

NORDISKA

# FLYGTIDNINGEN

FRITT SPRÅKRÖR I FLYGETS TJÄNST  
— MED ANSVAR INFÖR LÄSAREN

DANMARK

NFs modellflygredaktör gäst på DMUs läger

FINLAND

Motor- och segelflygchefen berättar för NF

NORGE

NFs utsände på storreportage

Nr 6 • 1946





# I VINDSTRUTEN

## I HJARTAT AV MALMÖ

• vid Franz Suells-statyn — Norra Vallgatan 66 — inflyttar NF inom kort i stora nyrenoverade lokaler, som övertagits av krigsmakten. Här får vi än bättre möjligheter att betjäna våra läsare Norden runt, och den nya flyg-centralen kommer säkert att bli en samlingspunkt för flygets folk från när och fjärran. Det är en ny milstolpe i den rad av framgångar, som kännetecknat NFs utveckling under det gångna halvåret och som vi är fast beslutna att fortsätta, tills den nordiska flygaldern är ett faktum.



## ALL VÅR BÖRJAN BLIVER SVAR

• heter det i en strof, och det är en sak som framförallt brukar gälla inom tidningsbranschen. Det väckte därför stor uppmärksamhet, när för någon tid sedan en sensationstidning i Stockholm kunde kalla sig "ettårningen som går" redan efter det egentliga startåret. För vår del kan vi nu deklarerat, att NF redan går — och går bra! — trots att den i sin nuvarande utformning har endast ett halvt år på nacken (och trots att vi aldrig drivit någon löpsedelsjournalistik å la den beryktade ettårningen).

## VI ÄR MEDVETNA OM

• att denna framgång inte är vår egen förtjänst. Visserligen hade NF redan från starten glädjen att i sin medarbetarstab räkna personer från hela Norden, som sysslat med flygjournalistik både tjugo och trettio år, vilket självfallet gav NF den good-will som tidningen hela tiden åtnjutit — och visserligen fick vi en effektiv om och något egenartad reklam från konkurrenshåll vid vårt första framträdande, vilket senare gjorde de NFs namn känt och omdiskuterat i de vidaste kretsar.... Men den egentliga orsaken till NFs framgång är dock den stora skara hängivna arbetare i flygets örtagård som — överallt bland klubbarna, på flottiljerna och i bygderna Norden runt — utan tanke på egen vinning arbetar på att föra NF och därmed flygets sak framåt.



## VI VILL UTNYTTJA TILFALLET

• att tacka alla dessa vänner — ingen nämnd och ingen glömd — för allt vad de redan gjort och — för allt vad de kommer att göra. Ty vi är övertygade om att var och en, som lärt sig att arbeta för flygets popularisering, också kommer att fortsätta därmed, så länge okunnigheten om flygets betydelse är så stor, som den faktiskt ännu är — vår upplysta tid till trots. Varje prenumerantvärvare och lösnummerförsäljare är en pionjär för flygets sak, ja, t. o. m. den, som inskränkt sig till att själv prenumerera på NF, har bidragit till att ge tid-

ningen den ryggrad, som gjort det möjligt för oss att utan sidoblickar gå vår väg rakt fram.

## KRONAN PÅ VERKET

• äro proven på den stora uppskattning, med vilken tidningen mötts från alla kretsar. Inte minst intressant är det att studera dagspressens reaktion inför de olika numren. Berömmet skär tvärs genom alla såväl geografiska som politiska gränser. Ystads Allehandla längst ner i söder uppskattar särskilt, att "NF delar ut ett stort antal segel- och motorflygstipendier för att ge obemedlade flygintresserade ungdomar möjligheter till flygutbildning", medan Norrlands-Posten fäster sig vid att "NF också har ett omväxlande innehåll med internationella kontakter och alla arter av flyg representerade".



## ETT PAR ELDRÖDA ROSOR

• får NF av Norrskens-Flamman på den yttersta vänstern, medan högerorganet Dalpilen i NF ser "det senaste och samtidigt ett av de mest glädjande bevisen för att det länge eftersträvat och efterhand inledda nordiska samarbetet verkligen besitter möjligheter att bestå och vinna ytterligare terräng". Red. Ake Hanéus klagar i en gåveltidning på att det finns för många flygtidningar, vilket föranleder Sundsvalls Tidning — Norrlands största — att göra en jämförelse mellan vad som finns, och så här låter resultatet: "NF är utan tvivel ett strå vassare och är också väl ägnad att spridas i de nordiska länderna. Nordens förnämsta flygskribenter medverkar med artiklarna på origi-

nalspråken. Härtill kommer att det internordiska samarbetets ideella bakgrund och praktiska förutsättningar mångsidigt och ingående belyses."

## SOM EXTRA LÖK PÅ LAXEN

• framlägger kusin Flyg klara bevis på att NF framgångsrikt arbetar på att föra flyget från klarhet till klarhet. I senaste numret skriver således modellflygets försteinstruktör ing. G. H. Dérantz med utgångspunkt från en modellflyg-artikel i NF, att han på Alleberg fått "tillfälle diskutera innehållet med nämnda tidnings modellflyg-redaktör Lars Andersson, som själv var elev vid den tredje modellflyginstruktörskursen. Det blev en intressant diskussion, som gav mycket av värde. Tack vare några timmars samtal mellan klubbedaren Lars Andersson och KSAKs 1:e instruktör kom faktiskt några av modellflygets viktigaste problem närmare sin lösning!"



## DET ÄR SKÖNT NÄR BRÖDER SAMJAS

• och efter sådana erkännanden i kollegan Flyg har vi genast grävt ner stridsyxan. Det lilla kärleksgnabbet i organets spalter vid NFs start var kanske enbart nyttigt i så måtto, att man riktade sina egna läsares uppmärksamhet på den fria flygtidningen. Sedan alla börjat läsa NF, kan kamrat Norrvi (som nu ensam får ro skutan i



land, efter det att Knutas, Mille, Wingström och Wallin lämnat det flygande skeppet) börja skriva om flyg igen. För vår del hoppas vi också, att blotta existensen av NF-konkurrensen skall hjälpa Yngve att utverka ständigt nya förmåner från förläggaren — kollektivprenumeranterna och den tappra skaran av lösnummerköpare till evärdeligt gagn.

## NÄR HÖSTLÖVEN FALLA

• går NF ut till sin första verkliga storoffensiv för att göra de nordiska folken flygsinnade. Ni alla, som läser vår tidning, kan hjälpa till. Propagera för NF bland alla bekanta och sänd oss gärna adresser på lämpliga personer, till vilka vi kan sända provnummer av NF. Skaffa i mån av förmåga också prenumeranter på NF — priset till årets slut är endast 1: 50, och det inkluderar NFs stora julnummer, som enbart det blir värt hela prenumerationspriset! Rekommendera slutligen affärsbekanta att annonsera i NF; hittills har vi inte velat besvara affärsvärldens reklamchefer med förslag om att placera sina annonser i NF — nu är det vår enkla skyldighet att rikta deras uppmärksamhet på den position, som NF lyckats skaffa sig! Summan av kardemumman måste alltså bli nya krafttag för Nordens stora och fria flygtidning — NF.



## ETT STEG FRAMÅT....

NF har alltsedan starten medio mars utkommit regelbundet den 15 varje månad — ibland några dagar före den fastställda utgivningsdagen. Av praktiska skäl kommer vi emellertid i fortsättningen att utge NF den 1 varje månad, vilket visat sig motsvara ett allmänt önskemål från såväl läsekrets som annonsörer och försäljare. Nästa nummer utkommer alltså den 1 oktober, det därpå följande 1 november o. s. v.

## INTERNORDISK TIDSKRIFT FÖR MOTORFLYG • SEGELFLYG • MODELLFLYG

Utkommer med ett nummer den 1 varje månad. Lösnummer 45 öre. Prenumerationsavgift 5: — kr./helår. Pren. kan börja när som helst. Huvudkontor: Norra Vallgatan 66, Malmö. Tel. 335 42. 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. Täby 356 a). Artiklar, notiser och fotografier emottagas med intresse för publicering. — Eftertryck av innehållet tillåtet, om Nordiska Flygtidningen anges som källa.

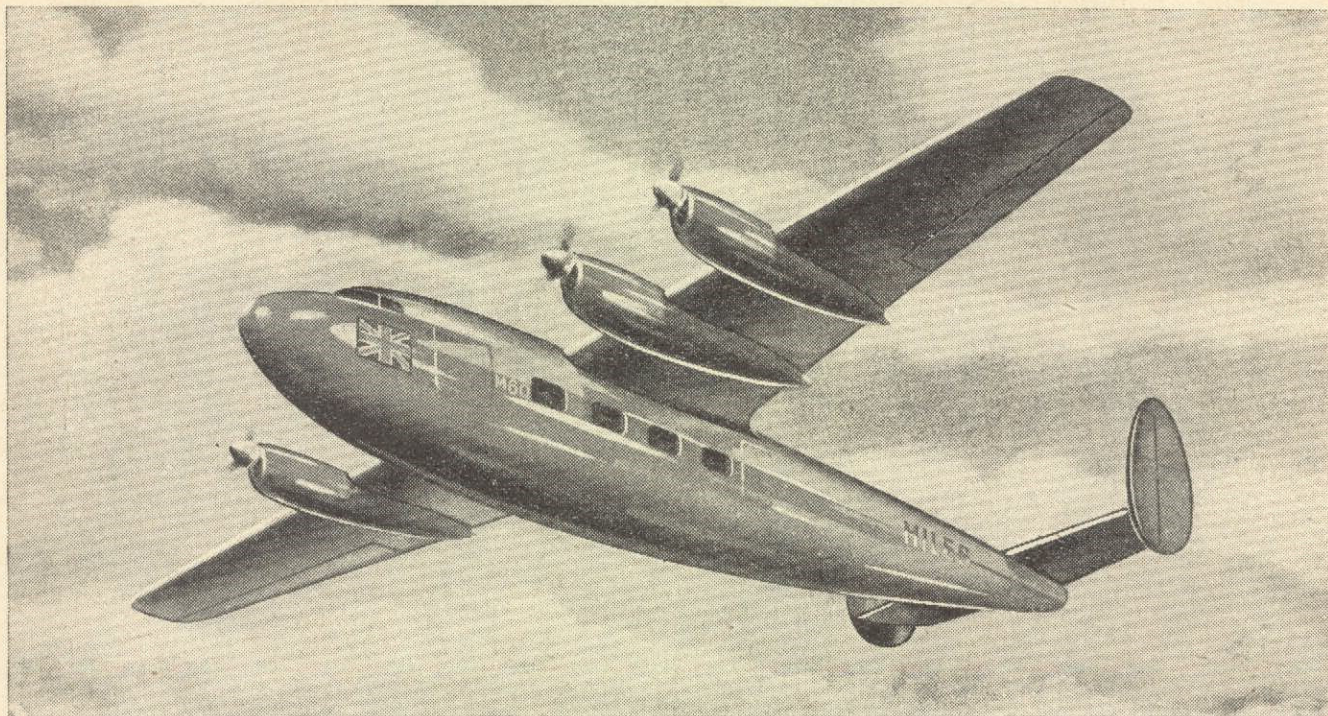
NORDISKA



# FLYGTIDNINGEN

Aktuell till 30/9 1946

# MARATHON—planet skulle snabbt behandla



Miles Marathon-planet ökar en redan anmärkningsvärd rad med små transportplan med ett plan för sekundära router eller lättare trafik, drivet av fyra Gipsy-tolv motorer. Med en räckvidd i lugnt väder på 1200 km. och en kryssningshastighet på 280 km.i immen tar den en frakt på 2070 kg.

## FROBISHERS *gulddlast*

Före kriget spelade redan flyget en betydande roll i gruvindustrins tjänst. Fredens återvändande betyder ett avsevärt utökande av flygets användning i de geologiska undersökningarnas och världens gruvsamhällets tjänst.

Storbritannien är det geografiska centrum för jordens landmassa och det logiska centrum för världens flygindustri. Direkt från framgångarna med konstruerandet och producerandet av krigets bemärkta stridsplan äro brittiska konstruktörer och ingenjörer nu sysselsatta med att tillverka moderna transportplan av alla sorters storlekar och klasser. Såsom arvingar till en tradition utan like på världshaven och pionjärer för de kompulsionsdrivna planen och ekoradion tillmötesgå de — och komma att tillmötesgå — varje krav från dagens och morgondagens flygålder.



Sir Martin Frobisher, 1535-1594, Brittisk navigatör och upptäcktsresande. Han hade redan företagit många färder till Guinea, Nord-Afrika och Levanten, när han begav sig iväg för att upptäcka nordvästpassagen till Indien. Efter en andra färd nådde han som Cathay-kompaniets amiral rykte och drottningens gunst genom att föra med sig hem en last av "dyrbar pyrit," vilken tros innehålla guld. Hans färder bidrog betydligt till den geografiska kunskapen om Grönland.

*Segerrik i kriget bygger nu*

## DEN BRITTISKA FLYGINDUSTRIN

*för världens flyglinjer*

ANNONS FRÅN THE SOCIETY OF BRITISH AIRCRAFT CONSTRUCTORS, LONDON, ENGLAND

## Aktuellt



## SEADROMES

d. v. s. flytande mellanlandningsöar för trafikflyget över oceanerna torde inom en ej allt för avlägsen framtid finnas utlagda. Förslagsställare och konstruktör till här avbildade "seadrome" är Edward R. Armstrong från Guleph i Ontario. Idén är inte ny. Redan 1924, då Armstrong tjänstgjorde som chef vid Mechanical Research Department i Du Pont, började idén taga fast form. Det revolutionerande i Armstrong-principen är, att hans öar skola flyta på flottörer, liggande på 30—40 meters djup, varigenom vattnets vågrörelser elimineras. Vad nytta skall man då ha av dessa jätteanläggningar? Svaret är kort och gott: det lönar sig mera att flyga med betalande last än med bränsle för flygplanets eget bruk.... Saken har emellertid även en annan sida. Militära kretsar i USA önska förlägga en skyddskedja av dylika öar långt utanför kontinenten, vilka bl. a. skulle tjäna som baser för atombombare.

DET


 i  
**LUFTE**

# EN MILSTOLPE FÖR NORDENS FLYG

*Scandinair — ett praktiskt exempel på nordiskt samarbete!*

**D**EN 1 AUGUSTI 1946 kommer säkerligen att stå som ett minnesdatum för det nordiska flyget. Då tillkom nämligen Scandinavian Airlines System, det nordiska flygtrafikkonsortiet för interkontinental trafik, bildat av SILA, DDL och DNL.

Det är ett för länge sedan påbörjat samarbete, som nu äntligen kunnat ta fast form. Redan år 1939 ventilerades planer i denna riktning, och efter uppehåll under de första krigsåren togs saken på svenskt initiativ ånyo upp år 1943. Det är inte minst tack vare SILA:s energiska ledning och dess förarbeten under de sista krigsåren, som projektet nu förts i hamn.

Enligt den överenskommelse, som den 1 augusti undertecknades i Oslo mellan representanter för DDL, DNL och SILA och som gäller t. v. fem år, skola de nordiska flygbolagen gemensamt genom det nya konsortiet driva trafiken på Amerika. Därmed ha de nordiska flygbolagen knutits ännu fastare samman och fått större möjligheter såväl att effektivt betjäna allmänheten-kundkretsen som att bevaka sina intressen gentemot konkurrerande trafikföretag och hos olika myndigheter samtidigt som varje bolags resurser på bästa sätt utnyttjas genom att ställas till det gemensamma företaget förfogande. I det nya Scandinair är det också första gången som flygtrafikbolag inom olika länder etablerat samarbete i mera fasta former än vad som varit möjligt i de tidigare poolöverenskommelserna.

Den största delen av förtjänsten att Scandinair kommit till får utan tvivel tillskrivas SILA:s energiska insatser, och det var väl tämligen självklart att som chef för Scandinair inte kunde ifrågakomma någon annan än SILAS chef, dir. P. A. Norlin.

Man instämmer också gärna i vad de i Oslokonferensen deltagande delegaterna yttrade sedan förhandlingarna slutförts: att överenskommelsen skulle bli till glädje inte blott för de tre bolagen utan också för de tre nordiska länderna även-som att överenskommelsen kunde tjäna som en förebild för praktiskt skandinaviskt samarbete.

Men därmed är inte alla svårigheter undanröjda. Visserligen är läget i dag ganska gynnsamt. Alla de sju Douglas Skymasters, som Scandinair disponerar — tre från SILA, två från vardera DDL och DNL, komma säkert att gå fullaste det närmaste året. Sedan den 20 augusti göras två turer i veckan till Nordamerika, så snart som möjligt utökade till tre, och det är redan nu belagt till mitten av oktober. Men man kan beräkna att under loppet av nästa år den totala kapaciteten hos samtliga bolag, som driva trafik över Nordatlanten, kommer att bli c:a 700 passagerare pr dag, och detta är sannolikt åtskilligt över behovet. Det är därför säkerligen ett riktigt grepp av Scandinair att söka bereda passagerarna största möjliga bekvämlighet — visserligen inte sovplatser men dock anordningar för största möjliga vila. Alla Scandinairs Skymasters byggas därför om till blott 28 passagerare mot 44, som denna flygplantyp annars tar i Europatrafik. Ombyggnaden av två plan är redan klar, och ytterligare två plan — ett danskt och ett norskt — ombyggas f. n. på Bromma, varefter alla sju planen beräknas vara driftklara till mitten av oktober. Därmed kan f. ö. trafiken på Sydamerika öppnas, varvid beslutats att Scandinairs linje redan från början skall ha Buenos Aires som slutpunkt — inte Rio de Janeiro, säkerligen till bätnad för de nordiska ländernas intressen i Argentina. — Inom parentes må här inskjutas, att överenskommelsen DDL-DNL-SILA, som resulterat i Scandinair, endast omfattar Amerikatrafiken. Linjen till Addis Abbeba, som f. ö. så snart som möjligt skall dragas ut till Johannesburg och därmed knyta an till Sydafrika, skall liksom hittills drivas av SILA ensamt.

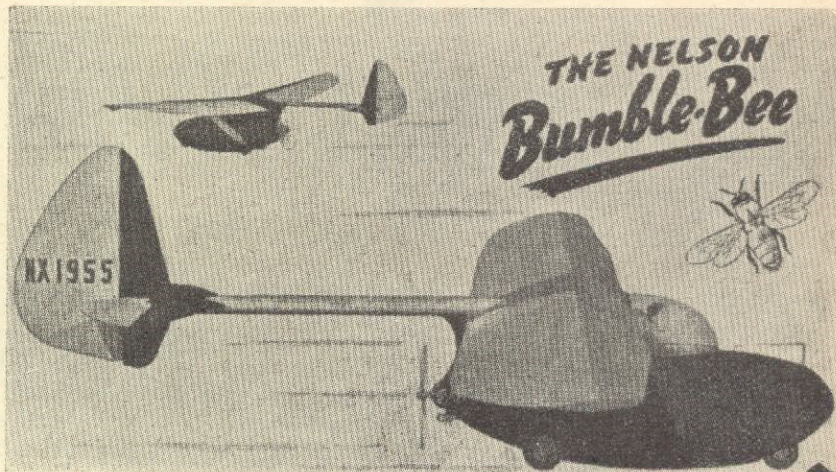
Linjen på New York får t. v. sin skandinaviska utgångspunkt i Stockholm. Den ena veckoturen mellan-landar man i Köpenhamn, den andra i Oslo, givetvis med anslutningslinjer mellan dessa båda städer. Nästa höst är Stockholm bortkopplat från den direkta trafiken. Då får SILA sina fyra Boeing Stratocruisers, och därmed är inte bara Stockholm utan hela Sverige borta ur leken som slutpunkt för Nordamerikatrafiken. (Forts. å sid. 21)

## Redaktör Gunnar Knutsson

har beredvilligt lämnat NF underlaget till denna artikel, sedan han i augusti lämnat sin befattning som verkställande red. i kollegan Flyg och börjat sin anställning som presschef i SILA. Artikeln har utarbetats av den tidigare chefredaktören i Flyg, ingenjör K. G. Molin, vilken numera som bekant tillhör NF:s nordiska redaktion. NF vill i detta sammanhang lyckönska både SILA och vännen "Knutas" till den inbördes kontakten och hoppas för egen del på gott samarbete till flygets popularisering.

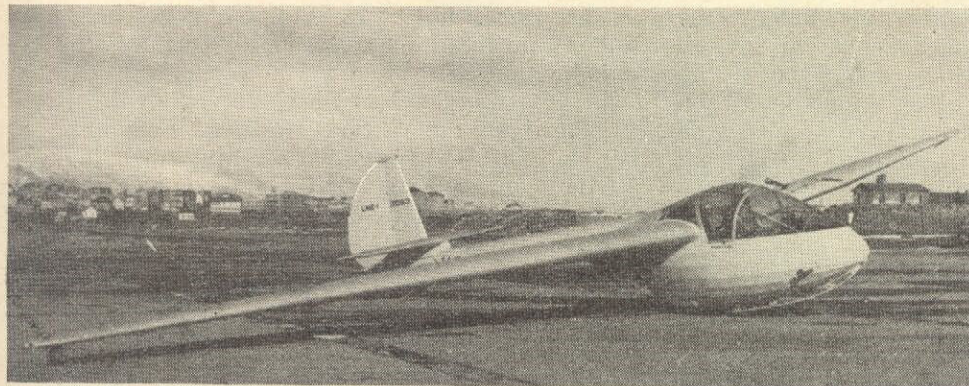
## NF LANCERAR SEGELFLYGTROFÉ!

Segelflygarna ha aldrig varit några divor med högt uppskrivade krav på belöning för sitt arbete. De ha tvärtom alltid i segelflyget sett en sport, vilken bildligt såväl som figurligt fört dem upp på ett högre plan än den futtiga grå vardagen bjuder. Detta hindrar emellertid inte, att många prestationer inom segelflyget äro värda en verklig belöning, inte blott för att sporra sportens utövare till ständigt större krafftåg utan också — och kanske framförallt — för att införa allmänheten demonstrera segelflygprestationernas värde. Denna fråga aktualiserades i viss mån genom årets SM. Från segelflygarhåll har man föreslagit, att NF skulle ställa ett ordentligt pris i åtminstone äkta silver till förfogande inför nästa SM, och det kommer vi också att göra — om inte någon instans, som står före oss i tur därvidlag, gör slag i saken. Under alla förhållanden kommer NF redan nu att lancera en speciell segelflygtröfé, som skall utdelas regelbundet för varje års bästa segelflygprestation. Det blir en motsvarighet till filmens Oscar (i Sverige lancerad av AT som Charlie). På bilden ses Rolf Lilja i arbete med ett av förslagen till denna trofé. Lilja är bl. a. upphovsman till den Pelle Qvisterie, som återfinnes å sid. 31 i varje nummer av NF, och han har bl. a. varit byggladare i Stockholms segelflygklubb, vilket måhända inspirerat månadens serie. — De segelflygare, som NF hittills konsulterat i frågan om denna trofé, ha emottagit förslaget med entusiasm, och vi äro övertygade om att samma intresse kommer att möta ett annat NF-förslag — nämligen att på ett värdigt sätt hedra varje ny rekord-innehavare inom segelflyget. Vi få anledning återkomma i denna angelägenhet.



## NY MOTORGLIDARE!

"Baby Albatross", som på sin tid väckte sådan uppmärksamhet, har nu fått en store-bror genom den välkände amerikanske konstruktören Hawley Bowus senaste skapelse — The Bumblebee. Det rör sig om en tvåsitsig motorglidare med en 16—20 hästkrafters tvåtaktsmotor. Den skjutande propellern har en diameter av 1,05 m, och hastigheten är med fullt pådragen motor 100—110 km/timmen, medan glidhastigheten är 60 km. Spännvidden är 14,35 m, längden 6 m och höjden 1,85 m. Då tomvikten är 230 kg, väger planet med två mans besättning c:a 400 kg, vilket med Bumblebees vingyta av 15,75 m<sup>2</sup> ger en vingbelastning av omkring 25 kg/m<sup>2</sup>.



## DK PÅ ISLAND

DK-skolningen är det stora diskussionsämnet inom svenskt segelflyg denna sommar. Här hemma har det dock stannat vid diskussioner för och emot, medan man på Island — som ju också hör till Norden — redan anskaffat ett antal amerikanska övningssegelflygplan av side-by-side-konstruktion. På fotot här intill, som NF fått från den isländske STI-ingenjören in spe Helgu Filippusson, ses en Pratt-Raed på flygplatsen utanför Reykjavik. Planet är godkänt såväl för avancerad flygning som flygbogserflygning; även för instrument- och nattflygning. Det är inte alldeles omöjligt, att vi få se något exemplar av typen ifråga även i det övriga Norden så småningom.

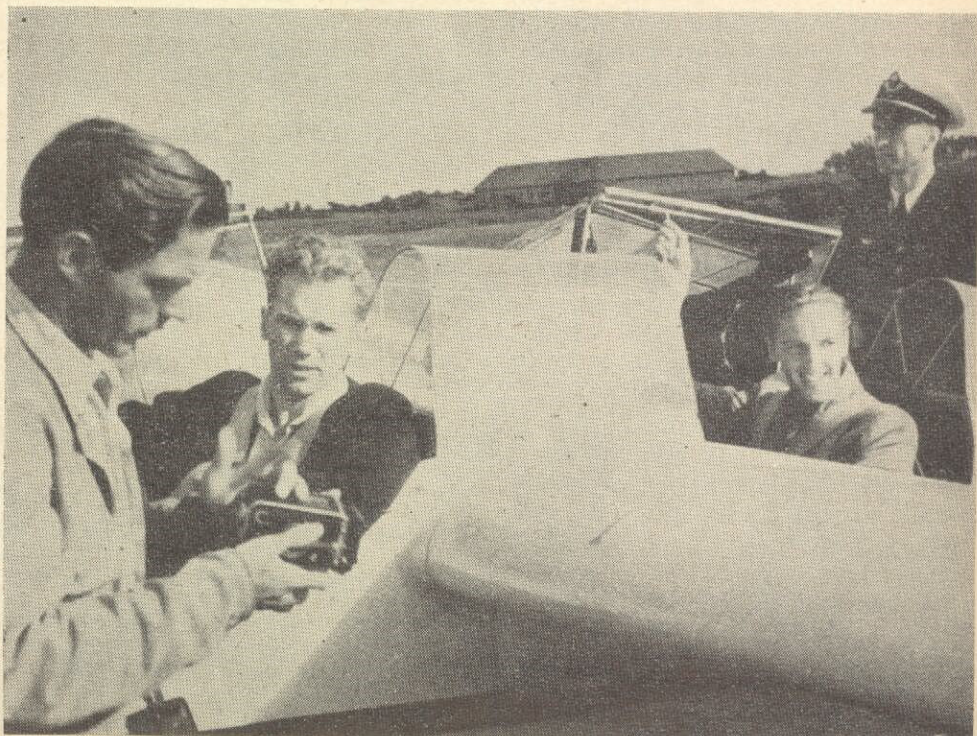
## LENNART STRAND SOM SEGELFLYGARE

Nordens utan konkurrens populäraste idrottsstjärna just nu är utan tvekan Lennart Strand. Det kan därför vara av intresse att höra, vad "den snabbe haren" — som han kallades i USA under sitt besök i juni over there — har att säga om segelflyget som sport.

Vännen Lennart, som i det civila är typograf på Sydsvenskans tryckeri i Malmö, besökte för någon tid sedan Alleberg, och den snabbfotade innehavaren av flera svenska och europamästerskap utbytte då för en halvtimme kolstybben mot de högre regionerna med hjälp av en Kranich, i vilken han hade sällskap av Karl-Erik Övgård — en av allebergsmolnens bästa vänner. Så här entusiastiskt berättar han om besöket:

— Segelflygskolan på Alleberg är utan tvekan den trevligaste av alla de skolor, som jag tidigare mer eller mindre frivilligt besökt. Man får där ett friskt och sunt liv i gott kamratskap. Segelflyget är enligt min mening en sport, lika hård som någon annan idrottsgren, och den ingår ju numera också i olympiska spelens program. Att flyga utan motor är verkligen en upplevelse. Man glömmer alla sorger och bekymmer, ja, man kan faktiskt inte undgå att bli på gott humör. Segelflyg är något, som måste tilltala varje svensk pojke och flicka. Jag är övertygad om att segelflyg är en sport som verkligen har framtiden för sig.

På bilden ses Lennart Strand och Övgård tillsammans i Allebergsskolans Kranich med tidigare fotbollsstjärnan Lennart Bunke som intresserad åskådare. KSAKS pressombudsman G. Engman försöker med kameran föreviga evenemanget (NF-foto: Daniel Foss).





# STRATOCRUISER JUNIOR

STRATOCRUISER JUNIOR — det klingar faktiskt så att man skulle vilja höra själva Hans Osterliu's perfekta diktion. Det är Boeing Aircraft Company som svarar för den läckra nyskapelsen vars estetiskt tilltalande såväl exteriör som interiör exponeras ovan och nedan.

Boeing Model 417, "lillebror" till Boeing Stratocruiser, är som framgår av bilderna ett högvingat passagerarplan, försett med två motorer. Dessa äro av märket Wright Cyclone och på vardera 800 hästar. 20—24 passagerare kommer Junior att kunna ta och planet är närmast avsett att begagnas på de mera lokalt betonade luftlinjerna — "For the little cities", som tillverkarna själva uttrycker det.

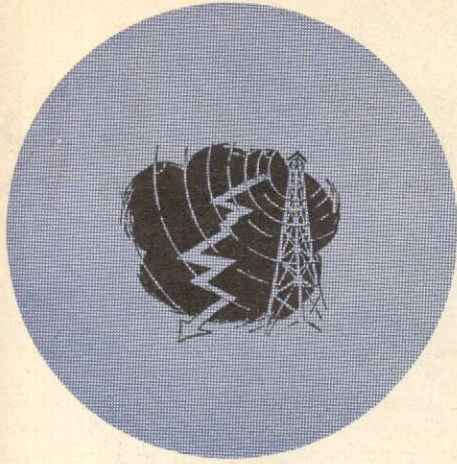
Mellan vingpetsarna mäter "lillebror" närmare 26 meter och flygkroppen är dryga 18 meter lång. Vingor och stjärtparti äro försedda med avisningsanordningar. Noshjulstäl med tvillinghjul i huvudstället. Som en speciell finess nämner man den förnämliga utsikt alla passagerare kan njuta av efter som inga skymmande vingtytor hindrar sikten.

Produktion i stor skala av Model 417 planeras med det snaraste. Låg landningshastighet och hög marschfart medverkar till att giva Boeings nya passagerarplan ytterligare förutsättningar att bli populärt världen runt.



## A K T I O N - - -

## R E A K T I O N . . .



I dagspressens såväl som i facktidningarnas spalter har man läst artiklar om reaktionsdrift, varvid man påträffat en hel mängd olika termer. Här nedan skall några av dessa termers egentliga betydelse förklaras. Vi ha delvis lånat stoff ur en artikel, författad av civilingenjör Steen Ethelberg och publicerad i vår danska kollega Flyv.

Vad menas då med reaktionskraft?

För att kunna besvara denna fråga, måste vi gå tillbaka till vad vi en gång fingo lära i skolan om en herre vid namn Isaac Newton, engelsman — samt astronom, fysiker och matematiker (1642—1727). Bl. a. uppställde han en lag, som säger att mot varje kraft (aktion) svarar en motkraft (reaktion), som är lika stor och riktad åt motsatt håll. Om en pojke med famnen full av snöbollar står på skridskor på en glatt isbana och börjar att kasta dem snabbt en åt gången blir resultatet att han långsamt glider åt motsatt håll. Snöbollen med sin ringa vikt men stora hastighet, ger alltså pojken med hans förhållandevis stora vikt en motsatt riktad rörelse med låg hastighet. Man kan också själv mycket lätt konstatera reaktionskraftens existens. Ni sätter Er i en vridbar kontorsstol med fötterna fritt dinglande i luften. I händerna håller Ni en tung bok eller något liknande samt sträcker armar-

na rakt ut framåt. Genom att hastigt föra armarna åt sidan kan Ni konstatera att stolen vrider sig åt motsatt håll.

I ett reaktionsplan kastas en gasstråle eller -ström med relativt liten massa men med ytterst stor hastighet bakåt. Genom reaktionen skapas en motsatt riktad kraft, som driver flygplanet framåt.

Att man måste skilja mellan propeller- och reaktionsdrift beror på följande: båda typerna äro som bekant utrustade med förbränningsmotorer, vilka behöva syre för att kunna arbeta. Om planen själva medförde syre, skulle det reaktionsdrivna kunna flyga i ett lufttomt rum (på grund av reaktionskraften) under det att det propellerdrivna ej skulle kunna ens lyfta. Varför? Jo, propellern fordrar luft att gripa i eller trycka på för att kunna alstra någon framdrivningskraft.

I England heter vårt reaktionsaggregat *jet-unit*, reaktionsplanet *jet-plane* eller *squirt-plane* och framdrivningsmetoden *jet-propulsion*. Jet och squirt betyda båda stråle eller ström. Ordet *jet* kommer av det latinska *jactare* eller *ejectare* med betydelsen "hastigt slunga ut något", i detta fall en luft- eller gasström. Detta ord användes i det danska uttrycket *Ejektor*, vilket bl. a. förekommer i sammansättningen Ejektorplan.

På tyska säger man *Düsen-Jäger*, därför att gasstrålen kastas ut genom ett munstycke (die Düse).

Till sist några definitioner, som kunna vara av allmänt intresse: *genomströmningsflygplan* äro de konventionella propellerplanens arvtagare i luften. En mängd olika typer av aggregat finns utexperimenterade och många äro under utveckling. Man delar upp dem i tre stora grupper, nämligen *turbindrivna*, *kompressionsstötaggregat* och *rena genomströmningsaggregat*.

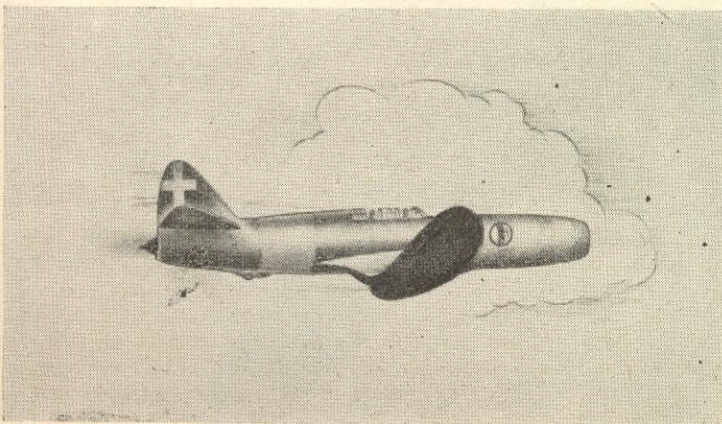
*Turbinmotorn* (axialkompressoraggregat) har en turbin, som komprimerar luften innan den kommer in i förbränningskammaren, där bränslet kontinuerligt sprutas in från ett ringformat rör och antänds av kompressionsvärmens och av flammorna från redan brinnande gaser. De utströmmande gaserna driver turbinen. Turbinaggregaten kan också med fördel kombineras med propellerdrift med propellern monterad direkt på kompressoraxeln.

*Kompressionsstötaggregatet* är mest känt genom det tyska V-1-vapnet. Det är en rörformig kammare, i ena änden öppen, i den andra försedd med ventilanordning, som automatiskt stängs, när gasblandningen tänds i kammaren. Tändningen ombesörjs av en elektriskt upphettad glödtråd. Den är tämligen oregelbunden, eftersom det är gasblandningens egen sammansättning, som bestämmer tändningsögonblicket.

*Det rena genomströmningsaggregatet* är ett rör och en bränsleinsprutningsmekanism. Röret är öppet i båda ändar. Detta aggregat befinner sig på experimentstadiet, men försöken ha givit vid handen att det inte är så dumt som det vid första påseendet verkar. Vid låga hastigheter är dess drivkraft nästan lika med noll, men vid mycket höga hastigheter börjar det att få oanad verkningsgrad.

## CAPRONI—CAMPINI

År 1938 fullbordade italienaren Campini detta reaktionsplan, vilket den 30 nov. 1941 gjorde sin första flygning med en passagerare. Flygningen startade i Milano med Rom som mål. Medelhastigheten var inte så hög — endast 210 km/tim. En annan känd "reaktionspionjär" är engelsmannen Frank Whittle, som tog ut patent på ett reaktionsplan redan år 1930.





# 13 KÄCKA TJECKER

## FRISKA FLÄKTAR FRÅN KONTINENTEN

EN UNRRA-BIL, ursprungligen byggd för Sahara, blev det första synbara tecknet på kontakt med kontinentens segelflyg. Men det var inte bilen, som var huvudsaken, även om den väckte ett visst uppseende, där den drog fram med tolv tjeckiska segelflygare plus en kvinnlig journalist. De kommo alla från Akademiska Flygklubben i Prag. (Tänk när vi kommer så långt, att våra universitet och högskolor får egna flygklubbar!)

Väntetiden hade blivit lång. I tre veckor hade man haft allt klart för avresa, alla papper i ordning. Det var bara ett enda meddelande från en svensk myndighet som saknades, nämligen inresetillståndet till Sverige. Trots en massa telegram fick man vänta tre långa veckor på det beskedet. Genom alla zonerna i Tyskland gick det att ordna relativt snabbt, men inresetillstånd till ett fredligt land måste först prövas och prövas. En seger för svensk byråkrati!!!

Men inte ens den svenska byråkratin kunde avskräcka de unga flygarna. En regnig natt hade de i alla fall hittat vägen upp till Alleberg och liksom alla andra turister svurit över de många grindarna på vägen uppför berget. Där uppe stannade de två veckor och klarade trots en massa regnvädersdagar nio prov för Silver-C: 1 höjd-, 4 tids- och lika många sträckflygningar. Den längsta var 92 km och hade kunnat bli längre, men tjecken fann Tivedenskogarna litet för dystra och vände och gick tillbaka ner till Hova.

Tredje veckan användes till resor och till fortsatt segelflygning bl. a. uppe på Skå-Edeby, där Stockholms Segelflygklubb gratis ställde sin Fi-1 till gästernas disposition och NF bekostade bogserstarterna för samtliga tjecker. Stockholm besågs grundligt och länge. Ett par dagar var tjeckerna därpå NFs gäster i Malmö och Köpenhamn. Genom vänligt tillmötesgående från olika personer och firmor fick de besöka svenska industrier och klubbar. Tacksamheten var stor och kommer väl bäst fram i den tjeckiske reseledaren, Jaromir Strejčeks tack till de svenska vännerna.

Den reslige representanten för Tjeckoslovakiens Luftfartsministerium låter sig gärna intervjuas och platsen för en inter-

vju är för resten den bästa, nämligen akterdäck på färjan Malmö—Köpenhamn.

— Vilket intryck har Du av vårt land, när Du nu lämnar oss?  
— Det har varit mer än en upplevelse för oss. Du måste förstå, hur vi haft det under dessa år. Alla skolor stängda, själv har jag suttit i tyskarnas koncentrationsläger i tre år med

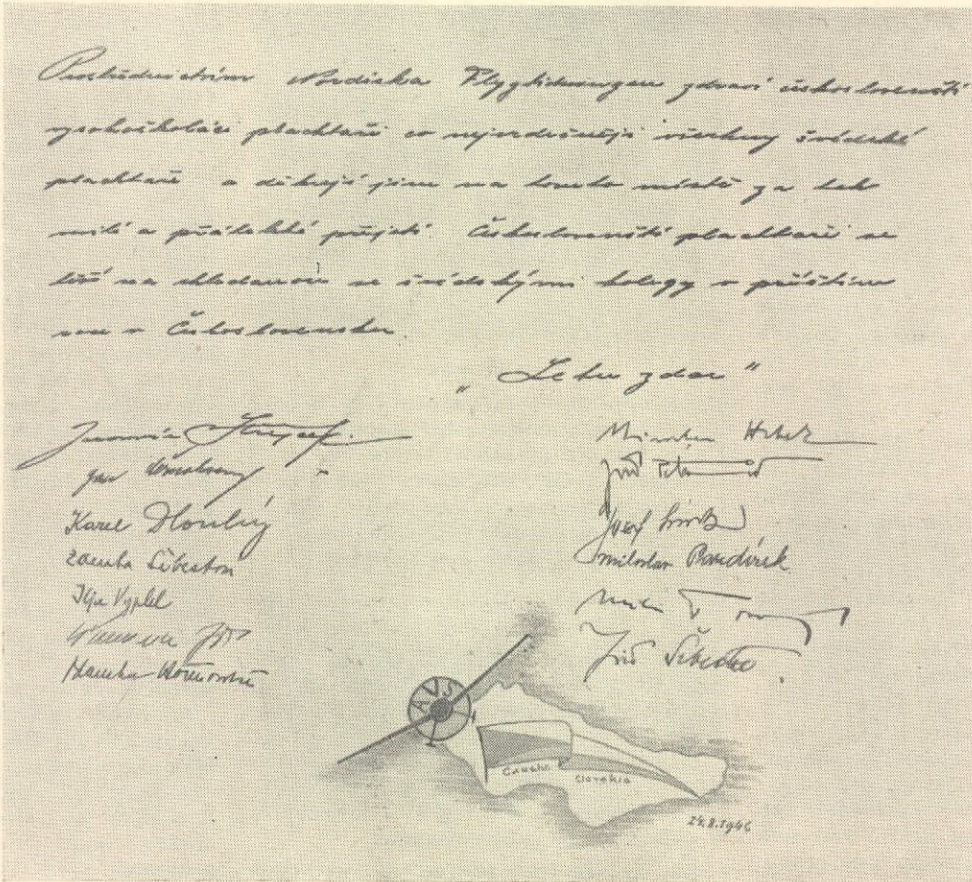
alla dess gräsligheter. Så kommer vi till ett land, där alla äro vänliga mot oss. Konstrasten är ju obeskrivlig.

— Har Du lärt Dig mycket? — Ja, trots det dåliga vädret och trots att vi endast — vilket vi för resten från början var orienterade om — kunde få disponera två plan har vi ju hunnit med över 60 flygtimmar. Men det var inte framför allt för flygningen vi kom utan för att komma i kontakt med svenska segelflygare, för att lära känna Ert land och för att knyta kulturella och kommersiella förbindelser. Jag hoppas, att denna expedition skall vara en liten ringa början till en allt större förståelse mellan två små länders segelflygare.

— Du anser alltså att Dina önskemål blivit uppfyllda?

— Ja, verkligen. Det har vi till mycket stor del vår instruktör Karl-Erik Övgård att tacka för. Han förstod oss mycket bra och gav oss så mycket utöver den rena flygningen. Sista veckan med denna resa hade han planerat på ett utomordentligt sätt. Han har hela tiden varit med oss och hjälpt till på bästa sätt.

- Vad imponerade mest på Dig?
- Det var SAAB i Linköping och varuhuset i Stockholm.
- Vad gav det bästa intrycket?
- Svenskarnas stora vänlighet, den goda organisationen samt den frivilliga disciplinen bland segelflygarna.
- Skulle Du vilja berätta litet om segelflygningen nere i Tjeckoslovakien innan vi kommer till Köpenhamn.
- Gärna, men först skulle jag än en gång vilja rikta ett tack till våra nya svenska segelflygkamrater, till KSAK, till NF, till Alleberg och till alla andra som hjälpt oss att göra denna resa till en sådan upplevelse för oss. Vi ses nästa år i Prag!
- Eftersom vi har de tjeckiska segelflygarnas instruktör Karl-Erik Övgård med oss på färjan, vänder (Forts. å sid. 20)



Från den tjeckiska delegation, som under augusti besökte Sverige, har NF mottagit detta tackbrev för publicering. För dem, som icke förstå tjeckiska, återges brevet nedan i översättning: Genom Nordiska Flygtidningen framför härmed den tjeckiska högskolans segelflygklubb sina hjärtliga hälsningar till alla sina svenska segelflygarekollegor och tackar dem samtidigt för det hjärtliga och vänliga mottagande, som kommit de tjeckiska segelflygarna till del. De tjeckiska segelflygarna glädja sig åt att nästa år få återse sina svenska kollegor i Tjeckoslovakien.

Med tjeckisk flygarehälsning. Brevet är underskrivet av de 13 segelflygarna och försett med en kartskiss över Tjeckoslovakiet samt AVS' medlemsmärke.

"FLYGETS GALLUP":

# HUR SKA VI HÄTT?

## Resonemang kring årets segelflygtävlingar

EFTER SEGELFLYGTÄVLINGARNA 1945 gjorde numera Flyg-upptagna Svensk Flygtidning en rundfråga bland de tävlande för att dels få fram vad man ansåg om tävlingarnas förlopp och värde och dels få fram synpunkter på arrangemangen och reglerna, som kunde bli till nytta vid planerandet av kommande tävlingar.

Oaktat om centralorganisationens språkrör kommer att i år spinna vidare på den köpta tråden, ställer NORDISKA FLYGTIDNINGEN sina spalter till förfogande för att "frågovägen" eller genom "ordet fritt" föra fram flygklubbarnas eller enskilda flygentusiasters synpunkter till dessa årliga segelflygtävlingars bästa. Ett frågeformulär om 10 frågor har tillställts de flygklubbar och flottiljer, som deltog i Örebrotävlingarna 1946. Givetvis kommer också chefsinstruktören C:son Bergman och Segelflygkommittén att beredas tillfälle att svara på dessa frågor, som äro en sammanställning av "folkets mummel" under tävlingsdagarna.

SM på Alleberg lämna vi åt sitt öde i detta sammanhang. Som SM-tävling har den sitt största intresse, när den pågår "Bredden" inom segelflygsporten får man antaga är mindre intresserad av att planera för eventuellt deltagande i ett flottiljmästerskap för icke "amatörer" inom Flygvapnet. Baby-klassen är och kommer under många år ännu att förbli den klass, där klubbarnas och flottiljernas SEGELFLYG-entusiaster känna sig höra hemma.

För en oinitierad åskådare stå resultaten inom klass I högt! Var och en som har en smula hum om segelflygning och oblandad av SM-benämningen skärskådare och jämför resultaten i klass I med vad som åstadkommit i klass II måste dock erkänna, att klass I ligger i lä!!

Därmed är självfallet inte ont sagt om deltagarna i klass I. Speciellt de civila förare utan motorflygutbildning, som ställde upp i klass I, äro värda en honnör.

Ett av villkoren för att ett flottiljlag skall få delta i klass I är att den tilltänkte fören är motorflygutbildad — därmed sagt bl. a. instrumentflygutbildad. Det är skillnad på att ha flygning till yrke och "dagligt bröd" och att få flyga när man har råd och tid. Dessutom kan man ännu beträffande flygplantyperna i klass I, trots alla övriga deltagande typer i årets SM, hålla en skärv på Flygvapnets "Weihe".

Råd-heten spelar även in i klass II, men man kan för övrigt anse striden mera jämn i denna klass.

Svaren på NF:s frågor komma att sammanställas och publiceras så snart de ingått från tävlingsdeltagarna, i möjligaste mån som en "allmän mening", vid sidan av eventuella KSAK-bidrag i följande nummer.



"BILLY BOY",

den suveräne poängslukaren furir Billy Nilsson från Karlsborg har jämte lagchefen löjtnant Göransson besvarat de 10 frågorna i vår "Baby-gallup", som i år ledes av fanjunkare Tore Meijer, själv tävlande representant för Kungl. Skånska flygflottiljen under Örebrotävlingarna.

Årets segrare i klass II, Kungl. Västgöta flygflottiljs lag, har fått tillfälle att besvara NF:s frågor redan till detta nummer.

Med detta avser NF, att "handsken är kastad" och säger: "Var så goda!"

NF frågar och F6 lag med löjtnant K. G. Göransson i spetsen svarar:

1. Är Örebro fortfarande ur flygsynpunkt den lämpligaste platsen för kommande års tävlingar?

Svar: Svårt att finna någon lämpligare. Man måste beakta fördelarna med det centrala läget och de goda kommunikationsmöjligheterna. Örebro är dessutom flygintresserat.

2. Var tidpunkten för årets lagtävlingar den bästa?

Svar: En vecka senare, när höskörden bärgats mera allmänt, hade givit flera goda nödlandningsfält. Denna tid varierar tråkigt nog från år till år, så riktigt "prick" kan det nog aldrig förhandplaneras.

3. Är det lämpligt att antalet tävlingsdagar begränsas till sex trots att tävlingen i helhet är utlyst att sträcka sig över tio dagar?

Svar: Max-antalet dagar skall vara lika med totala tävlingstiden. T. ex. 7 à 8 dagar (från söndag till lördag eller söndag till söndag). Att flyga tio dagar eller mera i sträck är för tröttande, men det är omöjligt för en tävlingsledare att tippa de sex bästa dagarna av tio möjliga.

4. Skall ett lag erhålla poäng för en sträckflygning, som slutar med haveri?

Svar: Ja — poängen erhålles ju för prestationen att flyga en viss distans. Att haverera är bestraffning nog för laget.

5. Skall ett lag tillåtas byta ut ett havererat flygplan, och hur skall i så fall poängställningen räknas?

Svar: Ja — högst en gång under pågående tävling och därvid börja om från noll poäng.

6. Skall ett lag tillåtas byta ut skadade detaljer på tävlingsplanet mot nya delar eller skall alla reparationer helt utföras av lagmedlemmarna? (Angiv ev. tillåtna reservdelar!)

Svar: En skida kan "utmattas" och brista även i en normal landning. Skidan + instrument böra vara tillåtna reservdelar. Allt övrigt skall laget reparera.

7. Vilken av årets tävlingar, på Alleberg eller i Örebro, är värdefullast för segelflygsportens popularisering?

Svar: F6 lag anser klass II av följande två orsaker: Klass I är (åtminstone f. n.) en tävling mellan Flygvapnets segelflyginstruktörer. Klass II representerar på sätt och vis bredden inom det svenska segelflyget.

8. Gjordes något på lagets (flottiljens) ort, genom eget initiativ eller efter påstötning från KSAK, för att hålla ortspresen intresserad och informerad före, under och efter tävlingarna?

Svar: Nej. Någon påstötning från KSAK erhöles vi heller icke.

9. Skulle det vara lämpligt att ett kommande år låta klass II tävla på Alleberg och klass I t. ex. i Örebro?

Svar: Nej. Antalet lag i klass II är f. n. större än i klass I och start- och landningsutrymmet på Alleberg är tämligen begränsat.

10. Ordet fritt!

Svar: a) Tävlingsdag eller icke är en sak som bör avgöras så tidigt som möjligt för att slippa "samlingar" c:a varannan timma. Sammanhänger intimt med fråga nr 3.

b) Slutbestämmelserna böra om möjligt ändras därefter, att start får företagas varannan minut i stället för var tredje. Systemet kräver ytterligare ett par bogserflygplan. Sk 12 är med modifierad propeller inte bra som bogserflygplan.

c) Ett hjärtligt tack till de utmärkta värdarna i Örebro Bil- och Flygklubb.

— × —

Detta var alltså F6 mening. Skulle något lag eller någon enskild anmäla en synpunkt som avsevärt skiljer sig från de övrigas, kommer denna att framföras i särskild "frihet", om den är värd att diskutera.

Tänk på, att det är segelflygsportens sunda utveckling som skall främjas!

Tore Meijer.

# En bildrapsodi från ÄLLEBERG

för NF av DANIEL FOSS

Bland de många utläningar, som i år besökte Älleberg, var civilingenjör Daniel Foss från Norsk Aero Klubb säkert den flitigaste "observatören". Under hela ällebergstävlingarna var han i farten med notisblock och kamera, och under en därpå följande 3 veckors F-kurs i dåligt väder gav han sig inte, förrän han klarat sitt silver-C — det andra i Norges segelflyghistoria! Som ett tack och en hälsning till sina svenska vänner har han lämnat NF bilderna å denna sida för publicering. Foss är välkommen åter nästa sommar på Älleberg!



**TRION ALM—MAGNUSSON—BRINK,** som (i omvänd ordning) tog hem spelet i årets SM, ses här framför Magnus' Weihe. NF kunde redan i nr 5 — först av alla tidningar — publicera ett fylligt referat från de hårda tävlingarna.



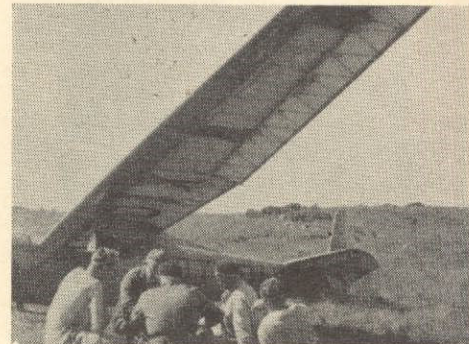
## INTERNATIONELLT

har det varit i högsta grad på Älleberg i sommar både ifråga om aktiva segelflygare, diplomater och pressfolk. Här poserar Hartwig Jensen från vår köpenhamnska kollega Flyv vid Ällebergs solur.



## FINNEN HÄKKINEN

besökte tillsammans med Temmes tävlingarna och klarade under en veckas F-flygning sitt silver-C. Här får han tips av instruktören Olle Barkman före sträckflygningen till Karlsborg.



## DANSKA LAGET

kom med Henry Fugls självbyggda Rhönbussard och "världens snyggaste transportvagn", men ingendera behövde lämna Ällebergs ytterområde under tävlingsdagarna... Men danskarna kommer igen!



## BERLIN

är inte endast namnet på den tyska huvudstaden utan också på denne sympatiska representant från "Bjuggis" flygflottilj på Frösön. Han kom på 13. plats. Vad kunde man ha väntat sig annat — med det namnet!



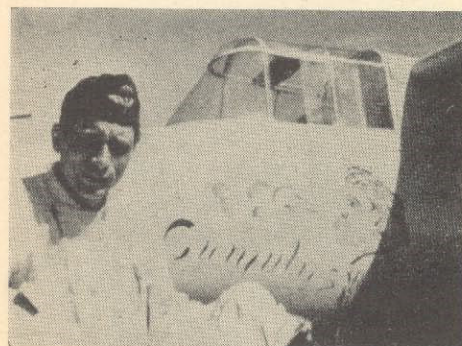
## AKROBAT O... LOW

fick i år tyvärr inget tillfälle att sätta färg på tävlingen. Han dök dock upp på Älleberg med barn och blomma — i bil! T. h. ses Flygs utflugne Norrvi, som alltid fastnar på plåten.



## FIXERINGSBILD:

Vad är det? — Ja gissa det, den som kan. Det är allt som syns av Ljungbyhed-Perssons Weihe efter en härlig vurpa i starten. P:son själv miste både sko och strumpa i landningen — men liktornarna klarade sig (enl. Nylén).



## MUNTERGÖKEN

Nylén från F 10 hade ingen tumme med vädrets makter, trots Cumulus-beteckningen på planet. Men han tappade aldrig humöret för det, och vi skulle gissa, att flickorna i köket var lika glada som grabbarna i laget var ledsna, när han landade omedelbart nedanför ällebergshaget.



## GUNDER

var egentligen lagchef för västeråsarna men fick i sista stund rycka in med Halle-Hunnebergs Moswey, vilken han hanterade som om han inte gjort annat än flugit Moswey i hela sitt liv — i själva verket hade han visst 2 starter före tävlingarna! Med Moswey alltså — annars tillhör han nog de svenskar, som har mest segelflygtid, c:a tvåhundra timmar.



## BÄSTE CIVIL

under tävlingarna var stockholmarnas Björn Andersson, vilken börjat som modellflygare i Vingarna och först i år lärt sig motorflyga. Här ses han i sin Moswey, som vaktas av SSFK:s grupphöfd civilingenjör Swänsson, även kallad "Kalle med ä" (längst t. v.).

# FINLAND FLYGER FÖR FREDEN!

## FFFs flygchef Kalle Temmes berättar för NF



**SISU** — det är över hela världen ett begrepp för finsk företagsamhet, uthållighet och geist. Sisun är det också, som kännetecknar Kalle Temmes, chefen för segel- och motorflyget inom Finlands Flygförbund. Temmes är en värdig representant för det finska folket, lång och ståtlig som en ny Sven Duva, yrke = civilingenjör, ålder c:a 30. Därmed torde presentationen vara klar.

Finlands Flyg-Förbund — eller Suomen Ilmailu Liitto r. y., som det heter på finska — är centralorganisationen för det finska privatflyget. Som chef tjänstgör sedan årsskiftet ing. Tord Ståhle, medan en annan gammal bekant — Pärtyyli Virkki — är informationschef och därmed även redaktör för de två finska flygtidningarna Ilmailu och Siipi. Posterna som chefsinstruktör för segelflyget och motorflyget är förenade under en hatt, och den innehåller av flygchefen Kalle Temmes. En värdigare representant kunde man näppeligen finna för den befattningen.

NF kunde redan i juli tala om, att Temmes tillsammans med en kamrat, teknolog Raimo Häkkinen, besökte SM-tävlingarna på Alleberg som officiella representanter för FFF och på inbjudan av den svenska Aeroklubben. Under en veckas F-flygningar passade de båda finnarna på att lägga beslag på var sitt silver-C och gävo därmed prov på att de äro lika goda utövare av segelflygets praktik som suveräna behärskare av segelflygteorin.

Då vi i det övriga Norden som regel har rätt diffusa föreställningar om vad som sker i vårt östra broderland, kan det vara av intresse att höra, vad Temmes har att berätta därom.

Motorflygningen är självfallet rent sportsligt sett inte så utvecklad, då finnarna haft annat att tänka på under senare år. Civil motorflygning får emellertid äga rum, även om ingen direkt skolning förekommer och inga privata certifikat förnyas.

Det stora finska flygbolaget Aero O/Y sköter som före kriget den inrikes flygtrafiken, medan trafiken västerut för tillfället ligger nere. Några taxifygföretag arbeta också inom landet, varav det mest kända äro Lentopalvelu O/Y (Flygtjänst), som till sitt förfogande har bl. a. Beachcraft och dessutom väntar på ett par plan av typen Seabee (den väntan är finnarna inte ensamma om!), samt Karhumäkilbolaget med bl. a. De Havilland, Dragon Rapide.

Statens flygplanfabrik i Tammerfors, vars ingenjörer på sin tid i samarbete med FFF konstruerade det första äkta finska glidplanet Harakka, arbetar nu också för återuppbyggnaden och tillverkar bl. a. ansevärliga mängder järnvägsvagnar.

Segelflyget har som bekant sin högberg på Jämijärvi, den finska motsvarigheten till Alleberg, och där finns också en hel liten segelflygindustri, där ett tjugotal anställda arbeta året om, dels med nybyggnad och reparationer för skolans eget behov och dels med tillverkning av byggsatser för det 40-tal klubbar, som äro verksamma landet runt.

På Jämijärvi finns en icke föraktlig flygplanpark — inte mindre än trettioålet "glidare" av typen G 9, SG 38 och Harakka, samt 6 Babies, 2 Rhönbussard, 3 Olympia, 2 Weihe och 1 Kranich. Det är alltså ungefär halva flygplanbeståndet i hela Finland, som är koncentrerat till den centrala skolan.

På de olika "grupperna" (klubbarna) ute i landet fördela sig sedan ett 30-tal glidare, 10 Babies, 2 Rhönbussard samt 1 Ko-

mar och 1 Salamanda. De två senare typerna är av polskt ursprung och motsvarar närmast Olympia resp. Baby. Klubbarna bygga som regel sina plan själva efter byggsatser. FFF tillhandahåller ritningar, och dessutom kan bygglagen köpa färdigsågad material, fanér, tyg, lim och metallbeslag. Det är alltså samma byggiver i Finland som exempelvis i Danmark, medan vi i Sverige föredra att köpa plan färdiga — undantagandes SG, som ju klubbarna själva bygga efter byggsatser.

Det är rätt intressant att höra, vad Temmes har att säga om Rhönbussard, vilken typ ju provats åtskilliga år i flera exemplar hos finnarna — i synnerhet som en referent vid allebergstävlingarna utdömdes planet som odugligt i konkurrens med de gamla högvärdiga kärrorna. Temmes jämför Rhönbussard närmast med Olympia. Den saknar visserligen bromsar men är å andra sidan mycket vändbar — kan i vändbarhet närmast jämföras med Moswey — och är dessutom lättare att flyga i dåligt väder.

Ännu intressantare är det dock att höra Temmes berätta om de finska nykonstruktionerna, i vilka han själv tagit en icke föraktlig del. I förstona säger han inte så mycket, men när man väl vunnit hans förtroende, får man sig en hel del av intresse till livs.

PIK — som är namnet på teknologernas speciella flygklubb — svarar som sig bör för de flesta nykonstruktionerna. Även här kan man göra en jämförelse med Danmark, vars Polyteknisk Flyvegruppe visat sig mycket aktiv därvidlag, och kanske också med Tjeckoslovakiet, där den akademiska flyggruppen förtjänstfullt visar vägen för landets övriga flygklubbar. I Sverige saknas än så länge denna verkliga pionjäranda och nybyggarggeist — eller är den redan "ett övervunnet stadium" — så mycket värre för oss själva i så fall!

(Forts. å sid. 20)



Finland stod i år värd för de nordiska mästerskapen i modellflyg, och här ses det danska landslaget: Fr. v. Aage Høst-Aaris, Kjeld Enevold Nielsen, Mogens Erdrup och Carl Johans Petersen

# Svenska och Nordiska MODELLFLYGMÄSTERSKAP

NFs utsända Sigurd Isacson o. Lars Andersson rapportera

## VINGARNA OCH VÄSTERÅS BÅST I 1946 ÅRS SVENSKA MÄSTERSKAP.

**SM** blev — som sig bör — årets största svenska evenemang i modellflyg. Tävligen avhölls den 24—25 aug. å F 8:s flygfält vid Barkarby i Modellflygklubben Vingarnas och KSAK:s regi. Inte mindre än 114 deltagare mötte upp med sammanlagt 205 modeller anmälda till start i olika klasser. Av dessa var 45 förbränningsmotormodeller, vilka allt som oftast fyllde luften med sitt snatter. Det var emellertid inte blott antalet modeller, som var större än vad vi har brukat se vid tidigare SM-tävlingar, utan även modellernas kvalitet befanns vara mycket god. Aldrig tidigare har man väl vid en och samma stortävling kunnat se så många verkligt välbyggda modeller. De flesta föreföll vara nästan nybyggda, en sak som kanske kan förklaras med att en välbyggd och rätt trimmad modell numera sällan blir gammal hos ägaren, innan den flyger bort! Detta gäller ju närmast segelmodellerna. Gummimotormodellerna bildade en skarp kontrast till de övriga. Men de visade sig dock kunna flyga — resultaten här nedan skäms sannerligen ej för sig. Utförligare referat med bilder från SM-tävlingen lämnas i nästa nummer av NF:s utsända "Kontakt".

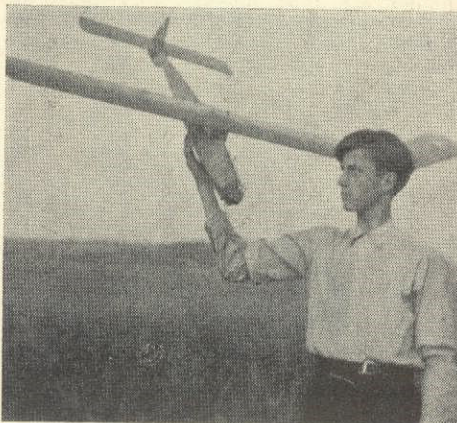
## SVERIGE VANN FÖRSTA NORDISKA MÄSTERSKAPEN FÖRE FINLAND.

**NM** Trots en mångfald besvärligheter hade det lyckats samtliga nordiska länder att sända lag till den första NM-tävlingen, som avhölls den 17—18 aug. på Björneborgs flygfält i Finland. Sverige vann denna första tävling före Finland. Deltagarna i det svenska laget var Gunnar Persson, Aeroklubben i Malmö, Sigurd Isacson, Linköpingseskadern, Rune Andersson, Vingarna-Stockholm samt Lennart Friberg, Trelleborgs MFK. Genom Persson och Isacson vann Sverige en individuell dubbelseger, som med litet bättre tur lätt kunde ha blivit tredubbel. Trelleborgaren Lennart Friberg hade nämligen efter andra periodens slut en säker andraplacing efter Gunnar Persson som ledde tävlingen från början till slut. I den sista omgången hade han emellertid otur och fick konstatera, hur modellen från full utgångshöjd sjönk snabbt igenom — tydligen till följd av att någon pallningsbit för anfallsvinkelinställningen blåst bort. Danmark låg länge på andra plats



Karl Erik Landegren, Västerås, var framgångsrikaste deltagare med seger i klass G 2 och andraplacing i G 1.

i lagtävlingen, och det var först i sista perioden som Finlands lag passerade det danska. Ett utförligare referat från tävlingen lämnas i nästa nummer av NF:s utsände medarbetare, ingenjör Sigurd Isacson.



Gunnar Persson, Malmö, ses här med en av sina säkra maskiner. GP kallades av danske chefsinstruktören Per Weishaupt för "Fenomenet", sedan han visat sig lika suverän i NM och SM som tidigare på DMU-lägrät.

## RESULTAT FRÅN S. M. I MODELLFLYG PÅ BARKARBY 1946

### Klass G 1.

1. Ake Larsson ("Postis"), Vingarna, Stockholm 3 m 0,5 s
2. Karl-Erik Landegren, Västerås FK 2 m 35,5 s
3. Sigurd Boberg, Västerås FK 2 m 33,5 s
4. Olof Höglund, Stora Skedvi FK 2 m 19,8 s

### Klass G 2.

1. Karl-Erik Landegren, Västerås FK 4 m 35,4 s
2. Sune Stark, Vingarna, Stockholm 2 m 30,8 s
3. Lennart Larsson, Västerås FK 2 m 26,5 s
4. Ake Roggentin, Vingarna, Sthm 1 m 39,6 s

### Klass S 1.

1. Curt-Olof Svensson, Halmstads FK 3 m 18,6 s
2. Torsten Håkansson, Jönköpings FK 2 m 56,1 s
3. Jens Svensson, Eskilstuna FK 2 m 55,6 s
4. K. E. Carlsson, MFK Cumulus, Stockholm 2 m 40,3 s
5. Ragnar Odenmann, MFK Cumulus, Stockholm 2 m 16,2 s

### Klass S 2.

1. Lennart Olsson, Bjuvs MFK 3 m 38,4 s
2. Gunnar Persson, Aerokl. i Malmö 3 m 29,4 s
3. Kurt Sandberg, Borås FK 3 m 13,0 s
4. C.-O. Svensson, Halmstads FK 3 m 8,4 s

### Klass F.

1. Sigurd Boberg, Västerås FK 2 m 33,5 s
2. Börje Börjesson, Aerokl. i Göteborg 2 m 22,2 s
3. Edvin Björklin, Bollnäs MFK 2 m 17,5 s
4. Bo Boberg, Västerås FK 2 m 3,5 s
5. Torsten Håkansson, Jönköpings FK 1 m 47,5 s

## MANADENS OMSLAGSBILD

visar den amerikanske flygofficeren Carl Freemans två modeller, med vilka han vann såväl första som andra pris i en hastighetstävling för modeller på Luke Field i Amerika. Till vänster ses den Lockheed P-38 Lightning, som gav Freeman första pris med en hastighet av 98,5 km/tim. Den andra modellen är en Vought F 4 U Corsair, vilken vann andra pris med 95,1 km/tim.



"Far och son", d. v. s. Sigurd och Bo Boberg från Västerås, deltog båda i SM och hedrade sin klubb med en första- och en fjärde-placing i förbränningsmotorklassen.

### Lagtävlingen.

1. MFK Vingarna 7 m 58,3 s
2. Västerås Flygklubb 7 m 43,9 s
3. MFK Cumulus, Stockholm 6 m 24,1 s
4. Aeroklubben i Göteborg 5 m 56,2 s
5. MFK Gamen, Norrköping 5 m 9,6 s

### Tävlingen om MFK Vingarnas jubileumpokal.

1. Bjuvs Modellflygklubb 8 m 58,3 s
  2. MFK Gamen, Norrköping 3 m 12,5 s
- Dagens bästa tid hade Gunnar Persson, Aeroklubben i Malmö, då han i första perioden i klass S 2 noterade 26 min 10,0 sek.

## RESULTAT FRÅN NORDISKA MÄSTERSKAPEN I MODELLFLYG PÅ BJÖRNEBORGS FLYGFÄLT I FINLAND.

### Lagresultat:

1. Sverige (Gunnar Persson, Sigurd Isacson och Rune Andersson) 27 min. 16,2 sek.
2. Finland (Tauno Silmunen, Rauno Kauhanen och Lars Morelius) 25 min 10,5 sek.
3. Danmark (Mogens Erdrup, Carl-Johan Petersen och Aage Høst-Aaris) 24 min 35,9 sek.
4. Norge (Orvin, Hoff o. Wahlquist) 14 m 43,6 s.

### Individuellt:

1. Gunnar Persson, Sverige 3 m 23,9 s
2. Sigurd Isacson, Sverige 3 m 9,0 s
3. Mogens Erdrup, Danmark 3 m 3,8 s
4. Tauno Silmunen, Finland 2 m 58,0 s
5. Carl-Johan Petersen, Danmark 2 m 54,3 s
6. Rauno Kauhanen, Finland 2 m 51,3 s
7. Lars Morelius, Finland 2 m 34,2 s
8. Rune Andersson, Sverige 2 m 32,5 s
9. Lennart Friberg, Sverige 2 m 18,1 s
10. Aage Høst-Aaris, Danmark 2 m 13,9 s
11. Santala, Finland 1 m 59,9 s
12. Orvin, Norge 1 m 58,6 s
13. Kjeld Enevold-Nielsen, Danmark 1 m 53,8 s
14. Hoff, Norge 1 m 27,7 s
15. Wahlquist, Norge 1 m 21,5 s
16. Heiret, Norge 44,0 s

I samband med mästerskapen, som fick endast i klass A 2, avhölls även tävling i klasserna A 1 och A 3. De bästa resultaten blevo:

### Klass A 1.

1. H. Miettinen, Warkaud LK 3 m 7,4 s
2. Rauno Kauhanen, HLK 2 m 57,3 s
3. Paavo Helminen, TIK 2 m 34,4 s
4. Leo Okkonen, Warkaud LK 2 m 15,4 s
5. Pertti Piltz, TIK 2 m 2,3 s
6. Lars Morelius, HLK 2 m 1,6 s
7. Seppo Ekholm, TIK 1 m 58,0 s

### Klass A 3.

1. Gunnar Persson, Aerokl. i Malmö 4 m 12,9 s
2. Osmo Vaskilina, Mikk. LK 3 m 14,8 s
3. Matti Letho, Porin LK 3 m 3,7 s
4. Seppo Ekholm, TIK 2 m 40,1 s
5. Rune Andersson, Vingarna 2 m 0,0 s
6. Jorma Tiilikka, HLK 1 m 58,9 s
7. Ilkka Luostarinen, Mikk. LK 1 m 54,6 s

# NF GÄSTAR DANSKA MODELLFLYGARE



## Ett "bildpotpurri" från det danska sommarlägret.

Längst uppe i vänstra hörnet en vy från hangtävlingen och i det högra en vacker dansk modell. Nedre vänstra hörnet visar dels Lars Andersson med några av hans "tullbehandlade" modeller (!), dels resultatet av en dansk högststart med en stor modell i stormen. I den övre cirkeln ser vi P. Chr. Andersen, Aalborg, starta sin modell, och därunder har starten just gått för Bent Josephsen, Skive, medan Kjell Anderssons "Swing" i den nedre cirkeln puttrar uppåt i god stigning. För att beakta vädergudarna dansar DMU:s kassör Aage Tage Hansen en "hula-huladans" i mitten till höger. I den nedre högra bilden ser vi de tre svenskarna, fr. v. NF:s utsände "Kontakt" med Kjell Andersson och Gunnar Persson.

DANMARKS MODELLFLYGARE har varit samlade till sitt traditionella sommarläger. Detta var i år förlagt till Tranum vid Brovst ett stycke utanför Aalborg på Jylland, dit danskarna hade inbjudit modellflygorganisationerna i Sverige, Norge och Finland att sända representanter.

Från KSAK erhöll emellertid danskarna det beskedet att något svenskt lag ej kunde förväntas när den uppgjorda budgeten ej upptog mer än en tävling med internationell karaktär — nordiska mästerskapen i Finland. KSAK förmedlade emellertid danskarnas inbjudan till Aeroklubben i Malmö, och slutet blev att Gunnar Persson från Aeroklubben i Malmö och Kjell Andersson från Höörs Modellflygklubb förklarade sig villiga att acceptera den danska inbjudan tillsammans med Lars Andersson från Nordiska Flygtidningen, som dessutom fått i uppdrag att sprida kännedom om det danska lägret till de övriga nordiska modellflygarna.

Efter att först ha rest över Sundet från Malmö till Köpenhamn och sedan genomlidit en trist och kall sjöresa på 12 timmar, anlände svenskarna till Aalborg varifrån resan fortsat-

tes på en eländig järnväg, och ävenledes med några kilometers cykeltur till lägret.

Föreläggning hade ordnats dels i ett församlingshus, dels i tält, där den mera frisksportbetonade delen av deltagarna höll till.

Svenskarna fick ett hjärtligt mottagande, och så var det bara att packa upp och sätta igång med tävlandet. Danskarna hade nämligen anlänt någon dag tidigare och hade redan avverkat en klass förutom tävlingen om den bäst byggda modellen. Svenskarna visade sig emellertid vara rätt otacksamma gäster trots det hjärtliga mottagandet, ty de plockade fram sina modeller och lade sig från början i spetsen av tävlingarna. Det gällde särskilt Gunnar Persson, som förresten av danskarna erhöll tillnamnet "fenomenet". Isynnerhet när det gällde att få god utgångshöjd på modellerna visade sig svenskarna överlägsna. Danskarna hade svårt att få topphöjd, innan de kopplade ur modellerna. Bland de danska modellerna kunde man finna en brokig blandning av moderna, kanske inte alltid så formsköna konstruktioner, och gamla lappade modeller, som dock ofta hade ett verkligt vackert utseende.

## Kontakt

berättar om "Dansk Modellflyver Unions" sommarläger

Annars hade svenskarna ganska svårt att förlika sig med de nordiska reglerna, vilka ju som bekant redan användas i Danmark. De svenska modellerna var ej byggda efter dessa regler, och följden blev den att flera modeller kom helt utanför klassindelningen, varför man således ej kunde tävla med dem.

Tävlingarna i de olika klasserna avlöste varandra i snabb följd. När turen kom till förbränningsmotormodellerna, var spänningen stor. Tage Hansen från Nyborg hade en vacker och välbyggd maskin, som dessutom flög bra. Han saknade emellertid brytningsanordning till motorn, och följden blev, att han fick mer än 30 sekunders motortid i samtliga starter, vilka således måste ogillas. Även övriga deltagande danskar i denna klass hade stora svårigheter med att få sina motorer att gå, varför antalet startande hastigt reducerades. Av svenskarna var det endast Kjell Andersson, som startade i F-klassen. Han hade emellertid två kompletta maskiner, och detta visade sig vara hans lycka, eftersom han i den första starten råkade ut för ett missöde med totalkvadd som resultat. Hans andra modell "Swing" — namnet välkänt sedan fjolårets SM, där Kjell vann förbränningsmotorklassen med en modell med detta namn — var emellertid ej i samma trim, varför tiderna blevo förhållandevis svaga.

Slutet blev, att Kjell hemförde klassegern i splendid isolation — ingen annan fullföljde.

Slutligen randades den dag då hangtävlingarna skulle gå av stapeln. Det var ju inte utan att svenskarna gick och vändades så smått. Ingen av dem hade nämligen någonsin förut flugit på hang. De lärde sig emellertid konsten synnerligen snabbt, och resultatet av dessa tävlingar blev lika gott för dem som tidigare högststarttävlingarna. Vid en improviserad landskamp mellan två svenskar och två danskar, där man tävlade om några av Det Kongl. Danske Aeronautiske Selskab uppsatta priser, vann emellertid danskarna.

Hangtävlingarna blev dock mycket påkostade för de tävlande. Vinden var hård och låg nästan direkt mot hanget. Följden härav blev, att modellerna ej gledo nedför hanget utan lyftes av vinden upp ett stort stycke för att sedan svänga undan och försvinna i en synnerligen tät och nästan ogenomtränglig gran- och tallskog. Här hamnade nästan alla de svenska modellerna, varför de tävlande måste kasta in reservmodeller i de flesta fall för att kunna klara tidsperioderna. De sista dagarna på lägret använde man visserligen till att i kedjor genomsköka skogen, och man lyckades även finna åtskilliga modeller, men ett flertal dyrbara maskiner kunde ej återfinnas utan måste lämnas kvar inne i skogen.

Utöver de vanliga tävlingarna fick man också försöka hinna med alla nödvändiga reparationer, och dessutom hade man ordnat ett prov i teori. Härigenom förstär man lätt, att det ej blev mycket tid över till att vila på, om man därjämte tillägger, att vägen ut till flygplatsen omfattade åtskilliga kilometer och skulle tillryggaläggas till fots 6 gånger om dagen, morgon, middag och kväll. Den allmänna meningen var därför efter lägrets slut, att man skulle ha hållit på i 14 dagar i stället för i vecka så hade man hunnit med mera och slupit hetsen. Som det nu var hann modellflygarna knappast att bekanta sig med varandra, förrän det var tid att skiljas igen.

(Forts. å sid. 24)

# 20 FLYGTIMMAR för 22 grabbar

## NF-intervju med överstelöjtnant Grels Næslund

**D**ET HAR VARIT LIVLIGT bland segelflygarna överallt under sommaren — och inte minst var detta fallet vid den första högre segelflygkursen i flygvapnets regi, som pågick den 17 juli—17 augusti i Uppsala med överstelöjtnant Grels Næslund som chef.

— Det är ett gammalt önskemål inom flygvapnet, säger överstelöjtnant Næslund, när NF:s utsände besöker kursen, att få en mera exakt uppfattning om glid- och segelflygningens betydelse som grund för vidare flygutbildning vid flygvapnet. De elever med segelflygutbildning, som under de senaste åren antagits till aspirantskolan eller flygreservskolan, har i regel haft alltför kort utbildningstid, i allmänhet bara några timmars flygtid, och detta är för litet för att man med bestämdhet skall kunna sluta sig till deras lämplighet för militär vidareutbildning. Och det är ju inte minst det förhållandet, att segelflyget skulle utgöra rekryteringsgrund för flygvapnet, som skulle vara förutsättningen för statsunderstödet till segelflygklubbarna. För att nu få ett fastare grepp om denna för både civilflyget och flygvapnet viktiga fråga föreslogs i våras, att en högre segelflygkurs försöksvis skulle ordnas i flygvapnets regi i sommar.

Vad vi vill ha svar på är alltså dels om vi på grundval av segelflygprestationen kan effektivt bedöma elevens lämplighet för vidare motorflygutbildning, dels om segelflygutbildningen kan i väsentlig mån bidra till att förkorta motorflygutbildningen.

Nu håller vi på precis en månad, fortsätter överstelöjtnant Næslund, från den 17 juli till den 17 augusti. Naturligtvis får vi våra frågor till en del besvarade genast, men fullständig klarhet får vi först om ungefär ett år.

Det var ursprungligen 80 sökande, och av dessa tog KSAK och chefen för flygvapnet ut 30 på grundval av skolbetyg, föregående glid- och segelflygutbildning samt uttalanden om vederbörandes lämplighet från resp. klubbar. I läkarundersökningen, som är densamma som flygvapnets, stupade en del, och vid kursens början hade vi 22 elever.

Framdeles kommer ju flygvapnets flygande personal att utgöras dels av stamflygförare — den första kullen har just påbörjat sin utbildning — för vilka i princip endast fordras folkskola, dels officerare (+ flygingenjörer) med studentexamen. Det visade sig också att eleverna i denna segelflygkurs hade en synnerligen heterogen tidigare utbildning såväl med avseende på skola som flygutbildning. Folkskola och realexamen dominerar; studentexamen har bara en. Flygtiderna är också högst olika, från 1 ½ à 2 timmar upp till 33 timmar. Medeltalet ligger vid c:a 7 timmar. Elevernas ålder varierar mellan 17 och 21 år.

Vid kursens början måste vi givetvis kontrollera elevernas flygskicklighet, och vi fick då låta ungefär hälften börja med glidflygplan med vinschstart. Den bättre hälften började i Kranich i dubbelkommando.

Kursen omfattar inte mindre än 20 timmars flygning, därav 13 timmar segelflyg och 7 timmar motorflyg.

Segelflygningen omfattar vinsch- och flygstarter, bedömningsövningar, termikflygning, höjdflygning, sträckflygning och avancerad flygning.

Motorflygningen omfattar normal och avancerad flygning — det sistnämnda naturligtvis bara som en försmak, men dock så att eleverna någon gång får gå igenom de viktigaste konstflygningsmanövrerna. Det blir inte heller några start- och landningsövningar men däremot en ganska grundlig drivning i instrumentflygning, c:a 5 timmar.

Vidare blir det flygning i Link-Trainer så mycket vi hinner, och därjämte åtskilligt annat: teoretisk flygning 15 tim., flyglära 10 tim., flygmaterielkännedom 10 tim., flygstationstjänst 20 tim., navigation 6 tim. och meteorologi 10 tim.

Lärarpersonalen är också den bästa som står att uppdriva i Sverige — för NF:s läsekrets behövs inte någon utförligare presentation: löjtnant Alm, fanjunkarna C:son Bergman, Brink och Haglund, sergeant Westin, flygstyrman Cassel och förvaltare Fredin.

K. G. Molin.

## Segelflygning



*en ny gren på den svenska idrottens stamträd.*

Segelflygning är en sport för Sveriges ungdom, en sport, som ifråga om tjusning och spänning, nytta, nöje och kamratskap kan tävla med vilken som helst av de "gamla" idrottsgrenarna.

Segelflygningen är icke heller någon särskilt farlig sport. Olyckshändelser kunna emellertid inträffa där som inom andra idrottsgrenar. Försiktigheten bjuder därför även segelflygaren att genom försäkring skydda sig mot de ekonomiska följderna av ett olycksfall.



FÖRSÄKRINGS A. B.  
**FYLGIA**  
STOCKHOLM 7



A-B. GÖSTA FORSLUND AVIATION

"Det händer alltid något ute vid Avan" — nu senast har Cessna 140 haft europapremiär på det lilla välplanerade flygfältet vid Gävle.

**D**ET HÄNDER ALLTID NÅGOT ute vid Avan. Så lyder Gösta Forslunds specialuttryck, och det har faktiskt fog för sig. Nu har det hänt något alldeles särskilt på Avan. För den som ev. inte visste det måste vi först tala om, att Avan är namnet på det idealiska flygfältet vid Strömsbro utanför Gävle. Vem Gösta Forslund är, vet däremot alla: det skulle vara en elementär brist i allmänbildningen att inte känna den populära sportflygaren, flygchefen i Geflebygdens flygklubb, ledamoten av KSAKs motorflygkommitté m. m. m. m.

När Gösta Forslund i våras gjorde sin bekanta rundresa i Amerika, passade han bl. a. på att för sin flygfirma — AB Gösta Forslund Aviation — lägga embargo på generalagenturen för Sverige på det populära sportflygplanet Cessna. Sedan dess har det gått några månader och vi har gjort ett par besök vid Avan dels för att helt allmänt prata flyg med Gösta och dels för att snappa upp, när den första Cessnan egentligen skulle komma.

Idag — medio augusti — går Gösta Forslund omkring på sitt eget flygfält med det allra soligaste leende på läpparna, och om vi inte hör fel gnolar han på strofen "det vackraste på jorden". Cessna — the Pilot's Airplane — har kommit till Sverige, och givetvis skall den ha sin europapremiär på Avan. För bara några dagar sedan kom planet med båt till Sverige, och det dröjde inte länge, förrän det var hopmonterat och flygklart.

Nu svingar sig Cessnan upp i luften, och Gösta kan med en lätt travestering på den tidigare strofen sjunga "det vackraste i luften...". Och vi håller gärna med Gösta

Vem skulle inte vilja sväva upp i det blå vid sidan av detta kuttersmycke i en Cessna?



Gösta Forslund vore inte Gösta Forslund, om han inte till Cessnas europapremiär hade n...  
Säg vem som s...

## DET VACKRAST

Cessna — "The Pilot's Airplane"

ta Forslund. Cessna är ett suveränt plan. Eller vad sägs om bilderna på detta uppslag, som hovfotografen Larsson-Gävle tog för NFs räkning vid europapremiären. Det råder inte minsta tvekan om att Cessnan är ett idealiskt sportflygplan för svenska förhållanden. Parollen "Cessna är det ledande planet i Amerika — blir det ledande i Norden" kommer kanske att besannas snabbare än vi ana.

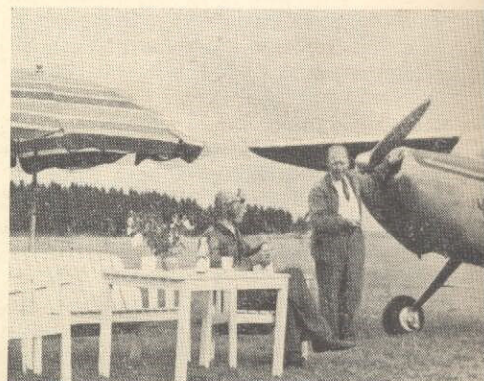
Cessnan flyger sig själv, försäkrar flygföraren Agne Sjöberg, och så ser det faktiskt också ut, när han släpper ratten och planet flyger den utstakade kursen snabbt och våldreserat. Låt oss först som sist bekänna kort: Cessna är en *upplevelse!* Kabinen med sina två platser i bredd — Cessna har dubbla manövreringsorgan — är mycket rymlig och helt i avsaknad av det vanliga myllret av spakar och ledningar. Allt är inbyggt, och ratten gör utan tvivel sitt till för att öka säkerhetskänslan och förenkla flygningen för nybörjaren.

Bakom de två sittplatserna finns ett väl tilltaget utrymme för bagaget. Utmärkt plats för radio finns också. I dessa yttersta dagar har det ju också i Sverige bli-

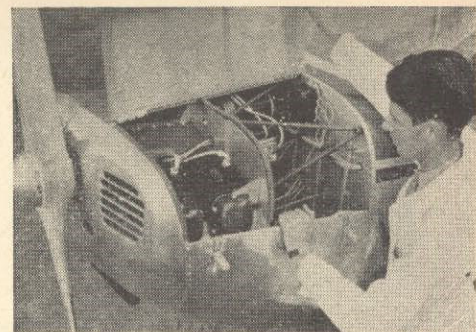
vit tillåtet att röka i flygplan, och Cessnan skulle inte ha sitt ursprung i Amerika, om hon inte vore utrustad med inbyggd cigarettändare.

Cessnan är byggd i helmetall i skalkonstruktion hos Cessna Aircraft Company i Vichita, USA. Tills vidare har fabriken utfäst sig att leverera två plan i månaden

"Och så kan hon gå upp och ned på myrtresserad flygare, till vars bor-







Ordning är A och O ifråga om Cessnas hela konstruktion, och det gäller inte minst den perfekta lilla motorn.

kunnat sättas så relativt lågt som till 22.000 kr, fritt Gävle. I denna summa ingår då hela standardutrustningen med självstart och nödiga instrument. För blindflyg och nattutrustning tillkommer extra kostnader.

Planets prestanda se enligt Gösta Forslund ut så här:

Motor Continental .....	85 hk
Maxhastighet .....	192 km/tim
Marschhastighet .....	160 km/tim
Längsta flygtid .....	över 4 tim
Längsta flygsträcka .....	över 650 km
Landningshastighet .....	66 km/tim
Flygvikt .....	658 kg
Tomvikt .....	400 kg
Bränslemängd .....	94 lit.
Spännvidd .....	9,98 m
Längd .....	6,53 m
Höjd .....	1,91 m
Stighastighet .....	208 m/min
Tjänstetopphöjd .....	4.720 m

Lastplan: Tomvikt 400 kg. — Vikt av drivmedel (bränsle) 94 liter (68 kg). Olja 17 lit. (15 kg). Besättning 75 kg. Passagerare och gods 95 kg. Radioanläggning 5 kg. Största tillåtna flygvikt 658 kg.

AB Gösta Forslund Aviation — vad är nu egentligen det? Ja, namnet säger väl egentligen allt. Det är det senaste av de många flygbolagen Norden runt, och chef för det hela är — som sig bör — Gösta Forslund själv. Som kompanjon har Forslund överingenjör S. Eiritz — en strong flygare, som varit med om litet av varje. Han har flugit sedan mitten av 30-talet, praktiserat i Ryssland och så småningom arbetat sig fram till befattningen som teknisk chef för en av de större Gävleindustrierna. — I Norge återigen representeras Cessnan av Thor Solberg Aviation Co på Fornébue flygfält, vilket företag också representerar Seabee samt Edo och B. G.

Örnen.

Vilka spiror! — utbrister flygförare Agne Sjöberg beundrande. Liksom andra skönheter är Cessnan utrustad med välsvavade landningsställ.



Upp ett par vackra kuttersmycken, som gjorde det svårt för kameran att besvara frågan: Avsnittet är . . .

# E PÅ JORDEN...

har haft Europapremiär på Avan

för Sveriges räkning, men så småningom kan Forslund få så många han någonsin vill — eller rättare sagt: så många det flygintresserade Sverige vill ha, och det blir kanske inte så litet.

Ur svensk synpunkt kan det vara av intresse att veta, att planet kan utrustas både med skidor och flottörer, men självfal-

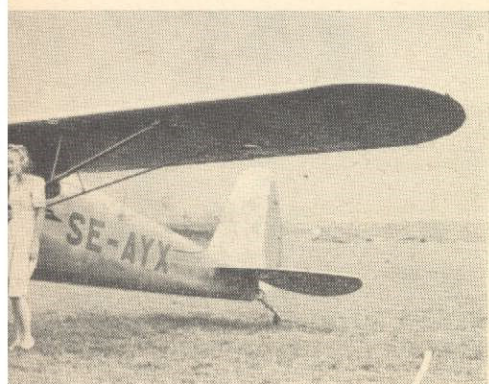
let kommer hjulen att dominera även framgent. Ett kapitel för sig är förresten landningsställens värda. De är så smidiga och eleganta, att man skulle kunna tro, att en skönhetsexpert och inte en flygplanskonstruktör bär ansvaret för dem. De äro utförda av extra hållbart fjäderstål i en robust metod, som t. o. m. är patenterad.

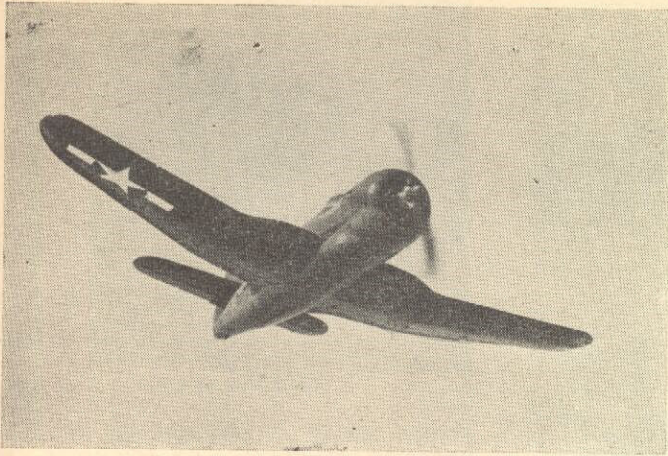
Cessnan är som helhet mycket öom, och eftersom den är högvingad och har högt sittande propeller, kan den gå upp och ned även på mycket små fält. Självstarten är en viktig detalj, och under vingarna finns infällda strålkastare för landning i mörker. Vidare har Cessnan utrustning för natt- och instrumentflygning.

Motorn är av märket Continental och utvecklar 85 hästkrafter vid 2.575 varv. Marschfarten är 160—170 km, och maxihastigheten håller sig vid 192 km.

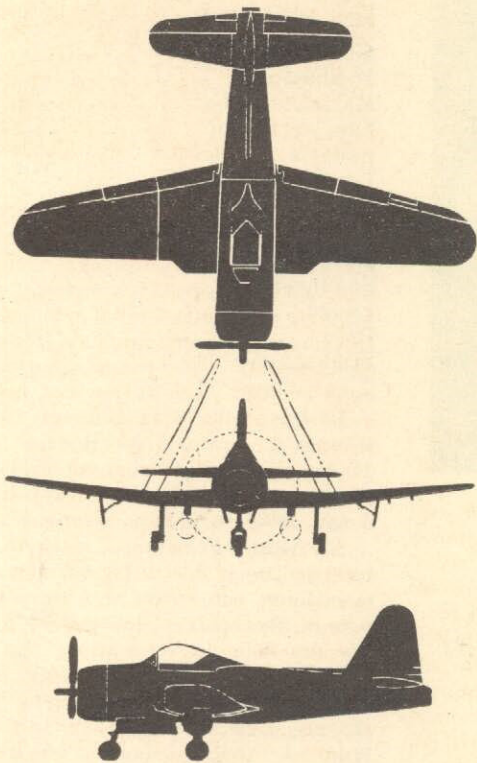
Det finns strängt taget två versioner av Cessnas sportplan — Cessna 120 och Cessna 140 — och det är den senare av de två, lyxversionen alltså, som kommit hit med sitt första exemplar. Medan Forslund har för avsikt att hålla priset på Cessna 120 under 20.000 kr, har priset på Cessna 140

fält', berättar Gösta Forslund för en inrullat fram — American Stile!



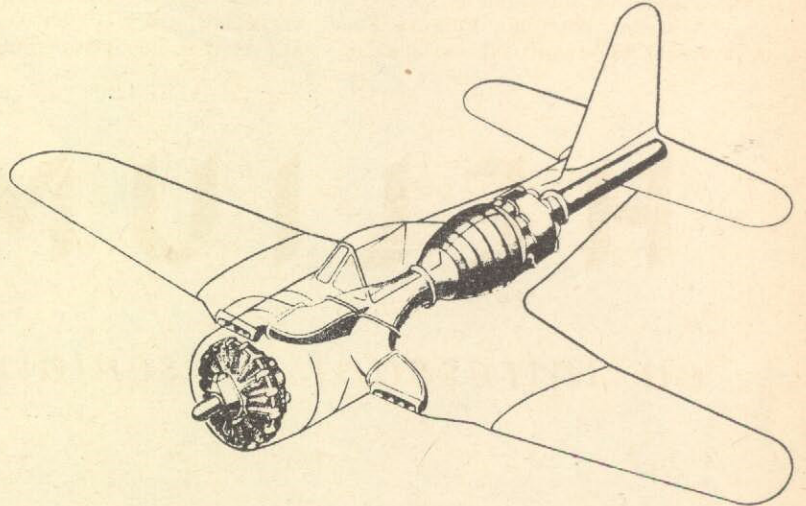


Amerikanska flottans nyaste jaktplan, Ryan Fireball, kommer här svepande in för landning. Grova, kraftfulla drag parade med en viss elegans kännetecknar den nya kärnan. — Till höger se vi motorernas placering i nos och bakkropp.



En treplansskiss av "krutåket" (ovan) eller kanske vi hellre skall kalla det "eldkulan" — "the fireball"? —

Nedan: En profil med karaktär i dragen! Lägga märke till att man lagt särskild vikt vid att föraren får god sikt. Han kan se framför vingkanten. — Nedan till höger: Så här ter sig "Fireball" med vingarna uppfällda. Som synes är landstället av trehjulstyp.



## RYAN "FIREBALL" - "ELDKULAN"

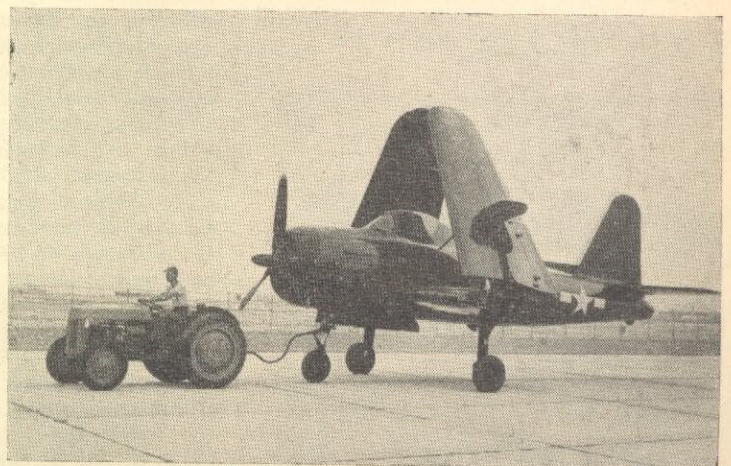
— eller FR-1 som det kallas inom amerikanska marinen, kom visserligen inte i tid till det senaste kriget, men är inte desto mindre värt en presentation — i all synnerhet som rätt felaktiga data hittills publicerats i svensk press.

Först och främst är det egendomligt så tillvida att det drives av en Wright Cyclone-motor om 1350 hk i nosen och ett General Electric I 16 reaktionsaggregat i bakkroppen. Stighastigheten är 1000 fot i minuten på båda motorerna, marschhastigheten för enbart motorn i nosen 330 km/tim. och topphastighet för enbart reaktionsaggregatet 480. "Fireball" är speciellt byggd för start och landning från hangarfartyg. Stigförmågan är utmärkt och vändbarheten suverän.

Spännvidden är 12,19 m, längden 9,78 m, höjden 3,38 m, maxhastigheten troligen omkring 650 km/tim. och räckvidden 2.400 km. Då vingarna äro uppfällda är bredden 4,85 m och höjden 5,11 m.

Beväpningen utgöres av åtta 12,7 mm Browning ksp, fyra raketer och ev. en bomblast om 900 kg.

"Fireball" befinner sig alltså under utveckling under beteckningen Ryan XF2R-1. Namnet Ryan blev bekant i vidare kretsar genom Charles Lindberghs flygning över Atlanten 20—21 maj 1927 från New York (Curtiss Field, numera Roosevelt Field) till Paris (Le Bourget). Hans "Spirit of St. Louis" var nämligen ett högingat Ryan-monoplan.



**H**elium är en jämförelsevis sent upptäckt gas och var länge både sällsynt och mycket dyrbar. Det var 1868, som man genom spektralanalys av solen upptäckte dess existens på denna himlakropp, och då man trodde, att det var ett för solen specifikt ämne fick den sitt namn, som betyder "solämne". Först 1895 fann man ringa spår av detsamma på jorden och 1903 så stora mängder därav, att de kunde praktiskt utnyttjas. Detta skedde under borringar efter olja vid en by, Dexter i Kansas i Förenta Staterna, varvid man i stället för olja stötte på jordgas, som visade sig innehålla cirka 20 % helium. Alltsedan dess har Förenta Staterna praktiskt taget haft ett världsmono-

Ballonger ha under kriget fått en betydligt vidgad användning både för luftvärnsändamål och för vetenskapliga observationer. Heliumfyllda bemannade ballonger ha nått en höjd av 22 km och därmed anses ej gränsen nådd. Heliums lätthet i jämförelse med luft har gjort, att man börjat använda det i stället för luft för att pumpa upp ringar på gummihjulen på flygplan. Det bekanta amerikanska flygbolaget Consolidated Vultee Corporation har uppgivit, att därigenom en viktminskning av cirka 75 kg per flygplan av en viss typ kan ernås.

Även inom metallurgien har helium gjort värdefulla tjänster under kriget, framför allt beträffande lättmetallerna magnesium

# HELIUM

*en intressant presentation*

av

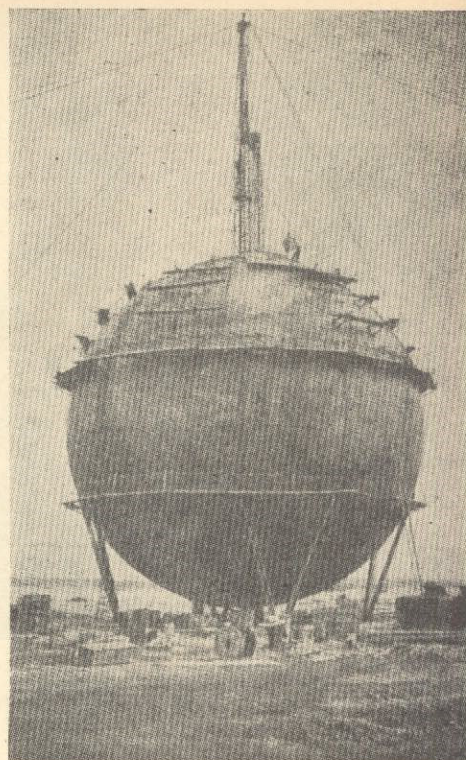
**Carl H. Lundholm**

pol på helium. Till en början omhändertades utvinningen av privatmän, men sedan de amerikanska militärmyndigheterna kommit underfund med dess värde som fyllnadsämne för ballonger och luftskepp i stället för väte, övertog den amerikanska regeringen den fortsatta exploateringen av påträffade fyndigheter. Ännu så sent som 1918 var dock helium så sällsynt att det betingade ett pris av cirka 300.000 kronor m<sup>3</sup>. Under det sista världskriget ökades produktionen dock avsevärt bland annat genom fyra nya anläggningar till en förutvarande sådan så att den under 1945 var 25 gånger så stor som 1940. Samtidigt nedgick priset betydligt så att det för närvarande utgör endast 70 öre per m<sup>3</sup>.

Anledningen till den ökade åtgången var i främsta rummet det stegrade behovet av luftskepp och ballonger för de allierade. Som exempel uppgives, att för de största luftskeppen icke mindre än 6,5 miljoner kubikfot (182.000 m<sup>3</sup>) åtgår. Den viktigaste fördelen hos helium jämfört med väte är dess obrännbarhet. Det var på grund av, att det stora tyska luftskeppet Graf Zeppelin var fyllt med väte, som det fattade eld vid försök att landa vid Lakehurst i maj 1937. I fråga om specifika vikten är denna dock ungefär dubbelt så hög för väte. Under det sista kriget användes luftskepp i stor utsträckning för eskorttjänst till sjöss. Luftskepp ha nämligen den fördelen gentemot flygplan, att de utan svårighet kunna hålla samma långsamma fart som de eskorterade fartygen. Enligt vad chefen för Förenta Staternas luftskeppsdetalj nyligen förklarar, misslyckades alla tyska u-båtsanfäll mot allierade konvojer, som åtföljdes av luftskepp.

och aluminium, vilka båda fått en mycket vidgad användning särskilt inom flygindustrin. Magnesium har hittills varit omöjligt att svetsa, då det fattar eld, när svetsningsbrännaren föres till detsamma. Genom en nykonstruerad elektrisk svetsningsapparat med ett ihåligt skaft pressas helium ut till svetsningsstället, varigenom detta avkyles och hindras att fatta eld. Ett liknande förfaringsätt tillämpas för att möjliggöra sammansvetsning av aluminium och stål. Orsaken till heliums användbarhet för de två sista ändamålen är, att det ej kan förena sig med något annat ämne vare sig metaller eller luftens syre, s. k. indifferentens.

Andra viktiga egenskaper jämte obrännbarhet och lätthet hos helium, nämligen oskadlighet och indifferentens ha gjort, att det sedan 20 år tillbaka fått en användning

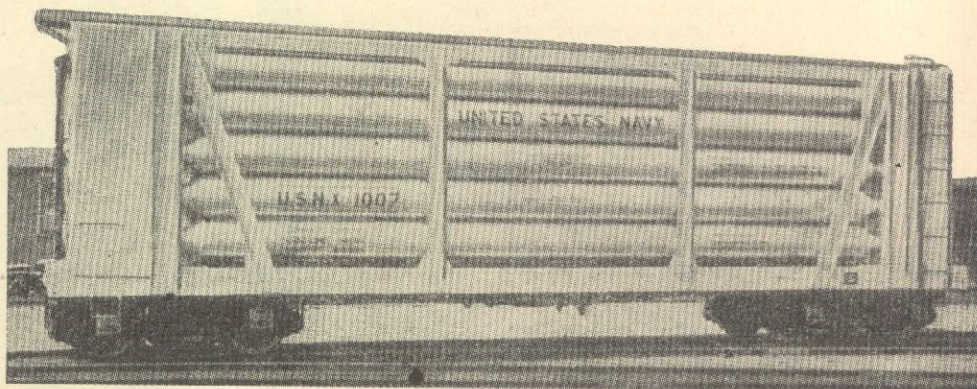


inom medicinen. Sålunda uppblandas vissa eldfångda bedövningsmedel med helium vid kirurgiska operationer. Som eldsläckningsmedel överträffas helium endast av koloxid, men detta är på grund av sin giftighet omöjligt att använda för sistnämnda ändamål. Vid behandling av astma utbyter man kvävet i luften mot helium, varigenom lindring åstadkommes vid andnöd. Helium väger nämligen endast en sjundedel av kväve, vilket gör, att endast en tredjedel av den vid passerandet av luft erforderliga muskelkraften erfordras.

Slutligen kan nämnas, att helium kännetecknas av god ledningsförmåga för både elektricitet och värme. I förstnämnda hänseende överträffas det endast av neon, i sistnämnda enbart av väte.

Då förbrukningen av helium vid krigets slut plötsligt nedgick, blevo de amerikanska myndigheterna nödsakade att lagra betydande mängder, vilket tillgick så, att man anlade en enorm reservoar på ett område om cirka 2 miljoner m<sup>2</sup> i Texas, där helium blandades med jordgas.

En uppskattning av ännu ej utnyttjade amerikanska naturtillgångar ha givit vid handen, att dessa uppgå till cirka 280 miljoner m<sup>3</sup>.



Den värdefulla gasen levereras i cylindrar, vilka transporteras på ovanstående sätt. En klipp rymmer c:a 6 500 000 kubikfot helium. — Vinjettbilden visar en heliumbehållare på en amerikansk flygplats.

## FINLAND FLYGER ... (Forts. fr. sid. 12)



Gymnastikdirektör Karl-Erik Övgård och segelflygechefen på Bulltofta, Karl-Erik Rosenqvist diskuterar samarbetsproblem med kommissarie Jaromir Strejcek från tjeckiska luftfartsministeriet och ordföranden i Akademiska Segelflygklubben i Prag, Jiri Sandera. De båda tjeckerna komma i följande nr av NF att berätta om sitt lands flyg!

## FINT SEGELFLYGBESÖK HOS NF

(Forts. fr. sid. 9)

vi oss självfallet också till honom för att höra, vad han har att säga om våra tjeckiska gäster.

— Uteslutande gott, blir omedelbart svar. Tyvärr har vi inte så mycket att lära dem. — Jo för resten, deras landningar var nog i början mera lämpade för stora flygfält än för Älleberg och vertikalsvängarna nära marken är nog inte så bra vid utelandningar. En sak har vi för resten lärt dem ytterligare, och det är att bada finnbastu. Den kommer säkert att finnas redan nästa sommar vid deras skola.

Jag skulle annars tro, att vi bör resa till dem för att lära. Men nu var de här kanske först och främst för att få kontakt på olika sätt. Och det tror jag de ha fått. Tiden har varit givande. Jag har sökt visa dem så mycket som möjligt och bereda dem tillfällen att se vårt land och att träffa svenska segelflygare. De har ätit kräftor på Älleberg, inviterats till en officiell middag av Falköpings stad, gästade Gyllene Uttern, sett SAAB, flugit på Skå-Edeby, gjort rundtur över Malmö, tagits om hand av KSAK, Stockholms Segelflygklubb och NF o. s. v. Så programmet har

varit givande och omväxlande. Det blir nästan tråkigt att lämna dem efter dessa tre intressanta veckor. Trevligare elever får man söka efter.

Men dom kommer ju i goda händer. Dansk Svæveflyver Union och Polyteknisk Flyvergrupp har lovat att taga hand om dem, när vi kommer i land. Och sedan hoppas jag, att en hel del svenska segelflygare skall få komma till deras skolor nästa sommar.

— Det skulle vara roligt att komma ned på kontinenten igen efter alla dessa år som kriget lagt hinder i vägen för utbytet av studiebesök som detta. Själv var jag ju före kriget utomlands tre somrar i sträck för att studera segelflyget i olika länder.

— Jag vill gärna poängtera, att segelflyget från början var en internationell sport — såsom på Wasserkuppe — men sedan blev den ju tyvärr, åtminstone i Tyskland, en rent nationalistisk rörelse för att uteslutande få fram stridsflygare. När gränserna nu åter öppnats, bör vi från början lägga huvudvikten vid det sportsliga momentet igen.

Trots olika språk och olika seder har svenska och tjeckiska segelflygare säkert haft en hel del att lära varann. Därmed är det tjeckiska besöket enbart till nytta

Alltnog — PIKs två senaste segelflygkonstruktioner är PIK 5 och PIK 6. Det senare är en helt ny konstruktion av ett högvärdigt segelflygplan med Pehr Schalin som närmaste upphovsman. Spännvidden är 15,00 m och längden 6,75 m. Vingytan är 13,20 m<sup>2</sup>, vingbelastningen 18,95 kg/m<sup>2</sup> och — det bästa av planets alla fina data — glidtalet är 1:30.

PIK 5 är närmast en motsvarighet till — eller rättare en förbättring av — Baby. Det är Temmes eget diplomarbete, och prototypen, som legat i arbete sedan januari i år, får sitt luftdop inom kort.

Temmes beräknas själv, att PIK 5 skall ha något sämre glidtal vid hög hastighet (c:a 10 %), medan det blir betydligt bättre vid låg hastighet, som ju är den vanligaste för ett övningssegelflygplan. Som ledmotiv vid konstruktionen har stått en strävan att göra allt så enkelt som möjligt, dels för att klubbarna skall kunna bygga planet så billigt som möjligt och dels för att förbilliga reparationerna — det senare måste man också ta med i beräkningen!

Flygegenskaperna bli bättre både ifråga om skevroder och sidoroder (hela 50 % enligt beräkningarna), alltså de egenskaper som kritiserats mest hos Baby.

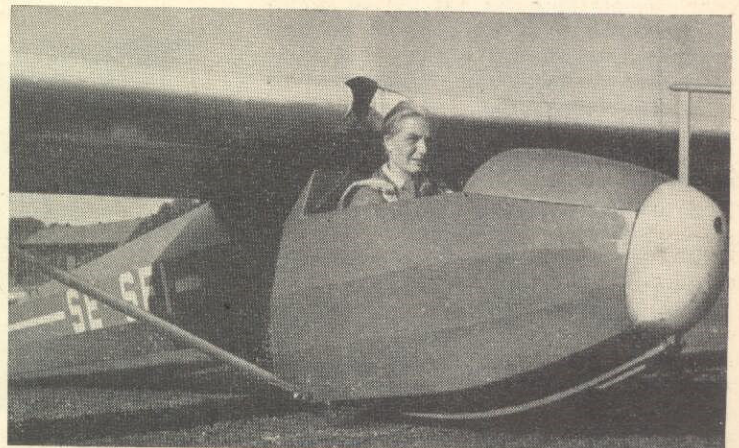
En konstruktionsgrupp teknologer är f. n. också sysselsatt med en nykonstruktion av glidflygplan, Harakka II, med teknologen Häkkinen som drivande kraft. Det är alltså god fart på arbetet vid den tekniska högskolan i Helsingfors, men så gläder man sig också åt stödet från en sådan kapacitet som professorn i aerodynamik, Ylinen.

Som slutorientering kan nämnas, att 10.000 starter avverkades inom det finska segelflyget under fjolåret, och resultatet blev 500 diplom av typerna A, B och C. Resultatet i år kommer säkert inte att bli sämre — som en nyhet kommer också S-certifikatet, vilket införts först i år genom de nordiska reglerna. Och därtill kommer Finlands silver-C nr 8 och 9, varav Temmes själv som bekant klarade det första redan innan F-flygningarna på Älleberg började i somras. Det är sådant som kallas ledarskap — att föregå med gott exempel! Finlands segel- och motorflygare äro att gratulera...

Örnen.

— såsom en inledande kontakt för framtida gemensamma strävanden för flygets sak.

Örnen.



Här vandrar den tjeckiska segelflygdelegationen upp mot Kockums Flygindustri, och därtill ses gruppens kvinnliga segelflygare, sköna Nena Sebestová, göra sig hemmastadd i Baby-Falken.

# NYA BABY-FALKEN

Segelflygare emellan har man länge gått och väntat på nyheter från Baby-fronten. Nu kan det släppas litet på förlåten, och som vanligt kommer NF först med nyheter. Lennart Hemmingers konstruktion beskrevs utförligt i SFT 12/45, men sedan dess har prototypen genomgått många förbättringar under ledning av ing. Rudolf Abelin, tekniske chefen vid Kockums Flygindustri, som inköpte Baby-Falken av Hemminger. Här beskriver Abelin själv den nya Baby-Falken, och i nästa nummer återkommer vi med ett stort bildsvep från provflygningarna.

**LH 22** eller Baby-Falken, som planet numera kallas, har delvis ändrat form, sedan den under fjolåret beskrevs i SFT. Utrymmet i förarsitsen har ökats, vilket speciellt vid vinterflygning och vid flygning med manuell fallskärm är värdefullt. Försöksvis har också en lägre koppling införts, och resultatet med denna ha varit mycket tillfredsställande. Kopplingen är så placerad, att man direkt kan se, när kopplingsringen faller. En annan nyhet är ett par små fönster, som anbringats vid sidan om kopplingen. Härigenom kan föraren vid vinststart praktiskt taget hela tiden se vinschen.

Man har ju ofta hört klagomål på Babyns skevroderverkan, som bl. a. vid flygbogsering i kytigt väder varit helt otillfredsställande. På Baby-Falken har därför nu en differential införts av helt annan typ än den tidigare. Detta har givet en betydligt ökad skevroderverkan, vilket också medfört ökad vändbarhet och därigenom bättre möjligheter att ligga kvar i termiken. För övrigt har också kullager genomgående införts i handstyrningen, varigenom dels lättare styrning uppnåtts och dels risk för glapp praktiskt taget helt eliminerats.

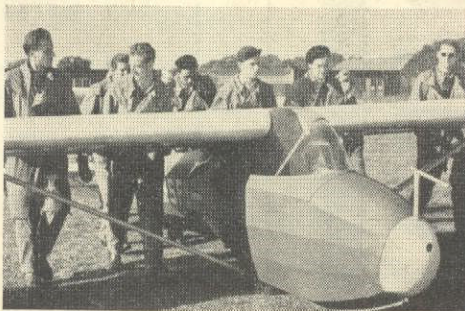
För att spara instrumenten och skydda dem vid hårda landningar har instrumentbrädan upphängts med särskild dämpningsanordning. Risken för sönderslitning av instrumenten vid haverier blir härigenom betydligt mindre, och även instrumentslitage blir ett minimum.

Baby-Falken levereras i standardutförande med en öppen och en täckt huv. Den förra har tillkommit på KSAKs begäran och är givetvis i första hand avsedd för omskolningstiden.

För att planet skall bli godkänt för skolflygning har luftfartsstyrelsen uppsatt vissa krav, som bl. a. gå ut på att driftserefarenhet skall skaffas med typen, och dessa prov äro nu i det närmaste avslutade. Planet har hela tiden fungerat mycket tillfredsställande och har bl. a. visat sig vara bättre i termik än den vanliga Babyn, vilket väl främst torde vara att tillskriva den bättre skevroderverkan. Tack vare den nya huven är emellertid hastighetspolaren betydligt förbättrad, medan sjunkhastigheten vid lägsta flyghastighet endast torde

vara obetydligt lägre än på den vanliga Babyn.

Östersunds Flygklubb blir den första, som får en Baby-Falk. Klubben hade nämligen slagit sönder sin Baby II b så ordentligt, att kroppen ej gick att reparera. I stället för att bygga en ny tråkropp överenskomms därvid med Luftfartsstyrelsen och fabriken, att den nya kroppen skulle användas. Ej heller den tredje berörda parten, försäk-



Tjeckerna blev stormförtjusta i Baby-Falken under besöket på Bulltofta, och även schweizarnas teknologgrupp är intresserad av den, enligt vad Olle Håkansson-Karlstad vid Tekniska Högskolan i Zürich berättar för NF under tillfälligt Sverigebesök.

ringsbolaget, hade något att erinra mot att tråkroppen utbytes mot en stålrörskropp, då ju stålrörskroppen dels är starkare och därför en bättre "försäkringsrisk" och dels blir något billigare i tillverkning än en träkropp. Att stålrörskroppen är billigare än en träkropp beror i detta fall främst på att fabriken förfogar över verktyg till stålrörskroppen men icke över fullständiga sådana för träkroppen.



"Svarte Rudolf" instruerar Jaromir Strejcek, innan denne får provflyga Baby-Falken. Så här låter tjeckens betyg — efter luftdopet: "Baby-Falken är utan tvivel en enastående god och definitiv förbättring av gamla Grunau Baby!"

Många fråga sig, hur stålrörskroppen ställer sig i praktiken; om den inte trots allt blir dyrare än träkroppen. Här får man nog det bästa svaret, om man ser på utvecklingen i Amerika. Där ha stålrörskropparna nästan helt slagit ut träkropparna på övningssegelplanen. En reparation kan också utföras mycket fortare på en stålrörskropp än på en träkropp. Om exempelvis en så hård stöt uppkommer, att nospartiet deformeras, kan klubben själv klä av kroppen så långt som erfordras för reparationen samt demontera beslag och instrument, om så erfordras. Fabriken behöver därefter endast sätta in kroppen i jiggen och utbyta de skadade rören samt riktta kroppen. Härefter återsändes stålrörskroppen till flygklubben, som själv kan utföra erforderliga monteringsarbeten samt dukning och lackering.

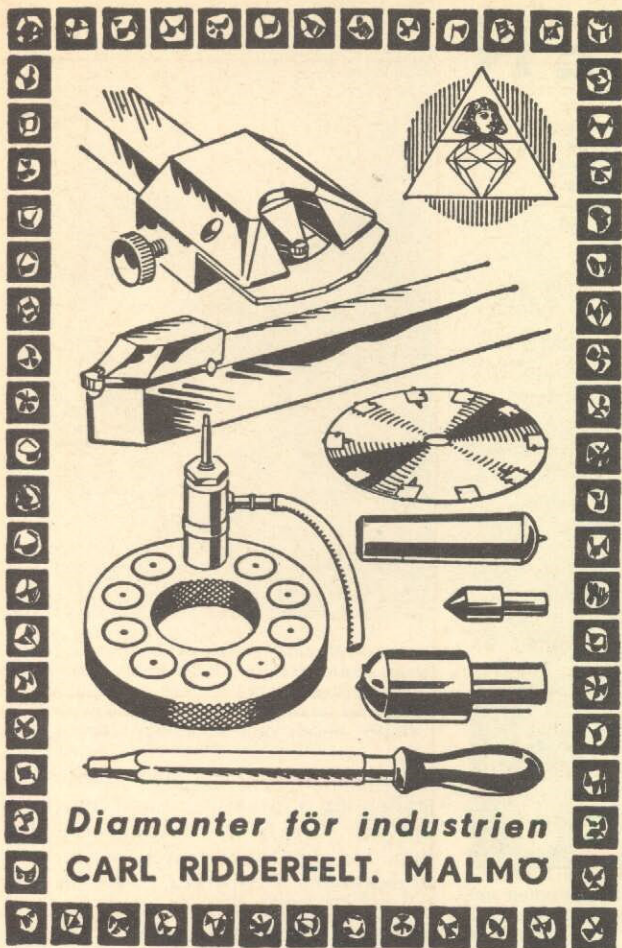
## EN MILSTOLPE (Forts. från sid. 5)

Flygets representanter ha gjort allt för att driva fram det s. k. Atlantflygfältet, näringslivets likaså. Att tjata längre lönar sig inte; konsekvenserna av de styrandes försummelser bli väl i sinom tid hårdare argument. Men det blir en bitter dag för det svenska trafikflygets män — den dag, då de flygplan, som man skaffat för att hålla det svenska trafikflyget bland de främsta inom världens fredsflyg, inte kunna landa på svensk mark!

**Sverige — ett lyckligt lottat land**

Vi svenskar lever i ett lyckligt lottat land. Det är i dagens Europa i själva verket få nationer förunnat att nå upp till Sveriges levnadsstandard. Verkningarna av det oerhört försvårade handelsutbytet mellan länderna kan självfallet ej vårt land undgå. Därför ligger det ett intensivt arbete bakom att få fram största möjliga varukvantiteter till fördelaktigaste priser och kvalitéer. Som kund kan ni räkna med att vi göra vårt allra bästa för att säkra en god varutillförsel. Därför lönar det sig att köpa per postorder från

**ÄHLÉN & HOLM A-B., STOCKHOLM 20**  
Sedan år 1899 ett företag i fri tävlan inom handeln — med ansvar inför kunden



**Diamanter för industrien**  
**CARL RIDDERFELT. MALMÖ**



*Nu springer vi*

till närmaste postkontor för att billighetsprenumerera på NF till årets slut:

**ENDAST 1:50 KRONOR**  
 MED ÅRETS STORA JULNUMMER

Sätt in beloppet på postgiro 245258, så får Du NF regelbundet från 1 september till årets slut. Beloppet kan även sändas i frimärken till

**NORDISKA FLYGTIDNINGEN, MALMÖ I**

# F R I B E R G S

## VED- och KOLAFFÄR

Vänd Eder till oss när det gäller licensfritt bränsle, såsom stubbved, rivningsved, ytved av olika träslag samt grenved och licensfria kol i alla storlekar.

Rivningshus av trä köpas över hela Skåne samt även sågad rivningsved i 1-meters längder.

All slags ved uppköpes kontant vid mätningen. Även trä på rot köpas.

*Vänd Eder med förtroende till*

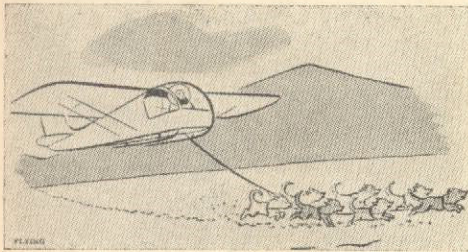
# K Ö P M A N C. F R I B E R G

**H Ä L S I N G B O R G**

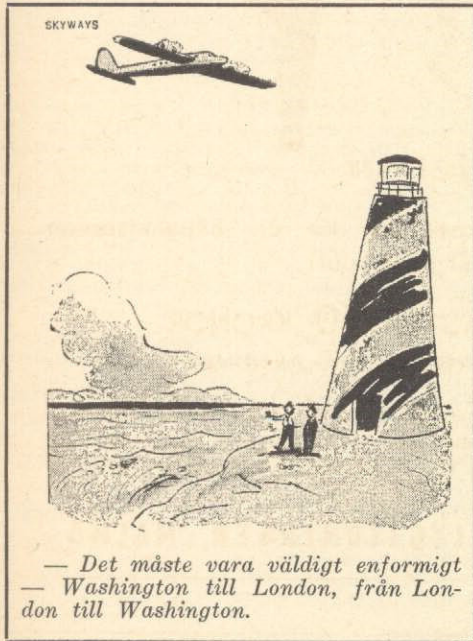
**KONTOR: Eneborgsvägen 32 A. Tel. 17013**

**BOSTAD: Rektorsgatan 9. Tel. 17148**

# FLYGARENS GLADA SIDA...



Något för Lappland?



— Det måste vara väldigt enformigt  
— Washington till London, från London till Washington.

## HEMSKT.

Det måtte vara rätt hemskt för en segelflygare, som inte kan hitta en landningsplats.  
Att så där sväva i okunnighet.



— I tre dagar har han förgäves sökt landa, så nu måste vi gå upp och rädda honom innan han svälter ihjäl....

Har Du någon god historia eller en trevlig teckning, så sänd in den till NF, box 118, Malmö. De bästa bidragen belönas! Här nedan ett par danska småprov ur månadens skörd.

## Luft-Waffe

Der var Vaabenrazzia paa Raadhuspladsen i København, og en Arbejdsmand blev standset og undersøgt. Da den tyske Soldat befølte ham, mærkede han en haard Genstand og spurgte:

— Waffen?  
— Ja, Luft-Waffe, svarede Arbejdsmanden — og trak en Cyklepumpe frem.

## Den kommer tilbage

I en af de saakaldte „Dansk Filmrevy”er lød i Slutningen Speakerns Stemme, da man saa nogle Billeder af tyske Bombe-flyvere paa vej hjem fra et Angreb paa London (antagelig i 1940—41):

„Her vender de tyske Maskiner tilbage fra et veludført Angreb paa London. Kun én Maskine savnes.”

Da lød en Stemme i Salen (dejligt befriende for Tilskuerne):

„Aah den kommer nok til Niforestillingen!”

## Værnemagtsberetningen

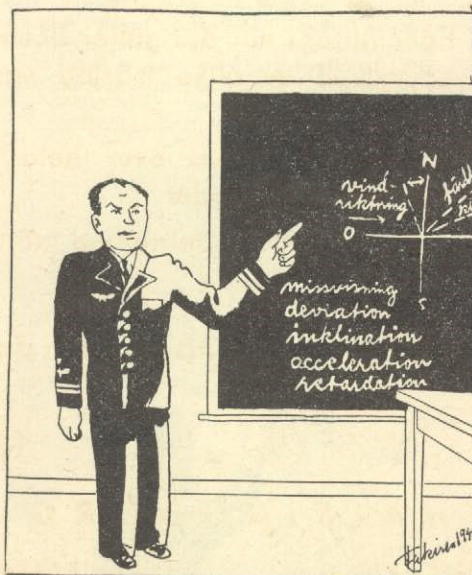
Det fortælles, at 50 tyske Flyvere banke-de paa Himmelens Port, hvor de vilde ind.  
— Hvad er I for no'en? sagde Skt. Peder.

— Krigsflyvere, svarede de. Vi blev skudt ned i Aftes.

Skt. Peder bladede i nogle Papirer.

— Ja, tre av jer kan komme ind. Flere er ikke blevet skudt ned ifølge Værnemagtsberetningen.

## Odesdigert



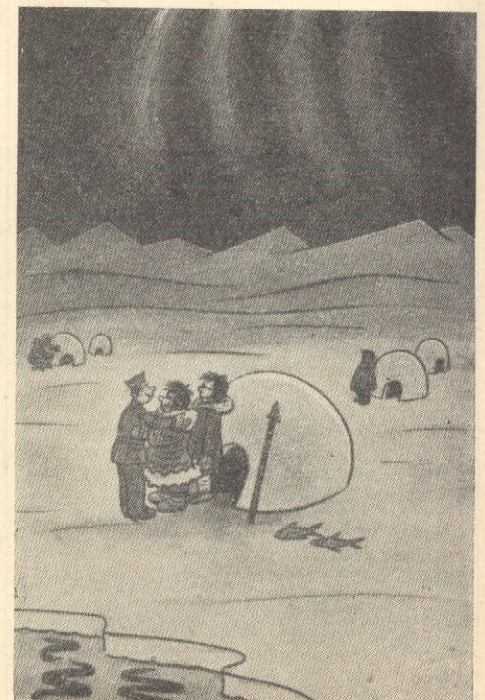
— Skall man kunna flyga efter en kompass så måste man ha alla fel i huvet.



— Vad var det nu jag skulle göra sen jag räknat till tio???



Alla sätt üro bra, utom de tråkiga...  
eller  
ett reaktionsplan duger till mycket...



— Hemma e' ändå bäst, mamma lilla!

# Den Danske FLYVEDAG

Men derforuden arrangeres der paa Flyvedagen en Mængde Flyvestævner og Opvisninger rundt om i Landet, og i Aar regner man med at faa Antallet af Stævner fordoblet eller idet mindste betydeligt forhøjet.

Sidste Aar var der Deltagelse fra svenske Sports- og Svæveflyvere, og man haaber ogsaa at faa det i Aar.

## „DANSK MODELFLYVER UNION”'s

Generalforsamling afholdtes i Odense søndag den 4. August. Sv. W. Bang valgtes til Dirigent, og der blev valgt følgende nye Bestyrelse:

Formand: Johannes Thinesen (Odense)  
 Vice formand: Sv. Wiel Bang (København)  
 Sektetør: Jørgen Gamst (København)  
 Kassør: Aage Tage Hansen (Nyborg)  
 Bestyrelsesmedlem: Eigil Nissen (Frøsund).  
 Til slut takkede O. M. F.'s Formand Aage Høst-Aaris de to afgaaende Bestyrelsesmedlemmer K. Flensted-Jensen og Axel Abrahamsson for deres store Arbejde til Gavn for Danske Modellflyvere!

Jochumsen.

## SVÆVEFLYVEKONKURRENCER I DANMARK

„Dansk Svæveflyver Union” har i Forbindelse med „Den Danske Flyvedag”, som i Aar afholdes den 22. September, udskrevet nogle landsomfattende Konkurrencer i Svæveflyvning.

Konkurrencerne finder Sted fra 14 Juli til 15 September og omfatter konkurrence i 3 Klasser. I Klasse 1 gælder det Varighedskonkurrence og i Klasse 2 Højdevinning samt i Klasse 3 Distanceflyvning. Samtidig har „Det Kongelige Danske Aeronautiske Selskab” udsat en Vandrepokal for Aarets bedste individuelle Præstationer indenfor Højde-, Distance- og Maalflyvning.

Det samlede Landsresultat vil blive meddelt paa „Den Danske Flyvedag”, ligesom de sejrende Hold vil blive opfordret til at give Opvisning paa een af de Flyvepladser, hvor der er Opvisning paa Flyvedagen. Det lader virkelig til, at der er ved at komme Gang i Dansk Svæveflyvning!

„Mr. Smile”.

## NF gæstar danske modellflygere

(Forts. fr. sid. 14)

Lägret höll sig med en egen duplicerad tidning kallad „Tranum Flyveposten”, som utkom dagligen och behandlade livet i läget. Den sista dagen utkom emellertid ingen tidning. Tryckerimaskinen, d. v. s. dupliceringsapparaten behagade nämligen strejka. Numret blev emellertid några dagar senare hemsänt till samtliga lägerdeltagare. „Redaktionen” hade därvid satt som motto: BEDRE SENT END ALDRIG!!



Bent Schmidt, Haslev, med modellen „Diogenes”.



Bilden visar dansken Kurt Rechnagel, specialast på ”flygande vingar”, med en vacker modell. (Samtliga foto från DMU för NF av Per Weishaupt.)

Den sista kvällen förrättade lägerchefen, Per Weishaupt prisutdelning efter veckans slit och släp. Han tackade även samtliga lägerdeltagare för det intresse som visats och uttalade sin förhoppning om att detta läger skulle göra sitt till för att föra de svenska och danska modellflygarna närmare varandra. Så skildes man då på kvällen nöjda och belättna — nära nog varje deltagare hade fått ett pris — för att få sig lite sömn, innan uppbrottets timma skulle slå.

Till sist ber nu de svenska deltagarna att genom NF ännu en gång få framföra ett tack till Dansk Modellflyver Union för att de fick lov att vara med på detta läger. Det blir ett minne för livet, ett läger som man skulle vilja vara med om ännu en gång....

Kontakt.

## RESULTATLISTA FRÅN DANMARKS-LÄGRET

### Byggesbedömningen:

1. Tage Hansen, Nyborg.
2. P. C. Andersen, Aalborg.
3. Jens Jørgensen, Søby.

### Teoriprov:

- |                            |                 |
|----------------------------|-----------------|
| 1. P. C. Andersen, Aalborg | 9 poäng         |
|                            | (av 10 möjliga) |
| 2. Kurt Rechnagel, Haslev  | 8,15 poäng      |
| 3. E. Krarupleth, Aarhus   | 8,0 poäng       |
| 4. Tage Hansen, Nyborg     | 7,5 poäng       |
| 5. Bent Josephsen, Skive   | 7,4 poäng       |

### Högstartflyvning.

#### Klass A 1:

- |                                |            |
|--------------------------------|------------|
| 1. Jens Jørgensen, Søby        | 3 m 12,6 s |
| 2. Gunnar Persson, Malmö       | 2 m 39,9 s |
| 3. Jørgens Jacobsen, København | 2 m 38,2 s |
| 4. Svend Pedersen, Silkeborg   | 2 m 18,7 s |
| 5. Jørn Michaelsen, Odense     | 1 m 27,8 s |

#### Klass A 2:

- |                               |            |
|-------------------------------|------------|
| 1. Gunnar Persson, Malmö      | 2 m 17,0 s |
| 2. Kaj O. Jensen, Nyborg      | 2 m 8,1 s  |
| 3. Børge Jørgensen, København | 1 m 15,0 s |
| 4. Mogens Erdrup, Odense      | 1 m 7,3 s  |
| 5. Bent Josephsen, Skive      | 1 m 2,5 s  |

#### Klass A 3:

- |                           |            |
|---------------------------|------------|
| 1. Tage Hansen, Nyborg    | 1 m 32,5 s |
| 2. P. O. Wagner, Nyborg   | 58,5 s     |
| 3. Egon Pedersen, Aabybro | 53,0 s     |

### Förbränningsmotorklassen:

1. Kjell-Ake Andersson, Höör.

### Hangflygning.

#### Klass A 1:

- |                             |        |
|-----------------------------|--------|
| 1. Gunnar Persson, Malmö    | 48,3 s |
| 2. Aage Tage Hansen, Nyborg | 46,2 s |
| 3. Lars Andersson, Limhamn  | 44,1 s |

#### Klass A 2:

- |                           |        |
|---------------------------|--------|
| 1. Gunnar Persson, Malmö  | 58,0 s |
| 2. Mogens Erdrup, Odense  | 51,3 s |
| 3. P. W. Franzen, Randers | 49,9 s |

#### Klass A 3:

- |                              |            |
|------------------------------|------------|
| 1. Kjell-Ake Andersson, Höör | 1 m 11,5 s |
| 2. Henning Krogh, Hinnerup   | 50,8 s     |
| 3. K. O. Jensen, Nyborg      | 45,0 s     |

### ”Landskamp” i hangflygning.

#### 1. Danmark:

- |                       |        |
|-----------------------|--------|
| Mogens Erdrup, Odense | 48,2 s |
| K. O. Jensen, Nyborg  | 28,2 s |

#### 2. Sverige:

- |                           |        |
|---------------------------|--------|
| Kjell-Ake Andersson, Höör | 41,0 s |
| Gunnar Persson, Malmö     | 33,5 s |



Här ses kapten S. A. Dalbro — känt namn inom danskt flyg — som speaker vid fjorårets stora flygdag.

Den 22. September afholdes ”Den Danske Flyvedag” for anden Gang, og der er store Forberedelser i Gang.

Ideen til Flyvedagen blev udfostret af Redaktør Poul Westphal, København, og Ideen fandt straks Tilslutning, saaledes at D. K. D. A. S. allerede den 23. Sept. 1945 kunde afholde den første Flyvedag, som fik et forholdsvis smukt Forløb.

Selve Hovedindtægten ved Flyvedagen kommer af et stort landsomfattende Lotteri med store Gevinster, saasom Sportsflyvemaskiner, Flyveture og mange andre værdifulde Ting. Men der viser den danske Stat sig ikke fra den bedste Side, idet der f. Eks. kan nævnes, at Staten ved den første Flyvedag i 1945 tog 44.000 Kr. til Administration m. m.!! Men Danskerne er ikke forvandrede, hvad den Slags angaar, saa man synes, det er store Ting, at man i det hele taget kan faa Tilladelse til Salg af de 200.000 Lodsedler.

Lodsedlerne sælges af alle Motor-, Svæve- og Modellflyveklubber rundt i Landet, og Overskudet deles saa mellem D. K. D. A. S., Dansk Motorflyve Union, Dansk Svæveflyve Union og Dansk Modellflyve Union i Forhold til Medlems-tallet.

## MODELLNYTT!

”LILL-KLAS”.  
 Spv. 460 mm.



2:25

Bygg vår populäraste nybörjarmodell med gummimotor. Succémodell redan före kriget. Komplet t byggsets med alla delarna färdiga för montering, ritning, svarv, hjul, gummimotor, färdigt landningsställ, gummikrokar etc. Endast Kr. 2:25

### IDEALISK FÖR KLUBBAR OCH SKOLOR

Vår stora katalog över modeller, balsa, gummiband, ritningar etc. mot 30 öre i frim.

SVEN E. TRUEDSSON

MODELLFLYGINDUSTRI - Malmö 9

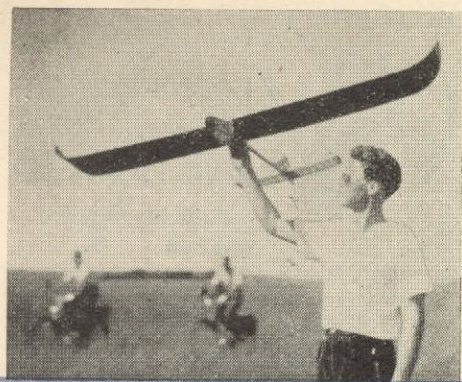
Härmed rek. att sändas mot postförsk.:  
 ..... st. ”Lill-Klas”, ..... st. Katalog.

Namn .....

Adr. ....

NF 6 .....





## Nu vill vi höra Din syn på saken

— NF inbjuder till diskussion —

I förra numret av NF infördes bl. a. ett skarpt inlägg från en av våra många läsare bland modellflygledarna. Sedan dess har NF:s modellflygledare varit ute på resor såväl inom landet som i grannlandet Danmark och därvid passat på att höra efter, hur den allmänna stämningen inom modellflyget f. n. är. Resultatet av denna "gallupundersökning" har blivit den, att man i Danmark är betydligt mera tillfreds med den där rådande regimen inom modellflyget än vad förhållandet är i Sverige. De ledare och förgundsfigurer inom det svenska modellflyget, som yttrat sig, har nästan hundra procentigt förklarat, att modellflyget ej är vad det borde vara, och att detta beror på att man ej kunnat skapa tillräcklig kontakt och samhörighetskänsla mellan de olika klubbarna.

Ing. Dérantz, som vi träffade på Altleberg, medgav även att aktiviteten var i sjunkande men ansåg, att felet härtill till stor del ligger hos klubbarna själva, som ej låter KSAK bli underkunnig om missförhållandena. Han menade vidare, att kritiken i den form den dess emellan uppdyker alltid hade en mera negativ karaktär och efterlyste en mera positiv kritik med direkta förslag till förbättringar.

Med anledning härav vill vi uppmana läsekretsen att till kommande nummer insända sina kommentarer i all korthet och samtidigt i få ord föreslå sådana förbättringar, som kan anses befogade. I synnerhet vänder vi oss därvid till modellflygledare och instruktörer. Är Du en av dem? Tänk i så fall på, att det kanske just är Din hjälp som behövs för att föra fram modellflyget igen och ställa det på bättre och stadigare fötter.

Under tiden passade vi på att fara till SM, som alla onda föroringar till trots kom till stånd även i år. Måhända kunde det komma fram några goda förslag där?...

Modellflygled.

VINJETTBILEN visar denna månad pokalförsvaren Leif Andersson vilken hade svårt att hävda sig i konkurrensen.

# Modellflyg från hela Norden

MODELLFLYGARE SKRIVER FÖR MODELLFLYGARE

NF:s utsände rapporterar:

## TRELLEBORG DOMINERADE 1946 års rikstävlingssfinal

Det blev den sydligaste av de till Rikstävlingssfinalen uttagna klubbarna, som satte sin prägel på hela tävlingen i Halmstad, när modellflygarna drabbade samman där den 7 juli. Sammanlagt mötte 15 av de 25 uttagna klubbarna upp — några dock med endast två eller en man med i laget. Inte mindre än 10 klubbar uteblevo alltså på grund av alltför dryga resekostnader eller av andra skäl.

Hur vore det på tal om det, om KSAK till ett annat år begärde att i samband med insändandet av resultaten från klubbarnas uttagningstävlingar få veta, om respektive klubbar sedermera tänkte ställa upp i finalen. Det är helt naturligt, att ett flertal klubbar arrangerat uttagningstävlingar för att visa verksamhet men dock aldrig haft för avsikt att ställa upp i finalen på grund av alltför dryga omkostnader. Om detta redan från början meddelades, behövde ju endast de klubbar uttagas, som verkligen ämnar ställa upp, och vi skulle kunna få en nära hundra procentig uppmönstring av de uttagna klubbarna. Kanske ett tips att ta fasta på för ing. Dérantz?

Med tanke på de utomordentliga arrangemangena vid fjorårets SM hade de modellflygare, som gästade Halmstad i år, säkerligen inställt sig på att allt skulle gå som smort. Och det gjorde det sannerligen också. Arrangörklubben hade även i år ett utomordentligt värdefullt stöd i överstelöjtnant Christian Nilsson, som inte blott ställde F 14:s flygfält till förfogande för tävlingen utan även ordnade med såväl förplägning som utspisning inom flottiljörrådet. Och mat fick man i sådan utsträckning, att t. o. m. skåningarna blev nästan alltför mätta.

Själva tävlingen blev emellertid ganska chansartad. Termiken satte in omedelbart vid tävlingens början och förmärktes sedan mer eller mindre under hela tävlingen. Vid sidan av uppvindsområdena rådde emellertid stark fallvind, vilket också ett flertal startande hade det föga angenäma nöjet att konstatera. Vid vissa tillfällen var darrjämte termiken så stark, att tidtagarna hade svårt att följa modellerna över två minuter, när de snabbt försvann in bland molnen.

Skåningarna dominerade tävlingen ganska eftertryckligt. Det blev emellertid ej den klubb, som man söderut hade tänkt sig som favorit, som fick triumfera, nämligen Aeroklubben i Malmö. Malmöborna hade en "bad day", under vilken ingenting ville lyckas riktigt. Trelleborgarna kom emellertid kraftigt rustade och gick in för tävlingen med en verklig sisu. Resultatet blev också, att de segrade både individuellt och i lag. Sällan har väl en tävling avgjorts så på tiondelarna av en sekund som fallet var vid denna tävling. Endast en tiondel mellan ettan och tvåan och sex tiondelar mellan tvåan och trean!!!

Av de tidigare pokalförsvaren hade både Gunnar Nygren, Sandviken, och Leif Andersson, Göteborg, mött upp, men de kunde dock denna gång ej hävda sig i konkurrensen — Gunnar Nygren var bäst av de två och hamnade på nionde plats. Av de tidigare lagtävlingsvinnarna hade Alingsås ej deltagit i årets uttagningstävlingar och fick således ej delta, medan Aeroklubben i Göteborg slutade på femte plats.

En malör inträffade vid uträkningen av resultaten i det att funktionärerna räknade fel på en tid för en hördeltagare, som fick alltför bra tid. Härigenom förvisades Halmstads eget lag till tredje platsen efter Höör. Vid kontrollräkning upptäcktes emellertid felet, och lagen fick hastigt och lustigt byta plats.

Dagens tre bästa tider noterades alla i sista perioden. Kurt Sandberg, Borås, noterade nämligen 8 min 27,0 sek, Gunnar Sellén från samma klubb fick 7 min 52,0 sek och Stig Wallin, Aeroklubben i Göteborg, 7 min 24,3 sek.

Prisutdelningen förrättades efter tävlingens slut framför F 14 kansli av överstelöjtnant Chr. Nilsson, som tackade deltagarna för en god tävling och utbragte det sedvanliga levet för pristagarna, som passade på tillfället att tillsammans med de övriga närvarande på samma sätt tillkännage sin tacksamhet mot flottiljchefen för det oefterlikneligt godo och trivsamma bemötande, som kommit dem till del.

Kontakt.

Prislistan fick följande utseende:

### Lagtävling:

1. Trelleborgs Modellflygklubb	11 min 20,2 sek
2. Halmstad Flygklubb, Modellflygsektionen	9 min 18,2 sek
3. Höörs Modellflygklubb	8 min 52,2 sek
4. Bjuvs Modellflygklubb	8 min 22,4 sek
5. Aeroklubben i Göteborg, Modellflygsektionen	7 min 50,7 sek
6. Borås Flygklubb, Modellflygsektionen	7 min 45,7 sek
7. Karlstads Modellflygklubb	6 min 13,7 sek
8. Aeroklubben i Malmö, Modellflygsektionen	5 min 56,1 sek
9. Holmens Skola, Örebro	5 min 19,4 sek
10. Lidköpings Flygklubb, Modellflygsektionen	4 min 24,0 sek

### Individuell tävling:

1. Lennart Friberg, Trelleborg,	4 min 26,8 sek
2. Olle Elovsson, Höör,	4 min 26,7 sek
3. Bo Karlmark, Trelleborg,	4 min 26,1 sek
4. Lars Sallermark, Halmstad,	4 min 4,7 sek
5. Stig Wallin, Göteborg,	3 min 41,7 sek
6. Kurt Sandberg, Borås,	3 min 40,0 sek
7. Lennart Olsson, Bjuv,	3 min 29,6 sek
8. Gunnar Sellén, Borås,	3 min 22,7 sek
9. Gunnar Nygren, Sandviken,	2 min 59,3 sek
10. C. O. Svensson, Halmstad,	2 min 51,1 sek

## NETZLERS TEKNISKA INSTITUT

Linnégatan 4. Tel. 14 59 39. Göteborg. Inspektör prof. GÖSTA BODMAN.

Enda tekniska institut i västra Sverige som har verkmästare och ingenjörskurser både i en dag- och en aftonskola med examen på kortaste tid.

Elektr. installatörskurser under Kungl. kommerskollegii kontroll. Kemisk-teknisk fackskola. Fackskola i skeppsbyggeri. Senaste läsåret 525 elever. Begär prospekt! Nya verkmästarekurser börja den 19 augusti. Nya ingenjörskurser den 26 augusti. — Angiv om möjligt vilket fack som önskas.

**Ärlöv:**

**Ärlövs Automobilreparations o.  
Mek. Verkstad**  
— Telefon 30 —  
Emottager alla slags bilreparationer  
samt mek. arbeten.

**Hälsingborg:**

**MOTORCYKELN**  
*såväl som cykeln är ett värdefullt  
och bekvämt fortskaffningsmedel.*  
Dess fulländade tjänst beror på dess  
vård och skötsel! Under sommarmåna-  
derna är det svårt att avvara densam-  
ma. Skall den repareras eller överses  
lämna den då till oss, ty då behöver Ni  
ej vänta i veckor på dess iordningstäl-  
lande. Vi lämna snabbservice och sam-  
tidigt ett kvalitetsarbete. Vi avhämta  
och leverera densamma där så önskas.  
Glöm ej adressen!

**MARATHON**  
Hörnet Erik Dahlbergsg.—Helmfeltsg.  
Tel. 144 96 Hälsingborg.

**Guttes**  
**Kemiska Tvätt A.-B.**  
Hälsingborg: Södergatan 48. Tel. 193 88  
Filial: Tågagatan 36. Tel. 140 52  
Ängelholma: Vaktgatan 24. Tel. 1414

Till allmänhetens tjänst!  
**Kött-, charkuteri- och speceriaffär**  
i nya moderna lokaler **REKTORSGATAN 4**  
**Slottshöjdens Livsmedel**  
Arne Bengtsson Tel. 217 16 Henry Johansson

**Malmö:**

**Rich. Åbergs**  
Bokbinderi  
Ö. Förstadsgatan 10  
M A L M Ö

**Malmö**  
**SEV. MATTSSON**  
JÄRN, VAPEN, & SPORTAFFÄR  
Tel. { 20957 Östergatan 18  
22420 M A L M Ö  
**Luftgevär, luftpistoler**  
**& ammunition**  
**i ledande märken**

**Världsrekord**  
*i modellflygning*

DANSK SLAR RYSKT REKORD I  
DISTANSFLYGNING.

Vid en större flygdag på Marslev flyg-  
plats i Danmark den 3 juni i fjor hade  
även en modellflyguppvisning inlagts i  
programmet. Härvid startade en av med-  
lemmarna i Odense Flygklubb, Mogens  
Erdrup, en av honom själv konstruerad  
segelmodell som efter en synnerligen lyc-  
kad flygning landade på Højby ljung vid  
Nykøbing på Själland. Avståndet från  
startplatsen till landningsstället var inte  
mindre än 85,4 km. Denna flygning har  
nu enligt uppgift blivit erkänd som världs-  
rekord. Det tidigare distansrekordet in-  
nehades av en ryss och löd på 64 km.



Mogens Erdrup med sin rekordmodell.  
(NF-foto: Per Weishaupt.)



Rikstävlingssegraren Lennart Friberg med en  
av sina vackra modeller. (Se referat sid. 25.)



STADSMATCH MALMÖ—KÖPENHAMN DEN  
28—29 SEPTEMBER

Malmömodellflygarna har nu mottagit en in-  
bjudan från Sportsflyveklubbens Modellflyvesek-  
tion i Köpenhamn avseende en stadsmatch i  
modellflyg den 28—29 september. Tävlingen  
kommer att avhållas å Lundtofte flygplats utan-  
för Köpenhamn, och tävlingsklasserna bli enligt  
inbjudan A 1, A 2, A 3 samt F-klassen. Så

**Malmö:**



**Flygets kvinnor**  
köpa sina pälsar hos  
**SIGNE LUNDBALL**  
**Pälsvaruaffär**

Västergatan 14. MALMÖ. Tel. 141 34

**Camoufleringsfärger** *som specialitet*

**Leverantör**

**A/B FÄRGVERKEN**

**Malmö Stockholm**  
Tel. 258 18 Tel. 5211 62



**S. M. A**  
**CARBORUNDUM - PASTA**

För effektiv ventilslipning  
i praktiska förpackningar.

**SLIPMATERIALAFFÄREN**  
MALMÖ Tel. 233 45 - 237 88

*Verkstaden*

STIG H. LARSSON, TYGELSJÖ



TILLVERKAR

MÖBLER O. INREDNINGAR AV  
OLIKA SLAG OCH UTFÖRANDE  
SPECIALITÉ: STILMÖBLER

Telefoner:  
KONTOR OCH VERKSTÄDER:  
66286 MALMÖ

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

får man endast hoppas, att detta skall bli upp-  
rinnelsen till ett verkligt gott samarbete i  
första hand mellan modellflygare i de nordiska  
länderna. Vem blir det som ordnar nästa täv-  
ling?

## Tre trevliga instruktörskurser:

## MED MODELLFLYGARE PÅ ALLEBERG

Kursledaren Sigurd Isacson kåserar för NF om sommarens skolning

DET BÖRjade och slutade med strålande väder och glatt humör. KSAK:s första instruktörskurs på Alleberg blev i allo mycket lyckad. Eleverna ringlade i ett långt tåg uppför den ljuvliga segelflygborgen den 24 maj tillsammans med ett härligt väder, som de lyckades hålla kvar nästan hela tiden. Sedan stugan vid Alleberg tagits i besittning och den goda maten avsmakats, kom bygget och teoriundervisningen genast igång. Där var modellflygare från de mest skilda orter, landsbygd och stad, och Einar Hellgren från Färjelanda genomgick i år sin andra allebergskurs, nu med högre utbildning i aerodynamik och konstruktionslära. Det var allesammans pojkar med fart och kläm, vilket nogsnat skulle märkas på det kamratskap, som utvecklade sig i modellflygläret och som sådde många goda skördar. För första gången var nu också en flicka med i kursen, Eva Nyberg på KSAK:s modellflygavdelning, som sänts till Alleberg för att närmare lära känna modellflyget.

## Tigern och Sunnavind bäst på hang.

Alla var naturligtvis sugna på hangflygning, en verkligt härlig gren av modellflygsporten, som tyvärr knappast kan utövas på något annat ställe än Alleberg med sina härliga, långa och branta hang mot väst och ost (den s. k. ostkanten). Samma erfarenheter som förra året gjordes, nämligen att endast de relativt tunga och särdeles kursstabila modellerna förmår hålla sig kvar i den sugande uppvidden på hanget, speciellt när det blåser bra. De som hade gamla Tigrar och Sunnavind (med V-form!) klarade sig därför bäst. Åke Larsson "cowboy" gjorde en hel del lyckade flygningar med "strykjärnet Alex", en verkligt stabil S 1:a i gräsklipparklassen. När det blåste 10 sekundmeter pallade vi ner vingens anfallsvinkel en fem millimeter och fick på så vis tillräcklig hastighet för att flyga mot vinden. "Cowboy" hade förresten tumme med hästar och lyckades med hjälp av en 15-årig chokladbit duperas en kamp i S 2-klassen (därmed menas, att bredden är 1,5 meter eller så) till den milda grad, att den låt sig bestigas av den som står bakom denna artikel. Vad som händer skall vi dra en barmhärtighetens slöja över, vilket i ännu högre grad gäller andra uppstigningen. Nedkomsten blev emellertid lycklig och snabb.

## Flickan med choklad

Så var den stora dagen inne, då gängets enda flicka skulle göra sina första lärospår inom modellaviatikens högtflygande vetenskap. De (lärospånen) skulle göras med KSAK-1 "Vargen", som alltså i färdigt skick högtidligen bars ut på flygfältet av sin lilla ägare i ena handen, medan hon i den andra hade en stor träfil! Den skulle hon enligt uppgift fila av nosen med (på Vargen), så att den inte blev för framtung. I verkligheten fick skapelsens herrar offra inte mindre än 3 rutor Cloettas mjölkchoklad, som sattes i stjärten (på Vargen) för att de skulle slippa stå och fila hela kvällen. Med en medhjälpare i var ände (av vinschlinan) satte eleven igång vinschen. D. v. s. det fick vi veta efteråt, då vi efter att ha hört ett ssssch!... såg Vargen glida vackert mot marken. Eva slog nytt allebergrekord i vinschning på kortaste tid — och märk väl mina herrar — utan att dra modellen i stall! Näväl — det blev järn och brons med en gång och nästan silver — det fattades blott ett par sekunder.

## Modellflyg och flygspaning

Under kursen skulle segelflygarnas stora gruppchefsmöte med flyguppvisningar äga rum, och för modellflyguppvisningen skulle kursen svara — på tio minuter! På den tiden skulle vi visa handstart, hangflygning i två omgångar med flera modeller i varje start, högstarkt med "Vargen", "Tigern" m. fl. samt nordiska A 2:an "Scout" i tre olika omgångar... på tio minuter. Vi var klara med modellerna dagen före (de flesta var alltså nybyggda), och gjorde en generalrepetition. Sedan skulle vi trimma lite



Sigurd Isacson i instruktionstagen vid en utomhuslektion på Alleberg.

försynt och utom räckhåll för termiken. Men då var det klippt. "Scout", som var enda A 2:an (för övrigt hade vi endast små S 1:or), behagade efter en start med mycket kort lina nosa sig fram till hangkanten efter diverse smygande upp och ned i vindkasterna, kravla sig över och försvinna i fallvindarna nedanför. Vi letade i kedja, något som alla eleverna fick en särskild kläm på efter dessa kurser, men fann ingenting. Vi svepte om igen med glesare avstånd mellan mannarna — inget resultat. Vi återsamlades och rådslog. Den sympatiske sportflygaren Thüring lovade gå upp med sin sportkärra Puss Moth, och i väntan därpå gjorde vi en sista ansträngning på ett nytt område. Vi hörde Puss Mothen dra igång, varmköra och öka varvet till start. Då ljöd ett rop — "Scout" var funnen! Rapporten vidarebefordrades till hangkrönet, där Eva posterade. Som en kanonkula svepte hon iväg till flygfältet och hann ifatt Puss Mothen, just som den börjat rulla i starten. Det sades vara Evas andra hastighetsrekord.

Nåja, 10-minutersuppvisningen gick fint — på 9 minuter, fast vinden blåste rakt nedför hanget och drog kärorna med sig i en svepan de fart. Efter flyguppvisningarna fick instruktörseleverna visa sig på styva lnan i aerodynamik inför KSAK:s generalsekreterare överste Enell, representanter för flygvapnet, luftfartsstyrelsen och Nordiska Flygtidningen. Man var mycket nöjd med resultatet, och i diskussionen under gruppchefsmötet om segelflygets förhållande till modellflyget kom man till ett glädjande gott samförstånd.

## "Choko" — charmant "termikmodell"

Under den första kursen fick Gösta Skogh från LV3 i Stockholm fram en ny konstruktion, som visade de mest förträffliga egenskaper i lugnt termikväder. Den utvecklades ur den nya, enkla S 1:an "Kiva", som försågs med något kortare nos, öron över vingpetsarna (som på "Sunnavind", ehuru längre och av fanér) samt en högvärdigare stabilisator med runda petsar och profil SI 32506, som gjordes något konkvad under—fram till för att öka framkantsvängningen och sänka Re<sub>krit</sub>. Eftersom vi fick trimma även Skoghs S 1:a med choklad, kallade humoristen åket för "Choko". Om det flög tillbaka till Cloetta-fabrikerna i Ljungsbro förmålar inte historien, men ett par gånger försvann åket ur sikte efter långa termikflygningar efter något tiotal meters starthöjd men hittades åter igen efter organiserade kedjesvep i djunglerna nedanför Alleberg, innan det definitivt lämnade Berget på väg mot Östersjön.

## Offrade två plan för elitmärket — utan resultat

Efter ett sjujungande avskedskalas med kaffe, bullar och blommor drog kursen sina färde för att omsätta sina nyvunna kunskaper på respektive hemorter. Nästa kurs drog in, och den lämnade ett lika gott minne till var och en utom i en sak: vädet var regnigt och blåsigt hela tiden utom avresedagen och en dag mitt i. Men den dagen flögs det desto mera intensivt, sedan man tvingats hålla sig inomhus med bygge och teoriundervisning den mesta tiden

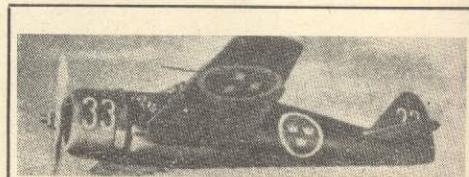
förut. Det var en härlig dag med svag bris och termik, och det gjordes mer än ett försök att ta elitmärket. "Mas", alias den ytterligt välbyggande och välflygande Olle Höglund från Stora Skedvi i Dalarna, gjorde verkligt stronga prestationer — utan avsett resultat. Han drog upp den ena S 1:an efter den andra, offrade två stycken mönster av välbyggnad och god konstruktion åt guden Termik men blev inte bönhörd. Tiderna — innan planen försvann — räckte inte till, och samma erfarenhet har många andra gjort. Kursen enades om, att elitmärket är en felaktig konstruktion, som endast i de flesta fall kan erövas genom att man offrar åtminstone en modell, som tidagarna lyckas hålla i kikaren tillräckligt länge. Ty det finns än i dag ingen S 1:a, som kan flyga 4 minuter utan hjälp av uppvindar. Nej, varför inte t. ex. stipulera 6 flygningar med genomsnittet 3 minuter i S 1, och därav ingen under 2 1/2 minut! Då klaras verkligen märket av de bästa modellerna, som kan flyga gott 3 minuter utan uppvindar, och då premieras också deras startsäkerhet, så att den kanske i många fall blir utslagsgivande.

## "Se opp för pinnsoffan!"

Under ovan omtalade flygdag inträffade en del episoder. I denna kurs deltog KSAK:s andra modellflygflicka, Wivi Lindahl, lika busig och omtyckt av pojkarna. Samtidigt med modellflygarna som höll till nedanför berget på KSAK:s äng, höll A- och B-kurserna på med glidflygning uppifrån "B-hyllan" på hanget och landade någon gång i obehaglig närhet av oss. Wivi Lindahl höll just på att plocka upp sin välflygande "Vargen", då hon bakom sig hörde ett tjut, samtidigt som hon såg en skugga rusa emot sig på marken. "Se opp för pinnsoffan!" skrek en av de våra, och — huuuitt! susade en SG 38-vinge alldeles över huvudet på Wivi, samtidigt som hon slängde sig handlost i backen. Snabb flicka denna dag!

Flera av "pinnsoffchaufförerna" var antingen så perplexa eller också så begeistrade över fartens tjusning, att de inte förmådde skrika "ur vägen", då de kom susande emot oss (några modellflygexperter ville förklara det med att dynamiska trycket i munnen blev för stort!), och en av dem hade lyckats flyga så långt in i skocken modellflygare, att han blev tvungen leta sig ut igen och söka en friare landningsplats i en vackert besädd havreåker. Vad bonn' sa, skall vi inte tala om.

(Forts. å sid. 30)



## 6 modeller för 5:- kr.

får Ni vid köp av vår reklamsats replika-modeller i skala 1:100, innehållande material till J21 SAAB, J22, J26 Mustang, SAAB B17, Vampire och Faire Firefly. Till varje plan utsågade vingar och kropp, stältråd, sandpaper, ritning och fullständig byggsbeskrivning. Att bygga replika-modeller är intressant, roande och nyttigt. Gör ett försök — Ni kommer aldrig att ångra det. Beställ redan i dag å nedanstående kupong. Erbjudandet gäller endast kort tid.

## STAG • BOLLNÄS

Sänd mig mot postförsk. kr. 5: — + porto kr. 0:85, reklamsats inneh. 6 replikamod.

Namn .....

Adress .....

NF 6



## Ni glömmet väl inte "WAKEFIELD"?

I juni numret av NF utlyste modellflygred. en tävling, där det gällde att konstruera den bästa modellen i Wakefieldklassen. För de nya läsarna bland modellflygarna, som eventuellt ej tagit del av detta nummer, vilja vi i korthet resumera tävlingsbestämmelserna.

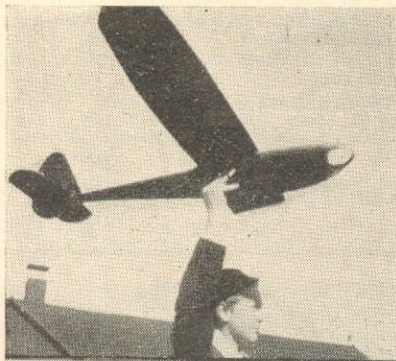
Ritningarna skola vara gjorda i tuseh eller blyerts och insändas till NF före den 1 nov. Efter denna datum kommer en tävlingsjury av kända modellflygare — Bertil Dahlqvist och Terje Larsson, båda medlemmar av modellflygkommittén, Sven Truedsson, modellflygfabrikant, och Lars Andersson från modellflygred. — att bedöma de insända bidragen.

Till konstruktören av den bästa ritningen utdela vi ett kontantpris på 50: — kronor. Till andre resp. tredje pristagaren utdelas presentkort på 15: — och 10: — kronor hos Sven E. Truedssons Modellflygindustri. Dessutom utdelas ett antal helårsprenumerationer till insändare av andra intressanta bidrag. Med anledning av en förfrågan vill vi meddela att även äldre ritningar givetvis kunna insändas till tävlingen.

Den 1 nov. utgår också tiden i tävlingen om konstruktion av det bästa in- och utfällbara landningsstället till en flygande modell i skala. Insändaren av den bästa lösningen får ett kontantpris på 10: — kronor och den näst bästa en helårsprenumerering på tidningen.

Insända bidrag märkes "Wakefield" resp. "Landstäl".

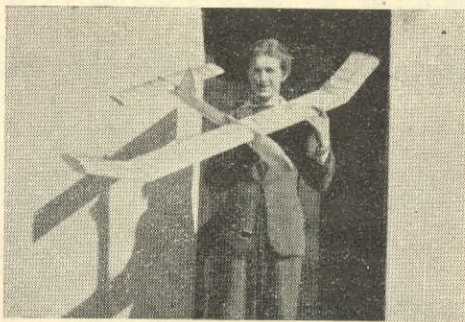
Vill Ni för övrigt veta mer om tävlingen så köp och läs juni numret av NF (erhålls mot 45 öre i frim. från modellflygred., Malmö).



### Vi presenterar:

# MF "YDUN" i AABYBRO

— dansk klubb på frammarsch!



Jens Urth med en modell i klass A 2, byggd efter de nya teorierna.

Modellflygklubben "YDUN" bildades den 10 dec. 1944 av Christian Jochumsen, som nu är klubbens flygledare. Klubbstyrelsen består i övrigt av Ejvind Nielsen, klubbledare, och Egon Pedersen, kassör. Klubben är ju en av Danmarks yngsta men dessutom en av landets allra livligaste. Medlemmarna har deltagit i många läger och tävlingar och klubben har dessutom själv arrangerat tre stortävlingar, varav den sista, som avhölls under påsken i år, var en nationell tävling med deltagare från hela Danmark. En mångfald modeller av olika konstruktion startade och som ett kuriosum kan nämnas att inte mindre än 4 deltagare med specialisten Kurt Rechnagel i spetsen startade med s. k. flygande vingar, d. v. s. modeller utan stjärt.

Dessutom hade klubben i februari månad i år anordnat en stor utställning med bl. a. 82 modeller från 10 olika danska klubbar. Denna blev mycket lyckad och klubben fick många nya medlemmar. På grund av sin ungdom är "YDUN" självfallet ingen "Elitflygarklubb" men för närvarande avhålls nybörjarkurser, varför styrelsen räknar med att man skall kunna uppnå goda resultat senare i år.

Förutom de tävlingar som klubben räknar med att kunna deltaga i i år, är man även mycket intresserad av att höra om någon svensk modellflygklubb vill avhålla en korrespondentstävling

## Ett råd till alla modellflygare!

Bertil Johnson, Flygklubben, Mörrum, skriver i ett brev till NF så här:

"Efter att ha tagit del av innehållet i hittills utkomna nummer av Eder tidning har jag funnit, att den går just i den stil vi flygintresserade vill ha en riktig flygtidning. I all synnerhet tycker jag att nr 4 är ett mycket vällyckat nummer. Själv läser jag noga alla svenska flyg- och hobbytidningar, men jag har dock den uppfattningen att NF är den absolut bästa. Tidningen innehåller även flera värdefulla artiklar om modellflyg, och detta sätter jag stort värde på. Då det är svårt för modellflygarna i Sverige att få tag på lämplig facklitteratur är det glädjande, att NF ägnar så mycket utrymme åt denna del av flyget. Jag hoppas, att NF i fortsättningen kommer att gå i samma goda stil."

Med anledning av de sista raderna vill NF:s modellflygred. framhålla, att vi även i framtiden kommer att lägga oss vinn om att ge läsarna den bästa tidningen med det bästa innehållet. Inte minst för modellflygarnas del vill vi framhålla, att NF är just den tidning Ni behöver. Vi lämnar ju också modellflygarna ett förmåns-erbjudande vid prenumerering. — Är Du registrerad modellflygare får Du 12 nummer av tidningen med början när som helst — det behöver således ej vara kalenderår — för endast 4: — kronor. Tala med Din klubbledare, så ordnar han Din prenumerering, och Du har anslutit Dig till den stora skara modellflygare, som gjort NF till sitt eget månatliga organ.

Modellflygred.

Vi visar här några foton som vi skulle publicerat i samband med eslövsartikeln i maj:it men som på grund av utrymmebrist måste stå över.

1. Sven-Dage Sjunnesson i trimningstaaen.
2. Gunnar Rahm med sin välkända Wakefield-modell.
3. En stark eslövsstrio, Sven-Dage Sjunnesson, Malte Mårtensson och Ove Olsson.

mot "YDUN". Skulle så vara fallet är det bara att tillskriva NF:s modellflygred., så förmedlar vi bekantskapen.

Vid fjolårets klubbmästerskap noterade vinnarna följande resultat:

Klass 7 — Ejnar Christensen 48,5 sek.

Klass 8 — Egon Pedersen 2 min. 18,9 sek.

Vid klubbens vintertävling hade Jens Urth bästa resultatet 1 min. 8,3 sek. (Klass 7).

Till sist vill "YDUN" genom NF tillönska alla svenska, norska och finska modellflygare en god och resultatrik sommar.

Led.



Christian Jochumsen (överst) är "Yduns" grundläggare och flygledare, medan Einar Christensen (under) är klubbens flitigaste medlem.

## Kopierad svensk dieselmodell blir danskt krutåk

Modellflygmaterialet i vår kollega "Flyg" serveras numera ytterst sparsamt till tidningens läsare, när det överhuvudtaget förekommer någon ting. Då och då dyker emellertid någon sensationspärla upp, såsom i ett av "Flygs" senaste nr, där man presenterar ett "danskt krutåk" benämnt "TH-35". Modellen intresserar verkligen också många läsare bland modellflygarna, bl. a. därför att man ögonblickligen igenkänner den svenska dieselmodellen "JHH-100", som kopierats synnerligen väl så när som på mindre avvikelser på baldakinen och stabilisatorn.

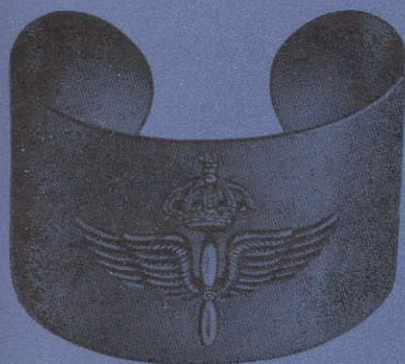
När vi besöker modellflygarnestorn John Hansson i Limhamn — konstruktören till "JHH-100", som inom parentes sagt utförligt presenterades i decembernumret 1945 av "Svensk Flygtidning" — få vi också en förklaring till likheten mellan de båda konstruktionerna. John Hansson hade nämligen för någon tid sedan besök av sin danske kollega Tage Hansen från Fyn, som vid detta tillfälle också förädrades en ritning till "JHH-100". Detta blev tydligen upprinnelsen till "TH-35", som ju annars är en trevlig modell — och kanske även ett krutåk, för att citera "Flyg".

Mr. Remember.

# EXPO

ETT NYTT FÖRETAG  
I FLYGETS TJÄNST  
TILL EDER TJÄNST

Expo presenterar här nedan som prov ett urval av sitt rikhaltiga sortiment:



## FLYGARMBAND

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

## HANDMÅLADE FLYGMINNEN



I konstsiden av högsta kvalitet. Gratis målas av Eder önskat namn, text eller symbol.

**FLYGSTANDAR** med flottljens eller divisionens märke o. namn målas stilfullt. Pris med stång och fot kr. 5: 50.

**FLYGSLIPS** med önskat flygpian. Färg blå, grön eller röd. Kr. 5: 95.

**NÄSDUK** med flygets märke el. dyl. å blått konstsiden. Kr. 1: 75.



## FLYGMEDALJ

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

## FLOTTILJMÄRKET



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

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

## FLYGNÄLEN



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.

## FLYG BÖCKER



För dagen rekommendera vi:

### MODELLFLYGHANDBOKEN.

Sundström-Stark. 64 sid. Ill. av Carlström. Kr. 3: 75.

### SEGELFLYGHANDBOKEN.

Hirth-Hugosson-Övgård. 533 sid. 230 ill. Klotband. Kr. 13: 50.

### MOTORFLYGHANDBOKEN.

Kindberg-Göst. 112 sidor. 120 illustr. Kr. 3: 75.

### SVENSK FLYGKALENDER.

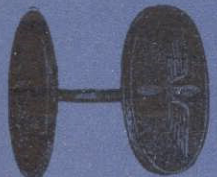
Kleen-Borger. 240 sid. Kr. 2: 75.

### NORDISK FLYGKALENDER.

Göst-Rubin-Stenkil. 160 sid. Kalendarium. Kr. 1: 75.

**ALL VÄRLDENS FLYGLITTERATUR**  
förmedlas av EXPO. Begär offert!

## MANSCHETTKNAPPAR



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

## FLYGRING



av kontrollerat silver. Uppgiv invändigt 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 rekvrirerar härmed
- .... st. FLYGARMBAND å kr. 11: —
  - .... st. FLOTTILJMÄRKE å 2: 50, 2: 70
  - .... st. FLYGNAL 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: 75
  - .... st. SLIPS å 5: 95
  - .... st. STANDAR å 5: 50
  - .... st. FLYGMEDALJ å 3: 50, 6: 75
  - .... ex. MODELLFLYGHANDBOK å 3: 75
  - .... ex. SEGELFLYGHANDBOK å 13: 50
  - .... ex. MOTORFLYGHANDBOK å 3: 75
  - .... ex. SV. FLYGKALENDER å 2: 75
  - .... ex. NORD. FLYGKALENDER å 1: 75

Hela beloppet summa Kr. ....

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

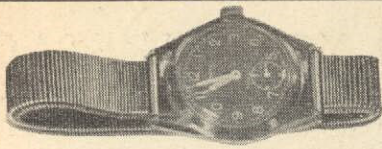
(Stryk det ej tillämpliga)

Namn: .....

Adress: .....

NF 6

**Göteborg:**



**Klockarmbandet "ELASTIC"**

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

OMBUD ANTAGAS.

SVENSKA STÅLBOLAGET, Göteborg.

Sänd mig omg. mot postförskott

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

Namn: .....

Adress: ..... NF 6

**Falkenberg:**

**NY KATALOG**

över massor av modeller o. material erhålles mot 25 öre i frimärken.



MODELL-SPORT

Avd. NF

FALKENBERG

**Kristianstad:**

**Wasa Kemiska**

**Kemisk Tvätt  
och Färgning**

V. Storgatan 16.

Tel. 3472.

KRISTIANSTAD

**Sandviken:**

**Kemisk tvätt  
och färgning**

utföres förstklassigt  
till billigaste pris

**Sandvikens  
Färgeri & Kemiska Tvätt**

Storgatan 32

Tel. 3735

**Modellflygkurserna  
på ALLEBERG**

(Forts. fr. sid. 27)

Från Kiruna i norr till Limhamn i söder

hade deltagarna samlats till den tredje av årets instruktörskurser. Ej heller denna hade samma tur med vädret som den första. Ett flertal dagar regnade det, och dessemellan var luften så fuktig, att varken lim eller impregnering ville torka ordentligt utan att det bildades en vit hinna på modellerna. Författaren till denna artikel lyckades dock — trots vädret, vari då även infattas den för det mesta rådande blåsten — erövra sitt elitmärke med en Sunnanvind. Att detta lyckades berodde naturligtvis i första hand på den tur, som alla elitmärkesflygare måste vara behäftade med, och i andra hand på att nära nog hela kursen lämnade sitt bistånd som funktionärer och medhjälpare. Tidtagarna var för tillfället utrustade med verkliga falkögon och fick samtidigt vara både sprinters och långdistanslöpare. Men det gick i alla fall till slut.

Kursprogrammet var snävt tilltaget

från början, varför man blev nödsakad att forcera läsningen. Visserligen hade deltagarna redan före inryckningen underrättats om att kursen var förlängd, men oturligt nog kunde undertecknad ej fortsätta så länge som det var planerat utan måste lämna kursen i händerna på Lars Andersson, kanske mera känd som NF:s modellflygredaktör med signaturen "Kontakt". Han utgick förresten som kursens primus och fick nu svara för kursen, tills vännen Dérantz anlände och avslutade densamma.

Trevligt och gott om spex

hade kursdeltagarna, även om en del fick "plugga" ordentligt på teorin. Vid kursens "inryckning" befanns det, att förläggningstugorna voro nära nog fullbelagda med segelflygelever. Med anledning härav inkvarterades halva kursen i ett militärtält, som uppslogs på Allebytorg. Detta tält drog sedan ungefär som en magnet, och dess invånare blevo utsatta för allt slags skämt, inte blott från övriga kursdeltagares sida utan även från segelflygelever och andra som kom i dess närhet. En kväll öppnade sig sålunda en säng i bottnen, då ägaren skulle gå till kojs. De övriga i tältet skrattade hjärtligt, ett skratt som emellertid tystnade, när de övriga fann sängarna fulla med enris och madrasserna fyllda med gengasved. Tältinvånarna hämnades så gott de kunde, men ingenting hjälpte. En natt senare föll sålunda hela tältet ihopa över de sovande med ett sådant brak, att t. o. m. "Varberg" (alias Bo Carlsson) vaknade. En patrull skickades ut, och denna fastslog, att attentatet förelåg. Vem ogärningsmannen (kvinnan) var kunde emellertid aldrig fastslås, utan saken är fortfarande höljd i dunkel.

En trevlig kväll

hade kursdeltagarna också, när de i sällskap med alla segelflygarna samlades i "Guldgrävdalen" kring lägerbålet för att under gemensam underhållning avnjuta en verklig sommarkväll på Alleberg. Det blev sång, musik, deklamation, roliga historier och spex. Modellflygarna svarade i dubbel bemärkelse för en braksensation genom att överfalla de övriga med en mängd i hemlighet inköpta och iordningställda "smällare".

Som helhet

blev årets tre allebergskurser mycket uppskattade och lärorika. Samarbetet eller snarare samvaron med segelflygarna var både nyttig och god, trots att det senare synes gå stick i stäv mot ett uttalande av andra kursens galghumorist "Magnus" från Herrljunga. När en morgonpig segelflygare kom in kl. 6 på morgonen och ville ha oss med i deras gymnastik, fick han till svar, att vi hade — vår egen gymnastik — litet senare. "Ja säger som han som låg i militären", sa Magnus, "ja ska skaffa mej en kanon & bli min egen!" Varpå alla naturligtvis skrattade, så sängarna dansade. "Ni tror ja inte ä riktigt klok!", sa Magnus, "men ja har sinnet fullt & bruk!".

Sigurd Isaacson.

**Ängelholm:**

**ALVA PAULSSON**

**Strykinrättning**

Rönneholmsgat. 18

Tel. 765

**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

**Anna B. Persson**

Högsol  
Avmagringsmassage  
Helmassage  
Rationell fotvård

Öppet 12—5. Stängt lördagar.

Storgatan 7

— Telefon 1428

ANGELHOLM

**Flyget gillar kaffet hos**

G. JOHANSSONS EFTR.

N. Kristiansson

Café & Conditori — Skölderviken

**Stockholm:**

**S. BORGREN**

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.

# ALL ROUND

## Helicopters

500 helicopters, Bell Model 47, kommer Bell Aircraft Corp. att tillverka under slutet av innevarande och början av nästa år. 275 kg nyttigt last tar de tvåsitsiga planen vars pris blir mellan sex och tolv gånger så höga som de för vanliga mindre sportplan.

## Ny Piper

Provflygningarna med Piper Aircraft Corp.'s senaste sportplansmodell har nu avslutats och enligt förljudande utfallit till allmän belåtenhet. Vår för storproduktion igångsättes fr. o. m. 1947. PA-6, Skysedan kallas det nya planet som är ett fyrsitsigt helmetall monoplan. En 6-cylindrig Continental på 165 hästar driver planet och är försedd med elektrisk start samt generator. Den mest ekonomiska marschfarten blir i det närmaste 195 km/tim och maximumhastigheten uppges till närmare 260 km/tim. Räckvidden är 100 mil och landningshastigheten endast 80 km/tim.

## USA-utställningar

Enligt vad NF erfar från The Aircraft Industries Association of America planerar man i höst två stora flygutställningar i USA. Den första av dessa hålles 4-12 oktober i Cleveland,

Ohio, och den andra blir någon gång i november i Los Angeles. Hela den amerikanska flygindustrien kommer att representeras. Den kände Clyde M. Vandenburg kommer att leda utställningarna.



SILAs "West Coast"-representant W. Jerome Kune (t. v.) och hans assistent Arne Johansson studera ritningar över SILAs "Swedish Modern" Stratocruisers.

## Kuriös transport

Från New York till Medellin i Colombia förde för en tid sedan en Douglas DC-3 från International Air Freight Co. 4 kvigor och 6 ungtjurar värda 20.000 dollars. 20 timmar tog transporten, däri inräknat en mellanlandning för vattning och utfodring av djuren i West Palm Beach i Californien. Närmare 39 dygn inbesparades härigenom.

## Biggest in the world

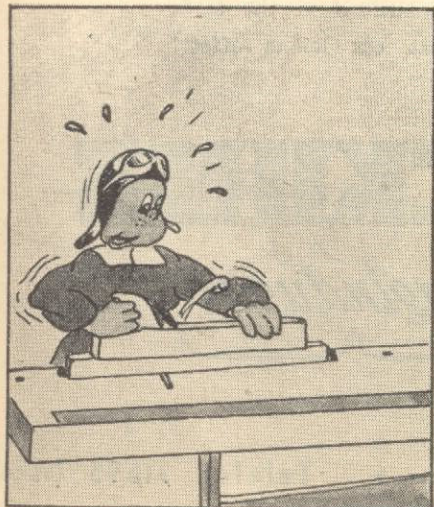
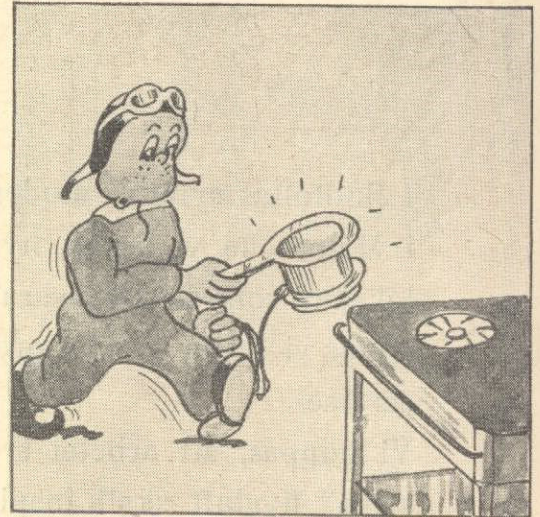
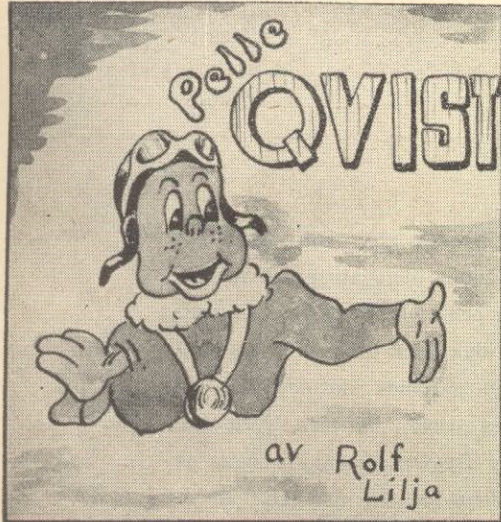
Consolidated-Vultee har byggt ett bombplan för Army Air Force betecknat XB-36. Prototypen provflygs för närvarande. 70 meters spännvidd och en längd av 49,7 meter på flygkroppen är ganska imponerande siffror. För att driva fram monstret kräves sex Pratt-Whitney motorer på vardera 3.000 hästar. Skjutande propellrar och 15 mans besättning.

## Nytt "small town"-plan

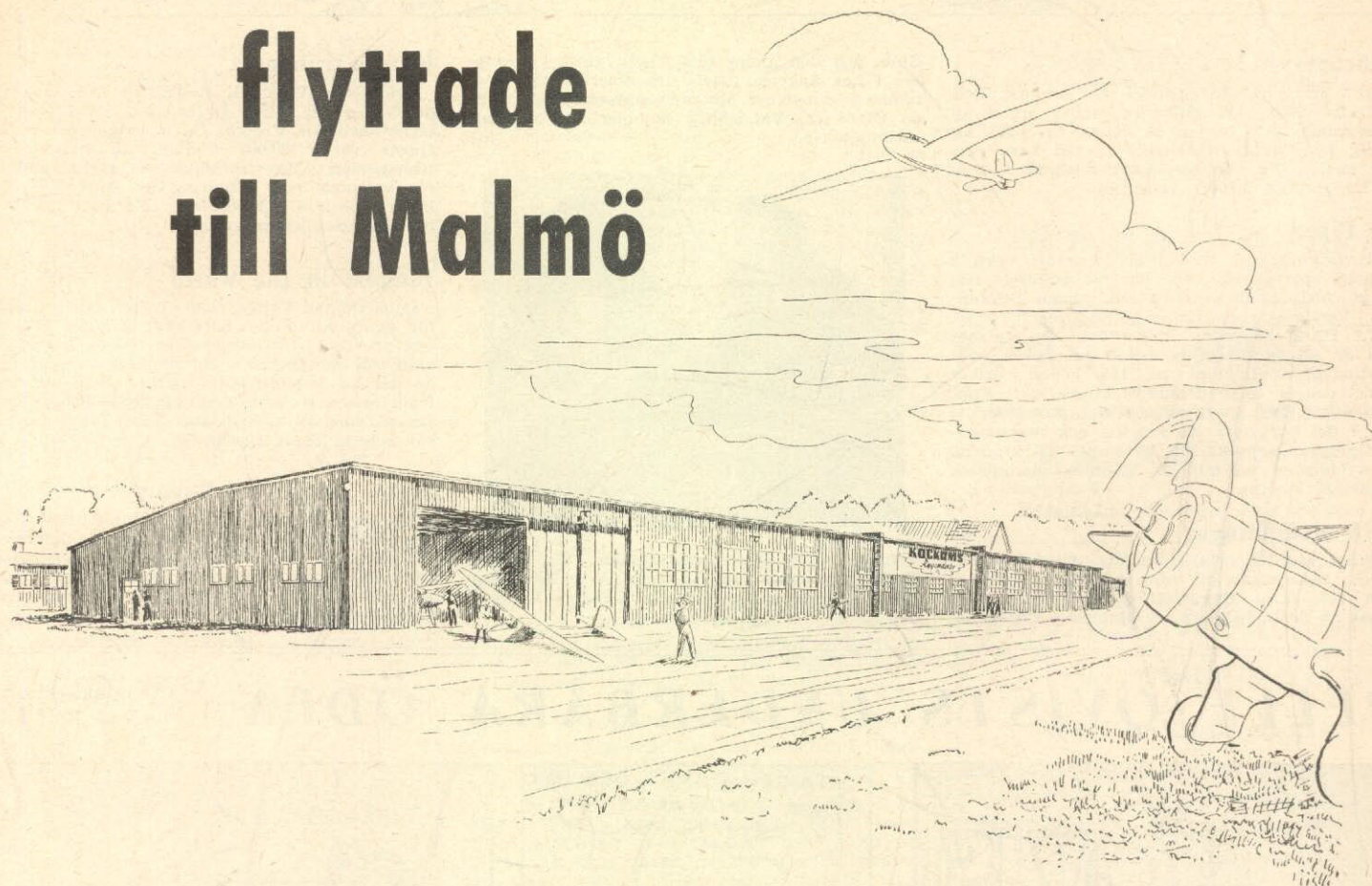
Provflygningarna har nu avslutats med Lockheed Saturn. Det originella med den kärnan är väl närmast det förhållandet att den påstås vara det första passagerareplan som tager hjälp av reaktionsdrift. Närmast är det motorernas avgaser som utnyttjas.

# PELLE QVISTS UNDERBARA ÖDEN

Originalserie för NF av Rolf Lilja



# Vi flyttade till Malmö



I Bulltoftas rymliga moderna hangarer i Malmö ha vi funnit nya och större lokaler, som bättre svara mot de anspråk vi ställa på vår produktion och service.

Vi hoppas, att arbetet i denna "klassiska" flygluft skall inspirera oss till ytterligare nykonstruktioner och förbättringar, som kunna gagna det svenska segelflyget och sportflyget.

Vi tillverka glid- och segelflygplan samt byggsatser och reservdelar och leverera fanér, lim, stålplåt, duk, lack och annat material enligt gällande normer och till lägsta priser. Vi föra även alla slags flyginstrument i några av världens ledande märken. Reparationer av glid-, segel- och motorflygplan utföra vi till fasta priser. Låt oss lämna offert!

**KOCKUMS**  
*Flygindustri*