

NORDISKA

FLYGTIDNINGEN

FRITT SPRÄKRÖR I FLYGETS TJÄNST
— MED ANSVAR INFÖR LÄSAREN

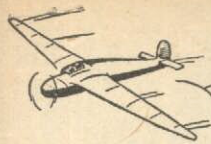
FLYG- OCH MOTOR-
teknisk revy kommer nu regelbundet i NF

VÄND STRÖMMEN!
Segelflygets årsrapport kommenteras

FLYGLÄRARE
för civilflyget utbildas på Bulltofta

Nr 9 • 1946





I VINDSTÄRUTEN

Var är den gamla kampandan?

■ frågade flygchefen Gösta Forslund det församlade auditoriet, när diskussionerna om den bristande hjälpen till civilflyget började dra ut på tiden under KSAKs årsmöte häromsistens. Låt oss ej skrika på hjälp utan hjälpa oss själv, sade Gösta vidare, och på sitt typiskt forslundska manér fortsatte han: Tänk så roligt vi hade förr i tiden, när vi diskuterade om att bilda självständiga flygförbund och

kasta ut KSAK genom fönstret!

■ Faktiskt skulle det inte bli en betydligt gladare stämning, om man till varje sammankomst inbjöd dom gamla pionjärerna, placerade dem som hedersgäster i varsin fåtölj under förhandlingarna samt tillät dem att yttra sig efter ett visst klockslag — när det viktigaste var överstukat, skulle de få ta till orda, och då skulle det i varje fall bli liv i luckan! Gösta Forslunds gamla trätoberoder från många sådan munter diskussion i den gamla goda tiden, Kalle Svänsson — gemenligen kallad Kalle med Å — delade för omväxlings skull Göstas synpunkter till punkt och pricka och riktade till allom och envar uppmaningen:

sitt ej som gökungar

■ och skrik på hjälp, hjälp, H J Ä L P! Arbets och hjälp er själva i stället. Det har för vissa kretsar blivit ett axiom, att flyget måste ha hjälp — nej, låt dom som flyger bekosta kallet! Man springer väl exempelvis inte omkring och begär statsanslag för att få köpa en bil eller en segelbåt. Och så lancerade han samma paroll: Fram med kampandan och

bort med understödsgarmentaliteten!

■ Hela denna diskussion uppstod som ett resultat av en motion från Halle-Hunneberg, vilken var tillstyrkt av ett stort antal klubbar och utmynnade i ett krav på större bistånd från flygvapnets sida vid anordnandet av offentliga flygdagar etc. Överste Silfverberg svarade för flygvapnets räkning, att The Big Chief Himself var ledsn av två anledningar, dels för att han inte kunde hjälpa mer än hittills — statsmakternas inställning vore sådan — och dels för den fiendliga inställning, som ansågs råda från klubbarnas sida gentemot flygvapnet. "Bei dieser grausamen Salbe", som en historiker skulle ha uttryckt sig, började en del av de närvarande omedelbart

krafsa kastanjer ur elden

■ som Kalle med Å helt respektlöst framhöll och utfärdade lojalitetsförklaringar både uppåt och nedåt, mest uppåt. Det hela slutade med en kollektivt uttalad offentlig tacksamhet gentemot flygvapnet, och någon muntergök riktade t. o. m. en hälsning via Silfverberg till flygvapenchefen: smussla gärna med det ena och det andra, om några kortsynta byråkrater skulle lägga hinder i vägen för hjälp åt klubbarna, och

fortsätt gärna snedsprången

■ om dessa är nödvändiga för att kunna räcka civilflyget en hjälpare hand. (Vi kom att tänka på de där orden, när litet senare på kvällen den stora flygbalen gick av stapeln på Hasselbacken och flygvapenchefen ensam dök upp utan fru för att — flott och elegant — svänga sig i dansens virvlar tillsammans med Alice Babs och alla de andra gästernas kvinnliga sällskap — då var det plötsligt inte längre någon, som bad Generalen fortsätta snedsprången!)

Men — rakt igenom går vår väg

■ resonerade tydligen den talföre skåningen Ivar Andersson, för att återgå till årsmötesförhandlingarna. Han dök allt som oftast upp som gubben ur lädan och tog till orda i alla aktuella spörsmål — som vanligt med takt och entusiasm — och i anslutning till senaste årsrapporten från styrelsen riktade han en uppmaning till de höga herrarna i ledningen att ej förtrötta utan gå till ny attack mot den nye kommunikationsministern, som lär låta tala med sig. Gustaf Adolf, som sin vana trogen skötte ordförandeklubbhan, uppfattade detta som en uppmaning att

bearbeta stenen till den urholkas

■ och det skall vi gärna fortsätta med, men jag tror inte vi har stort utsikter att lyckas, deklarerade han i samma andetag, vilket kom någon från norrlandsbänken att viska: "flytta då undan stenen i stället" — så nu vet Torsten Nilsson, vad som väntar honom, om han ej sköter korten bättre i fortsättningen....

På "leksaksavdelningen"

■ som någon Flyg-skämtare kallat KSAKs modellflygavdelning, hade man också tänkt flytta stenen, både i den ena och andra riktningen, men man föredrog i alla fall att följa det minsta motståndets lag, och tydligen hade man efter allt munhuggandet knappt ork att flytta sig själv från konferensrummet i matsalen ett par trappor upp i KSAK-palatset, där förhandlingarna pågick från tio på lördagsförmiddagen till sju på söndagskvällen. Behållningen blev god, men så började och slutade det hela också med Nordiska Flygtidningen. Spelöppningen gjordes av kamrat Norrvi, som i stil med den bästa

krigsförbrytarprocess

■ förevisade modellflygar-"oppositionen" på vita duken medels skioptikonapparat samt utpekade några representanter bland de närvarande klubbledarna som oppositionsmän mot KSAK. Men resultatet blev inte riktigt vad man hade tänkt sig: innan konferensen åtskildes på söndagskvällen begärde en klubbledare ordet och fastslog, att NF ensam var den tidning, som kunde tillvarata modellflygarnas intressen, varför alla modellflygare borde sluta upp kring den, och ordföranden i modellflygkommittén Pappa Starck föregick med gott exempel genom att lägga

pengarna på bordet

■ d. v. s. prenumerationsavgiften på NF 1947. Flera klubbledare följde hans goda exempel, och en närvarande representant för NFs modellflygredaktion fick kassera in både kontanter och anmälningar om klubbprenumerering på stående fot. Med detta lilla nykra konstaterande kan vi sätta punkt och låta det utgå

sens morale

■ för månadens krönika. Vi närmar oss ju med stora steg årsskiftet, och därmed är det åter dags att prenumerera på de tidningar, som man anser vara förtjänta av ett sådant förtroende och stöd.

NF-käsören vill för sin del tacka för de många uttryck för sympati, som under de gångna månaderna strömmat honom till mötes. NF har nu haft sina "nio svåra månader" alltsedan starten i mars, och under den tiden har tidningen kommit ut med nio nummer — med ständigt stigande upplaga och ständigt stigande antal (Forts. A sid. 27)



APROPOS KONFERENSER...

Vid en bankett i Paris till ära för bröderna Wright med anledning av deras första flyguppvisning i Frankrike, tog Wilbur Wright till orda:

"Jag är inte van att tala inför ett större auditorium, så jag vill endast säga några få ord. Då jag lyssnat till de föregående talarnas jämförelser med örnen, med svalan och med höken såsom varande representanter för djärighet, skicklighet och snabbhet i luften, har jag inte kunnat låta bli att tänka på en annan fågel, som av alla de fjäderskrudade högheterna är den sämste flygaren, men den bästa talaren... papegojan..."

INTERNORDISKA TIDSKRIFT FÖR MOTORFLYG • SEGELFLYG • MODELLFLYG

Utkommer omkring den 1 varje månad. Lösnummer 45 öre. Prenumerationsavgift 5: — kr./helår. Kontor: Norra Vallgatan 66, Malmö. Tel. 335 42, 343 33. Giro 24 52 58. Chefredaktör: Hans Göst. Andre red.: Bertil Rubin. Ansv. utg.: A. M. Lundgren. Svensk representant i NFs nordiska redaktion: Ingenjör K. G. Molin, Stockholm (Tel. 51 03 52). Artiklar, notiser och fotografier emottagas med intresse för publicering. — Eftertryck av innehållet tillåtet endast om Nordiska Flygtidningen anges som källa.

CESSNA 140



— *det idealiska
flygplanet för Eder!*

— *FLYGPLANET SOM ALLA TALAR OM* —

Cessna 140 har av Kungl. Luftfartsstyrelsen blivit godkänd för skoling till certifikat upp till 150 hkr.

Ni måste se och provflyga Cessna — planet som inger Eder känslan av säkerhet och komfort!

Skriv eller ring till försäljningsrepresentanten för
GÖSTA FORSLUND AVIATION — GÄVLE

EINAR NORDIN

Furusundsgatan 8 STOCKHOLM Tel. 618464, 616545

CESSNA LEDER ♦ CESSNA LEDER ♦ CESSNA LEDER ♦ CESSNA LEDER

CESSNA 140



KUPONG.

Avsedd för betalningsmottagaren.)

postgiro-
konto nr **245258**
(Med tydliga siffror)

betalt **10** kr. — öre
Avsändarens namn och adress:

betalningsdag:

Meddelande till betalningsmottagaren.
Helårsprenumeration 1947 å
NORDISKA FLYGTIDNINGEN
med
FLYG- o. MOTORTEKNISK REVY
(samt årets stora julnummer).

INBETALNINGSKORT

Avsändare (angives även å kupongen)

Namn:

Adress:

För frimärke,
motsvarande inbe-
telningsavgiften:
för belopp av
högst 5 kr. ... 10 öre
" 50 " ... 15 "
över 50 " ... 20 "

Belopp **10** kr. — öre.

TIO KRONOR

(Krontalet skrives med bokstäver, omedelbart åtföljt av "kronor".)

Till **NORDISKA**

FLYGTIDNINGEN, Malmö

att gottskrivas postgirokonto nr

245258

(Med tydliga siffror.)

Redovisningsnr

Redovisande postansätt.

(Postfunktionärs namn el. sign.)

Medföljer som tidningsbilaga.

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

AR OM —

Ni måste se och provflyga Cessna — planet som inger Eder känslan av säkerhet och komfort!

Skriv eller ring till försäljningsrepresentanten för
GÖSTA FORSLUND AVIATION — GÄVLE

EINAR NORDIN

Furusundsgatan 8 STOCKHOLM Tel. 618464, 616545

CESSNA LEDER ♦ CESSNA LEDER ♦ CESSNA LEDER ♦ CESSNA LEDER

1 + 1 = 2

Det ena goda utesluter icke det andra!

"Smagen er forskellig" heter det så betecknande på danska. Och väl är det, förresten — så länge fria tankar och starka viljor bryta sig mot varandra, har vi en garanti för att utvecklingen kommer att gå framåt — åtminstone på flygets område. Detta gäller även flygtidningsbranschen, där under årens lopp ett flertal olika blad sett dagens ljus. Några har som officiella föreningsorgan upprätthållits genom subsidier längre eller kortare tid — andra åter har med växlande framgång kastat sig in i den fria konkurrensen. Här har urvalsprincipen obönhörligt skött gallringen. Felaktiga spekulationer ha misslyckats och ogräset förr eller senare ryckts upp med rötterna! Allt tydligare har flygfolkets intresse koncentrerat sig i två riktningar: dels den stora gruppen av allmänt "air-minded" flygfolk i största allmänhet, flygresenärer, sportflygare, segel- och modellflygare, vilka vill ha en populärt hållen tidskrift, som berör just deras verksamhetsområden på ett trevligt sätt — dels ock den till antalet men väl icke till betydelsen mindre gruppen av flygtekniskt fackfolk, som behöver ett forum för sina speciella diskussioner. För att tillgodose dessa två var för sig så vitt skilda intressen ha vi efter noggranna förberedelser beslutat utge

2 verkligt bra flygtidningar i 1:

1 NORDISKA
FLYGTIDNINGEN

FLYG- o. MOTOR-
TEKNISK REVY **1**

har redan under premiäråret funnit sin stil och fortsätter under 1947 på den inslagna vägen med bl. a. Vindstruten, Flygdagboken, Det ligger i luften, specialavdelningarna för trafikflyg, sportflyg, segelflyg och modellflyg — kort sagt allt som har med *civilflyg* att göra. Språkbehandlingen kommer även i fortsättningen att vara sådan, att man inte "behöver vara civilingenjör" för att begripa den. Prenumerationspriset förblir också lika populärt — för hel årgång KR. 5:—

kommer att bjuda det allra yppersta av flygteknisk sakkunskap från Norden och hela världen som medarbetare. Framförallt skall det bli ett forum, där våra egna vetenskapsmän jämte representanter för industrier och flygföretag, luftfartsmyndigheter etc. skall kunna mötas på ett plan av kollegialitet. FLYG OCH MOTOR-TEKNISK REVY redigeras av ing. K. G. Molin och är Nordens enda flygtekniska publikation. Prenumerationspriset är (inkl. den ordinarie upplagan av NF) endast KR. 10:—

Till NORDISKA FLYGTIDNINGEN, Malmö.

Undertecknad prenumererar härmed på NF 1947:

..... ex. Populärupplagan å 5:— kr.

..... ex. Flyg- och motortekniska upplagan å 10:— kr.

Beloppet insättes å postgiro 245258 / torde uttagas mot postförskott (var vänlig stryk det icke tillämpliga).

Namn:

Bostad:

Postadress: NF 9

**Allt detta och
JULNUMRET därtill!**

GRATIS

erhåller dessutom var och en, som före helgen prenumererar på NF 1947, som en extra present NFs stora jul- och nyårsnummer, vilket enbart det kostar 1:35 och utsändes kort före jul.

DET

Ligger i LUFTEN

FLYG- och MOTOR-TEKNISK REVY

FLYGTEKNIKEN I DE NORDISKA LÄNDERNA står i dag utan tvivel på samma höga standard som i utlandet. Visserligen ha våra flygtekniker aldrig kunnat falla tillbaka på samma ekonomiska resurser som sina utländska kollegor, och inte heller har kvantiteten av vår produktion varit av så enorma mått, men i gengäld har kvaliteten alltid kommit i främsta rummet och gör så än i dag.

De exempel, som bevisa riktigheten av detta påstående, äro legio. Sveriges största flygindustri, SAAB, har i dagarna provflugit sitt första civila transportplan, Scandia, vilket säkert inte endast det egna företaget utan allt flygfolk betraktar icke blott som ett mål — utan framför allt som en milstolpe i den fortsatta frammarschen. SAABs tidigare mångsidiga produktion av krigsflygplan och dess smäckra skapelse för privatflygarna, Safir, är alltför välkända saker för denna tidnings läsare för att här behöva rekapituleras. Men vi kunna vara övertygade om att SAABs tekniker även i framtiden komma att följa utvecklingen och hålla svenskt flyg på toppen av vad som kan presteras.

Svenska Flygmotor AB i Trollhättan, ett annat av de ledande företagen i flygets tjänst, har med den äran klarat sitt tillverkningsprogram inte bara av motorer utan också propellrar etc. Här har man framför allt gått fram på två vägar — dels har man byggt efter utländska licenser och dels har man själv konstruerat flygmotorer allt efter behovet. Under krigsåren har detta storföretag självfallet i första hand arbetat på uppdrag av flygvapnet, men för framtiden kommer säkert civilflyget att tillgodose i samma grad.

Flygvapnet har dessutom under kriget haft egen tillverkning igång — J 22:an var inget dåligt betyg på dess kapacitet — och för närvarande pågå i nära samarbete med industrien långt framskridna arbeten med projekt på reaktionsdrivna svenska flygplan. Bofors experimenterar framgångsrikt med stålet till reaktionsflygplanen, och ett flertal andra storindustrier ha redan mer eller mindre öppet kopplats in på tillverkningsprogrammet.

Företag som Uddeholm och Seefab, Sandviken, Metallverken och Wedaverken — för att nämna en handfull namn — ha alla levererat kvalitetsprodukter till det svenska flyget, som väl motsvarar de krav man vant sig att ställa på dessa företag. Andra industrier återigen som Nordarmatur t. ex. ha under krigsåren inte skytt några kostnader för att få fram instrument etc. till det svenska flyget men stå nu och tvekar angående den framtida tillverkningen med hänsyn till den ökade utländska konkurrensen — självfallet är det ett svenskt intresse att "hjulen hållas igång" inom alla grenar av industrien, som har med flyget att göra. Detta är redan ett beredskapsintresse av första rang — för den händelse faran åter skulle hota...

Men nu är det dock först och främst fredsflyget vi tänka på, och då dominerar självfallet trafik- och privatflyget intresset. Det är därvid icke utan värde att konstatera, hur förstklassigt servicen har lagts upp. ABA/SILAs noggranna kontroll av nya plan och regelbundna översyner av trafikmaskiner har nyligen berörts i

denna tidnings spalter. Inte heller övriga flygbolag ha skytt några kostnader för att få upp en hundra procentig effektiv service — längst ha därvidlag kanske Ostermans och Skandinaviska Aero kommit. Med tillfredsställelse konstaterar man också, att ett ledande motorföretag som Tönseth-koncernen lagt upp en speciell service för privatflygplan.

Exemplen skulle kunna mångfaldigas, men detta är icke avsett att utgöra en uppräknings av alla de företag, som omedelbart beröras av flygteknikens utveckling. Vi ha bara velat rikta uppmärksamheten på, hur oerhört omfattande detta område egentligen är. Det är givet, att Nordiska Flygtidningen följer utvecklingen med största intresse och skall ägna all uppmärksamhet åt varje gren av flyget. Att behandla allt så ingående som önskvärdt vore är emellertid en svår sak att genomföra: utrymmet är tyvärr begränsat, och den efter nordiska förhållanden jättelika upplaga, som NF numera utkommer i, har i denna pappersransonerings tid t. v. omöjliggjort en utökning av sidantalet i proportion till det ökade intresset för tidningen.

Det synes redaktionen därför, att den bästa lösningen att i mesta möjliga mån tillfredsställa de flygtekniska specialintressena torde vara att utgiva tidskriften i två upplagor — den ena med ett innehåll som i stort sett överensstämmer med det nuvarande, alltså med huvudvikten lagd vid allmänna, aktuella och populära saker, den andra med förutom detta innehåll flyg- och motortekniska specialartiklar.

Vi ha noggrant undersökt möjligheterna härför och funnit, att tillräckligt intresse förefinnes för förverkligande av detta projekt inom ramen för NF. NF utkommer därför fr. o. m. januari nästa år dels med sin nuvarande upplaga och dels med denna flygtekniska specialupplaga, vilken förutom "populärupplagans" text även innehåller en fackavdelning för flyg- och motortekniska spörsmål.

Att innehållet i en sådan fackavdelning skall bli av hög kvalitet har redaktionen sört för genom att försäkra sig om medarbetarskap från kända fackmän såväl inom industrien som från flygvapnet. Särskild vikt kommer att läggas vid kontakten med medlemmarna i Flygtekniska Föreningen. Artiklarna bli dels en redogörelse för dessa fackmäns egna arbeten, dels en sammanställning av viktigare utländska erfarenheter. Förutom längre artiklar kommer fackavdelningen även att innehålla notiser om speciella nyheter ävensom översikt över artiklar i utländsk fackpress, förteckning över facklitteratur etc. Dessutom komma Luftfartsstyrelsens bestämmelser för civilflyget att följas med intresse liksom de internationella trafiklagarna. Råd och anvisningar komma också att lämnas beträffande skötseln av flygplan och motorer till bolagens och privatflygarnas gagn.

Genom denna flygtekniska fackupplaga hoppas redaktionen kunna bjuda de verksamma experterna såväl som de under utbildning varande teknologerna m. fl. ett värdefullt innehåll, av betydelse som uppslagsverk även i framtiden.

FLYG OCH MOTOR-TEKNISK REVY, som fackavdelningens namn lyder, kommer att utges regelbundet varje månad. Specialupplagans sidor komma att inhäftas i den (Forts. å nästa sida)

Ingenjör K. G. Molin

som 1934 startade tidskriften FLYG — efter att redan tidigare ha varit verksam som flygskribent under flera år — införde också en rent flygteknisk upplaga av denna tidskrift, vilken han skötte även sedan han lämnat sin befattning som chefredaktör för att ägna sina krafter åt civilflyget som sekreterare i KSAK. Ing. Molin startade på sin tid även TEKNISK REVY, ur vilken Teknik för Alla utvecklade sig, samt har utgivit ett flertal egna flygtekniska böcker och översatt utländska standardverk till svenskan. När ingenjör K. G. Molin fr. o. m. nyåret tar hand om redigeringen av NFs nya flygtekniska upplaga, FLYG och MOTORTEKNISK REVY, har vi alltså knutit en kraft till vår redaktion, som väl motsvarar de krav, våra läsare vant sig att ställa på sin tidning.



Här emottager ing. Fred Nordholm sitt pris i Riksegelflygtävlingen ur HKH prins Gustaf Adolfs hand.



KSAKs ÅRSMÖTE

gick den 23 november av stapeln på Aeroklubbens lokaler Malmskillnadsgatan 27 i Stockholm. NFs flygande "Örnen" var givetvis där, liksom överallt inom flyget, där det händer någonting, och berättar här — okonventionellt och respektlöst som alltid — om sina intryck från årsmötet. Det här numret har förresten ägnats speciellt åt flygklubbarna och deras problem, och vi kommer även för framtiden att ägna lika stor uppmärksamhet åt arbetet inom flygklubbarna — inte bara därför att det är vår skyldighet mot alla de flygklubbar, som mangrant "klubbprenumererar" på vår tidning, utan också därför att vi anser flygklubbarna vara de främsta bärarna av flygsinet i Norden.

Flygklubbarna efterlyser

k a m p a n d a n !

DE 7 FÖRSTA av de 10 punkter, som voro uppsatta på föredragningslistan vid KSAKs årsmöte den 23 november, avverkades på exakt lika många minuter.

H. K. H. Prins Gustaf Adolf, vilken som bekant är ordförande i Aeroklubben, ledde själv årsmötet med den kombination av fasthet och snabbhet, som är hans känne-

ordinarie upplagan på sådant sätt, att de kunna förvaras separat. För den flygtekniska upplagan behöver trots de höga kostnaderna icke beräknas ett tilläggspris av mer än 5:— kronor per år. Lösnummer kunna på grund av den begränsade upplagan icke säljas. Prenumerationspriset blir alltså i allt 10:— kr pr år, vilket måste betraktas som mycket fördelaktigt med tanke på det stora värdet av denna den enda fackpublikationen i sitt slag i Norden. Då omfånget av den flygtekniska upplagan i viss mån blir beroende av antalet prenumeranter, får redaktionen härmed bedja var och en, som är intresserad av densamma, att så snart som möjligt anmäla sin prenumeration, då planeringsarbetet för 1947 redan är långt framskridet.

Det är vår förhoppning att NF med FLYG OCH MOTORTEKNISK REVY skall kunna ge Nordens flygtekniker ett efterlängt forum, där flygtekniska diskussioner och flygtekniskt framåtskridande skall avspeglas.

märke. Kanske gick det ibland litet för fort för landsortsrepresentanterna. Här hade de rest den långa sträckan till Stockholm för att på det stora årsmötet få lägga fram just de synpunkter, som den egna klubben har på de enskilda problemen, eller för att närmare diskutera en detaljfråga och informera sig i den.

Forcering av pro-forma-besluten

Det säger sig självt, att rent formella frågor som ett allmänt konstaterande, att mötet utlysts i laga ordning, godkännande av röstlängden (klubbarna representerade 124 röster och de direktanslutna 62 röster) och utseende av justeringsmän kan klubbas igenom så snabbt som möjligt. Dessamma gäller måhända juridiska kommittens förslag till ändringar i stadgarna i syfte att skapa en permanent valkommitté samt utseende av valberedning om tre personer (det blev dir. Arnulf-Olsson, disp. Hedenlund och sekr. Folke Florén) eller godkännande av revisionsberättelsen.

Men å andra sidan kan man inte freda sig mot den tanken, att det skulle kunna vara nyttigt att exempelvis lämna ordet åt de befullmäktigade klubbrepresentanterna vid varje årsmöte för diskussion om årsberättelsen. Som det nu var, hann faktiskt inte mer än Ivar Andersson från Aeroklubben i Malmö yttra sig i anslutning till berättelsen, men han gjorde det å andra sidan med ett par befogade randanmärkningar.

Det var först när föredragningslistan

nådde punkt nr 8, den om inkomna motioner, som det blev litet liv i luckan. Men för att inte gå händelserna i förväg vill NF-referenten själv bläddra igenom berättelsen för verksamhetsåret 1.10.1945—30.9.1946, så att läsarna av denna tidning trots allt kan få en liten uppfattning om vad som utträttats under det gångna året.

Vad sig i Riket tilldragit haver

Riksorganisationen KSAK omfattar f. n. cirka 17.000 medlemmar fördelade på 2.288 direktanslutna personer och 152 juridiska personer i klubben KSAK, vidare ett 70-tal organisationer, uppdelade på 55 flygklubbar och till dessa anslutna lokalavdelningar med i runt tal c:a 6.100 medlemmar, kollektivanslutna till centralorganisationen, samt slutligen 8.200 modellflygare, fördelade på 383 registrerade modellflygklubbar.

Under året ha 3 nya flygklubbar beviljats anslutning till riksorganisationen, nämligen Härnösands, Norrtälje och Nyköpings flygklubbar.

Nya kvastar sopa bäst

På personalfronten har en hel del förändringar inträtt: För motorflygavdelningen har således major C. O. Sparre anställts som chef, och på segelflygavdelningen har fanjunkare Bengt C:son Bergman efterträtt nuvarande trafikinspektör Gide Karlsson, medan Herje Westrin och L.

Ståhlfors tjänstgör som 1:e instruktörer (den senare efter avancemang från assistent till chefsinstruktören, vilken befattning årets Örebrovinnare Billy "Boy" Nilsson övertagit sedan den 1.11.1946). Här verkar personaluppsättningen alltså heltigenom tilltalande. Det är unga entusiastiska utövare av segelflygsporten, vilka alla tidigare tjänstgjort som instruktörer på klubbar och flottiljer.

Som pressombudsman och chef för informationsavdelningen har red. G. Engman från Teknik för Alla efterträtt red. Y. Norrvi. Denna avdelning har under året icke gjort så mycket väsen av sig. Där emot ha två av KSAKs hittills inaktiva kommittéer börjat röra på sig. Det gäller dels Hjälpflygkommittén, som haft ett sammanträde men t. v. ställt sig avvaktande (ett ord som man möter ofta i rapporterna) inför inom flygvapnet pågående utredning, och dels flygfältskommittén, som börjat fungera som rådgivare till kommuner och klubbar i flygfältsfrågor.

En halv miljon i "statsbidrag"

Liksom tidigare har KSAK haft en halv miljon att röra sig med i statsanslag för segel- och modellflygets understödande. För löpande budgetår 1946—47 är anslaget nedskuret till 390.000 kr., sedan engångsanslaget för materielanskaffning numera bortfallit.

Arbetsmarknadskommissionen har redan tidigare beviljat 45.500 kr för arbeten på Allebergs startbanor, men arbetet har nedlagts, enligt uppgift på grund av brist på arbetskraft inom landet. Finns det ingen möjlighet att lösa det problemet genom att engagera folk från de nordiska grannländerna, som ju inget högre vill än att få komma till Alleberg och segelflyga — och vilka i så fall kanske skulle kunna tjäna sitt uppehälle genom arbete med startbanorna?

Flygplatsutredningen har i sin byggnadsplan för civila flygplatser upptagit Alleberg som lämplig civil flygplats och beräknat 1.400.000 kr för arbeten på längre sikt härvidlag, men med kändedom om arbetstakten på detta område blir väl en dylik utbyggnad ej aktuell förrän nästa flyggeneration skall stiga ned i graven.

Dir. Gösta Ahlén fortfarande lika frikostig

Dir. Gösta Ahlén har återigen av Tempos reklammedel under året ställt 50.000 kr till förfogande för inköp av materiel samt segelflygstipendier — ett utomordentligt initiativ, som borde finna några fler efterföljare.

Under året har ett antal "underdåniga skrivelser" riktats till statsmakterna dels för att komma i åtnjutande av full restitution av tull och skatt, dels beträffande allmänt stöd åt privatflyget, men tydligen har man inte kunnat sätta tillräcklig kraft bakom orden, då alla handlingar "av Kungl. Maj:t lämnats utan avseende", som det så betecknande heter.

En begäran om 100.000: — kr som tillfälligt understöd till privatflyget av lotteri- och tipsmedel har också lämnats utan avseende trots att såväl handels- som kommunikationsministrarna uppvaktats. Styrelsen anser det därför uteslutet att f. n.

få något anslag till det privata motorflyget.

Målflygningen har praktiskt taget helt fallit bort, emedan så höga hastigheter nu begäras, att klubbarnas plan ej längre hinner med. Däremot ha 12 klubbar fått Luftfartsstyrelsens tillstånd till motorflygskolning, och som ett annat positivt resultat kan nämnas, att carnetsystemet nu åter satts i kraft.

KSAK får egen Safir!

En Safir har beställts för leverans våren 1947, sedan priset genom tillmötesgående från SAAB satts så lågt, att det ansetts ligga inom de ekonomiska möjligheternas gränser att förvärva detta idealplan.

Slutligen har motorflygavdelningen uppträtt som förläggare i mindre skala, och de första resultaten är dels en flygkarta över Sverige i skala 1:1.000.000 och dels en Handbok för flyglärare med Olle Haglund som författare. (NF skall återkomma med anmälan, sedan vi begåvats med recensionsexemplar!)

Vad återigen segelflyget beträffar, så har denna verksamhetsgren tidigare utförligt behandlats i NF, nu senast å mittuppslaget i detta nummer i samband med chefsinstruktörens rapport, varför inga ytterligare nyheter kunnat utvinna ur centralorganisationens rapport.

Karl-Erik Övgård får stipendium

En positiv åtgärd måste dock framhållas: Efter framställning från Karl-Erik Övgård har KSAK beviljat ett stipendium till denne för utförande av vetenskapligt-praktiska undersökningar av de s. k. höga vågorna i atmosfären, allt i samband med den avhandling, som gymnastikdirektör Övgård avser att framlägga vid sina studier vid Stockholms Högskola.

Och så en liten randanmärkning: I samband med en redogörelse för den av NF tidigare omnämnda beställningen av två amerikanska Schweizer-plan, ett tvåsitsigt skolflygplan för DK och en byggsats till ett ensitsigt övningssegelflygplan —

Schweizer 2-22 resp. 1-19 — framhålls: "Vad vi framförallt sträva efter är att genom impulser utifrån finna de lämpligaste metoderna för framtiden" — Är det så säkert, 1) att vi först och främst utnyttjat alla inhemska erfarenheter och möjligheter inom Sverige och Norden i det avseendet, 2) att vi vid utländsk kontakt inte har ännu mer att hämta i exempelvis Schweiz?

Modellflyget prövar på egen service

Modellflyget avfärdas rätt kort i den stora årsrapporten, men NF kommer i sitt jul- och nyårsnummer att mer ingående behandla det gångna året ur modellflygsynpunkt.

Enligt årsrapporten ha undersökningar pågått för att utvärdera möjligheterna till upprättande av en modellflygmaterielservice, direkt underställd KSAK. Försöksvis skall denna service taga sin början redan våren 1947 vad avser tillhandahållande av byggsatser till ett antal modellflygplan. Det säges ingenting om, huruvida Bonniers dotterföretag Alga skall få monopol på denna tillverkning också eller om de privata modellflygindustrier med yrkeskunnigt folk som finnas också få vara med på ett hörn. Tillverkningen av byggsatserna till "enhetsmodellerna" ger öskt denna reflektion!

Välförtjänt guld fördelat

I övrigt meddelas, att under året Stig Fägerblad tilldelats KSAKs förtjänstmedalj i guld, medan Gidde Karlsson, dir. Torsten Kreuger och generalskan E. af Uhr tilldelats förtjänsttecknet i guld för sina insatser till svenskt civilflygs fromma.

FAI-konferensen och Gösta Forslunds Amerika-resa behandlas i årsrapporten som KSAKs viktigaste kontakter utåt efter kriget, men eftersom den förra redan utförligt behandlats i NF och Gösta Forslunds egenhändigt skrivna mustiga NF-rapport från landet över there börjar i vårt julnummer, kan vi ägna en sista blick i årsrapporten åt balansräkningen.

(Forts. å sid. 26)



DAGENS MAN har ordet:

"Sunne-Ericson", årets enda guld-C-man, segrare i KSAKs rikssegelflygtävling, vinnare av Flygs distanspris, miniatyr av pokalen och KSAKs segelflygplakett i guld, skriver i ett brev till NFs red. bl. a. följande, som rätt bra tycks avspegla stämningen bland landets segelflygare och flygklubsfolk:

"Bortsett från mitt lilla bidrag tyckte jag senaste numret av NF var *strålande!* Kan Du hålla den stilen i fortsättningen, är Din tidnings framgång viss! Just den personliga kontakten med flygarna tror jag är av speciellt värde. Det blir mera färg och äkta inlevelse över det hela! De mer schablonmässiga artiklarna av engelskt och amerikanskt ursprung roa och intressera nog endast en begränsad del av läsekretsen. Framför allt vill jag givetvis lägga Dig om hjärtat att tillvarata alla möjligheter till färgstarka skildringar, som segelflyget erbjuder. Ingen skulle bli gladare än jag, om Nordiska Flygtidningen kunde få bli segelflygarnas speciella språkrör!

EINAR ERICSON."

En ny bekantskap för Sveriges flygfolk:

*Vi ha nöjet
presentera*

FLYV

*Vi ha nöjet
presentera*

DANMARKS STORA FLYGTIDNING!



Det är som har gått

har fört Danmarks och Sveriges flygare närmare varandra än någonsin tidigare. Den interskandinaviska flygtrafiken är endast ett exempel från trafikflygets område. Sportflygets folk har genom KZ-planen fått ett nytt bevis på danskt flygs höga standard. Danska segelflygare har gästade Alleberg för utbildning samt deltagit i SM och örebrotävlingarna, medan svenska instruktörer arbetat i Danmark. Modellflygarna har drabbat samman både i fyrlandskampen och mer lokalt betonade tävlingar...



Det är som kommer

blir av än större betydelse för det nordiska samarbetet. Varje svensk, som vill följa flygets utveckling i Danmark, behöver den stora danska flygtidningen FLYV. Den utkommer sedan 1928 regelbundet varje månad å Ejvind Christensens förlag. Chefredaktör är sedan starten kapten John Foltmann, och till medarbetarstaben hör ing. Per Weishaupt, som i sin person förenar befattningarna red.sekr. och modellflygexpert, Hartvig Jensen, som svarar för segelflyget, och Ness Henriksen, som har hand om det dagsaktuella stoffet.

BIBLIOTEK, FLYGKLUBBAR, INDUSTRIER OCH ANDRA FLYGFÖRETAG BEHÖVA FLYV
FLYV representeras i Sverige för annonser o. prenumeration av Förlags A/B Nordiska Fackpublikationer

Insänd denna kupong

Till
Förlags A/B Nordiska Fackpublikationer,
 Malmö 1

Sänd FLYV regelbundet under 1947 till
 nedanstående adress. Prenumerationsav-
 giften kr. 6:— insättes å postgiro 245258,
 uttages pr postförskott, påföres vårt konto.

Sänd provnummer gratis.
 (Stryk det ej tillämpliga!)

Namn:

Adress:

..... NF 9

*Kapten
 John Foltmann*

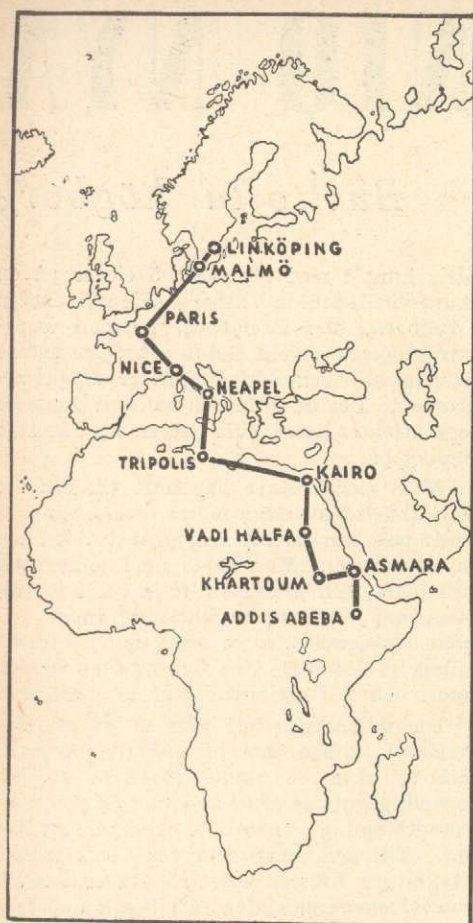
är chefredaktör för FLYV —
 det säger egentligen allt som
 behöver sägas. Vill Ni trots
 detta veta mer, så rekvirera
 kostnadsfritt provnummer och
 övriga upplysningar genom
 vidstående kupong. Prenume-
 rationspriset för helår 1947
 är endast 6:— kr.



SAFIR-FLYGG

till ADDIS ABABA!

Kapten Claes Smith gjorde märklig leveransflygning från SAAB till Hertigen av Harrar.



Vår karta visar dagsetapperna i Kapten Claes Smiths skickligt genomförda tusenmilafärd med SAAB Safir.

DET HAR SKRIVITS MYCKET om olika leveransflygningar till Sverige. Men det har i proportion härtill skrivits alldeles för litet om den senaste leveransflygningen — från Sverige!

Detta sorgliga faktum beror kanske på det förhållandet, att en dagspressjournalist, som ständigt måste jaga efter "stora" nyheter och sensationer, lätt faller i farstun inför första bästa skildring av de stora luftjättarnas atlantkryssningar. Man bort-

ser därvid ofta från vad som händer och sker i de "mindre" sammanhangen — t. ex. inom sport- och privatflyget.

För NF har det alltid varit en hjärtesak att i första hand behandla det nordiska sport- och privatflyget, och i dag måste vi ge en eloge åt Aeroplanbolaget för dess sätt att sköta kundservicen på detta gebiet.

När ett flygplan levereras, flyges det i regel från fabriken till köparen, åtminstone om köparen ej bor alltför långt borta. Det torde dock vara tämligen sällsynt att ett sportflygplan flyges från fabrik till köpare, när de båda ha sitt hemvist i skilda världsdelar. Så var emellertid fallet, då SAAB nyligen levererade ett av sina Safir sport- och reseflygplan till hertigen av Harrar i Addis-Abeba.

När den till Etiopien försålda Safiren skulle levereras, beslöt Saab att planet skulle flygas till bestämmelseorten för att därigenom riktigt visa vad det gick för. På en sådan färd, omkring tusen mil, genom de mest vitt skilda klimatområden, borde nämligen flygplanets egenskaper sättas på de hårdaste prov, särskilt vad gällde driftsäkerheten på långa sträckor. Saabs ledning har dock varit övertygad om att det lilla tresitsiga, noshjulsförsedda Safirplanet (beskrivet i NF nr 4) skulle klara svårigheterna — i synnerhet som företagets chefsprovflygare kapten Claes J. Smith suttit vid spakarna under den långa resan.

För leveransflygningen har planet varit utrustat med extra bränsletankar, varigenom aktionsradien ökats från de ordinarie 1.050 kilometerna till 2.000 km. Trots den-

na utökade aktionsradie ha mellanlandningarna varit många på vägen Linköping—Addis Abeba. Kapten Smith har nämligen valt mellanlandningsstationerna så, att delsträckorna blivit lagom krävande dagsetapper.

Som framgår av kartan med flygvägen har färden även omfattat överhavsflygningar, och delvis har den gått långa sträckor över Afrikas öknar och vildmarker. Allt har dock gått utan missöden och programenligt så när som på några flygförbud på grund av dåligt väder.

Kapten Smith måste således vänta någon dag i Paris, då dimmigt väder rådde över södra Frankrike. I Neapel blev det ny väntan — nu på att de häftiga åskväder, som drog fram över Italien, skulle upphöra och göra vädret lämpligt för flygning över Medelhavet till Tripolis.

Väl över i Afrika tvangs kapten Smith till ny överksamhet på marken, medan en sandstorm rasade i ökenområdena. Först sedan denna bedarrat kunde färden fortsättas, men i Kairo blev det återigen en dags uppehåll. Där måste nämligen kapten Smith demonstrera Safir för flygintresserade kretsar, innan han genom Nildalen kunde fortsätta mot Addis Abeba, dit han anlände punktligt den 1 november.

Men kapten Smith fick inte stanna någon längre tid i Kejsar Negus land. Han måste snabbt återvända till Linköping — närmast för att handha provflygningen och luftdopet av SAABs nya hypermoderna transportplan Scandia. Säkert får han i

(Forts. å sid. 28)



T. v. ses Kapten Smith "packa planet" före avresan från Linköping, och t. h. se vi honom efter framkomsten till Addis-Abeba. Lägg märke till det abessinska vapnet på den silverblänkande Safirens sida.

NIO NYA

Bulltofta högberg

dels hunnit med att skola 5 elever på en kurs vid Getterön-Varberg (Monark-chefen Wadborn, dir. Bremberg, köpman Bergström, postassistent Kallin och verkmästare Bengtsson) och dels förbereda flyglärarkursen. Det är alltså en sällsynt dugande och effektiv herre, som Ostermans här lagt beslag på.

NFs medarbetare har haft tillfälle att följa kursen alltifrån första veckan till examen och kan därför intyga, att tiden utnyttjades väl. Man nöjde sig inte med att till punkt och pricka fullfölja det i förväg noggrant uppgjorda kursprogrammet — man utvidgade t. o. m. detta under kursens gång, så att varje elev fick 20 timmar mer teori och 7 flygtimmar mer än beräknat.

Undervisningen har gått ut på att eleverna i kursen inte bara skulle lära sig själva, utan de skulle förkovra sig så grundligt, att de efter avslutad flyginstruktörsutbildning kunde lära nybörjare att flyga. Till den ändan har man dels tränat flygning i EK och DK, dels studerat teori, varvid eleverna själva fått lägga upp lektionerna för sina kamrater. Kolossalt höga fordringar ha ställts såväl på förmågan att lära andra som på den personliga färdigheten.

Skolchefen Olle Haglund har lyckats förträffligt i sin strävan att få fram en idealisk utbildningsplan för flyglärare, och han är i detta nu en av de mest erfarna i vårt land på detta gebit, eftersom det var han som i våras ledde och genomförde Aeroklubbens i Malmö utbildning av fem egna instruktörer — den första kurs som hållits för utbildning av civila instruktörer. Strängt taget har alltså bara två kurser av detta slag gått av stapeln sedan krigsutbrottet, och båda dessa har Haglund lett med den äran.

Då det säkert finns många flygare och flygentusiaster bland NFs läsare, som inget högre önska än att få utbildas till lärare inom civilflyget, vill vi i det följande litet närmare redogöra för kursens förlopp.

Den rena flygningen leddes av fanjunkare Olle Haglund och fänrik H. Hjelte, och till elevernas förfogande stod här inte mindre än 6 plan: 3 Auster (som f. n. utgör stommen i Ostermans flygplanspark), 1 KZ II Sport samt två Piper Cub (många lärare komma ju att gå ut på klubbar, som huvudsakligen är Cub-utrustade).

Programmet för flygningen hade fastställts av Kungl. Luftfartsstyrelsen och omfattade i detalj följande övningar i DK och EK:

Orientering på marken och i luften; rodrens primära och sekundära verkan med motor; flygning rakt fram och horisontellt; roderverkan utan motor; stigning, glidflykt och rakt stall; start och landning samt körning på marken; rodrens verkan i sväng; svängar i planflykt; normala svängar i glidflykt och stigning; vingglidning; flyg-



FANJUNKARE OLLE HAGLUND

har vunnit en ny personlig framgång genom den i dagarna avslutade flyglärarkursen på Bulltofta. Redan förut har han utbildat en kull flyglärare för Aeroklubbens i Malmö räkning, och de aspiranter, som av honom erhållit sin grundläggande flygutbildning på Ljungbyhed, äro legio.

ENLIGT LAGEN OM TILLGÅNG OCH EFTERFRÅGAN blir efterfrågan större, ju mindre tillgången är. Följaktligen måste det vara en kolossal efterfrågan på flyglärare, eftersom tillgången på dessa lyckans ostar är alldeles för liten för att motsvara behovet från alla air-minded människors sida, som vill lära sig flyga.

Och för att fortsätta det nationalekonomiska resonemanget, så gäller det i dylika fall att försöka täcka behovet — ju förr dess bättre. Men för att lyckas därmed måste man först och främst vara i besittning av förmågan att täcka detta behov.

Så ungefär resonerade man kanske på flygavdelningen av Ostermans Aero, när man i höstas skulle börja organisera verksamheten efter nya linjer. Där hade man tydligen både viljan och förmågan — och i den mån det dök upp några svårigheter,

var man beredd att raskt röja dem ur vägen.

Med det utgångsläget dröjde det inte länge, förrän man i samarbete med Pilotföreningen kunde inbjuda till en första flyglärarkurs, och gissa om man fick svar! (Trots att man endast annonserade i dagspressen och inte i NF strömmade förfrågningarna in från när och fjärran.)

Flygchefen hos Ostermans, kapten I. Strokirk, hade endast att välja bland alla anmälningarna, och han gallrade ut de enligt hans mening nio lämpligaste — det var folk från Borås, Eskilstuna, Göteborg, Hede, Helås, Herrljunga, Malmö, Norrköping och Norrtälje — ingen med mindre än 300 timmars flygtid men en och annan med det dubbla och mer än så.

Den 22 oktober ryckte den utvalda skaran in på Bulltofta, som ansetts vara speciellt lämpat som skolplats. Där togs de emot av ingen mindre än fanjunkare Olle Haglund, som den 1 september slutat sin tjänstgöring som flyglärare vid aspirantskolan på Ljungbyhed för att helt ägna sig åt civilflyget. Under mellantiden hade han

FLYGLÄRARE O. K.

för civil flygläroarutbildning i Ostermans regi

ning längs färdlinje i sidvind; stall, vikning och spin (orientering); branta svängar med och utan motor; bedömningsövningar $2 \times 90^\circ$; förberedande nödlandningsövningar; certifikatprov och orientering om undervisning i avancerad flygning, landning i sidvind, landning med motor samt lågflygning.

Det var faktiskt inte litet, och utöver dessa rena instruktionsövningar har man dessutom ägnat sig speciellt åt att träna upp den personliga färdigheten i normal och avancerad flygning samt åt orienterings- och navigeringsflygning. Under repetitionen av instruktionsövningarna har eleverna flugit med varandra och därvid kritiserat varann. Denna tid räknas som EK-tid för den elev, som utsetts till lärare, och som spanaretid för den, som flyger med som elev.

I Austern — "det 3-sitsiga idealplanet" — har som regel lärare följt med i bakre sitsen som åhörare och därvid kunnat konstatera, att den blyghet, som eleven till en början alltid har, när läraren sitter bredvid under instruktions tjänst, praktiskt taget helt försvunnit, varför utbildningen gått betydligt smidigare och bättre. Detta var förresten en detalj, som kursens censor major Uggla blev mycket nöjd med (flygvapnet använder ju som bekant endast tvåsitsiga skolflygplan).

Allt som allt avverkades under kursen 29 flygdagar, och resultatet av dessa skäms inte för sig: varje elev fick 19 instruktionspass, 1 navigeringsflygning, 16 pass i läroretjänst och 22 för den personliga färdigheten samt till slut 7 kontrollpass. Det motsvarar en medelflygtid av 12 tim 25 min DK och 18 tim 25 min EK samt 11 tim 50 min spaningsflyg, alltså sammanlagd flygtid av 42 timmar och 40 minuter, vilket visade sig vara fullt tillräckligt.

Detta var alltså den praktiska flygningen. Vad återigen teorin beträffar, så har denna till en början omfattat 23 lektioner i flyginstruktion under ledning av Olle Haglund, varvid alla instruktionsövningar genomgåtts i lektionssalen. Instruktionen har även omfattat manöveranalys samt genomgång av kompendium i pedagogik, var till gällande tullbestämmelser för luftfarten genomgåtts.

Luftfartslagarna har kapten E. Borgström och löjtnant B. von Schantz (1. resp. 2. trafikledare på Bulltofta) svarat för, och här har man på 7 lektioner fått lära sig såväl de äldre som de efter den 1 november gällande nya bestämmelserna.

"Väderguden" på Bulltofta, G. Gyllström, har också haft 7 lektioner till sitt förfogande för undervisning i meteorologi, bl. a. på väderstationen, där kartor och observationer noggrant studerats.

Inte mindre än 21 lektioner har slutligen ägnats motor- och flygplanläran, varav den senare hälften lagts som läroretjänst, och här är det Ostermans verkstadschef på

Bulltofta, ing. G. Wallert, som svarat för regin, medan Olle Haglund själv haft hand om 9 lektioners luftnavigation i form av läroretjänst, varvid eleverna fått planlägga och hålla var sin lektion.

67 teoritimmarna har alltså avverkats mot ursprungligen avsedda 47, och detta betecknas ändå som ett minimum, som antagligen kommer att ökas med ytterligare ett tiotal timmar till nästa kurs.

En dag lämnade man förresten Bulltofta åt sitt öde och flög i samlad trupp till Köpenhamn — men inte för att besöka Wivex, Valencia eller National-Scala, utan för att i rent studiesyfte titta litet närmare på "stortrafiken" på Kastrup och få något vidare aspekter än Bulltofta kunde bjuda härvidlag. Samtidigt kom man i beröring med den praktiska sidan av utlandsflygningar med därtill hörande tullarrangemang etc.

Mycket mer skulle kunna sägas om denna flygläroarkurs, men det sagda må vara nog för att visa, på vilken hög standard hela utbildningen står. Kursen har också genomförts under visst samarbete med Svenska Pilotföreningen och Aeroklubben, då den ju fyller den dubbla uppgiften att överföra militärflygets reservflygare till civilflyget och samtidigt tillföra de lokala flygklubbarna dugliga lärare.

Den grupp på nio man, som nu genomgått Ostermans flygläroarkurs, har — när detta läses — delvis redan börjat sin verksamhet på resp. arbetsfält inom flygbolag och klubbar. Då de säkert komma att betyda mycket för det svenska civilflygets frammarsch, kan en liten presentation vara på sin plats:

Arne Gustaf Fagerström kommer från Göteborg och hade 383 timmar 45 minuter flygtid före kursen, som han genomgick på egen bekostnad.

Gunnar Erik Hermanson från Helås i Skaraborgs län hade 309 t 50 m flygtid och genomgick likaså kursen på egen bekostnad.

Nils Gösta Holmer, genuin skåning från Malmö, hade 602 t flygtid. Han har besökt kursen på egen bekostnad och har planer på engagemang i Värmlandsflyg, sedan han nu först med ett 20-tal kamrater genomgår Ostermans C-kurs under kapten Strokirks direkta ledning.

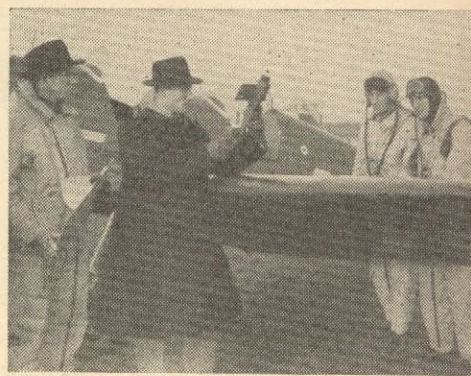
Gunnar Laurell är född i Skellefteå men f. n. bosatt i Herrljunga, hade 492 t 55 m flygtid och genomgick också kursen på egen bekostnad.

Per Olov Lindman, Eskilstuna, hade 473 t 45 m, och han är redan engagerad som lärare vid Ostermans Aero.

Lennart Magnus Mellberg hade längsta flygtiden 1.098 t 35 m, som han till stor del fått under målflygning för Skandinaviska Aero, vilket företag också sänt honom till kursen.

(Forts. å sid. 22)

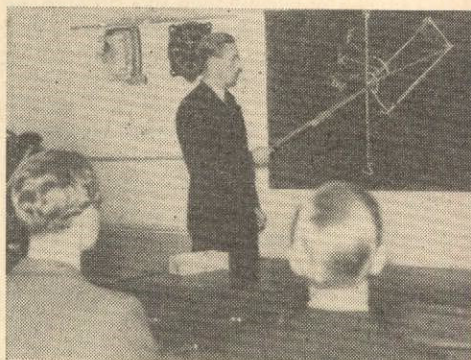
Så här gick det till...



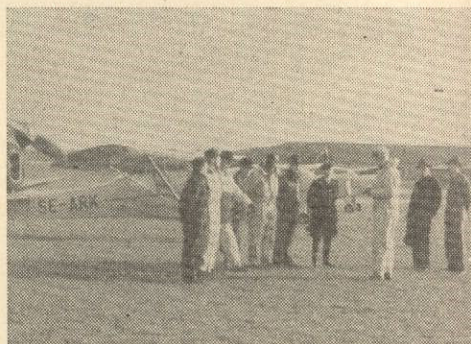
KAPTEN I. STROKIRK, under vars direkta kontroll flygläroarkursen stod, demonstrerar en avancerad manöver för eleverna Bengt Olov Tidblom (t. v.) och Per Olov Lindman (t. h.), medan skolchefen Olle Haglund tittar på.



I LEKTIONSSALEN var det sedan elevernas tur att undervisa varandra. Här ses flygläroaren i spe Gösta Holmer demonstrera flygning rakt fram med hjälp av en modell.

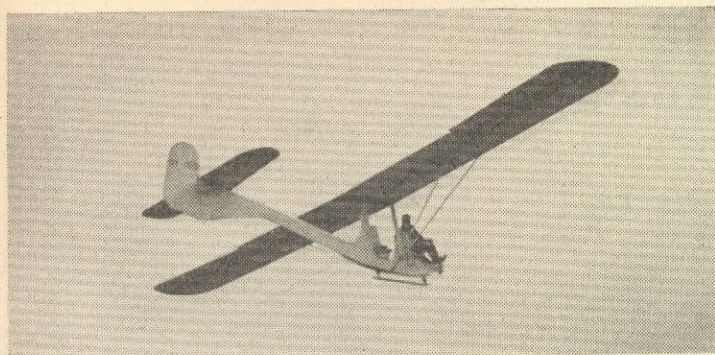


PÅ SVARTA TAVLAN får Arne Gustaf Fagerström sedan förklara "hastighetstriangeln", medan hans kurskamrater andäktigt lyssnar till all den visdom, som flödar.



FLYGINSTRUKTIONERNA är dock huvudsaken, och där tar Olle Haglund själv till orda inför sina adepter. Kapten I. Strokirk och fänrik H. Hjelle — biträdande flygläroare under kursen och blivande helikopterförare hos Ostermans — nöjer sig för tillfället med att passivt se på.

DK i 2 G



Som ett apropos til den sidste Tids Diskussioner, om EK contra DK Skoling indenfor Svæveflyvningen, kan vi her præsentere en dansk Nykonstruktion — et tosædet Skoleplan!

2 G's Fader er Ing. Knud Høgslund fra Roskilde. Han syntes den sædvanlige Skolingsmetode var for urationel — og en Kranich for dyr. Da han var ansat i de danske Flyvetroppers Konstruktionsstjeste, var det ret nærliggende at syssle lidt med forskellige Udkast.

I August 1945 besluttede han sammen Fritz Traugott-Olsen, der er Næstformand i Roskilde Svæveflyveklub, at konstruere og bygge en tosædet Glider.

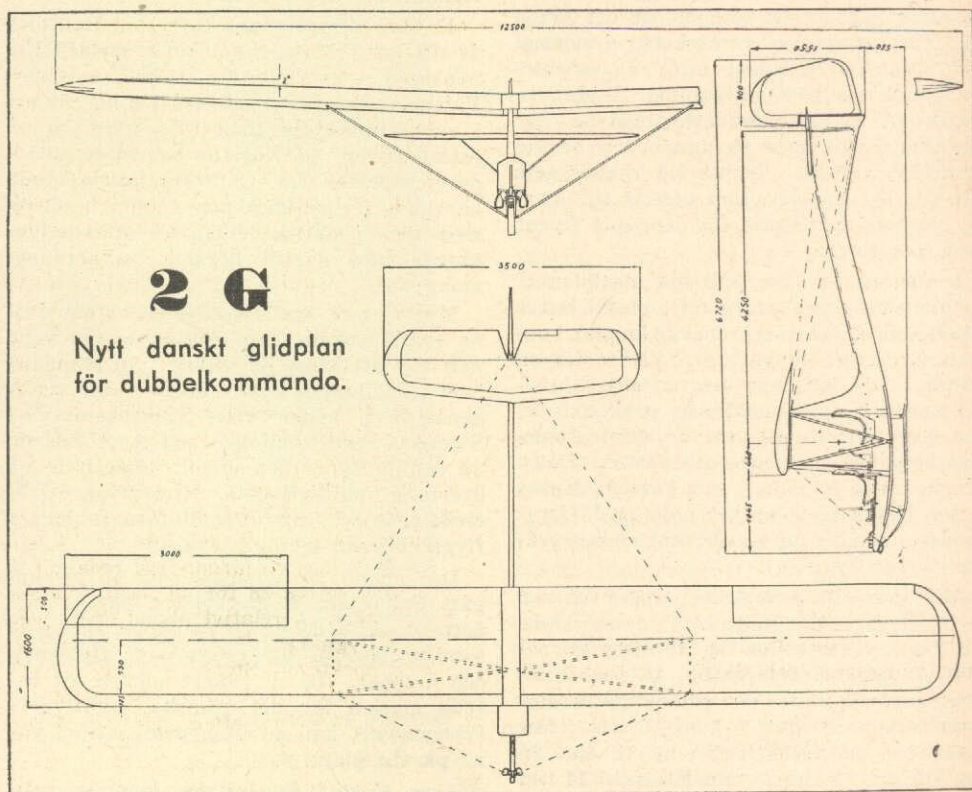
I Marts 1946 blev Konstruktionen godkendt af Luftfartstilsynet, og de gik i Gang med at bygge den. Trods store Vanskeligheder med at faa Materialier, blev den færdigbygget paa godt et halvt Aar — Prøveflyvningerne blev foretaget i Oktober Maaned.

2 G'en har en Spænvidde paa 12,5 m, og et Vingearreal paa 19,2 m², Længden er 6,72 m, og Højden 1,84 m, Tomvægt 160 kg, og Flyvevægt med to Personer 315 kg. Synkehaast. 1,15 m/sek. Glidevinkel 1—13.

Det er de "tørre" Tal for 2 G, den virker tiltalende paa Marken, og i Lighed med de to andre danske Skoleplankonstruktioner — "Polyt" og "KZ Gl-1" — er Gitterhalen erstattet af en Haledrager.



ETT NYTT PLAN HAR SEGLAT IN på det nordiska segelflygets himmel. Inspirerade av diskussionerna om segelflygskoling i dubbelkommando ha två danskar konstruerat och byggt en tvåsitsig glidare, som i oktober stod klar för provflygning. Svensken Birger Nilsson gjorde de första provflygningarna och berättar för NF, att han är mycket nöjd med den nya glidaren. Sedan provflygningarna avslutats nu i november, presenterar Hartvig Jensen här nedan 2 G — det är den nya skapelsens beteckning — för NFs läsare — som vanligt är vi först med nyheterna på segelflygfronten...



Så här trevlig tar sig 2 G ut på nära håll — i vinjettbilden ses planet på sin första "höjdflygning" — och därunder presenteras DK-glidaren i översiktsritning. Tillverkningskostnader-na ligger knappt över priset på en vanlig SG.

Om man vil indvende noget mod Konstruktionen, maa det blive Vingens Anbringelse paa de to Støtter. Ved en haard Landing maa der ske et Brud der, og selv om der er en Instruktør med, maa haarde Landinger forudses.

Birger Nilsson, der opholdt sig nogle Maaneder i Danmark, var med til at "lægge sidste Haand Værket", og foretog de første Prøvestarter. Han havde absolut tro til den, — "den forøger Sikkerheden ved Skoling, for saavel Elev som Plan. Har man en 2 G, slipper man for den langsomme Uddannelse med ligeud-Starter, man tager straks Eleverne med tilvejs, og jeg vil tro at en Begynder efter 20 saadanne Starter kan aflægge Prøve til B." —

Der kan siges meget for og imod et tosædet Glider, contra et tosædet Svæveplan. Mange har indvendt at naar man alligevel skal skole DK, er det meget uøkonomisk med en Glider som ikke kan være i Luften mere end et Par Min. Dette Synspunkt kan være saa rigtigt, og saafremt der stod Penge nok til Raadighed, vilde "2 G" en engin Fremtid have. Imidlertid maa man se den paa Baggrund af den økonomiske

VÄTTERHANGET

— NYTT SEGELFLYGELDORADO.

NF-artikel skapar stor sensation.

SMÅLÄNNINGEN KARL-ERIK ÖVGÅRD har genom sin stora artikel om Vätterhanget i NFs oktobernummer gett sina "landsmän" någonting att tänka på: Varför vänta, till statliga myndigheter och centralorganisationer skapar bättre möjligheter för segelflyget — varför inte i stället själv ta initiativet och göra, vad som behöver göras?

Och det råder ingen tvekan om, att smålänningarna uppskattat NF-artikeln och beslutat ta vara på alla de möjligheter det ypperliga Vätterhanget erbjuder för segelflygning. Sedan Övgård själv provflugit hanget mellan Huskvarna och Vista kulle för NFs och Jönköpings Flygklubbs räkning, föreslog han i sin stora artikel om Vätterhanget, att sträckan norr om Vista kulle skulle provflygas så snart som möjligt — framför allt kring Gyllene Uttern och Uppgränna.

Sedan dess har Vätterhanget faktiskt varit det stora samtalsämnet inte endast inom flygkretsar utan även i turistföreningarna och liknande sällskap i trakten. Lokalpressen har mycket utförligt behandlat NF-artikeln på framträdande plats, och ett flertal auktoriteter ha förklarat sig villiga att stödja projektet.

Beslut och handling är tydligen ett för smålänningarna, och därför kunde Jönköpings-Posten den 6 november lämna följande glädjande meddelande i en förstasidesartikel: "Sedan segelflyginstruktören och gymnastikdirektören Karl-Erik Övgård i Nordiska Flygtidningen uppmärksammat de möjligheter, som finnas att utefter vätterstranden från Jönköping till norr om Gränna skapa en praktled för segelflyg, har fabrikör Bolling satt sig i förbindelse med segelflygklubben i Jönköping och ryttmästare Rolf Gyllensvaan, vilka tillsammans med turistföreningen i Gränna skola diskutera möjligheterna för skapande av segelflygplats någonstans på ryttmästare Gyllensvaans domäner nära Gyllene Uttern."

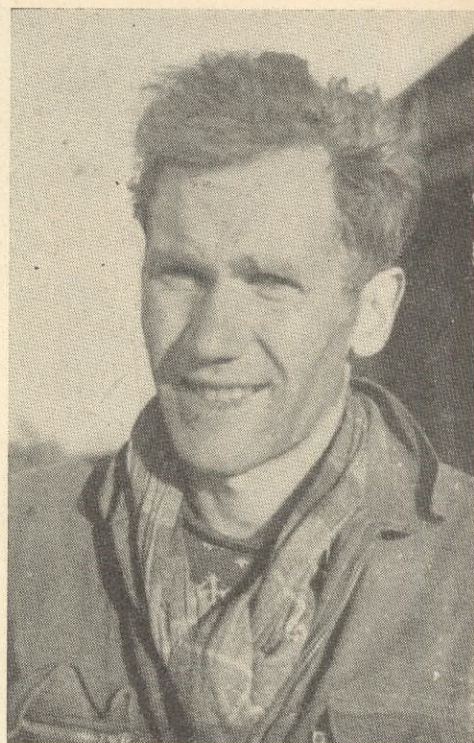
"Gymnastikdirektör Övgård har gett en livfull skildring av vätterhanget — det största i södra Sverige — i NF och fäster uppmärksamheten på de möjligheter, som

här ligga förborgade för att skapa ännu ett Alleberg för segelflygentusiasterna", läser vi vidare i tidningen, som också förklarar, att "segelflygupptäckterna vid Vätterns strand äro något av det märkligaste hittills inom svenskt motorlöst flyg."

I Smålands Folkblad ägnar Olle Ekström närmare en helsida åt NF-artikeln, som han finner vara mycket intressant. Under rubriken "Kan vätterhanget tävla med Alleberg?" återger man bl. a. Rolf Liljas stora NF-teckning över hanget samt skriver bl. a., att "om Jönköpings Flygklubbs och NF-skriventens beräkningar håller streck, kommer kanske inom en inte alltför avlägsen framtid det s. k. Vätterhanget att kunna tävla med Alleberg i namnkunnighet bland flyg- och speciellt då segelflygentusiasterna."

Först av lokaltidningarna fäste emellertid Smålands Allehanda uppmärksamheten på NF-artikeln. Där dväljes numera bl. a. forne segelflyg- och SAAB-propagandisten Ready Rosenqvist, som också kommenterade nyheten med en löpsedelsrubrik, som satte myror i huvudet på mången: "Segling bredvid Vättern blir luftig vintersport" — först efter att ha tagit del av Readys inlägg i debatten förstod väl den oinitierade Allehanda-läsaren, att det inte var fråga om kortslutning i hjärnan på redaktören utan rörde sig om en för de flesta kustbor längs Vättern så relativt okänd sport som hangsegelflygning.

Skogsinspektören Stenér — segelflygets gruppchef inom Jönköpings flygklubb — framhåller slutligen, att klubben "redan i



KARL-ERIK ÖVGÅRD, vars NF-artikel om Vätterhanget väckt sådant uppseende, har här fångats av fotografen i ett lyckat ögonblick minuterna efter landningen vid sommarens rekordflygning — man kan riktigt se i Karl-Eriks nuna, hur skägget växt under rekordturen . . .

vinter kommer att pröva flygleden och gå ned på Vättern, när den frusit till. Blir resultatet vad vi hoppas och tro, komma vi naturligtvis att fortsätta att segla på ving- ar bredvid Vättern även i sommar!"

Om vi till slut som avrundning endast meddela, att NF på sistone haft en strykande åtgång i Vättern-bygden, att den livaktiga firman Smålandsflyg utdelar "vätternumner" till alla sina rundflygningspassagerare etc. samt att man från privat (Forts. å sid. 21)

PRIMA HANG I BÅSTAD!



Sedan vår artikel om Vätterhanget väckt sådan sensation, har NFs allestädes närvarande skyddsängel med slagrutan för jämviktens skull sökt rätt på ett utmärkt hang även för sydligaste Sverige. Det rör sig om Hallandsåsens sträckning vid Båstads station, där ett nytt hang sedan någon tid rätt grundligt utprovats. Själva hanget är ungefär 150 meter högt och består dels av ett nordhang, som vid stark vind kan användas på en sträcka av 10—15 km, dels ock av ett västhang, vilket senare man väntar sig mest av — det är förresten 1500 meter. Markundersökningar ha redan gjorts av chefsinstruktör C:son Bergman och ing. R. Abelin i gemenskap, och provflygningar ha utförts av Abelin och instruktör Brenkner i Halmstads flygklubb.

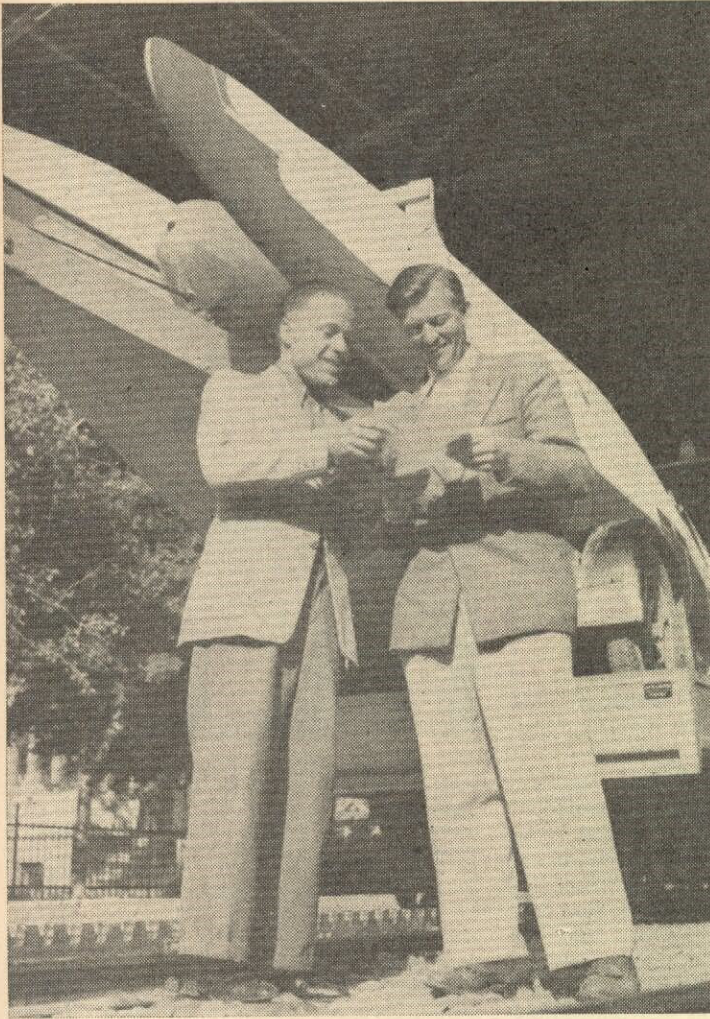
Såväl vinsch- som bogserstarter ha praktiserats med framgång. Vid 8 m/sek. kunde man hålla en höjd av 500—550 m över startplatsen med en vanlig Baby på västhanget, d. v. s. 400 m över hangkanten. Vid samma tillfälle uppnåddes på nordhanget en höjd av 300 m över startplatsen. På själva Hallandsåsens plåtå finns ett fält om 300 m längd. Start- och landningsmöjligheterna synas vara mycket goda, men endast enstaka vinschstarter ha företagits. På båda sidor av åsen finnas goda nödlandningsmöjligheter. — Det bästa med det nyupptäckta hanget måste dock anses vara läget omedelbart intill Båstad. Det säger sig självt, att en segelflygskola vid denna livligt frekventerade badort skulle dra mycket folk och säkert även vinna många nya proselyter för segelflyget bland turisterna. T. v. skall hanget användas av F 10 och F 14 i förening, men vi får se, vad framtiden bär i sitt sköte. — NF har som alltid kunnat meddela den glädjande nyheten först till sin läsekrets, och vi får säkert anledning återkomma.

Stilling de fleste Klubber har, ialtfald i Danmark.

"2 G"en kan bygges i Klubberne, og til en Pris der ikke ligger meget højere end for et almindeligt Skoleplan, og da der kun behøves en Winsch til at starte det, ligger "2 G" indenfor de fleste Klubbers Rækkevidde. — Deri ligger "2 G"ens Berettigelse, og det skal blive interessant at se hvilken Fremtid den faar.

Hartvig Jensen.

SENASTE SCHWEIZER- NYHETER



SA HÄR GLAD

såg Birger Nilsson ut, när han var i Schweiz nu senast, men så håller han också på att lägga upp en plan över bild- och textreportaget för NF tillsammans med den schweiziske mästerefotografen Paul Heimgartner, som är lika glad över uppdraget.

BIRGER NILSSON hör till de svenska segelflygare, som inte behöver någon presentation — han har i högre grad än de flesta blivit *ett* med vårt segelflyg.

Redan under slutet av nittonhundratrettiotalet byggde han de första Olympia-planen i Sverige som chef för Kano-Verken, och under fyrtiotalet har han mestadels haft sin verksamhet förlagd till Alleberg. Sommar efter sommar har svenska segelflygare mött den lugne och präktige instruktören vid det svenska segelflygets högberg, där han delat med sig ur sin rika fond av erfarenhet till ständigt nya kullar segelflygare, och vinter efter vinter har Birger reparerat och sett över de plan, som ivriga elever varit alltför oömma emot, så att de skulle kunna stå färdiga igen, när nästa sommar kom med nästa segelflygsäsong.

De senaste två åren har Alleberg ju blivit mötesplatsen även för de utlänningar, som sökt sig till vårt land för att lära känna det svenska segelflyget. I Birger Nilsson ha de därvid funnit en alltid lika tillmötesgående och hjälpsam kamrat, som för dem symboliserat det bästa av svenskt segelflyg och svensk segelflygaranda. Man behöver därför inte förvåna sig över, att inbjudningarna till besök utomlands duggat tätt över Birger den senaste tiden.

Mitt i sommaren, medan allebergstävlingarna framkallade ett nödtvunget uppehåll i skolningsverksamheten, passade han på och besökte Schweiz för att som den schweiziska aeroklubbens gäst studera segelflyget i det underbart vackra alplandet, och det blev inte hans sista besök därnere. Men mera därom senare.

Och knappt var allebergssäsongen slut, förrän de danska segelflygarnas generalsekreterare ing. Eckert beställde ett ilsamt upp till Leaby 51 och rekvirerade Birger för ett tvåmånaders gästspel i Danmark. Här gällde det först att skola en grupp instruktörer, som skulle komma det danska segelflyget tillgodo, och sedan fick Birger göra en längre rundresa till de olika klub-

barna landet runt för att lämna dem instruktioner och tips, hur man framgångsrikast bedriver sitt arbete, samtidigt som han höll offentliga propagandaföredrag för de tysta vingarnas sport och sammanlagt räknade in åhörare i både tre- och fyrsiffriga tal. Som avslutning på sin Danmarks-sejour fick han slutligen också i uppdrag att provflyga den nya tvåsitsiga danska skolglidaren, 2 G, varom berättas på annan plats i detta nummer.

Och snart försvinner Birger Nilsson väl utomlands igen, men det är nog ännu ingen som vet — inte ens han själv — om det blir Norge, Polen eller Tjeckoslovakiet, som närmast får glädja sig åt hans besök — eller kanske drar han till Schweiz på nytt.

Schweiz är nämligen det land, som imponerat mest på Birger. Och det behöver man inte förvåna sig över, om man haft tillfälle höra honom berätta om sina upplevelser eller se honom bläddra igenom de mängder av utomordentliga foton i hundratals, som han fört med sig hem.

Men eftersom Birger inte hinner visa alla sina vänner bland Nordens segelflygare sina vackra kort från Schweiz, och eftersom han inte hinner besöka alla klubbar för att berätta om drömlandet därnere bland Alperna, har han i stället beslutat sig för att på ett mycket mera enkelt och smärtfritt sätt nå alla dessa segelflygvänner genom att placera en artikelserie i den tidning, som segelflygarna Norden runt läser, och därför får Nordiska Flygtidningen inom kort glädjen att räkna även Birger Nilsson som en av sina högt värderade medarbetare på segelflygets område, där redan förut stjärnor som Karl-Erik Övgård, Gidde Karlsson, Sunne-Ericson m. fl. är gamla bekanta.

Vi behöver väl inte säga, att vi hälsar detta Birgers beslut med odelad tillfredsställelse, och vi är övertygade om att våra läsare reagera på samma sätt. Redan i julnumret hoppas vi få tillfälle att lämna de första originalskildringarna från det schweiziska sport- och segelflyget, och sedan återkommer vi nummer efter nummer en bra bit in på det nya året. Rapporterna från Schweiz komma att illustreras med ett stort antal verkligt vackra bilder, varav Birger själv tagit en hel del och resten har den icke okände mästerefotografen Heimgartner som upphovsman.

Det blir alltså en serie fullträffar — ur olika synpunkter — att bespetsa sig på under den närmaste tiden, för den som läser NF regelbundet — och vilken flygare gör inte det?! Den vis är anmäler sig för säkerhets skull som prenumerant för 1947, för så många sensationer som NF då kommer att bjuda sina läsare, så är det väl större risk än vanligt, att tidningen är slutsåld i alla de tusentals affärer Norden runt, som saluför denna det svenska civilflygets egen tidning.



Här ses Birger Nilsson provflyga 2G i Danmark.

VENI VIDI VICI

JAG KOM, JAG SÅG, JAG SEGRADE — så skulle Baby-Falken SE-SFI säkert ha uttryckt sig, om den kunnat tala efter den strålande uppvisning, som Kockums Flygindustri den 12 november ordnade på Skarpnäcks flygplats utanför Stockholm.

Så stor var nämligen succén, att en av de utländska militärattachéerna hoppade jämfota av förtjusning, när Rudolf Abelin efter en elegant demonstrationsflygning gjorde en perfekt "vrållandning" omedelbart framför de inbjudna åskådarnas uppehållsplats — överdirektören Ljungberg från Luftfartsstyrelsen föredrog däremot att blunda med ena ögat — med det andra blinkade han åt överste Enell: "verkligt trevligt plan!"

Det var gott om känt flygfolk, som mött upp den kulna novemberdagen, när dimman lägrade sig över Skarpnäck. Minuterna före det överenskomna klockslaget susade den ena bilen efter den andra in på detta stockholmarnas eget segelflygfält, och det var förvånansvärt många CD (Corps Diplomatique) bilar.

Mestadels var det bekanta fysionomier, som försiktigt stack ut ur bilarna och tittade sig omkring, undrande vad som egentligen skulle hända. Först kom som vanligt ryssen Mihailov, tätt följd av sin chef, överste Ribatjenkov, d. v. s. ryske militärattachén i Stockholm — som vanligt klädd i uniform. Så följde den engelske flygattachén, captain Bromley — som vanligt lång och stilig och med sin pigga mustasch välfriserad — och sedan major Conradi från den amerikanska militärattachébyrån på Strandvägen 7. En annan gammal bekant var major Ek, den sympatiska finske flygattachén.

I sista stund rullade Luftfartsstyrelsens bil in genom grindarna, stannade på behörigt avstånd och hissade reglementsenligt flagg! Förutom överdirektören Ljungberg märktes ingenjör Gäfvert och ett par andra kända ansikten i bilen. Flygvapnet var också representerat, av flygöverdirektören Sparre samt av segelflygexperten inom vapnet, kapten Lennart Bunke.

Men allt det där har den uppmärksammade läsaren kanske redan läst i någon dagstidning eller något kolorerat blad. Låt oss därför också tala om, att de aktiva segelflygarna själva hade mött upp i mycket hög utsträckning — där sågs inte blott Stockholms Segelflygklubb's gruppchef Kalle Svänsson, sekreterare Åke Strid (som tydligen samlade stoff till sitt Stridsrop!) och nye klubbmästare G. H. Dérantz, utan där märktes också Olle Barkman (snart färdig STI-ingenjör), Gunnar Sundblad (förrre Flygindustri-chefen, som tydligen ville se, hur företaget utvecklats i den nya regin) och många, många fler.

Fack- och dagspressen var talrikt representerad: från kollegan Flyg sågs Norrvi som vanligt med kameran dinglande på magen, från NF hade både ing. Molin och red. Göst mött upp, och t. o. m. Motor hade sänt ut sin medarbetare, förrre flygtidningsredaktören Pro Mille, numera andreredaktören Pro Motor för att bevittna evenemanget.

Inför hela denna församlade expertis var det, som ingenjör Rudolf Abelin gjorde sina uppskattade demonstrationsflygningar, först en bogserstart och sedan en vinschstart för att demonstrera den låga kopplingen. Trots kyttigt väder flög planet verkligt rent, och belåtenheten bland besökarna var allmän.

För att ingen skulle tro, att Abelin ensam kunde flyga så bra, eftersom han var specialtrimmad, fick vem som helst — som kunde segelflyga, givetvis — själv pröva på Baby-Falkens enastående fördelar; både ing. Gäfvert, Luftfartsstyrelsen, löjtnant Flodén, ABA, och major Sparre, KSAK (det talar även för pla-



SA HÄR GLAD

såg direktör K. H. Kockum ut, när NF's allestädes närvarande fotograf Rubin plåtade honom efter den framgångsrika demonstrationen av Baby-Falken — om nu också KSAK och Flygvapnet tillsammans kunde bestämma sig för en serie om 25 plan, skulle glädjen säkert bli lika allmän runt om i klubbar och på flottiljer!

nets rymlighet!) gjorde var sin "stjärtsväng", för att citera kollegan Norrvi.

Nu väntar vi bara på att serien skall bli klar, så att de breda lagren av Nordens segelflygare alla få tillgodogöra sig Baby-Falkens utomordentliga egenskaper.

Nytt svenskt övningssegelflygplan

Konstruerat och byggt av medlemmar i Stockholms Segelflygklubb; demonstrerat på Skarpnäck

Ovanstående rubrik syftar inte, som ni kanske tror, på Baby-Falken, vilken ju visserligen demonstrerats på Skarpnäck här-omsistens, utan det är än så länge endast en hägring för medlemmarna i Stockholms Segelflygklubb.

Saken är nämligen den, att huvudstadsklubbens segelflygare länge gått omkring och funderat på en egen konstruktion inom gebietet övningssegelflygplan, och sedan man nu i det närmaste fått typen klar på papperet och tänker sätta igång tillverkningen av ett första exemplar av SSFK-1 TEMPO, som projektet redan döpts till, har man i sin medlemstidning "Flygbladet" lanserat rubriken här ovan för att rycka så många som möjligt med sig i arbetet.

Man behöver nämligen ytterligare arbetskraft utöver den, som hittills varit sysselsatt med själva konstruktionsarbetet; först och främst flera konstruktörer för fullföljandet av vissa detaljkonstruktioner; vidare folk som kan sköta registrering och förvaring m. m. av ritningar, folk som kan skriva ut materiallistor o. s. v. Sist men inte minst behövs det folk för själva byggarbetet, bl. a. sådana som kan sköta metalljobb. Arbetet bedrivs efter ett helt nytt "system", som luktar Kalle Svänsson lång väg, och redan nästa sommar hoppas man ha planet klart. Den som lever, får se.

Initiativet var faktiskt efterlängt!



SVEN ALM

tillhör inte våra äldsta segelflygare — men väl våra bästa! Det visade han tydligt, när han under 1945 års SM-tävlingar på Alleberg lade beslag på mästartiteln. Även vid sommarens SM kämpade han hårt i täten. — Härövan ses han såsom instruktör ge klartecken vid årets högre segelflygkurs i Uppsala.

EN DIGER LUNTA om 74 duplicerade blad innanför en blå pärm har hamnat på NF's redaktion. Det är den "Årsrapport över den statsunderstödda segelflygverksamheten", som chefsinstruktören för det svenska segelflyget i oktober—november varje år brukar skicka ut för att gentemot anslagsbeviljande myndigheter etc. redovisa, hur han och hans medhjälpare förvaltats sitt pund. Genom tillmötesgående från KSAKs sida har vi även i år beretts tillfälle ta del av den digra aktsamlingen.

Till det yttre ser årsrapporten ut ungefär som alla tidigare från samma adress, och omfånget är det heller ingenting att klaga på. Vid en hastig genombläddring kan man därför lätt få den uppfattningen, att allt är som det brukar vara. Om man närmare fördjupar sig i rapporten, finner man emellertid snart, att en viss — ny — tendens smugit sig in här och där. Man kan helt enkelt inte komma från faktum: Det svenska segelflyget har stagnerat i sin så lovande frammarsch, ja, det har t. o. m. på sina håll måst reträttera något från de framskjutna positionerna.

Nu skall ingen tro, att segelflyget för den skull står inför någon katastrof — tvärtom är det senaste verksamhetsåret ett av de allra bästa i det svenska segelflygets historia, och för att få ett jämförelseobjekt kan vi meddela, att DSU — Dansk Svæveflyver Union — enligt vad dess generalsekreterare Eckert meddelat NF under sina tio år hittills ej nått större resultat sammanlagt än Sverige ensamt gjort under sistlidna verksamhetsår.

Den nye chefsinstruktören framhåller också i sin rapport utan omsvep, att en markant tillbakagång visat sig framför allt ifråga om antalet erövrade diplom. Det är inte mer än hälften så många som under fjolåret, vilka lagt sig till med A- och B-diplom, medan antalet nya C-diplom och segelflygcertifikat minskat med en tredjedel. Det är strängt taget endast Guld- och Silver-C, som i år erövrats i samma utsträckning som 1945 (d. v. s. 1 resp. 39 st.).

Chefsinstruktören har försökt få fram orsakssammanhanget, och han har fyra olika alternativ att komma med, som i och för sig säkert inte saknar betydelse: Lättviktsmotorcyklar och bilar drar pojarna från flygfälten, man får flyga för litet och arbeta för mycket, instruktörerna "faller ifrån" efter giftermål, flygfälten får ej begagnas på grund av pågående arbeten e. d. Förvisso ligger det en hel del i dessa olika påpekanden, men hela sanningen kommer de ändå inte med. Man har liksom på känn, att dessa förklaringar inte räcker, i synnerhet som det på nästa sida i rapporten talas om att 200.000 medlemmar på kort tid anslutit sig till ett polskt flygförbund, varav 3.000 redan är under flygutbildning till segelflygare. Av de tjeckiska segelflygare, som besökte oss i somras, ha vi också fått ovanligt positiva rapporter, och de svenska segelflygare, som nyligen haft tillfälle att besöka Schweiz för att där följa utvecklingen på nära håll, ha endast glädjande framsteg att rapportera.

Vi skall inte här gå in på ett dissekerande av de olika orsakerna till denna stagnation och tillbakagång, men vi skall gärna öppna NF's spalter för fri diskussion i alla hithörande frågor. Var och en, som har någonting positivt att komma med, är välkommen att ta till orda här, medan allt småsint personligt kiv saklost kommer att bannlysas!

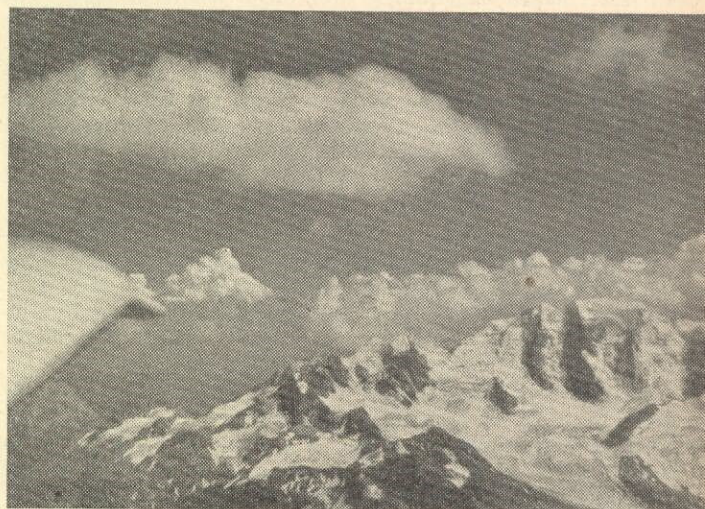
Vi vill överlåta åt en framtida debatt i denna tidnings spalter att ventilera de verkliga grundorsakerna till det svenska segel-

VÄND ST

Chefsinstruktören för sege

flygets tillbakagång, men vi kan dock redan här föra fram några synpunkter: Är det inte så, att allting håller på att bli en aning för byråkratiserat — saknas inte på sina håll den där rätta geisten för uppgiften? Vi är kätterska nog att tro, att segelflyget måste bli en kamprörelse för att verkligen kunna entusiasmera och rycka med sig alla intresserade.

Man bör nog inte ha den där inställningen, att segelflyg är en hobby bland tusen och en andra, utan man skall gå in med liv och själ, med hela sin person för att föra sig själv framåt som segelflygare och för att vinna nya kamrater för segelflyget. Och så — det kanske viktigaste — man måste verkligen få tillfälle att segelflyga, och inte bara skutta omkring i glidare



DE STORA SAMMANHANGEN

framträder på ett utomordentligt sätt för den djärve segelflygaren, där han svävar fram bland molnen, högt över all jordisk småskurenhet. Så högt önskar alla elever nå, när de påbörjar sin segelflygutbildning.

Med energi och gemensam kamp skall målet nås!

runt flygfälten eller kajka på något hang i ett övningsplan. Alltså — skapa möjlighet för *verklig segelflygning* — då är det säkert ingen risk för konkurrens från lättviktsmotorcyklar etc. eller ens från motorflygningen.

Men för att återgå till rapporten, så visar den inte endast denna stagnation i diplomfabrikationen — den visar också och framför allt många symptom, som bådär gott för framtiden. Under sommaren ha således 4 centrala instruktörskurser avhållits, varav 2 för segel- och två för glidflyginstruktörer. Likaså har en byggleddarkurs gått av stapeln, men för en planerad andra kurs på detta gebiet saknades tillräckligt intresse. Det är tydligt, att samma intresse för bygge och konstruktioner som förefinnes i exempelvis Danmark och Finland inte alls trängt igenom i Sverige.

Allt som allt har 22 nya segelflyginstruktörer, 32 glidflygdito och 8 byggleddare utbildats centralt. Dessutom har KSAK haft kontrollen över ett antal nya instruktörer, som godkänts först sedan de tjänstgjort vid någon flygklubb under överinseende av äldre godkänd instruktör.

Liksom tidigare har även i år 30 flygklubbar varit statsunderstödda för sin segelflygverksamhet, och bland dessa märkas även Allebergsskolan. Statsbidragen har utgått i form av bidrag till anskaffning av materiel och hangarer, utbildningspremier och fria flygningar för instruktörspersonalen. Dessutom har 7

ÖMMEN!

framlägger årets rapport.

ytterligare klubbar fått utbildningspremier, sedan de av Luftfartsstyrelsen godkänts för skolning.

Flygverksamheten omfattar 29.076 starter med glidflygplan (mot 56.823 under fjolåret) och en flygtid av 368 tim 34 min (608 tim), 12.200 starter för segelflygplan (17.506) och 2.198 tim 06 min flygtid (2.824 tim).

Antalet erövrade A-diplom är exakt 532 (1.079 under fjolåret), B 318 (694), C 228 (370) och S-certifikat 88 (132).

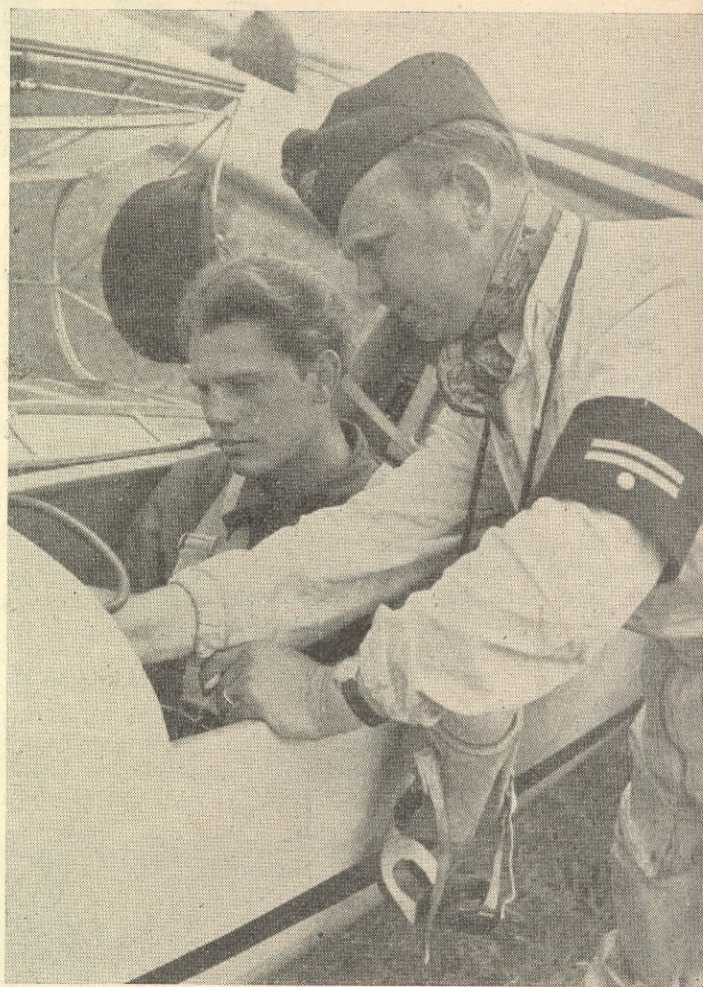
Allt som allt har KSAK numera utfärdat 3.854 A-diplom, 2.135 B, 1.127 C, 463 S-certifikat, 131 silver-C och 3 guld-C.

Byggverksamhet har bedrivits i 33 klubbar och resulterat i färdigställandet av 8 glidflygplan. Dessutom har en del repa-



DET BÄR UPPAT FÖR SEGELFLYGET

på kontinenten, inte minst i Schweiz, varifrån denna inspirerande bild medförts av de svenska segelflygare, vilka i somras hade tillfälle att tillsammans med schweiziska kamrater pröva sina vingar liksom fria örnar bland alptopparna.



GÖSTA BRINK

— årets svenske segelflygmästare — kan räkna sig till vår äldre generation av segelflygare. Hans hänförelse för "de tysta vingarnas sport" har dock inte visat några tecken till avmattning. Såsom instruktör vid sommarens D-kurs fick han många tillfällen att dela med sig av sina rika erfarenheter till den yngsta flygargenerationen.

rationsarbeten utförts, vilket måhända också varit av behovet påkallat, eftersom 44 haverier inträffat, varav 18 med glidflygplan. Haverifrekvensen är i förhållande till antalet starter endast 1 promille och i förhållande till flygtiden 1,7 %.

Materielförnyelsen har bl. a. omfattat de 10 Olympiaplan, som inköpts med statsmedel från Kockums Flygindustri och fördelats bland lika många klubbar.

I väntan på Baby-Falken har medel reserverats för inköp av detta plan innevarande budgetår. Likaså har från USA beställts 2 s. k. Schweizerflygplan, varav det ena skall användas i DK-skolningen och det andra levereras i byggsats till Västerås flygklubb. Ett antal SG-byggsatser har också utdelats bland klubbarna.

Även i övrigt har verksamheten varit rätt omfattande, och rapporten upptar både gruppchefsmöte, högre segelflygutbildning, ållebergsprogrammet, prov med låg koppling och radio, segelflygtävlingar, fjällsegelflyg och nordiskt samarbete inte att förglömma (men vart tog den nordiska instruktörskursen på Alleberg vägen?!).

Chefsinstruktören slutar sin rapport med att tacka gruppchefer, flyginstruktörer, byggleddare samt övriga medlemmar för det oegennyttiga arbete de utträttat, och KSAK uttrycker den förhoppningen, att det kommande verksamhetsåret skall bli ännu mera givande än det som nu avslutats.

Vi instämmer på det livligaste i denna förhoppning och vill för den skull rekommendera ännu litet mer geist och kampanda för segelflygets sak. Årets rapport visar i all sin fulländning — som förut framhållits — en tendens till stagnation och tillbakagång. Det gäller därför för allt segelflygfolk att nästa år vända strömmen — och det måste ske, innan det är för sent!

Örnen.

ALL ROUND

Julglädje par avion

Frukt och nötter till jul får engelsmännen nu med hjälp av inte mindre än sex Halifaxes, vilka flyger mellan Algier och London med dylik last. London Aero and Motor heter föregångsföretaget bakom verket.

I Lindberghs fotspår

Den första privata atlantkrossningen efter kriget ägde rum redan i augusti då Mr. Jimmy Youell och Mr. Leslie Irvin i en Beechcraft via Island och Grönland klarade sig över. Tid en vecka, varav 22 1/2 timmar i luften!

Romantik?

Det omskrivna svenska "Projekt 1001" rörande ett kombinerat reaktions-propellerdrivet flygplan med en hastighet av 1.050 km/tim omtalas i engelska och amerikanska tidningar med en viss ironi såsom "romantiskt"!

Obetydligheter

Den överensstämmelse som förefanns mellan de uppnådda hastigheterna vid världsrekordförsöken i Tangmere i september i år var förbluffande. De tre piloterna använde sig av två plan, Gloster Meteor IV försedda med Rolls-Royce Derwent aggregat. Planen var vanliga seriemodeller bortsett från några smärre ändringar på huvnen, antennerna och i ytbehandlingen. Trots att som sagt två plan användes och att de flögs av tre olika piloter visar den högsta och den lägsta uppnådda hastigheten så pass liten variation som 9 km/tim.

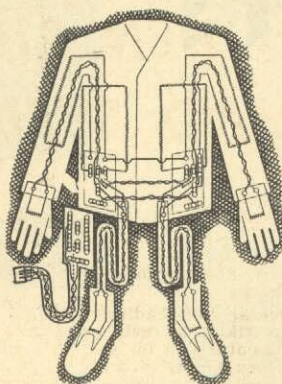
| Rekordförsök nr | Datum | Pilot | Hastighet |
|-----------------|---------|-----------|------------|
| 1 | 7 sept. | Donaldson | 991 km/tim |
| 2 | " " | Waterson | 988 " " |
| 3 | 24 " | Donaldson | 986 " " |
| 4 | " " | Waterson | 982 " " |
| 5 | " " | Donaldson | 985 " " |
| 6 | " " | Duke | Avbrutet |
| 7 | " " | Duke | 986 km/tim |
| 8 | " " | Donaldson | 988 " " |

I mörkaste Afrika

dit för blott några decennier sedan safaris med svett och möda banade sig fram för att upptäcka de imponerande Victoria-fallen, ämnar man nu bygga en modern aerodrom av imponerande mått. Fältet skall användas av planen på sträckan Cap—Cairo och kommer att kosta 250.000 pund varav 46.000 redan tillskjutits för de förberedade arbetena. Fältet kommer att ligga något mer än en mil från Victoriafallen och skall på en bana av 2.500 meters längd och 50 meters bredd kunna taga emot bjässar på upp till 70 ton.

Fägring hos B. O. A. C.

B. O. A. C. kommer nu att för första gången använda sig av kvinnliga stewards. 16 stycken har utvalts bland bolagets personal på atlantlinjerna.



När man flyger på riktigt höga höjder kan det vara skönt med en värmedräkt. Här se vi, hur "värmeledningarna" fungerar i en Windak Suit.

Starkt glas

Det senaste på glasfronten svarar Triplex Safety Glass Company för. Det är ett glas avsett för tryckkabiner, som är så starkt att även om en ruta skulle spräckas håller den fortfarande för mycket höga tryck. I England prövar man dylikt glas' styrka genom att från 3,7 meters höjd släppa en 230 gram tung stålkula. Det nya glaset klarade utan vidare en stålkula av 760 grams vikt.



Vickers-Armstrongs E/10/44 reaktionsdrivna jaktplan är utrustat med en ensam Rolls-Royce Nene-motor (beskriven å sid. 20—21). Om hastigheten vid provflygningen meddelas, att den var "mycket hög...."

Högst hittills

Högst upp hittills steg den Galcit-raket, som i samband med amerikanska experiment var 70.104 meter över jordytan innan den vände. Den vägde 456 kg. och var 4,9 meter lång.

Årsfacit från USA

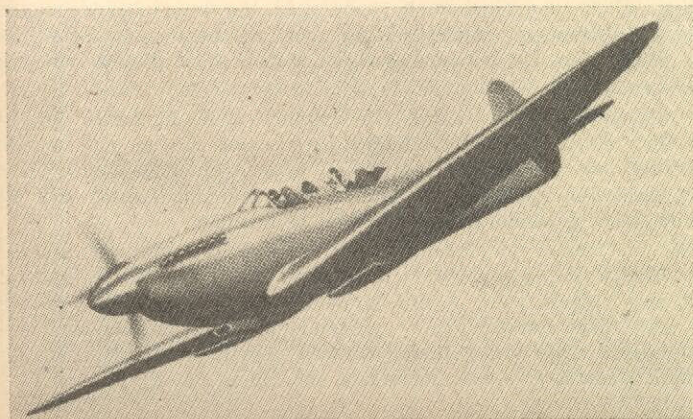
När detta år gått till ända kommer USA att ha tillverkat 31.000 mindre plan. Vart dessa tar vägen förstår man då man erfar att antalet i USA inregistrerade privatplan under loppet av sex månader ökade med 17.500 och i juli i år uppgick till ungefär 55.000!

Apropå Rellingen!

I början av nästa år tänker amerikanarna låta en Superfortress taga med sig en XS-1, ett raketdrivet plan, upp på 9.000 meters höjd. Här startas XS-1:an med den djärve testpiloten Jack Woolams vid spakarna. Kommer man tillräckligt högt beräknar man att planet skall komma upp i en hastighet av 1.600 km/tim.

Svåråtkomlig coupe

Baron de la Grange gjorde på F. A. I. kongressen i London i september ett påpekande, som är förtjänt att uppmärksammas. Som bekant finns ett pris uppsatt för den flygare som först kommer upp i en hastighet av 1.000km/tim, Coupe Vitesse Louis Blériot. Blott och bart så enkelt (!) som att flyga med tusen km:s hastighet är det emellertid inte. Bestämmelserna säger att vederbörande skall flyga med 1.000 km under en halv timme i en sluten cirkel!



"Världens finaste jaktplan" kallar engelsmännen med stolthet sin Spitfire. Detta är en Spitfire-tränare för höga farter.

Segelflyg i radioprogrammet

Om allt går efter beräkningar kommer de engelska segelflygarna snart att begåvas med en egen radioutsändning. Planer är under utarbetande om att man varje morgon klockan 0825 via radio skall meddela lufttryck, temperatur och fuktighet för olika höjder mellan marken och 5.500 meter samt maximal väntad eftermiddagstemperatur.

400 mil utan piloter

Två obemannade Flygande Fästningar flög häromdagen från Hawaii till Muroc, Kalifornien, d. v. s. 3.900 km. Planen kontrollerades från en tredje eskorterande Fästning.

Douglas gör familjeplan

Douglas nöjer sig tydligen inte med att tillverka trafikplan. Nu kommer bolaget också med ett familjeplan för fyra eller fem passagerare. Skjutande propeller som drivas av två (!) 500 hästars (!) Continental. Hastigheten blir också hela 400 km/tim. Och priset detta till trots endast 12—15.000 dollars d. v. s. 43—54.000 kronor. Tydligen en konkurrent att räkna med för de andra bolagen.

Australien bygger Vampires

Enligt vad som förmåles från Australien planerar de Havilland att sätta upp en komplett fabrik vid Bankstown Aerodrome nära Sydney. Vampires, Mosquitos och Doves tänker man tillverka där. Planen kommer närmast att tillverkas för marknaderna i Australien och på New Zealand varför kapaciteten väl ej behöver vara så stor.

Safety passagerarhelikopter

Kellet Aviation Corporation sysslar med en helikopter avsedd för transporter av 10 passagerare. Utgångsprototypen är militärhelikoptern XR-10. Två Continental på vardera 550 hästar driver var sin rotor. Marschhastigheten på den nya helikoptern, KH-2, beräknas till 150 km/tim. Topp höjd 5.000 meter, räckvidd 290 km. Om transmissionen klickar kan man flyga med endast en rotor.

Helikopternytt

En tvåmotorig helikopter med två rotor, XHJD-1, har byggts av McDonnell Aircraft Corporation, för amerikanska flottans räkning. Motorerna utgörs av två hästars Pratt & Whitney Wasp Junior och rotorerna ha placerats side by side. Spännvidden mellan rotorernas ytterkant är 24,6 meter och kommer att utökas till 26,5 meter. Rotorerna gå i motsatt varv. Ingen stjärtrotor. Marschfarten 160 km/tim, nyttig last 1.300 kg.

Los Angeles Company kommer med en annan helikopter, också den med två rotor, men drivna av en motor. Rotorernas diameter 5,5 meter.

För mycket av det goda?

Avro Lancastrian, världens första reaktionsdrivna passagerarplan, har synts i en version med fem motorer! Den femte motorn återfanns i nosen. Planet är avsett för träning inom RAF.

Nu kan Ni åter få:

MfA



DEN STÖRSTA SUCCÉN BLAND SVENSKA FLYGBÖCKER!

Ur mängden av entusiastiska recensioner citera vi:

Chefen för Flygkrighögskolan, överste C. A. Westring:

Arbetet är överskådligt uppställt och lättläst samt rikt och trevligt illustrerat.... Författarens entusiasm för yrket återspeglas ofta i texten och är väl värd att smitta av sig till modern, vetgirig ungdom. (Svenska Dagbl.)

Överstelöjtnant Stig Wennerström:

För att fullfölja framgången från Segelflyghandboken har man nu i Malmö gett ut en motorflyghandbok. Den kommer som beställd, eftersom det civila och privata motorflyget nyligen släppts loss. (Stockh.-Tidn.)

Gotlands Allehanda:

Illustrationsmaterialet är överväldigande och boken — särskilt med hänsyn till priset — som hittad men ändå så värdefull den gärna kan bli. Flygtidningens chefredaktör Göst har svaret för redigeringen....

Fil. Mag. Oscar Hanspers:

Som ett särskilt plus kan nämnas ett antal instruktiva meddelanden från flygvapnet och landets ledande civila flygföretag. Recensenten är för sin del ingen anhängare av annonser i böcker, men så som t. ex. SAAB:s presentation av det nya helsvenska sportplanet är upplagd, ökas bokens värde som handledning ytterligare. (Borlänge Tidning)

Chefredaktör Bengt Lingmark:

Det är en flygveterans kärleksförklaring till flyget och flygningen. Boken motsvarar mer än väl programförklaringen.... En lärorik och underhållande flygbok, som dessutom givits ett rikt bildmaterial. (Vingar)

Redaktör Sven Forsse:

Mästerligt redigerad.... fyller på ett tilltalande sätt ett länge känt behov inom svensk flyglitteratur. Såväl innehåll som redigering tyder på att sakkunniga krafter haft hand om arbetet. (Sk. Aftonbladet)

Östersunds-Posten:

...en ovanligt trevlig bok.... Nordens främste motorflygskribent, major Kindberg, för pennan. Det vederhäftiga bildurvalet och den smakfulla redigeringen har gjorts av chefredaktör Göst. Vad dessa herrar inte vet om flyg är helt enkelt inte värt att veta....

Chefredaktör G. Knutsson:

...en populärt upplagd handledning i motorflyg för alla flygintresserade, lättläst, lättförstådd och överskådlig, som man också hade anledning att vänta av "Nic Morane" — inte bara en av landets flitigaste flygskribenter just nu, utan också utan minsta tvekan en av de allra skickligaste och kunnigaste. (Flyg)

2:a upplagan av Motorflyghandboken

— innehåller 120 illustrationer å träfritt, glättat papper. Fyrfärgsomslag å konsttryckkartong. Av Majoren vid Flygvapnet Nils Kindberg.

3:75

Till Förlags A/B Nordiska Fackpublikationer, Malmö 1.

Undertecknad rekvrerar ex. MfA å 3:75.

Beloppet insättes å giro 245258 / uttages pr postförskott (stryk det ej tillämpliga)

Adress:

Namn: NF-9

Starkast i världen:

ROLLS-ROYCE R. B. 41

N E N E

Vi avsluta här vår i nummer 7 inledda presentation av Rolls-Royce R. B. 41 Nene, världens starkaste flygmotor. Sin duglighet i praktiken visade Nene för en tid sedan, då en Avro Lancastrian utrustad med Nene-aggregat som första reaktionsdrivna transportplan i världen tillryggalade sträckan London—Paris.

I vart och ett av de i föregående artikel avslutningsvis berörda förbindelserören finnes ett kortare böjt rörstycke, i vilket den komprimerade luften böjs av rätvinkligt, så att den föres in i förbränningskamrarna parallellt med motorns axel; vid böjningen finnes i varje rör tre ledskenor för åstadkommande av rotation av den förbiströmmande luften. Här har också anslutningsmunstycken för bränsletillförseln monterats.

De nio päronformade förbränningskamrarna, i vilka det förgasade drivmedlet förbrinner i den komprimerade luften, genomströmmas axiellt. De består var för sig av ett tvådelat rum och ett i detsamma fästet flamrör försett med flera rader insprutningshål. Brännaren, vars konstruktion och verkningssätt behandlas längre fram, är förbunden med de nyssnämnda förbindelserören medelst två korta ledningar. Den befinner sig i flamrörets främre intagningsöppning, där drivmedlet insprutas. En del av den tillförda luften tränger först in i mellanrummet mellan förbränningskammaren och flamröret, innan den föres vidare. Denna luft bidrar till att avkyla flamrörets yttervägg.

Turbinen

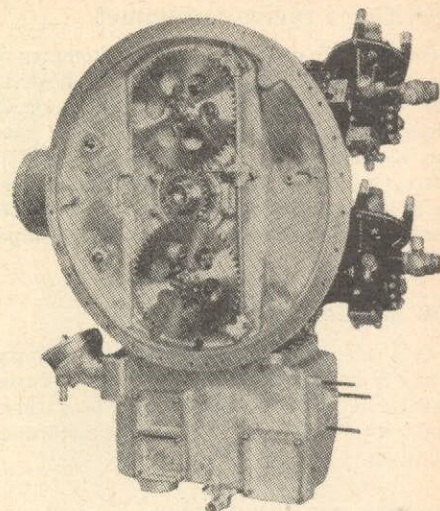
Förbränningskamrarnas utströmningsmunstycken är teleskopiskt sammankopplade

med turbinintaget för att värmeutvidgningsrörelserna skall övervinnas på lämpligaste sätt. På gasturbinens intagskåpa har ledskovelkranen monterats, och bakom denna återfinnes turbinhjulet inom en smal fast kåpring.

Turbinhjulet består av en massiv stålskiva samt de 54 av specialstålet "Nymonic 80" tillverkade skovlarna. Dessa äro förankrade i brotchade slitsar i hjulet. Mellan turbinhjulet och kåpan finnes en labyrinthtätning.

Vridningsmomentet överföres medelst ett kuggdrev, som finns anbragt på turbinaxelns bakre del. Omedelbart framför hjulet har turbinaxeln försetts med ett rullager, vars yttre ring befinner sig i förbindelserummet mellan kompressorrummet och turbinintagskåpan. I stället för ytterligare ett lager är den främre delen av turbinaxeln förbunden med kompressoraxelns bakre del medelst en kulle, vilken överför vertikala och horisontala krafter men tillåter smärre vinkelförändringar mellan de båda axlarna. Vridningsmomentet överföres genom en kugghjulskoppling.

De från turbinen kommande förbränningsgaserna strömmar ut i ett lätt konformat utströmningsrör, vari en bakåt hastigt avsmalnande kon upptager utrymmet bakom turbinhjulet. Genom ett förlängningsrör, vars längd kan varieras med hänsynstagande till de förhållanden, under vilka motorn



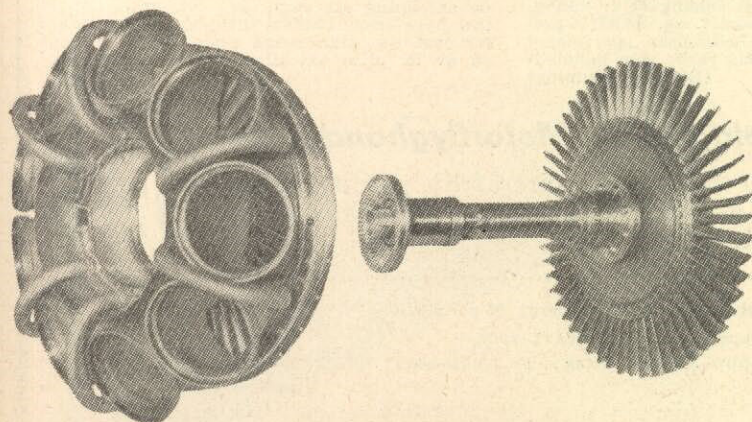
Hjälpmaskineriet. T. v. startmotorn, t. h. drivmedelpumpar, nederst oljesumpen.

skall arbeta, när gaserna slutligen det egentliga korta utströmningsmunstycket och går ut i det fria. Denna del är i huvudsak utförd dubbelväggig, varvid mellanrummet mellan de båda väggarna har fyllts med något värmeisolerande material.

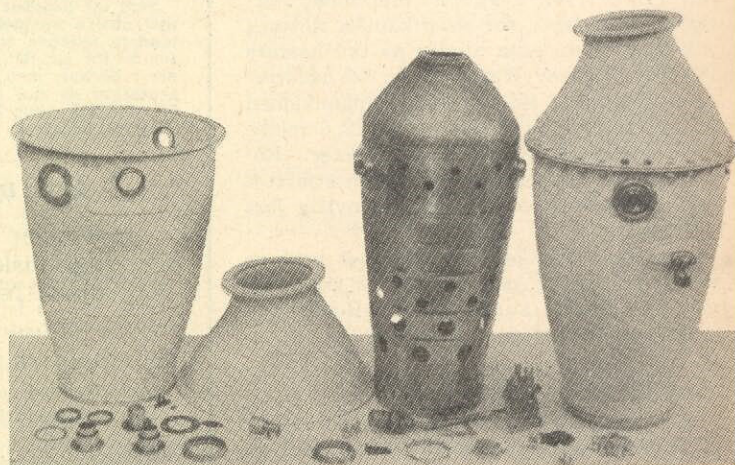
Hjälpmaskiner och smörjning

Hjälpmaskineriet har samlats framför kompressorerna. Dess högra del utgöres av de båda drivmedelpumparna. Till vänster återfinnes den elektriska startmotorn under det att framsidan och översidan upptages av axeländrar för anslutning av ytterligare tillbehörsapparater.

I motsats till tidigare Rolls-Roycemotorer har "Nene" slutet oljeomlopp och behöver alltså inga på motorn monterade oljebehållare och -kylare. Oljeförrådet medföres i en sump under hjälpmaskinerna. Här finnes en sug- och en tryckpump, två ståltrådsduksugfilter, ett "Purolator"-högtrycksfilter, en tryckventil samt urluftningsledning. Tryckpumpen för oljan genom ett filter från sumpen och via högtrycksfiltret till sprutmunstycken vid de tre axellagren. Från kompressorhusets främre lager flyter oljan omedelbart tillbaka till sumpen, under det att den vid såväl det centrala lagret som turbinlagret samlas upp och genom en gemensam returledning via det andra sugfiltret föres till sugpumpen, vilken pressar den genom urluftningsledningen tillbaka till sumpen.

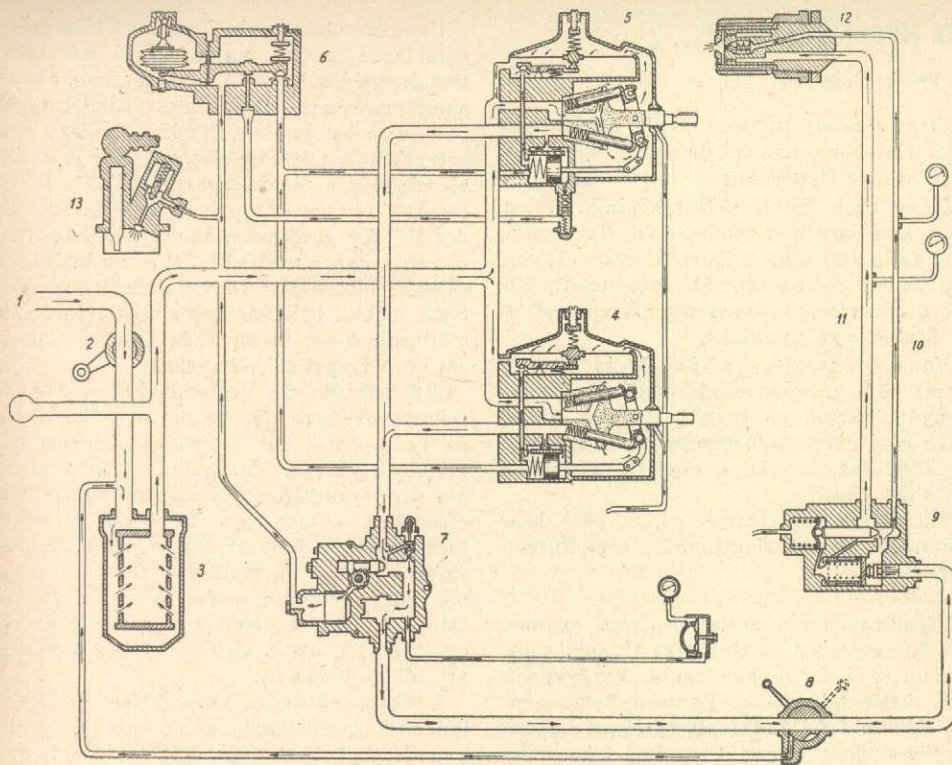


Intagskåpa och turbinhjul. På främre delen av turbinaxeln syns den tandade kopplingshållften med kullänk för förbindelsen med kompressoraxeln.



En av de nio förbränningskamrarna. T. v. kåpans båda delar, därefter flamröret och framför detta en brännare med anslutningsmunstycke. T. h. den färdiga förbränningskammaren.

Schema över drivmedelstillförseln (t. v.):
 1. Tillförselledning. 2. Ventil. 3. Filter. 4. och 5. Drivmedelspumpar. 6. Barostat. 7. Strypventil. 8. Högtrycksstoppventil. 9. Tryckventil. 10. Tryckledning för tomgång. 11. Huvudtryckledning. 12. Brännare. 13. Tändningsmekanism.



Bränslesystem och brännare.

Som drivmedel användes raffinerad fotogen, som numera finns tillgänglig i en särskild kvalitet för reaktionsmotorer på flygplan (aviation kerosene) och har en tillsats av 1 % olja. Vår schematiska teckning visar bränslesystemets konstruktion i stora drag. Drivmedlets väg från tankarna till brännarna åskådliggöres tydligt. Tryckreglagen för bränsletillförseln tillåter endast ändringar av den i förbränningskammarna insprutade bränslemängden. Den tillförda luftmängden kan ej regleras.

Följ vår illustration i texten! Från bränsletanken når drivmedlet genom ledningen, 1, ventilen, 2, och filtret, 3, (under hjälpmaskinerna) fram till de båda parallellkopplade bränslepumparna, 4 och 5, vilka är inbyggda vid sidan av motorkåpan. Var och en av dessa pumpar har flera i en roterande pumpkropp inslipade kolvar, vilka med hjälp av fjädrar pressas mot en stillastående fast snedskiva. För reglering av bränslemängden ändras denna skivas vinkel med hjälp

motsvarande kompressorregulatorn på en kolvmotor), som vid oförändrat varvtal reglerar bränslemängden parallellt med de förändringar i lufttrycket, som uppstår därigenom att planet framföres på olika höjd. Piloten har alltså härigenom befriats från uppgiften att avpassa bränsletillförseln efter flyghöjden, vilket här sker automatiskt.

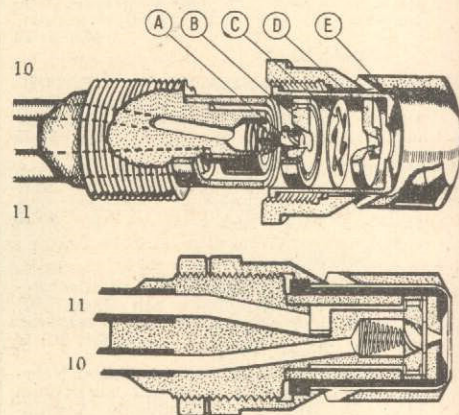
Från de båda bränslepumparna flyter drivmedlet genom strypventilen, 7, med vars hjälp bränsletillförseln regleras från förarplatsen. Motorn kan inte helt slås av med hjälp av denna ventil, emedan en annan fast inställbar cirkulationsventil i närheten av strypventilen sørjer för att bränsletillförseln alltid är stor nog för att motorn skall kunna gå tomgång. En särskild högtrycksstoppventil, 8, finnes med vars hjälp bränsletillförseln till brännarna helt kan avbrytas. Om så sker vänder det av pumparna framförade drivmedlet genom särskilda returledningar tillbaks genom filtret, 3.

Genom tryckventilen, 9, når sedan drivmedlet via ledningarna, 10 och 11, fram till brännarna. Ledningen, 10, användes endast vid lågt varvtal och vid lågt bränsletryck, varvid ledningen, 11, är avstängd. Först vid högre tryck tillåter tryckventilen att drivmedlet tränger fram genom ledningen, 11.

I brännaren, 12, vars konstruktion framgår av annan illustration, passerar drivmedlet genom ett förgasningsmunstycke in i en virvelkammare. Från ledningen, 11 — huvudledningen — föres drivmedlet direkt dit, under det att det vid passage av ledningen, 10 — tomgångsledningen — först har att passera ett spirallopp. Vid lågt varvtal tränger drivmedlet genom en tillförselledning med liten genomskärningsarea in i virvelkammaren, varigenom en effektiv förgasning trots det låga trycket möjliggöres.

För att påbörja förbränningen vid motorns startande, har i förbränningskammarens vägg två elektriska tändningsmekanismer inmonterats. På grund av kammarens

stora genomskärningsyta är tändstiften ganska långt avlägsnade från den axiala drivmedelsstrålens kärna. Tändningsmekanismerna omfattar därför förutom tändstiften också vardera en elektriskt verkande drivmedelsinsprutningsventil, vilken är ansluten till den från filtret, 3, till pumparna, 4 och 5, förande lågtrycksledningen och sålunda förses med drivmedel genom den till ledningen, 1 (på bilden ej återgivna), hörande pumpen. Vid starten erhåller insprutningsventilens magnetpole ström från tändspolens primärlindning, samtidigt som i denna sekundärlindning högspänd ström induceras för framkallande av gnistor i tändstiftet. Elektromagneten öppnar nu insprutningsventilen och denna låter en smal stråle av drivmedel passera förbi tändstiftet, varvid antändning sker. Den på detta sätt framkallade stickflamman sätter sedan i sin tur eld på den stora drivmedelsstrålen längs förbränningskammarens axel. Från de båda med dylika tändningsmekanismer försedda förbränningskammarna fortplantar sig sedan förbränningen via förbindelserör till de andra kamrarna. En tidsströmbrytare avbryter automatiskt strömtillförseln till elektromagneterna och tändstiften i startmekanismen.



Perspektiv och längdsnitt av brännaren. A. Tomgångsmunstycke, B. Ringledning med tillförselhål, C. Virvelkammare, D. Förgasningsmunstycke.

Vätterhangel...

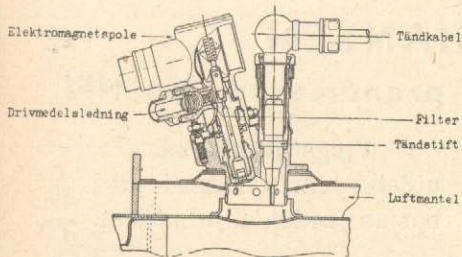
(Forts. fr. sid. 13)

håll köpt in stora partier av ifrågavarande nummer för utdelning i reklamsyfte — då kan man möjligen bilda sig en uppfattning om det enorma intresse, med vilket NF:s stort upplagda presentation av Vätterhangel emottagits.

Detta har framhållits, icke för att i tidningens egna spalter propagera för NF — den gör så god reklam för sig själv genom sitt innehåll — utan för att ge även andra flygklubbar ett tips, vart man skall vända sig, om man vill propagera fram någon ting av bestående värde för klubben.

NF står alltid till flygklubbarnas tjänst — liksom den erbjuder sina krafter till alla som i enlighet med tidningens egen paroll arbetar — med flyget — för flyget!

Örnen.



Tändningsmekanism för startandet av motorn.

av en hydrauliskt manövrerad regleringskolv. Trycket på denna senare regleras av en i pumpen inbyggd mekanism, som då motorn uppnår sitt tillåtna max-varvtal försorsakar en minskning av bränsletillförseln. Å andra sidan regleras trycket av en på motorkåpan monterad barostat (en automatisk höjdhöjning av bränslesystemet,

Det skall vara en flygbok i år till julen!



FLYGLITTERATUR av bestående värde!

Allmänt om flyg:

FLYVEBOGEN, av kapten John Foltmann. 2 delar om 1200 sid. Rikt illustrerad. Nordens främsta verk om flygning. Kr. 125:—

FLYGBOKEN, av ing. K. G. Molin och G. A. Lindberg. Förord av överste Silfverberg. 248 sid. C:a 150 illustrationer. Kr. 5: 50

Motorflyg:

MOTORFLYGHANDBOKEN MOTORFLYG FÖR ALLA, av Majoren vid flygvapnet Nils Kindberg. 112 sid. 120 illustrationer. Kr. 3: 75

FLYGKALENDERN 1947, av chefred. Hans Göst. Aktuell orientering om Nordens flyg. Kalendarium. Statistik och tabeller. Fickformat. Kr. 2: 50

Segelflyg:

SEGELFLYGHANDBOKEN, av överstelöjtnant C. O. Hugosson och Gymn.-dir. K. E. Övgård efter Wolf Hirths original. 538 sid. 230 ill. Kr. 13: 50

PA TYSTA VINGAR, av red. Yngve Norrvi. Segelflygets historia och segelflyget idag. 142 sid., varav 80 bildsidor å djuptryck. Kr. 8: 50

Modellflyg:

HOBBYBOKEN 1946, av red. Lennart Sundström. Modellflyg, Modellbåtar, modelljärnvägar, modellracer. 200 sid. Många ritningar. Kr. 4: 50

MODELLFLYGHANDBOKEN, av Löjtnant S. Stark och L. Sundström. 64 sidor. Illustrationer av Carlström. Kr. 3: 75

Presentkort:

NORDISKA FLYGTIDNINGEN 1947, populärupplagan. Kr. 5:—

NF 1947, flyg- och motortekniska upplagan. Kr. 10:—

Till FÖRLAGS A/B NORDISKA FACK-PUBLIKATIONER, Malmö 1.

Sänd mig omgående den litteratur, som jag korsat för i annonsen. Beloppet kr. insättes idag på postgiro 24 52 58 / torde uttagas på postförskott (stryk endera!).

Namn:

Adress:

.....NF9

NIO NYA FLYGLÄRARE...

(Forts. från sid. 11)

Erik Daniel Nilsson, Hede, Jämtland (513 tim) hör också till dem, som redan engagerats av Ostermans.

Bengt Olov Tidblom, Norrköping, är den ende, som har heltigenom civil flygutbildning (alla andra ha tillhört flygvapnet) och han hade i denna uppnått inte mindre än 487 t 35 m och kommer nu att engageras av Linköpings flygklubb.

Hans Oskar Aman från Borås (462 t 35 m) hör slutligen också till dem, som genomgått kursen på egen bekostnad, vilket talar gott om vederbörandes stora intresse för flyglärarens yrke — eller låt oss hellre kalla det "kall".

Till denna tid kommer alltså över hela linjen det 40-tal flygtimmar, som kursen gav.

— — —
Flyglärarkursen avslutades med examen den 29 november på Bulltofta flygplats under närvaro av major Uggle, Flygvapnet, bitr. luftfartsinspektör Larsson, byråingenjör Kjellin från Luftfartsstyrelsen, kapten Strokirk samt major Bergman från flygplatsförvaltningen. Från NF hade red. Göst och red. Rubin inbjudits att övervara examen.

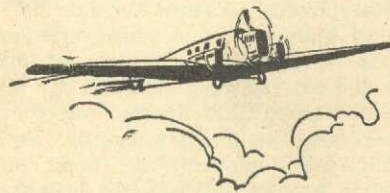
Förhören gingo perfekt under ledning av skolchefen Haglund och med många stickfrågor från examensvittena. Flygningarna avverkades också till belåtenhet, och samtliga nio godkändes av examensnämnden.

Examen utmynnade i en högtidlig ceremoni med tal av major Uggle och luftfartsinspektör Larsson, som påminde om de nya flyglärarnas stora ansvar, samt betygsutdelning av kapten Strokirk, vilken gav uttryck åt sin övertygelse, att kursen skulle bli till glädje för deltagarna själva och till fromma för svenskt privatflyg. Sedan var det tid för gemensam lunch på Bulltoftarestauranten, varifrån NFs medarbetare särskilt minns Per Olov Lindmans sympatiska tacktal till Ostermans flyglärare, som möjliggjort för dessa unga flygentusiaster att göra flyget till sitt yrke.

NF vill för sin del endast önska såväl Ostermans Aero som de nio nya flyglärarna lycka till i det fortsatta arbetet för svenskt civilflyg. Man skulle kunna säga, att den framgångsrika kursen manar till efterföljd — och den får också efterföljare: redan i januari sätter nästa flyglärarkurs igång på Bulltofta och med samma dugliga ledning. Man behöver inte riskera att förlora något vad, om man håller en slant på, att även den kursen kommer att bli fullteknad...

I väntan på denna kurs sätter Olle Haglund nu omedelbart igång utbildning av hugade spekulanter på A:2-certifikat, och den skolningen kommer sedan att fortlöpa jämsides med den framtida lärarutbildningen. Kom sedan och säg, att inte Bulltofta håller på att utvecklas till ett sportflygets speciella eldorado — om man nu bara kunde sätta rotation på Klagshamnsprojektet, så att trafikflyget finge flyttas dit...!

ÖRNEN.



Vill Ni

A Flyga gratis till Amerika?

B Få kostnadsfri utbildning i segel- och motorflyg?

NI HAR CHANSEN

till allt detta genom att prenumerera på NF!

Den första flygresan utlottas i mars 1947 — på årsdagen av NFs start.

Flygstipendierna utdelas varje månad med början redan i julnumret.

Till NORDISKA FLYGTIDNINGEN, Malmö.

Undertecknad vill komma i åtnjutande av Förmån A, Förmån B (stryk endera) och prenumererar härmed på NF 1947. Pren.-avg. insättes å postgiro 245258. V. g. sänd mig närmare upplysningar!

Namn

Adress

EN VÄN

— FÖR LIVET!

Uret av i dag — Uret för alltid

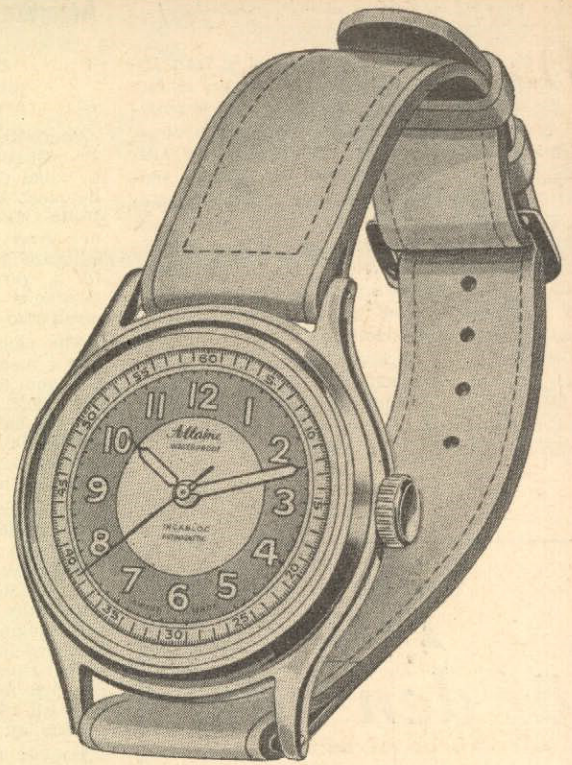
Köp av klockor är i första hand en förtroendesak — men det är också en fråga om priset. Med hänsyn härtill föra vi endast de allra bästa schweiziska märkesur, som finnas att uppdriva, och vi sälja dem till priser och betalningsvillkor, som äro överkomliga för alla. Ni behöver inte betala något förskott,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

5:- kr. i mån.

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 — nattlysande — Nivarox Spiral — centrumsekund — okrossbart glas — precisionsankarverk med 17 rubiner. En kraftig och i varje detalj högelegant kvalitetsprodukt för **Kr. 133: 45**



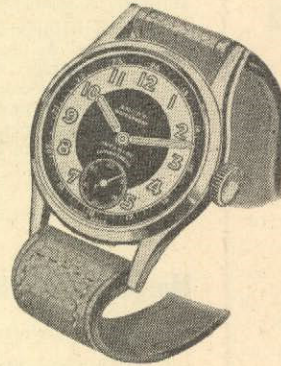
HÖGELEGANT ANCRE-UR!

Nr 818. Försett med centrumsekund för tidkontroll etc. Extra tunn boett, som smidigt följer handleden. Botten av rostfritt ädelstål. Nattlysande 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! Självlysande 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. Självlysande 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 — utsittlig — 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 935. 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:

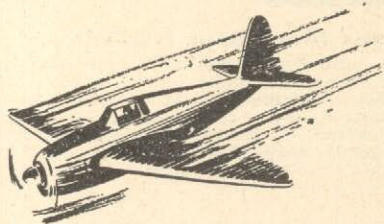
Arbetsplats: Datum/..... 194.. NF9

På redaktionsbordet

har vi för dagen en modellflygkatalog från Industrifirman Stag i Bollnäs. Katalogen omfattar, förutom supplement, 25 sidor och innehåller i stort sett allt vad modellflygarna behöver av verktyg och material. I byggsatsväg tillhandahålls ett antal replika- och gjutna modeller i olika skalor. Dessutom upptar katalogen 7 segelmodeller av vilka "Schrappy" och "Reynold V" hör till de mest kända. Vidare en förbränningsmotormodell "HA-50 Cyclone", vilken är en mycket originell konstruktion. Balsaträ återfinnes i ett supplement men ännu saknas gummimotormodellerna. Det torde väl emellertid ej dröja så länge förrän även de fyller ut det allt mera aktuella behovet av lämpliga modeller på marknaden nu när intresset för denna modellkategori åter vaknat till liv efter krigsårens materialavspärrning.

L. A.

Nu är den här!



HOBBYBOKEN 1946

Modellbyggarnas årsbok
Red.: Lennart Sundström.

Alla modellbyggares önskebok, innehållsrikare än någonsin. Internationellt innehåll med bl. a. intressanta bidrag från Sovjet, U.S.A. och England. Rikt illustrerad och försedd med instruktiva ritningar och arbetsbeskrivningar.

4.50

POJKARNAS TEKNIKBOOK

Red.: Lennart Sundström.

En modern bok av helt ny typ för alla pojkar som är intresserade av flygplan, bilar, båtar m. m. Otroligt rikt och instruktivt illustrerad.

1.50

Från AB Lindqvists Förlag, Grevturegatan 18, Stockholm, rekv. att sändas mot postförskott, oms. och porto tillkommer:

..... ex. Hobbyboken 1946 å 4: 50

..... ex. Pojkarnas Teknikbok å 1: 50

Namn:

Adress: NF

Amerikansk Modellflyghandbok

Charles Hampson Grant: Model Airplane Design. 528 sidor, 205 illustrationer. Air Age Inc, New York.

Amerikanaren Charles Hampson Grants namn är välkänt inom modellflyget. Hans profiler, av vilka Grant X, Grant X 8 och Grant X 9 är de mest kända, har fört fram hans namn i de flesta länder. Våra äldre modellflygare känner även igen honom som redaktör till Modell Airplane News, i vilken tidskrift han på sin tid bl. a. skrev en uppskattad artikel om modellflygteori i varje nummer. Numera har han emellertid avgått som MAN:s redaktör.

För någon tid sedan kom Grants stora handbok i modellflygteori till Sverige. Den är synnerligen gedigen och omfattar inte mindre än 528 sidor, varigenom den torde vara världens största modellflyghandbok. Den avhandlar modellflygets alla områden med undantag för segelmodellerna, vilka som bekant är ganska ovanliga på andra sidan polen.

Boken börjar som sig bör med en beskrivning över modellflygplanens olika delar. Så följer ving- och stabilisatorsteori, vilket omfattar inte mindre än 150 sidor. (En del av dessa teorier har emellertid kullkastats av tysken F. W. Schmidths revolutionerande bok "Aerodynamik des Flugmodells".) Boken fortsätter med en stor avdelning om propellrar. Här beskrivs utförligt, hur man beräknar "snurorna" för gummi- och förbränningsmotormodeller, hur propellerblock dimensioneras och hur bladeffekten räknas ut.

Bokens fjärde stora avdelning handlar om motorer. Gummimotorn behandlas med kärleksfull omsorg med tillhjälp av en mängd formler, och även bensinmotorernas verkningsätt beskrivs ingående.

De sista 200 sidorna i boken ägnas åt konstruktion av olika modellflygplanstyper. Tids-, distans-, stav-, kropps-, racer- och bensinmotormodellernas olika konstruktionsmoment beskrivs ingående.

Texten beledsagas av 205 illustrationer, bestående av instruktiva teckningar, helsidesfotos m. m. Antalet formler är mycket stort och uppställningen synnerligen enkel.

Som ett helhetsintryck av boken kan man säga, att den är en verklig guldgruva för den, som vill bygga en verkligt god motormodell, som man sedan också vill nå goda resultat med. Den är dock ganska dyr i Sverige (omkring 20: - kronor) men är väl värd sitt pris, och den kommer säkert att finna en mängd läsare även i vårt land.

KAP.

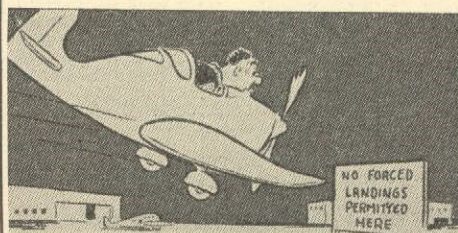
Morgondagens flyg

Av överstelöjtnant Stig Wennerström.

Redan i våras utgavs denna bok och då vi tidigare icke anmält den i NF, kan det vara på sin plats att nu i julboksfloden rikta uppmärksamheten på densamma.

De nya riktlinjer, efter vilka vårt framtida flygvapen bör läggas upp, anges här av den välkände flygskribenten major Stig Wennerström. Författaren behandlar sitt omfattande ämne med klar och överskådlig disposition, och hans lättflytande och koncentrerade stil för fram det omfattande stoffet på ett sätt, som gör det möjligt för envar att i lättmält form erhålla en totalbild över alla de nya faktorer, vilka samverkat, då man på flygsakkunnigt håll sett sig nödsakad att vid det framtida utformandet av

FÖRBJUDET

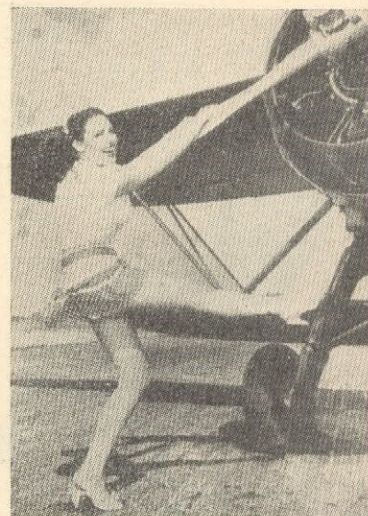


Originellt



MER - - -

En modellflygare från Göteborg med sitt Vampire-plan, som väckt sensation vid sommarens tävlingar.



- - - ELLER MINDRE

Amerikansk filmstjärna, Linda Darnell, poserar i mera benexponerande än direkt airminded ställning.

ett lands luftförsvaret gå fram efter delvis helt nya linjer.

Denna revolution — man kan verkligen använda det uttrycket — inom det flygstrategiska tänkandet innebär bland annat, att småstaterna vid sitt val av flygslag för sitt luftförsvaret numera kan ägna sig så gott som enbart åt attackflyget, vars möjligheter genom den senare tidens uppfinningar blivit så pass omfattande att det i mångt och mycket kan ersätta bombflyget. Författaren framhåller bland annat, att attackflyget just genom sina billigare tillverkningskostnader men detta till trots stora användbarhet utan tvekan är det flygslag, som bör vara mest lämpat för en mindre stat av t. ex. vårt eget lands storlek.

Den oerhörda betydelse, som ekoradion kommer att få för flyget, så snart densamma kommer att ingå i standardutrustningen på varje plan, beröres även av författaren, som kommer till den slutsatsen, att flygets beroende av väderleks- och ljusförhållanden snart skall undergå en revolutionerande förändring.

"Morgondagens flyg" är en populärt skriven men samtidigt saklig bok om vad som skett och kommer att ske inom flyget under de närmaste åren — skriven av en fackman, som på ett föredömligt sätt behärskar sitt ämne och förstår att göra det tillgängligt även för en större allmänhet.

F.



Julen närmar sig...

JULEN ÄR DEN HÖGTID PÅ ARET, som vi brukar tänka oss som en fridens och försoningens tid. Julen detta år ser NFs flygsinnade läsare — modellflygarna inte minst — fram till med än större förväntningar, ty då utkommer NFs stora julnummer, vilket tillsammans med en helårsprenumeration på tidningen blir en lämplig julklapp till varje modellflygare. Vi vill i detta sammanhang påpeka, att registrerade modellflygare liksom tidigare kunna begagna sig av den rabattprenumeration, som speciellt medgivits modellflygarna och som utgöres av endast 4:— kr/år.

Frid och försoning kom också till uttryck vid den klubbledarkonferens, som just avhållits i Kungl. huvudstaden. Det var en bister och mycket laddad atmosfär rådande, när konferensen började. Härtill bidrog inte minst den korta tidsfrist, som föregått densamma, samt det förhållandet, att endast godkända klubbledare ägde tillträde och ej fick ersättas med någon annan klubbrepresentant. Dessutom hade ing. Dérantz varslat om att en del klubbledare ev. ej skulle beredas tillfälle att närvara vid konferensen, varjämte alla "godkända" erhöles särskilt inbjudningskort (en klubbledare undrade varför inbjudningskortet ej var försedd med talonger, som kunde makuleras för varje sammanträde, när man ändå hade nedlagt ett så stort arbete på att ge konferensen en prägel av mystik!!! —). Den spända stämningen lättade emellertid under konferensens gång, och man lyckades rätta till en hel rad missförhållanden.

Man blev faktiskt uppriktigt glad över att konferensen fick ett så gott förlopp och att så många goda positiva förslag framkommo. Klubbledarna fick tillfälle att framföra sina åsikter till fri diskussion, och man måste i rättvisans namn erkänna, att man från huvudorganisationens sida gjorde stora eftergifter och frångick de tidigare bl. a. i NF påtalade "diktatorsfasonerna". Då medlemmarna i den gamla modellflygkommittén till större delen själv begärt sitt utträde ur denna, beslöt man enhälligt att välja en ny sådan. Denna fick också en sådan sammansättning, att den bör försäkra modellflygarna om att sådan kompetens och fackkunedom finnes att tillgå som garanterar att modellflyget verkligen ledes i enlighet med modellflygarnas egna önskemål — speciellt som ing. Dérantz lovat att verkligen begagna sig av den nya kommittén.

Modellflygred.

VINJETTBILEN visar modellflygare från Östersund i Grändalen, fr. v. rekordhållaren i S 2 Lars Persson, Sture Sandberg och längst t. h. Märten Landahl.

Modellflyg från hela Norden

MODELLFLYGARE SKRIVER FÖR MODELLFLYGARE

NF presenterar:

ÖSTERSUNDS FLYGKLUBB

— stark norrländsk modellflygelit

I SEPTEMBER 1943 bildades på initiativ av Märten Landahl och Sture Sandberg Modellflygsektionen inom Östersunds Flygklubb. Vid starten hade sektionen endast ett tiotal medlemmar. Till klubbledare för år 1944 valdes Sture Sandberg. Denne är själv en mycket skicklig modellflygare — elitmärket erövrades 1945 — som för övrigt nyligen startade Norrlands enda större modellflygfirma, Norrlands Modellflygindustri. Under hans ledning tog verksamheten fart, och aktiviteten vid flygningarna under söndagarna var mycket stor. Klubben deltog dock ej i tävlingsverksamheten under detta år. 1945 blomstrade emellertid tävlingsutbytet mellan Östersund och ett flertal andra klubbar upp. Till klubbledare under detta år hade valts Märten Landahl — även han innehavare av elitmärket. Vid en tävling i Sundsvall, där några av sektionens medlemmar ställde upp, hemförde dessa segern i såväl S1- som S2-klassen. En månad senare fick sundsvallsklubben tillfälle till revansch vid en tävling i Östersund, men även denna gång gick segern till östersundsklubben.

Två rekord på en flygning!

Vid uttagningen till KSAKs Rikstävling placerade sig sektionens lag på 7:de plats, men på grund av ekonomiska svårigheter kunde man inte sända något lag till finaltävlingen. Sommaren 1945 deltog däremot ett lag från Östersund i Vingarnas jubileumstävling på Skå-Edeby. Därvid slog som bekant östersundaren Lars-Magnus Persson nytt svenskt rekord i klass S2 med en flygning som varade i 1 timme och 2 minuter! Under denna flygning slogs även nytt svenskt höjdreord, då modellen uppnådde en höjd av 575 meter. Bland de andra goda resultaten vid denna tävling märktes Sture Sandbergs andraplacering i klass G1. I lagtävlingen slutade klubben på tredje platsen.

Vid SM-tävlingen i Halmstad 1945 representerades klubben av ett lag på tre man, av vilka Sture Sandberg blev 3:a i klass S1.

Besegrade sin egen klubb.

Vid en av klubben anordnad tävling på Storsjöns is vid Östersund fick emellertid arrangörerna vidkännas ett svårt nederlag mot Umeå Flygklubbs Modellflygsektion, vars lag belade de främsta placeringarna.

Detta berodde kanske till stor del på att östersundsklubbens förste klubbledare, Sture Sandberg avflyttat till sin födelsestad Umeå och alltså tävlade för denna stads lag.

Under påskhelgen 1945 företog klubbens modellflygare tillsammans med segelflygarna en expedition till Grändalen i Jämtlandsfjällen. Denna expedition varade en vecka och blev mycket givande inte minst för modellflygarna, som fick ett utmärkt tillfälle att försöka sig på hangflygning med sina modeller. — Vid ytterligare en tävling i Hamnerdal i nov. 1945 belade en östersundare en första plats i klass S2.

Bra fält men sämre bygglokal.

Vid ingången av 1946 hade sektionen ca 45 registrerade modellflygare. Till klubbledare för detta år valdes Roland Reineck. Sektionen fick nu en svår motgång i det att den blev utan bygglokal. Tidigare hade segel- och modellflygsektionen inom klubben fått disponera en butiklokal på tre stora rum med värme. Nu stod medlemmarna en tid utan lokal, till dess att man kunde flytta in i en visserligen rymlig men inte särdeles varm lokal i ett gammalt tingshus i stadens utkant. Genom tillmötesgående från stadens myndigheter får klubben disponera denna "nya" lokal liksom den tidigare gratis. På grund av den fuktiga luften i den nuvarande lokalen kan inte segelflygarna använda densamma till bygge, varför modellflygarna ensamma får disponera hela lokalen. Trots att fukten

(Forts. å sid. 28)

O. K.

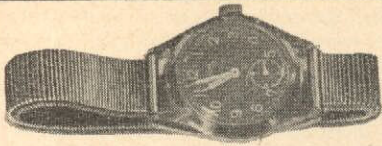
NF:s tävlingsutskott
har haft ett hårt jobb att
granska bidrag till vår stora

WAKEFIELD

tävling, men nu är arbetet slutfört, och
prislistan återges tillsammans med de
bästa konstruktionerna i jul-
och nyårsnumret av

N. E.

Göteborg:



Klockarmbandet "ELASTIC"

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

SVENSKA STALBOLAGET, Göteborg.

Sänd mig omg. mot postförskott

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

Namn:

Adress: NF 9

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

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

Stockholm:

S. BORGGREN

GARVAREGATAN 3 NF

Tel. 50 03 24, 50 94 04

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

Förfrågningar besvaras även skriftl.

KAMPANDA... (Forts. från sid. 7)

Vinst eller förlust?

KSAKs ställning synes rent ekonomiskt sett vara god, i synnerhet efter den senaste donationen av direktörerna C. A. Wicander och G. Ahlén av huset Malmkillnads-gatan 25 intill den gamla högborgen 27:an. En post på vinst- och förlustkontot kan man emellertid aldrig upphöra att förvånas över. Regelbundet återkommer samma utgiftspost: Tidskriften Flyg, prenumera-tionsavgift för direkt anslutna medlem-mar, i år 14.839:22 kr. Detta betyder, att den statsunderstödda Aeroklubben, som sysslar med penninginsamlingar etc. bland ideellt inställda personer och firmor, årligen måste ge en mycket stor del av vad de direktanslutna medlemmarna inbringar direkt till Bonniers, medan i varje annat av oss känt liknande förhållande utomlands förläggarna inte endast gratis ställer tidningen till de direktanslutna medlemmar-nas förfogande utan dessutom som regel lämnar ett visst överskott, som kommer resp. aeroklubb tillgodo!

Om vi efter denna snabbtitt på årsrap-porten skulle återgå till referatet från själva årsmötet, så kan vi utan vidare konsta-tera, att de inkomna motionerna tilldrogo sig det största intresset — för att inte säga, att det var den enda punkt på före-dragningslistan, kring vilken intresset kon-centrerade sig så helt.

Behandlingen av en motion från Halle-Hunnebergs m. fl. flygklubbar samt en med anledning därav framkommen promemoria från verkställande utskottet uppsköts t. v. i väntan på att överste Silfverberg skulle infinna sig såsom "svarande".

Underlig postgång i Stockholm

Under tiden behandlades ett ärende, som överste K. Lindahl i Uppsala Flygklubb begärt att få belyst under årsmötet. Klubben hade sänt en deltagare till årets första glidflyginstruktörskurs, varifrån han blev godkänd i juni, men papperen på sitt god-kännande fick han först den 9 augusti, var-för han icke kunde tjänstgöra under hela den del av sommaren, då behovet av in-struktörer var som störst! Överste Enell förklarade dröjsmålet sålunda: Se, saken var den att all KSAKs personal var uppta-gen av tävlingarna under juni—mitten av juli. När dessa voro avslutade, skickades papperen till Luftfartsmyndigheten, där de lågo sex dagar, för att sedan sändas till Chefen för Flygvapnet, där de blevo lagda på is 17 dagar i avvaktan att den ordinarie semestrande personalen skulle komma hem... Sedan skulle papperen åter till KSAK och därifrån äntligen till klubben. Överste Lindahl ville nu, att deltagare i instruktörskurs omedelbart efter avslutad kurs erhåller tillstånd att tjänstgöra som instruktör. Men se det gick nu inte: post-gången mellan de olika instanserna i Stock-holm måste ta minst 14 dagar (över Atlan-ten tar det numera ett dygn!). Man ena-des emellertid om att i dylika fall utställa interimstillstånd för instruktörerna, så att dessa kunde beredas tillfälle rycka in i verksamheten samma sommar som de utbildas, oberoende av semestrarna på de mer eller mindre kungliga ämbetsverken...

(V. g. fortsätt å nästa sida)

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 80, 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., Amiralsg. 12. Tel. 224 92.

RÖRLEDNINGSENTREPRENÖRER

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

SNICKERIARBETEN

MALMÖ: Ahléns Snickeriverkstad, Pildammsvägen 1. Tel. 103 35.
MALMÖ: S. & H. Olssons Snickeribolag, Kamrergatan 17. Tel. 213 95.

TVÄTT och STRYKNING

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

Uppmuntran av konstruktörerna

Värmlands flygklubb hade motionerat om en fond för nykonstruktioner av segelflygplan, varur premier skulle utgå som belöning för förslag till nykonstruktioner, godkända och antagna av KSAK. På förslag av ing. Rotsman, SAAB, ändrade klubben emellertid under diskussionens gång sin motion därhän, att ur den redan existerande segelflygfonden penningbelopp om 50—200 kr. få utdelas till goda detalj-nykonstruktioner beträffande materiel, vilket också blev årsmötets beslut.

Civilingenjör Calle Svänsson påpekade i anslutning därtill nackdelarna av att typgranskning för närvarande ej kan erhållas genom Luftfartsmyndigheten, varför årsmötet beslöt göra en uppvaktning hos myndigheterna i denna fråga, för att snarast möjligt försöka nå ett positivt resultat.

Fram för Skå-Edeby!

Från de direktanslutna medlemmarnas sida hade kaptenen, greve Mac Hamilton och ing. Bertil Florman gemensamt lämnat in en motion om krafttag för att bereda sportflygarna ett nytt hemvist, i första hand på Skå-Edeby, då Bromma inom kort måste avstängas för sport- och privatflyg. Fältet är redan nu användbart, men det behövs hangar(er) för flygplanen, bensinan-

läggning samt mindre expeditionsbyggnad. Dessutom måste bussförbindelserna förbättras, då fältet ligger 25—30 km från stadens centrum.

Ur flygsynpunkt är Skå-Edeby överlägset både Skarpnäck och Årsta, och fältet är inköpt av Stockholms stad samt ordnat av staden och staten i gemenskap. För att emellertid inte ligga ute med den halva miljon, som fältet kostade, helt utan utbyte, har man förlagt — ett barnhem dit ut! Det är ju en typisk stockholmsstad-dumhet, och den enda trösten är enligt Bertil Florman, att motorbullret kan skrämra bort barnhemmet, varvid sportflyget kan ta alla de fina byggnaderna i anspråk som internat och flygarhem (Hur vore det att samla landets hela Norseman-bestånd till Skå-Edeby ett par dagar?)

Storflygfältet och sportflygarna

När diskussionen nu en gång hade kommit in på den brännbara flygfältsfrågan och sakkunskapen var närvarande, ansåg överdirektör Ljungberg i Luftfartsstyrelsen tillfället väl valt att lämna en översikt över den aktuella flygfältspolitiken, vilken redogörelse mottogs med stort intresse. Regeringen skulle samma dag lägga fram en proposition inför riksdagen om definitivt fastställande av Halmstjörns som storflygplats. Detta kommer, meddelade nu Ljung-

berg, att medföra en mycket restriktiv politik gentemot alla andra statliga flygfältsprojekt, då finansministern förutsätter, att alla pengar, som investeras i flygfält, omedelbart måste bli räntebärande. Detta medför samtidigt en mycket stor höjning av taxorna för landningsavgifter, hangarhyra o. s. v. Allvarliga försök göras emellertid för att befria sportflyget från dessa mer-
(Forts. å sid. 30)

VINDSTRUTEN

(Forts. fr. sid. 2)

fasta prenumeranter. När detta läses, ligger NF's jul- och nyårsnummer i tryck, och det hoppas vi skall ge en ungefärlig uppfattning om hur vi i framtiden tänkt oss vår tidning — ty NF har mer än alla andra blivit läsekretsens egen tidning, och den skall bli det i än högre grad även under 1947. Om Du, som läser detta, gillar våra friska takter, då bör Du inte blott prenumerera själv utan också värva Dina kamrater som prenumeranter — och har dom inte råd med det, så ge dem var sitt presentkort på NF som julklapp: det kommer dom att uppskatta hela nästa år, varje gång tidningen dyker ner i deras brevlåda.

Skall vi komma överens om

■ att alla som gillar NF eller vill hjälpa till att göra den bättre i framtiden, nu sänder in sin prenumeration för 1947 — det är Din bästa jul- och nyårshälsning till NF's redaktion och medarbetarstab, som i sin tur får tillfälle att önska alla läsare detsamma i jul- och nyårsnumret, vilket som en extra present översändes även till nytillträdande prenumeranter för 1947. Väl mött!

SNART ÄR DET JUL IGEN...

och därmed är tiden kommen för

Nordiska Flygtidningens stora JUL- och NYÅRSNUMMER

— årets obligatoriska julklapp till vänner och bekanta.

Som Ni vet startades NF ett kvartal in på det nya året. Därför är vi förresten 3 nummer efter i förhållande till månadsnumreringen. Nu tar vi skadan igen genom att till helgen ge ut ett "tre-dubbelt jul- och nyårsnummer". Det kostar kr. 1:35 och kan erhållas endast direkt från NF's huvudkontor, N. Vallgatan 66, Malmö.

Edra flygsinnade vänner kommer att uppskatta denna lilla pigga present. Och de som inte redan är "air-minded" blir det, när de får läsa, vad Stockholms Lucia, Filmvärdinnan och ett flertal andra kända stjärnor har att säga om flyget och flygarna. Låt oss ombesörja distributionen enl. listan nedan — vi gör det så gärna!

Vid köp av 5 ex. = 1:— kr/st., vid 10 ex. 75 öre/st.

Vi sända också gärna presentkort för helårsprenumeration (Pris 5:— eller 10:— kr.)

Insänd denna talong till Nordiska Flygtidningen, Malmö.

V. g. sänd strax före helgen NF's jul- och nyårsnummer till nedan uppräknade adresser med en hälsning från (Sänd presentkort + julnr (stryk endera)

Namn:

Titel:

Adress:

Om listan ej räcker, v. g. fortsätt på vanligt papper!

Likvid för ovanstående rekvisition kr.
insättes å postgiro nr 245258.

..... den/..... 19....

Insändarens:

Namn

Adress

..... NF/9



Så här ser de ut — de norrländska modellflygarna: t. v. Östersunds segrande lag i Sundsvalls-tävlingen, Sture Sandberg, Märten Landahl, Olle Olsson samt Lars-Magnus Persson. A bilden t. h. beundras Märten Landahl och hans modell av småpojarna omedelbart efter sin seger i klass S I.

ÖSTERSUNDS MODELLFLYGKLUBB

(Forts. från sid. 25)

naturligtvis även inverkar menligt på modellflygarnas verksamhet råder det varje helgfri kväll ett intensivt arbete på klubblokalen. Det konstrueras och byggs modeller till sent ut på kvällarna. På söndagarna samlas sedan medlemmarna till trimning och tävlingar på A 4:s exercisfält en bit från bygglokalen. Detta fält är inte

särdeles stort, och runt omkring det finns bostadshus. Detta senare har emellertid det goda med sig, att flertalet bortflugna modeller återställes till klubben av ärliga upphittare, som bor i närheten. Under den senaste tiden har sektionen även kunnat använda det utomordentligt goda flygfältet vid Ope en mil utanför Östersund. Detta fält, som är omgivet dels av låg skog och dels av åkrar och ängar, är ett verkligt tillhåll för termikuppvind. På vintrarna, som är ganska långa så här pass långt norrut, flyger man mest på Storsjöns is. Något mera idealiskt "tävlingfält" kan man knappast tänka sig.

Egen stil på konstruktionerna.

Klubbens mest framgångsrika medlemmar under den senaste tiden har varit brevbäraren Stig Lewin, som med sina vackra och välbyggda modeller gjort många flygningar på närmare 10-minutersgränsen, Curt Svensson och klubbledaren Roland Reineck. Lewins kärror ha nästan undantagslöst haft omvänd pilform på vingen och ha visat sig vara mycket startsäkra. Reineck har konstruerat en modell kallad "Ankan", som är försedd med U-formad "stabbe" med plattor och en extremt lång nos. Denna modell har vid upprepade tillfällen

gjort flygningar på över 4 min. och visat sig vara mycket termikkänslig.

Den genomgående stilen på sektionens modeller har i övrigt varit låga och platta kroppar samt V-formade stabilisatorer. Dessa båda egenskaper ha visat sig i praktiken medföra såväl god start som kurvingsförmåga.

Gott om märkeshajar.

Utöver klubbledaren består klubbens styrelse av Curt Svensson, den energiske kassören samt klubbens materialförvaltare och allt i allo, Herbert Jacobsson, populärt kallad "Kusen". Märkestagningskontrollant är Stig Lewin.

Inom klubben har erövrats 4 elit-, 12 guld-, 15 silver- och 25 järn- o. bronsmärken.

I år har Roland Reineck och Curt Svensson deltagit i den tredje instruktörskursen på Alleberg, och de är nu som bäst i färd med att omsätta i praktiken de lärdomar som de inhämtade under denna. Resultatet härav låter kanske inte vänta så länge på sig...
Rurik.

Sandviken:

Kemisk tvätt och färgning

utföres förstklassigt
till billigaste pris

Sandvikens Färgeri & Kemiska Tvätt

Storgatan 32

Tel. 3735

SAFIR-FLYG (Forts. från sid. 9)

framtiden göra många leveransflygningar till utlandet inte blott med Safir och Scandia utan även med de övriga civila fåglar, som kan väntas framkomma i SAABs fredsproduktion och bilda den nyaste länken i kedjan av världsberömda svenska exportindustrier.

Safir-flygningen Linköping—Addis Abeba hösten 1946 skall vi i så fall hålla i minnet som det svenska sportflygets första "vikingatåg" i modern version. Denna märkliga leveransflygning är en prestigevinst för svenskt flyg i allmänhet och en seger för SAAB i synnerhet. Den är kort sagt symbolisk för hur svensk flygindustri — liksom tidigare så många andra svenska kvalitetsindustrier — vunnit mark i främmande land.
Örnen.

Ängelholm:

Ateljé BRINK

Telefon 236

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

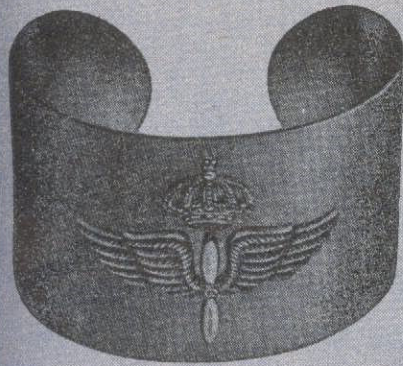
Strykinrättning

Rönneholmsgat. 18 Tel. 765

Ängelholm

JULKLAPPAR

I år ger vi våra vänner "flygsinnade" presenter:



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 flottiljens 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.

FLYGNÅLEN

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



Ny katalog sändes gratis!

ÅTERFÖRSÄLJARE
antagas mot hög provision vid alla flottiljer och flygklubbar!

OBS!

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

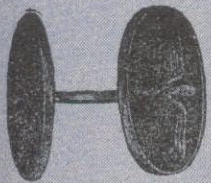
FOTO-ALBUM FÖR FLYGARE

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

Pris endast kr.

8: 55

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: —.



Klipp till!

Sänd in kupongen idag!

TILL EXPO, Malmö 1.

- Undertecknad rekvrerar härmed
- st. FLYGARBAND å kr. 11: —
 - st. FLOTTILJMÄRKE å 2: 50, 2: 70
 - st. FLYGNÅL å 2: 25
 - st. FLYGBROSCH å 3: 95
 - par MANSCHETTKNAPPAR 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:

KSAKs ÅRSMÖTE (Forts. fr. sid. 29)

kostnader genom att antingen skapa en fond för sportflyget eller ev. behålla de gamla taxorna.

I varje fall måste man utgå ifrån, att 1944 års flygplatsutrednings vidsträckta program har mycket svårt att förverkligas f. n., bl. a. därför att det inte finns någon arbetslöshet och de statliga flygfälten äro tänkta som reservarbeten. Tillståndet är bekymmersamt, men sportflygarna måste försöka trösta sig med att de ej äro ensamma om bekymren utan dela dem med privatflyget i övrigt. Den bästa lösningen är därför, framhöll överdir. Ljungberg till slut, att intressera de lokala myndigheter-na för flyget!

Staten kan helt enkelt ej träda hjälpan-de emellan f. n., utan det är kommunernas plikt att hjälpa flygklubbarna med fält, framhöll byråchefen Hård, som även redogjorde för KSAKs skrivelse till kommuner-na med erbjudande om hjälp vid flygfälts-byggen, varefter den långa debatten resul-terade i ett beslut, att KSAK med all energi skulle hjälpa till att få fram lokala flygfält, till en början på Skå-Edeby.

Som man ropar, får man svar

Men Bertil Florman var ännu inte nöjd utan gick åter till strid för en ny motion, denna gång i sin egenskap av ordförande i segelflygkommittén. Den 23 mars begärde nämligen KSAKs generalsekreterare en allmän utredning om formerna för och omfattningen av segelflygtävlingarna i landet. Drygt sju månader senare, den 28/10, behagade kommittén sammanträda för att diskutera ifrågavarande brev, och den 4 november utsände C:sön Bergman ett frågeformulär till 42 klubbar med segelflyg på programmet, varav 12 st., d. v. s. exakt 33 1/3 proc. hade svarat före årsmötet, vilket resultat Florman ingalunda var nöjd med.

En som inte heller var nöjd, var skåningarnas talesman Ivar Andersson, men hans missnöje gick i stället helt ut över Florman och segelflygkommittén. Under tiden 23/3—28/10 hade det funnits god tid att behandla frågan, ansåg Ivar A., men då låg segelflygkommittén på frågan som en värpsjuk höna. Dessutom var motionen inkonsekvent till sin uppläggning, och sist — men inte minst viktigt — var den till innehållet en fullkomlig chock för segelflygarna, därför att den ville antingen helt slopa segelflygtävlingarna (men undantag för individuella SM) eller också hålla dem endast vartannat år.

Florman "kan ej tala svenska"!

Ja, vad skulle Bertil Florman svara på det? Han tog hem en poäng genom att på sitt slagfärdiga sätt stå upp och be Ivar A. om ursäkt, därför att han inte kunde skriva svenska, så att man förstod sammanhanget. Därmed stal han en applåd, men han kunde ändå inte få någon enda klubb att tala för slopande av lagtävlingarna. Alla ville ha dem kvar, även de som hittills aldrig hade deltagit i någon tävling, ty även de kände sig sporrade av att läsa om dem!

När Bertil Florman framhöll, hur ekonomiskt betungande tävlingarna var (för-lust 1943 = 2.500 kr., 1944 = 5.000 kr., 1945 = 6.000 kr och 1946 = 2.500 kr), kom

svaret blixtnabbt, att så väl hade KSAK aldrig använt 16.000 kr under en tid av 4 år — och en av "lokförarna" (smeknamn på Allebergsinstruktörerna; hur det uppkommit är en hemlighet mellan dem och kamrer Björklund) gjorde helt privat en opassande jämförelse med propagandabehållningen av de löner som utbetalades under 4 år på KSAK.

Strandberg, Halle-Hunneberg, som ofta och framgångsrikt var i elden under debatterna, hävdade att båda tävlingarna skulle gå av stapeln varje år, och samma linje var flera andra klubbrepresentanter inne på, bl. a. Bergensträhle från Örebro-klubben, som ställt som arrangör för klass II de senaste åren.

Brandchef Rohlén och Gösta Forslund, Gävle, framhöll, att de klubbar, som ej deltagit i tävlingarna självfallet ej svarade på cirkuläret men för den skull inte ville gå miste om lagtävlingarna, vilka äro av största betydelse även för de mindre bemedlade och mindre rutinerade klubbar, som ej kunde delta själva.

Ingen lagsegelflygtävling 1947?!

Innan någon riktigt visste, vad som hade hänt, var det årsmötetsbeslut på att någon tävling i klass II i varje fall ej skulle äga rum nästa år — men det beslutet skulle vi, som någon sa' efteråt, inte vilja vara ansvariga för, när betydelsen därav tränger ut bland de aktiva segelflygarna...

Tiden hade gått under diskussionernas förlopp, men överste Silfverberg hade ännu inte kommit, varför man i stället ordnade val till styrelsen. Valberedningen hade förberett allting väl och vägt de olika klubbarnas kandidater mot varandra, varför proceduren var fort överstökad.

Nya namn i huvudstyrelsen

Nyvalda i styrelsen blevo tre sympatiska landsortsrepresentanter, brandchef Rohlén, Gävle, köpman Modig, Umeå och landsfiskal Berglund, Gnesta. Som vice ordf. återkom kapten Carl Florman och dir. C. A. Wicander, och i övrigt omvaldes HKH prins Bertil (tippad som kronprins i KSAK, även "Motorprinsen" kallad), väg-ingenjör Bengtsson, överstelöjtnant Hugosson, konsul Månsson, ing. Rotsman och generalmajor P. af Uhr. Som suppleanter nyvaldes stockholmarna disponent Yngström, Tönseth-koncernen, och red. Norrvi, Segelflygklubben. Revisorerna Holmberg och major Malmros omvaldes utan protester, likaså suppleanterna för dem, kamrer Runeberg och Bergman.

Fullt lika enkelt var det inte, när man skulle välja valberedning för den närmaste perioden enligt de nya stadgarna. Till slut enades man dock om konsul Månsson, överste af Sillén, verkställare Eld och civilingenjör K. Svänsson med tandläkare Öfverholm, kapten Christell och B. Nyström som suppleanter. En enda (tydligt) en men ett lejon) var inte riktigt nöjd med resultatet utan ville ha votering, "om det inte ställde till för mycket besvär". Gustaf Adolf: "Ska vi ställa till besvär?" — Det märktes på det unisona nej:et att lunchen på Oxen-Hungaria nu började locka...

Men då kom Silfverberg...

Man skulle nästan kunna tro, att han varit hemma och tjuvtränat; så elegant och

formfulländat var hans inlägg upplagt. Från att till en början ha stått som "svarande" inför de klubbar, som fordrade mer hjälp av flygvapnet, blev det ett "kärandedal" mot dem som irriterade samarbetet med oförståndigt skrivna brev — eller inga brev alls! Då den livliga diskussionen till stor del berörde interna saker, som kanske skada mer än de nyttja flyget, om de torgföras offentligt, avstå vi från återgivandet av de många poängerna i de olika inläggen, men vi kunna inte neka oss nöjet att citera Gustaf Adolfs slutkläm: "Eftersom överste Silfverberg har varit ute med häven för flygvapnets räkning, föreslår jag att vi uttalar ett offentligt tack till chefen för flygvapnet för all hjälp vi fått och kommer att få!" Och så blev det.

Till H. M. Konungen avsändes ett telegram, och till två "gamla kämpar" i flygets örtagård utdelades KSAKs guldplakett: advokat Sylwan, Falun, fick den "för framgångsrikt arbete till KSAKs och Dalaflygets fromma" och major Ligner, Örebro, "för mångårig insats till fromma för svenskt flyg".

Priserna i Rikssegelflygtävlingen

tilldelades nye guld-C-diplomaten Einar Ericson i Värmlands flygklubb (individuellt, distansmomentet) och Fred Nordholm, Västerås Flygklubb (individuellt, höjdmomentet). I lagtävlingen tog Linköpings Flygklubb (S. Österdahl, H. Norrbom, B. Holmberg) hem spelet i höjdmomentet och fick därigenom direktör C. A. Wicanders vandringpris, en miniatyr av pokalen och 1.000 kronor till klubben samt KSAKs segelflygplakett i guld till varje man i laget. Distansmomentet vanns av Västerås Flygklubb (A. Lind, T. Lind, F. Nordholm), som därmed erövrade direktör Torsten Kreugers vandringpris, miniatyr av pokalen och 1.000 kr. till klubben, samt KSAKs segelflygplakett i guld till varje man i laget. Även andra och tredje pristagarna ropades fram, vilket resulterade i att Nordholm fick gå fram inte mindre än tre gånger, (men så sträckte han också på sig till slut, så att dubbelhakorna stegrade sig; hur de bekanta termikkal-songerna reagerade framgår däremot inte av bilden). S. Österdahl lyckades också komma med bland de tre bästa placeringarna tre gånger av fyra möjliga.

Brink och "Sonne" hedras

Till slut ropades också Svenske Mästaren från sommaren's allebergstävlingar, fanjunkare Gösta Brink, fram för att hämta ett diplom som bevis på sin värdighet. För en annan inte fullt så omskriven prestation fick Karl-Göran Klevstigh från Östra Sörmlands flygklubb hämta den av dir. Oswald Arnulf-Olsson uppsatta Allebergspokalen — under en instruktörskurs hade han den 23/5 fått en höjdvinst av 1.200 m efter start med vinsch från Alleberg, där också landningen skedde.

Och som allra sista avslutning var det åter Einar "Sonne-Ericsons" tur att komma fram till hedersbordet, denna gång för att hämta sitt Guld-C-märke och diplom (nr 3 i Sverige och Norden). Sedan hade jublet och applåderskorna bara att bryta loss på allvar. Se det var ett årsmöte, som sent skall glömmas...
Örnen.

FLYGDAGBOKEN

Sydamerika-flyget

har nu också kommit igång, sedan den svenska skymastern SE-BBC "Passad" gjort ett par träningsflygningar i SASs regi under slutet av oktober och början av november för att studera förhållandena på flygfälten utmed rutten. Vid senaste månadsskiftet var man så beredd att starta den första reguljära flygningen, och som passagerare inräknades från svensk sida bl. a. kammarherre Rolf von Heidenstam, Aga, dir. Elof Ericsson, Atvidaberg, dir. Helge Ericson, L. M. Ericson samt dir. Ake Wiberg — en hel svensk handelsdelegation under prins Bertils ledning på väg till "framtidlandet". Venezuelas minister i Stockholm, C. Loscher Blanco, flög också med.

SVENSKA AERO LLOYDS

ansökan om koncession för linjeflygning Göteborg—London har nu på sin remiss nått bl. a. AB Aerotransport, som emellertid avråder från att ge fritt spelrum för några konkurrenter, under motivering att trafikfrekvensen skulle vara alltför liten på London-linjen för två bolag. Se nedan....

ABA LANAR 33 MILJONER



6 DC-6:or har ABA under november beordrat från Douglas-fabrikerna — pris 23 miljoner kr — och därtill kommer motorer, propellrar, radiomateriel, instrument och reservdelar för 6 miljoner. Vidare skall två hangarbyggnader uppföras för 9 milj., en verkstad för 2 milj., en kontorsbyggnad för 1,75 milj. och en stationsverkstad för en halv miljon kronor. Det sammanlagda investeringsbeloppet uppgår alltså till 42,25 milj., och det skall täckas genom lån ur luftfartsfonden (33 milj.), ev. in-teckningslån samt ökning av aktiekapitalet. Luftfartsstyrelsen har därför hemställt om förslag till riksdagen att öka luftfartslånefonden med 13 miljoner för innevarande och 20 milj. för nästa budgetår.

Genast litet gladare..

KÄNNER NI DDLs VIKINGAR MED DE RÖDA NÄSORNA?



Per Viking Kampmann

— så lyder en onekligen rätt originell slogan i ett av de stora fönstren i den nyinrättade DDL-centralen Dagmarhus i Köpenhamn. Och så skyltar man med ett flertal lustiga vikingar, som alla kännetecknas av de röda näsor, som förr i tiden voro kännetecknet på en man men numera äro litet väl dyra i drift (Ner med Wigforss och Bramsnäs!). Både DC:3-orna och DC:4-orna ha fått varsitt Vikingnamn, och detsamma gäller gamla hedervärda planet B 17 och Junkerplanen. Men vad skall de Vickers Viking-plan heta, som kommer i vår — Viking Viking eller Dubbel-Viking?

30.000- OCH 500-JUBILEER.

1. American Overseas Airways tog den 3 nov. emot bolagets 30.000:e europapassagerare, sjuk-syster Elva Birchard, på Bromma med en blomsterkvast i svenska färger, som överlämnades av amerikanske flygattachén i Stockholm mr Francis L. Spalding.

2. Major Boris Möller har som svensk kurir flugit mellan Malmö och Köpenhamn exakt 500 gånger, och det jubileet celebrerades av stationschefen på Bulltofta Gösta Andersson genom överlämnande av ABAs bordsstandar.

GÖSTA FORSLUND

har nu fått hit sin Cessna nr 2 — och förresten också redan placerat ut den på en köparna, Smålandsflyg, som därmed fått en verkligt värdefull förstärkning till sin park av skolflygplan. Cessna 140 har nämligen i november godkänts för skolningsändamål av Luftfartsmyndigheten, som finner Cessna stå på toppen av vad ett sportflygplan i den prisklassen kan prestera. Ytterligare tre plan äro beställda och på väg, och intresset är så stort över hela landet, att Gösta Forslund måst engagera en försäljningsrepresentant, Einar Nordin i Stockholm, att särskilt ha hand om alla förfrågningar, demonstrationsflygningar etc.

"VÄRLDENS BÄST UTRUSADE FLYGPLAN"

kommer DNL att sätta in på sina Nordnorge-rutter kort efter nyår, enligt vad Bernt Balchen meddelar. Det norska flygbolaget har nämligen för leverans redan i januari 1947 beställt 3 stora fyrmotoriga flygbåtar av typen Sunderland Sandringham, vilka till yttermera visso kommer att specialutrustas av fabrikanten Short Brothers, Rochester. Flygbåten har en längd av 26,25 m, medan spännvidden är 34,30 m och höjden inte mindre än 10 meter. Den tar 37 passagerare, fördelade på 5 kabiner, har en besättning av 6 man plus stewardess samt tar även 1 ton gods. De fyra 18-cylindriga Pratt & Whitney-motorerna ha vardera 1.200 hästkraft och marschhastigheten är 260 km/tim. DNL-båtarna bli de första i världen, som få en hittills strängt hemlig radaranläggning, och man inriktar sig på att under alla förhållanden kunna ha trafiken igång året runt — varje flygbåt får t. ex. en instrument-samling med en sammanlagd vikt av 1 ton! Som framgått av Short Brothers annonsering i NF har Sandringham flygbåtar i år levererats bl. a. till Sydamerika, och engelsmännen begagnar dem också på sina långdistansflygningar från London till Indien och Australien.



Också en viking

Månadens omslagsbild visar

det flygsinnade teaterfyndet Sonja Stjernquist, som häromdagen genom NFs förmedling fick en trevlig flygtur med Olle Haglund i en Ostermans-Auster. Fröken Sonja har nyligen gjort en mycket uppmärksam debut på gamla anrika Hipp, där så många stora stjärnor tagit sina första stappande steg på teaterljorna. För hennes del blev det succés pyramidale redan vid första framträdandet, och nu är hon engagerad ända till jul som yngsta systern Babuschka i "Sista Valsen" på Hipp.

(Foto: Bertil Rubin.)

SAAB Scandia,

Sveriges första stora trafikflygplan, som legat under arbete ett par år, har under höstmånaderna gått mot sin definitiva fullbordan i SAABs anläggningar vid Linköping, och den 16 november kunde kapten Smith och provflygare Hagermark som 1. resp. 2. pilot för första gången känna på planet i dess rätta element. Provet utföll till odelad belåtenhet, och den nya skapelsen får betraktas som den hittills största segern för svenskt flyg. SAAB Scandia kommer att utförligt presenteras i NFs jul- och nyårsnummer av red. Göst, som haft tillfälle titta litet närmare på planet redan under tiden för dess färdigställande.

NORDISKA FLYGJOURNALISTER

ha under november besökt Stockholm som Scandinairs gäster för att få tillfälle att ingående studera flygsäkerstens alla finesser. Det var en representativ samling om tio norrmän och lika många danskar, som tillsammans med sina svenska kollegor tillbringade några givande dagar på Bromma med besök i hangarer och verkstäder, radiostation, väderleks-tjänst och trafikledning. Den givande sammankomsten inleddes med en middag första kvällen, och som en illustration till flygets safety-first-princip satt de norska gästerna kvar i Oslo, därför att dimman inte tillät start för Stockholm..



Mäktig SAS-hövding

MYRDAL-LINJEN

Stockholm—Helsingfors—Moskva fick inte riktigt den inledning som man hoppats på. Efter tre resultatlösa starter fick man först den 24 november säga "fjärde gången gilt!", men det blev ändå en dålig början på linjen, eftersom ingen av de nio passagerarna skulle längre än till Helsingfors, där Järpen landade på Malmös fält efter en flygtid av 1 tim 40 min.

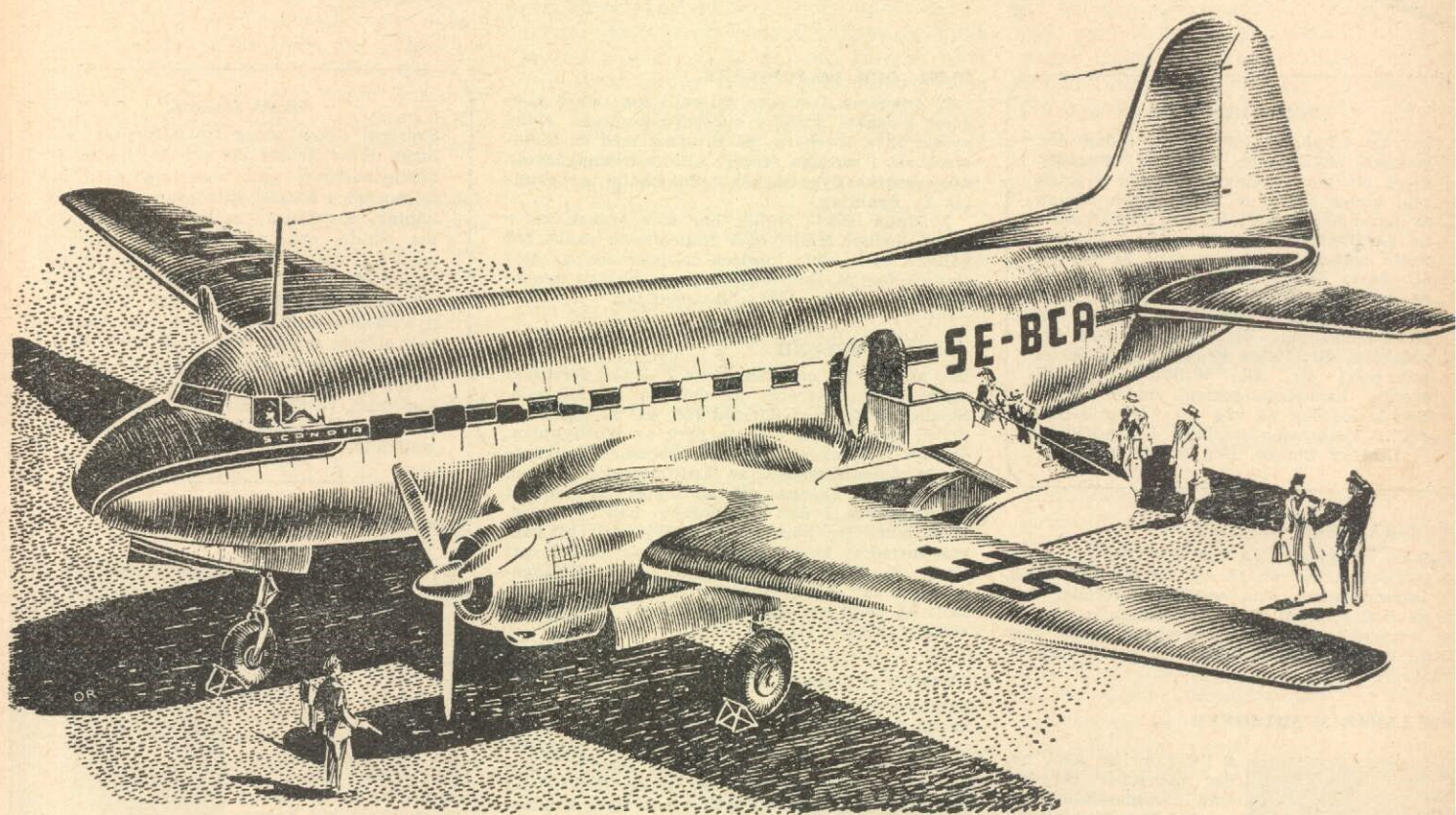
KUNGLIGT I SAS

Scandinavian Airlines Systemes har utvidgat styrelsen med ett mycket starkt namn — Prins Axel av Danmark. Om någon vill tro, att det här är fråga om en kunglig "dekorationsfigur", så misstar man sig grundligt. Axel är nämligen en av Nordens första flygare — lärde sig flyga för över 30 år sedan i Danmark — och har hela tiden haft ett varmt intresse för civilflyget till övers. När Atlant-linjen i höstas invigdes, representerade han Danmark, och den stora danska Flyvebogen, som just utkommit och i Sverige säljes genom Förlags A/B Nordiska Fackpublikationer, har han inlett med ett personligt hållet trevligt förord.



Gammal flygkämpe

ETT MÅL – EN MILSTOLPE



Det är nu snart 10 år sedan Saab bildades. Alltsedan starten har vi till huvudsaklig del byggt flygplan för Flygvapnet, men vi har aldrig släppt tanken på den civila marknaden.

Det första synliga beviset härpå lämnade vi i slutet av förra året, när vårt rese- och sportflygplan Saab Safir presenterades. Nu har också Saab Scandia visat vad den går för i sitt rätta element.

Scandia kan ta 24 – 32 passagerare och är det största flygplan, som hittills konstruerats och byggts i Sverige. Det står på toppen av vad som kan åstadkommas vad beträffar säkerhet, drifts-ekonomi och komfort – de faktorer, som bestämmer ett transportflygplans värde.

Därmed har vi nått ett mål, men detta mål är på samma gång endast en milstolpe på den väg, som betecknar flygets utveckling och där vi även i framtiden skall vara bland de främsta.

SAAB
Scandia