NORDISKA

FLYGTIDNINGEN

EDAKTÖR HANS GÖST
SCANDINAVIAN AIR NEWS -

METEOR
ÖVER NORDEN

★

SEABEE
SKÄRSKÅDAS

★

SMÅLAND
VISAR VÄGEN

★

Gaby Stenberg
– årets De Wahl-stipendiat –
och Lauritz Falk har förälskat sig i Flygbilen Ercoupe hos Ostermans Aero på Bulltofta →

4/9 • 1947



Annons – Foto Rubin

8 SIDOR FLYGMOTOR!

Med Flyg- o. Motor Teknisk Rev



Tag plats! Tag plats!

■ "Köp en flygbiljett och dö en vidrig död instängd i en likkista med vingar och 2.500 hkr motor! .... Våra unga flygofficerare störta en i sänder — trafikflyget är effektivare: Där rör det sig om dussin!"

Lugn, kære läsare, framförallt lugn! Det är inte NF-kåsören som fått solsting eller något ännu värre, den torra sommarsolen till trots. Vi bara citerar Ritola i ett aktuellt nummer av Bonniers Se....

Den pålitlige fähunden

■ står det på följande sida i den kärnsvenska bildtidningen som rubrik över en artikel om en robotliknande hjärt- och hjärnlös underhuggartyp i en diabolisk herres tjänst. Det rör sig dock i n t e om en karakteristik av Ritola i hans förhållande till Fader Bonnier....

Men för att nu inte bli beskyllda för ensidiga Bonnier-attacker igen, vill vi för jämnviktens skull citera en annan avisa i Morasets hjärntrust. Expressen rasar över

Torsten Den Vanmäktige

■ — även kallad Kommunikationsminister Nilsson — därför att han ingenting gör åt flygets problem. Varför så hård i omdömet: Torsten har minsann tillsatt en kommitté under ledning av överståthållaren (som omväxling med landshövdingarna?) för att lägga SILA under rov-, förlåt statsdrift.

Hittills har Hans Excellens förvisso inte visat framfötterna som trafikminister — i all synnerhet då det gällt flygets problem, som Expressen skriver — men nu har han i stället visat sig vara i besittning av ett par andra väl utvecklade extremiteter:

De långa fingrarnas politik

■ trodde man annars var regeringskollegan Wigg-fors förbehållen.... På tal om hmhm, så måste vi faktiskt berätta en historia, som ringdes in från Krigsflygskolan på Ljungbyhed häromdagen: "Vet Du, varför Wigforss alltid har så varma händer?" — "Nej!" — "För att han alltid går med händerna i fickorna!" — "Nå, men det är väl ett rätt vanligt oskick bland obildat folk?" — "Ja visst, kære bror, men Wigforss går alltid i andras fickor!!!" — Det är det som gör skillnan så stor på en falsk och en äkta....

Egentligen hade vi den här gången tänkt prata om något trevligare, t. ex.

Tjuvarnas bal

■ som inleder Malmö Stadsteaters program i höst, men i stället måste vi väl som vanligt låta månadens flygfiender valsa runt i Vindstruten, även om de skulle råka vara excellenser . . .

Med risk att än en gång såra Harald Påhlsson på Hospitalsgatan i Norrköping — "NFs ende missnöjde prenumerant" — ta vi oss alltså friheten rikta strålkastaren mot PV-regeringen. Dom har sån dragningskraft, dom små liven . . . Fråga bara kvinnogillena om Torsten Morgonbris eller de italienska senoritorna om vännen Folke. Ty ni har väl alla hört talas om

Den Thunborgska resan

■ beryktad inte blott genom sina exceptionellt höga kostnader utan även genom den uppmärksamhet, som ägnades däråt i riksdagens debatt. Medan von Rosen genomförde sin världsrekordflygning mellan Bromma och Addis Abeba för en kostnad av 256 (tvåhundrafemtiosex) kronor, gick en flygtur för Folke Thunborg till Italien löst på 43.600 (fyrtiotretusensexhundra) kronor. Det är staten som betalar, säger Folke.

von Rosen flög blint i inte mindre än tio timmar i ökenstormen och klarade sig bra tack vare egen skicklighet och utmärkta Safir-instrument, men frågan är dock, om inte Folke Thunborg genom sin Italienresa slog

Rekord i blindflygning

■ alltså ekonomisk blindflygning. Så huvudlöst verkade det hela. Och resans ändamål? — Jo, att värva utländsk arbetskraft till Sverige. Samtidigt som staten betalar ut tiotals miljoner i arbetslöshetsunderstöd inom landet, försöker man locka hit makaronituggande positivhalare söderifrån, och för det bygger man upp en jätteorganisation med en tjänsteman per utlänning!

!!!!!!!!!!!!!!!!!!!



MATTET ÄR RAGAT!

Den ökände flyghetsaren Ritola har nu presterat sitt mästarprov som ovederhäftig nidritare mot flyget. Givetvis är det Bonniers Se, som svarar för publiciteten på helsida. O m Huset Bonnier finge sitt eftersträvade monopol i flygtidningsbranschen, skulle vi säkert snart få se Ritola även i det bonnierska Flyg-organets kolorerade spalter!

En riksdagsman, von Friesen, opponerade sig mot att Thunborg beställde extraflyg, och en kollega till honom undrade, varför Thunborg inte vände sig till en resebyrå och frågade efter bästa och billigaste förbindelsen till Italien, som vanliga normala människor gör. Regeringens nye olyckskorp, hr Mossberg, fick den otacksamma uppgiften att försvara sin skyddsling. Det gjorde han med sådan bravur, att "den thunborgska resan" i fortsättningen med auktoritativt gillande bör benämnas

Den Mossbergska resan.

■ Denne excellens lämnade en så detaljerad redogörelse för Thunborg-resans alla faser, att det egentligen endast saknades närmare uppgifter om väderleken vid de olika klockslagen, när ordinarie flygplan inte stod att uppbringa. Utläggningen verkade så långrandig, att kamrat Mossberg i fortsättningen — för konsekvensens skull — alltid bör gå i långrandiga kläder....

Det hela kompletterades med ett beklagande av hr Thunborg och hur synd det var om honom, som måst åka i ett obekvämt extraplan (à 43.600 kr.), för vilken prestation svarade — Regeringsorganet Morgon-Tidningen!

Godmorgon! Godmorgon!

■ von Friesen ifrågasatte, om inte vårt land vore för litet för att göra Thunborgs karriär full rättvisa — hur vore det med en post i Förenta Nationerna (à la delikventen Myrdal, vilken karakteriserades som "blott en detalj i den stora konkursen")?

I varje fall kunde man vänta sig, att Mossberg skulle låta det växa mossa en tid över sin gullgosse. I stället utnämnde han honom nu till statssekreterare — alltså samma post som kand. Erlander hade, innan han började praktisera som statsminister, i vilken egenskap han då och då blandar en cock-tail — eller måhända någon ovanligt lätt lättgrogg — på brösttoner med Clartéspets. — Men låt oss nu för Guds skull sluta behandla herrarna kring Helgeandsholmen (de arbetsovilligas ö). Vi har fått mer än nog av exempel på att

Makten fördummar

■ och enighet visade man bara den gången det gällde att fastställa riksdagsmännens egna pensioner. Därav talesättet: "En politiker tänker på nästa val, en statsman tänker på nästa generation — men en svensk riksdagsman tänker på sin ålderdom"....

Faktiskt har han inte rätt, den gode kåsören Werg i grossisttidningen Fri Köpenskap, när han liknar den politiska utvecklingen vid en Studebaker av årets modell — man vet inte, vad som är fram eller bak....

Låtom oss sluta

■ med en mer uppbygglig historia. Det var norskan, som kom hem efter sommartjänstgöring i WAAF — det engelska flygets kvinnliga kår. "Nå hur hade Du det?" — "Långtråkigt!" — "Men, hur så, RAF-flygarna är väl tjusiga. Eller klarade Du inte engelska språket?" — "Jo, men det var alltid detsamma: Y e s S i r om dagarna och N o S i r om nätterna"....

PHM.

TILL SALU:

2 st. engelska flygoveraller,
kapokstoppade, säljes för endast 75:— kr. pr. st.

1 st. gummibåt,
med segel, pris 100:— kr.

Svar till "Flying", box 688, Stockholm 1.

ÖNSKAS KÖPA:

Flygplansflottörer
lämpliga till GV-38, köpas.

Svar till "GV-38", Nordisk Flygtidning, box 118, Malmö, f. v. b.

NORDISKA
FLYGTIDNINGEN
SCANDINAVIAN AIR NEWS

HUVUDREDAKTÖR
HANS GÖST

4/9 — 1947

Innehåll:

I Vindstruten:
Den Thunborgska Flygresan .. 2
Redaktionellt:
Nu eller Aldrig 3
Det ligger i luften:
Papperen på bordet 5
Storreportage:
Meteor över Norden 6
Flygplanbeskrivning:
Republic Seabee 8
Red. Johs Thinesen:
Bundkoblingen 10
Allebergsnytt:
Utmärkt segelflygsäsong 12
Flyg- och Motor-Teknisk Revy:
Flygmotorns skötsel 13
Motorbeskrivning:
Rolls-Royce Derwent 16
All-Round:
Flygteknik och Militärflyg 21
Bengt C:son Bergman m. fl.:
Mitt roligaste flygminne 22
Flygdagboken:
Flygnytt från hela Norden ... 24
Bulltoftareportage:
Silvaire i lyxmodell 25
Cazaflor:
Glimtar från Meteorbesöket ... 26
Ett utmärkt initiativ:
Smålandsflyg visar vägen 28
Sportflygnytt:
Gösta Forslund Aviation 29

Artiklar och bilder emottagas gärna för publicering. Honorar utbetalas endast efter skriftlig överenskommelse på förhand.

NORDISK FLYGTIDNING:
Expedition: Norra Vallg. 66, Malmö.
Telefoner: 34333, 34340, 33542.
Chefredaktör H. Göst 33542
Andre red. B. Rubin 34340
Stockholmsred.: Ing. K. G. Molin, Kungsh. Kyrkopl. 1, Sthlm, 510352.

PRENUMERATIONSPRISER:
Flygtekniska upplagan 10: — kr/år
Populärupplagan .. 5: — kr/år
Postgirokonto nr 245258.

Ansv. utg.: A. M. Lundgren.

Malmö 1947. — Sydsv. Kliché- & Tryckeri A.-B.

NU eller ALDRIG

Det fria ordet inom flyget står på spel!

INTET ÄR SOM VÄNTANS TIDER — det är en gammal sanning, som NFs läsekrets under senaste tiden alltsom oftast måst ha i tankarna. Genom omständigheter, över vilka redaktionen icke kunnat råda, har nämligen NF blivit åtskilligt försenad under sommarmånaderna. Pappersransoneringen är endast en — men en av de viktigaste orsakerna, de minst sagt oblyga skumraskmetoderna från ett konkurrentföretag en annan.

Det behöver inte hemlighållas, att det mången gång under NFs första år sett ut, som om den ojämna kampen förr eller senare måste avbrytas — och det är bekant, att man på sistone på sina håll redan jublat över den fria flygtidningens ändalykt — men det måste i så fall också poängteras, med vilken omfattande sympati och beslutsamhet NFs tusentals vänner inom Nordens alla flygkretsar slutit upp kring den egna nordiska flygtidningen.

På sistone, när en serie vidriga omständigheter tvingat fram ett särskilt farligt läge för NFs framtida existens som fritt språkrör för flygets sak, har denna sympati tagit sig allt fastare uttryck i beredvilligt stöd för tryggande av NFs fortsatta utgivande. Från alltflera håll Norden runt, dit de förhastade ryktena om NFs förestående död spritts av beredvilliga konkurrenter, har försäkringar strömmat in om att överallt en obruten front står beredd till de yttersta insatser för att garantera NFs bestånd.

En av våra norska läsare har som bevis härpå föreslagit, att NF skulle införa en "livstidsprenumeration", som en del amerikanska magasin länge med framgång praktiserat, och vederbörande abonnent bifogade själv en hundralapp som skälig prenumerationsavgift. Förslaget har diskuterats inom tidningsledningen, och vi vilja gärna tillmötesgå de av våra vänner, som ha den ekonomiska möjligheten att teckna sig för en dylik livstidsprenumeration. Självfallet komma "livstidsprenumeranterna" i än högre grad än våra årsabonnenter att garantera NFs fortsatta bestånd och utveckling.

Vi vädja därför till alla våra vänner att göra sitt yttersta för att bidraga till att föra segern i land. NF står vid tröskeln till framgångens land — gemensamt skall vi stiga över den!

.....

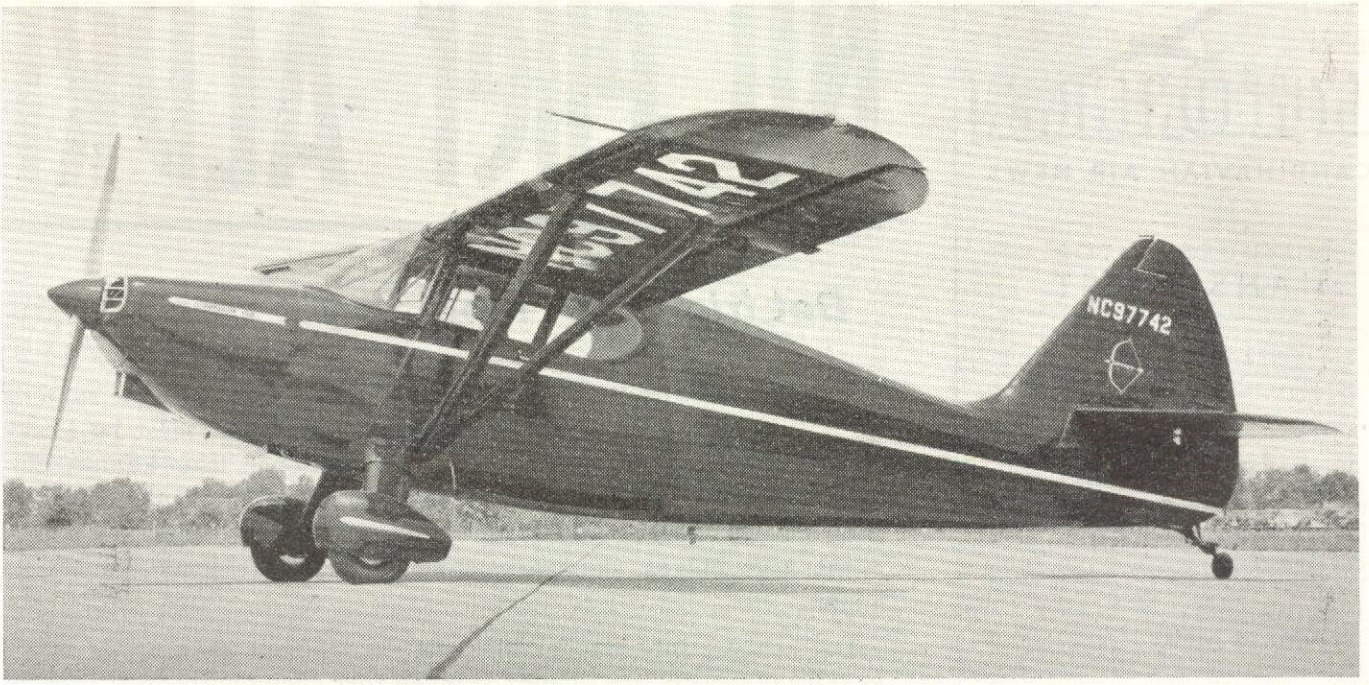
Insänd kupongen till NORDISK FLYGTIDNING, Box 118, Malmö.

Undertecknad tecknar sig härmed för 1) helårsprenumeration (12 nummer framåt) å NF med Flyg och Motorteknisk Revy à 10: — kr., 2) livstidsprenumeration å Nordisk Flygtidning à 100: — kr. Beloppet insättes å giro 245258 / uttages mot postförskott (stryk endera!).

Namn: .....

Adress: .....

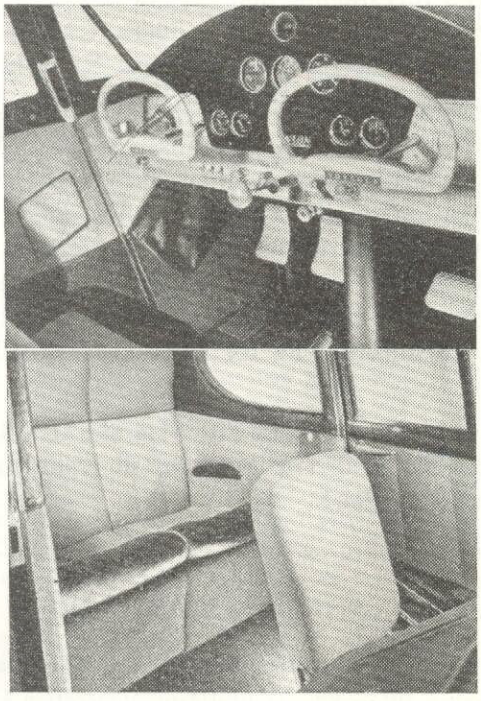
STINSON VOYAGER 150



ger begreppet "privatflygning" ny karaktär

Sedan 21 år tillbaka har Stinson-märket varit exponent för flygsäkerhet, användbarhet och goda prestanda.

Stinson Voyager har redan bevisat sin överlägsenhet bland entusiastiska piloter och flygplanägare i hela världen.



Den nya Stinson Voyager 150 kommer att ge Stinson-namnet ökad berömmelse genom sina egenskaper i absolut särklass.

Årets nya Stinson är ett 4-sitsigt all-round flygplan med en nyttig last av 480 kg ... 150 hkr 6 cyl. motor ... marschfart 200 km/tim Startsträcka **med full last** (1 010 kg flygvikt) 186 m ... stighastighet 210 m/min ... räckvidd över 800 km ... utrullningssträcka efter landning 87 m. Klaffar för snabbare starter och kortare landningssträckor ... inbyggda slots för stor manövrerbarhet vid låga hastigheter. Kraftigt landningsställ med lång fjädring och hydrauliska stötdämpare ger mjuka och studsfria landningar. Radiohögtalare i ljudisolerad dragfri kabin gör hörtelefon onödig vid markförbindelse.

Stinson Voyager har väckt den största entusiasm såväl i Sverige som i övriga världen. Stinson Voyager representerar en helt ny standard och ger begreppet »privatflygning» ny karaktär.

Sveriges främsta militära och civila experter ha gett flygplanet översvallande lovord och vitsorda dess extremt »säkra» och harmoniska flygegenskaper samt dess användbarhet som skolflygplan.

Under år 1946 byggde Stinson-fabriken flera 4-sitsiga lätta flygplan än alla andra amerikanska flygplanfabriker tillsammans.

Vidare upplysningar erhålles genom generalagenten.

AB NORDISK AEROTJÄNST

NORRKÖPING TEL. 300 60



PAPPEREN PÅ BORDET!

FORTSATT SKANDINAVISK interkontinental flygsamverkan synes otänkbar, om SILA förstatligas, såvida inte statsmakterna är redo ge utländsk enskild företagsamhet ett inflytande över vår interkontinentala luftfart, som de inte ville ge svensk enskild företagsamhet.

Vid avgörandet av den svenska linjeluftfartens framtida organisation är det betydelsefullt, att betingelserna tryggas för en fortsättning av det skandinaviska samarbete, som från svensk sida SILA tagit initiativet till och som vunnit internationellt erkännande som ett föredömligt exempel på praktisk mellanfolklig samverkan. Så blir dock knappast fallet, om SILA införlivas med ett statligt svenskt luftfartsmonopol. De danska och norska luftfartsbolagen är inte statliga. I Det Danske Luftfartselskab har staten satsat 17 procent och i Det Norske Luftfartselskap 20 procent av aktiekapitalet, och de båda enskilda bolagen äger vartdera 2/7 i SAS och utgör alltså inom denna samarbetsorganisation en majoritetsgrupp. Ett krav på fullständig statlig kontroll över den svenska interkontinentala luftfarten kan sålunda inte förverkligas inom ramen för den skandinaviska samarbetsorganisationen.

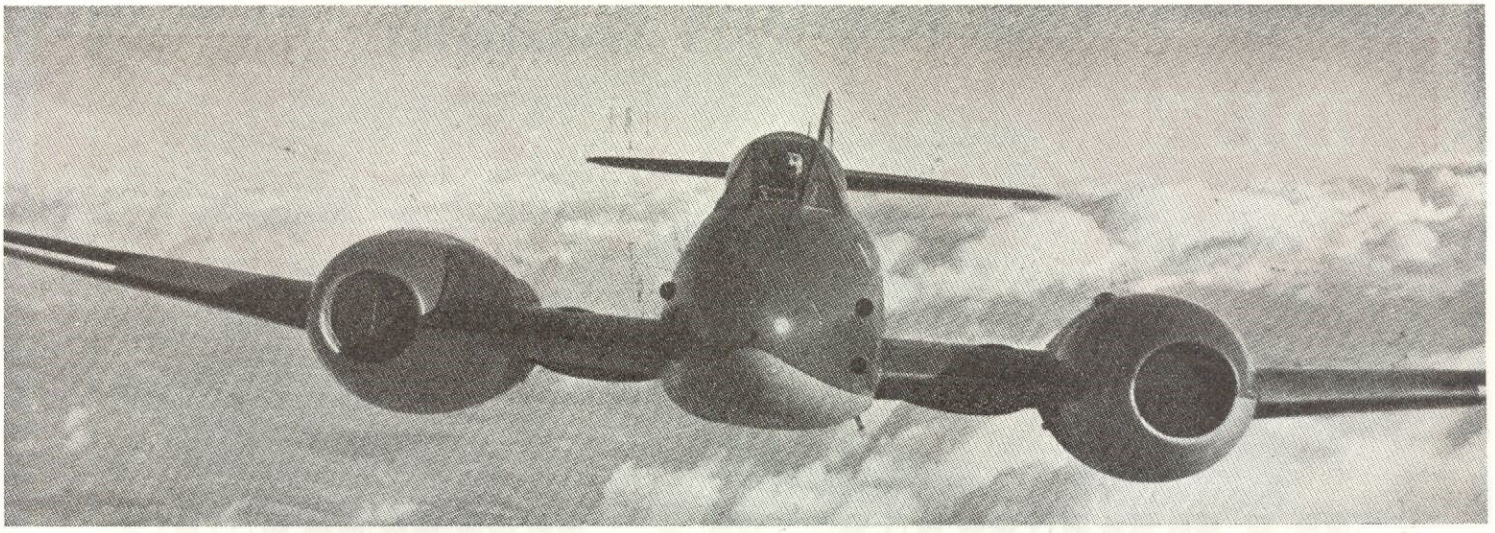
Vid de förhandlingar, som förts mellan chefen för kommunikationsdepartementet och representanter från ABA och SILA, har från SILA:s sida förklarats, att bolaget ej vill uppgå i ett statskontrollerat företag. På grund av den interkontinentala trafikens stora och ständigt växlande omfattning anser SILA det naturligast, att bolaget får fortsätta denna, till sin art hel olika den av ABA bedrivna europeiska trafiken, inom ramen av den skandinaviska samarbetsorganisationen SAS. Skulle en sammanslagning av ABA-SILA av statsmakterna likväl anses vara en nödvändig och brådskande angelägenhet, ställer sig SILA:s styrelse alltjämt avvisande till tanken att näringslivet skulle tillskjuta 50 procent av de förenade luftfartsföretagens aktiekapital men staten tillsätta ordföranden och erhålla den utslagsgivande rösten i det sålunda bildade bolagets styrelse. SILA:s aktiekapital, 24 miljoner kr., liksom ett för flygmaterielinköp upptaget lån på 12 milj. har huvudsakligen tecknats av den svenska industrien för att främja tidsenliga förbindelser med våra utomeuropeiska exportmarknader och under den självklara förutsättningen att denna interkontinentala luftfart skall drivas rationellt.

Den internationella konkurrensen i lufthavet är redan fruktansvärt hård, och många tecken tyder på storm. För att kunna rida ut stormar på den interkontinentala luftfartens ocean och till sin egen fördel utnyttja svårberäkneliga strömsättningar fordras ett lättmanövrerat fartyg med snabb, beslutsam och skicklig navigering. I denna insikt har SILA:s huvudmän tillskjutit bolagets kapital under uttrycklig förutsättning, att företaget drivs i privat regi. För dem är det av vikt att våra flygförbindelser med transoceana exportmarknader utbyggs och tryggas, och de är beredda att i detta syfte ta de med betydande kapitalinvesteringar förenade ekonomiska riskerna. De är ej övertygade, att dessa synpunkter kommer att tillräckligt beaktas, om den interkontinentala trafiken blir en detalj i ett statligt flygrederis turlista. Därför kan SILA:s styrelse ej överlämna rodret till annan styresman utan att svika sitt förtroendeuppdrag.

Skulle emellertid från den nu utsedda parlamentariska utredningens sida krävas, att ABA och SILA sammanslås till ett företag, vars verksamhet helt regleras av statsmakterna, synes den enda lösningen vara, att SILA:s verksamhet inlöses av staten. Statsmakterna får då också ta ställning till frågan om fortsättning av det skandinaviska samarbete, som av SILA inletts med de danska och norska bolagen genom bildande av SAS. Inte minst ur det skandinaviska samarbetets synpunkt är det önskvärt, att frågan om den svenska linjeluftfartens totala förstatligande avgöres snarast möjligt. Redan det läge, som uppstått genom att samförstånd inte kunnat nås i detta avseende, är ägnat att i hög grad hämma den utveckling av det interkontinentala skandinaviska linjeflyget, som planerats och som är nödvändigt för att befästa och utvidga de positioner SAS redan erövrat.

Kommunikationsminister Torsten Nilsson

har tydligen fått en lidnersk knäpp mitt i värmeböljan och till den ändan plötsligt tillsatt en kommitté för att med en förut okänd skyndsamhet utreda frågan om SILA:s "rationalisering", d. v. s. läggande under statsmonopol. NF har tidigare på denna plats påpekat, att SILA bildades just för att undgå statsdirigeringen inom ABA. Av denna anledning har också den svenska exportindustrien redan satsat 36 miljoner kronor på atlantflyget. Vi har ingen anledning att "böna för storfinansen" utan ser det hela enbart ur flygets egen synpunkt. För den skull lämna vi här gärna plats åt SILA:s svar på de senaste förstuckna angreppen mot den fria företagsamheten.



METEOR ÖVER NORDEN

VÅRENS STÖRSTA FLYGEVENEmang var för de nordiska ländernas vidkommande utan tvekan den demonstrationsturné, som under april och maj genomfördes av världsrekordplanet Gloster Meteor, närmare bestämt dess första civila version.

Meteor var förresten också det första reaktionsplan, som passerade den magiska 1.000-kilometersgränsen, och den bragden gjorde den unge sympatiske flygaren "Digger" Cotes Preedy om, när han förde världsrekordplanet från Bryssel till Köpenhamn på 45 minuter, d. v. s. med en hastighet, som med 22 kilometer/tim. överskred planets officiella rekord av 991 km.

Meteor-flygningen ingick som ett led i en stort upplagd reklamkampanj för Gloster Aircraft Co. och Rolls-Royce Limited, vilket senare företag svarar för reaktionsplanets suveräna Derwent-motorer. I såväl Belgien som Holland var intresset rekordartat, och man kommer där säkert att gå in för anskaffning av ett antal Meteor flygplan, vilka i sitt hemland England sedan en längre tid placerats som flygvapnets reaktionsplan av första ordningen.

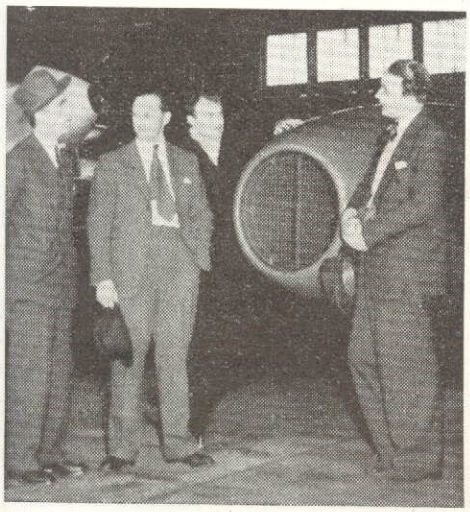
För Nordens vidkommande var det meningen, att demonstrationsturen skulle börja i Danmark, men på grund av Kung Christians död uppskjöts den danska demonstrationen något. Meteoren visades dock privat på Kastrup den 24 april för en svensk delegation från NF, bestående av ing. Abelin, flygchef Haglund samt chefred. Göst och red. Rubin.

Från Kastrup flögs Meteoren den 25 april på en tid av 30 minuter (NFs red. hade ingen chans att hänga med i sin Auster, som behövde sexdubbla tiden!) till Bromma, där den slog hela den svenska expertisen med häpnad genom de fantastiska prestationer, den visade sig vara mäktig under det veckolånga besöket i Sverige. Den 26 demonstrerades Meteoren inför expertisen på Bromma, den 27 svarade "Digger" för en av 100.000 stockholmare bejublad uppvisning på Djurgårdsbrunnsviken, den 28 bjöd Aero Materiel A/B och Salén & Wicander — Glosters resp. Rolls-Royces svenska agenter — på cocktail-party på Grand Hotel Royal, där Mr Eric Greenwood och Squadron Leader "Ronnie" Harker visade filmer och berättade om rekordplanet och dess motor, och den 29—30 fick ett flertal representanter för svenska flygvapnet tillfälle att provflyga Meteoren.

Från den svenska till den norska huvudstaden behövde Meteoren 37 minuter morgonen den 2 maj. På eftermiddagen samma dag gick uppvisningen av stapeln på Gardermoen inför flera hundra officerare och meniga från norska flygvapnet, och på kvällen var det tid för fest på Hotel Bristol — inget dåligt dagsprogram precis. Dagen därpå visade Meteoren sina konster ovanför Oslo, och den norska huvudstadens invånare gick man ur huse med kronprinsen i spetsen. Medan danskarna reden 1945 fick se Meteoren i dess första krigsflygversion, lärde norrmännen liksom svenskarna först nu känna det trevliga planet, och kaptein Sandberg i Luftforsvaret var den lyckans gullgosse, som fick provflyga Meteoren. När NF-medarbetaren omedelbart därpå frågar efter intrycket, blir svaret litet vimmelkantigt: "Very nice — beautiful — I mean wunderful!"

Den 5 maj var turen åter kommen till Danmark, denna gång för den definitiva

(Forts. å sid. 31)





Gloster Aircraft Co Ltd and Rolls Royce Ltd request the pleasure of your company at a demonstration of the Gloster Meteor IV at Bromma on Saturday the 26th of April at 3 p.m. and for reception at Grand Royals festvåning on Monday the 28th of April at 4.30 p.m.

M. A. Greenwood P.T.O.

Försäljningschef Eric Greenwood i Gloster Aircraft Co, Meteorturnéns ledare, har egenhändigt undertecknat ovanstående inbjudan till demonstration på Bromma och cocktail-party på Grand Royal, där NF representerades av ing. Molin och chefred. Göst.

T. v. ses Glosters och Rolls-Royces danske representant, sympatiske direktören Hartung i Skandinavisk Aero Industri A/S, diskutera Meteorens motorer med "Ronnie" Harker och "Digger" Cotes Preedy, medan ing. Abelin intresserat hör på.

T. h. försöker överstelöjtnant Pagh (chefen för Själlands flyg), direktör Thielst (Danmarks förste privatflygare) och kapten Foltmann (chefredaktören för FLYV) följa Meteorens blixtsnabba luftcirkus över Kastrup.



TAG FÅGELVÄGEN - den är kortast!

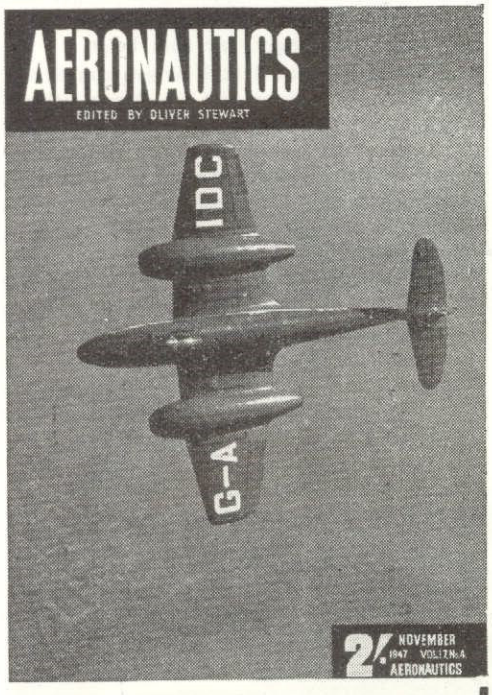
i en PIPER CUB - den är säkrast!

En start- och landningsplats som räcker till för en Piper Cub på hjul finns nästan var som helst, men vattnet är dock det rymliga och underbart vackra flygfältet, som Ni har till hands överallt. Så vad är naturligare än att Ni flyger en Piper Cub på flottörer. Nu kan vi leverera Piper Cub Special — *världens mest sålda sportflygplan* — på flottörer och givetvis medföljer också hjul med ställ för samma pris. Enbart flottörer för varje sportflygplanstyp kunna vi även erbjuda. Ring eller skriv oss i dag för närmare upplysningar.

ANA AB NYKÖPINGS AUTOMOBILFABRIK, NYKÖPING

Flygavdelningen - Telefon namnanrop ANA - Postfack 120, Nyköping





Världsomfattande tidskrift för allt, som rör flygning. Innehåller artiklar av ledande flygare och tekniker och behandlar civilt och militärt flyg i alla länder. Följer utvecklingen av flygtrafiken, konstruerandet och byggandet av flygplan, redogör för senaste nytt beträffande aerodynamik, förbränningsturbiner och reaktionsmotorer.

RIKT ILLUSTRERAD.

Englands ledande flygtidskrift

Stort specialnummer för utlandet

DATERAT NOVEMBER — BESTÄLL NU

Detta viktiga nummer bör läsas av alla på ledande poster inom flygföretag, av konstruktörer och tekniker. Försäkra Eder om ett exemplar genom att omedelbart insända rekvisition. Beställning kan göras hos svenska representanten eller från AERONAUTICS prenumerationsavdelning enligt nedanstående beställningssedel. Varför icke begagna tillfället att prenumerera på AERONAUTICS för ett helt år från och med det stora novembernumret?

Med bildkrönika från de engelska flygplanskonstruktörernas utställning i Radlett, England

Härmed beställes från Wennergren-Williams AB, Prenumerationsavdelningen, Box 657, Stockholm, eller direkt från Subscription Manager, AERONAUTICS, Tower House, Southampton Street, Strand, London, W. C. 2, England.

Godhetsfullt sänd mig (1) AERONAUTICS stora novembernummer.
(2) AERONAUTICS för ett år fr. o. m. novembernumret.

För endast novembernumret insänd 2 s. 6 d.
För årsprenumeration (12 nummer) insänd £ 1—6—6 sterling eller U. S. dollars 5.50.

Jag bifogar ett belopp av .....

NAMN (med tryckbokstäver) .....

ADRESS .....

datum .... NF 1947



Denna glada kvartett skådespelare har på NFs inbjudan provflugit Seabee.

REPUBLIC SEABEE!

OSTERMANS AERO INTRODUCERAR DET POPULÄRA AMFIBIEPLANET PÅ SVENSKA MARKNADEN

"JÄTTETJUSIGT!", utropade Gaby Stenberg, när hon hoppade ur Ostermans Seabee på Bulltofta, och om hon så hade tränat det utropet hundrade gånger under sin framgångsrika tid på Stadsteatern, så skulle hon inte ha kunnat framföra det med större geist — på den entusiasmen kunde man inte ta miste!

Hennes motspelare från Malmö stadsteater, Curt Masreliez, som också var med, när NF bjöd en grupp skådespelare på provtur med den första "svenska" Seabeen, fäste sig framför allt för amfibieplanets flygegenskaper — om det nu beror på att han själv gärna svävar i det blå? — medan operetthjälten Gösta Kjellertz även imponerades av köregenskaperna på marken — inte minst förmågan att backa — och på vattnet — det planet kommer sannerligen inte så lätt på det hala!

Den fjärde i den glada kvartetten på NF-fotot härovan, Lauritz Falk, kunde slutligen inte dölja sin förtjusning över de bekväma sittplatserna, som t. o. m. kan monteras om till sovplatser för två — Falk är väl inte norrman för ro skull...

Men skämt åsido, så är Seabeen en fulltträff, värdig Republics tidigare prestationer. Det var nog mer än en gammal flygräv, som misstänksamt rynkade på näsan, när den amerikanska fabriken deklarerade sin avsikt att bygga en amfibie till ett pris, som snarast påminde om handpenningen på de sjöflygplan, som man dittills känt till. Men det vågade tärningskastet blev ett lyckokast.

Dir. Lennart Osterman tillförsäkrade sig den svenska generalagenturen redan under sin framgångsrika amerikaresa vintern 1945—46 — medan Thor Solberg fick agenturen för Norge — och det är ett avtal, som han säkert icke behöver ångra. Av de 15 plan, som hittills anlänt till Sverige i rask följd, har de flesta redan funnit köpare, och flera lär vara på väg.

Bergbolagen i Lindesberg var förste köpare, och den mellansvenska firman lät sin förare hämta planet redan i Malmö, där några av de första exemplaren hopmonterades under ledning av verkstadschefen ing. G. Wallert vid Ostermans Bulltoftastation. Smålandsflyg återigen blev första seabeeägare i Götaland, medan Thüring för sitt gotländska bolag också lade beslag på ett exemplar av den populära amfibien. När detta läses, har väl även Norrlands första seabeeägare korats.

Vad är det då, som gjort Seabeen så populär? Först och främst är det nog ett naturligt önskemål för alla flygare att ha ett plan, som kan starta och landa på både land och vatten. Amfibieflygaren har här alla landningsmöjligheter. När han fäller ner sina hjul, har han ett landflygplan, och när hjulen äro uppdragna, flyger han en båt, som kan landa säkert på öppet vatten, praktiskt taget var som helst.

Hittills har emellertid priset konsekvent lagt hinder i vägen för en större utbredning av amfibieflyget, men Republic har nu genom sitt lyckokast, den 4-sitsiga Seabeen, bevisat, att det verkligen är möjligt att konstruera — och sälja! — ett plan, som hela världen väntat på, till ett pris, som hittills ingen vågat drömma om.

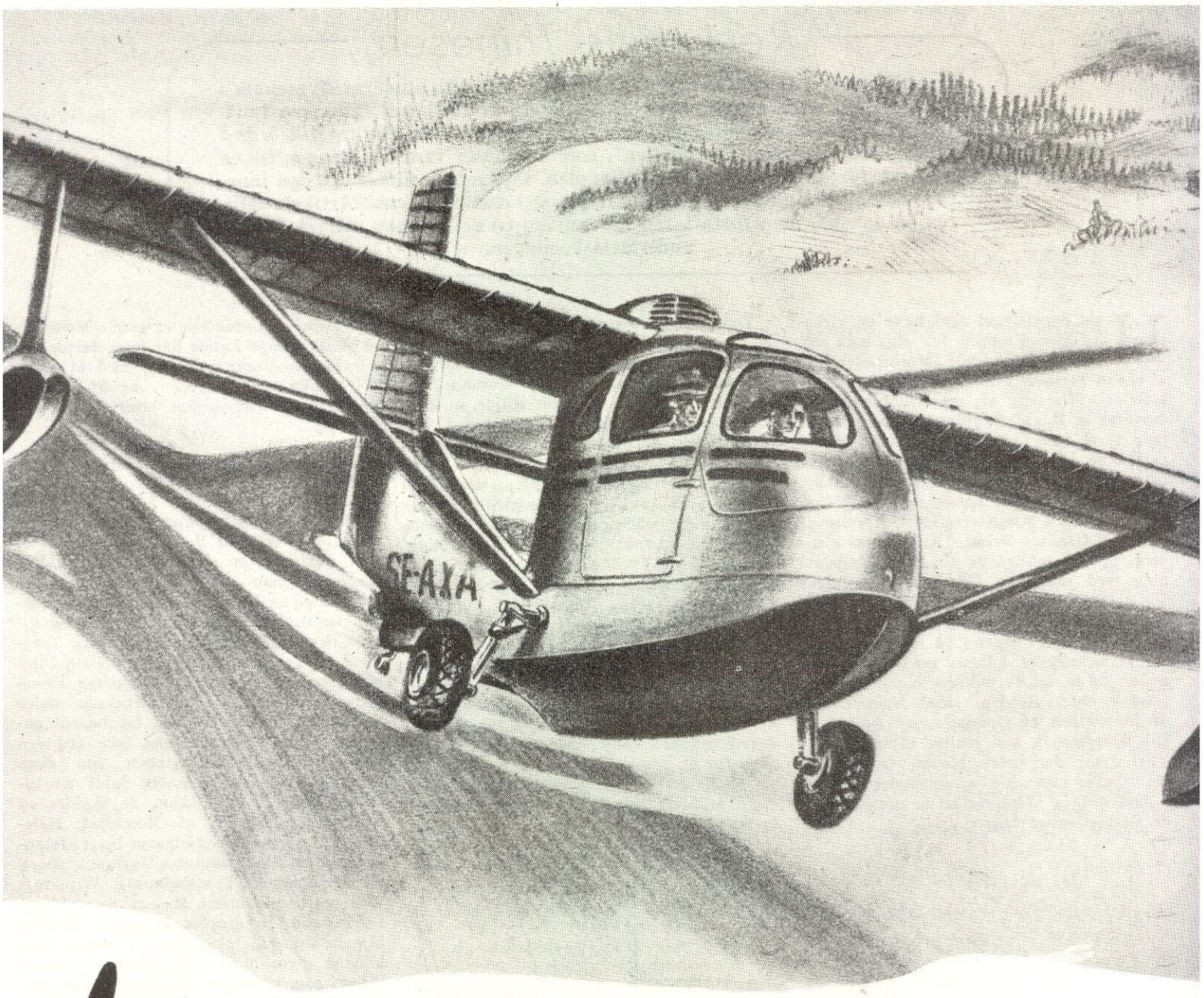
Det svenska priset håller sig f. n. kring 37.700: — kr., vilket i jämförelse med de amerikanska produktionskostnaderna måste anses vara mycket fördelaktigt. Vad får man då för detta pris — förutom ett plan med förmåga att starta och landa på land och vatten? (Forts. å sid. 27)

Seabee
är suverän
PÅ LAND
TILL SJÖSS
I LUFTEN
Expertisen
är enig



Den tredje svenska Seabeen ses här på Bulltofta omedelbart efter ing. G. Wallerts uppmontering. Nu är snart hela Ax-serien full....

EN GOD START...



framåt och uppåt....

AVIATION BP SERVICE

Månadens danska artikel:

BUNDKOBLINGEN

Red. Johs Thinesen

är ordförande i Dansk Modelflyver Union. Han har studerat flygteknik i Tyskland, är aktiv segelflygare och har flera år redigerat tidningen Luftsport. Thinesen vet alltså vad han talar om, när han här tar till orda i frågan om "den låga kopplingen", som han anser vara inledningen till en ny aera för vinschstart av segelflygplan, inte minst därför att den innebär ökade möjligheter för termikflygning i småklubbarna. Artikeln införes på danska, men författaren har använt en del svenska uttryck för att underlätta läsningen.

Hvis Segelflyget skal have en virkelig stor Fremtid for sig, maa der skabes forbedrede Muligheder for at opnaa Termikflyvninger i alle Segelflygklubbar aufhængig af, om Klubberne raader over et Bugsérflygplan eller ej. Naar man først har faaet sit "C", kan man i det lange Løb ikke blive tilfredsstillet af de saakaldte "Karruselflyvninger" i Baby, Højstarter, hvor der kobles ud i 2—300 m og flyves 3 à 4 Minutter efter Udførelse af 2—3 360 Graders Sving. Kun yderst sjældent, er det muligt at faa Termiktilslutning med saa lave Udgangshøjder efter Vinschstart. Selv efter Flygstart, hvor Mulighederne for at finde en Termikblåse er mange Gange større, då større Omraader gennemflyves, udløser man ikke gerne under 400 m, da Termikken jo som bekendt tiltager med Højden. Med Næsekobling af Startwiren er Opnaaelse af 4—500 m Udkoblingshøjde kun muligt efter Vinschstart, naar der enten blæser en Brandorkan, eller naar der kan anvendes en 1500—2000 m lang Wire, og det er umuligt paa de fleste Øvelsespladser.

Ved at flytte Wirekoblingen længere bagud — mod Tyngdepunktet — opdagede man, at der kunde opnaas en ikke ubetydelig større Højde end med den normale Næsekobling. Ja, ofte saa stor Højde, at Mulighederne for at faa Termikflyvning var næsten lige store som ved Flygbugsering. Paa Grunau Baby, sikkert Verdens mest anvendte Övningssegelflygplan, er Wirekoblingen anbragt i selve Næsen i de fleste svensk- og finskbyggede Modeller, medens Danskerne gerne har en Gaffelkobling længere nede (ved Medens forreste Fæste), under Spante 1, hvilket er betydelig bedre end i Næsen. Den Vinkel, som dannes af Linien Startkrog—Tyngdepunkt og den vandrette, u°, er henholdsvis ca. 13,5 og 23 Grader for de svenske og danske Babies (Fig. 1). Det er meget spidse Vinkler i Forhold til de, der anvendes til Segelmodeller, hvor u ligger mellem 60 og 90 Grader. Tophøjden vokser med voksende Værdi af u for at naa et Maksimum ved 90°. Da vil Modellen lige i Begyndelsen af Starten stige praktisk talt lodret. Dette Forhold er ikke ukendt af Segelflygarna, som for en stor Dels Vedkommende er gamle Modelflygare. I mange Lande har man derfor under Krigen begyndt Forsøg med at flytte Wirekoblingen længere bagud; mange svejtsiske Segelflygplan leveres med låg Kobling.

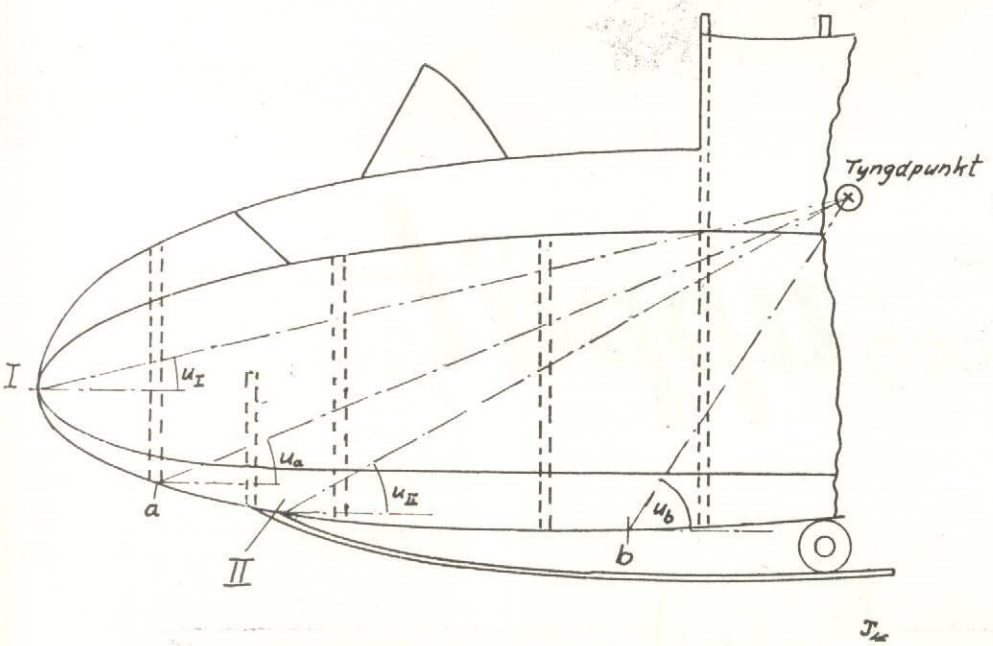


Fig. 1. **Lägen för kopplingen: u_I = ca 13,5° u_a = 23° u_{II} = ca 30° u_b = ca 60°**
I noskoppling, a = koppling i danska Grunau Babies
II koppling i finska avhandlingen, b = d:o i tyska Grunau Babies.

I Tyskland

har man under Krigen foretaget Forsøk med Wirekoblingen anbragt under Førersædet paa Grunau Baby (u = ca. 60°). Den startede som et Stjerneskud. Aldrig før havde man set en lignende Tophøjde! Halelasten og Bøjningsmomentet paa Kroppen var meget mindre end normalt samtidigt med, at Paafrestningerne paa Vingerne forøgedes. Det af enhver Baby-Pilot bekendte og ikke særlig behagelige Fænomen, Gyngningerne om Tværaksen under Optrækkets sidste Del ved for haardt antrukket Spak, forekom slet ikke ved den låge Kobling. Forklaringen paa disse Gyngninger er ikke fundet fuldt ud tilfredsstillende. Man siger, de skyldes en underdimensionering af Momentet: Halelast P_H × dens Hævstångarm L_H | (Afstanden mellem Stabilisatorens Trykcentrum og Segelflygplanets Tyngdepunkt). Wirekraftens positive Moment $M_K = S_K \cdot L_H$ er større end Højdrorets negative Moment $M_H = P_H \cdot L_H$. (Se Fig. 2). Denne Forklaring gives bl. a. i de finske Undersøgelser, som vi senere skal komme ind paa. De finske Segelflygare mener, att Gyngningerne yderligere forstærkes af en Slags Resonans, det let kan opstaa, blandt andet fordi den krumme, anspændte Wire virker som en Slags Fjeder. For at komme ud af Gyngningerne skal man føre Spaken noget frem, hvilket medfører en Forringelse af Startens effektive Udnyttelse.

Den låge Kroganbringelse blev af en eller anden Grund — formodentlig et Uheld — senere forbudt i Tyskland, indtil man havde foretaget de nødvendige Beregninger, der skulde konstatere, om Vingbalken var tilstrækkelig kraftig dimensioneret til at taale denne ekstra Belastning.

I Danmark

havde Rygterne om Forsøgene i Tyskland foranlediget den københavnske Segelflygklub Stamgruppen til at tage lignende For-

søg op. Klubben indbyggede låg Kobling i højre Side under Førersædet paa Klubbens Asiago Övningssegelflygplan (italiensk Konstruktion, ligner meget Baby). Sikke Resultater! Med Spaken trykket frem lettede Asiagoen normalt. Ved at neutralisere Højderoret i ca. 50 Meters Højde drejede Næsen i Vejret, og Stigevinklen øgedes til en 60°. Ved en Vindstyrke paa 8—10 Sekundmeter kunde man bare lade Vinschen gaa i Staa, Resten klarede Vinden! Med 1000 Meter Wire er 650 m Tophøjde blevet naaet, og fra denne Højde var der jo bra Muligheder for at udnytte eventuel Termik.

Men hvorlænge var Adam i Paradiset? En skønne Dag satte Statens Luftfartstilsyn en Stopper for Legen, "medens den endnu var god"! Men nu er Humøret hos de danske Svæveflyvere åter steget til næsten Kogepunktet, idet Statens Luftfartstilsyn d. 15. Marts har godkendt Bundkobling mellem Spant 3 og 4. Æren herfor skyldes først og fremmest Ing. Kartmann fra F. L. Smiths Flyveklub. Ing. Kartmann har i Samarbejde med Klubkammeraten Carl Johansen (begge er ansat i Skandinavisk Aero Industri) gennemført de nødvendige Styrkeberegninger. Nu vil alle danske Baby II B givetvis blive forsynet med Bundkobling, hvilket nok skal kunne spores paa Sommerens segelflygtider!

I Finland

har man ogsaa haft Opmærksomheden rettet mod de store Muligheder, der aabnes ved den låge Wirekobling. Dette og mange andre Problemer i Forbindelse med Bil- og Vinschstart af Grunau Baby er blevet undersøgt og taget op til Behandling i en Afhandling, som den finske Segelflygmästare, Civilingeniør K. Temmes og Teknolog R. Häkkinen har udarbejdet gemensamt. Erfarenheterne fra Polyteknikernes Flygklubb i Helsingfors og fra Flygskolan Jämijärvi viste nemlig, at der endnu kunde gøres meget for at udvikle ovennævnte Startmetoder. Den interessante Afhandling foreligger nu ogsaa i en svensk Specialudgave paa 34 maskinskrevne Sider og 14 Sider Diagrammer og Ritninger. Vi skal her bringe nogle af de interessanteste Ting fra den finske Afhandling, som KSAK har bestilt 100 af til de svenske Segelflygklubber.

Hvilke Kræfter indvirker paa Segelflygplanet under Højstarten?

Ogsaa Modelflyverne vil være de to finske Segelflygare taknemmelig for deres Undersøgelser af Kræfterne, som optræder paa Segelflygplanet under Højstarten. Det er nemlig et Problem, som mange forgæves har søgt at løse. Finnerne har gennemført Beregningerne for to Placeringer af Wirekoblingen: I: i Næsen og II: under Kroppen, paa et Hjælpespant indbygget mellem Spant 1 og 2, den saakaldte låge Kobling. Resultaterne er opstillet i et Skema for tre Hastigheder: 60, 70 og 80 km/Tim. Største Wiretræk optræder lige efter, at Planet er lettet; det er ved en Flyvefart paa 80 km/Tim. 235 kg for Kobling I og 342 kg for II. I Slutningen af Højstarten er Wiretrækket blevet reduceret til henholdsvis 120 og 175 kg. Stigevinklerne lige efter Starten er ved 80 km/Tim. henholdsvis 38 og 49 Grader for Kobling I og II.

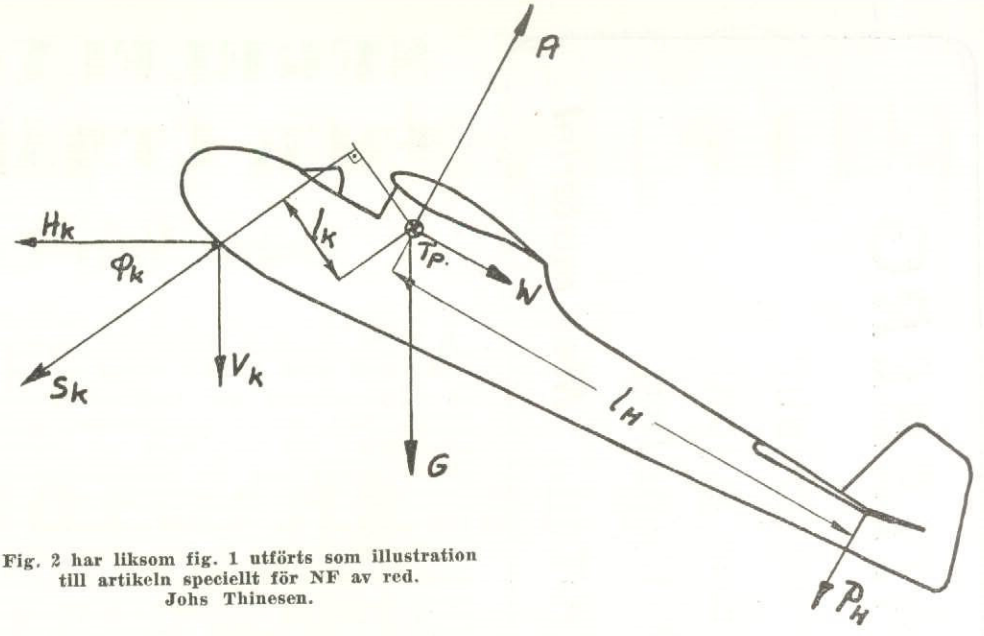


Fig. 2 har liksom fig. 1 utförts som illustration till artikeln speciellt för NF av red. Johs Thinesen.

Stigekurvens Højde og Wirens Længde

Et af de Problemer, som vi har tumlet med, er Stigebanens Form. Med Hensyn til Wirelængden er de finske Forfattere kommet til forbløffende Resultater. De fastslaar, at en Del af Wiren skal lænma Bilen i vågræt riktning. Er det ikke Tilfældet, betyder det nemlig, at Segelflygplanet bærer en del af bilens tyngde. I saa Tilfælde kan man altsaa anvende længere Wire och opnaa større Tophøjde.

I Hugossons "Praktisk handledning før segelflygare" er der angivet, at der kan anvendes indtil 300 m Wire til Bilstart. I Odense Segelflygklub er der med gode Resultater blevet anvendt 500 m. Hvor lang Wire kan man da overhovedet anvende? Det gives der ogsaa Svar paa i den finske Afhandling. Med en 1915 m lang, 3,5 mm tyk Wire kan der med den låge Kobling og en Bugsérhastighed paa 80 km/Tim. opnaas en største Tophøjde paa 1025 m. Men saa er Citronen ogsaa presset til sidste Draabe — for at tale allegorisk. Men i Praksis er dette næsten aldrig muligt, da der kræves over 3 km fri Startbane. Det betyder meget at tilpasse Wirelængde efter forhaandenværende Startbane. F. Eks. fordres der 3 km Startstrækning for at opnaa en Tophøjde paa 500 m med 800 m Wire, medens samme Højde kan opnaas paa den halve Startstrækning med 1200 m Wire!

Modvind har ingen Indflydelse paa Tophøjden ved Bilstart, hvorimod det spiller en stor Rolle ved Vinschstart. Her skal det fremhæves, at den rigtige Gasregulering spiller en stor Rolle for Opnaaelse af den størst mulige Tophøjde. Bugseres Segelflygplanet f. Eks. for hurtigt, maa spaken føres mere eller mindre frem, hvorved Tophøjden forsæmres.

Hvormange "Heste" skal vor Bil eller Vinsch have?

Dette aktuelle Problem behandles ogsaa af de finske Teknikere. Er Bugsérhastigheden 80 km/Tim., skal man med Kobling I gerne have mindst 55 HK og med II 66 HK. I Tophøjden, hvor Planet næsten ikke stiger mere, skal der kun knap halvt saa mange "Heste" til, idet der nu kun er Planets og Wirens Modstand at overvinde.

Naar Planets Flyvefart holdes nogenlunde konstant 70 km/Tim., skal Bilen køre 50 km/Tim. i børjan og 70 km/Tim. i slutet af Optrækket (förutsatt att ingen vind råder, då förhållandet snarare blir omvänt. *Red:s anm.*).

De to finske Segelflygare slutter deres Afhandling med forskellige Konklusioner og Vurderinger. De fraraader af sikkerhedsmæssige Grunde at anvende den låge Kobling paa Skolestadiet. Normalt bør man starte med neutralt Ror og først i god Højd — over 50 m — føre Spaken i Maven. Forfatterne understreger, at deres Resultater, som er opnaaet ad teoretisk Vej, kan anses for at være rigtige med ca. 10 % Nøjagtighed. De haaber, at det i Løbet af den kommende Sommersæson skal blive muligt at efterprøve dem i Praksis och derpaa opstille de eksakte Resultater.

I Sverige

har KSAK's Segelflyg-Sektion, tilskyndet af den finske Afhandling, ladet en af Ållebergskolans SG-38'er forsyne med låg Kobling under Førersædet i venstre Side. Med den har Skolens Instruktører foretaget Forsøgshøjstarter Sommeren 1945. Ca. 50 % større Tophøjde var ret almindeligt. KSAK's tekniske Instruktør, Ing. Gösta Karlsson, har udført Beregninger og Konstruktioner for Indbygning af låg Kobling i Grunau Baby under et Hjælpespant mellem Kroppens forreste og næstforreste Spant. En af Ållebergskolans Babies er paa Grundlag heraf blevet ombygget og forsynet med den låge Kobling af Instruktør Birger Nilsson og Islændingen Helgi Filippusson. Chefsinstruktør Gidde Karlsson har prøvet Systemet i Praksis. Hvis Luftfartsstyrelsen godkender det, er det Tanken at forsyne samtlige Babies paa Ålleberg med den låge Kobling — og saa følger de svenske Segelflygklubbar nok efter.

Johs. Thinesen.

(Copyright Nordisk Flygtidning)

— SEGELFLYGSKOLAN ÅLLEBERG —

Står i år bättre rustad än någonsin
De ordinarie kurserna börjar den 8 juni
A-, B- och S-kurser. F-flygning

Bättre utrustning. BEGÄR PROSPEKT! Mer materiel.

Till **Kungl. Svenska Aeroklubben,** Malmskillnadsgatan 27, Stockholm.

Härmed rekvireras årets prospekt för Segelflygskolan Ålleberg.

Namn: .....

Adress: .....

.....

SEGELFLYGSÄSONGEN FICK UTMÄRKT START!

Yngve Norrvi chef på Ålleberg

ÅRETS SEGELFLYGSÄSONG inleddes strängt taget redan i början av maj, då enligt gammal god tradition en instruktörskurs och en byggledarkurs gick av stapeln. Till båda dessa var anslutningen mycket god, och resp. kursledare — i förra fallet KSAK:s chefsinstruktör med assistens av förste-instruktörerna, i senare fallet ing. Rudolf Abelin från Kockums Flygindustri — hade enbart glädjande nyheter att rapportera, när NFs flygande i maj besökte "berget". Vi får anledning återkomma.

Segelflygets första DK-kurs

gick likaså av stapeln på Ålleberg under maj. De lyckliga deltagarna i denna hade utvalts från flygklubbar landet runt och fick genomgå kursen helt kostnadsfritt. Avsikten var att få fram erfarenhet av nybörjarskolning i dubbelkommando och för den skull användes de amerikanska "Schweizer"-planen, som därmed fick sin Sverige-premiär. Ledare för DK-kursen var chefsinstruktör Bengt C:son Bergman — just hemkommen från sin DK-studieresa till Schweiz och Frankrike — med 1:e instruktören Lennart Ståhlfors som bitr. chef. Det är svårt att säga, vem som blev mest förtjust över resultatet: lärarna eller eleverna.

Instruktörskurser i Norrköping.

Under återstoden av sommaren förläggs de centrala instruktörskurserna till Norrköping, där det i första hand blir Herje Westrin och Ståhlfors, som får hand om utbildningen. Självfallet kommer även en sådan lokal kapacitet som Hein. Kipp att utnyttjas. Anslutningen är i viss mån internordisk, och bl. a. deltar generalsekreteraren i Dansk Svæveflyver Union, ing. Eckert, som elev i instruktörskurserna. Hur stort deltagandet från grannländerna i övrigt blir, är — som vanligt! — i första hand en valutafråga.

Den egentliga ållebergssäsongen

koncentreras helt på utbildning och högre segelflygning, medan årets Svenska Mästerskapstävlingar förlagts till Örebro, där de senaste årens lagtävlingar så framgångsrikt arrangerats. Det blir den första segelflygsommaren på Ålleberg utan tävlingar.

Som en annan nyhet kan nämnas, att Yngve Norrvi — KSAKs tidigare informationschef, som efter 14 månaders gästspel som redaktör vid Flyg nu återgått till Aeroklubben — fr. o. m. innevarande säsong kombinerat sin propagandatjänst med chefskapet för Ållebergsskolan. Han är den tredje i raden av ållebergschefer: Den tidigare mångårige skolchefen Stig Fägerblad återgick som bekant redan 1945 "till näringarna", d. v. s. till sitt ursprungliga yrke som kemigraf i sin ägandes klichéanstalt i Västerås, och fjolårets chef Walle Forslund är numera primus motor för Cub-försäljningen i Sverige som flygchef vid ANA, d. v. s. den svenska Piperagenten AB Nyköpings Automobilfabrik.

Till Norrvis förfogande

står i år en nyuppsättning av erfarna segelflyginstruktörer med populäre "Flygar-Lasse" från Stockholms Segelflygklubb i spetsen. De gamla kämparna — även kallade "Ållebergs lokeldare" efter en modernisering av historien om Ållebergs riddare, alltså Birger Nilsson, Övgård, Barkman o. s. v. — lyser däremot alla med sin frånvaro. Men Norrvi har kanske resonerat som så, att nya kvastar sopar bäst...

I varje fall tycks det vara mycket att göra på Ålleberg i sommar. Kurserna avlöser varann slag i slag från början av juni till månadsskiftet augusti—september, och en titt i programmet (som erhålles gratis mot insändande av kupongen härintill) vittnar om den aktivitet, med vilken man går till verket. Största intresset tycks A-B-kurserna tilldra sig, och framförallt väntas en hel del stipendiater dit. C-kurserna har liksom i fjol överlåtits åt de lokala flygklubbarna, sedan manöver-C-proven infördes, men S-kurserna för erövrande av certifikat och F-kurserna för mer avancerade väntas som vanligt tilldra sig speciellt intresse.

(Forts. å sid. 27)

Flygmotor-"intressenterna"

får med denna månads Flyg- och Motortekniska Revy i rikaste mått sina intressen tillgodosedda. På upprepad begäran från många sportflygintresserade, flygplanägare såväl som mekaniker, inför NF nämligen en fullständig översikt över skötseln av flygmotorn i ett privatflygplan. Vi har med avsikt hållt oss till instruktionerna för Continental flygmotorer, vilka ju som bekant är förhärskande bland de i Norden förekommande sportflygplanen.

Den värdefulla instruktionen har speciellt för NFs räkning utarbetats av verkmästare K. T. Gustafsson, som efter mångårig verksamhet vid flygvapnet — bl. a. som lärare vid Centrala Skolorna i Västerås — helt gett sig civilflyget i våld. Det var han, som närmast hade ansvaret för översynen av samtliga de "ahrenbergscubar", som inkom under fjoråret, vilket inte är någon dålig merit i detta sammanhang. NFs flygtekniska bilaga har därmed på ännu ett område visat sin suveränitet, och vi hoppas att med denna redogörelse — som saknar motsvarighet i nordisk fackpress — kunna stå allt sportflygets folk till tjänst: inte endast flygarna själva utan i lika hög grad mekaniker och övrig markpersonal; kort sagt alla dem, som bildar sportflygets breda aktiva grundstomme!

Red.

FLYG och MOTOR
TEKNISK REVY
FLYGTEKNISK BILAGA TILL NORDISK FLYGTIDNING - MALMÖ

Flygmotorns skötsel

Continentals A och O för flygplanägare och mekaniker

ALLMÄN BESKRIVNING

Cylindrar

Värmebehandlade cylindertoppar av lättmetall är krympskruvade på stålcylindern, vilken senare är smidd.

Tättsittande kylflänsar finns på cylinder och cylindertopp för att lämna en stor värmeavledande yta mot kylluften.

Cylinderloppen är slipade och polerade spegelblanka och hålls inom mycket snäva toleranser.

Tändstiftsbussningarna är av aluminiumbrons och skruvade in samt stiftade, medan aluminiumbronssätena för ingasventiler och stålsätena för avgasventiler är krympta in i cylindertoppen.

Vipphusen är gjutna samman med cylindertopparna och försedda med oljetät kåpa, gjord av hårt pressad arkmetall.

Ventilstyrning

Ventilstyrningen sker medelst lyftare med hydraulisk kompensationsanordning för ventilspelet.

Ventillyftarna är genomborrade på sådant sätt, att olja kan passera från desamma upp genom ventillyftarstängerna till vipparmarna och vipparmslagren.

Ventillyftarstängerna är tillverkade av lätta stålrör med inpressade kuländar, härdade och slipade samt genomborrade i hela sin längd för att möjliggöra oljepassage till vippmekanismen.

De hydrauliska lyftarna bestå av fyra delar, vilka kan särskiljas.

Ventilspelet justeras automatiskt mellan 0,030″ till 0,110″, vilket mätes, då lyftaren är torr, alltså innan olja har släppts in i det hydrauliska systemet. Vid tillverkningen sättes toleranserna från 0,050″ till 0,080″ torr.

Olja till de hydrauliska lyftarna tillföres från motorns tryckoljesystem med dettas tryck.

Funktionssättet är följande:

Lyftaren består av en cylinder och en i denna rörlig kolv samt en ventilanordning. Cylindern är delad i två kamrar, mellan vilka ventilen är placerad. Olja under tryck tillföres den yttre kammaren genom kanal och öppning i cylinderns vägg och passerar från denna kammare genom ett rör förbi ventilen, som utgöres av en stålkula, upp i den andra kammaren, i vilken kolven är placerad. En fjäder mellan cylindern och kolven pressar den senare mot ventilen. När cylindern, som glider mot kammen, befinner sig i sitt nedre läge, d. v. s. på kammens grundcirkel, fyllas båda kamrarna med olja. Då lyftaren sedan glider upp på kammen, vill oljan under kolven i den inre kammaren strömma tillbaka, men hindras av stålkulan, som pressas mot rörets kant, varför kolven måste följa med vid cylinderns rörelse, och därvid öppnas ventilen. Fjädern, som lyfter kolven mot ventilen, är svag i förhållande till ventilfjädrarna och kan inte hålla ventilen öppen. Om det vid något tillfälle skulle finnas för mycket olja under kolven, så att ventilerna inte tätar mot ventilsätena, verkar ventilfjädrarna mot kolven, och medan lyftaren glider på grundcirkeln, kommer oljeöverskottet att läcka förbi stålkulan ned i den nedre kammaren. Det finns därför ingen risk för att ventilen hålles öppen annat än under den avsedda tidsperioden.

Vevaxel och vevhus

Vevaxeln är tillverkad i ett stycke och försedd med fyra vevslängar. Den är lagrad i tre stålklädda blybronsfodrade ramlager. Vevaxeln är genomborrad för att minska vikten. Borrningen tjänstgör samtidigt som oljekanal för tryckoljesystemet. Oljehål är upptagna för trycksmörjning av vevtapparna.

Vevaxeln fixeras i axialled genom en krage omedelbart bakom främre ramlagret.

Vevhuset är tillverkat i två delar av värmebehandlat lättmetallgjutgods och är sammanbultat i ett vertikalt, längsgående plan genom vevaxeln.

En specialtillverkad oljepackning förhindrar oljeläckage vid propellern.

Ingjutna kanaler ombesörjer trycksmörjningen av kamaxel och ramlager.

Oljesumpen är tillverkad av stålplåt och svetsad. Sumpen är försedda med påfyllningsstuds och lock med bajonettfattning. I locket är en mätsticka fastsatt.

Vevstakar och kolvar

Vevstakarna är tillverkade av stål och försedda med delad vevända, i vilken placerats utbytbara stållagerskålar, fodrade med blybrons. Vid kolvändan är bronsbussningar inpressade.

Följande benämningar användas:

Motorns framdel är åt propellersidan.
Vänster och höger — motorn betraktad bakifrån.
Propellerns rotationsriktn. — „ „ „

Cylindernumrering:

Höger	bakre	cylinder	är nr	1.
„	främre	„	„ „	2.
Vänster	bakre	„	„ „	3.
„	främre	„	„ „	4.

*

Beträffande toleranser hänvisas till speltabellen.

Kolvarna är tillverkade av värmebehandlad lättmetallegering och försedda med två tätningsringar och två skrapringar, varav den ena placerats ovanför kolvtappen. Kolvbulten är av "helt flytande" typ och slipad. I ändarna är aluminiumproppar insatta för att förhindra repor i cylindervägen.

Bakre lock

På bakre locket av gjuten lättmetallegering har placerats magneter, oljepump, varvräknardrev och oljefilter. Bakre locket med hjälpapparater påmonterade kan bortmonteras som en enhet.

Smörjsystemet

För att minska antalet yttre oljeledningar har oljesumpen (tanken) monterats direkt vid vevhusets botten, och ett sugrör går från pumpen ned i densamma. Cylindervägen och kolvtopp smörjes medelst stänksmörjning. Överskottsoljan rinner direkt ned i sumpen. Oljetryckets reduceringsventil är inställd för 35 psi (2,45 kg/cm²) vid 1.900—3.200 v/min.

NEDMONTERING

Allmänt

I denna avdelning behandlas nedmonteringen av motorn i dess huvuddelar eller undergrupper.

Har motorn havererat och stora skador finns å vevhus, cylindrar, kolvar etc., bör dessa skadade delar konserveras, märkas och sedan ställas åt sidan för utbyte mot nytt eller ev. reparation.

Under de olika stadierna vid nedmonteringen bör noggrann kontroll göras beträffande repor eller andra skador, som uppkommit genom onormal friktion o. d. Sedan oljan avtappats, bör den noga silas genom en ren linneduk för upptäckande av ev. metallspån eller andra främmande artiklar, varav ledning kan erhållas för fastställande av orsaker till skada som uppstått på t. ex. lager, kolvar o. s. v. Ett mycket värdefullt besked om motorns allmäntillstånd kan på detta sätt erhållas.

Allteftersom de olika delarna nedmonteras, placeras de på ett transportabelt "motorbord" för vidare transport till tvätt och avfettning. Placera därvid bultar, muttrar och andra smådelar i lämpliga lådor eller pappkartonger, så att de ej kommer bort tills uppmonteringen skall ske.

Förberedande åtgärder

Tag bort övre och nedre tändstift.

Tag bort muttrarna, som håller fast magneterna vid vevhusmanteln, och tag bort magneterna.

Skruva loss de fyra muttrarna, som håller fast förgasarens luftintag vid förgasaren, och borttag luftintaget.

Montera av förgasaren medelst de fyra muttrar, som håller fast denna.

Tag bort de 6 muttrar, som förenar oljesumpen med vevhuset, och den mutter, som håller oljefilterkonsollen till vevhuset. Tag därefter bort oljesumpen.

Oljesugröret inuti sumpen kan monteras av genom att lossas vid överändan med 7/8" fast nyckel.

Ventilsystemet — I

Lossa de 1/4" skruvar, som håller fast vipphusen till cylindertopparna och tag bort husen.

Efter det att skyddsrören över stötstängerna borttagits, kan vipparmsbultarna petas ut med fingret. Om så är nödvändigt, får aluminiumdorn användas, och slå då lätt utåt. Borttag vipparmarna från cylindertopparna och stötstängerna från deras hus. *Obs.!* Se därvid till, att kammen är i sådant läge att in- och avloppsventilerna är fullt stängda.

Lossa de klammer, som håller slangförbindningarna vid foten av stötstångshusen. För klammerna och gummislangen upp på hylsan mot cylindertoppen.

Cylindrar och kolvar

Vrid vevaxeln så, att kolven i den cylinder, som skall demonteras, är i sitt övre läge. Skruva av de sex cylinderfästmuttrarna och lyft av cylindrarna från vevhuset. *Obs.!* Låt ej kolv och vevstake falla ned, då cylindrarna avtas. Skador uppstår lätt härigenom.

Placera de avmonterade cylindrarna på trä eller annat lämpligt underlag så att skador på cylinderns nederdel undvikes. Täck även över öppningen i vevhuset med en ren trasa e. d., så att damm, grus etc. ej kommer in.

För ut bulten och tag bort kolven från vevstaken. Om nödvändigt får al-dorn användas. Stöd härvid kolven i handen, så att ingen skada uppstår i vevstake eller vevhus.

Tag bort samtliga kolvringar, bind dem samman för varje kolv och ange med märklappar, till vilken kolv och cylinder de hör.

Placera cylindern över en fot av trä, som passar in i cylindern, och montera därefter av ventilfjädrarna med tillhjälp av ventilfjädernedtryckaren och en flacktång för låsen. Tag bort inner- och ytterfjäderhållare och ventiler. Var därvid försiktig, så att ventilerna ej repar eller skadar cylindervägen.

Ventilsystemet — II

Tag därefter bort de fyra stötstångsflänsarna genom att muttrarna, som håller dem vid vevhuset, skruvas av. Ventillyftarskålarna på stötstångsändarna tas bort, varefter de hydrauliska lyftarna lyfts upp med tillhjälp av en ståltrådskrok. Allteftersom lyftarna plockas bort, bör de placeras i lämpligt lådfack med tydlig märkning vart de hör, så att ingen sammanblandning kan ske.

Anm.: Om cylinder och kolv i de hydrauliska lyftarna inte kommer ut tillsammans, kan det bli nödvändigt att kila in en trätapp i lyftarcylindern och på detta sätt ta ut dem. Var dock försiktig, så att ej någon skada uppstår.

Ventillyftarens huvudcylinder kan ej bortmonteras, förrän vevhuset isärtagits. Placera därför gummiringar e. d. över desamma, så att de ej faller ned i vevhuset.

Vevhuset

Tag bort de tio 5/16" muttrar, som håller bakre vevhuslocket fast vid vevhuset, och lyft av locket som en komplett enhet.

Oljepumpen sitter fortfarande kvar i locket i orört skick.

Tag bort de fyra 1/4" bultar, som håller lilla drivhjulet fast vid vevaxeln.

Alla 1/4" muttrarna, som håller de två vevhushalvorna samman tas bort. Även två 7/16" muttrar på vardera halvan av vevhusets framsida tas bort.

Vevhuset vrides, så att det ligger på 2—4 cyl. sida. Efter kontroll att alla muttrarna borttagits, lyfts 1—3 cyl. vevhushalva försiktigt av och placeras vid sidan om med anliggningsytan (innersidan) uppåt. Bänd inte de två vevhushalvorna åtskills med en mejsel eller annat verktyg. Anliggningsytorna skadas nämligen mycket lätt genom en sådan åtgärd.

Lyft vevaxeln med vevstakarna ur vevhuset.

Tag bort oljetätringen från vevaxelns främre del.

Tag bort kamaxeln med lagerhalvor från vevhushalvorna.

Märk upp vevstakarna och iakttag noga deras läge på vevaxeln samt montera därefter bort dem.

Ventillyftarnas anordningar kan nu bortmonteras. De placeras i resp. fack i den tidigare omnämnda lådan för dessa.

Bakre locket

Skruvarna i oljepumphuset lossas, och de två kugghjulen i oljepumpen lyfts bort.

Skruva bort hastighetsmätarens drivning från utsidan av bakre locket. *Obs.!* Detta har vänstergående gänga in i locket.

Oljetryckets reduceringsventil, packning, fjäder och ventil demonteras från utsidan av bakre locket.

Oljesilen med packning borttages från yttersidan av bakre locket.

Tvättning

Alla motorns delar skall genomgå en grundlig tvättning och rengöring före den kommande besiktningen. Olja, fett, koksbildningar etc. avlägsnas helt.

Avfettningen av alla delar skall ske i godkänd avfettningsvätska.

Delar, från vilka koks skall borttagas, bör läggas i blöt före tvättningen. Senare sköljs de lämpligen i fotogen och borstas då med lämplig styv borste, t. ex. fiber.

Obs.! Sandblästring av motordelar får absolut ej förekomma.

Sandpapper, smärgelduk eller liknande slipmedel skall ej användas för att avlägsna koks, rost- eller korrosionsfläckar på cylinderväggar, kolvar e. d. För övrigt bör inga motordelar rengöras med dylika slipmedel.

Om vattenblandade lösningar — innehållande tvål eller kaustiksoda i någon form — kommit till användning vid rengöringen, är det ytterst viktigt, att alla delar därefter grundligt skuras och sköljas i kokande vatten. Inga som helst spår av rengöringsmedel får finnas på delar vid hopmonteringen. Efter en sista sköljning i kokande vatten, blåses delarna absolut torra med tryckluft, varefter de placeras på monteringsställningen.

Beräknas delarna stå kvar någon längre tid på ställningen bör de först förses med ett tunt skikt korrosionsolja.

Oljekanalerna i vevhushalvorna och övriga oljeledningar bör efter blötläggningen blåsas rena från ev. koksavlagringar eller andra föroreningar som samlats. Då sumpen spolas bör dräneringspluggen vara bortskruvad.

Utför rengöringen grundligt och se efter, att sand eller andra skadliga föroreningar ej finnas i tvätten.

KONTROLL

Sedan motorns alla delar rengjorts, placeras de lämpligen på ett bord för kontroll. Vid denna kontroll eller besiktning bestämmes vilka delar, som skall kasseras, vilka som kan repareras, vilka som godkänns i befintligt skick etc. Härvid göres även noggranna mätningar för att få klart, vilka delar som ej håller föreskrivna toleranser o. s. v. Se toleranstabell!

Gör upp protokoll över denna besiktning och anteckna alla toleranser.

För att kunna upptäcka utmattningssprickor eller andra dolda fel är det nödvändigt att ha tillgång till magnafluxapparat, där delarna kan magnafluxundersökas.

Vevhus

Kontrollera noga betr. utmattningssprickor.

Undersök lagersäten betr. sprickor, repor eller överdriven förslitning.

Kontrollera, att inga föroreningar eller andra hinder finns i oljekanalerna.

Kontrollera kamaxellager och lyftarstyrningar, skåror o. d. Jämna ev. till denna med lämplig brynsten om så är nödvändigt.

Cylindrar

Undersök cylindertopparna betr. sprickbildning. Mindre sprickor, som upptäcks vid toppflänsarna, är ingen direkt orsak till kassation. Är sprickorna emellertid större eller delar av kylflänsarna borta, utbytes cylindern.

Cylinderloppen mätes betr. förslitning och "ovalitet". Gör noggranna anteckningar i protokollet över resultatet. Lämpligt är att "klassificera" cylindern. Om slipning är nödvändig, är det alltid önskvärt att minsta möjliga material borttages. De åtgärder som kan komma i fråga är i tur och ordning följande, och klassificeringen kan lämpligen göras därefter:

1) Endast finslipning.
2) Borttagning av "kolvringssteget" och finslipning.
3) Slipning med styrd brynsten inom standardmåttet och finslipning.
4) Nedslipning till nästa överdimension och finslipning.
5) Nytt cylinderfoder (el. förkromning av det gamla).

Onödig sköljning bör undvikas.

Efter cylinderrenoveringen (slipningen) företages kontrollmätning.

Kontrollera cylinderns kylflänsar i likhet med cylindertoppen.

Kontrollera cylinderns nedre fläns och hålen för fastsättningsbultarna vid vevhuset betr. sprickor eller andra skador.

Kontrollera att tändstiftsbussningarna sitter ordentligt fast och att inga gängor är skadade.

Ventilsätena får ej uppvisa repor eller tecken på korrosion, "bränskador" eller skevhet.

Ventilsystemet

Besiktiga vipparmarnas lagringar.

Besiktiga ventilstyrningarna betr. slitage. Visar det sig, att toleransen mellan spindel och styrning är för stor eller att de senare sitter lösa, göres utbyte.

Vippkåpornas och in- och avgaskanalernas polerade ytor får ej uppvisa repor, grader eller ojämnheter.

Kontrollera vipparmarna för sprickor, speciellt runt smörjhålen samt för ev. förslitning i deras lagringar.

Stötstängernas rakhet kontrolleras lätt genom att de rullas på en riktplatta. Se också efter att smörjhålen vid kuländarna inte är tilltäppta.

Ventilfjädrarna kontrolleras betr. längden och spänningen samt betr. ev. rost, korrosion, sprickbildning eller klyvning i ändarna.

Kontrollera ventilfjäderhållarna och sätena betr. sprickor och förslitning.

Ventilfjäderlåsen kontrolleras betr. passningen på ventilskaftet samt förslitning av ytterdiametern.

Såväl ingas- som avgasventiler magnafluxundersökes och besiktigas därefter genom förstoringsglas för sprickor på spindel, tallrik och i spåren för ventillåsen. Undersök även ev. skevhet i ventiltallriken samt skador i tallrikens anliggningsyta mot sätet.

De hydrauliska ventillyftarna gör den vanliga ventiljusteringen onödig. Vid denna översyn bör emellertid kontrolleras, att lyftarna fungera ordentligt. Dålig funktion kan förorsaka skada på ventilmekanismen. Felet ger sig ofta tillkänna genom "ventilslammer".

Fel kan uppstå genom någon av följande orsaker: Läckage i kulventilen, lyftarkolven kärvar på grund av föroreningar i oljan eller stopp i oljeledningen till lyftaren.

Den hydrauliska lyftaren måste före kontrollen vara grundligt rengjord genom spolning i fotogen eller bensin, varvid kolven föres upp och ned medan enheten är nedsänkt i rengöringsvätskan. Kulventilen hålles därvid från sitt säte medelst en mjuk koppartråd införd genom röret. Enheten måste även noga kontrolleras så att inga grader e. d. finnes å kolvarna eller skador på kulventilen, som kan förorsaka läckage. Läckage i lyftaren kan förorsaka för liten öppning av ventilen.

Lyftarna kan utan särskild utrustning kontrolleras betr. sin användbarhet enligt följande:

Ställ cylindern i handen som en kopp. För därefter ned kolven, men tvinga ej ned den. Genom att med fingret trycka ned kolven och hastigt släppa den igen kontrolleras såväl kolvens täthet som kulventilens funktion. Är allt utan anmärkning skall kolven ge "bakslag" då den tryckes ned och åter släppes. Stannar kolven kvar i nedtryckt läge är något av följande fel antagligt:

a) Smuts eller grader mellan kolv och vägg gör att kolven går för trögt.

b) Kulventilen tätar ej, kulan har skadats eller sätet för densamma deformerats, ev. smuts mellan kula och säte. Om det är kulventilens fel kan avgöras genom att med ett finger täta rörets nedre mynning.

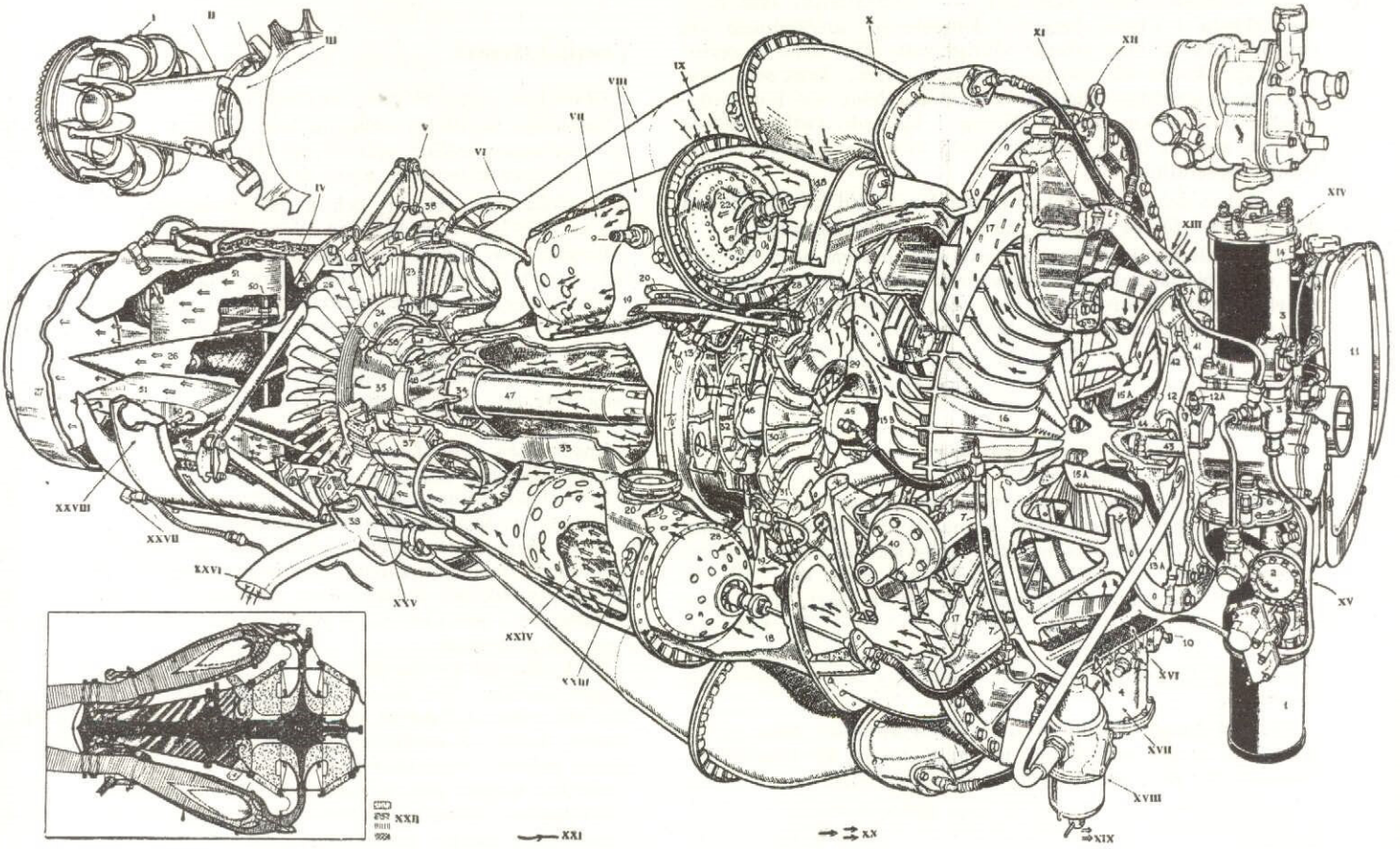
c) För stort spel mellan kolv och vägg genom förslitning.

(Forts. å sid. 18)

ROLLS-ROYCE DERWENT

— Världsrekordplanets motor presenteras —

När det engelska världsrekordplanet Gloster Meteor i våras besökte de nordiska länderna under sin stora demonstrationsturné, gjorde vare sig planets pilot eller dess försäljningschef någon hemlighet av det faktum, att förtjänsten av Meteors fantastiska flygegenskaper och rekordsnabba hastighet till mycket stor del var motorernas. Gloster Meteor är utrustad med 2 st. Rolls Royce-motorer av typen Derwent V.
Rolls Royce flygmotorer representeras i Sverige av Salén & Wicander, ett systerföretag till Wiklunds, som företräder Rolls Royce förnämliga bilar. I samband med världsrekordplanets besök i Sverige hade Wiklunds förresten påpassligt placerat en "genomskuren" Rolls Royce-flygmotor i sin utställningshall vid Nybroplan, där de flygmotorintresserade under tiden fick sin naturliga "träffpunkt".



SIFFERHÄNVISNINGAR:

BRÄNSLESYSTEMET
Bränslet passerar genom:
1 Filter
2 Bränslepump. Bakom pumpen grenar sig bränsleledningen till
3 Bränslereglage
4 Bränsleackumulator samt till
5a Bränsleledning till
5 Barostat
6 Regulator
7 Fördelningsledning
8 Brännare
9 Tändstift
10 Stoppventil

OLJESYSTEMET
Oljan pumpas från:
11 Oljetank genom
12 Oljekanalen i godset till
12a Anslutning för ledning till oljemanometer (i kabinen)
13 Oljeledningar
13a Oljeledning till kylare och retur till oljetanken
14 Urluftningsledning från oljetanken

FÖRNING AV REAKTIONSLUFTEN
Denna strömmar genom:
15a Främre luftintaget försett med ledplåtar
15b Bakre luftintaget försett med ledplåtar
16 Kompressorhjulet
17 Diffusor
18 Förbindelserör mellan kompressor och förbränningskammare
19 Tryckluftledning till kabinen
20 Förbindelserör mellan förbränningskamrarna
21 Inströmning i förbränningskammaren
22 Ledskenor för åstadkommande av rotation hos luftströmmen
23 Ledskovlar för inströmningen i turbinen
24 Labyrinttätning
25 Turbinhjul
26 Utströmningskanal
27 Utströmningsmunstycke

KYLSYSTEMET
Kylluften strömmar genom:
28 Kylluftintag
29 Ledplåtar
30 Kylluftfläkt
31 Diffusor
32 Centrala lagerhuset
33 Bakre lagerhuset
34 Kylluftförning till
35 Turbinhjulet
36 Avböjningsplåt för kylluften
37 Kylluftsamlare
38 Avloppssystem för kylluften

AGGREGATETS HUVUDDELAR
40 Lagerpunkt för aggregatet
41 Växelhus
42 Främre lagersköld
43 Drivaxel för hjälpapparaterna
44 Främre lagret
45 Främre axeln
46 Centrala lagret
47 Bakre axeln
48 Bakre lagret
49 Urtag för ledskenorna
50 Axel för reglering av avgaskonen
51 Inklädnad av regleringsaxlarna

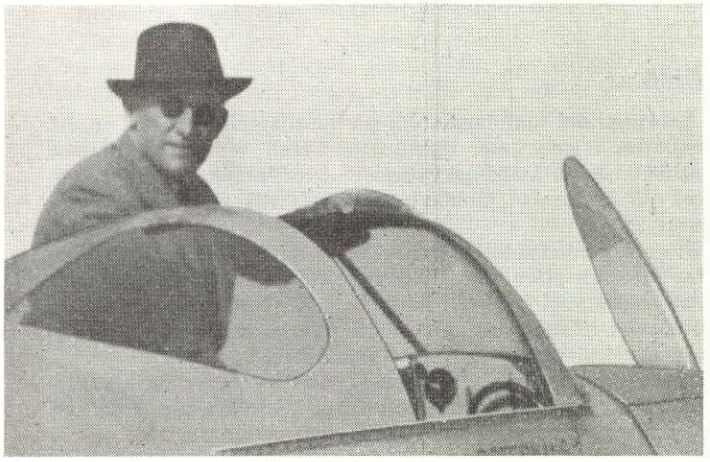
I Samlingsring till expansionsmunstyckena
II Lagerhus till bakre och centrala lagren
III Skärmplåt
IV Värmeisolering av alfol
V Bakre infästningspunkt
VI Ledning för eldsläckningsvätska
VII Flamrör
VIII Kylluftttunnel
IX Luft till kylluftfläkten
X Förbindelserör för kompressorn
XI Kompressorhus
XII Barostat (fäst vid dessa båda bultar)
XIII Främre luftintag
XIV Elektrisk startmotor
XV Oljepump (icke synlig)
XVI Skyddsnät för luftintaget
XVII Bränsleackumulator och stoppventil
XVIII Oljefilter
XIX Reaktionsgaser
XX Luft från kompressorn
XXI Kylluft från kylluftfläkten
XXII Atmosfärisk luft, luft från kompressorn, reaktionsgasen, kylluft
XXIII Fästbultar för flamrören
XXIV Förbränningskammare
XXV Expansionsmunstycken
XXVI Utsläpp för kylluft
XXVII Termoelement
XXVIII Värmeväxlare för uppvärmning av kabin och beväpning



Det amerikanska privatflygplanet Ercoupe har revolutionerat flygningen genom sitt praktiska roderkontrollsystem och har i svenska flygarkretsar för sin enkla manövrering döpts till

FLYGBILEN

Ercoupe har redan slagit igenom över hela världen, och i dess hemland USA har såväl utbildningstid som försäkringspremier etc. reducerats avsevärt i jämförelse med fordringarna för konventionella flygplan. I Sverige har Luftfartsstyrelsen nu också — t. v. på prov i Stockholm och Malmö — tillåtit utbildning fram till A:2-certifikat under speciella 15-timmars kurser (mot 25 timmar för samtliga andra flygplantyper). Läs här vad chefen för utbildningen i Malmö har att säga:



OLLE HAGLUND
är "gammal i gården" som flyglärare. Han har 3.600 flygtimmar bakom sig, fördelade på c:a 12.000 uppstigningar, varav över 10.000 med elev — främst vid Kungl. Krigsflygskolan. Haglund har också lett samtliga civila flyglärarkurser i Sverige och är f. n. flygchef vid Ostermans Aero AB på Bulltofta.

SAKKUNSKAPEN GER KLART BESKED

"Det råder ingen tvekan om att Ercoupe — med sitt roderkontrollsystem samlat i ratten — är framtidens melodi för privatflyget!

Jag själv håller före, att privatflygutbildningen är för dyrbar, som den nu bedrives. Ercoupe gör det möjligt att nedbringa dessa kostnader avsevärt och samtidigt få större bredd på sportflygningen. Flygbilens kombination av samlat roderkontrollsystem och noshjul liksom planets komfort och gedigna utförande förhöjer självfallet ytterligare Ercoupes utbildningsvärde.

Saken är alltså klar: Privatflyget har genom Flygbilen fått sin hittills kraftigaste stöt framåt!"

Olle Haglund

Begär närmare upplysningar och demonstration!

ERCOUPE

A/B INGVAR Bergengren

Auktoriserad generalagent för ERCOUPE
Tel. NAMNANROP "INGVAR BERGENGRENS" • STOCKHOLM

Vevhus och vevaxel

Kontrollera oljesumpen betr. sprickor och bucklor samt gängorna i avtappningshålet och på pluggen.

Vevaxeln och vevstakarna måste genomgå noggrann magnafluxkontroll. Den minsta sprickbildning *skall* förorsaka kassation. Kontrollera även kilspåret på vevaxelns främre del för ev. grader eller sprickor.

Vevstakslagrens ytor får ej uppvisa repor eller sprickor. Likaså uppmätes spelet enligt toleranstabellen.

Kontrollera axelns oljekanaler betr. täthet och genomsläppningsförmåga.

Observera noga propelleraxelns gängor.

Kolvar

"Parallelliteten" mellan kolvbultsbussningen och vevtappsbussningen skall uppmätas; högsta toleransen är 0,001" av lagerlängden.

Kolvbultarna magnafluxundersökas samt besiktigas betr. rakhet. Uppmät förslitning och ev. ovalitet samt spelet i kolven. Inga repor eller grader får förekomma. Ändpluggarna får ej uppvisa för stor förslitning eller repor.

Kolvarna kontrolleras mycket noga betr. sprickbildning. Uppmärksamma speciellt kolvringsspåren och kolvbultsvårtorna. Uppmät ev. förslitning och ovalitet; repor och grader får ej förekomma. Uppmärksamma även kolvbultens lagerytor i vårtorna. Kontrollera vikten.

Byt alltid ut kolvringarna vid varje stor översyn. Har cylindern slipats skall en överdimension monteras.

Bakre locket

Bakre locket besiktigas betr. sprickor och korrosion. Uppmärksamma magneternas fästflänsar och gängorna till filter, varvräknare, reduceringsventil o. s. v. samt alla lagerytor.

Kontrollera magnetdrivningen och kugghjulen till kam- och vevaxeln. Uppmät förslitning och kuggspel.

REPARATION OCH UTBYTE

Skador på polerade ytor såsom repor, skåror, grader och ojämnheter repareras lämpligast genom slipning med fin brynsten (arkansasbryne).

Alla skadade gängor rensas med gradtapp.

Brickor, muttrar och skruvar tvättas och granskas, grader borttages och gängorna rensas.

Brickor och skruvar som användas utvändigt bör kadmieras för förhindrande av korrosion.

Alla ytor, som blivit slipade och finpolerade, skall rengöras omsorgsfullt från ev. kvarblivet slip- eller polermedel.

Varje del skall även provas mot intilliggande för kontroll av anliggningsytorna och för toleransmätning.

Byt ut pinnbultar mot överdimension om så anses vara nödvändigt med hänsyn till motsvarande gängor.

Alla packningar skall bytas vid stor översyn.

Cylindrarnas flänsar granskas och mindre sprickor i flänsens ytterkant borttages med fil eller smärgelduk. Fila av alla skarpa kanter och hack, som utgör brottanvisningar.

Cylinderlopp, som angripits av korrosion eller uppvisar annan skada, ovalitet eller förslitning, skall slipas. Är det nödvändigt slipas cylinderloppen till nästa standardöverdimension. Kolvarna kan användas till lägst 0,015" överdimension. Slipning däröver fordrar absolut även överdimension på kolvar och kolvringar.

Ventilsäten, som är gropiga, brända eller på annat sätt defekta, skall fräsas. Borttag dock minsta möjliga material. Sedan ventilerna slipats, skall de inslipas mot sätet. (Rengör såväl säte som ventil ytterst noga från slippasta efter arbetet.)

Ventilstyrningar, som äro slitna eller sitta lösa, skall utbytas. Uppmät spelet mellan ventilskaft och bussning.

Tändstiftsbussningar, som sitter lösa eller läcker, skall utbytas. Gängorna rensas med tapp utan att metall borttages.

Grader eller ojämnheter på in- och avgasflänsarna borttagas med fin fil, brynsten eller smärgelduk. De polerade ytorna på vippkåporna slipas fria från grader. Kontrollera planingen med fin smärgelduk spänd på jämn platta.

Vippor och vippbussningar poleras fria från alla grader och repor.

Stötstänger, som blivit något böjda, kan rätas genom att bankas lätt med träklubba mot riktplattan. Hårt slitna eller skadade stötstångsändar måste bytas mot helt ny stötstång.

Ventilfjäderbrickor och ventillås poleras fria från grader med crocus-duk, likaså spåren å ventilskaften.

Vevaxelns lagerytor och kilspåret i framändan slipas försiktigt fria från alla grader och repor varefter de poleras.

Har lagerytorna visat för stor förslitning vid kontrollen, göres utbyte. Detsamma gäller vevstakarnas lagerytor.

Kolvar, kolvbultar och kolvbultspluggarna slipas försiktigt fria från grader och repor med bryne. Grövre repor kan ej slipas bort. Förekommer sådana skall ny kolv och kolvbult monteras. (*Obs.!* vikten på nya kolven!)

Nya kolvringar monteras vid stor översyn. (*Obs.!* vad som sagts i fråga om överdimension!)

Kamaxeln frigöres från grader. De hydrauliska lyftarna måste behandlas ytterst försiktigt. Om skada på kolv eller cylinder förefinnes, utbytes hela enheten.

Samtliga kugghjul befrias från grader och skarpa kanter. Vid förslitning under godkända mått utbytes kugghjulen.

Mindre bucklor på ingasrören hamras ut med tillhjälp av lämplig dorn utan att väggtjockleken förändras. Spruckna eller i övrigt skadade rör utbytes.

Alla slang- och gummiförbindningar utbytes, likaså spruckna eller skadade klammer. Vid stor översyn bytes även alla tändkablar.

SAMMANSÄTTNING

Rengöring

Före sammansättningen skall alla delar, som varit behandlade med korrosionsskyddsmedel, väl rengöras från detta och övriga främmande partiklar. Under monteringens gång täckes sedan alla blanka ytor med tunn smörjolja, ev. med tillsats av 1/4 korrosionsskyddsmedel.

Cylindrar

Anbringa ett tunt lager olja på ventilspindlarna och insätt ventilerna i sina resp. styrningar. Håll ventilerna an mot ventilsätena och anbringa cylindern över lämpligt monteringsblock på bänken. (Monteringsblocket tillverkas av trä och passas in i cyl.)

Placera ventilfjäderhållarna över resp. styrningar och därefter inre och yttre ventilfjädrar. Ventilfjäderbrickorna placeras med styrningen ned mot fjädern. Nedtryck ventilfjädrarna med tillhjälp av ventilnedtryckaren och placera ventillåsen å ventilspindlarna (stora diametern uppåt).

Sätt ny gummiförbindning på skyddsrören över ventilstängerna (även nya klammer), och skjut därefter upp dem mot cylindertoppen så att plats erhålles vid cylindermonteringen i vevhuset.

Den smala gummiringspackningen på cylinderns nedre del påsättes och kvarhålles vid flänsen med lämplig tätningsmassa. Bestryk även anliggningsytan på cylinderns nedre fläns, vilken kommer att ligga an mot vevhuset, med ett tunt lager tätningsmassa.

Obs.! Tag eller lyft aldrig cylindern i stötstångsrören, enär dessa mycket lätt böjas. Följden blir dålig tätning och oljeläckage.

Hydrauliska ventillyftarna

Skölj ännu en gång enheten i t. ex. bensin så att den är absolut ren från fett eller föroreningar. Tryck ihop enheten genom att lyfta kulventilen och för ned kolven i bottenläge.

Knäpp i kolvfjädern säkert i försänkningen på cylindern genom att trycka ihop fjädern och göra en vridande rörelse medsols.

Varning! Kolvar och cylindrar i lyftarna får icke blandas, enär de icke äro utbytbara. En enhet åt gången skall plockas isär och hopmonteras igen innan arbetet påbörjas med nästa enhet. Varje enhet skall även monteras på samma plats i motorn, där den tidigare suttit.

Efter hopsättningen av ventilmekanismen skall spelet kontrolleras. Spelet skall därvid vara från 0,038" till 0,080". Lyftaren skall vid denna justering vara torr (fri från olja).

Obs.! Efter varje översyn av ventilsystemet bör speciellt oljeledningarna rengöras grundligt innan lyftarna monteras.

Vevaxeln

Ställ vevaxeln vertikalt på bänken med propelleraxeln uppåt. Det är lämpligt att medelst bultar genom kugghjulsflänsen fästa axeln i denna ställning medan vevstakarna monteras.

Placera därefter in de båda vevstaksbussningarnas halvor på sina platser i resp. vevstake och överfall. Montera därefter vevstakarna på vevaxeln i den nummerordning som gjorts upp vid demonteringen. *Obs.!* Vevstaksbultarna måste sättas i vevstakarna med den gängade delen mot kolvändan. Lås kronmuttrarna ordentligt med saxpinne.

Montering av kolvarna

Lägg kolven på bänken med taket vänt nedåt och sätt därefter på undre skrapringen (i det översta spåret, som kolven nu ligger). Ringen vändes så, att den skrapar mot kolvens öppna del (den uppskurna sidan uppåt i detta fall). Vänd därefter kolven med kolvtaket uppåt och sätt på nästa oljeskrapring i tredje spåret från kolvtaket räknat. Denna ring vändes åt samma håll som den första (urskärningen nedåt nu). Därefter placeras den helt plana ringen i andra spåret och slutligen den sista kompressionsringen i toppspåret med den fasade kanten vänd mot kolvtoppen.

Sedan samtliga ringar monterats på kolvarna, fortsättes med bakre locket.

Bakre locket

Installera först oljefiltret.

Därefter monteras reduceringsventilen för oljetrycket, "kolven", fjäderpackningen och locket. Se till att "kolven" arbetar lätt utan att hugga. Pressa varvräknardrevets oljepackning i sitt spår. Sätt därefter in oljepumpens kugghjul i höljet med fyrkantkopplingen på insidan av detsamma. Placera därefter oljepumpen på pinnbultarna och håll den fast med ena handen under det att varvräknarens drivhus (med oljepackningen inpressad på sin plats) och packning placeras över en av kuggdrivaxlarna på utsidan av locket. Tryck axeln genom oljepackningen. Det är därvid lämpligt att använda en 3/8" axel eller dorn att leda axeln genom packningen så att denna ej flyttas ur sitt läge. Skruva varvräknardrevet säkert till locket (obs. gängningen!). Kontrollera att oljepumpens kugghjul löper fritt, varefter brickor och muttrar anbringas och det hela låses med låstråd.

Ingasrören

Sätt 1 1/2" och 1 3/4" slang (den ena instucken i den andra) över ena ändan i ingasrören. Placera 4 st. slangklämmor över röret och därefter en ny sats förbindningar på den andra ändan.

Därmed är denna sammansättning klar, och den slutliga hopmonteringen kan börja.

SLUTLIG HOPMONTERING

Varje del, som beröres av den slutliga monteringen och som inte redan tidigare inoljats eller behandlats med korrosionsskydd, behandlas nu före sammansättningen.

Tillse ytterst noga att damm, smuts, saxpinnar, låstrådsbitar, brickor etc. icke kommer in i motorn vid monteringen. Håll alla öppningar för hjälpapparater, cylindrar, förgasare, oljesump etc. väl täckta med fanérskivor eller bind över rena linnedukar tills montering av delarna sker.

Nya packningar bör placeras överallt.

Olja rikligt på alla lager, kugghjul, kolvar o. s. v. under monteringens gång.

Var noga med att alla låsningar sker allteftersom monteringen fortskrider och kontrollera noggrant att ingenting förblivit olåst.

Till monteringen bör en lämplig monteringsbock anskaffas. Den skall vara konstruerad så, att vevhuset kan såväl svängas som resas rätt upp.

Vevaxel och kamaxel

Placera vänstra vevhushalvan i monteringsbocken och den högra bakom på ett bord vid sidan om. De slipade ytorna (anliggningsytorna) placeras uppåt.

Doppa ventillyftarna i tunn olja och placera dem i sina kanaler från insidan av vevhuset. Denna montering göres i båda halvorna. Placera därefter gummiringar e. d. på lyftarna, så att de ej ramlar ned i vevhuset då detta ändrar läge.

Placera vevaxelns lagerskålar på sina platser i vevhushalvorna och knacka dem försiktigt i läge. Lagren av snäcktyp är försedda med styrningar, varför de endast kunna placeras i rätt läge.

Anolja kamaxeln och placera den i vänstra halvan. Kontrollera därefter kamaxelns ändspel enligt speltabellen.

Olja lagren ordentligt och placera därefter in vevaxeln (med påmonterade vevstakar) i vänstra vevhushalvan.

Vevstakarna 2 och 4 måste försiktigt föras genom resp. cylinderöppningar för att undvika skador.

Kontrollera därefter vevaxelns ändspel efter speltabellen.

Oljeinpackningen i vevaxelns framdel monteras och placeras säkert i sitt läge. Använd tätningslack eller packningsfett.

Bestryk därefter båda vevhushalvornas anliggningsytor med tätningslack och placera den högra halvan på sin plats över den vänstra. Var försiktig då vevstakarna föras genom cylinderöppningarna.

Kontrollera att vevaxel och kamaxel löper fritt, varigenom man kan veta, att halvorna kommit rätt tillsammans.

Härefter kan halvorna skruvas tillsammans (glöm ej brickor!).

Montera i urluftningsförbindelserna på högra vevhushalvan med öppningen vänd mot botten av vevhuset.

Vrid därefter monteringsbocken så att motorns framdel riktas rakt uppåt.

Montera in propellernavets kil i kilspåret. Knacka den försiktigt i läge med en blyhammare.

Härefter svänges motorn helt om, så att bakre delen vändes uppåt. Placera vevaxelkugghjulet på plats, sätt i de fyra 1/4" skruvarna och drag dem så mycket som är möjligt för hand.

Obs.! Skruvhålen i vevaxel- och kamaxelkugghjulen är placerade på sådant sätt att förväxling ej skall kunna ske.

Montera nu kamkugghjulet på kamaxeln på liknande sätt. Observera därvid märkningen av kugghjulen. Märket å kamhjulen måste passa in mellan märkning å vevaxelns kugghjul.

Placera en skruvmejsel genom kamhjulets lätthål mot vevhuset och lås på detta sätt fast hjulet medan skruvarna dragas åt med 1/4" fast nyckel. Lås därefter båda hjulens skruvar med låstråd. *Obs.!* Vid låsningen med tråd måste observeras att kugghjulen går mycket tätt mot oljepumpen i bakre locket, så att låstråden inte får möjlighet att haka fast i pumpen.

Bakre locket

Placera packningen för bakre locket och montera därefter locket med sina tillbehör på plats.

Vrid motorn horisontellt och kontrollera att alla muttrar är dragna och försedda med låsmuttrar eller låsbrickor.

Säkra oljereduceringsventilen med en låstråd till närmaste pinnbult.

Montera in oljesugröret i bakre locket och drag åt med 7/8" nyckel. Lås sugröret till bakre locket i därför avsedda hål.

Placera oljesumpens packning på pinnbultarna på vevhusets nedre del och montera på sumpen. Glöm ej brickor! Placera även muttrar på pinnbulten som håller oljepåfyllningsröret.

Ventilsystemet

Motorn svänges nu åter horisontellt och de hydrauliska lyftarna monteras.

Anolja lyftarna med ett tunt lager ljus olja och kontrollera lyftarnas funktion före monteringen. Om lyftarna funktionsprovats enligt avd. "kontroll", använd då en al-tråd att lyfta kulventilen med för att undvika skada på kulan eller sätet.

För in den hydrauliska enheten med rördelen först till ventillyftaren. Placera därefter "lyftarskålarna" på toppen av hydrauliska enheten.

Placera packningen över pinnbultarna till stötstångshusens flänsar och montera flänsarna. Drag mittmuttern först och var försiktig med dessa muttrar enär flänsarna mycket lätt spricka. Montera även låsmuttrar eller låsbrickor.

Cylindrarna

Härefter skall cylindrarna monteras, varvid motorn svänges med propelleraxeln uppåt.

Olja kolvbultsbussningarna på vevstakarna. Tryck in kolvbultens ändpluggar i kolvbulten. Olja kolven rikligt och arbeta in oljan i kolvringsspåren. Olja även kolvbultarna och montera därefter kolven på vevstaken (ringarna påmonterade). Vänd kolvarna så att numren kommer framåt. När kolven monteras skall vevstaken vara i "toppläge".

Förskjut kolvringsgapen i förhållande till varandra och placera monteringsklammer över ringar och kolvbult.

Inolja cylinderloppet med tunn olja eller ev. korrosionsskyddsolja och träd därefter cylindern försiktigt över kolven på plats.

Anm. Tryck ej på stötstångshusen med cylindern emedan de kan tränga in i vipphusen och lätt böjas. Varje böjning eller skevhet kommer att resultera i läckage.

Montera cylinderflänsarna över pinnbultarna i vevhuset. Se efter att cylinderns baspackning säkert är på sin plats. Drag cylindermuttrarna jämnt och med försiktighet. Spännas de för hårt, går pinnbultarna lätt av.

Vevaxeln vrides så att såväl inlopps- som avgasventil är stängda. För in stålstängerna i sina hus och håll vipporna på plats, varefter vipparmsbulten placeras.

Placera packningar på vippkåpsflänsarna och skruva fast vipplocket. Lås med låstråd!

För över gummiförbindningarna på skyddsrören över stötstängerna och skruva fast klammerna.

Montera därefter återstående cylindrar i enlighet med vad som nu beskrivits.

Förgasaren

Montera förgasaren fast vid ingassamlaren och lås med fyra "elastic-stop"-muttrar. Montera därefter förgasaren till vevhuset medelst de två pinnbultarna. Lås med mutter och låsmutter eller låsbricka.

Placera packningar på ingasflänsarna och påsätt ingaskrökarna, varefter ingasrören monteras med förbindning och klammer enligt tidigare beskrivning.

Tändsystemet

Montera in de undre tändstiften (med packningar). Genom att hålla tummen över det övre tändstiftshålet då vevaxeln vrides kan lätt avgöras, vilket som är kompressionsslag i resp. cylindrar. Börja med cylinder 1 och bestäm med tillhjälp av t. ex. en indikator när ettans kolv nått övre dödpunkten under kompressionsslaget. Placera därefter en gradskiva (360°) på propelleraxeln mitt för fogen mellan vevhushalvorna. Backa sedan vevaxeln exakt 30°, vilket kontrolleras på gradskivan. Kolven står alltså nu i läget för 30° förtändning.

Tag magneten och vrid densamma i drivanordningen tills inställningsmärket på den refflade tanden på kugghjulet och inställningsmärket är mitt för varandra, sedda genom inställningsfönstret i magnethöljet. I detta läge skall brytarspetsarna börja öppna, och i detta läge monteras magneten till motorn. Kontrollera att vevaxeln ej vridits. Alla justeringar för exakt tändning göres vid drivändan och ej vid spetsarna.

Se också efter att anliggningsytorna är rena innan magneten föres in och skruvas fast med sina fästmuttrar. En mindre fininställning kan sedan göras om muttrarna lossas och magneten vrids i spåren på dess fästfläns.

Den andra magneten monteras på samma sätt och därefter kontrolleras brytningsögonblicket 30° med kontrollampa eller med ytterst tunt papper mellan spetsarna.

Då magneterna är klara, skruvas även de övre tändstiften in och tändkablarna monteras.

PROVKÖRNING

Tag motorn runt några varv för kontroll av att inte olja samlats i kompressionsrummet i någon cylinder. Detta känns lätt genom "för hög" kompression hos ifrågavarande cylinder. Konstateras eller misstänkes olja, bör undre stiftet lossas och cylindern tömmas, varefter det noga rengjorda stiftet åter insättes. Tömmes ej cylindern förefinnes risk för böjd vevstake eller skadad kolv.

Blandningsreglaget ställes på "Full rich" (vissa motorer har blandningsreglaget låst i detta läge).

Varmluftsreglaget ställes på	"Cold"
Gasreglaget tillbakafört	"Closed"
Magnetbrytaren frånslagen på	"Off"
Bränslekranen öppen	"On"

Härefter snapsas motorn 3—4 gånger (allt efter väderleksförhållandena) under det propellern rundtages fem eller sex varv. Undvik för mycket snapsning. Magnetbrytaren ställes på "On" och gasreglaget öppnas något litet.

Motorn ryckes nu igång med propellern.

Tänder endast en eller ett par cylindrar med svag utblåsning och svart rök, är den för rikt snapsad. Kupera och drag back några varv under det att spjället hålles öppet. Härefter göres nytt startförsök.

Vid kall väderlek måste motorn ibland hållas igång medelst ett halvt slag å snapssprutan en eller ett par gånger.

Kontrollera att oljetrycket kommer omedelbart. Visar oljetrycksmätaren icke utslag inom 30 sek., måste motorn stoppas och en undersökning göras.

Sedan motorn körts mellan 700—800 v/min ca 5 min., kan varvtalet ökas gradvis upp till 1200—1500 v/min tills oljetemperaturen nått 30—40°.

En nyöversedd motor bör köras minst 1 timme på marken innan den släppes upp i luften.

Vid uppkörningen provas magneterna. Varvtalet får sjunka högst 75 v/min på resp. magnet.

Undvik för lång körtid på fullvarv vid markkontroll. I allmänhet är varvtal upp till 1850 v/min tillåtna för fortsatta prov på marken. Fullt varv brukar vara c:a 2150 v/min.

Att lämna exakta uppgifter på resp. varvtal är emellertid mycket svårt, enär detta är beroende på propellern. De träpropellrar, som vanligen förekommer, varierar nämligen högst betydligt.

Varvtal, oljetryck och oljetemperatur ger de mest tillfredsställande utslagen på motorns funktion. Önskvärt är även att cylindertemperaturen kan mätas vid provkörningen.

Visa dessa instrument varierande värden, bör motorn köras försiktigt, och om orsaken ej elimineras bör motorn stoppas för undersökning.

Blandningsreglaget får ändras från rik blandning endast om vinst i varvtal erhålles, i annat fall återföres reglaget till läget "Full rich".

Då motorn skall stoppas bör den först köras i tomgång någon minut, varefter bränslekranen stänges.

Då motorn stannat ställes brytaren på "Off" och gasreglaget föres fram i fullt öppet läge, enär detta senare högst betydligt minskar risken för självtändning i varm motor om propellern vidröres.



FLYGTEKNIK och MILITÄRFLYG

Planer på den amerikanska krigsmaktens utbyggnad.

Vid ett föredrag har chefen för informationsavdelningen i krigsministeriet, general Collins, framfört åsikten att USA som skydd mot överraskande anfall måste vara berett att omedelbart kunna mobilisera 5 ½ milj. utbildade män för uppsättande av 131 flygflottiljer och 56 armédivisioner. Denna styrka skulle genom ytterligare mobilisering kunna uppbringas till 8 milj. man, fördelade på 180 flygflottiljer och 74 armédivisioner.

Collins underströk, att fastställande av ett lands militära behov måste grundas på bedömande av andra makters möjligheter och icke på deras sannolika åtgöranden.

Flygvapnets provisorium i Danmark.

Provisoriet inom det danska flygets organisation gäller t. v. F. n. försöker man preliminärt samordna armé- och marinflygvapnens verksamhet. Ledningen handhaves av ett direkt under krigsministeriet lydande militärt utskott med överstelöjtnant Birksted som ordförande. Det anses emellertid ej säkert, att flyget omedelbart skall givas en fullt fristående ställning, innan den slutliga försvarsordningen blir antagen.

Under 1946 ha dock trots svårigheterna en del positiva resultat uppnåtts. Man har verkställt gemensam anskaffning och gemensamt underhåll av flygmaterielen. Vidare har en för danska förhållanden avsevärd del av flygets personal erhållit utbildning i utlandet (30 flygförare och 30 mekar). Personalutbildningen äger rum gemensamt för arméns och flottans flyg.

Hittills har en kurs i grundläggande flygutbildning ägt rum vid marinens flygstation vid Avnö. De vid Avnö utbildade flygarna uttagas nu till en fortsättningskurs i Karup (på Jylland) under arméflygets ledning.

De första jaktplanen (Spitfire) ha nu anlänt till Danmark.

Kanadensiska flottflyget får Sea Fury X.

Kanadensiska flottflyget kommer snart att mottaga en leverans av Sea Fury X, samtidigt som det engelska flottflyget. Planen äro utrustade och beväpnade som de engelska.

Sea Fury X är ett 1-sitsigt jaktplan, avsett för basering på hangarfartyg. Det har luftkyld 2.400 hk Bristol Centurus XVIII stjärnmotor och 5-bladig propeller.

Beväpning: 4 st. 20 mm akan, bomblast: 2 st. 450 kg bomber eller 12 st. raketprojektiler.

Hastighet max.: 740 km/tim, flygsträcka: 2.600 km.

Jättetransportplan för USA arméflygvapen.

Ett "jättestort" transportplan, av typ Douglas C-99 är f. n. under byggnad. Typen är avsedd att användas i transporter av flygburna armédivisioner. Varje plan kan medföra 450 man eller en last på 45 ton. Flygsträckan är 12.800 km, max. hastigheten 480 km/tim. Planet torde vara en transportupplaga av bombplantypen B-36 och har i övrigt samma data som detta plan.

I detta sammanhang kan nämnas, att stora framsteg gjorts sedan 1946 i strävan att göra alla vapen och fordon, inkl. stridsvagnar och artilleri, lufttransportabla.

Stridsvagnar komma härför att behålla sitt yttre pansar i samma omfattning som förut, men allt innanför, som så kan, ersättes med lättmetallegeringar av magnesium och aluminium.

Artilleriets grövre pjäser komma vidare att göras isärtagbara, med tanke på flygtransport.

FLYGPLANSLACKER

i av Kungl. Flygförvaltningen godkända kvaliteter och fastställda färgtoner.

Spännlack
Täcklack
Klarlack
Propellerlack
Tanktätningslack

AB Arvid Lindgren & Co. Stockholm Ö.

Tel. 67 07 65 växel. Tel.-adr. Alco.

"X"-bombplan i linjetjänst över Sydatlanten.

De franska flyglinjerna till Syd-Amerika betjäna sig av ett antal Handley Page Halifax f. d. bombplan. Dessa göra en utomordentlig tjänst trots att några av dem utfört upp till 90 bombföretag. Routen går över Rabat och Dakar till Rio de Janeiro. En annan linje går till Azorerna. Flygplanen ha visat utomordentlig tillförlitlighet och äro förhållandevis billiga i drift.

USA FV "väderflyg".

USA väderflyg — "Weather Equipment Flight Detachment" — har sedan augusti 1943 tillsammans med Meteorological Branch, Signal Corps Engeneering Laboratory, studerat luftburna instrument för registrering av väderlekselementen. En rad instrument ha prövats, däribland "sferics", aerografer, fallskärmsradiosonder och flygplanhygrometrar, liksom även den nyaste ER-utrustningen.

Ordet "sferics" är en sammandragning av "atmosferic electricity". Egentligen är sferics atmosfäriska elektriska urladdningar, sammanhängande med uppåt- eller nedåtriktade rörelser i atmosfären, förorsakande regnmolnsformationer. Sferics har visat sig vara en god indikator på kraftig konvektion eller "dåligt väder", och ordet har kommit att användas om elektriska urladdningar, observerade med speciell radioutrustning.

Det visade sig, att åskväder kunde upptäckas på över 1.600 km distans. Man beslöt då att använda sferics-utrustning och ER i flygplan för att bestämma gränserna för ovädren genom att från luften taga ut deras olika bäringar.

MITT ROLIGASTE flygminne

SM-BRINK BERÄTTAR



Olle Haglund är en gudabenådad instruktör både på segel- och motorflygets område. Men den här gången gick han bet på sitt eget guld-C . . .

Svenske mästaren, fanjunkare Gösta Brink, behöver inte någon längre tid för att ur minnet leta fram en både spännande och rolig segelflygepisod.

"Vid 1945 års SM var det hastighetsflygning till Karlsborg, låt mig se, jag tror, att det var den 20 juli. Termiken var dålig, och förarna gick på 'berget' i väntan på bättre väder längre fram på dagen. När vi gick och tittade runt horisonten, upptäckte någon, att det höll på att dra ihop sig till åska. Mycket riktigt. I väster såg vi, hur en åskby närmade sig Ålleberg med ganska stor hastighet. När åskbyn nästan var i höjd med berget, fick jag uppbogsering, förresten med ett av de "kyttigaste" släp jag varit med om. Längre än till 200 meter kunde jag inte hänga med SK 11:an, utan fick koppla ur. En uppvind gav mig till en början 5 meter i sekunden, men så småningom pendlade stighastighetsmätaren mellan 15 och 25 meter.

Cirka 4 minuter efter urkopplingen var jag uppe på 3.000 meter och ansåg då att höjdvinsten skulle räcka för att nå Karlsborg. Jag kom ur molnet strax sydöst om Skövde, och Karlsborg låg redan då inom synhåll. Hastigheten var så hög som 150 km i timmen, och när jag tittade ut på Weihens vingspetsar hade dessa ändrat V-form, från plus till minus. Karlsborg låg under mina fötter, jag såg flygfältet men kunde inte upptäcka mållandningsmärket. Ett annat segelflygplan skymtade, och för att inte gå miste om landningspoäng, beslöt jag att landa bredvid det andra planet, som senare visade sig stå rakt på landningsmärket, varför det inte var så konstigt, att jag inte kunde se något märke från luften.

Flygtiden till Karlsborg var 37 minuter, motsvarande en färdhastighet av ungefär 102 km i timmen, vilket enligt utsago var svenskt rekord i hastighet med segelflygplan. Då jag härigenom erhöll en massa värdefulla poäng, förstår ni säkert, att jag kände mig mer än nöjd med dagen, vilken med all säkerhet framstår som det trevligaste minnet från mina segelflygtävlingar."



Brinks rekordflygning enligt NF-tecknaren Carl-Olov Pettersson vid Flygförvaltningen.

Svarte-Rudolf Abelin: "bland buskarna vid Grunau"

— Jag har litet bråttom, säger ingenjör Rudolf Abelin, när vi som hastigast tittar in på Kockums Flygindustri i Malmö, och att detta är med sanningen överensstämmande behöver vi inte lång tid för att konstatera. Det jobbas för fullt på fabriken, KSAK skall ha sina sex första Baby-Falkar innan juni, Kockums har i dagarna fått in de första exemplaren av det amerikanska sportflygplanet Silvaire, segelflygplan för olika klubbar repareras, det byggs kanoter, ja, säg, vad som inte görs på Kockums Flygindustri.



"Svarte Rudolf", sådan B. Wadman i Ludvika föreställer sig den populäre NF-medarbetaren.

Innan "Svarte Rudolf" sticker upp på en provtur med Silvaire, berättar han i all hast ett par segelflygminnen, som särskilt etsat sig fast i minnet:

— I Grunau låg jag 1936 på D-kurs, och hur det nu var en dag, så hängde Weibull och jag kvar för länge över hanget, varför det hela slutade med att vi i två omgångar flög genom ett buskage. Särskilt roligt var det förstås inte den gången, men när man så här efteråt tänker tillbaka på den tidens segelflygning, kan det inte bli annat än en lustig episod av en i alla fall ganska vågad flygning.

— Ett annat segelflygminne, som jag så här på stående fot erinrar mig, är Ållebergstävlingen 1942, då jag förde de skånska färgerna och lyckades vinna en sträckflygning. Aeroklubben i Malmö placerade sig som 2:a i lagtävlingen men hade vunnit, om inte en dags tävlingar ogillats. — Varför? — Millgård ensam genomförde tävlingen, och enligt min uppfattning skall en tävling gillas, om en tävlingsdeltagare genomför tävlingen; sedan får hur många som helst ge upp. Nå, det var i alla fall roligt, att jag vann min sträckflygning, men roligare skulle det givetvis ha varit, om laget vunnit och inte som nu kommit 2:a. Absolut ett arrangörsfel.

Olle Haglund: "— ägde halva Skåne"

— Min gladaste stund i ett segelflygplan var nog första gången jag efter ett väldigt klättrande fått 3.000 meter i höjdvinst, men oturligt nog följdes glädjen av en besvikelse, som absolut var lika stor om inte större, säger flygchefen vid Ostermans Aero i Malmö, Olle Haglund.

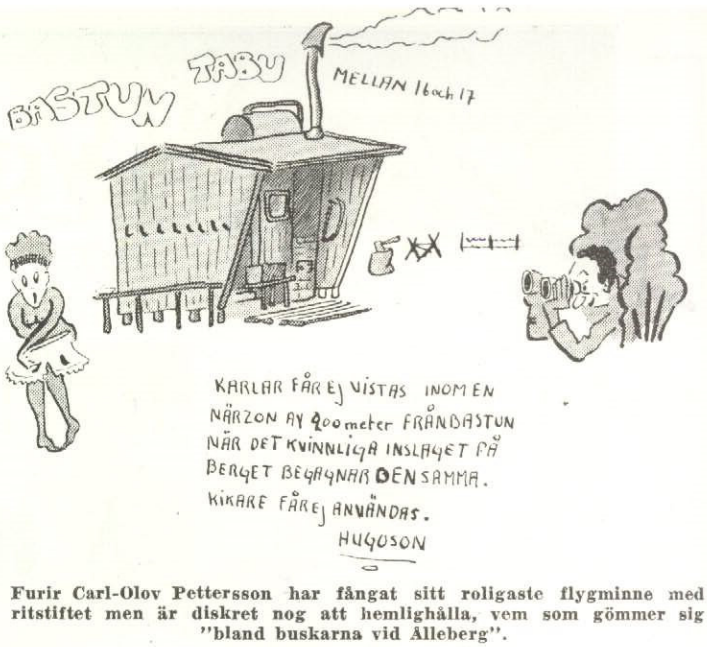
— Jag satt i en Weihe och skulle gå upp på en luftning, Svante Thunér startade barografen, slog mig på axeln och sade ett lycka till. På 250 meter kopplade jag ur och hade snart nått molnbasen på 1600 meter. Efter att ha försökt i ett par "gubbar" utan att nå över 2500 meter, fick jag se ett Cumulus, som sträckte sig till närmare 4000 meter. Ingen tvekan, jag satte rak kurs in i "knallen". Det blev ett väldigt hissande, och snart var jag uppe på 3500 meter, allt enligt höjdmätaren, planet kändes tungt och blev allt mer igenisat. Jag fortsatte till 3600 meter, men satte sedan kurs 270°, och så var jag ute i härlig sol.

— Gissa om jag trivdes med tillvaron, jag sjöng en liten visa, något som jag inte gör allt för ofta, då mina vänner konstigt nog inte uppskattar den väl skolade haglundska rösten, men vad kunde man inte kosta på sig en sådan här dag. Höjdvinsten var över 3000 meter — guld-C-prov med god marginal! Ja, jag kände mig som om jag ägde åtminstone halva Skåne, som så vackert bredde ut sig därnere. Sannerligen den roligaste stunden i mitt liv — tyckte jag då.

— Så småningom landade jag efter 2 ½ timmars flygtid, och den förste, som kom fram till mig, var Svante. Vi tog fram barografen.... Tablå! Den hade ritat ett svagt streck, som slutade på 500 meter — ett långt uppehåll och så började strecket på 500 längre bort på det streckade papperet. Säg mig en glädje, som varar beständigt! En sak vill jag passa på att lära ut. Tag vid en höjdflygning om möjligt med två barografer, men det skall vara två felfria sådana. En dålig barograf = ingen barograf, det fick jag minsann erfara, en eller två funktionsdugliga barografer = ingen vrede och en lyckad flygning!



"Här upplevde jag mitt roligaste segelflygminne 1942", berättar C:son och pekar ut Skarpnäck på kartan för Billy Boy (t. v.) och den blonde vikingen Ståhlfors (t. h.).



Furir Carl-Olov Pettersson har fångat sitt roligaste flygminne med ritstiftet men är diskret nog att hemlighålla, vem som gömmer sig "bland buskarna vid Älleberg".

Bengt C:son Bergman: "hade erövrat luften"

— Mitt roligaste segelflygminne? säger chefsinstruktören Bengt C:son Bergman, när vi dyker in på KSAK:s kansli i Stockholm och stör honom i hans arbete att organisera sommarens första DK-kurs på Älleberg. Låt mig tänka ett tag, fortsätter C:son; under tiden kan jag berätta, att jag själv med hjälp av Ståhlfors kommer att leda DK-kursen, som i sommar skall läggas upp efter delvis nya linjer. Vi har nämligen tänkt oss, att eleverna redan efter ungefär fyrtio starter skall få gå upp på egen hand och därigenom redan samma sommar ta både manöver-C och termik-C, — ja, den som stannar hela sommaren, kan ju på detta sätt t. o. m. ha chansen att ta sitt silver-C.

Inom närmaste tiden flyger jag till Schweiz för att studera segelflyget där, men, som sagt, i början av maj kör vi i gång på Älleberg. Mera om kursen kommer jag någon gång framdeles att berätta i Nordisk Flygtidning.

Så var det segelflygminnet, och där måste jag nog säga, att det roligaste bland alla roliga minnen var, när jag första gången fick anslutning. Det hände vid flygvapnets första instruktörskurs på Skarpnäck 1942. Jag hade motorflugit i tolv år förut och var därför van att uppe i luften ständigt höra motorn väsnas. När jag därför fick anslutning första gången och kände, hur den smäckra Grunau-Babyn steg och steg utan att ett enda ljud hördes — ja, då kände jag mig så fri och obunden, med ett ord sagt jag tyckte, att jag erövrat luften, och hur det känns, det kan jag inte beskriva med ord. Att glida fram uppe i luften, få anslutning och stiga ännu högre, var då och är fortfarande mitt bästa segelflygminne.

Lennart Ståhlfors: "högfärdig över utelandning"

— Den första utelandningen är nog mitt trevligaste segelflygminne, säger förste segelflyginstruktören L. Ståhlfors på KSAK. Nu menar jag inte själva landningen, utan den känsla av stolthet, säkerhet och glädje, som jag kände, när jag väl hade genomfört min första utelandning. Det var sent en eftermiddag, som Fägerblad skickade iväg mig från Älleberg. Termiken tog slut, och jag måste landa. Jag gick ned på lägre höjd, spanade efter en lämplig landningsplats, gick i huvudet igenom, vad mina instruktörer pluggat i mig i fråga om utelandningar, och sedan — ja, sen var allt klart för landningen. Visst kittlade det litet i magen, det kan jag lugnt erkänna så här efteråt, men bara av spänning. Jag gjorde en enligt egen uppfattning perfekt landning, och gissa om jag inte kände mig belåten, när jag steg ur och gick runt planet inte bara en gång, utan flera. För varje gång jag varvat planet, konstaterade jag med en belåten min, att landningen hade lyckats och Lennart Ståhlfors hade väl genomfört sin första utelandning. Jag tog mig fram till närmaste gård, ringde till Älleberg och meddelade i högst vardaglig ton, som det var den självklaraste sak i världen, att jag landat, och att de kunde komma och hämta mig, men gissa hur jag kände mig "inombords", ni behöver bara gissa en gång — jag kände mig stolt, nästan på gränsen till högfärdig.

Billy Nilsson-Boy: "på träff i molnhavet"

Billy Nilsson eller — som han populärt kallas bland kamraterna — "Billy Boy" tillhörde väl en av de största överraskningarna vid fjorårets örebrotävlingar, där han bärgade lagsegern till F 6 genom att faktiskt ensam ta alla de poäng, som behövdes för att vinna lagsegern. Numera har "Billy Boy" lämnat det militära och vigt hela sitt unga liv åt segelflyget. Sedan ett halvår tillbaka tjänstgör Billy nämligen som assistent åt C:son Bergman uppe på KSAK, och att segelflygledningen gjort ett gott kap, då de anställde Billy Nilsson, ja, det behöver vi väl inte påpeka; han är verkligen en kraft, som det unga segelflyget kommer att få stor nytta och glädje av. En prima grabb alltigenom! Billy har huvudet fullt av segelflygminnen, men ett har särskilt etsat sig in i hans minne:

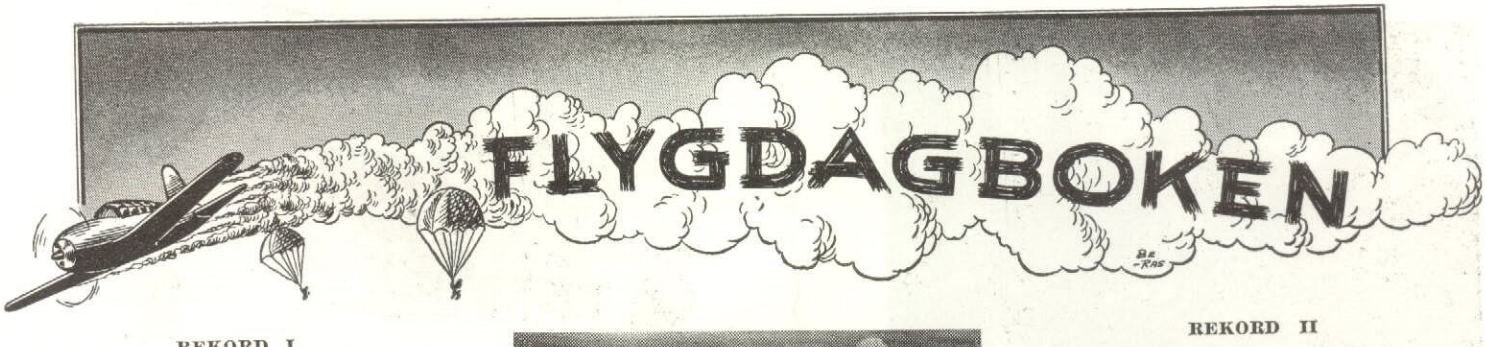
— Vid en av mina sträckflygningar råkade jag ut för ett sällsamt möte, säger Billy, men låt mig inte gå händelserna i förväg. Jag hade startat från ett fält i närheten av Vara med en Grunau Baby och låg under ett moln ovanför Töreboda, då jag plötsligt upptäckte ett annat segelflygplan under samma moln. Det är ju inte precis ofta man träffar på någon bekanting ute i molnhavet, och vet ni vem det var, jo, löjtnant Alm, som samma dag startat från Trollhättan i en Weihe. Vi gick ganska nära varandra, vinkade och hojtade för att sedan fortsätta åt var sitt håll. Det var verkligen sällsamt att så där ute i lufthavet stöta på en gammal vän — för att inte tala om hur vackert det var, att se den smäckra Weihen glida fram ur ett moln samtidigt som solen lekte tafatt med de ljusa sommarskyarna. Det hela var över på några minuter, men dessa minuter har för mig kommit att stå som både ett av de roligaste och vackraste segelflygminnena hittills.

Gunilla Tellander vilseledde manlig kamrat

För att inte det manliga inslaget skall bli alldeles dominerande i vår enquête har NF vänt sig till det västsvenska segelflygets glamour-girl Gunilla Tellander i Göteborg. Gunilla är en trogen deltagare vid alla segelflygtävlingar, och som sådan bör hon givetvis ha massor av minnen att berätta.



"Så här i en hast kan jag inte komma på något speciellt, för allt som rör segelflyg tillhör mina roligaste minnen", säger Gunilla, "men jag kan berätta en liten lustig episod, som dock inte inträffade på Älleberg utan här hemma i Göteborg. Jag hade en söndag varit ute och gjort några uppstigningar från Dalsjö i Göteborgs närhet. En bekant till mig hade strax efter urkopplingen sett något mörkt dala till marken (fallskärmen i wiren), och när jag ett par dagar efteråt träffade honom frågade han: 'Vad hände egentligen i söndags? Trillade en förare ut ur ett segelflygplan? Jag har inte sett något i tidningarna...'"



REKORD I

Greve Carl-Gustaf von Rosen svarade i maj för alla tiders verkliga rekordflygning, då han i en Saab Safir tillryggalade hela sträckan Stockholm —Addis Abeba utan mellanlandning på en tid av omkring 30 timmar. Då von Rosen är chef för etiopiska flygvapnet, tillfaller det nya rekordet inte Sverige utan i stället Haile Selassies land. NF återkommer med specialreportage. Redan nu kan det dock fastslås, att von Rosens flygning är resultatet av goda flygegenskaper, kalla beräkningar och en fullgod maskin.

o



REKORD II

Pennkungen Reynolds — som tycks vara en skicklig reklamman — satte för någon tid sedan nytt världsrekord i jorden runt-flygning. Trots att Ryssland inte fick överflygas, varför sträckan genom en omväg måste förlängas, lyckades Reynolds och hans följeslagare — den amerikanske flygkaptenen William Odom — pressa det tidigare rekordet med åtskilliga tiotal timmar. Nu tänker Odom fortsätta på den inslagna vägen och slå även rekordet för soloflygning på samma sträcka. — Snart får vi kanske se Stockholms Flygklubbs Penn-Lindberg följa exemplet?

o



SJUNG OM STUDENTENS....

Ett uppmärksammat inslag i årets studentfirande i Malmö utgjorde Ostermans Bulltoftajeep, som dagen till ära smyckats med blommor och NF-plakat. Den lyckliga "nybakade" på bilden är Marianne Mårtensson från Flickläroverket, som på examensdagen tilldelades ett NF-flygstipendium och för den skull hämtades i jeepen av NFs personal med red. själv vid ratten....

o

VÄSTERBERGSLAGENS FLYGKLUBB

inledde den 13 april årets långa rad av flygdagar. Sjön Väsman hade då ännu ett en meter tjockt istäcke, varför den lyckade flygdagen under ing. Bröms ledning helt genomfördes på isen.

o

AEROKLUBBEN I MALMÖ

fick i maj ett verkligt värdefullt tillskott till sin flygplanpark, då AB Nordisk Aerotjänst levererade ett helt färskt exemplar av Stinson Voyager 150. Det vackert rödmålade planet flögs av dir. L. Hemminger till Bulltofta, där det genast togs om hand av chefsmekaniker Hjalmar Jönsson, och de klubbmedlemmar är säkert lätt räknade, som inte vid det här laget stiftat närmare bekantskap med den eleganta fyrsitsaren i dess rätta element. Halmstads Flygklubb har också försäkrat sig om en Stinson Voyager, och Nordaero får säkert placera ytterligare flera ex. av det populära planet bland de mest framsynta klubbarna i landet.

TYRANNER MED FLYG.

Köpenhamns stadsfullmäktige tycks ha en rätt stor air-minded grupp, om man får döma efter den anslutning en flygresa till Malmö på inbjudan av skånemetropolens kollegor fick. Det berättas från Kastrup, att en vänster-tyrann, som först inte vågat flyga men ändå följde sina kamrater till fältet, vid anblicken av DDLs förtroendeingivande Douglasplan ångrade sig och följde med denna "viking med den röda näsan" trots allt, sedan han dock först förvissat sig om att höjdroderlåset avlägsnats . . .



Ingvar Bergengren fick Ercoupe-agenturen

Man har i fackkretsar länge med spänning emotsett det slutgiltiga fastställandet av nordiska generalagenter för det sensationella Ercoupe-planet. Frågan avgjordes definitivt vid Ercos försäljningschefs besök i Norden i början av maj, varvid generalagenturen för Sverige och Finland överlåts på AB Ingvar Bergengren, d. v. s. den ledande Ford-försäljaren i Stockholm, medan Wideröe-Flyv A/S fick hand om Norge.

För Sveriges vidkommande innebär detta, att en tredje ledande bilfirma — efter Ostermans och ANA — nu satsat på flyget. NF hälsar dir. Ingvar Bergengren välkommen bland det aktiva flygfolket och konstaterar med glädje, att den sympatiske Ercoupeagenten varit flygsinnad alltsedan pojkåren. Flygintresset vidareutvecklades under ungdomsåren vid Flygvapnet, och när efter krigets slut den civila flygutbildningen åter började skjuta fart på Bromma, var Ingvar Bergengren en av de första som slöt upp i Stockholms Flygklubbs första "fredsflygskolning"....



INTRESSANT LEKTYR....

har tydligen direktör K. G. Zeuthen vid den danska KZ-fabriken funnit, där han sitter på hjulet till sin lyckade skapelse KZ-4 och studerar Nordisk Flygtidning. När fotografen överraskar civ. ing. Zeuthen, studerar han just Örnens Cubreportage från Nyköping i sportflygnumret. NF har förresten gått enormt framåt i Danmark på sistone, och såväl lösnummerförsäljningen som prenumerantantalet har slagit alla rekord. Men danskarna har ju alltid varit kända för att kunna tillgodogöra sig det goda här i livet....

o

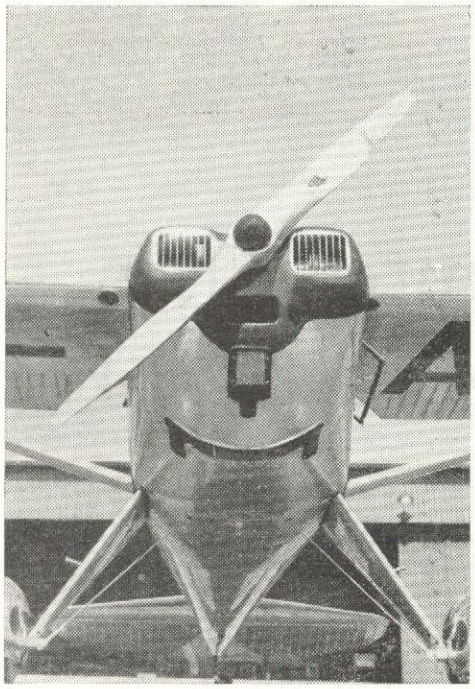
DAGENS ABA

heter en daglig duplicerad nyhetsbulletin, som sedan april utsändes av det svenska flygbolagets presstjänst. Innehållet är högaktuellt och tonen välgörande humoristisk, eller vad sägs om följande smakprov:

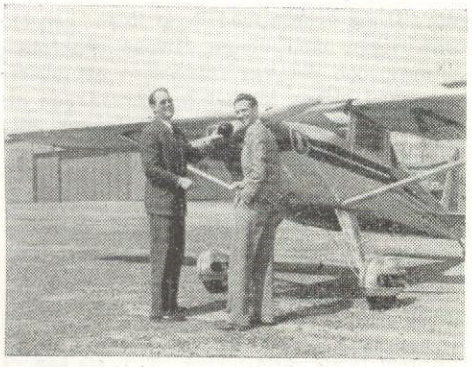
"Om ABA höll red. Bo Lindorm föredrag hos Kungl. Telegrafverket i morse. (Klart att de måste vara morse hos telegrafisterna. Sättarens anm.)"

Samtidigt meddelades liksom i förbigående, att ABA beslutat öka aktiekapitalet från den omotiverat ojämna siffran 11.084.000 till mera avrundade 25 miljoner. Om "den vackra traditionen att utdela 4 % till aktieägarna" följs även nästa år, innebär detta en miljon enbart i utdelning å aktierna, varav Wigforss har 51 %

SILVAIRE *överträffar sig själv!*



NF har på denna spalt glädjen presentera Silvaire 8 E, som om möjligt är än mer silverglänsande och än mer exklusiv med sin diskreta bruna finish än föregångaren 8 A, som presenterades utförligt i sportflygnumret. Priset för 8 E har trots alla finesser stannat vid 19.800: — kr., och 8 A ställer sig fortfarande lika fördelaktig i inköp, 17.800: — kr.

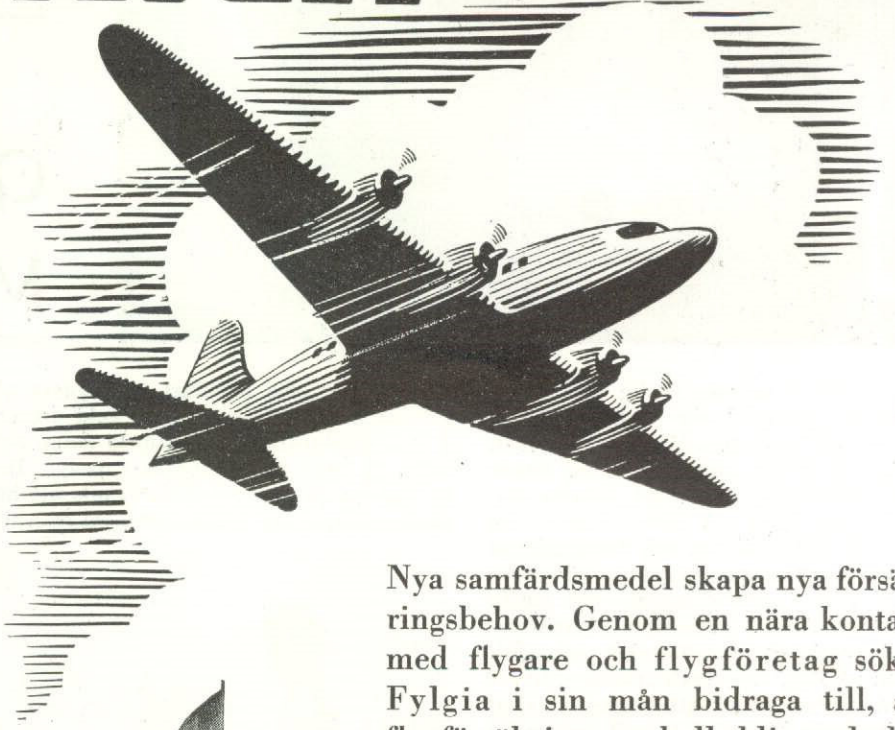


F. H. Kockum, framgångsrik chef för Kockums Flygindustri på Bulltofta, ser stormförtjust ut över sin firmas senaste nyförvärv, och T-Flyg-chefen kapten Nils Werner, som är vårt lands första Silvaire-köpare, tycks inte heller ångra affären, av bilden att döma. Dir. Kockum har själv, alternativt med ing. Abelin och ing. Weibull — som nu återknutits till Flygindustri efter ett par framgångsrika år vid SAAB — demonstrerat Silvairen på samtliga civila flygdagar hittills.

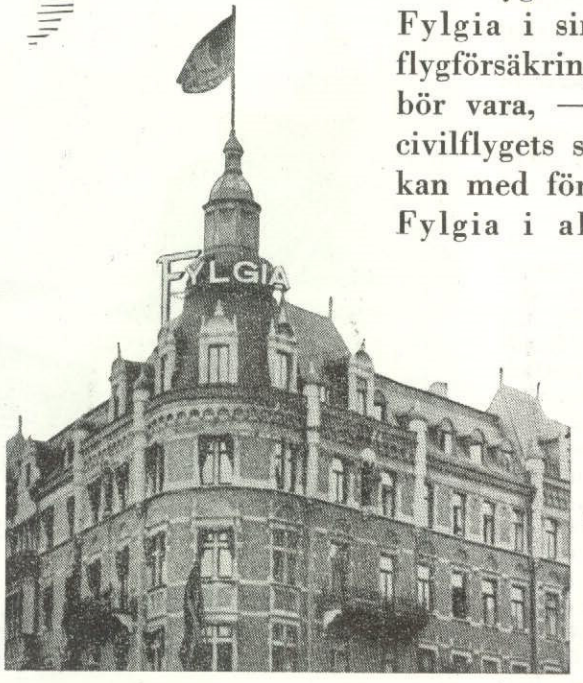


ABA-piloten greve Rudenschöld har för ett ögonblick bytt ut trafikflygbolagets stora Douglas-plan mot den betydligt smäckrare Silvairen, och av minen framgår, att han inte behövde ångra det bytet.. NF-foto: B. Rubin.

FLYGET *dagens och morgondagens trafikmedel*



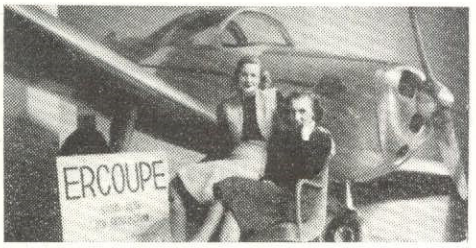
Nya samfärdsmedel skapa nya försäkringsbehov. Genom en nära kontakt med flygare och flygföretag söker Fylgia i sin mån bidraga till, att flygförsäkringen skall bli, vad den bör vara, — ett verksamt stöd för civilflygets sunda utveckling. Ni kan med förtroende vända Eder till Fylgia i alla försäkringsfrågor.



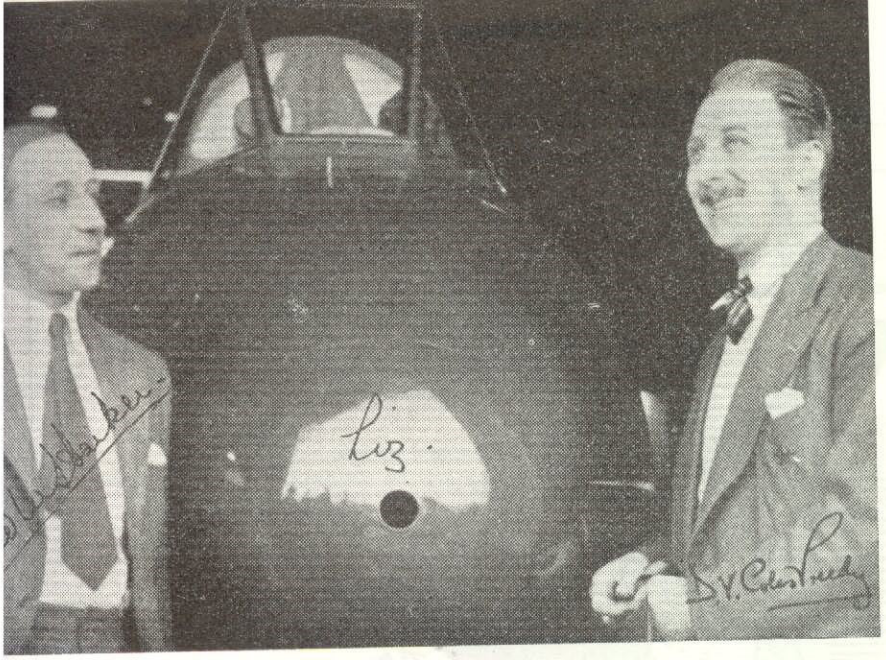
FÖRSÄKRINGS A.-B.
FYLGIA
STOCKHOLM 7

SEGELFLYGETS CHEFSINSTRUKTÖR,
Bengt C:son Bergman har under april och maj besökt Schweiz och Frankrike för att studera DK-skolningen inom resp. länders segelflyg. Färden företogs givetvis pr flyg — i en Auster — och som ressällskap medföljde ing. Gunnar Frick, Hälsingborg, också en förnäm representant för Sverige. Självfallet tittade man sig omkring så mycket som möjligt under vägen, och bl. a. hann man med ett besök i Paris, vad det nu var för DK-skolning som studerades där . . .





PÅHITTIGA OLLE HAGLUND,
som alltid är sprängfylld av goda idéer, har i Bergbolagens skyltfönster i Malmö ordnat en effektiv skyltning med Flygbilen, vilken väckte nästan lika stor uppmärksamhet som den Ercoupe Ostermans i våras hängde upp utanför sin utställningslokal på Birgerjarlsgatan i Kungl. Huvudstaden. Bildens två kuttersmycken var inte det enda utbytet för Haglund; han fick också en hel mängd elever till sin flygbil-skola på Bulltofta.



RONNIE och DIGGER
är "smeknamnen" på dessa två trevliga representanter för det engelska flyget, provflygarna Ronald Harker och Cotes Preedy — båda med titeln Squadron Leader — vilka här teeknat sina namn på NF-fotografens fulltträff. "Och planet heter Liz", sade och skrev Ronnie . . .

Glimtar från Meteorbesöket

Det blev en ganska orolig väntan för dem som letat sig ut till Bromma för att taga emot Meteor-flygplanet, ty enligt uppgifter, som sedermera visade sig vara felaktiga, skulle det komma omkring klockan elva på förmiddagen. De närvarande pressmännen och fotograferna samt givetvis representanterna för *Aero Materiel AB*, Glosters agent, och *Salén & Wicander*, Rolls-Royce's agent, bemästrade med svårighet sin otålighet och gick slutligen på flyghamnsrestauranten för att fördriva väntetiden på ett angenämt sätt. Åtskilliga hade knappast hunnit längre än till varmrätten, då det definitiva beskedet kom, att Meteoren var på väg och att den väntades ungefär halv ett. Något senare kom den, gjorde en oefterhärmligt snabb och elegant sväng runt flygplatsen och landade.

Maskinen rullade upp mot hangarerna, och den rödblonde, gemytlige flygaren *"Digger", Cotes Preedy*, klättrade ut. Efter den vanliga störtfloden av officiella handskakningar och fotograferingar kunde han via passkontroll och tull få avnjuta sin första svenska lunch, medan han väntade på sina kamrater, som startat ungefär samtidigt från Köpenhamn, men med ett betydligt långsammare flygplan. Ett par timmar senare anlände även de, nämligen *Eric Greenwood* från Gloster och *Ronald Harker* från Rolls-Royce, med ett par mekaniker, och färden ställdes till staden.

Mr. Greenwood, som endast för några månader sedan övergått från att vara chefsprovflygare vid Gloster till försäljningschefens mindre sensationella men lugnare och riskfriare verksamhet, är den man som på sin tid satte det första världsrekordet med Meteoren. Han har flugit i många år och räknas som en av Englands skickligaste flygare. Under sista kriget hade han huvudsakligast hand om trimningen av från Amerika ankomna jaktplan. Under årens lopp har han flugit sammanlagt 200 olika flygplanstyper.

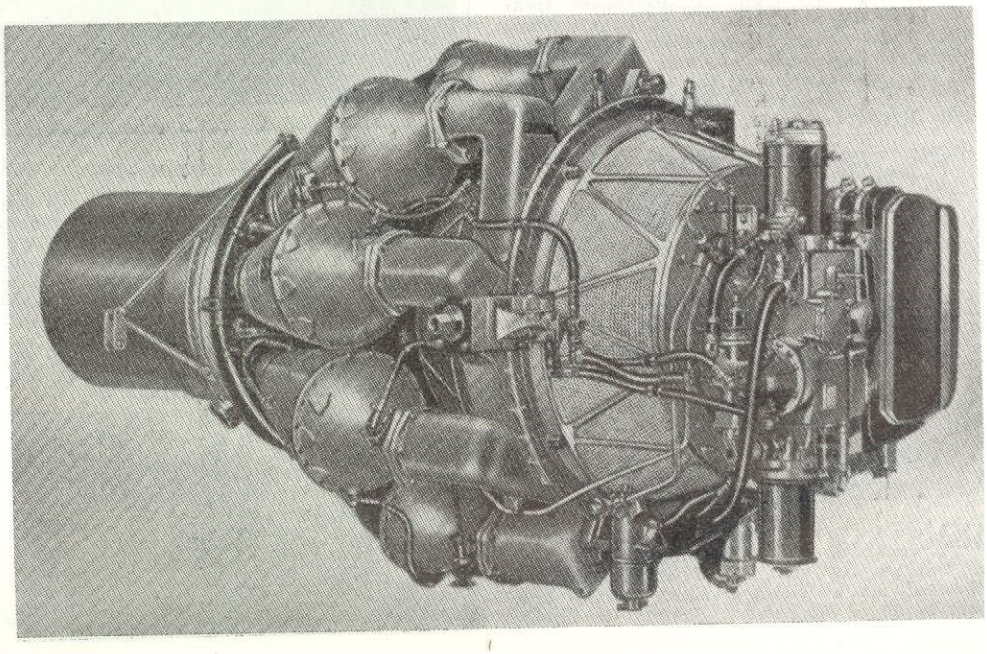
"Diggers" originella smeknamn erhöll han under kriget, då han hade mycket att göra med sina allierade australiensare. Dessa kallas ofta populärt för diggers, vilket väl är en förkortning av gold diggers, d. v. s. guldgrävare, och samma namn flyttades då över på Mr. Cotes Preedy. Han är numera så van vid detta namn, att han nästan känner sig främmande, om man tilltalar honom med det vanliga namnet. Han blev flygare förhållandvis sent, nämligen 1938, men har haft mycket att göra under kriget, då han tjänstgjorde vid flygvapnets anfallstrupper och undgick icke heller sitt öde att bliva skadad, dock tämligen lindrigt. Under sin relativt korta flygarbana har han hunnit flyga 115 olika flygplanstyper, däribland alla olika tyska reaktionsplan.



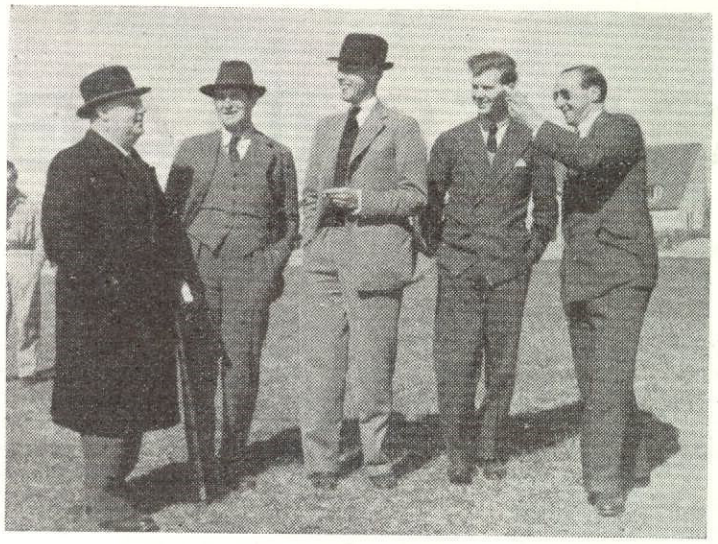
Den tredje av gästerna, Mr. Harker från Rolls-Royce, är också gammal aktiv flygare, och han och Mr. Greenwood förde omväxlande det flygplan, med vilket de förgäves försökte hålla någorlunda takt med Meteoren. Men han har numera helt övergått till att arbeta med Rolls Royce och enkannerligen med denna firmas reaktionsmotorer, och det var intressant att observera, med vilken lätthet han besvarade alla de ofta ganska påträngande frågor, som ställdes till honom under besöket.

Sverige och förhållandena här har för alla engelsmän beskrivits såsom nära nog paradisiska. Det måste ju också vara underbart för dem att komma från sitt eget

Mr ERIC GREENWOOD
var till i våras chefsprovflygare hos Gloster, där han bl. a. i egen hög person svarat för Meteorens första världsrekord. T. v. ses han kliva ur sitt plan efter rekordflygningen. Numera är Mr Greenwood försäljningschef inom firman, i vilken egenskap han ledde turnén.



ROLLS-ROYCE DERWENT V
är beteckningen på de två motorer med vardera en framdrivningseffekt av 1.588 kg, som Meteoren utrustats med för att kunna slå världsrekordet. T. h. ses Derwent V och på sid. 16 presenteras en röntgenskiss av dess föregångare Derwent I.



NF-FOTO: BERTIL RUBIN

RONNIE HARKER

berättar en rolig historia från Rolls Royce för överstelöjtnant Birksted, Group Captain Sadler (engelske flygattachén i Danmark), commander Konow och kapten Foltmann (var skall sleven vara, om inte i grytan), allt från höger räknat.

land med alla dess restriktioner och svårigheter, icke minst på livsmedelsområdet, till vårt land, som för dem förefaller flyta av mjölk och honung. Det svenska smörgåsbordet och den svenska snapsen blevo också vederbörligen avprovade och erhöllo högsta vitsord. Därtill kom, att det icke heller var något fel på gästfriheten från svensk sida; inbjudningarna följde slag i slag, och allt uppskattades på det varmaste av gästerna.

Det var också intressant att se det stora intresse, som både den trängre sakkunskapen och den stora allmänheten visade för flygplanet. De flesta av Flygvapnets ledande personligheter, såväl officerare som tekniker, voro närvarande vid både flygdemonstrationen och den mera tekniska besiktningen liksom även ledningen hos Kungl. Luftfartsstyrelsen m. fl. På söndagen, då Digger gjorde några djärva dykningar över Djurgårdsbrunnsviken, voro stränderna svarta av folk. Det påstås, att minst 100.000 människor voro där för att iakttaga skådespelet.

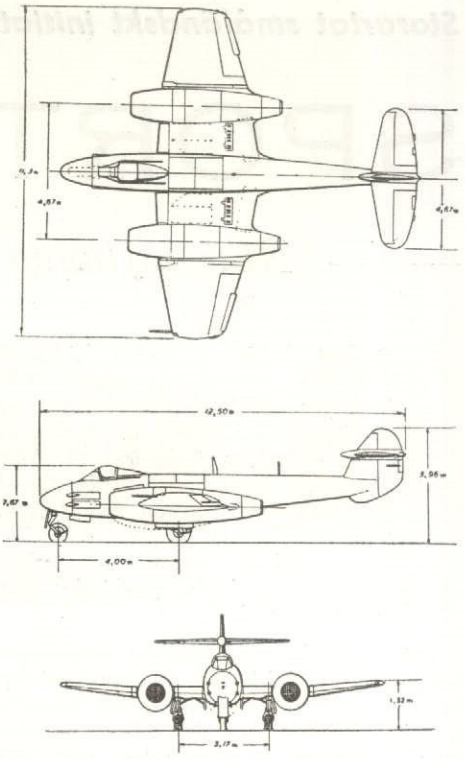
Besöket i Sverige ingick i en demonstrationstur över Belgien, Holland, Danmark och Norge. Särskilt i Belgien och Holland var intresset mycket stort, och det skulle icke förvåna om man där så småningom ginge in för anskaffning av ett antal Meteor flygplan. I England har ju som bekant Meteoren sedan en längre tid placerats som flygvapnets reaktionsplan av första ordningen.

CAZAFLOR



DET DANSKA MARINFLYGET

representerades vid Meteor-uppvisningen av denna stronga kvartett: fr. v. örlogskapten Grönbech, chefen kommendör Scheibel samt örlogskaptenerna Rasmussen och Ramberg.



GLOSTER METEOR IV

sådant reaktionsplanet tar sig ut i treplansskiss med de viktigaste måtten angivna.

Republic Seabee (Forts. fr. sid. 8)

Seabees data och prestanda:

Typbeteckning: Enmotorig högvingad helmetallamfibie.
Motor: 6-cylindrig radmotor, typ Franklin, luftkyld, med 215 hkr starteffekt.
Passagerarantal: 4 personer, inkl. pilot.
Max.-hastighet: 195 km/tim.
Marschhastighet: 165 km/tim.
Längsta flygsträcka: 900 km, med full last 400 km.
Startsträcka på land 240 m, på vatten 300 m.
Spännvidd 11,48 m.
Längd 8,54 m. Höjd 3,07 m.
Vingyta 21 kvadratmeter.
Tomvikt 990 kg. Max. flygvikt 1430 kg.
Normal bränsleförbrukning: 51 lit./timme.

ÖRNEN

SEGELFLYGSÄSONGEN... (Forts. fr. sid. 12)

Svenska Mästerskapen

slutligen — i år förlagda till Örebro 3—13 juli — får tyvärr prägeln av i första hand "flygvapenmästerskap". Lagtävlingen, som tidigare framför allt varit de civila klubbarnas tummelplats, står i år helt över, och den individuella tävlingen formar sig därför till en kraftmätning mellan fanjunkaren Gösta Brink och löjtnanterna Alm, Magnusson och Persson-Ljungbyhed, som redan i fjol visade framfötterna på Ålleberg. Enda civila deltagare är Fred Nordholm — som numera hör till tävlingarnas inventarier — Nordin = Örebro och Norrby = Göteborg samt från Danmark nybörjaren Peter Mikkelsen i "Stamgruppen". Däremot saknar man tyvärr Graf Nielsen och Cowboy, som man varit spänd på att få se i år, men de får kanske tillfälle att visa, vad de duga till på hemmaplan — — —

För övrigt

kan glädjande nog noteras, att segelflygverksamheten även ute på flera av klubbarna kommit igång riktigt bra. Allt varslar om rekordsäsong — om också inte kvantitativt, så under alla förhållanden kvalitativt — det blir säkert framflyttning av rekorden både på höjden och i längden!

Focus.

Stamflygförare.

Ynglingar i åldern 18—21 år antagas vid flygvapnet för utbildning till **fast anställda flygförare.**

Ansökan från den som har folkskola (motsvarande) insändes till Chefen för flygvapnet under april—maj månad dock **senast den 1 juni;** utbildningen börjar omkring den 1 november.

Närmare upplysningar vid närmaste arbetsförmedling eller från flygstabens personalavdelning, Stockholm 80 (namnanrop: "Flygvapnet" nr 254 eller 255) eller Försvarets anställningsbyrå, Stockholm 1.

FÖRSVARETS ANSTÄLLNINGSBYRÅ

Storartat småländskt initiativ:

SPORTFLYGETS DAG

NF:s utflugne ÖRNEN skildrar flygmässan i Jönköping

NÄR VÄR AUSTER ARROW efter svensk premiärflygning Bulltofta—Jönköping lördagseftermiddagen den 10 maj kretsade runt det småländska flygfältet för landningsvarv, mötte oss en betagande syn från det vårgröna sportflygfältet: runt hangarplattan hade i en vid halvcirkel samlats en mängd sportflygplan från praktiskt taget hela vårt land.

Det var en härlig parad av sportflygets folk, som på inbjudan av Smålandsflyg mött upp för att i anslutning till Riksmässan i Jönköping fira den första verkliga sportflygmässan i vårt land. Och fortsättningen blev början lik. Förtjusningen bland de deltagande var nästan hundraprocentig, och det måste först som sist sägas ifrån, att de ledande krafterna i Smålandsflyg här tagit ett initiativ, som Nordens alla sportflygare kommer att hålla dem räkning för i all framtid.

Den som närmast har förtjänsten av att denna flygmässa verkligen kom till stånd, trots alla de många svårigheter och motigheter, som mötte från olika håll, är — såvitt NF-referenten kan se — bolagets färgstarke kamrer Eskil Lönnäs, ett småländskt energiknippe av renaste vatten, medan själva genomförandet av flygmässan omhänderhades av "flygdirektören" Thorsten Gustafsson, gammal säker tävlingshaj från förkrigsårens motortävlingar, och flygchefen T. Wage, vilken väl är den i Smålandsflygs starka trio, som har den längsta erfarenheten av flyget från sin tidigare verksamhet inom Aeroklubben i Göteborg och som trafikledare på Torslanda.

Men för att ta sakerna i tur och ordning, så började Smålandsflyg redan i vintras att i samarbete med Riksmässans ledning förbereda en Flygmässa i Jönköping. Med erfarenhet av snabbheten hos Luftfartsstyrelsen gick man också i god tid in till denna hedervärda instans med ansökan att få arrangera flygmässa på Jönköpingsfältet samt upptaga en mindre inträdesavgift av publiken för täckande av omkostnaderna. Frågan blev till en början med "Jaså" besvarad, men så småningom kom det klart besked — avslag på grått papper! Motiveringen var så underlig, att vi här inte vill ta upp plats med att bemöta den, men man frågar sig verkligen, varför inte ett välorganiserat lokalt flygbolag — som tar större ekonomiska risker än någonsin en aldrig så aktiv flygklubb — skall få arrangera flygdagar på Luftfartsstyrelsens fält med rätt att ta inträde av en publik, som kommer frivilligt och är beredd till denna lilla ekonomiska tribut..

Men en klok flygare kan fråga mer än många dårar hos myndigheterna kan besvara, som ordspråket numera lyder, och därför gick Smålandsflygs ledning vidare till nästa instans — kommunikationsminister Torsten Nilsson — för att överklaga Luftfartsstyrelsens beslut. När dagen för flygmässan var inne, hade denne ännu inte avgivit sitt yttrande — och Ho vet, om han ännu hunnit behandla frågan (för den händelse att Herr Statsrådet får någon tid mellan alla kafferep hos Qvinnorörelserna anhåller vi dock vördsamt, att han tar ställning till denna principiellt viktiga fråga: t. o. m. ett "NEJ" är bättre än ett "Jaså"!)

I denna situation skulle säkert niohundranittiosju av tusen vanligt funtade människor ha resignerat och nöjt sig med att svära en vals över dumma människor i allmänhet och PV-ministrar i synnerhet — men så icke de tre trallande flygarna i Smålandsflygs ledning. Med en sammanbiten energi och beslutsamhet, som man gärna skulle vilja se litet mer allmänt utbredd bland allt flygfolk, gick de till verket likt ståndaktiga tennsoldater och — lyckades trots allt!

Sålunda genomfördes den 11 maj under närvaro av mellan 20 och 30 tusen personer en flygmässa, vars make småländningarna dittills säkert icke skådat, och detta skådespel bestods publiken utan ett öre i entré.

Månadens

VARFÖR?

Varför tillåter inte Kungl. Luftfartsstyrelsen, att ett lokalt flygbolag inom sitt verksamhetsområde anordnar flygdag på statliga fält med rätt att uppbära inträde för täckande av omkostnaderna?



LARS CLEMENTSON

från Aeroklubben i Malmö, som med sin Speedoil-Cub SE-ATU belade andra plats i sportflygarnas landningstävlan, ses här med sin trofé framför planet. Första priset vanns av disp. Svedberg, Norrköping, medan Walle Forslund, ANA. i en Super Cruiser vann de militärutbildade flygarnas klass vid Flygmässan.

Vädret var hela tiden det bästa, och publiken riktigt sken i kapp med solen, billackeringen och de silverglänsande eller färgsprakande flygplanen. Tidvis var det rätt livligt i luften, och allt tycktes ha nyhetens behag för de tiotusenden, som lapade sol, flyg, motor och glass, och uppmaningen "Drick Krönleins läskedrycker" verkade nästan lika överflödig som den varma korvgubben.

Det hela gick väl i lås, trots att inget minutiöst uppgjort program följdes, och rundflygningsmaskinerna från Smålandsflyg, Ostermans, Ahrenbergsflyg — en av de nyligen från ABA inköpta Junkersfemtiotvåorna — och Aros-Flyg behövde sannerligen inte mala tomgång. Det var "fullt hus" långt in på kvällarna både under själva flygmässan och lördagen innan. Populärast i rundflaxen var säkert de två Seabeeplanen, men så var det också ett par sådana "saltingar" som Wage och Owe Huzell, som svarade för amfibiernas uppstigningar.

Helikoptern var givetvis också representerad — som vanligt av ing. Sefeldt från Ostermans Aero — och den skördade sina lagrar framförallt under passagerarflygningarna mellan Riksmässans område och flygfältet — "Europas första reguljära helikopterlinje" enligt Lönnäs!

Flygmässan kulminerade i en sportflygparad under ledning av kapten Ivar Strokirk — som numera återgått till Flygvapnet och Ljungbyhed men trots detta förblivit civilflyget troget — och där fick publiken se nästan allt som är värt att se inom dagens svenska sportflyg — Cessna, Ercoupe, Silvaire, Swift, Cubs Super Cruiser, KZ, Auster och alla de gamla hederliga förkrigsplanen. Av moderna plan var det endast SAAB Safir och Stinson, som saknades — tyvärr — men speakern Yngve Norrvi presenterade även dem i sin specifikt eleganta högtalarjargong.

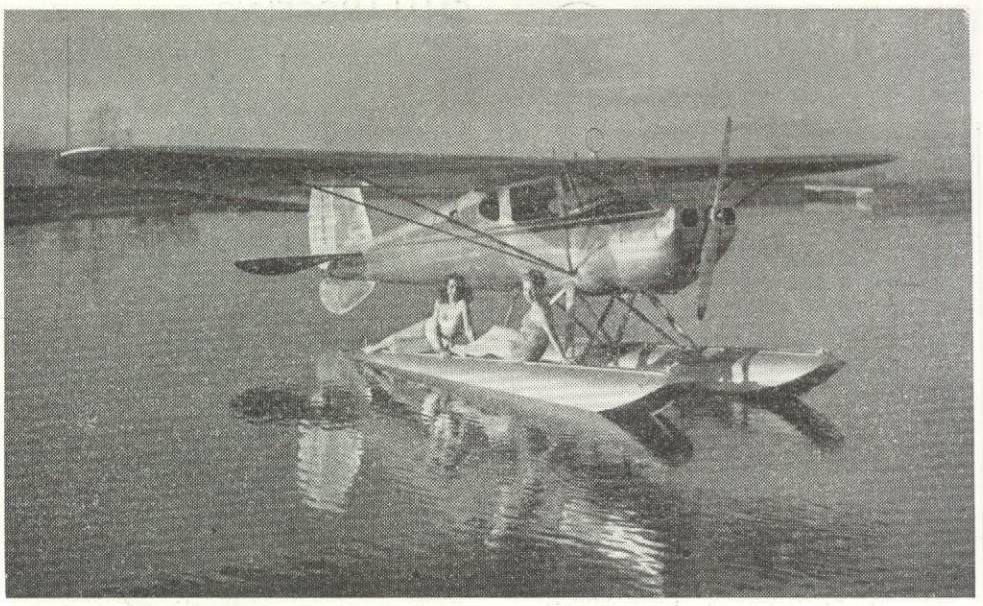
Flygmässan hade inte varit komplett utan en landningstävlan, vilken med frejdigt mod genomfördes under ledning av kapten Lysén och med ännu frejdigare mod vanns av Walle Forslund, ANA, i klassen för militärutbildade flygare och disp. Svedberg, Norrköping, resp. Lars Clementson, Speedoil, i "rena" sportflygarklassen.

Och nu har vi ändå sparat det bästa till sist: själva flygmässan kompletterades nämligen av en flygarträff på "Alphyddan", dit alla sportflygare mött upp för att bänka sig kring de dukade borden, låta sig väl smaka och höra "Det flygande skägget", dir. Gösta Fraenckel från Göteborg, kåsera om sina kikhostflygningar — friskt och fräscht som alltid när denne privatflygpionjär för ordet.

(Forts. å sid. 30)

TOFFELHJÄLTAR

kommer vi nog att bli litet var, om Gösta Forslund Aviation presenterar sin populära Cessna på "tofflor", d. v. s. flottörer, med tillhörande kuttersmycken i stil med dessa . . . En så amerikanskt inbjudande reklambild kunde red. givetvis inte vägra att ta in för att liva upp sidorna med under den värsta sommarvärmen, när Forslunds försäljningsrepresentant, Einar Nordin, presenterade den. — Adressen? — Direktör Einar Nordin, Furusundsgatan 8, Stockholm! — Jaså, flickornas adress, nej den behåller vi för oss själv. Möjligen går det att lirka med de båda affärsbegåvade kumpanerna Nordin eller Forslund vid köp av en Cessna på "tofflor" . . .



VACKRARE OCH VACKRARE

1947 ÅRS MODELL AV CESSNA 140 har nu kommit till Sverige, och de första exemplaren har t. o. m. redan placerats ut på representativa köpare av den aktiva generalagenten Gösta Forslund Aviation. Sportflyget har alltså — alla olycksprofeter till trots — redan kommit så långt, att man kan lancera nya årsmodeller av de populäraste flygplanen — precis som fallet redan länge varit inom bilbranschen.

Cessnans "fyrtiosjua" innehåller en hel rad förbättringar i jämförelse med fjolårsmodellen, som utförligt beskrevs redan i nr 6/1946 av Nordisk Flygtidning. Vi nöjer oss därför för dagen med att hänvisa till bilderna å denna sida; även bortsett från pin-up-orna gör väl vinjettbildens exteriör ett ovanligt tilldragande intryck, och att interiören inte heller eftersatts framgår med all önskvärd tydlighet av instrumenttavlans utformning å bilden här nedan.

Trots importreglering och andra svårigheter har ett flertal lyckliga Cessna-ägare redan börjat skylta i luftfartsregistret: Stockholms Flygklubb, Smålandsflyg, Petrol Oil C:o etc., och flera blir det säkert, vad tiden lider — därför garanterar planets egna prestanda i förhållande till priset, 22.000:— kr för Cessna 140 och 18.500 kalla för 120:an.

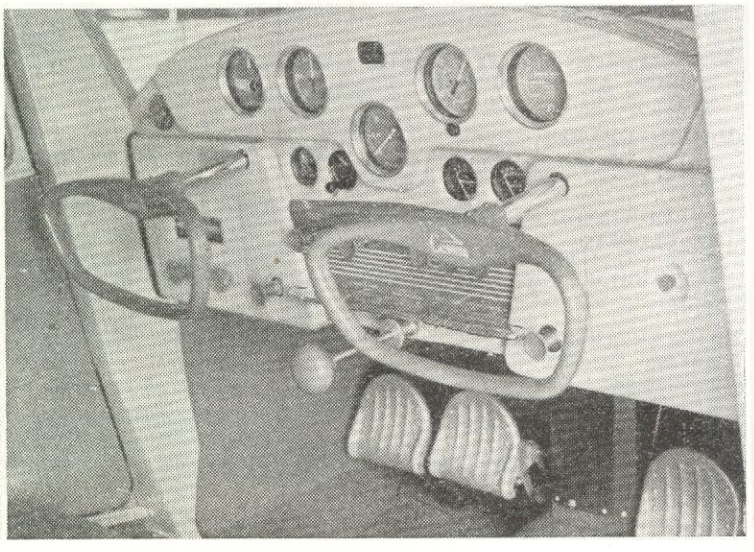
Det är emellertid inte endast Cessna, som AB Gösta Forslund Aviation representerar — även ett flertal andra ledande USA-industrier inom flyget företräds i vårt land av den framgångsrika gävlefirman. Dit hör i första hand Fairchild Aircraft Ltd, vars plan ju redan finns i några exemplar i Sverige som rundflygningsplan, Bogardus Brothers Corporation, Rolaire Engineering Products och sist men inte minst Edo-flottörerna.

Dessutom har firman alltsedan starten en mycket livaktig kontakt med det norsk-amerikanska "Thor Solberg Corporation". Härigenom kan man också leverera reservdelar till praktiskt taget alla amerikanska flygplanstyper från Piper Cub till DC-4.

På Avans flygfält vid Gävle, där man har sitt högkvarter, har Gösta Forslund nu också ordnat det ännu trevligare för alla de sportflygare, som tänker besöka hans domäner — för det är ju nu en gång så, att sportflyget är till för människans skull och inte tvärtom — men det får vi anledning återkomma till i annat sammanhang.

Vi ses kanske på Avans flygfält?!





FLYGETS Yrkesregister

BILAFFÄRER
ESLÖV: Eslövs Automobilimport, Kanalgatan 23. Tel. 765.
ESLÖV: AB Bilkompaniet, St. Kvarngat. 8.

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

BLOMSTERHANDLARE
MALMÖ: Wulffs Blomsterhandel, Bergsgatan 13. Tel. 262 27.

BOKTRYCKERI
ESLÖV: Eslövs Nya Boktryckeri, Södergatan 2. Tel. 596.

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

CYKLAR, SPORT och EL-ARMATUR
MALMÖ: E. Dahlbergs Automobilfirma, Spårvägsgatan 2. Tel. 749 30, 749 37, 288 37.
ESLÖV: Hultmans Cykel- och Radioaffär, Norregatan 57. Tel. 1265.

DAMFRISERINGAR
ANGELHOLM: Birgits Damfrisering, Storgatan 30. Tel. 540.

DANSRESTAURANTER
ANGELHOLM: Restaurant Thorslund. Tel. 59, 251.

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

FÖRSÄKRINGAR AV ALLA SLAG
ANGELHOLM: Firma F. Hydén, Järnvägsgatan 17. Tel. 222.

HOTELL
ESLÖV: Eslövs Stadshotell, Storgatan 16. Tel. växel 48, 89, 604.
HALSINGBORG: Hotell Excelsior, Drottninggatan 11. Tel. växel 124 57, 124 93.
MALMÖ: Park Hotell, Hjorttackegat. 6 a. Tel. 233 81.

HYGIENISKA ARTIKLAR
MALMÖ: A. F. Lövgrens Sjukvårdsaffär, Västerg. 53. Tel. 113 14. LUND: Grönegatan 1. Tel. 117 35.

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

KNAPPSLAGNING och KONSTSTOPPNING
MALMÖ: Renovator, Föreningsgatan 29. Tel. 272 02.

LIVSMEDELSAFFÄRER
MALMÖ: L. Hederstens Speceriaffär, Sevedsgatan 11. Tel. 758 69.

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

MOTORDELAR och -TILLBEHÖR
MALMÖ: AB Motortillbehör, Filialen i Malmö, ö. Tullgatan 4. Tel. 219 07.

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

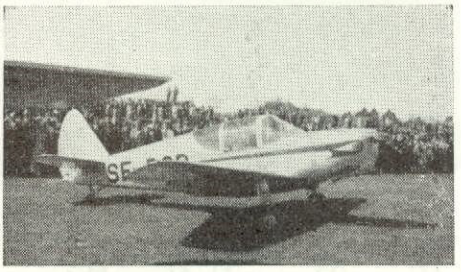
RÖRLEDNINGSENTREPRENÖRER
ANGELHOLM: H. Nilssons Rörledningsfirma, Svenskehögsgatan 11. Tel. 525.
ANGELHOLM: Ängelholms Rörledningsaffär, Storg. 86. Tel. 1227.

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

TVÄTT och STRYKNING
ANGELHOLM: Märta Landgrens Tvättinrättning, Rönneholmsg. 3. Tel. 756.

SMÅLANDSFLYG (Forts. fr. sid. 28)

Stämningen steg i takt med klockslagen, och vid tolvsnåret hade de flesta så grundligt lärt känna varann, att samvaron kunde fortsättas i mindre gäng i ett flertal av Jönköpings flygarhem, där gästerna blevo väl omhändertagna av de lokala värdarna. Alltemellan maten, dansen och drickat gavs det rikliga tillfällen att diskutera sportflygets aktuella problem och utbyta gjorda erfarenheter, vilket inte minst bidrog till att stadfästa förstahandsintrycket av denna flygmässa som ett utmärkt initiativ och ett stort steg i rätt riktning, vilket Smålandsflyg har all heder av.



Globe Swift med greve Cronstedt vid ratten väckte berättigat intresse.

Kring FLYGMÄSSAN

• *Fordmannen Ingvar Bergengren debuterade framgångsrikt som generalagent för Ercoupe, och det jublades mer än vanligt vid hans bord när det populära planet på förslag av flygchef Olle Haglund döptes till "FLYGBILEN".*

• *Dir. N. Olofsson från Göteborg var den ende, som kom till flygmässan med egen "flygvärdinna". Inkvarteringschefen ordnade genast ett dubbelrum, men portieren på Grand ville inte godkänna arrangemanget: båda var visserligen gifta — men inte med varann...*

• *Kamrer Eskil Lönnäs i Smålandsflyg hade tagit i så hårt för att övervinna alla svårigheter, som tornade upp sig innan flygmässan, att han var röd som en kräfta i ansiktet, när det hela väl kunde ta sin början — den röda färgen blev i det vackra solskenet sedan konstant, och man kunde på den olika graden av solbränna i pannan och "månen" tydligt avläsa, hur humöret stigit med framgångarna och baskermössan i anslutning därtill skjutits allt längre mot nacken...*

• *Kapten Wage och Thorsten Gustafsson hade tidvis litet svårt att finna varann i den mängd sportflygare, som fanns på fältet under mässan. Det blev ett veritabelt sökande runt fältet, och den gamla motorcykelstjärnan tog ut sin rätt hos Thorsten G., där han varvade fältet ett antal gånger i bästa racerfart, innan han lyckades spåra upp sin flygchef. Men då hade han redan glömt, varför han egentligen skulle ha fatt på honom...*

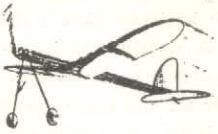
• *Reklamchef Bertil Engström vid ANA fick tydligen blodad tand genom kompanjonen Walle Forslunds seger i pricklandningstävlan och ägnade sig under flygfesten med all frenesi åt sökandet av en pinuppa — officiellt för att fotografera henne på en Cub för NFs omslag. Tack vare Vetlanda-invasion till Riksmässan lyckades han också, men historien förmäler inte, om det blev en pricklandning till...*

• *Avdelningschef "Intava-Jönsson" gjorde antagligen flygmässans bästa affärer — malisen förtäljer, att han förlorade åtskilliga kilo i vikt under det rörliga försäljningsarbetet på Jönköpingsfältet, dit han dirigerat sin största tankvagn från Bulltofta och sålde flygbensin en masse.*

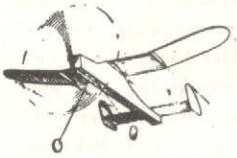
Vidimeras: *ÖRNEN.*

2 BRA MODELLER

PROPELLERDRIVNA, BALSATRÄ, FÄRDIGA DELAR



TUMMELITEN
Stavmodell för nybörjare. Mycket lättbyggd.
Byggsats 2: 15



FANTOM
Kroppsmodell med mycket goda flygegenskaper.
Byggsats .... 5: —

BALSALIM, snabbtorkande 0: 48

Portokostnad tillkommer.

WENTZELS | Appelbergsgatan 48 STOCKHOLM

Hälsingborg:

Einar W. Biltz
Storgatan 25. HALSINGBORG

CYKEL- RADIO- SPORT- affär

— Tel. 18592 —

Malmö:

Camoufleringsfärger som specialitet
Leverantör
A/B FÄRGVERKEN
Malmö Tel. 25818 | Stockholm Tel. 521182

Uppsala:



Polyfoto — det naturliga fotografiet
I Uppsala erhålles ett äkta Polyfoto endast hos oss
Polyfoto
Svartbäcksgatan 4. Tel. 363 68
Öppet: vard. 9—6, sönd. 1—3.
Kameror — Film — Framkallning — Kopiering



Cylindrar och kolvringar
slitas mest
men skyddas bäst
med SPEEDOIL i bensinen

...finns på

Esso IC NYNÄS BP

bensinstationer samt
ESSO och BP flygservice-depåer

METEOR

(Forts. från sid. 6)

uppvisningen på Kastrup, där en stor samling flygexperter mött upp, vilket framgår av NF-fotografens skörd i detta nummer. Tjf. chefen för danska flygvapnet, överstelöjtnant Birkstedt (under sista kriget en av England bästa jaktflygare och Tedders främsta medhjälpare), liksom ett par marinflygare fick känna på Meteoren i luften — däremot lyckades Kapten Foltmann motstå frestelsen från DKDAS-generalsekreteraren Falkmar att åtminstone provsitta den smäckra Meteoren inför fotografen. Glosters och Rolls-Royces danske representant, livaktiga Skandinavisk Aero Industri A/S, svarade sedan för en av danskt gemyt präglad reception på Hotel D'Angleterre, till vilken från NF inbjudits chefred. Göst, ing. Nilsson och red. Rubin.

När NF-representationen senare på kvällen i sin Auster flög tillbaka till Sverige efter att ha följt Gloster-delegationen på hela dess NF-turné, stod trion Greenwood-Ronnie-Digger och vinkade farväl på Kastrups flygfält, varifrån de själva fortsatte till Karups flygplats för att dagen därpå ge en sista "nordisk" uppvisning, denna gång för Jyllands flyg inom det danska flygvapnet.

Se, det var en rekordturné som sent skall glömmas....

Se vidare sid. 16, 26 och 27!

FLYGPARADEN

ny samlarserie i Allers



Flyget har under de senaste åren utvecklats med en fantastisk hastighet. Svenska folket blir för varje dag allt mer flygsinnat, och det är därför ganska naturligt att Allers, som alltid följt med utvecklingen, nu kommer med en högaktuell samlarserie.

Den omfattar världens alla flygplan i vackert 4-färgstryck med utförlig beskrivning av varje plan. I Allers nr 38 började de första intressanta bilderna. Ni kan också få hela detta enastående verk komplett om Ni i närmaste tidningsaffär redan idag skaffar de hittills utkomna numren.



Det råder inget tvivel om att svenska folket nu är mera flygsinnat än för några år sedan. Flyget anses ej längre vara dårars lek i rymdens blå; det har blivit ett vedertaget transportmedel och det har kommit för att stanna. Mycket återstår emellertid att göra för att varje svensk skall bli förtrogen med flyget. Det är fortfarande nödvändigt att sprida kunskap om flyg. Mer än någonsin gäller det nu att vara med sin tid. Kännedom om flygplan är oundgänglig för varje modern människa. Jag är övertygad om att Allers friska initiativ med Flygparaden på grund av tidningens stora popularitet och enorma upplaga kommer att spela en framträdande roll härvidlag. Här föreligger en serie synnerligen väl utförda och mycket instruktiva samlarbilder, omfattande flygplan av alla slag. Flygparaden är ett bevis så gott som något på att Allers vet vad som rör sig i tiden och vad svenska folket behöver och vill ha:

Hans Ostelius

Allers



Gloster Meteor IV
tackar för intresset
under besöket i Sverige
26—30 april

Världens snabbaste flygpla

GLOSTER "METEOR

utrustad med

ROLLS ROYCE DERWENT V

REAKTIONS AGGREGAT

Svensk representant för

Svensk representant för
ROLLS-ROYCE Flygmotorer: