-
mar, Sexuella rubbningar, Impotens
(könssvaghet hos män).

Förfrågningar besvaras även skriftl.

Ängelholm:

Ateljé BRINK

Telefon 336

MODERN PORTRÄTT- & SERIEFOTO

BRINKS foto

Nybrogatan 2 Tel. 1439

SPECIALAFFÄR FÖR AMATÖRER

GULLBERGS leder i presentartiklar

Papper • Kontorsmaskiner
Kontorsutensilier

Ängelholm. Vid Scalabiografen. Tel. 771

ALVA PAULSSON

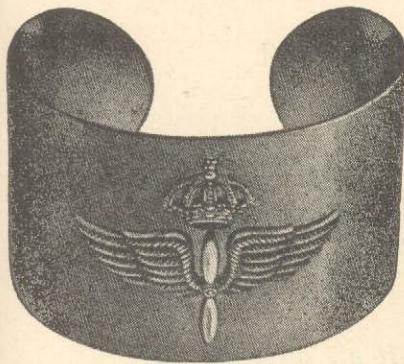
Strykinrättning

Rönneholmsgat. 18 Tel. 765

Ängelholm

PRESENTER!

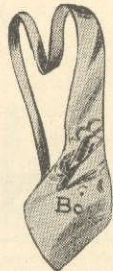
Expo har allt av intresse för flygare och flygintresserade:



FLYGARBAND

Förgyllt armband med flygmärke. En flott och samtidigt utomordentligt sober present. Som hittat för priset. Kr. 11:—.

HANDMÅLADE FLYG-MINNEN

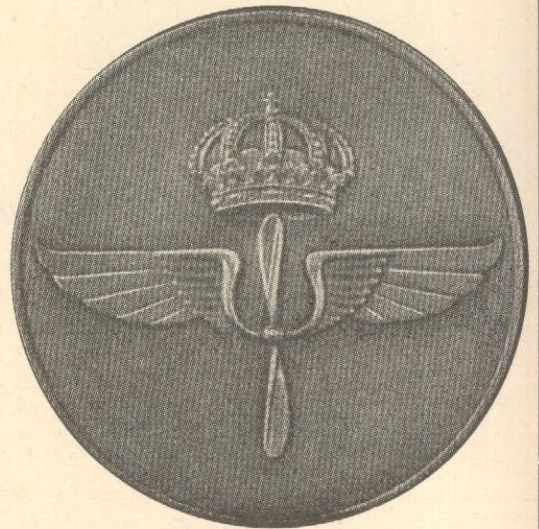


i konstsidan av högsta kvalitet. Gratis målas av Eder önskat namn, text eller symbol.

FLYGSTANDAR med flottljens eller divisionens märke o. namn målas stilfullt. Pris med stång och fot kr. 6: 50.

FLYGSLIPS med önskat flygplan. Färg blå, grön eller röd. Kr. 6: 95.

NÄSDUK med flygets märke el. dyl. å blått konstsidan. Kr. 1: 95.



FLYGMEDALJ

Bästa tänkbara tävlingspris — enastående vacker jetong med flygblem, helt utförd i brons. Diameter 40 mm. Kr. 3: 50. Samma medalj i storl. 70 mm diameter Kr. 6: 75.

FLOTTILJMÄRKET

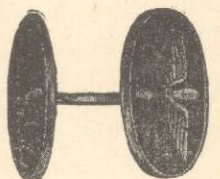


Utsökt flott i förgylld metall, sköld i blå emalj med förgyllda insignier. Finns för alla flottiljer och centrala flygverkstäder. Uppgiv nummer. Pris m. kråsnål kr. 2: 50, med bronsnål kr. 2: 70.

kråsnål kr. 2: 50, med bronsnål kr. 2: 70.

FLYGNÄLEN

Flygets vingar och krona, mycket vackert, förgyllt. Pris kr. 2: 25. Samma märke på förgylld skena med brochnål som presentartikel för damer kr. 3: 95.



MANSCHETT-KNAPPAR

Mycket hållbara knappar i förgylld metall med flygvapnets märke infattat i blå emalj. Kr. 5: 50 pr par.

FLYGRING

av kontrollerat silver. Uppgiv insändigt mått (diameter i mm).

Pris kr. 4: 85.

Förgyllt silver Pris kr. 6: 25.



LS-SKÖLDEN

Märket som hedrar och pryder alla f. d. luftbevakare från åren 1939—45. Förgyllt i blå emalj.

Kr. 3: —.

ÅTERFÖRSÄLJARE antagas mot hög provision vid alla flottiljer och flygklubbar!

Ny katalog sändes gratis!

OBS.!

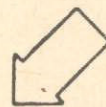
På begäran av många kunder ha vi låtit tillverka ett parti verkligt förnämliga

FOTO-ALBUM FÖR FLYGARE

Stilfull inbindning med flygblemen i guldtryck å rött, grönt eller brunt omslag. Innehåller 50 sidor å bästa albumpapper i förstklassig svensk spiralhäftning.

Pris endast kr.

8: 55



Klipp till!

Sänd in kupongen, idag!

TILL EXPO, Malmö 1.

- Undertecknad rekvirerar härmed
- st. FLYGARBAND å kr. 11: —
 - st. FLÖTTILJMÄRKE å 2: 50, 2: 70
 - st. FLYGNÄL å 2: 25
 - st. FLYGBROSCH å 3: 95
 - par MANSCHETT-KNAPPAR å 5: 50
 - st. FLYGRING å 4: 85, 6: 25
 - st. LS-SKÖLD å 3: —
 - st. NÄSDUK å 1: 95
 - st. SLIPS å 6: 95
 - st. STANDAR å 6: 50
 - st. FLYGMEDALJ å 3: 50, 6: 75
 - ex. FOTOALBUM å 8: 55
 - ex. KATALOG (gratis)

Hela beloppet summa Kr.

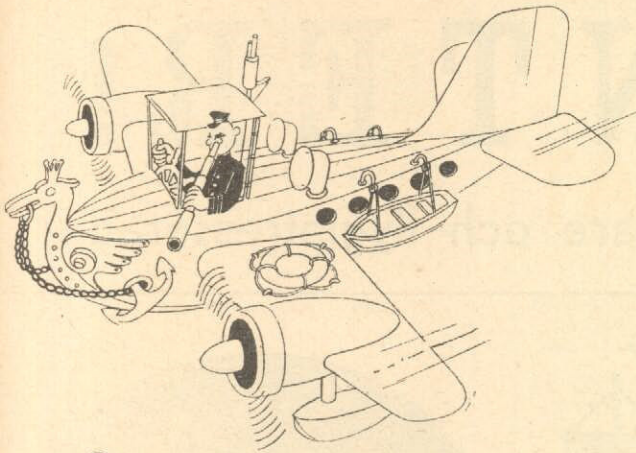
insättes samtidigt härmed å postgiro 245521, bifogas i frimärken, rekommenderat brev. uttages pr postförskott (+ porto).

(Stryk det ej tillämpliga)

Namn:

Adress:

KONSERVATISM.

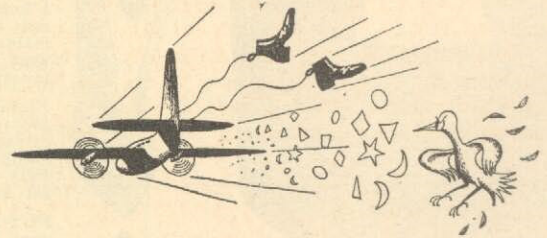


Den gamle skepparen som köpte flygplan.

Medan lutfisken smälter

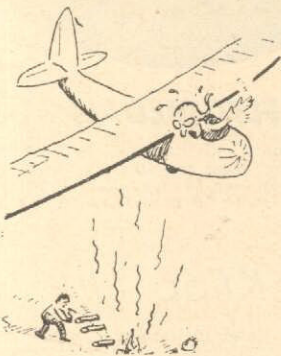
kan du ju roa dig med att taga del av vad flygets folk skrattar åt världen runt. NFs redaktionsgosse har nedan pusslat ihop ett representativt urval från världens alla hörn.

NYGIFTA.



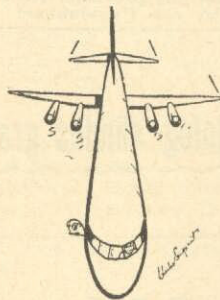
"Nytt dumt sätt att gifta sig på!"

TERMIK.



"En halv famn kvar till silver-C!"

MISSÖDE.



"Långsammare. Vi kör trån vingarna!"

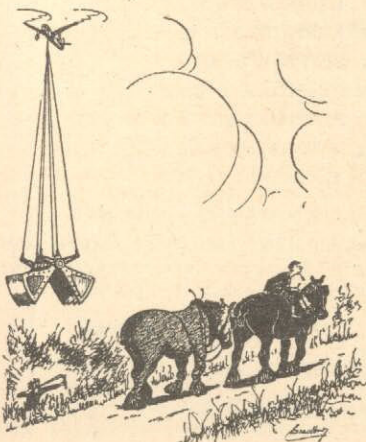
MARDRÖMMEN.

(el. Wigforss' Sverige 1947)



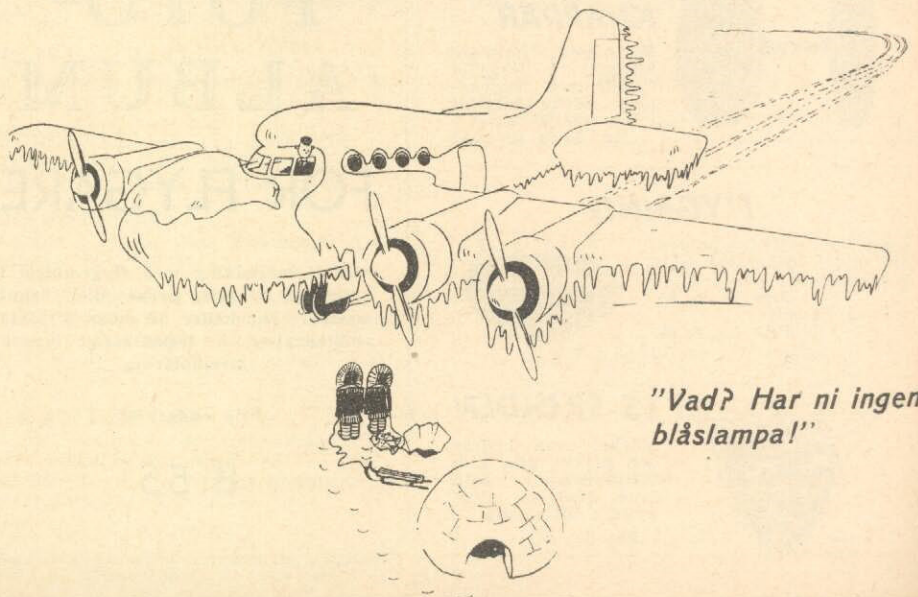
"Det kostar 50 kronor att landa här. Skall betalas kontant!"

BEVAKNING.



Busfröets skräck anno 1960.

EGENDOMLIGT.



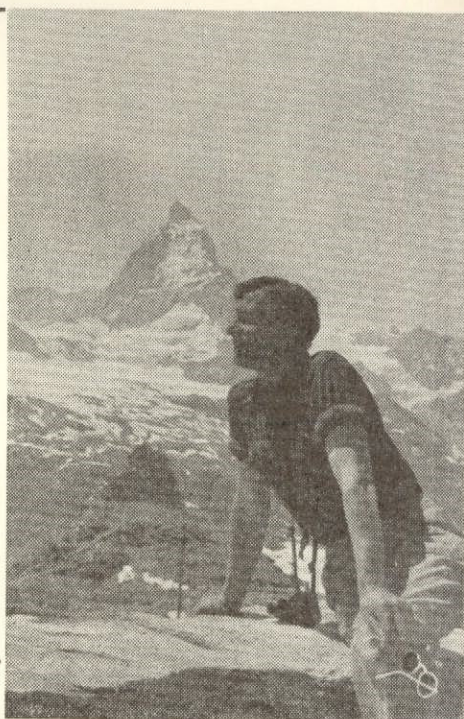
"Vad? Har ni ingen blåslampa!"

Med blicken

FRAMÅT och UPPÅT

möter NF 1947:

Det råder ingen tvekan om att 1947 kommer att ställa större krav på flyget i alla avseenden än något tidigare år. Det råder icke heller någon tvekan om att NFs hela redaktions- och medarbetarstab är beredd att göra tidningen till ett kamporgan för flygets intressen. Vi tro oss bäst göra detta genom att dels popularisera flyget bland de breda lagren och dels bidra till att fördjupa diskussionen inom fackkretsarna. Därför utkommer NF 1947 med



Birger Nilsson

som här fångats av fotografen under sitt Schweiz-besök i år, kommer under 1947 att göra flera nya utlandsresor, och han kommer även i fortsättningen att medverka i NFs avdelning för

TVA BRA FLYGTIDNINGAR I EN

1 NORDISKA FLYGTIDNINGEN

kommer som hittills att följa den fria och friska linje, som gjort tidningen så populär under 1946. De redaktionella och tekniska resurserna har utökats, varigenom innehållet och utförandet ytterligare kan förbättras, men prenumerationspriset blir lika populärt som förut Kr. 5:— pr år.

2 FLYG- och MOTORTEKNISK REVY

är Nordens enda rent flygtekniska publikation. Den utsändes varje månad samtidigt med den ordinarie upplagan av NF och innehåller allt av intresse för flygteknikern. Lösnummer kunna icke säljas av denna upplaga, men prenumerationspriset har (inkl. populärupplagan av NF) kunnat sättas så lågt som Kr. 10:— pr år.

PRENUMERANT — FÖRMÅNER:

EN FLYGRESA GRATIS TILL AMERIKA

A kommer att utdelas bland prenumeranterna i mars 1947 — på årsdagen av NFs start. Det är den största present, som någonsin skänkts av en fackpublikation, och enbart möjligheten att vinna detta pris bör förmå varje lösnummerköpare att för fortsättningen prenumerera på NF.

STIPENDIER FÖR FLYGUTBILDNING

B Varje månad kommer ett eller flera stipendier att utdelas bland tidningens prenumeranter, berättigande till kostnadsfri segel- eller motorflygutbildning vid valfritt flygbolag eller flygklubb. Dessa stipendier kunna även erhållas av danskar, norrmän och finnar för utbildning i Sverige eller i resp. land.

ETT HUNDRATAL FLYGTURER

C komma också att utdelas bland prenumeranterna, berättigande till rund- eller taxitur eller flygningar å inrikestrafiken. En första början har gjorts med de intervjuade "sju vackra flickorna" i detta nummer, som fått varsin biljett på lika många olika flygbolag.

DEN VIS ÄR, PRENUMERERAR PÅ NF 1947:

Ni får då tidningen regelbundet under det nya året, samtidigt som Ni har chans till någon av ovanstående förmåner. Prenumerationspriset (5:— eller 10:— kr.) insättes lämpligast på NFs postgiro 24 52 58.

SEGELFLYGET

Dessutom kommer NF under 1947 att ha en speciell avdelning för

SPORTFLYGET

där allt av intresse inom motorsportflyget kommer att beröras.

MODELLFLYGET

har alltid legat NF varmt om hjärtat, och läget blir oförändrat 1947.

TRAFIKFLYGET

står nu inför sitt genombrott och uppmärksammas därför speciellt.

FLYGTEKNIKEN

kommer att frodas i specialupplagan Flyg- och Motor-Teknisk Revy.

MILITÄRFLYGET

skall också följas med intresse, även om civilflyget dominerar.

VINDSTRUTEN

har vunnit sympati i alla kretsar som fackpressens mest orädda krönika och kommer även 1947 att bli lika frispråkig.

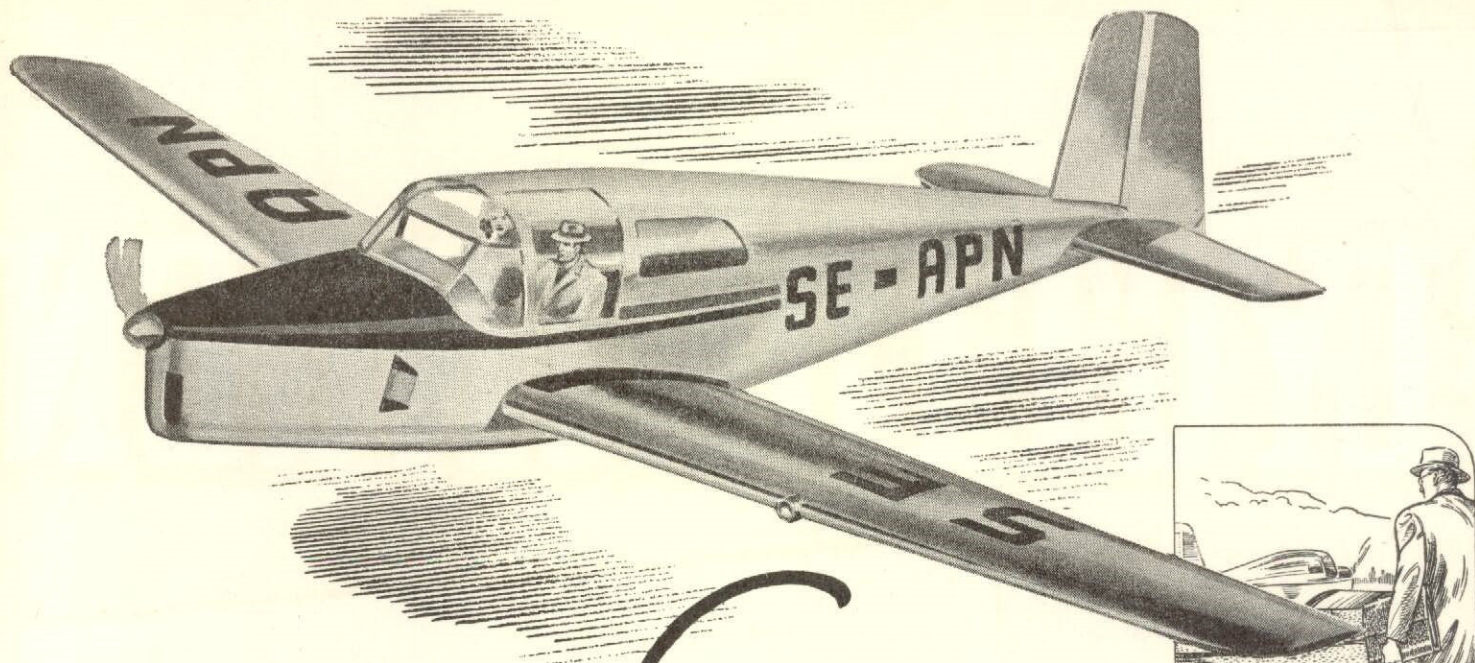
FLYGDAGBOKEN

skall skildra allt av intresse på flygets personal-front.

ALL-ROUND

blir som förut specialavdelningen för senaste nytt från utlandets flyg.

CIVILFLYGETS EGEN TIDNING = NF 1947



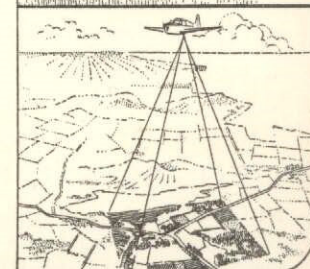
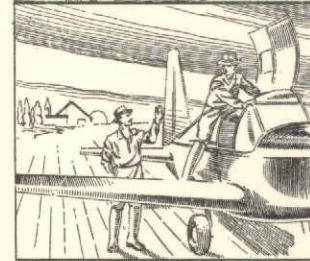
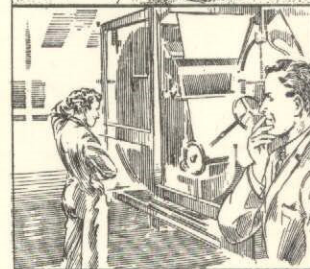
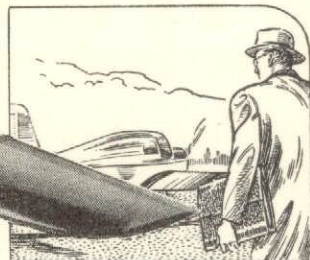
3 bärande argument ***

för

SAAB *Safir*

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

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



Garanterade prestanda:

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



Flygvikt 995 kg. Motor: Gipsy Major X.