

NORDISKA

FLYGTIDNINGEN

SCANDINAVIAN AIR NEWS -
REDAKTÖR HANS GÖST

Nordens flyg
sammanslås

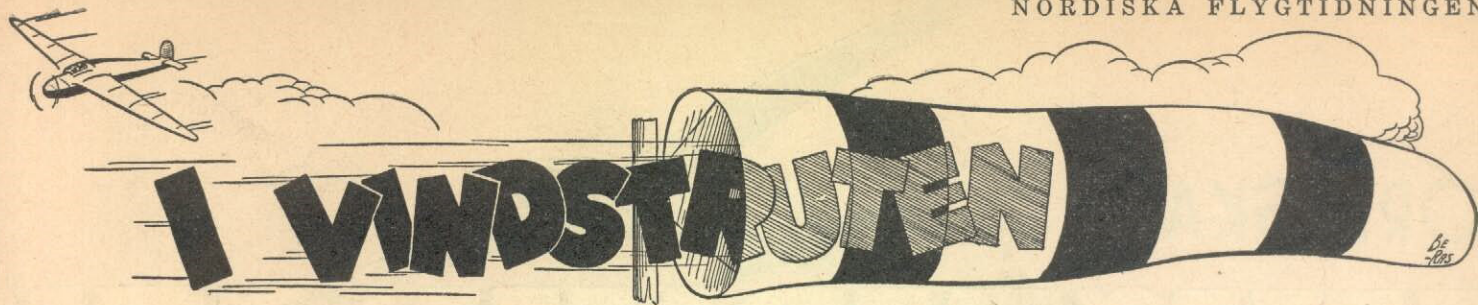
Segelflyget
olympiasport

Flygvapnet
till attack

I vindstruten:
Snöskollaren Sträng

1/3 • 1948

SVERIGES ENDA
RIKTIGA
FLYGTIDNING



Snöskottarens klagan eller Herr Strong tar revansch!

DET VAR EN GÅNG — så börjar alla riktiga sagor, och det gör även denna saga, som måhända skiljer sig från de andra därigenom att den är sann...

Alltså, det var en gång en snöskottare, som hette Strong. Han gick där på gatorna och skottade snö i sitt anletes svett. Han hade redan lärt sig den rätta snöskottarjargongen: tre spadtag snö, sedan fem minuters rast och vila på snöskyffeln i och för en pris snus; så åter ett par spadtag snö, och så en kvarts kraftsamling på närmaste ölschapp.

Så gick livet sin gilla gång, och endast då och då stördes idyllen av någon oförsämd bilist, som försökte pressa sig fram mellan snöhögarna på gatorna. Särskilt besvärligt var det, när solen började skina, så att snön smälte — då stänkte bilarna alltid en farlig smörja i ansiktet på snöskottaren och hans kamrater.

"Förbannade kapitalister, som vräker sig i bilar", var snöskottarens omdöme, och de eljest fiskaktiga ögonen blixtrade till för ett ögonblick av ilska, när han fortsatte sin klagan: "Men ni ska få igen en gång, när vi proletärer tillkämpat oss makten."

Tiden gick, och en vacker dag skulle kandidat Erlanger bli chef för regeringen. Vilka kvalifikationer han hade för den sysslan lyckades man aldrig upptäcka, och det är ovisst, om framtida forskning skall lyckas kasta något ljus över det problemet. Hans partivänner påstod, att han varit redaktionssekreterare för Svensk Uppslagsbok, men på förlaget förnekade man bestämt detta. Nåja, ingen rök utan eld — kanske var det därför man måste sänka priset på uppslagsboken till hälften och slutligen dela ut en massa band gratis?

Alltnog, kandidaten gick enligt partiprogrammet in för jämlikhet på alla punkter, och trogen principen därom ratades alla, som kommit längre i livet än han själv. Den första som fick respass var en professor vid namn Slipsdal, så kallad för att han alltid uppträdde i Hollywood-slipsar och genomskinliga livremmar (efter honom är begreppet "plastic-valuta" uppkallat). Han fick biljett till F-N, där han kände sig som hemma.

Sen fanns det också en budget, som hette Wigg-fors, som t. o. m. hade varit lektor, men han kunde inte ens deklarerat sina egna inkomster rätt, så den lämnade kandidaten ur räkningen. Vad göras skall, det göres snart, tänkte kandidaten; satte Gjörös till Slipsdals efterträdare. Men efter honom skulle en ny folkhushållningsminister tillsättas. Kandidatens val föll på vår vän Strong, som inte blott varit snöskottare (vilket garanterade den rätta kontakten med mannen på gatan) utan tid-

vis även bytt ut snöskyffeln mot dynggrepen som "lantarbetare" (det borde ge god näsa för landsbygdens problem).

Så skrev man ett program på 27 punkter — nu skulle "skördetiden" börja och här bli ordning på torpet. Fram för planhushållning! Låt oss till en början skänka en miljard till vår fredsälskande granne i öster och skära ned importen från gangsterna i väster i motsvarande grad — det ger jämnvikt. Och låt oss ta revansch på alla förb-e överklassare, som vräkte sig i bilar, medan vi skottade snö på gatorna...

I den andan började man så planhushålla, och den som tog till storsläggan oftast, var vår vän Strong, som präglade den stolta parollen "Aldrig glömma — aldrig förlåta". Först höjdes skatterna på bilarna, och sedan stoppades importen av nya vagnar, medan körtillstånd infördes för dem, som redan fanns inom landet. När inte heller det förslög, hotades med ut-

stampning av 100.000 bilar, och till en början "utstampades" all lördags-söndagstrafik. Sedan höjdes bensinskatten med mer än det dubbla, och som kronan på verket ransonerades bensinen för att spara — det behövdes bara 600 partivänner för att kontrollera den ransoneringen...

Men varför bara ta revansch på dessa bilkapitalister, som stänkte modd på mig, medan jag skottade snö, tänkte Strong. Nej, upp till kamp också mot dessa dårar, som vräker sig i flygplan både bittida och sent! Varför skall andra förresten få rundflyga och se världen från ovan — på min tid fick jag bara se den ur rännstens perspektiv?! Nej, förbjud rundflygningen! Strong var — som namnet antyder — en kraftnatur (48 i kragnummer och 48 i skor), och beslut och handling voro därför ett...

Men kan ni tänka er, dessa oförsämda kapitalister, som sysslade med rundflygning och annat marknadsgyckel, kommo och beklagade sig för Strong. De påstod, att 300 flygare och mekaniker skulle bli arbetslösa genom rundflygningsförbudet. Strong sade naturligtvis som det var, att det fanns gott om arbete i skogarna! Men det uppfattade dessa överklassare till flygare som ett skämt, ja, de hade t. o. m. fräckheten påstå, att staten kostat på dem miljontals kronor i utbildning för att de skulle vara beredda, om de behövde göra sin insats vid krig. De ville helt enkelt inte gå ut i skogen.

Då tog det hus i... Två stycken fiskögon blixtrade åter till för ett ögonblick, och audiensgruppen från flyget fick veta, att Strong minsann själv skottat snö på gatorna!

Saken togs upp i pressen, och ett organ — Nordiska Motortidningen — hade t. o. m. smaklösheten påpeka, att upplysningen var onödig: Ingen betvivlar, att i kand. Erlangers regering, som t. o. m. sett en hr Slipsdal som handelsminister, även en snöskottare skulle kunna bli folkhushållningsminister — utvecklingen visar både att det går och hur det går.

Sens morale: Tro nu inte, käre läsare, att vi hyser något förakt för snöskottarens arbete — vi har själv bil, så vi vet, att snöskottning ibland kan vara nödvändig för att bilarna skall komma fram. Förresten berättar sagan ju blott, att Strong har sysslat med snöskottning och "lantarbete" — vem vet, kanske gick han ej i land med det, ty det är hårda och hederliga arbeten, som helt fordrar sin man — både bakom snöskyffeln och dynggrepen...

Men vi tycker bara det, att flygarna och motorfolket skulle få försöka lösa sina

(Forts. å sid. 11)



SA HAR FÖRTVIVLAD

har red. sett ut mer än en gång under det gångna året, när den ena attacken efter den andra från de styrandes sida riktades mot flyget. Självfallet har alla tvångsåtgärder som rundflygningsförbud etc. med ty åtföljande flygbolagsdöd inte heller lämnat NF oberörd, varför utgivningen under det gångna året tyvärr varit en aning oregelbunden. Nu har vi emellertid samlat oss igen, och i fortsättningen utkommer NF lika punkligt varje månad som under premiäråret. Inte minst värdefullt är detta nu, då samtliga övriga flygtidningar mer eller mindre direkt gjort konkurs. NF är i fortsättningen som hittills Sveriges enda fria flygtidning, men den är därjämte fr. o. m. 1948 Sveriges enda riktiga flygtidning. Den som är flygin-tresserad, kan helt enkelt inte undvara NF. Priset är också överkomligt för envar: en futtig femma för populärupplagan och tio riksdaler för den flygtekniska upplagan. Och det priset gäller inte ett nummer utan ett helt års prenumeration — 12 härliga innehållsrika nummer i god gammal NF-stil (men i ny ekonomisk regi)! Postgirokontot är som hittills 24 52 58. Vill Du hjälpa till att föra flygets talan i dagens hårda läge, låt oss då finna Din prenumerationsanmälan i morgon i NFs postbox (box 118, Malmö 1)! Självfallet vill vi också gärna utöka vår ombudsstock på varje plats, där NF ännu icke är representerad. Skriv efter villkoren!



"Dessa omställbara propellrar gör verkligen landningarna säkrare".

"Ja, och de förkortar landningssträckan med ungefär 40 procent".

Hamilton Standards nya omställbara Hydromatic-propellrar förser de moderna trafikplanen med luftbromsar förutom de vanliga hjulbromsarna. De omställbara propellrarnas bromsningskraft förkortar landningssträckan med omkring 40 procent och minskar faran för slirning på våta och isiga banor. Återigen har Hamilton Standard väsentligt bidragit till att öka flygsäkerheten.

Bland de flygbolag som redan beställt Hamilton Standards omställbara Hydromatic-propellrar märks

Aeroposta
Braniff
Capital
Chicago and Southern
Continental
Delta
Eastern
F. A. M. A.
K. L. M.
Linea Aerea Nacional

Linea Aeropostal Venezolana
National
Northwest
Orient
Pan American
Pan American Grace
Sabena
Trans Australian
United
Western

UNITED AIRCRAFT
Export Corporation

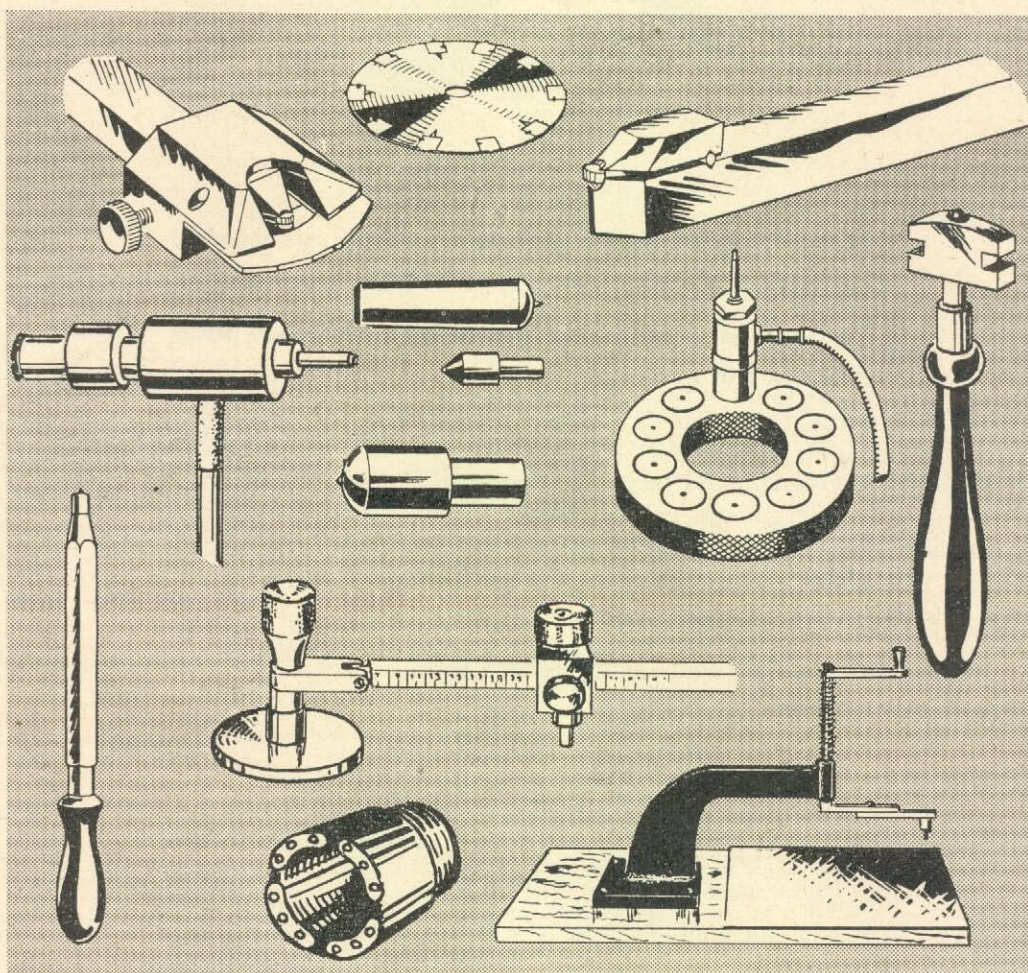
EAST HARTFORD, CONNECTICUT, U. S. A.

PRATT & WHITNEY ENGINES • HAMILTON STANDARD PROPELLERS • CHANCE VUGHT AIRPLANES • SIKORSKY HELICOPTERS

KATALOG-PÄRM DS 1

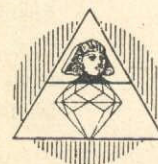
Diamanter och slipmaterial
för

INDUSTRIELLT BRUK



CARL RIDDERFELT

MALMÖ





DET

Ligger i **LUFTEN**

Storm kring flygvapnet?

FLYGVAPENCHEFEN ANSER, att en avsevärd förstärkning av flygvapnet är nödvändig för att vårt luftförsvar skall få en sådan styrka, att såväl folkförsörjning och civilförsvar som det militära försvaret skall kunna fungera i krig.

Under den närmaste femårsperioden bör utöver vad försvarskommittén föreslagit flygvapnet tillföras en förstärkning av dagjaktflyget med 50 % samt en nattjaktflottilj, en attackflottilj och en spaningsdivision.

— Jag anser att försvarskommittén inom den valda kostnadsramen inte föreslagit det mest effektiva försvaret, säger chefen för flygvapnet i sitt yttrande över förslaget och tillägger, att flygvapnet inte tillgodosetts i den utsträckning som motsvarar dess grundläggande betydelse.

— Ur synpunkten hjälp utifrån (vid ett krigsfall) synes det nödvändigt, säger han vidare, att antingen helt uppge tanken på hävdvunnen neutralitetspolitik eller också att ge vårt jaktflyg ökad styrka och uthållighet för ett segt försvar.

Ett sådant segare jaktflyg vill flygvapenchefen åstadkomma genom att förstärka de föreslagna tio dagjaktflottiljerna med 50 % flera jaktplan, vilket skulle kosta 40 milj. Övriga förstärkningar av flyget skulle gå löst på en årskostnad av 35 milj. Flygvapenchefens förslag går ut på:

10 förstärkta dagjaktflottiljer, två flottiljer för nattjakt mot av kommittén föreslagna en, fyra attackflottiljer (förslaget om indragning av Västgöra flygflottilj tillbakavisas), en förstärkt spaningsflottilj och en spaningsdivision förlagd till Norrbottens flygbaskår i Luleå. Den senare skulle ersätta den indragna Roslagens flygflottilj, som skulle bli försvarets radarskola.

Förslaget innebär också att den hittillsvarande Östgöta arméspaningsflottilj omvandlas till dagjakt medan Nyköpings fjärrspaningsflottilj bibehålles, förstärkt med en division.

Kostnaderna som lagts ned på försvaret mot en invasion kan bli till föga nytta, säger han också i sin motivering, om luftförsvaret försummas så

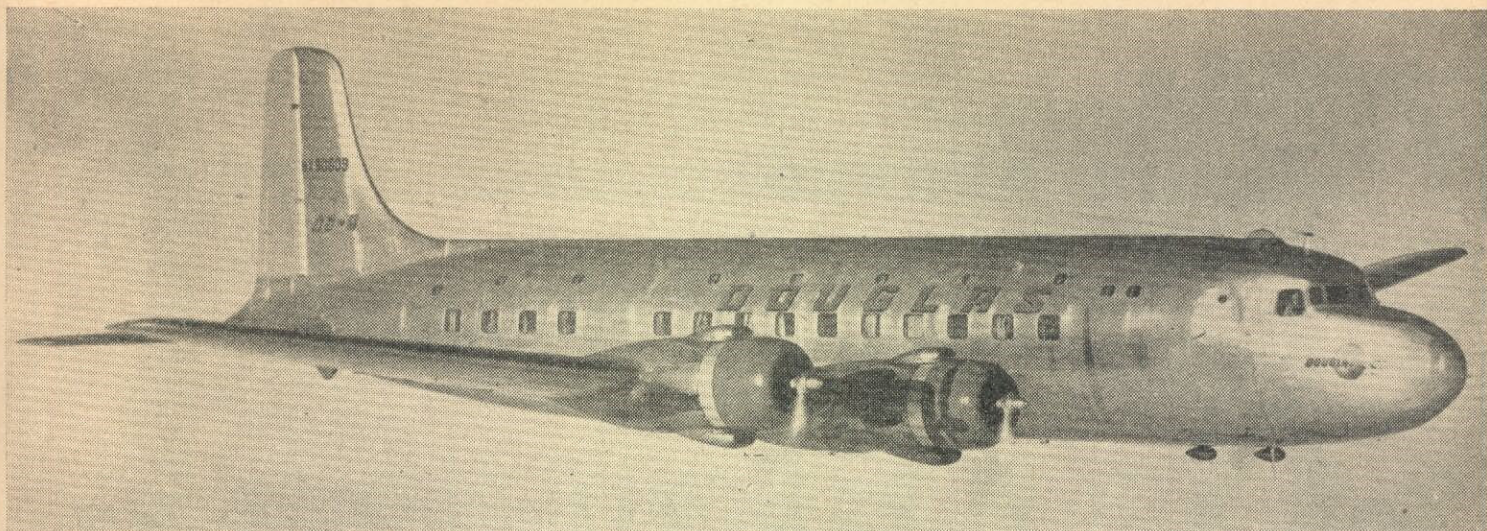
mycket, att enbart fiendens flyg kan framtvinga ett avgörande. Försvarskommitténs lösning av problemen är ohållbar och skulle innebära en utveckling i motsatt riktning mot den mest sannolika.

Antalet jaktförband är otillräckligt för att möta luftanfall mot hemort, försörjning, kommunikationer och baser eller luftinvasion i alla viktiga delar av landet. Attack- och spaningsflyget blir med den föreslagna reduceringen otillräckligt. I en med krigserfarenheter dokumenterad sammanfattning av luftförsvarets betydelse framhåller flygchefen bl. a. att luftkrigföring mot hemorten kan framkalla krigsavgörande resultat utan att invasion behöver tillgripas (Tyskland 1944—45, Japan 1945), liksom ett luftanfall mot en huvudstad och andra viktiga centra i ett inledande skede kan lamslå motståndskraften även hos en till synes stark militär makt med svagt luftförsvar (Jugoslavien 1941). Invasion över kuster eller gränser kan inte ifrågasättas eller genomföras, förrän försvararens jaktflyg nedkämpats (England 1940, Normandie 1944). Luftinvasion är en sannolik betvingelsemetod, som måste mötas med jaktflyg (Kreta 1941, Västeuropa 1944—45). Lantstridskrafter har i regel inte kunnat föra ett segt försvar om inte fiendens flyg bekämpas i luften (Polen 1939, Västeuropa 1940, Stilla havet 1944—45), sjöstridskrafter har icke kunnat operera om de utsatts för ohämmade flyganfall (Medelhavet 1941—43, Stilla havet 1941—45). Attackflyg är ett verksamt medel i försvaret mot gränsinvasion, om det skyddas av jaktflyg (Norge 1940, Normandie 1944).

Om motmedlen mot fiendens luftkrigföring försummas, kan följderna bli nedbrytande för hela samhällsmaskineriet och folkets försörjning såväl under kriget som många år efter krigets slut. De nuvarande förhållandena i Tyskland vittnar om den standardsänkning på lång sikt, kanske för generationer, som uppstår i ett land efter en oinskränkt luftkrigföring mot hemorten.

GENERAL B. G. NORDENSKIÖLD

har tagit till orda med anledning av de tendenser till en begynnande nedrustning av vårt försvar, som på sina håll gjort sig gällande — redan tre år efter det andra världskrigets slut och den tveklaktiga "fredens" ankomst. Efter första världskriget påbjöds som bekant den ödesdigra nedskrotningen av den svenska krigsmakten år 1925, vilken sedan visade sig få så riskabla följder. Det gäller därför att se upp bättre denna gång! En kommitté — vad annars? — har diskuterat det svenska försvarets framtid, och trots gott arbete av flygvapnets sakkunnige, överste K. J. Silfverberg, har resultatet ej blivit acceptabelt för flygets del. Chefen för flygvapnet har därför tramlagt sina — och det flygintresserade svenska folkets — minimikrav för den närmaste femårsperioden. General Nordenskiölds inlägg talar för sig självt, varför det återges i sammandrag utan kommentarer.



ENADE VI STÅ —

**NORDENS FLYG
FÖRENAS DEFINITIVT**

SAS — de tre bokstäverna ha kommit flygfolk världen runt att lystra med respekt, alltsedan Scandinavian Airlines Systems blev verklighet den 1/8 1946.

Under de gångna åren ha SILA, DDL och DNL gemensamt drivit sin interkontinentala flygtrafik helt i det skandinaviska

SÖNDRADE VI FALLA

samarbetets tecken, medan däremot de olika nationella flygbolagen vardera skött den kontinentala trafiken och därvid tidvis uppträtt som konkurrenter.

Erfarenheterna av de första årens samarbete ha varit så goda, att man nu beslutat utvidga SAS till att omfatta all flygtrafik överhuvudtaget. Detta innebär, att redan med början i april alla de närmare 100-talet flygplan till ett värde av c:a 200.000.000 kronor, som hittills flugit för ABA, SILA, DDL och DNL, i framtiden komma att flyga under SAS blåroda draktecken.

Det påstås också — men har just nu bekräftats — att SAA, d. v. s. Skandinaviska Aero AB, som med sådan framgång drivit sin verksamhet på charterflygningens och fraktflygets område, också skulle uppgå i det nya nordiska flygbolaget.

Här behöver inte ordas mycket om den enorma betydelsen av detta nordiska samarbete. Nordisk Flygtidning har alltid företrätt den 100-procentigt nordiska linjen i alla flygfrågor, och vi hälsa därför med oförställd glädje SAS vidareutveckling till ett av de ledande flygtrafikföretagen i världen!

Det är också glädjande, att övriga ekonomiska och kulturella intressen i de nor-

(Forts. å sid. 11)

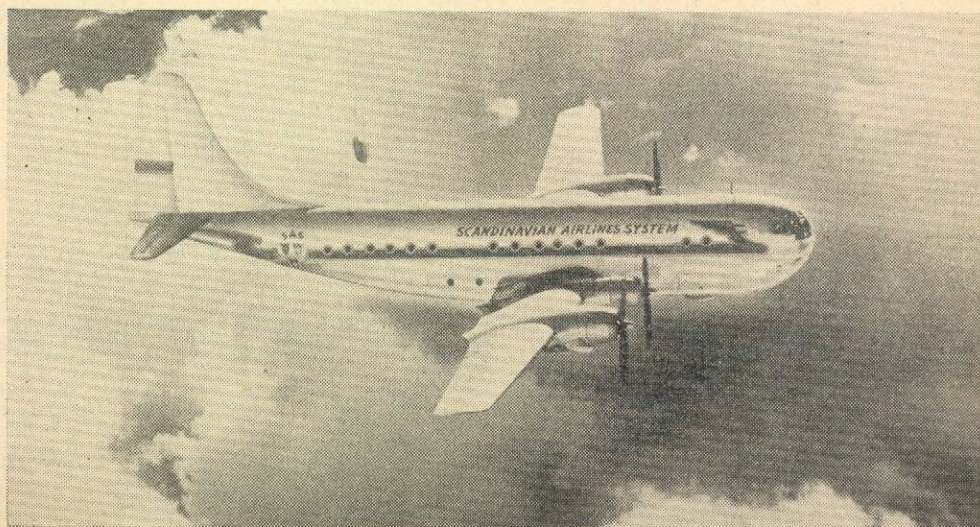


Dir. Per A. Norlin,

den 43-årige SAS-chefen kan inom kort lägga en ny seger till sina föregående som framsynt nordisk samarbetsman och skicklig organisatör, då det av honom skapade SAS övertar den nordiska flygtrafiken i sin regi.

Douglas DC-6 och Boeing Stratocruisers

— se där de nya trafikflygplan, som komma att utgöra stommen i SAS' flygplanpark under de närmaste åren. DC-6:orna, som synas dels här ovan, i vinjetten och å omslaget detta nr, levereras redan i år, medan "stratosfärkryssarna" från "fästningens" framställare komma nästa år (t. h.). Nedan en DC-4, som f. n. ombesörjer SAS' interkontinentala trafik.



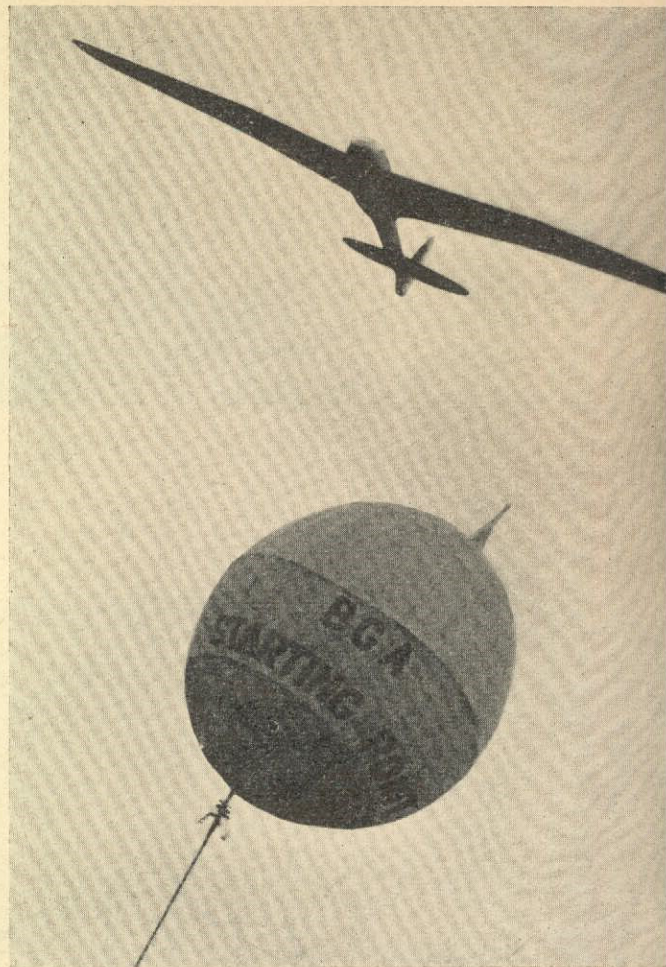
Engelskt segelflyg

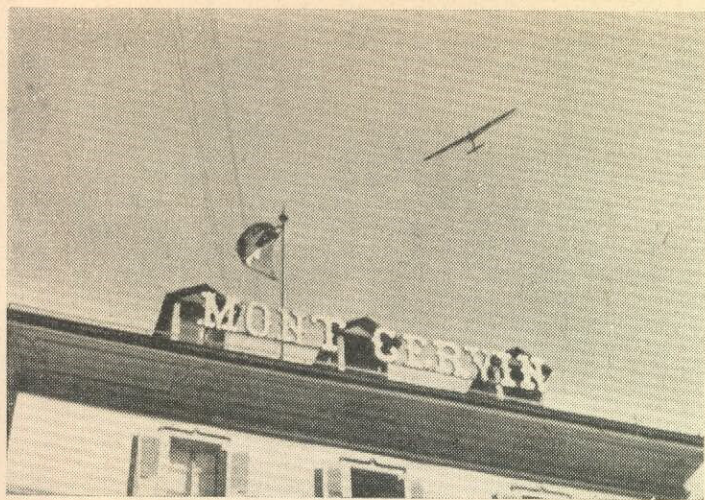
Handen på hjärtat, vad vet vi egentligen om engelskt segelflyg? — Inte mycket. För att titta litet närmare på det engelska flyget — och inte minst segelflyget — har därför en NF-medarbetare, ing. N. Kristensson, under det senaste året vid ett par tillfällen besökt England. Andra NF-medarbetare ha varit i Schweiz, Italien, Frankrike, Spanien, Tjeckoslovakiet, Polen och Tyskland, varför intressanta rapporter kan väntas i varje nummer av NF 1948...

För dagen nöjer vi oss med att presentera ett par bilder från det engelska segelflyget. Härintill ser vi en Kranich "gå" in för landning under de stora engelska segelflygtävlingarna i Bramcote 21—29 juni 1947. Tävlingarna voro mycket väl besökta, inte endast av engelsmän utan också av schweiziska, spanska och tjeckiska tävlande, ja t. o. m. några tyska segelflygare deltog: det var krigsfångar med silver-C från Luftwaffe-tiden, som tagits i anspråk för att hjälpa till med organisationen. Tävlingarna blevo mycket lyckade, och bland den mängd segelflygplan, som deltog (Weihe, Moswey, Spalinger, Kranich, Olympia, Kirby Gull etc.), dominerade Olympian totalt både till antalet och i prislistans topp.

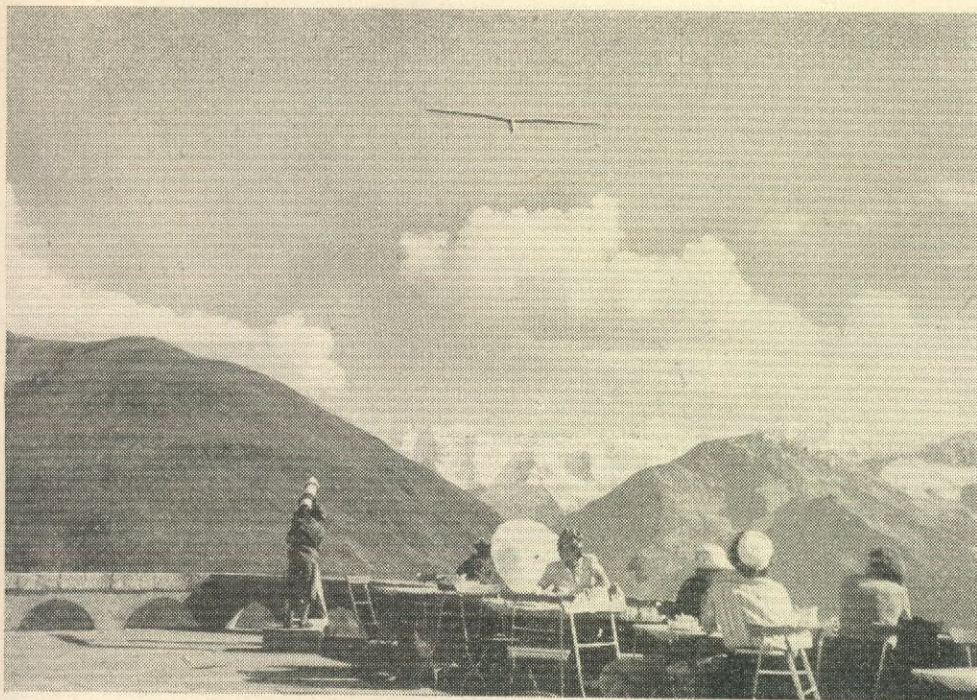
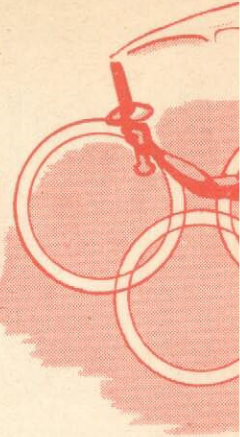
De engelska okkupationstrupperna i Tyskland idka också segelflyg, och man utnyttjar därvid flitigt alla de förstklassiga världsberömda tyska segelflygskolorna, som deras skapare t. v. själva inte få ta i besittning. På bilden nedan se vi t. ex. en Kranich med engelsk pilot och en elev vid Oerlinghausen i Tyskland, där 2:a RAF-"gruppens" segelflygklubb driver de tysta vingarnas sport. Hur vore det, om man skulle inbjuda de tyska essen — segelflygets pionjärer! — att åtminstone som gäster flyga sina egna plan på sina egna skolor. Segelflygare som Wolf Hirth och Hanna Reitsch skulle säkert inte säga nej!

Den tredje bilden på sidan får tala för sig själv. Är inte modern och barnet, som följer "sin" pilot i segelflygplanet med blicken, en symbol för vad vi borde arbeta för i endräkt och samförstånd i stället för att allt mer splittra världen i hat och strid...





OLYMPIA

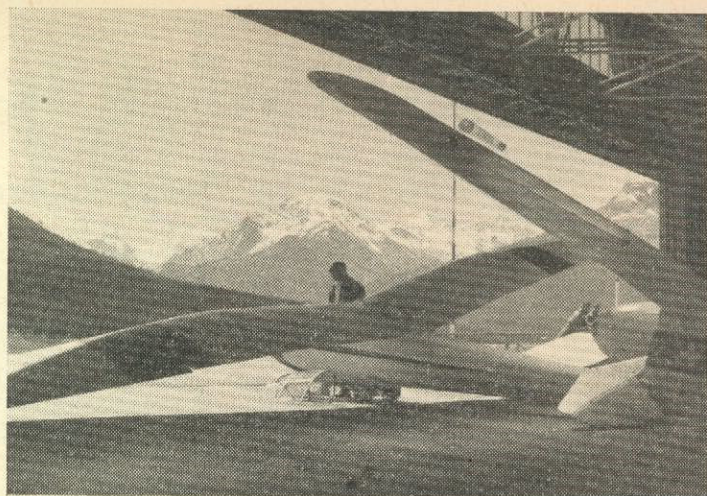


Nordisk Flygtidning
är i dag Sveriges
enda flygtidning!

DE OLYMP

stå i centrum för hela den civiliserade världens idrottsintresse den 1936 — numera också segelflyget. Det ankommer emeller sportgren skall upptagas på programmet eller ej. Finland anså kriget kom tyvärr emellan både då och följande fyraårsperiod piaden 1948, men schweizarna — som med glans organiserade V i Garmisch-Partenkirchen — komma i stället i sommar att bjuda alperna, varifrån des

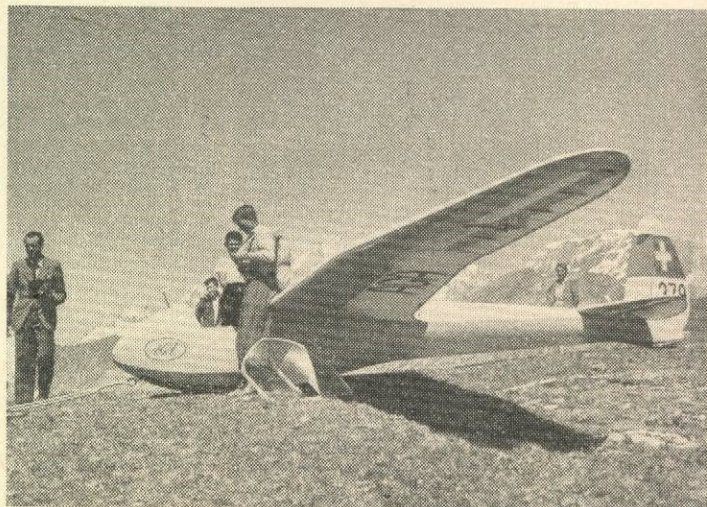
SPORT



Nordisk Flygtidning
skall bli Nordens
största flygtidning!

A SPELEN

de olympiska grenarna hör — enligt beslut vid Berlinolympiaden — på de lokala arrangörerna att själva bestämma, om denna idrott skall införas vid Helsingforsolympiaden 1940, men har däremot icke velat ta upp segelflyget på Londonolympiaden i S:t Moritz, nästan lika flott som tyskarna på sin tid nationella segelflygtävlingar i olympisk stil i de schweiziska bilder hämtats.



Från KSAKs verksamhet:

WICANDER NY KSAK-CHEF

Den store sportflygfrämjaren övertar HKH Prins Gustaf Adolfs plats



KSAK har varit utan ordförande, alltsedan HKH Prins Gustaf Adolf omkom vid den tragiska flygolyckan i början av 1947. Vid årsmötet gällde det alltså att utse ny ordförande. Ett stort antal klubbrepresentanter från hela landet hade infunnit sig till det viktiga mötet, och general B. G:son Nordenskiöld presiderade. Flygvapenchefen hyllade till en början minnet av KSAKs framstående ordförande under 10 år, HKH Prins Gustaf Adolf.

Till ny ordförande valdes därefter direktör Carl August Wicander, en av det svenska civilflygets största gynnare. Den nye KSAK-chefen började med att ge en liten historik över läget — "svett och tårar" är det enda som väntar oss! — varpå han till Generalen överlämnade KSAK-guldet med Kungl. Maj:ts tillstånd.

De följande styrelsevalen avverkades snabbt (efter godkännande av en vallängd, som bl. a. placerat Orsa-Rättviks flygklubb i Falköping!). Wicander visade sig vara en ordförande, som behärskade klubban hundraprocentigt, och han fick ständigt tillfälle att återkomma till sammanfattningen "svaret var enhälligt" vid varje klubbslag. Till odelad glädje konstaterade NF-referenten, att den ena av vice-ordförandeposterna nybekläddes av konsul Birger Månsson, Norrköpings energiske KSAK-ordförande, medan göteborgarnas dir. Osvald Arnulf-Olsson givetvis satt säkert kvar på den andra vice-stolen. I övrigt klubbades valen igenom helt efter valberedningens förslag.

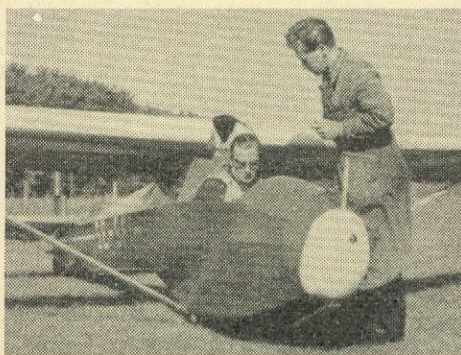
Den digra årsberättelsen godkändes också utan alltför omfattande resonemang. Kalle Svänsson i Stockholms Segelflygklubb uttryckte dock sitt ogillande med behandlingen av det s. k. "halmstadsfallet", och Ivar Andersson i Aeroklubben i Malmö återkom till sin tidigare begäran om utförliga kommentarer till de för en vanlig dödlig svårförståeliga siffrorna i balansräkningen. Under instämmanden yttrade han, att det verkar som om de statliga anslagen skulle slukas av lönerna! Wicander utlovade skriftlig kommentar i fortsättningen. (Det skall bli roligt att se, hur man då kommenterar en sådan post som 14.166:12 kr. till prenumerationsavgifter å Bonniers "Flyg". Överhuvudtaget förtegs på årsmötet helt, att Flyg skulle läggas ned som självständig tidning och gå upp i en annan kolorerad bonnier-publikation, medan KSAK fortfarande lånar sitt namn till de ogenerade bonnierackvisitörerna och skänker tusenlappar till Huset Bonnier...)

De inkomna motionerna vållade som vanligt längsta diskussionerna, och resp. förslagsställare förfäktade livligt sina idéer. Först var som vanligt *gotlänningarna* i aktion, och med en svada, som varje väckelsepredikant skulle ha avundats dem, talade man för rabatter å flygbiljetterna mellan Gotland och fastlandet. Förslaget förtjänar att uppmärksammas, och efter-

som man inte här kan skylla på konkurrensen från järnvägarna (!) bör det kunna genomdrivas.

Linköpings Flygklubb hör till de förnufvigaste, och denna gång hade ing. G. Rotsman motionerat för att hindra, att verkställande utskottet helt skulle kunna komma att bestå av medlemmar, som styrelsen själv utsett.

Kristianstad hade sänt en representant, som tydligen beslutat sig för att övertaga Yngve Norrvis tidigare roll som "enfant terrible", och denne kom snart i dispyt med Bertil Florman, den mäktige brommachefen som i sin egenskap av ordförande i segelflygkommittén ofta och gärna tar till orda på årsmötena. Florman beskyllde skåningen för en "lek med ord", men denne avfärdade anmärkningen med ett "har ni inte hört upp?...". Frågan var för all del värd mycken diskussion; det gällde nämligen de omständiga formaliteterna för att få instruktörer godkända i en ny klubb. Wicander kom som vanligt med det förlösande ordet: "Låt oss använda telefonen, när vi har bråttom" (Korrespondens med myndigheterna tar som bekant månader...).



Chefsinstruktören för segelflyget

Fanjunkare Bengt C:son Bergman, som här ses inspektera den första i en serie om dusinet Baby-Falkar från Kockums Flygindustri, har haft vänligheten sända NF en utförlig rapport över fjolårets segelflygverksamhet, varav utvalda delar kommer att publiceras i nästa nummer. Den danske chefsinstruktören, ing. Eckert, har lovat NF något liknande.

I nästa nummer kan NF dessutom glädja läsarna med en värdefull sportflygartikel av ingen mer eller mindre än Harald Millgård, varjämte Hans Göst berättar om sin halvårs-långa studieresa till Schweiz, Italien, Frankrike och Österrike. Ing. K. G. Molin återkommer med sin flyg- och motortekniska revy, och dessutom återfinnes som vanligt Vindstruten. Det ligger i luften, Flygdagboken, All Round och alla de andra populära rubrikerna.

Men dessutom blir det något alldeles nytt. NF utkommer nämligen i fortsättningen i ny regi. Prenumerera därför på "Sveriges enda riktiga flygtidning" genom att insända 5:— kr för populärupplagan eller 10:— kr för flygtekniska upplagan till postgiro 24 52 58. Då får Du NF regelbundet 12 nummer framåt. Vill Du — mot god provision — bli NFs ombud på Din plats, så meddela det med några rader till box 118, Malmö, varpå Du omgående får ombudsvillkoren!

En motion från Uppsala om rätt för medlem i en klubb att flyga i en annan klubb orsakade också stor debatt, som dock främst rörde sig kring tolkningen av ordet "rätt". Sundsvalls pålitlige Folke Florén hade denna gång axlat Gösta Forslunds storsinta mantel och förklarade helt framt, att i Norrland är alla välkomna, som vill segelflyga — oberoende av vilken flygklubb de tillhör. Rätt talat!

Halle-Hunnebergs Flygklubb, som tillhör den absoluta toppen, var talrikt representerad vid årsmötet, och samtliga talare voro i elden för ett utmärkt förslag, som skulle möjliggöra för klubbar, som effektivt utnyttja sin materiel och äro i trängande behov av ny, att få 100-%-iga bidrag. Tyvärr blev det avslag. Däremot fick klubben medhåll när man föreslog nya krafttag för att få anslag av tips- och lotterimedel, och dir. Arnulf-Olsson föreslog användande av "utnötningstaktiken" mot myndigheterna härvidlag.

Överingenjör Rydeberg, Trollhättan, protesterade mot att förklenande yttranden om civilflyget publicerats i Flyg, och vid en diskussion om höjande av medlemsavgiften från 15 till 25 kronor framhölls också från styrelsen, att i så fall måste man ge medlemmarna något mer; "det var alltför magert med Flyg"...

Sedan generalsekretären, överste Enell, meddelat, att KSAK nu fått tillstånd till ett eget lotteri med 2-kronors lotter och informationschefen, red. Norrvi, talat sig varm för ett grundligt genomarbetat förslag om ersättande av SM och lagtävlingar för segelflyget med en riksfattande tävlan om "Guldvingen" var det åter kristianstads-opponentens tur att gå i stridsställning. Han hade begärt att få frågan om de statsunderstödda klubbarna behandlad på årsmötet, men tydligen ville man "fuska bort" den frågan — i så fall skulle det emellertid bli andra bullar av och frågan skulle tas upp i riksdagen! Överste Enell skyndade sig att poängtera, att Kristianstad låg mycket bra till för statsanslag 1948/49, medan en annan skånerrepresentant framhöll som sin oförytterliga mening, att om riksdagman Elofsson skulle ta upp KSAKs privata frågor i riksdagen, så skulle han därmed göra hela segelflyget en riktig björntjänst!

Även ifråga om DK-skolningen uppstod det en omfattande diskussion, där olika meningar gjorde sig gällande, men enigheten återkom hundraprocentigt, då generalsekretären talade för avsändandet av ett telegram till H. M. Konungen.

D. v. s. den egentliga avslutningen ägde i år rum på *Anglais festvåning*, där klubbmästaren Bertil Florman (han har många järn i elden!) ordnat en gemytlig flygarträff. Pricken över i:et satte dock den nye KSAK-ordföranden, "Kal-Ågust" (enligt Enells uttal) Wicander, som bjöd hela representantskapet på champagne dagen till ära. Pressen var denna gång — som så ofta då det gäller sportflyget — representerad. (Forts. å sid. 11)

VINDSTRUTEN (Forts. från sid. 2)

problem själva, medan snöskottarna och ladugårdsdrängarna likaledes skulle få sköta snöskyfflarna och dynggrepen själva! Rätt man på rätt plats!

P. S.

(Kanske var det ändå tur, att Strong inte blev ecklesiastikminister, ty antag, att representanter för universiteten kommit med en deputation och begärt ökade anslag för vetenskaplig forskning. Då hade Strong säkert klappat sig för sitt bröst och sagt: "Vetenskaplig forskning, vad f-n är det? Jag har inte ens 6-klassig folkskola och jag har blivit excellens ändå!"

PHM.

SAS (Forts. från sid. 6)

diska länderna betrakta SAS som ett mönster för det förverkligade praktiska samarbetet. En speciell hyllning för detta föredöme ägnades SAS av föreningen Norden i Köpenhamn vid ett stort möte för någon tid sedan, varvid SAS-chefen P. A. Norlin, DDL-chefen Kampmann och DNL-chefen Falck talade. Vid detta nordiska möte, till vilket från NF inbjudits chefred. Götst och ing. Molin, meddelades för första gången offentligt, att det nordiska flygsamarbetet fr. o. m. 1948 skulle omfatta all flygverksamhet — totalt samarbete!

KSAK (Forts. från sid. 10)

terad enbart av Flygtidningens red. Götst, vilken "gjorde" sitt femte årsmöte med KSAK.

Ove Huzell visade helikopterfilmer, till vilka Rolf von Bahr roligt kåserade med inpass av Bertil Florman ("flaskpost" från helikoptern karakteriserades som Shenley Whisky till von Bahr — säker i smaken, säker på spaken! — men von Bahr misstänkte, att Florman var avogt instämd mot helikoptern därför att han som brommachef var så mån om landningsavgifterna. När helikoptern äntligen gick ned för landning, kom von Bahrs kommentar: "Vad kostar en sån landning, Bertil?" och svaret var lika snabbt: "Den var billig, ty kärran höll!"...)

Örnen.

*

I samband med årsmötet utdelades som vanligt utmärkelse tecken till några av de äldsta och aktivaste sportflygpionjärerna. Likaså fördelades Allebergspokalen och priserna i rikssegelflygtävlingen. Här följer en uppställning över de välförtjänt hedrade:

Silverplakett:

Försäkringsinsp. I. Wallerstedt, Sundsvall.

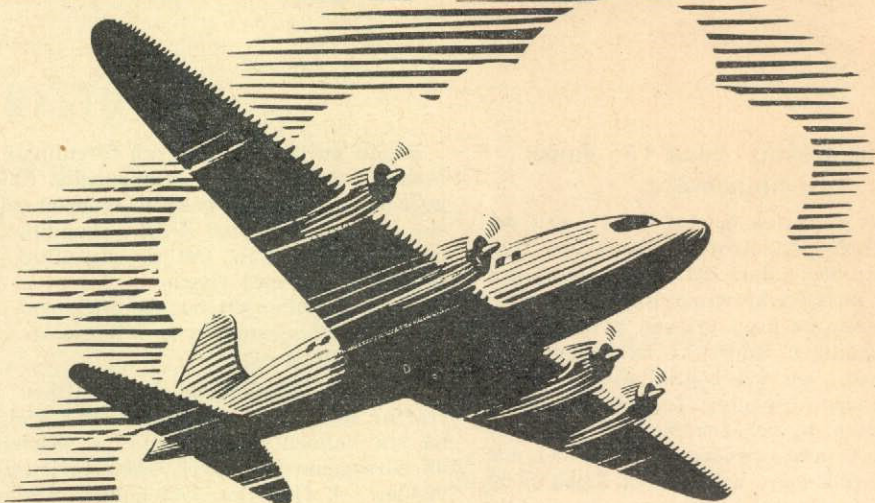
Sekreterare F. Florén, Sundsvall, "För mångårig god insats till fromma för Sundsvalls segelflyg".

Slöjdlärare G. Lind, Göteborg, "För mångårig förtjänstfull verksamhet till fromma för svenskt modellflyg".

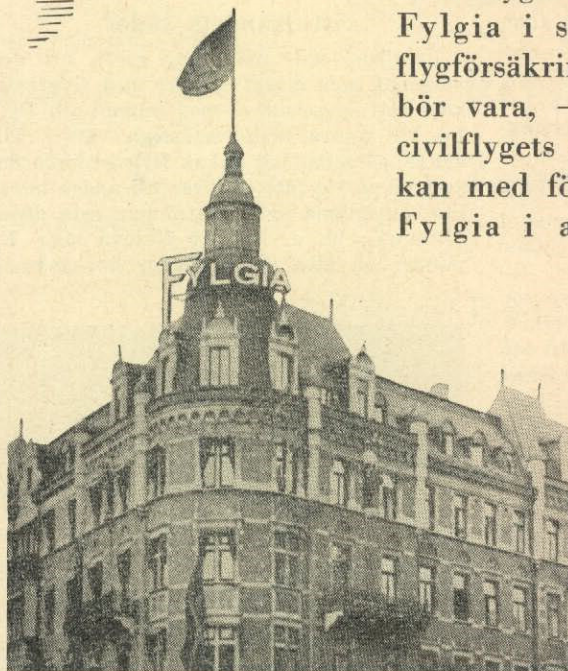
Bronsplakett:

Civilingenjör C. Munters, Dala-Järna, "För lämnat gott stöd åt Västerdalarnas Flygklubb".

FLYGET dagens och morgondagens trafikmedel



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



FÖRSÄKRINGS A. & B.
FYLGIA
STOCKHOLM 7

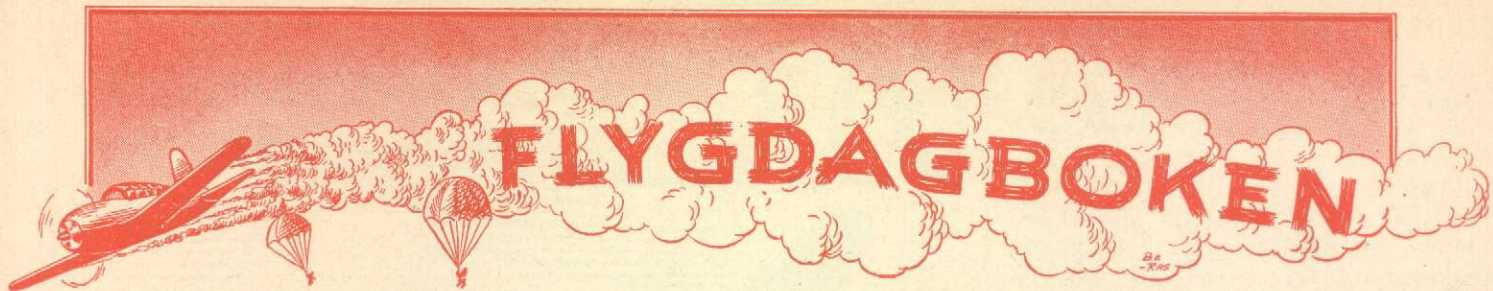
Gör slag i saken — prenumerera på NF idag!

Insänd kupongen till NORDISK FLYGTIDNING, Box 118, Malmö.

Undertecknad tecknar sig härmed för 1) livstidsprenumeration å Nordisk Flygtidning å 100: — kr., 2) helårsprenumeration (12 nummer framåt) å NF, med Flygtekniska upplagan å 10: — kr., 3) helårsprenumeration å NF populärupplaga å 5: — kr. Beloppet insättes å giro 245258 / uttages mot postförskott (stryk endera!).

Namn:

Adress:



Prins Gustaf Adolf får dansk minnesvård

Minnet av prins Gustaf Adolf, som omkom vid flygkatastrofen i Kastrups flyghamn den 26 januari 1947, hyllades på årsdagen i svenska kyrkan i Köpenhamn, där en minnestavla över prinsen avtäcktes.

Avtäckningen leddes av kyrkoherde Arvid Boman, och vid högtidligheten närvar bland andra drottning Ingrid, prinsessan Margaretha, hr och fru Sigvard Bernadotte, svenske ambassadören von Dardel med maka, medlemmar av svenska ambassaden och ett stort antal medlemmar av svenska kolonien.

Kyrkoherde Boman höll ett kort minnes-tal och avtäckte därefter minnestavlan, som är utförd i vit marmor och bär följande inskription: "Till minne av H. K. H. prins Gustaf Adolf, Sveriges arvfurste, född 22. 4. 1906, som omkom genom flygolycka vid Kastrup 26. 1. 1947 och stod på bår i Gustafskyrkan".

Zeppelin-Eckener dömd av "utrensningsdomstol"

Chefen för Dornierverken, Claude Dornier, har av en tysk avnazifieringsdomstol dömts till böter på 300.000 mark och chefen för Zeppelinverken, Hugo Eckener, till 100.000 marks böter. Hugo Eckeners son Knud och direktören i Maybach-verken, Karl Maybach, dömdes till resp. 12.000 och 200.000 marks böter. Alla har därjämte förbjudits att under de fem närmaste åren arbeta som företagsledare. Under denna femårsperiod äro de också berövade röst-rätten.

Nordiskt samarbete?

Det danska tullväsendet införde från och med mitten av februari nya bestämmelser för flygtrafiken som innebär att alla passagerare till Danmark under flygresan skall ifylla en tulldeklaration, för vilken de får stå till svars vid undersökningen av bagaget i flyghamnen.

Såväl danska medborgare som turister måste uppge allt vad de inför från utlandet, antingen de har köpt det eller fått det som gåva, och detta gäller också t. ex. klädespersedlar. Oriktig eller ofullständig deklaration medför straffansvar och konfiskation av varorna. Även på de korta flyglinjerna, exempelvis Malmö—Köpenhamn, skall tulldeklarationer ifyllas.

Redan sommarträngsel i SAS-planen från USA

Scandinavian Airlines System's flygplan är redan fullbokade från New York under maj, juni och första hälften av juli, förklarar försäljningschefen i SAS' New York-kontor, mr Ted Gould, som i dagarna besöker Sverige.

Redan nu har grupper och föreningar av skandinavamerikaner i Minneapolis, Chicago och Los Angeles beställt samtliga platser i vissa SAS-plan USA—Skandinavien under försommaren. Det rör sig alltså om sällskapsresor med flyg över Atlanten. Mr Gould framhåller att bokningssiffrorna för våren och försommaren f. n. ligger en månad före fjolårets.

Vad den västgående SAS-trafiken beträffar torde den i år — liksom i fjol — nå sin kulmen längre fram på säsongen, då försommarens amerikanska turistström vänder. I fjol var SAS-planen västerut sålunda fullbokade ända till slutet av november. Av allt att döma torde sålunda antalet amerikanska flygturister till Skandinavien bli betydligt större i år än förra året.

Strejkandets vådor

Strejken vid ABA har gjort, att den personal, som direkt sysslar med flygtrafiken, fått sysselsättas med kurser och flyttas till andra kontorsmässiga värv. Till denna personal hör också flygvärdinnorna, som på så vis fått tid över till andra minst lika angenäma sysselsättningar som deras ordinarie, bl. a. till att förlova sig. Ej mindre än åtta sköna damer har sålunda

under den senaste tiden fått den s. k. gyllne bojan på sina små ringfingrar. Fortsätter strejken längre, blir det kanske inga flygvärdinnor kvar.

Flygteknik

har kursverksamheten vid Stockholms högskola denna termin tagit upp på sitt program. Kursledare blir flygingenjör Göran Axell, som en längre tid studerat i Amerika. Kursen avser att ge deltagarna vissa grundläggande kunskaper om flygtekniska problem vid flygning med såväl nuvarande lägre hastigheter som med framtida, större än ljudhastigheten. Kursen kommer således att omfatta aerodynamik, flygmekanik och därav föranledda synpunkter på flygplans utformning samt utvecklingstendenserna inom flygtekniken. Kursen äger rum på fredagar kl. 18.30.

Sammanslagningen av ABA—SILA

tillstyrks av kommerskollegium, som anser att en sådan anordning innebär betydande möjligheter i rationaliseringshänseende. Även med hänsyn till önskvärdheten att skapa konkurrenskraft gentemot utländska företag syns den föreslagna anordningen innebära en fördel.



En tysk flygexpert klargör här för en intresserad flygare ur f. d. fiendeläget ett tyskt reaktionsplans alla finesser. Bilden har tillställts NF av en amerikansk byrå och bekräftar uppgifterna om att stormakterna fullkomligt slåss om den tyska flygexpertisen, som nu erkänns vara världens förnämsta. Det är bara i n o m Tyskland man "utrensar" män som Dornier och Zeppelin-Eckener...

ALL ROUND

FLYGTEKNIK och MILITÄRFLYG

Brittiska flygvapnets personalrekrytering

De strävanden, som brittiska regeringen lägger i dagen för att genom indragningar minska omkostnaderna för försvaret och förbättra tillgången på arbetskraft för industrierna, synes i sista hand gå ut över RAF.

Det kommer inte att bli någon minskning i antalet flygförband, men sannolikt kommer det att bli minskning i flygtidstilldelningen. Detta i sin tur medför allvarliga konsekvenser för flygutbildningen.

Den 31/10 1947 understeg personalstyrkan i RAF med 37.000 man de 70.000, som upptages i årets anslagsäskanden.

Knappheten på personal kommer att göra sig gällande över hela vapnet, och man säges nu ha för avsikt att tunna ut förbanden (i stället för att minska antalet förband) så, att det på varje division kommer att finnas blott 10 plan i tjänst i stället för som f. n. 12.

Planerna att för detta budgetår kunna nyanställa 100.000 stamrekryter kommer förmodligen inte att kunna genomföras. Den nuvarande personalstyrkan är omkring 300.000 man.

I anslutning till det här nämnda och andra frågor har försvarsminister Alexander vid en underhusdebatt meddelat, att totalsummorna för personal nu beräknas bli:

vid brittiska armén	527.000 man
” ” flygvapnet	263.000 ”
” ” marinen	147.000 ”

Personalrekryteringen i amerikanska flygvapnet

Medan USA-arméns personalstyrka fortsätter att gå ned, har flygvapnet mer än väl lyckats med uppgiften att rekrytera nybehovet.

Flygvapnet har satt som mål att rekrytera minst 9.000 man i månaden i syfte att disponera minst 70 stridande flottiljer i medio av 1948. *Reds anm.:* USA:s ”flottiljer” (numera kallade ”groups”) är avsevärt större än svenska flottiljer.

Flygvapnets nuvarande styrka uppgår till 321.000 man, för 55 flygflottiljer kommer personalstyrkan att uppgå till 375.000 och för 70 flottiljer till 401.000 man.

Engelska samövningar med turkiska flyget

Vice flygmarskalken *Strafford*, som nyligen varit på besök i Turkiet med 6 bombplanbesättningar, förklarade, att han kommit för att återknyta banden mellan det brittiska och det turkiska flyget och särskilt för att ”för alla eventualiteters skull” ordna samövningar med turkiska flygare.

Frankrikes nya flygvapen

Den ekonomiska ställningen i Frankrike fordrar största sparsamhet. Som så många gånger förr söker man därför skära ned den militära budgeten. *Aviation Française* varnar för en sådan sak, särskilt beträffande flygvapnet. Detta måste redan från begynnelsen anses ha blivit styvmoderligt behandlat. Armén räknar 470.000 man, flyget 75.000 och marinen 50.000 man. Det enda rätta sättet att spara, anser tidskriften är att öka flygvapnet på de andra försvarsgrenarnas bekostnad. Detta skulle enligt författaren, höja det franska försvarets effektivitet. ”Ha vi redan glömt läxan från kriget? Veta vi icke att det fordras flyg motsvarande minst 30—40 % av hela den insatta styrkan för att vinna framgång? Varför”, slutar författaren, ”skulle inte Frankrike kunna orka med ett riktigt flygvapen, när små länder som Siam och Schweiz kan hålla respektive 800 och 500 flygplan i sina flygvapen?”

FLYGPLANSLACKER

i av Kungl. Flygförvaltningen godkända kvaliteter och fastställda färgtoner.

Spännlack

Täcklack

Klarlack

Propellerlack

Tanktätningslack

AB Arvid Lindgren & Co. Stockholm O.

Tel. 67 07 65 växel.

Tel.-adr. Alco.

Försök under stratosfärförhållanden

Vid Vickers-Armstrongs verkstäder i Weybridge håller man f. n. på att bygga världens största stratosfärkammare (undertryckskammare). Denna utgöres av en cylinder 8 m bred och 17 m lång. Den skall användas för prov med tryckkabiner, flygplandelar, motorer m. m. Man är under provningen i stånd att framställa temperaturer och tryck, motsvarande flyghöjder upp till 21 km. En vakuumpump reducerar trycket i cylindern med en hastighet, som motsvarar en stigförmåga av 300 m/min.

Amerikanska flygets helikopter XR-10

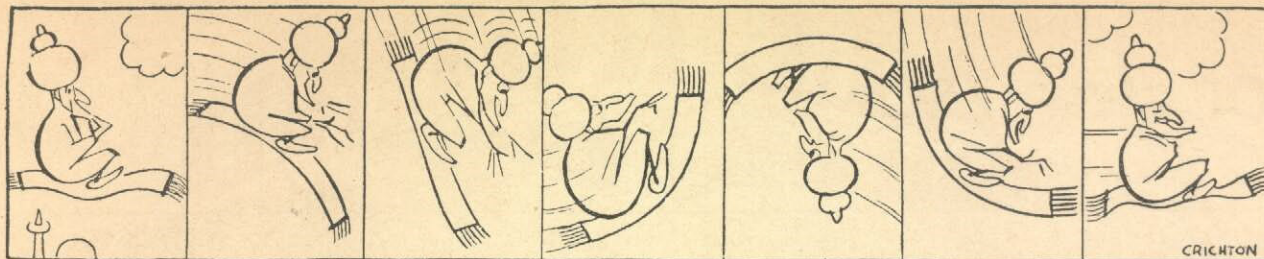
Flygvapnets största helikopter XR-10, avsedd att användas för transporttjänst, har med goda resultat avslutat de första provflygningarna.

Helikoptern har 2 st. rotor, drivna av var sin motor på 525 hk. Max-hastighet 160 km/tim, flygsträcka 560 km, lastförmåga 900 kg eller 10 personer eller 6 sårade på bårar.

I botten på XR-10 finns en lucka med hissanordning och sele för lastning av personal och materiel, att användas då helikoptern ”svävar” över lastplatsen.

Hangarfartyg och slagskepp åt ryska marinen

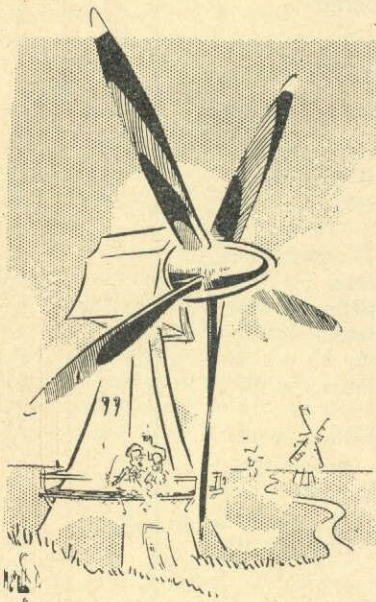
På varv i Leningrad har, enligt bestämda uppgifter, färdigbyggts 2 hangarfartyg på 27.000 ton, vilka skall medföra 100 flygplan var. Vid samma varv har vidare nyligen sjösatts ett slagskepp på 36.000 ton, vars bestyckning utgöres bl. a. av 12 stycken 36 cm kanoner.



ALL VÄRLDENS FLYGSKÄMT

Intet nytt under solen!

Den flygande mattan har i alla tider fängslat sagoberättarna (ovan) — nu har man t. o. m. börjat med fallskärms hopp från flygande mattor (nedan) eller hur skall man eljest förklara de "världsrekord" som slås inom fallskärmsbranschen med högre hopp än flygplanen nå..



Propeller som vingar!

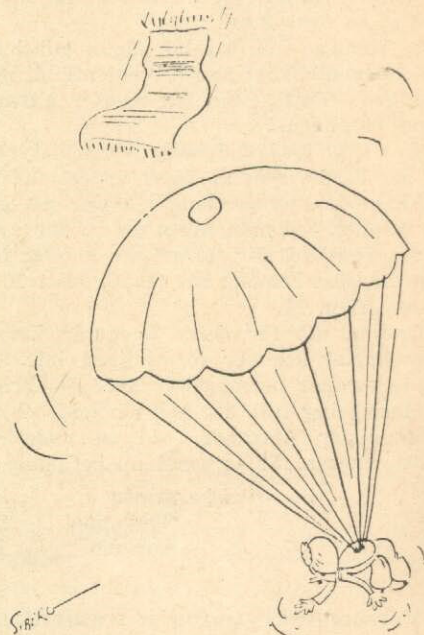
Flygflienden Ritola (adress: Bonniers) kommer säkert att glädja sig som ett barn över ovanstående teckning, där flygplanpropellern får tjäna som "vingar" i en väderkvarn. (Begreppet "väderkvarn" passar väl annars bäst ihop med vissa herrar i Bonnier-Moraset.

Ovan t. v.: Den perfekte radioreportern! eller Manne Berggren skildrande en flygolycka.

T. v.: Spår som förskräcka eller spår som försvinna eller helikopterns triumf.

Nedan: "Swedish Girls"

— de nu så aktuella "båtflickorna" vid amerikanska båtars besök i svenska hamnar har tydligen fått sin motsvarighet inom fågelvärlden.



Hälsingborg:

Einar W. Biltz

Storgatan 25.

HALSINGBORG

CYKEL-
RADIO- **affär**
SPORT.

— **Tel. 18592** —

Uppsala:



Polyfoto — det naturliga fotografiet

I Uppsala erhålles ett äkta Polyfoto endast hos oss

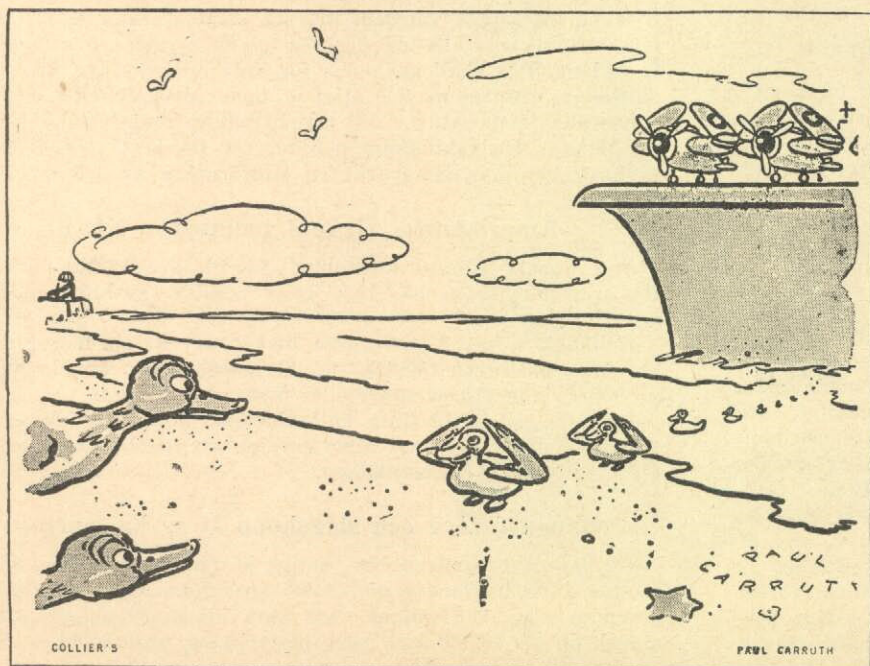
Polyfoto

Svartbäcksgatan 4.

Tel. 363 68

Öppet: vard. 9—6, sönd. 1—3.

Kameror — Film — Framkallning — Kopiering



COLLIER'S

PAUL CARRUTH

Gör slag i saken!

Prenumerera på



Danmarks stora flygtidning.

OUMBÄRLIG

inte endast för bibliotek, flygklubbar, industrier och andra flygföretag utan även för privatpersoner som vill följa med sin tid.

Chefredaktör: Kapten John Foltmann
Ansv. utg.: Dir. Ejvind Christensen
Segelflyg: Red. Hartvig Jensen
Modellflyg: Ing. Per Weishaupt
Reportage: Red. Ness Henriksen

Pren.-pris endast 6:— kr./helår

INSÄND DENNA KUPONG till

Förlags A/B Nordiska Fackpublikationer — Malmö 1

Sänd FLYV regelbundet under 1948 till nedanstående adress. Prenumerationsavgiften kr. 6:— insättes å postgiro 246019, uttages per postförskott, påföres vårt konto.

Sänd provnummer gratis. (Stryk det ej tillämpliga!)

Namn:

Adress:

NF

Ni måste läsa
önskeboken för flygaren!



Text: KINDBERG

Redigering: GÖST

Chefen för Flygstaben, Överste C. A. Westring:

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

Presschefen vid Scandinavian Airlines System,
red. G. Knutsson:

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

Gotlands Allehanda:

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

Östersunds-Posten:

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

2:a upplagan av Motorflyghandboken

— innehåller 120 illustrationer å träfritt, glättat papper. Fyrfärgsomslag å konsttryckkartong. Majoren vid Flygvapnet NILS KINDBERG svarar för texten.

— ÅTERFÖRSÄLJARE ANTAGAS! —

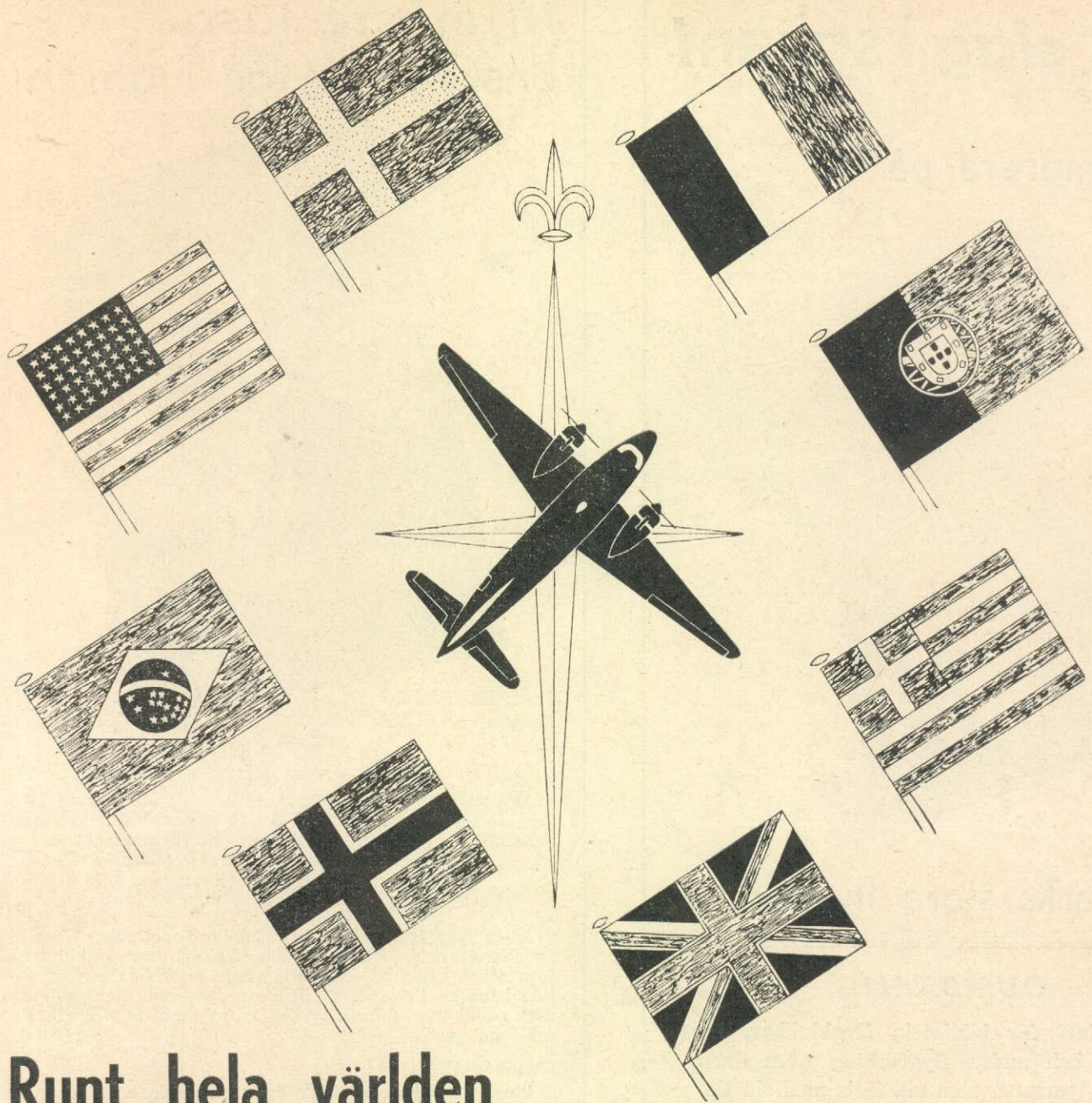
Till Förlags A/B Nordiska Fackpublikationer, Malmö 1.

Undertecknad rekviderar härmed ex. MfA å 3:75. (Fraktfritt vid förskottslikvid.) Beloppet insättes å giro 246019 / uttages pr postförskott (stryk det ej tillämpliga).

Adress:

Namn: NF

3:75



Runt hela världen med det brittiska flygnätet

På var och en av British Airlines världsomspännande flyglinjer tjänstgör tränade och kunniga piloter utbildade i en hård skola. Snabbt, säkert och med minimum av besvär kommer Ni med flyg från Europas alla större städer till London och från London till alla betydande städer i alla fem världsdelarna. Reservera plats till London hos B.E.A. — därefter till Nordamerika och Brittiska Imperiet hos B.O.A.C. och till Sydamerika hos B.S.A.A.



BEA

• BOAC • BSAA

T H E B R I T I S H A I R L I N E S