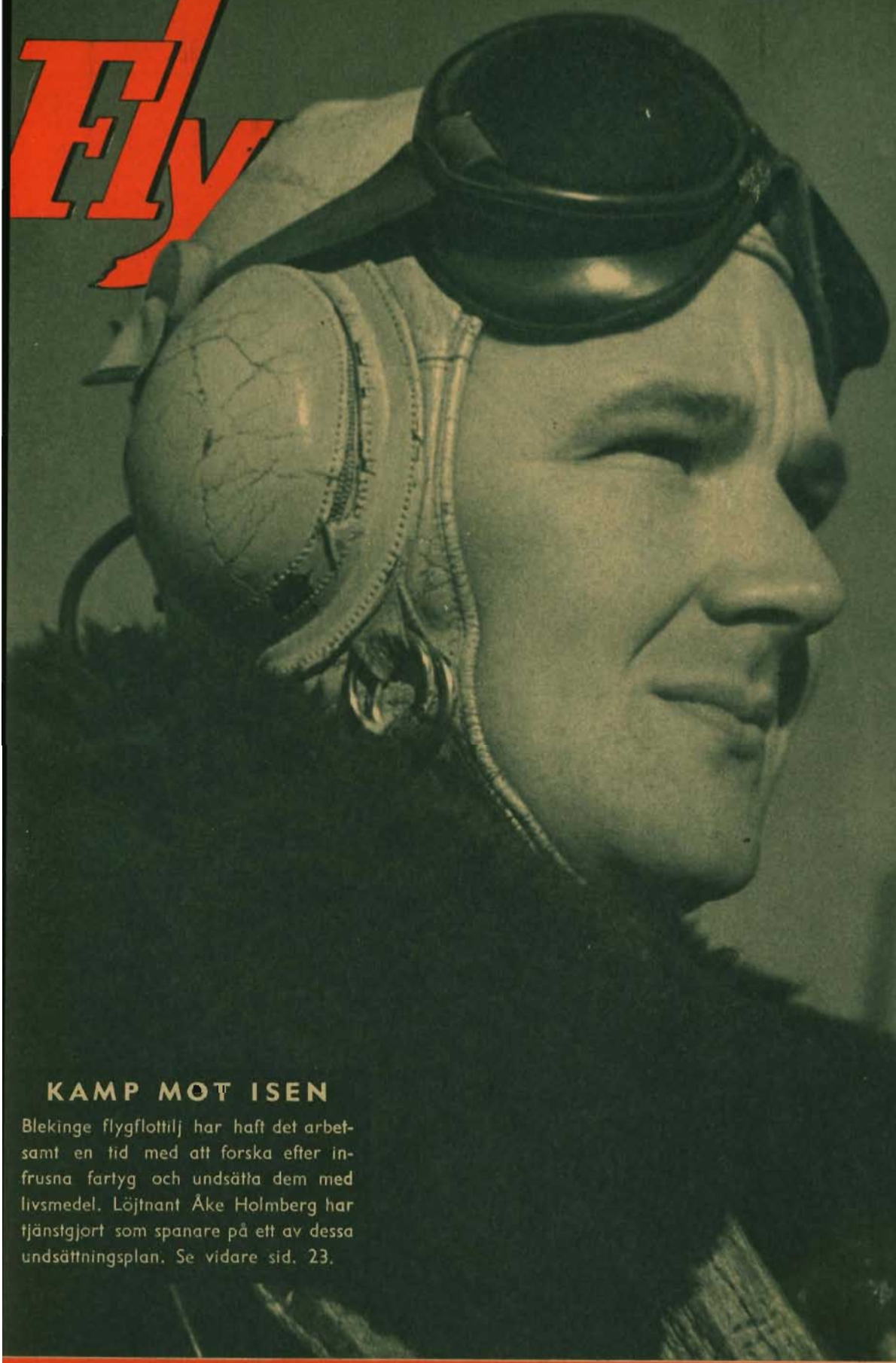


FLY



KAMP MOT ISEN

Blekinge flygflottilj har haft det arbetssamt en tid med att forska efter infrusna fartyg och undsätta dem med livsmedel. Löjtnant Åke Holmberg har tjänstgjort som spanare på ett av dessa undsättningsplan. Se vidare sid. 23.

Nr 6	MED AHRENBERGSCUB	45 öre
1947	ÖVER TRE VÄRLDSDELAR	I Norge 80 öre I Danmark 85 öre

Behärskar vi flygtekniken?

ekonomi

GOD EKONOMI kännetecknar flygplanen Bristol Freighter och Wayfarer... god ekonomi i fråga om driftskostnader; god ekonomi i underhålls- och utrustningshänseende. Dessa flygplan bidrar till att göra fraktflyget konkurrenskraftigt även prismässigt sett och gör därför i högre grad än tidigare detta moderna transportmedel åtkomligt inte bara för industrien utan också för andra delar av näringslivet. Proven med dessa flygplantyper äro avslutade, produktionen igång och leveranserna påbörjade.

THE BRISTOL AEROPLANE COMPANY LIMITED, ENGLAND



BRISTOL TYP 170 — världens mest ekonomiska flygplan

REPRESENTANT I SVERIGE: MR. A. REICHEL, SYNÄLSVÄGEN 14, RIKSBY, STOCKHOLM

KRAFTKÄLLA FÖR MUSTANGEN

● Flygplanets hjärta är dess motor. Nya förbättringar i motorer äro lika viktiga som sådana i flygkroppskonstruktioner.

Den förnämsta av dem alla är Rolls-Royce Merlin motorn, den som räddade världen i slaget om England och som i dag i sin förbättrade form tillverkas i Storbritannien för snabba civila och militära flygplan.



ROLLS-ROYCE
Aero
E N G I N E S

ROLLS-ROYCE LTD • DERBY • ENGLAND
Repr.: Salén & Wicander, Aktiebolag, Postfack Stockholm 1

AGATONS spalt



GREGOR FDB-1 (1938)

Ensitsigt jaktplan

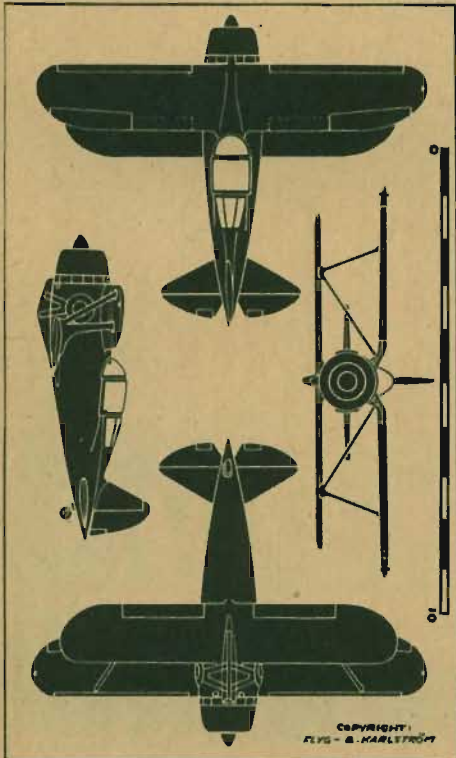
Tillverkare: Canadian Car and Foundry Co., Ltd., Fort William, Ont., Kanada.

Det troligen sista jaktbiplan som konstruerats för första världskriget var det kanadensiska FDB-1. De ryska I-15 (Chato) och Fiat CR 42-planens strålände insatser under det spanska inbördeskriget inspirerade konstruktören, Michael Gregor, till detta försök att kombinera hög fart och god manöverförmåga. Att han lyckades har flygproven bevisat, men då typen kom fram i det ögonblick biplanen fick stryka på foten för monoplanen nådde den aldrig serieproduktion. Prototypen utrustades med en Pratt & Whitney »Twin Wasp Junior» R-1830-SB-G på 750 hk, men serieplanet var avsett att utrustas med en 1200 hk motor. De med prototypen uppnådda farterna anges nedan med de för serieversionen beräknade inom parentes.

Planet var av blandad metall-duk-konstruktion. Kroppen i skalbygge medan vingarna, liksom alla rörliga roderotor hade stomme av dural och dukkläddel. Landstället fäddes in helt i kroppen liksom på de amerikanska Grumman-planen.

Beväpningen bestod av två 12,7 mm ksp på kroppens översida med magasin för 1000 skott. Vidare kunde två 50 kg:s bomber medföras under vingarna. Ytterligare kulsprutor kunde monteras under vingarna i strömlinjekäpar av samma typ som på Gloster »Gladiator».

DATA:
Spännvidd: 8,51 m.
Längd: 6,79 m.
Vingyta: 18,1 kvm.
Flygvikt: 1920 kg.
Maxhastighet: 490 km/t 2 700 m.
(588 km/t 1 600 m).
Tophöjd: 9 800 m.
Flygsträcka: 1 100 km (med extratank 1 600 km).



COPYRIGHT
FLYG - S. KARLSTRÖM

Fråga oss om FLYG!

I denna spalt besvaras endast frågor av allmänt intresse. Insända frågor måste förutom signatur vara försedda med insändarens fullständiga namn och adress.

Fråga: 1) Jag skulle gärna vilja veta beräknade data och prestanda på Saab 27. 2) Kommer ABA att skaffa sig Saab Scandia?
H. B.

Svar: 1) Något flygplan med beteckningen Saab 27 har aldrig existerat. 2) Förmodligen kommer ABA att skaffa trafikflygplan av typ Saab Scandia för sina inrikeslinjer, men ingenting är bestämt ännu.

Fråga: Vad heter de olika privatflygarcertifikaten och för vilka flygplan och motorstyrkor gäller de?
Flygrender.

Svar: Till privatflygarcertifikaten räknas A1- och A2-certifikat. Dessa båda certifikat gäller inte för någon särskild flygplantyp men begränsar sig till motoreffekter på upp till 150 hk. Tillstånd att föra flygplan med högre effekt kan man lätt få efter en viss inflygningstid på den flygplantyp, för vilken man söker certifikat. En privatflygare med A1-certifikat har inte rätt att medföra passagerare, vilket däremot A2-innehavaren har — dock inte mot betalning.

Fråga: 1) Vore tacksam för att få veta data och prestanda för det tvåsitsiga sportflygplanet Culver V. Vem skall få agenturen för detta plan här i landet? 2) Hur ser planets inredning ut?
Guy.

Svar: 1) Culver V är utrustad med en 85 hk Continental-motor som ger planet en toppfart på 213 km/t vid 2 525 v/min på 1 200 m höjd. Med en marschfart på 185 km/t blir flygsträckan 1 180 km. Stighastigheten vid havsytan är 201 m/min (3,4 m/sek) och den absoluta topphöjden 4 725 m. Landningsfarten anges till ca 80 km/t. Data: spännvidd 8,84 m, längd 6,25 m, höjd 2,07 m, vingyta 11,70 m², tomvikt 480 kg, flygvikt 725 kg, bränslelast 120 l, bagagevikt 30 kg. Ännu är ingenting känt om någon agentur för Culvern i Sverige. Priset i USA är emellertid 3 950 dollar. 2) Inredningen framgår av bilden nedan.



Fråga: 1) I FLYG n:r 23 nämndes Douglas-planen XB-42 och DC-8. Har dessa flygplan varit publicerade i FLYG? 2) Vilka data och prestanda har planen i fråga?
S. E. S. S.

Svar till Arnold Westlie, Norge, m fl: Tyngningen i FLYG n:r 22/45 och DC-8:n i n:r 24/45. Ytterligare en bild av XB-42 har varit införd i FLYG n:r 9/46. 2) XB-42 eller Mixmaster, som planet populärt kallades, var utrustad med två 1 820 hk Allison V-1710-motorer placerade side-by-side i flygkroppen och drivande två motorerande skjutande propellrar i planets stjärt. Flygvikten var ca 16 200 kg och den invändiga bomblasten ca 4 000 kg. Strax innan detta experimentbombplan förölyskades satte det amerikanska rekord genom att flyga över den amerikanska kontinenten, en sträcka på 3 555 km, med en genomsnittlig hastighet av 697 km/t. Trafikflygplanet Douglas D-8 var ett tvåmotorligt projekt, baserat på XB-42:n, som aldrig kom till utförande. Den i FLYG n:r 3/47 publicerade femsitsaren Douglas Cloudster är en ny planta på detta träd.

Svar till Arnold Westlie, Norge, m fl: Tyvärr har FLYG för närvarande inte möjlighet att stå sina läsare till tjänst med fotografier av flygplan som varit införda i tidningen.

2-SITSIGT SPORTFLYGPLAN

Bücker Student i utmärkt skick med eller utan reservmotor till salu. Enast. billigst.

D. H. Tiger Moth.

Nyrenoverad, med liten gängtid, utmärkt bogserplan säljes.

Svar till: Aeroklubben, Malmö 8

Grunau-Baby II a.

med instrument, försäljes till förmånligt pris. Flygplanet är i bästa skick med gällande luftvärdighetsbevis.

Eskilstuna Flygklubb Segelflygsektion
Köpmangatan 29, Eskilstuna - Tel. 358 00

GLIDFLYGPLAN G 9

i förstklassigt skick, med gällande luftvärdighetsbevis säljes för 2 000:— kr. Som reservdelar medföljer 1 stabilisator, 1 höjdroder och 1 sidoroder. Planet har gjort 1 047 starter.

Borlänge-Domnarvets Flygklubb, Borlänge

Motorflygplan

TYP KLEMM 25

väl underhållet och i bästa skick med gällande luftvärdighetsbevis till salu omgående. Moderat pris.

Halle-Hunnebergs Flygklubb, Trollhättan

1947 års katalog

Innehållande massor av nyheter för modellbyggaren, bl. a. segel- och motormodeller samt replikamodeller i balsa, dieselmotorer, ritningar och material m. m. rekommenderas att sändas gratis till

Namn

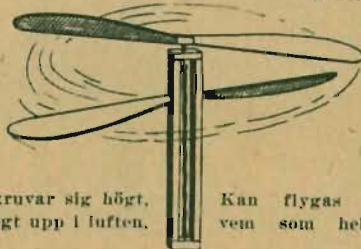
Adress

TORRE HAGLUND & Co.,
Modellflygindustri, Centralgatan 31.
Hofors - Tel. 4 23

Pinotti's

HELIKOPTER — MODELL

Patents.



Skrubar sig högt, högt upp i luften.

Kan flygas av vem som helst.

Färdigbyggd, endast rotorbladen återstå att limma fast.

Per styck 2: 80

WENTZEL

Apelbergsgatan 48
Stockholm

ROTOR

DE FÖRSTA
PROPELLRARNÄ SOM
FLUGITS DRIVNA AV
PROPELLERTURBIN-
AGGREGAT



ROTOR LIMITED · GLOUCESTER · ENGLAND

Representant i Sverige: A.-B. AERO-BEHÖR, KUNGSGATAN 27, STOCKHOLM C

KSAK-nytt

NYTT FRÅN FAI



Vid FAI:s senaste styrelsesammanträde behandlades en del frågor som har direkt intresse för Sveriges del. Vi gör ett axplock ur protokollet.

FAI-sektion för västra hemisfären

En ny sektion av FAI för västra hemisfären har bildats. Dess namn blir »Section Accidentale de la FAI» och den omfattar Nord- och Sydamerika. Denna sektion handhar sina egna affärer, oberoende av de kontingenter som inbetalas till FAI, sköter anslutningen till PICAQ samt har två kommissioner, en för turism och en för förbindelsen med PICAQ.

Italien åter i FAI

Sammanträdet beslöt återuppta Italien i FAI. Vad beträffar Finland och Rumänien uppskjutes dessa länders återupptagande till efter fredsslutet.

Flygturistkort

Den brittiske delegaten redogjorde för de av Royal Aero-Club hos vederbörande myndigheter uppnådda resultat angående det föreslagna flygturistkortet. Av redogörelsen framgick bl a, att varje privatflygare för en avgift till Royal Aero-Club av i medeltal 5 pund (varav 4 pund 10 sh går till staten och 10 sh till klubben) får ett flygturistkort, som tillförsäkrar honom tillträde till varje allmän flygplats i Storbritannien.

Samma överenskommelse har träffats med den engelska Privata Flygplatsägares Förening, sålunda att man mot en genomsnittlig summa av 10 pund tillförsäkrar innehavaren av flygturistkort rättighet att landa på vilken civil flygplats som helst i Storbritannien.

Engelska regeringen är vidare beredd att utsträcka dessa fördelar till främmande turistflygare under förbehåll att motsvarande fördelar beredes engelska flygare i utlandet.

FAI begär nu att de olika aeroklubbarna skall framlägga denna fråga till sina resp regeringar och meddela resultatet.

Inom KSAK har motorflygkommittén fått frågan på remiss men har ännu inte hunnit ta ställning. Man kan emellertid redan nu utgå ifrån att de ekonomiska fördelarna med ett sådant kort för de svenska privatflygarnas del är ganska tvivelaktiga. Det vore givetvis av ett mycket stort värde om svenska privatflygare mot en engångsavgift beviljades fri start och landning på samtliga flygplatser som nu är avgiftsbelagda, men förhållandena i Sverige och England är dock rätt olika. I England är landningsavgifterna högre, och i Sverige utgår av-

gifter för privatflygare endast på ett fåtal flygplatser. Antalet svenska privatflygare till utlandet torde även bli litet, i varje fall betydligt mindre än de utländska besökande i Sverige.

Det kan vidare nämnas att någon tid för kortets giltighet inte har angivits, men det är sannolikt att giltighetstiden är ett år. Av protokollet framgår inte heller om kortet berättigar till fri hangarförvaring, men det är knappast troligt.

Vi får nu vänta och se vad KSAK:s motorflygkommitté säger om saken.

UNESCO efterträder ISTUS

Sammanträdet beslöt att den tekniska forskningen i segelflyg bör övertagas av UNESCO, av vilket således kan utläsas att ISTUS, den tyska organisationen som kom till före kriget, definitivt blivit avförd ur rullorna.

Segelflygutbyte med Tjeckoslovakien



Från de tjeckiska segelflygarnas besök på Alleberg i fjol. I bakgrunden ordföranden i Pragstudenternas flygklubb Jiri Sandera.

I KSAK-Nytt, FLYG nr 4 i år, kunde vi meddela, att studenternas flygklubb i Prag föreslagit ett utbyte av segelflygare mellan Sverige och Tjeckoslovakien i sommar. Vi ber de segelflygare som eventuellt är intresserade av att resa till Tjeckoslovakien, att läsa artikeln i nr 4 av FLYG (sid 5) och om tillräckligt stort kapital kan disponeras för ändamålet, meddela detta intresse till KSAK. Detta meddelande bör vara inne senast den 15 april.

Totalkostnaderna per svensk deltagare torde inte komma att understiga 550—600 kr, mest till följd av att resorna f n är ganska dyra.

Flygmarknad i Schweiz

En internationell flygmarknad, den andra i ordningen, anordnas på Grenchens flygplats i Schweiz under tiden 1—5 maj. Arrangerande firma är Faruer-Werke AG, vars representant i Sverige är AB Avimat, Stockholm. Denna marknad är en fortsättning på den flygmarknad som ägde rum på samma plats i höstas. Denna gång kommer i första hand ny materiel att försälas, motor- och segelflygplan, motorer, propellrar, fallskärmar, instrument etc. Är det någon som behöver något nytt till sin flygutrustning, så kan kanske ett besök löna sig.

England tvekar

beträffande arrangerandet av internationella segelflygtävlingar 1948. Som bekant anhöll engelsmännen i fjol att få arrangera dessa tävlingar i samband med Olympiska spelen, men nu vill de ha tre månaders betänketid. När detta blev känt i FAI, erbjöd sig Schweiz ögonblickligen att i stället ta tävlingarna, och FAI-styrelsen beslutade också att Schweiz skall få dem om England säger nej.

KSAK finner detta högst märkligt eftersom Sverige också erbjudit sig att arrangera dessa tävlingar och inte ens blivit tillfrågat nu när England anmält eftertankens kränka blekhet. KSAK har enligt beslut av VU meddelat FAI, att om England säger definitivt nej, så vill Sverige uppträda som likvärdig konkurrent till Schweiz om arrangörsskapet.

Flyg och motor på Vallentunasjön

Vid de internationella biltävlingarna på Vallentunasjön den 23 februari deltog även en hel del flyg för att fylla ut pauserna. Flygdeltagandet hade organiserats av Stockholms flygklubb med major Sparre i KSAK som bas, och trots det allt annat än gynnsamma vädret — bitande kyla och piskande vind — gjorde gossarna från flygklubben, Ostermans, Ahrenbergsflyg m fl väl ifrån sig.

Det började med en »parad» av sportflygplan: Klemm, Auster, Cessna, Gub, KZ, Safir, Ercoupe m fl, sammanlagt ett 15-tal, och sedan gjorde förstas Ostermans helikopter med ing Sefeldt som förare stor lycka. SE-HAA, som den första svensregistrerade »flygskruven» heter, hängde under närapå hela biltävlingen över banan med fotografer och filmfotografer och drog säkert till sig minst lika stort intresse som raceråken.

I pausen mellan racer- och sportvagnsloppen gjorde Lasse Dalbom i Stockholms flygklubb och Herje Westrin i KSAK en synnerligen lyckad uppvisning under beteckningen »Följa John» där Westrin var »John» och Dalbom hade det knogigt värre att följa med i sin Klemm i alla de avancerade manövrer som den gode Herje hittade på. Det var en flott uppvisning och någonting nytt, och den slog an på den del av publiken som råkade kasta blicken uppåt under de minuter det hela pågick. Tyvärr var högtalaranordningen ockuperad för andra ändamål just då (och under paraden var den sönder), varför den speciellt tillkallade flygspeakern inte förmådde utträtta någonting. Vilket var skada. Det är dock roligt att den arrangerande motorklubben nu för andra gången givit flyget en chans att visa sig inför den specialintresserade motorsportpubliken.

SE UPP MED FALLSKÄRMARNA!

Det kan kanske vara skäl i att inför den stundande flygsäsongen påminna dem det vederbör inom klubbarna, att fallskärmarna måste ägnas den största omsorg. Det duger under inga förhållanden att låta skärmarna ligga hoppackade i hangarer eller bygglokaler under hela vintern och sedan utan vidare plocka in dem i planen och räkna med att de skall vara tillförlitliga i den händelse de skulle behöva användas.

Kom ihåg att fallskärmen är det redskap som man tar till i händelse av verklig nöd. Fungerar den då inte... Vi behöver inte fullfölja meningen.

Här är verklig uppmärksamhet nödvändig, och vi påminner i första hand gruppcheferna och materielförvaltarna om deras ansvar gentemot sina flygande kamrater att till punkt och pricka följa bestämmelserna om hur fallskärmarna skall skötas.

Vi hänvisar till SM nr 511 -1-2-3. Där står bl a: *Fallskärmar i förord skall var tredje månad besiktigas av därtill godkänd kontrollant.*

Fallskärmar som medföres ombord på flygplan skall varje månad upppackas, besiktigas och ompackas av därtill godkänd fallskärmspackare.

Det vilar ett stort ansvar på dem som nonchalerar de av säkerhetsskäl utfärdade bestämmelserna för fallskärmsvärden.

Vem vill köpa Anfänger?

Sundsvalls flygsällskap byggde för några år sedan sitt första glidflygplan, en Anfänger, och den vill klubben nu sälja. Om det är någon klubb som är intresserad, så kan vi nämna, att planet är mycket välbyggt, är luftvärdigt och registrerat, har förvarats i hangar ända sedan födelsen och att det endast gjort ett par hundra starter.

Omkring 70 000 amerikaner

väntas resa på semester till Europa i sommar, berättar vice presidenten i den stora resebyråorganisationen American Express Company, mr L. S. Kelly, som nyligen besökt Stockholm på en rundtripps i Europa för att rekognoscera för de amerikanska resenärerna. Passbestämmelserna i USA har nämligen lättat så mycket att de som bara har tur- och returbiljett och reserverat hotellrum dit de kommer kan få lämna Staterna ett tag. Hur många av de 70 000 som kommer till Sverige är svårt att säga, men intresset för Skandinavien är just nu mycket stort i USA.

Flygpriser

Aeroklubben i Malmö tillämpar från den 1 januari i år följande flygpriser: Klemm 35, 48 kr i timmen, Bücker Student och Piper Cub 30 kr i timmen.

Flygpropaganda

görs litet varstans ute i bygderna. Bland annat har en del tidningar i samarbete med flygbolagen startat rundflygningar, och i det sammanhanget tänker vi närmast på Väster-norrlands Allehanda i Härnösand, som med sin högst flygsinnade medarbetare Lars Bray (sekreterare i flygklubben) i spetsen har genomfört en stort upplagd kampanj i samarbete med Ostermans Aero AB. Rundflygningar har ordnats på ett 15-tal platser i Norrland, och i samband därmed har man arrangerat en pristävling med flygbiljetter som priser. Tidningen har också utgivit ett speciellt flygnummer med anledning av kampanjen.

Givetvis har det hela baserats på att göra reklam för tidningen, men detta gör inte det hela sämre. Man kan inte fordra att en firma skall utöva enbart välgörenhet. Flyget har all anledning att vara tacksamt för sådana här initiativ, och vi hoppas få höra talas om flera.

Prins Gustaf Adolfs Minnesfond

KSÄK:s insamling till Prins Gustaf Adolfs minnesfond har rönt ett stort intresse från medlemmarnas sida, och den 28 januari hade cirka 12 000 kronor inkommit. En mera detaljerad redovisning kommer att lämnas senare.

Om någon av KSÄK:s direktanslutna medlemmar eller organisationer i fortsättningen önskar bidra till fonden, bör gåvorna insättas direkt på minnesfondens postgiro nr 901947.

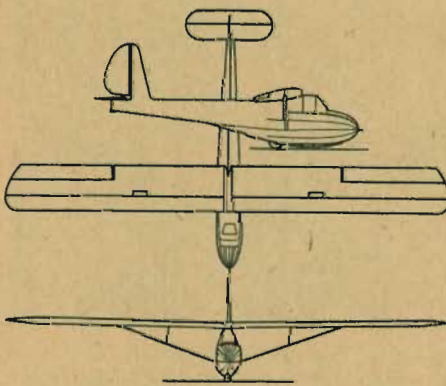
SEGELFLYGPLAN A LA CUB TILL KSÄK

De två amerikanska segelflygplan som KSÄK inköpt — en ensitsig Schweizer SGU-1-19 och en tvåsitsig SGU-2-22 — har nu kommit till Sverige. Meningen är att flygplanen skall provas grundligt i svenska förhållanden och ingående jämföras med de tyska och svenska typer som tidigare finns i Sverige. Man är speciellt intresserad av att se hur lämpad SGU-2-22 är för DK-utbildningen på Alleberg. Jämförd med t. ex. Kranich, som inte alls är lämpad för denna utbildning, är de amerikanska typerna dessutom avsevärt billigare i inköp. Den amerikanska typens glidegen-

skaper är visserligen något underlägsna Kranich's, vilket dock inte betyder så mycket. Betydligt större värde måste vid skolflygning fästas vid flygegenskaper i närheten av stallgränsen och där har säkerligen den amerikanska typen ett betydande för-språng före Kranich. Schweizer SGU-2-22 är relativt ny, det är inte stort mer än ett halvår sedan flygplanet fick amerikansk luftvärdighetsbevis, och är på sätt och vis endast en tvåsitsig version av SGU-1-19. Byggnads sättet är detsamma för båda typerna: krommolybdenstål rör med dukklädsel.

Då ensitsaren SGU-1-19 ganska ingående beskrivits tidigare i FLYG nr 1/46 nöjer vi oss nu med att återge data och prestanda för tvåsitsaren SGU-2-22: spännvidd 13,1 m, längd 7,6 m, vingyta 19,5 m², tomvikt 205 kg, flygvikt 375 kg, vingbelastning 19,3 kg/m² (solo 14,8 kg/m²), bästa glidtal 1:17, banhastighet vid bästa glidtal 75 km/t (solo: 65 km/t), sjunkhastighet vid bästa glidtal 1,1 m/sek (solo: 1,05 m/sek), lägsta sjunkhastighet 1,08 m/sek vid 60 km/t (solo: 0,93 m/sek vid 53 km/t), vikningshastighet 57 km/t (solo: 52 km/t (max tillåten hastighet med utfällda bromsar 145 km/t, max tillåten hastighet vid flygbogsering 145 km/t, max tillåten hastighet vid vinststart 105 km/t och lämplig bogserhastighet med motorplan 85—95 km/t).

Den ensitsiga SGU-1-19 som levererats hit i byggsats kommer att monteras av Västerås FK varefter planet kommer att ställas till KSÄK:s förfogande för vissa prov på Alleberg. Efter proven kommer flygplanet att återböras till Västerås-klubben.



En bild och en treplansskiss av den amerikanska tvåsitsaren Schweizer SGU-2-22 som tillsammans med sin ensitsiga föregångare SGU-1-19 inköpts av KSÄK.



En flygande orm

Denna tankedigna historia har stått att läsa i den ärevördiga The Times och då vi inte kan neka vår läsekrets någonting har vi här försökt att överföra den till svenska även om den ursprungliga språkdräktens fina cheviot därvid blivit lätt tilltövat svenskull.

Att en orm tvingar ned ett flygplan, om än ett helt litet, är något av en prestation. Detta hände häromdagen i, eller över, Sydengland, när en sportflygare från Gloucestershire upptäckte en icke identifierad reptil på andrepilotens plats. »Han försökte», berättas det i de nämnda spalterna, »att kvadda den med sina kartor, men detta gjorde den endast uppretad». Oroad icke mindre genom denna illasinnade uppvisning än även genom det faktum att reptilen genom en *coup de main* — eller mera korrekt — en *coup de ventre* — skaffat sig kontroll över styrspaken genom att linda sig omkring densamma, genomförde piloten en nödlandning. Sedan fick han ormen att debarkera med hjälp av en spatserkäpp som han hade med sig — ty den kloke aeronauten inser alltid möjligheten av att han måste ta en lång promenad hem — startade åter och gjorde en andra nödlandning i Somerset på grund av motorstörning. »Kanske var det endast en snok, men den såg farlig ut», sade han efteråt.

Utan tvivel måste man sätta en hel del av detta drama i lufthavet på ormens konto, ehuru det är omöjligt att säga exakt hur mycket utan att veta mer om dess motiv än vi gör. Om den helt enkelt ville komma bort från Gloucestershire lyckades den; om den däremot ville komma till Somerset misslyckades den. Om den var ute för att slå ett rekord kan den knappast ha haft mycket framgång, ty ormar har ofta varit luftburna tidigare — om än motvilligt — i klorna på större vråkar. Det är oomtvistligt att ormen från Gloucestershire samlade ihop flera flygtimmar än någon av dess samtida sannolikhet kan uppvisa.

Men, fränsett hur mycket eller hur litet den lyckades i sitt ursprungliga uppsåt, så uppväcker dess sinnesnärvaro i förarhytten beundran. Ur sitt rätta element, fjärran från sin födelsebygd, berövad sina fränders stöd, visade denna orm en försvarsvilja, en nästan heroisk attityd som mer än väl borde kunnat inspirera Sir Henry Newbolt. Såväl ormslän som snoken (och det måste ha varit endera) är vanligen timida varelser och man kan inte undgå att tycka att denna reptils aggressiva självförtroende måste delvis ha sin grund i antagandet att piloten troligen försummat naturläran under sin skoltid.

»Här», måste ormen ha sagt till sig själv — och ju mer man tänker på det, desto mer tvingas man till slutsatsen att det var en snok — »är en fågelman, en representant för den nya eran, en rummets och tidens besvingare. Han vet en hel del mer än den jordbundna lantbefolkningen som från tid till annan tvingar mig att inta en fientlig hållning; men han vet inte om jag är farlig eller helt harmlös. De gula fläckarna på mitt bakhuvud betyder inte mer för honom än hans flyginstrument för mig. Om jag försöker skrämma honom kommer jag helt visst att lyckas.» Varuppå ormen gav en uppvisning som borde renderat den ett Hollywoodkontrakt om man någonsin åter kommer att spela in »Det Spräckliga Bandet».

Blå diagonal-trenchcoats



Modell Aero
Pris 130:—

Behöver Ni en trenchcoat? Köp den då från oss. Vi erbjuda Eder mörkblå herr-trenchcoat i god diagonal-kvalitet. Modellen är fullt reglementsenlig att användas till uniformer. Vi garanterar Eder en rejäl trenchcoat med den rätta passformen och stilen. På grund av stor efterfrågan förbehålla vi oss ca 3 veckors leveranstid.

NORDISKA BEKLÄDNADSKOMPANIET
Ulrichhamn

Härmed rek. mot postförskott st.
Herrtrenchcoat. Pris Kr. 130:—
Storlek (Mått får bifogas)
Namn
Bostad
Postadress Flyg 6/47

Nu till nedsatt pris

- 371 **BOHM, ERIK:** Ubåtar och ubåtskrig. 1941. 54 s.
En aktuell bilderbok om ubåtsvapnet, dess stridsmedel, bemanning och även motvapen. Rikt III. Pris hft. 2:75 Nu 1:—
- 374 **BOMBER COMMAND.** 1943. 211 s.
Av brittiska flygmästarer auktoriserad skildring av bombflygvapnets verksamhet från krigsutbrottet till juni 1942. Unikt bildmaterial. Pris hft. 10:— Nu 3:50
- 379 **ERIKSSON, ROLF:** Modernt krig. 1941. 64 s.
En orientering om moderna vapen och krigsmaskiner — hur de se ut, vad de förmå, hur de användas och vad de kosta. Illustrationer och detaljteckningar. Pris hft. 2:25 Nu 1:—
- 381 **GARNETT, DAVID:** Kriget i luften. 1942. 139 s.
Här får man veta allt om engelskt krigsflyg, dess organisation och insats i kriget under de första krigsåren. Många spännande skildringar av rader. Rikt III. med bilder av flygplan och flygsituationer. Pris hft. 6:50 Nu 2:—

Markera i ☐ vilka volymer Ni önskar och sänd in annonsen
Till bokhandel
.....
eller, om bokhandel ej finns på platsen, till **ALBERT BONNIERS FÖRLAG**, Sthlm V. g. sänd mig ex. av härovan i ☐ markerade nr ur Katalogen Bonniers realiserar 1 miljon böcker 1947.
Namn o. titel
Bostad
Adress Flyg 6/47



BV-HANGAREN

för ett flygplan

LÖSER SPORTFLYGETS HANGARFRÅGA
Levereras i sektioner — lätt att montera — patentsökt

REPRESENTANT
A.-B. AHRENBERGSFLYG
LINDARÄNGEN — Tel. 67 58 12

Tillverkare: **A.-B. BYGGNADSVÄRKEN — GÖTEBORG**
Tel. 11 48 85 — 13 25 84 — N. Olofsson, bostad tel. 16 85 75

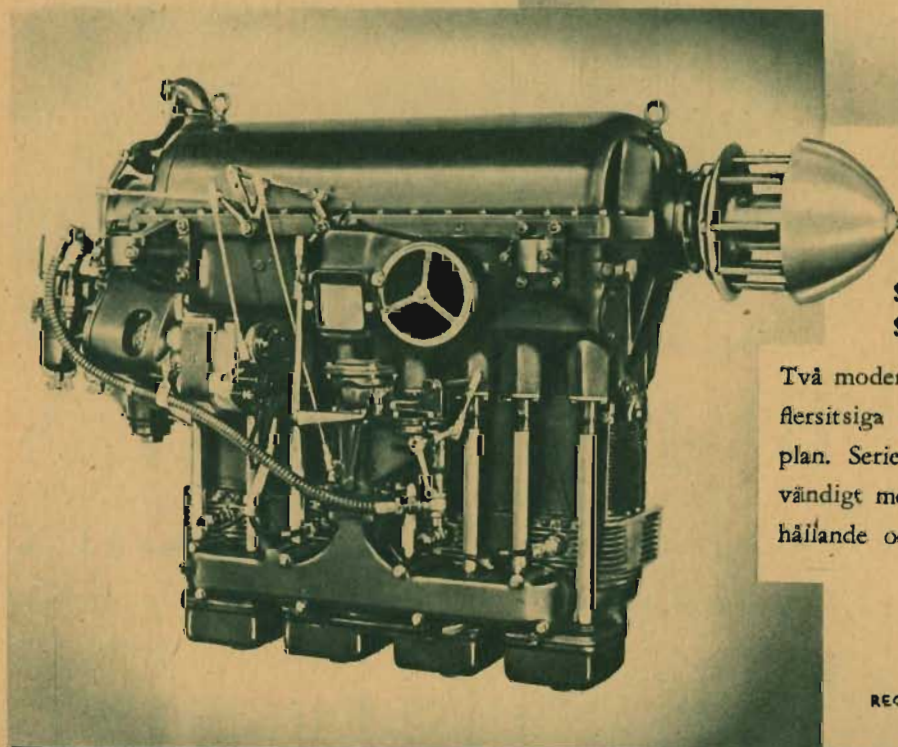
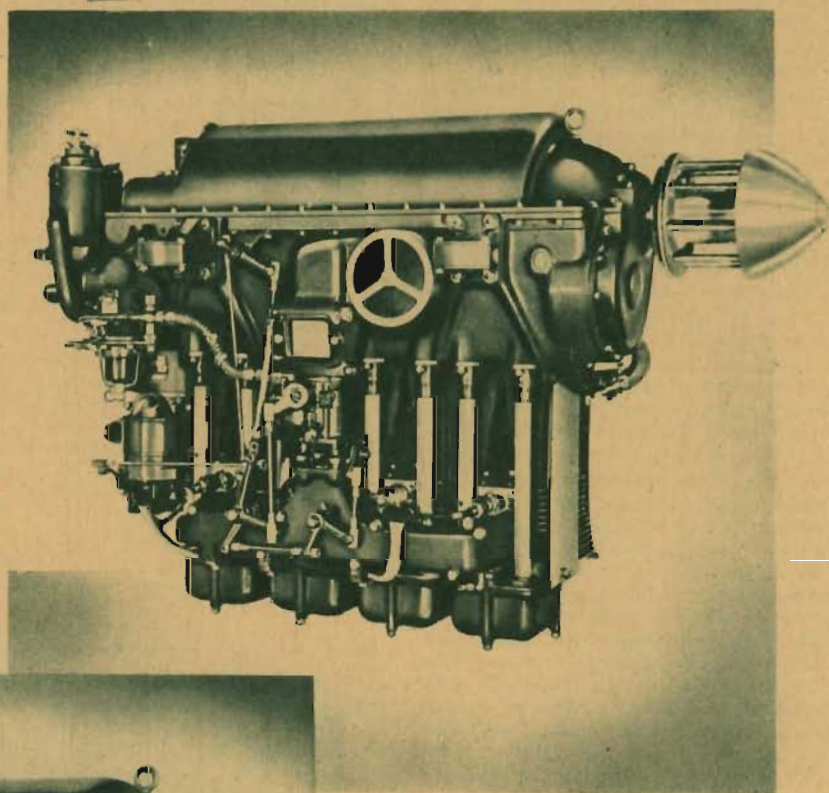
Cirrus

MOTORN MED BEVISAD TILLFÖRLITLIGHET...

CIRRUS MINOR

SERIE II 100 HK.

Utvecklad ur den lätta flygmotor som under krigstjänst i R. A. F. visat sig vara en av de tillförlitligaste och effektivaste i sin klass. "CIRRUS MINOR II" ger något högre effekt mot en obetydlig ökning av vikten. Upphållningspunkterna är exakt desamma. Automatiskt värme- och kallluftintag. Lämplig för blyhaltiga bränslen.



CIRRUS MAJOR

SERIE II 150 HK.
SERIE III 100 HK.

Två moderna kraftkällor för moderna en- eller flersitsiga passagerare- eller lätta transportplan. Serie III är identisk med serie II utvändigt men har ett högre kompressionsförhållande och fordrar högvärdigare bränslen.



BLACKBURN AIRCRAFT

BROUGH E. YORKS
ENGLAND

AGENTUR FÖR CIRRUS-MOTORER I SVERIGE: AB INGENIÖRSFIRMA FRITZ EGNELL, STOCKHOLM 1



Flyg



NORDENS STÖRSTA FLYGTIDNING

Nr 6. Årg. 25 • 13—26 mars 1947



W. KLEEN:

BRYT ISOLERINGEN!

Sportflyget står onekligen ganska isolerat från andra sportgrenar och överhuvudtaget från övriga ideella sammanslutningar. Detta beklagliga faktum ligger delvis i sakens natur — flygning är ju ännu något särdeles, och dess utövare har ännu icke hunnit få kontakt med yttervärlden. Något direkt samband finns icke med den allmänna idrotten annat än såtillyvida, att sportflygaren både kan och bör vara även allmän idrottsman, om inte för annat så för att hålla sig i god fysisk kondition.

Om det inte skall ta alltför lång tid för sportflyget att slå igenom som folkrörelse måste det bryta denna isolering genom att söka anknytning till och samarbete med andra ideella rörelser. Det beror i mycket på de lokala förhållandena var denna anknytning skall sökas. Men principiellt sett synes det ligga närmast till hands att sportflyget ordnar samarbete med *reselivet* och *hembygdsvärden*.

Det behövs inga långa utläggningar för att klargöra det naturliga sambandet mellan reseliv och flyg. Frågan gäller närmast att sportflyget icke varken får eller kan konkurrera med trafikflyget, eller m. a. o. det får icke bedriva yrkesmässig luftfart. Men detta hindrar icke att medlemmarna i en flygklubb färdas i luften, det må vara från en ort till en annan eller vid rundflygningar. Man färdas fort i luften, och från sportflygplanet kan turisten göra vida svängar över landet och få se mera på en timme än han kan få se på dagar genom att färdas på marken. Och ur ifrågasvarande synpunkt är det likgiltigt om han sitter vid spaken eller följer sin flygutbildade klubbkamrat på flygfärden.

En anknytning till reselivets olika sammanslutningar och organisationer synes därför ligga så nära till hands att man kan förväna sig över att den icke redan skett.

Minst lika naturlig är samarbetet med hembygdsvärden. Hembygdsvärdaren vill lära känna sin bygd, dess natur och kultur. Och den bästa utsiktspunkten över bygden får han från flygplanet.

Arkeologen — den vetenskapligt utbildade och verksamme hembygdsvärdaren, i vilket samband begreppet hembygd tas i sin mest vidsträckt bemärkelse — har sedan länge tillvaratagit de möjligheter flygplanet ger åt forskningen. Fortuinnesmärken, som icke

kunnat upptäckas från marken, har tydligt framträtt från luften — arkeologen har mångenstädes börjat med att flyga och slutat med att gräva på den plats han upptäckt vid flygningen.

Även fastän den vanlige hembygdsvärdaren icke har samma intresse av flygningen som arkeologen är därför icke hans intresse mindre. Från flygplanet kan hembygden fångas snart sagt i en enda blick. Man får ett helhetsintryck som man annars kan söka endast på kartan, men det är bättre att se bygden livs levande under sig än att betrakta den på kartans konventionella tecken.

Hembygdsvärden är en folkrörelse som för varje år griper alltmera omkring sig. Intresset för bygdens natur och skönhet har alltid funnits, men på sistone har dess bättre härtill kommit även intresset för bygdens historia och kultur. Båda dessa intressen kan på ett utmärkt sätt tillgodoses genom flygning, givetvis i förening med studier och vandringar.

Det dröjer väl inte så länge innan varje kulturbygd har sin hembygdsförening, och vårt mål är ju att varje bygd skall ha också sin flygklubb. Ordna ett samarbete — det kommer att visa sig vara till ömsesidig fördel.

Början kan lämpligen göras genom att sportflygaren blir hembygdsvärdare — sportflygaren kommer till hembygdsvärden i eget intresse och för att anknyta hembygdsvärdaren till sportflyget. Det borde ordnas föredrag i varje flygklubb rörande bygdens historia och historiska geografi. Sportflygaren får därigenom en vidgad, fördjupad behållning av sina flygfärder — den historiskt kunnige flygaren ser mångfaldigt mera än den okunnige.

Låt oss ta ett närliggande exempel! Alleberg ligger i en av Sveriges äldsta och intressantaste kulturbygder, där man med forn-lämningarnas hjälp kan följa kulturens utveckling i 4.000 år. Segelflygarna har sitt historiska studiematerial bokstavligen talat under sina ögon — varför då flyga i blindo?

Vi behöver inte lägga ut texten vidare, utan tillägger endast att om eller när sportflyget i sina klubbar införlivar även reselivets och hembygdsvärdens utövare, kommer medlemsantalet att flerdubblas, och sportflyget kommer att bli fast rotat i sina olika bygder.



*Varsamhet
är en dygd
som lönar sig*

Vår vinst
— Er vinst



Trafik premierar varsam körning med lägre premier.

Utöver avtalsmässig rabatt efter 4 skadefria år (30 %) lärnnar nämligen Trafik som vinståterbäring ytterligare 10 % rabatt å vagnskade-, stöld- och brandförsäkringspremier vid fullständig försäkring. Trafik fullföljer härmed sin liberala premispolitik.

FÖRSÄKRINGSBOLAGET
TRAFIK

Specialbolag för trafikrisker
Birger Jarlsq. 58, STOCKHOLM Tel. 23 22 30

BEHÄRSKAR VI FLYGTEKNIKEN?

Jordens ålder beräknas till omkring två miljarder år. Människan uppträdde, påstår vissa geologer, redan under tidig glacial tid, dvs för omkring 9.000 år sedan, men först under postglacial tid kunde hon, såvitt man tror sig veta, genom uppfinningar m. m. tillgodogöra sig naturkrafterna och därmed märkbart omgestalta jordytan. Hon tog markens växt- och djurliv i besittning. Hon erövrade efter hand världshaven.

För fyrtiofem år sedan började människan på allvar sitt erövringståg i luften. Och nu väntar många människor att detta skall vara avslutat. De tror att vi redan nu behärskar luftens element. Dessutom finns det naturligtvis också pessimister som tror att människan aldrig skall komma i besittning av lufthavet, om man därmed menar ett säkert utnyttjande för luftfarkoster. Tiden kommer att ge svaret.

Från de första trevande försöken har flygplanet efter hand utvecklats till ett precisionsverktyg som människan förstått att utnyttja på många sätt. Det väsentligaste ur kulturbefrämjande synpunkt såsom transportmedel.

Till den lilla pionjärskaran av flygtekniker och flygare har efter hand slutit sig tusentals och åter tusentals män från hela jorden. Med förenade ansträngningar har vetenskapsmän och tekniker drivit fram flygningen. Idéer har fötts och fullkomnats. Den ena uppseendeväckande flygprestationen har avlöst den andra. Kravet på ytterligare ökade prestationer har sporrat teknikerna till nya konstruktioner. De ständigt

Översyn av motorn är en viktig del av säkerhetsåtgärderna.



Ställer flygplanet för stora fordringar på den mänskliga förmågan?

Av BEGE

ökade kraven på större hastighet, lastförmåga och räckvidd har lett flygplanskonstruktörerna in på nya vägar. Flygmotorkonstruktörerna har tvingats till oavbrutna ansträngningar att öka motorernas effektbelopp. Genom metallurgernas skickliga insatser har högvärdiga materialkvaliteter frambragts. Bränsle- och smörjoljetechnikens män har gjort nya, viktiga rön som kommit motorkonstruktörerna tillgodo. Elektro-, radio- och instrumenttekniker har brottats med de speciella problem som är förenade med flygningen.

Denna ständiga växelverkan

mellan ökade prestationskrav och förbättringar bildar en kedjereaktion i flygteknikens utveckling, där reaktionshastigheten stegrats genom två mellankommande världskrig.

Medan många människohjärnor ständigt anstränger sig att fullända flygplanet i tekniskt avseende, är andra sysselsatta med att utarbeta förbättrade hjälpmedel och metoder för dess användning. Allt med ett stort huvudmål — ökad säkerhet.

Man bygger flygplatser som utrustas med sådana säkerhetsanordningar som tryggar flygplanens start och landning samt sådana hjälpmedel som erfordras för flygplanens omhändertagande och vård, medan de befinner sig på marken. Flygvägar utbyggs mellan trafikflygplatser och förses med ljus- och radiofyrar. Teletekniken har utvecklats och förbättrat radioförbindelserna mellan flygplan och markradiostationer. Radartechniken som ännu befinner sig i ett embryotillstånd kommer sannolikt att på ett revolutionerande sätt bidra till flygsäkerhetens främjande. För att reglera flygtrafiken vid flygplatserna och längs flygvägarna mellan flygplatserna bygger man ut en omfattande säkerhetstjänst av meteorologer och trafikledare. Alla dessa hjälpmedel bidrar gemensamt till att fylla den

väsentliga uppgiften att säkerställa navigationen av luftfartyg och att bringa ordning i lufttrafiken.

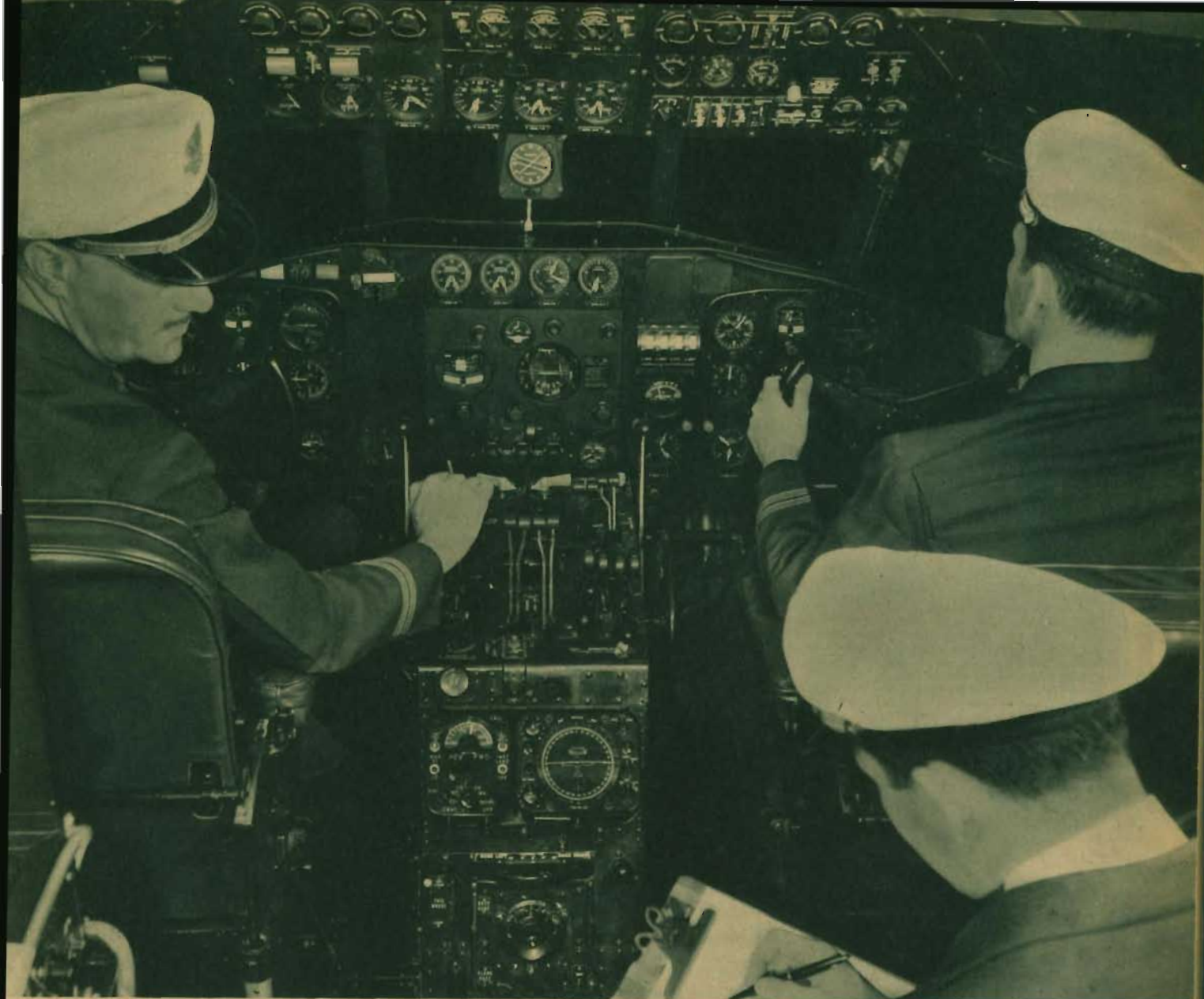
Samtidigt som människan

strävat att fullända flygplanet i tekniskt avseende har flygmaterielen tyvärr också blivit mera komplicerad. Den kräver för sin skötsel en omfattande och omsorgsfullt planerad översyns- och tillsynsverksamhet med därför erforderliga verkstäder, verktyg och provningsanordningar. Den personal som skall sköta materielen består av utvalda specialister på olika områden, såsom motormekaniker, flygplanmekaniker, elektriker, instrumentmakare, radiomontörer m. fl. Även inom dessa grupper av yrkesmän finner man specialister som uteslutande sysslar med någon liten detalj, vars översyn och skötsel kräver lång utbildning och erfarenhet.

Men samtidigt med den ökade arbetsbördan hos markpersonalen ställer den moderna flygmaterielen stora krav på den flygande personalen. Vid en blick in i förarrummet på ett modernt trafikflygplan får man en uppfattning om vilken komplicerad apparat våra dagars flygplan utgör. Den oinvidge ser endast ett gytter av instrument, strömbrytare, reglage m. m. Men placeringen av dessa, såväl sinsemellan som i förhållande till föraren är av stor betydelse för dennes förmåga att navigera samt sköta och övervaka de olika organen i flygplanet. Flygplanskonstruktörernas strävanden är också att i intimt samarbete med flygarna och under beaktande av alla synpunkter åstadkomma ett förarrum som tillåter flygaren att utveckla största möjliga effektivitet i sin uppgift.

För att avlasta föraren

har man sökt automatisera övervakningen och regleringen av vissa anordningar inom flygplanet, såsom förgasarens blandningskontroll, motorns oljetemperatur m. m. För att underlätta förarens övervakning av motoranläggningen har varningsanordningar kommit till användning som påkallar hans uppmärksamhet, om någon onormal företeelse skulle uppenbara sig i motorns gång. Det är naturligtvis svårt för en förare att komma ihåg alla maximi-, minimi- och normala värden som gäller för olika flygförhållanden, för motoranläggningens arbetsförhållanden osv. Därför är instrumenten vanligen försedda med tydliga märken, som anger dessa värden. En annan arbetsbesparande anordning av stor betydelse har autopiloten blivit.



Det fordras över 200 kontrollhandgrepp i förarhytten på ett modernt trafikflygplan innan det lämnar marken.

Trots att man sålunda sökt avlasta föraren något arbete, ställer flygningen stora krav på dennes flygskicklighet och navigationsförmåga samt kunnskap med avseende på materielens prestanda, skötselöfreskrifter m. m. Utöver sådana goda och nödvändiga flygaregenskaper som ansvarskänsla, självdisciplin och försiktighet fordras av varje besättningsmedlem sinne för metodiskt arbete. Och metodik i förening med en osviktig noggrannhet är nyckeln till flygets säkerhet. Detta gäller emellertid inte endast flygförare utan även övriga besättningsmedlemmar likaväl som markpersonal — mekaniker, kontrollpersonal, meteorologer, trafikledare, flygklarare m. fl.

Ansaret fördelas på många

Efter de erfarenheter, som vinnas, planerar man sekvensen i varje arbetsoperation och de logiska skälen för följdriktigheten i operationerna vägs omsorgsfullt. Man får på så sätt fram arbetschemata och kontroll-

listor, som underlättar vederbörande personals arbete, samtidigt med att risken för att någon detalj skall bli bortglömd minskas. Genom att ett modernt flygplan kräver ett stort antal specialister för sin vård, fördelas ansvaret på många människor. Det är därför av vikt att dessa är yrkesmän av högsta klass men på samma gång krävs det klara linjer för ansvarsfördelningen i samband med de arbeten som kommer till utförande på flygplanen.

Innan ett flygplan görs startklart har det undergått en minutiös kontroll med avseende på själva flygplanet samt dess motor-, radie-, instrumentanläggning m. m. — allt enligt detaljerade kontrollistor. När föraren övertar flygplanet, fortsättes kontrollen och innan motorerna för fullgas sätter maskinen i rörelse på startbanan, har en omfattande kontroll granskats och prövat funktionen hos alla de enheter som tillsammans bildar det luftvärldiga flygplanet.

Men inte nog därmed

Flygplanet som gjorts startberett är luftvärdigt endast under förutsättning att den medföljande besättningen befinner sig i

»luftvärdigt» skick. Därmed avses att varje besättningsmedlem är vältränad för sin arbetsuppgift ombord samt att hans hälsotillstånd motsvarar de höga krav, som flygningen kräver. Den regelbundet återkommande läkarundersökningen tillförsäkrar den flygande personalen motsvarande översynskontroll som flygmaterielen. För att hålla sig i form för flygning måste flygaren dessutom underkasta sig stränga levnadsregler.

Den flygverksamhet som bl. a. representeras av de större trafikflygföretagen kräver en oerhörd personlig insats enbart för att förvalta och betjäna den flygande materielen. Kraven på den mänskliga förmågan stegras ständigt med teknikens utveckling och man frågar sig om människan är teknikens herre eller dess slav.

Idrott i alla former håller flygaren i form. Dessa gossar tillhör F 21 i Luleå och blev nyligen FV-mästare i ishockey.



Över tre kontinenter med Ahrenbergscub. I:

"FLYGA TILL AFRIKA — VILKET TREVLIGT SÄTT ATT DÖ!"



Löjtnant Thorsten Akrell, Stockholm, fick sin flyguthibildning i England 1933. Tre år senare tog han A2-certifikat i Linköping, vilket emellertid förföll 1939. I augusti i fjol förnyade han certifikatet och med sammanlagt endast 40 flygtimmar bakom sig startade han tillsammans med författarinnan Louise Forsell en flygning som kom att sträcka sig över tre världsdelar och genom 16 länder. I en Ahrenbergscub! När det äventyrliga paret lämnade Bulltofta lät luftfartsstyrelsen fotografera Cuben, »för den lär vi aldrig få se i verkligheten mera», menade man. Drygt fyra månader senare landade samma Cub på Bulltofta och planet var inte mera skamfilat än att man gott kunde tro att det stått på flygfältet i Malmö hela tiden och inte varit med om 15 nödlandningar och en massa andra äventyrligheter i Europa, Afrika och Asien.

Löjtnant Akrell inleder nu en skildring från den illustrerade färden, en skildring som kommer att bjuda på allt vad man kan önska sig av flygäventyr men som också ger praktiska erfarenheter av hur det är att röra sig som sportflygare i världen just nu.

Sällan har jag känt en sådan tillfredsställelse som när jag kl 12.02 den 19 augusti i fjol fick grönt ljus från tornet på Bulltofta, sköt fram gasreglaget på Cuben och lättade med kurs på Köpenhamn, första anhalten på en resa som skulle gå genom 16 länder och över tre världsdelar. Många gånger hade jag gett upp hoppet och otaliga gånger hade jag trott hela projektet skulle drunkna i den papperskvarn som håller på att mala sönder vårt moderna samhälle. Men från det ögonblick jag började tillämpa metoden att endast förse mig med minimum av papper och i stället beslutade att under resans gång komplettera felande

Löjtnant Akrells följeslagare på färden var thrillerförfattarinnan Louise Forsell, en motig ung dam som här ses framför Ahrenbergscuben SE-AUX med vilken resan företogs.

viseringar, kartor och överflygningstillstånd m m, började allting se ljusare ut, och nu var vi i alla fall på väg med Sundets glittrande böljor under oss och Kastrups flygfält redan skymtande i fjärran.

Förutom undertecknad bestod expeditionen av thrillerförfattarinnan och journalisten Louise Forsell samt Ahrenbergscuben, vederbörligen inköpt för 5 850 kronor, lystande till namnet »Skywitch» och utrustad med extratank vilket gav henne en flygtid på fyra timmar.

På Kastrup ordnades snabbt och behändigt alla papper inklusive ett provisoriskt överflygningstillstånd för Tyskland. Efter två timmar var vi på väg igen med Fuhlsbüttel som närmaste mål. En sak som jag emellertid inte räknat med var en tilltagande markdimma med ty åtföljande svårigheter att hitta fältet. Hamburg är heller inte särskilt lätt att orientera sig över efter de våldsamma bombradier som gått fram över staden. Lyckligtvis hade jag varit där flera gånger under kriget som kurir och hittade därför nägorunda. Inte desto mindre var det en stor lättnad när dimman remnade och vi upptäckte att vi befann oss rakt över fältet. Klareringen gick snabbt och effektivt, en sak som jag senare skulle finna alltid var förhållandet på de fält som sköttes av Royal Air Force.

En halvtimme senare var vi väl parkerade i RAF:s »transithotell». När en av de yngre officerarna hörde att vi ämnade oss till Afrika, tittade han först på oss och tycktes tro att vi drev med honom, tog en djup klunk ur sitt whiskyglas, och så kom det: »What a nice way to die!» (vilket trevligt sätt att dö). Nästa morgon bar det av med Bremen som första mål. Där tankade vi, tiggde en del kartor, och startade mot Amsterdam.

Allt gick lyckligt och väl ända tills vi kom ut över Zuidersee. Vädret hade mullnat mer och mer

och nu brast det lös, det åskade, blixtrade och störtregnade och sikten var tidvis praktiskt taget noll. Att hitta fältet var hopplöst utan radio, så enda lösningen var att nödlanda, den första på den här resan och vad värre var: min första! Jag gick igenom allt jag fått lära mig om nödlandning, inte minst vad överstelöjtnant Grels Næslund framhållit i sina förträffliga instruktioner i FLYG, och så det gick över förväntan. Det dröjde inte många minuter förrän vi var omringade av holländska soldater som hade en förläggning alldeles i närheten. Efter att ha granskat våra pass frågade kommanderande officeren vad han kunde stå till tjänst med. Jag bad att han skulle ta fru Forsell och allt bagaget i en jeep och låta köra henne till Shiphoof samt ge mig någon pålitlig man som hittade i ärtsoppan och dessutom inte vägde för mycket, då startsträckan var cirka 100 meter. Han beviljade omedelbart min begäran. Jag lättade med en liten holländsk soldat som

Hur vi flög...



säkert inte vägde mer än 50 kilo. På 200 meters höjd böjde jag mig fram för att be honom visa riktningen till fältet men blev avbruten av att han grön i ansiktet vände sig om och stammade: »Var ligger Amsterdam? Ni förstår jag har aldrig flugit förut och allt ser så underligt ut från luften i den här dimman». Det var inget annat att göra än plocka fram kartorna igen, försöka detaljnavigera och hoppas på det bästa. Med en suck av lättnad såg jag efter en kvart fältet dyka fram ur dimman och körde upp till hangaren samtidigt som jeepen med fru Forsell svängde in genom grindarna framför stationsbyggnaden.

Nästa morgon lättade vi från Amsterdam med Ostende som närmaste mål. Fältet där var ururselt, fullt av bombhål, inga hangarer, ingen bensin, bara ett par nitiska tullmän. När vi höll på att klarera kom emellertid en belgare körande i sin jeep och frågade om jag behövde bensin, för i så fall skulle han kunna skaffa mig 20 liter. Jag accepterade tacksamt. När tankningen var klar körde han oss till en liten restaurang och gjorde oss sällskap vid lunchen. Jag råkade nämna att det bara var några mil från Ostende i Westend, där jag första gången flugit 1927. Jag berättade för honom att enligt vad jag mindes av maskinen så var det ett utrangerat krigsplan, där man satt på en sockerlåda och hjälpte till att pumpa bensin. Han tittade på mig och förklarade sedan lugnt att jag inte behövde beskriva karran närmare, för det hade varit hans plan och hela den sommaren hade han gjort passageraruppstigningar i Westend!!!

Natten tillbragte vi i Le Touquet som har en utmärkt liten sportflygplats och nästa dag tog »Skywitch» mark på de Bourgets skramlande järnmattor.

Våra förhoppningar var högt spända morgonen därpå, då vi räknade med att nå Rivieran, närmare bestämt Nizza, och få njuta av det vackra väder, som vi hoppats på men ännu inte sett röken av. Men människans spår och Gud rå. De franska piloterna varnade oss för Morvanmassivet och de visste sannerligen vad de talade om. Jag vet fortfarande inte hur det gick till, men när vi flög i en dalgång på cirka 800 meters höjd (bergen är här tusen meter höga), var dimman över oss. Inom två minuter såg jag knappast vingpetsarna. I det ögonblicket hade jag givit vad som helst för en konstgjord horisont. Hastighetsmätaren pendlade mellan 60 och 160 kilometer i timmen för att inte tala om kompassen, som närmast föredde anblicken av en snurra. Det var ett mycket medtaget sällskap som efter tjugominuter i stötpiket stack ner genom ett hål i molntäcket och landade på första bästa backslutning mitt i en koflock. Efter en kvart hade dimman lättat och efter precis tjugominuter kom nästa nödlandning av samma orsak i Autun. Där väntade vi i två timmar och hängde sedan på låg höjd järnvägen till Mâcon, som fick bli ändpunkten för dagens äventyr. Det var en obeskrivbar syn att nästa dag få se det blå Medelhavet dyka upp och känna den nästan tropiska värmen när vi landade på Marignane utanför Marseilles. Flygningen därifrån till Nizza var ren lekverket och sedan återstod »bara» hoppet över Medelhavet via Korsika och Sardinien innan vi nått första målet på vår odyssey.

Thorsten Akrell.

(Forts i nästa nr.)



HELIKOPTERN PUBLIKFAVORIT

Premiärhelikoptern i Sverige blev publikfavorit från första stund och Ostermans Aero som lancerat denna civila apparat i Europa har fått många erbjudanden från flygdagar runt om i landet att visa »cirkuspijäsens». Den plus Seaben är två märkliga flygnyheter som verkligen ger den allt kräsare flygintresserade allmänheten något nytt. Ingenjör Olof Sefeldt som än så länge är ensam om att få flyga helikoptern i Sverige har också inställt sig på en arbetsam sommar.

Premiärexemplaret är som bekant en Bell-apparat av modell 47B, USA:s första kommersiellt licensierade helikopter. SE-HAA — som är den nya maskinens registreringsbokstäver — är emellertid något mer än en »sensations» och en »premiär», det är också ett mycket användbart flygplan i det praktiska livet och torde komma att bli av stor betydelse i räddningsarbete vid våra kuster. För att nu inte tala om vilken förtjusning planet väckt bland pressfotograferna, här har de nämligen ett plan som kan stå stilla i luften medan de knäpper och som kan placeras precis på den punkt varifrån man vill ta bilden...

SE-HAA kostar liksom de två andra exemplar som kommer längre fram i år närmare 120 000 kr.

— Nej, det skulle nog bli för jobbigt för mig om jag skulle sköta helikoptern ensam i fortsättningen, säger ingenjör Sefeldt vid ett samtal med FLYG. Vi behöver ytterligare tre helikopterförare för firmans väkning, därav två med det snaraste. Sen ämnar luftfartsstyrelsen skaffa sig en helikopterutbildad man och samma planer har flygvapnet.

Många flygare har vänt sig till oss för att få bli helikopterförare, men än så länge kan vi inte tillmötesgå mer än ett par tre stycken. Utbildningen tar 25 timmar och då fordrar vi dessutom vanlig flygutbildning och 500 flygtimmar.

Och helikoptern vill man se överallt! Massor med Barnens Dag-arrangörer, utställningsbestyrelser och flygdagar vill ha helikopterbesök i sommar och även Norge och Danmark, ja, t o m England vill se vår helikopter. Så långt det är möjligt ska vi också tillmötesgå alla önskemål.

Helikopterpremiären för Sverige ägde rum på det klassiska Ladugårdsgården i Stockholm den 20 februari. Generalpoststyrelsen, som representerades av byrådirektör Arvid Linnäs, skickade även med en postsäck på den första helikopterturen över Stockholm. — Nedan: Radiotjänst »flygande» Manne Berggren berättade för radiolyssnarna om hur det känns att flyga »lekzack och »åka hiss» med helikopter.



SAS FÖRBLUFFAR AMERIKA

— Från FLYG:s New York-korrespondent *Cirrus*. —

Tio våningar över New York Citys fashionabla Park Avenue, där tågen till och från Grand Central Station bullrar fram med regelbundna mellanrum ett par »våningar» under jorden, residerar världens förmodligen yngste »flygpresident», *Tore Nilert*, och hans stab i en miljö, som inte skiljer sig mycket från den förnäma omgivningen. Park Avenue 270 i hörnhuset invid 47:e gatan är Scandinavian Airlines System's högkvarter, ett högkvarter där bara för ett och ett halvt år sedan två stenkärliga damer gick omkring med sex betjänare efter sig i de sexton dyrt möblerade rummen.

Nu är bilden en helt annan. Telefonerna ringer i ett, skrivmaskinerna smattrar, och en ständig ström besökare passerar genom vestibulen, där de senaste skandinaviska tidningarna ligger prydligt uppradade på ett bord. I det stora, ljusa rum, som en gång varit de gamla damernas sirligt utstyrda matsal, sitter *Tore Nilert* och hans sekreterare, *Janet Hoffman*, som förutom hennes chef är den enda som varit med från allra första början sedan SAS fick ett eget New York-kontor, men då under namnet SILA.

För 10 år sedan drevs den då 21-åriga studenten *Tore Nilert* av intresse för språkstudier från England till Paris. Den 1 januari 1937 började han som springpojke på ABA:s Pariskontor, och där fick han så småningom bekläda snart sagt alla poster. Ena dagen satt han där som någon slags t f chef, andra dagen sprang han ärenden. Men han höll ögonen öppna och passade på att få en första inblick i hur det gick till att hålla en kugg i ABA:s utländska maskineri igång. På hösten åkte han hem, började läsa på Göteborgs Handelshögskola, och efter vårterminen 1938 jobbade han i Paris hela sommaren innan han återvände till sista läsåret på Handelshögskolan. Våren 1939 blev han diplomerad från Handels och flyttade omedelbart till ABA-kontoret i Stockholm, där han blev assistent till *Sven Wahlberg*, dåvarande press-, reklam- och försäljningschef för ABA.

— *Per Norlin*, som på den tiden var direktörsassistent i ABA, reste ut till Amerika 1939 och gjorde då avtal med TWA om ett utbyte av personal, berättar *dir Nilert*, då FLYG:s New York-korrespondent intervjuar honom. Av olika anledningar blev emellertid detta utbyte inte av förrän i april 1941, och det var egentligen meningen att *Wahlberg* skulle få resa. Men han var gift, ett krig rasade för fullt i Europa, och så fick jag som ogift chansen. Jag kom över till New York i april, där jag tilldelades ett bord i TWA:s kontor, och det var ABA:s mening att jag skulle stanna i Amerika i sex månader. På hösten fick jag order hemifrån att undersöka möjligheterna för inköp av reservdelar till DC 3:or. Jag väntade att *Norlin* skulle komma på nyåret, men *Pearl Harbor*katastrofen den 7 december tände som bekant den amerikanska krigsgnistan.

Norlin måste uppskjuta sin resa, och jag blev hemkommenderad. Men det fanns ingen möjlighet att komma härifrån. Så jag stannade, och det var nära många gånger att



DIREKTÖR TORE NILERT

— som förmodligen är världens yngste »flygpresident» — berättar här en del nyheter om Scandinavian Airlines System i USA.

jag blivit inkallad i amerikanska armén, men hur det var så behövde jag aldrig dra på mig GI-uniformen. Jag fick istället fortsätta att sköta hela materialinköpsprogrammet, och lyckligt nog kunde jag skaffa en del reservdelar och även motorer som jag skickade hem med »Drottningholm» sommaren 1942.

Precis två år efter det han kommit över till Amerika fick han första chansen att resa hem till Sverige. Men han kom aldrig längre än till London, där han mötte en ABA-delegation bestående av *Calle Florman*, *Per Norlin* och *K. H. Larsson*. De två sistnämnda reste över till Amerika en kort tid senare, och då följde *Tore Nilert* med.

— Det var just efter Englandsresan som vi påbörjade försöken att få köpa flygplan och förbereda planer för Atlantflyget efter kriget, framhåller *dir Nilert* vidare. Vi reste nästan hela tiden mellan New York, Washington och västkusten för att göra en första orientering om möjligheterna att anskaffa de DC 4:or, som levererades förra sommaren. I november 1943 fick SILA sitt första riktiga kontor i Amerika — SILA hade ju tillkommit tidigt samma år, och jag överfördes då från ABA. Vi fick ett rum nio trappor upp i 630 Femte avenyen i Rockefeller Center, där generalkonsulatet ligger. Den fasta personalen bestod då av *miss Hoffman* och jag själv. *Norlin* flög hem på några månader över julen men kom tillbaka igen, och då fortsattes förhandlingarna med det resultatet att SILA hade de främsta leveranspositionerna när det gällde Douglasplanen.

Först i februari 1945 fick *Tore Nilert* resa hem på en kort semester. Men då hade han också under fyra arbetsamma och ansträngande år hunnit göra en stor mängd oerhört värdefulla kontakter, och han hade lärt sig den amerikanska pulstakten. SILA-ledningen beslöt att behålla honom i New York. Under hela tiden sedan hösten 1941 hade han

vid sidan om förhandlingar och långa resor över den amerikanska kontinenten fått sköta inköpen av flygmateriel, och först under sommaren anställdes en särskild man för denna sistnämnda uppgift. Med det första svenska trafikflygplanet till Amerika, som flög från Bromma den 27 juni, kom *Sten Umné*, och han sitter i dag som *Nilerts* assistent. *Max Westphall*, SAS' nuvarande representant i Washington, kom också ut i samma veva för att ta vara på de danska flygintressena i USA.

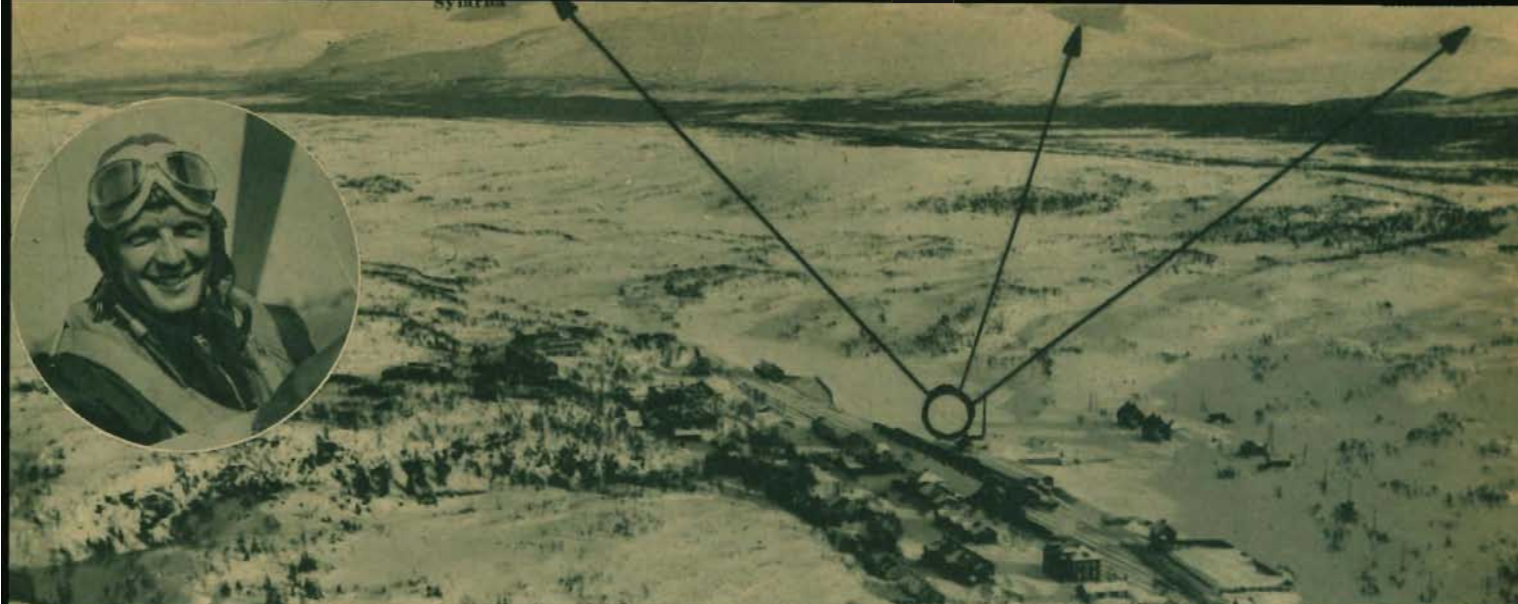
Planerna på det skandinaviska flygsamarbetet över Atlanten, vilket *dir Nilert* betonar att *Per Norlin*, *K. H. Larsson* och han själv alltid såg fram emot under förhandlingarna i Amerika, började skjuta fart. Organisationen i New York växte långsamt men säkert.

— I januari förra året hade vi ett 20-tal anställda — i dag är siffran 106, men då räknar jag inte med de 40 i inköpsavdelningen, som är en helt fristående avdelning, fortsätter *dir Nilert*. Organisationen är stor och dyr — det är jag den förste att erkänna — men man måste betänka att den är nödvändig eftersom vi har den starkaste konkurrensen i hela världen på den nordatlantiska flyglinjen. Man har svårt att se hemma i Sverige att vårt arbetsfält realiter är större än de europeiska flygbolagens — vi har 160 miljoner amerikaner och kanadensare att tänka på!

— Utvecklingen här ute har hittills gått alldeles utmärkt, och på den här sidan Atlanten är samarbetet mellan norrmän, danskar och svenskar perfekt. Det är ingen skillnad om ett norskt eller ett svenskt flygplan går eller kommer, det är ingen skillnad om en dansk eller svensk flygbesättning kommer eller går i planen — huvudsaken är att fylla planen. Amerikanerna är lika utmärkta att samarbeta med, och jag kan inte peka på några speciella svårigheter i den vägen.

På vår fråga om »United Nations of the Air» har fastnat i det allmänna amerikanska medvetandet svarar *dir Nilert* att det givetvis tar lång tid att inarbeta en ny flyglinje och göra denna flyglinjes namn känt — noggrant arbete och propaganda är en väg, som SAS måste följa även i fortsättningen. Med stolthet pekar han på det faktumet att SAS proportionerligt haft mer passagerare än konkurrenten American Airlines. Amerikanerna är också mycket förbluffade över att tre länders flygbolag kan hålla ihop som SAS gör — i USA är det ju bara frågan om att konkurrera.

— Framtidsplanerna? Ja, enligt vad jag vet så har SAS planerat en utsträckning av Atlantlinjen från Gander över Montreal till Chicago. F n håller vi på att »köra in» oss på det nya flygprogrammet med fyra flygplan i veckan. Vad beträffar New York-kontoret är det spritt på fem olika håll, men i början av maj flyttar vi in i RKO:s skyskrapa, som ligger likt en »flygel» till RCA Building i det pampiga Rockefeller Center. Vi kommer att disponera hela 12:e våningen, där filmbolaget Universal haft sina kontor. Ute på LaGuardia delar vi en del av utrymmet med American Overseas, men vi har också ett eget rum, där personalen har det trångt så det förslår.



FRÅN KRASCH TILL VÄRLDSREKORD

En krasch med ett sportflygplan kan sluta på många sätt men att en dylik händelse blir upptakten till en flygarbana som leder till världsrekord hör i alla fall till de mera ovanliga. Vi tänker närmast på den kände »skruvflygaren» ingenjör Rolf von Bahr, vars flygarbana är ganska unik:

— Det hände den 13 december 1933 då jag var på väg till England för att ta mitt andra certifikat, börjar ingenjör von Bahr. I närheten av Malmö blev det motorkrangel och jag blev tvungen att nödlanda på en åker som efter närmare undersökning visade sig vara plöjd. Denna »undersökning» blev dock inte särskilt angenäm, ty ögonblicket efter att hjulen tagit mark gjorde kärran en grandios vurpa och blev liggande på rygg i ganska medtaget skick. Jag kom undan med blotta förskräckelsen men min första tanke sedan jag krupit ur spillrorna var att det flygplan jag eventuellt skulle skaffa mig måste kunna landa även på en plöjd åker utan att vare sig jag eller planet skulle ta någon skada.

Redan under min utbildningstid vid en engelsk flygskola hade jag haft tillfälle att närmare titta på Ciervas autogiros som redan på den tiden visade ganska fantastiska start- och landningsegenskaper i jämförelse med vanliga flygplan, fortsätter ingenjör von Bahr. Efter kraschen vaknade mitt intresse för autogiros på allvar och detta resulterade i att jag i februari 1934 flög hem min första Cierva C 30. Den visade sig vara utomordentligt användbar och före kriget utförde jag sålunda en rad sjuktransporter och undsättningsflygningar under svåra förhållanden, bl a flygningar med proviant till fartyg som drev i skruvis utanför skånska kusten. Autogiron var även flitigt använd för reklamflygningar och flyg-

fotografering samt för rundflygningar med passagerare.

Under kriget deltog jag i bevakningstjänsten utanför skånska kusten. Två gånger fick jag motorstopp och båda gånger blev det ett ofrivilligt bad i Öresund. Planet sjönk men jag klarade mig fint i min självgjorda gummibåt i sällskap med en detektivroman, en halv liter konjak och en signalpistol. Dessa två nödlandningar var emellertid de enda missöden som inträffade under de 2 000 flygtimmar som jag flög för försvarets räkning.

Redan före kriget hade ingenjör von Bahr undersökt autogiros användbarhet i fjällen och han torde också vara den som har de största erifarenheterna av flygning i dessa farliga trakter. Han har under flera vintrar flugit turister i Storlien samt utfört spaningsflygningar efter försvunna skidåkare. Även i år skall han med sin autogiro vara stationerad på Sveriges enda autogiroflygfält vid Stalletjärn i Storlien.

I december 1944 startade ingenjör von Bahr AB Helikopterflyg men några helikopters har bolaget ännu inte skaffat sig.

— Det kan synas som om vi inte gjorde någonting för att göra skäl för namnet Helikopterflyg, förklarar ingenjör von Bahr. Jag står emellertid nära kontakt med världens ledande helikopterexperter och konstruktörer och följer mycket noga utvecklingen men tiden eller rättare sagt helikoptern är ännu inte mogen för kommersiell trafik. Helikopteråldern är emellertid i antågande och det skall väl inte dröja så långt innan en helikopter som uppfyller våra fordringar kommer till Sverige.

Salle.



Överst: Sveriges enda autogiroflygfält, Stalletjärn, ligger alldeles vid järnvägsstationen i Storlien. Bilderna visar de mest trafikerade linjerna till de närliggande fjällen. — I erkel: Ingenjör Rolf von Bahr. — Övan: Autogiros korta landnings- och startsträcka möjliggör landning nästan var som helst på de kala fjällen.



Vid undsättning av besättningar på infrusna eller med ismassorna drivande fartyg har autogiron gjort flera värdefulla insatser. Bilderna ovan och nedan.

»Giron» är mycket användbar för bogsering av reklamtexter.

CHEVROLET HOS BYRENIUS



CHURCHILL OCH FLYGKRIGET

I motsats till vad fallet är i England visar amerikanerna en för oss fullständigt häpnadsväckande fart och effektivitet när det verkligen gäller. Jag tror att förklaringen härtil ligger nära till hands.

Enligt min åsikt finns inte minsta tvivel om att den huvudsakliga orsaken till denna amerikanska fart och effektivitet helt enkelt är den att Amerika inte har någon civiladministration som kan lägga sig i allt.

De amerikanska militärmyndigheterna äskar de önskade pengarna i en klumpsumma eller flygplan till ett visst antal. När de fått vad de begärt får de göra vad de vill med det, de får utrusta och modifiera sina flygplan på sätt de själva tycker vara bäst. I krig är varje förhållningssystem odugligt.

Efter trettio års erfarenhet av arbete under trycket av civiladministrationens döda hand är jag övertygad om att den fortskridande ökningen av regeringsingripanden i form av förordningar och kontroll som utförs av civila tjänstemän vilka själva hastigt ökar i antal leder landet mot en fullständig och kanske ohjälplig katastrof.

Jag hyser den största beundran för den redbarhet, skicklighet och oerhörda duglighet i ett slitsamt och ofta enahanda arbete som förvisso utmärker den brittiska civiladministrationen. Men jag hyser ingen beundran alls för resultatet av dess arbete i en tid, då nationens krafter måste tas i anspråk till det yttersta.

Mitt första intryck av flygministeriet (Harris tjänstgjorde där 1940) var att personalen vid de olika byråerna var fantastiskt upplåst. Underordnade officerare fick fullständigt meningslöst fina titlar, och alla inbillade sig själva att de utövade det frontbefäl, åt vars innehavare de trodde sig vara satta att ge anvisningar.

Vad mig underställd personal beträffar tog jag den hastigt ur denna villfarelse. Jag förbjöd mina underlydande att »utfärda direktiv» till de högre förbandscheferna. Jag betraktade nämligen dessa chefer som ansvariga män som inte borde besväras med struntprat av unga struntviktiga karriärister som tyckte att de kunde blåsa upp sig med den högsta flygledningens hela auktoritet.

Men när jag lämnat flygministeriet och själv fick ett högt befäl återföll man i de gamla vanorna.

I mitt eget kommandos stab minskade jag personalen med 40 procent och förbjöd mångskriveri. Därmed gjorde jag en genomgripande och mycket lämplig uppröjning, och allt väsentligt arbete utfördes sedan med ökad effektivitet och fart.

Men i ett avseende lyckades jag aldrig i mina strävanden, nämligen i att utöva något som helst inflytande på mängden av civila tjänstemän i staben. Så t ex hade jag många flera sekreterare och skrivbiträden än man kunde ge full sysselsättning. Och jag misslyckades fullständigt i mina försök att bli av med några av dem.

Jag var ofta bjuden till Chequers, särskilt under veckosluten som Winston vanligen tillbringade där. Jag återvände undantagslöst från dessa besök stärkt och med förnyat hopp och hänförelse trots de påfrestande timmar som var en vana för Winston.

Ofta blev klockan mellan tre och fyra innan jag kom därifrån, men det hade jag ingenting emot.

Efter middagen ville Winston prata. Han tänkte högt om hur saker och ting utvecklade sig.

Ju sämre krigsläget var, desto starkare var det stöd, den hänförelse, uppmuntran och givande kritik man fick av denna utomordentlige man. Han gjorde allt med den mest utsökta vänlighet, ehuru inte utan att ge ett okynligt nyp då och då, bara för att göra det hela litet muntrare. Han hade ingenting emot att man gav uttryck åt en mening motsatt hans egen, men det var svårt att diskutera med honom av det enkla skälet att han sällan tycktes lyssna länge när man gick utanför hans egen tankegång.

I själva verket har han, kanske intill ytterlighet, fått de utmärkande dragen hos en allsmäktig man som vet vad han vill och inte önskar bli besvärad med andras tankar.

Han är en dålig lyssnare som ofta mitt i en mening avbryter vem det vara må, oavsett om de framlagda åsikterna överensstämmer med hans egna eller inte. Då kan han oförmodat rusa åstad och utbreda sig — dock alltid intressant och oftast efter sunda linjer — över andra synpunkter på saken eller också över en helt annan sak.

Som en följd härav fann jag det mycket mera givande att lyssna än att diskutera. Jag stack bara in ett ord här och där för att leda in samtalet på den fråga som intresserade mig eller om vilken jag ville höra hans åsikt eller i vilken jag ville ha hans stöd.

Om jag ville genomdriva något eller klargöra en invecklad fråga, fann jag det mycket bättre att skriva till honom än att tala med honom. Om skrivelsen var lång, läste han den inte, men om den var på bara 2—3 sidor och allting framställdes klart och koncist i korthuggna meningar så att han snabbt kunde överblicka frågan och slapp att plöja igenom en massa detaljer, då fann jag honom alltid villig att sätta sig in i ens åsikter och att göra allt vad i hans förmåga stod för att hjälpa.

Han var alltid som bäst när läget var

som värst, vilket naturligtvis är kännetecknet på verkligt ledarskap, särskilt i krig.

När läget var verkligt förtvivlat, vilket det förvisso var vid många tillfällen, var det spännande att se honom gå fram och tillbaka, försjunken i tankar orh halvhög uppreppande ordalagen i ett viktigt telegram som han skulle skicka till något hörn av jordklotet där det gått aldeles galet.

Självfallet var Winston förtjust över utvecklingen av slaget om Ruhr. Och han liksom jag var plågad av den långsamhet, varmed bombflyget växte i styrka.

Flygministeriet ansåg att det skulle vara fördelaktigt att få pressens stöd. Därför skapades en väldig pressavdelning, för stor för att något skulle bli gjort utan att alla gick i vägen för alla. Vanligtvis bestod ledningen av män som visste mycket litet om pressen och ännu mindre om flyget och som dessutom inte ville ta ansvar.

Följden blev att pressen fick en massa oanvändbart propagandamaterial men få fakta eller förnuftiga upplysningar.

Flygministeriet hade också en tydlig oöverbärlig rädsla för att såra någons känslor, särskilt de andra försvarsgrenarnas, genom att framhäva flyget.

Det faktum att flygvapnet hade sänkt flera ubåtar än flottan tycktes inte komma att någonsin publiceras, liksom det faktum att bombflyget sänkte flera tyska örlogsfartyg aldrig släpptes ut.

Det hade varit flygministeriets oavvisliga skyldighet att låta allmänheten få veta detta.

Sprängningen av Mohne-dammen natten till den 16 maj var ett led i slaget om Ruhr.

Det hade varit lönlöst att göra försöket mot en 140 fot tjock betongkonstruktion om vi inte haft ett specialvapen, konstruerat av B. N. Wallis i Vickers Armstrong, en man just av min typ. Av någon mystisk anledning måste principen för denna konstruktion ännu hemlighållas. Bombkommandot står i stor tacksamhetsskuld till Wallis för hans utmärkta uppfinningar.

När jag fick rapport om att Mohne- och Eder-dammarna hade sprängts, ringde jag upp Washington, där Churchill och Portal då vistades, för att ge dem nyheten. När jag kom fram blev jag avbruten och avkrävd en försäkran om att den person jag sökte var pålitlig. Jag vet inte hur de möjligen blev övertygade om att Winston Churchill tillhörde denna kategori, men jag kom slutligen fram till Portal och talade om för honom att båda dammarna hade förstörts.

En ny taktik som skulle bli av största betydelse i krigets senaste skeden infördes vid anfall mot Zeppelinbasen i Friedrichshafen vid Konstanzsjön den 20 juni 1943.

Efter anfall mot Zeppelinverkstäderna fortsatte bombarna till Nordafrika, där de landade och fyllde sina förråd, varefter de på återflygningen anföll den italienska flottstationen Spezia.

Anfall mot Friedrichshafen var framgångsrikt, och Zeppelinverken blev svårt skadade.

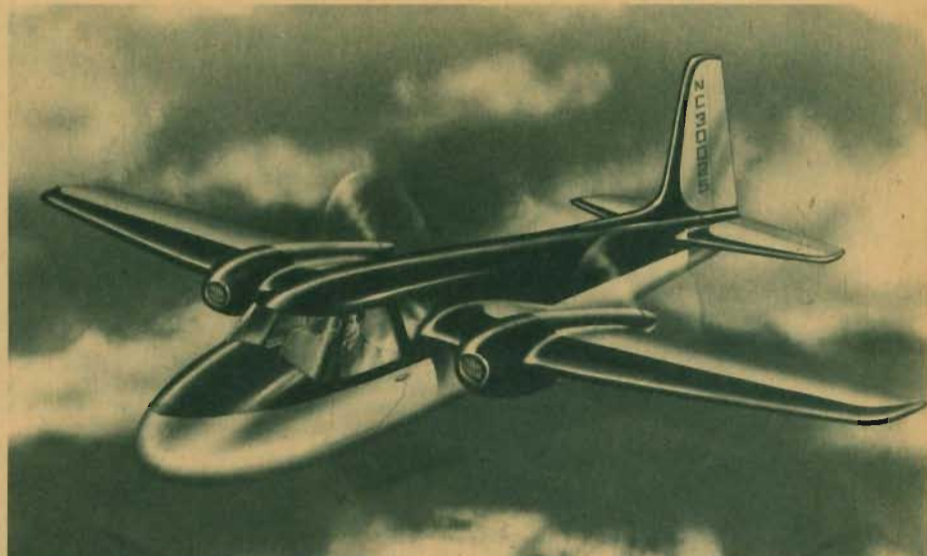
(Forts. i nästa nr.)

(De föregående artiklarna i denna serie var införda i nr 3, 4 och 5.)

ser på luftkriget



Utan att göra sig skyldig till någon överdrift kan man fastslå att den amerikanska flygindustrin i långt högre grad än något annat lands bäst gått i land med uppgiften att konstruera pålitliga trafikflygplan. Givetvis finns det undantag och det vore fel att påstå att engelsmännen inte kan bygga fullgoda trafikflygplan. Det råder inget tvivel om att det trafikflygplan i »modern tid» — dvs. från åren strax före krigsutbrottet fram tills nu — som mest bidragit till att popularisera och utbreda flyget bland allmänheten är den välkända amerikanska Douglas-skapelsen DC-3, trots den kritik som på senaste tiden riktats mot dess i civil tjänst numera insatta militära upplagor C-47 och C-53. Denna kritik har obefogat träffat även DC-3:an, vilket kanske inte är så underligt då denna helt civila typ, byggd före Pearl Harbour 1941 i endast 500 exemplar, till utformningen är helt identisk med Dakotan och dess olika versioner. Antalet DC-3:or är ju ganska ringa jämfört med de Dakota-flygplan som bygg-



DAKOTAN SKALL HA ETT TACK!

Trafikflygnytt från USA. I.

des i USA under kriget. En stor del av dessa f. d. militära transportplan har nu efter kriget sålts till en mängd flygbolag inom och utom USA och det är med sådana flygplan som så många olyckor inträffat på senaste tiden.

Anledningarna till dessa katastrofer har varit så många att det skulle gå att skriva flera böcker om dem, men även om inte samtliga olyckor beror på att ombyggnaden till civilt bruk varit otillfredsställande ur säkerhetssynpunkt, så kan nog flertalet räknas dit. Man kan emellertid inte förneka att de tidigare militära, numera civila Dakota-planen gett efterkrigstidens trafikflyg en avsevärd skjuts framåt i tiden, ja, man kan t. o. m. påstå att om inte Dakotan funnits, så skulle den ur kommersiell synpunkt starka ställning som trafikflyget i dag har varit åtminstone 5—10 år avlägsen.

Dakotan i trafik till 1950

Tack vare de Dakotor som det amerikanska flygvapnet sålt så förmånligt har flygbolagen kunnat stabilisera sin ekonomi så att inköp av moderna, fredstillverkade trafikflygplan kan ske mycket tidigare än som annars hade varit möjligt. Och många Dakota-plan torde komma att hållas i trafik fram till omkring 1950. För att inte svärta ner trafikflygets anseende är det dock nödvändigt att avhjälpa de brister som bl. a. i Sverige upptäckts på bränsleledningar m. m. och genomföra dessa ändringar inom alla världens trafikflygbolag.

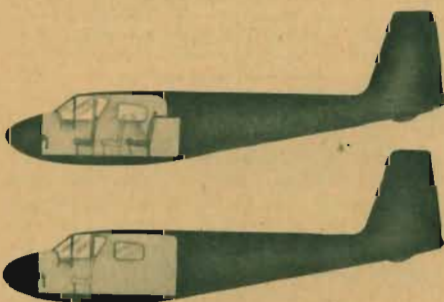
För att ge en allmän bild av det ny-skapande arbete som utföres inom den amerikanska flygindustrin har vi sammanställt en del uppgifter om de nya typer av lång- och kortdistanstrafikplan och mindre, flermotoriga charterflygplan i den 4—6-sitsiga klassen som nu är under utveckling eller i produktion.

AERO COMMANDER.

(Helmetall, två motorer, 6—7 passagerare, 15.000 dollar.)

En tidigare helt okänd flygplansfabrik, Aero Design and Engineering Corp i Culver City, Kalifornien, offentliggjorde för en tid sedan ett tvåmotorigt nosställsutröstat högvingat helmetallmonoplan avsett för pilot och 6—7 passagerare. Aero Commander som planet kallas skall utrustas med två 190 hk motorer med sex motliggande cylindrar (okänt fabrikat), vilka beräknas ge planet en marschfart av 265 km/t vid havsytan. Flygplanet kan även användas som rent godstransportplan och kan som sådant ta en betalande last på 500 kg med full bränslelast. Dubbelkommando ingår i utrustningen.

Varken den tvåmotoriga, fyra-femsitsiga Baumann Brigadier Model B-250 ovan eller den likaledes tvåmotoriga sex-sjussitsaren Aero Commander medan kan sägas vara representativa för amerikanskt trafikflyg av i dag. De tillhör båda den allra minsta klassen av trafikflygplan som lämpar sig för lokal-, taxi- och chartertrafik. Ingen av de båda typerna har provflugits ännu.



Beräknade data och prestanda: spännvidd 13,36 m, längd 9,75 m, höjd (till fenans spets) 3,16 m, vingyta 22,3 m², tomvikt 1.088 kg, flygvikt 1.905 kg, toppfart (havsytan) 291 km/t, marschfart (d:o) 265 km/t, vikningshastighet 92 km/t, stighastighet 530 m/min, topphöjd 7.400 m, d:o på en motor 2.650 m, flygsträcka 1.125 km.

Någon uppgift om när flygplanet kan beräknas vara i luften har inte setts till, men däremot har försäljningspriset preliminärt angetts till 15.000 dollar. Anledningen till det låga priset sågs vara motorernas ringa effekt och pris.

BRIGADIER »TWO-FIFTY».

(Tvåmotorig 4—5-sitsare, högst 10.000 dollar.)

En ny amerikansk skapelse i en något mindre klass än föregående Aero Commander är Baumann »Brigadier» Model B-250 från den praktiskt taget nybildade firman Baumann Aircraft Corporation i Burbank, Kalifornien. Flygplanet befinner sig ännu på projektstadiet men trots detta har firman angett priset till »under» 10.000 dollar. Andra flygplan i liknande storleksklass kostar mellan 15.000 och 30.000 dollar. Planet är 4—5-sitsigt och avsett att utrustas med två 125 hk Continental-motorer, drivande var sin skjutande propeller. Landningsstället är av moshjulstyp med huvudstället fällbart utåt vingen. Utmärkande för planet är dess goda enmotorsprestanda.

Data och prestanda (enmotorsprestanda inom parentes): spännvidd 12,49 m, längd 8,53 m, flygvikt 1.450 kg, toppfart 275 km/t (175 km/t), marschfart med 65 procent effektuttag 240 km/t (160 km/t), landningsfart 96 km/t (d:o), topphöjd 5.450 m (1.500 m), stighastighet 381 m/min (107 m/min), flygsträcka 950 km.

Gnomo.

USA-FLYG I DAG

AV

Juney Dillenbeck

MÄKTIGA INSTITUTIONER i civilflygets tjänst

Hur går det till att få koncession för en ny flyglinje i USA? Vad har de amerikanska luftfartsmyndigheterna att säga till om? Vilka möjligheter har en amerikansk flygvetenskapare? Dessa och flera andra frågor besvarar flygekonomen Juney Dillenbeck i SAS i sin 4:e, högtintressanta artikel om USA-flyg av i dag.

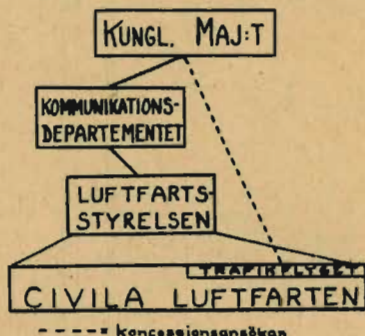
Det är alltid populärt att svänga sig med förkortningar i det alldagliga samtalet och betrakta motparten-offret med en smutt överlägset förvånad min, om han skulle antyda att han inte helt fattat deras innebörd. Inom flygkretsar grasserar denna fluga alldeles förfärligt. Den flygintresserade lekmannen av idag får göra upp ett veritabelt register, om han skall kunna hålla sig à jour med alla förekommande förkortningar och veta deras reella innebörd. Vi har alla flygplansbeteckningar, vilka särskilt ungdomen tycks vara experter på och så flygboken — hur många kan t. ex. på rak arm säga vad DHY, LOT, MISR, TAGA och SVERIGE

1/1947

TATA¹⁾ representerar — och slutligen tillkommer den mångfald mer eller mindre välkända förkortningar på myndigheter, förningar och andra flygorganisationer såsom PICAQ, IATA, ATA, NACA?

U. S. A.

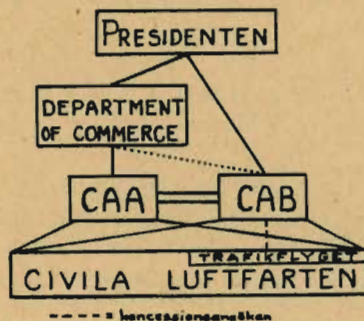
1/1947



SVERIGE

SKISS 1.

1/1947

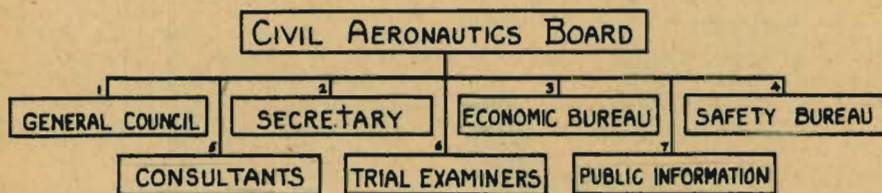


1) Teknisk kontroll; luftfarts-certifikat; haveriutredningar; flyglinjeansökningar mm. 2) Underhåll och drift av flygplatser; ljus- och radionävar; flygfälthetsbelysningar mm. 3) Trafikledarorganisationen; flygsäkerhetstjänsten; samband med svenska och utländska flygbolag. 4) Administrativa och juridiska uppgifter; registratur; bibliotek mm. 5) Fyra förvaltningsdistrikt; flygledarverksamhet på flygplatser och flygled mm.

U. S. A.

SKISS 2.

1/1947



1) Samband med CAA; utskrift- och förvaring av handlingar; registratur; bibliotek mm. 2) Juridisk rådgivning och hjälp till styrelsen och övriga avdelningar mm. 3) Analys- och utredningscentral; statistiska bearbetningar; ekonomiska rapporter mm. 4) Olycksfallsutredningar; säkerhetsbestämmelser; insamling av flygtekniska data mm. 5) Tekniska, ekonomiska, geografiska och juridiska flygexperter; konsultationer mm. 6) Utredningsmän; handläggare ansökningsärenden och avge rapporter och utlåtanden mm. 7) Nyhetsbyrå och officiell informationscentral för CAB och CAA.

Den som läser eller hör talas om den amerikanska lufttrafiken stöter oupphörligen på CAA och CAB. De flesta har väl ganska klart för sig att det rör sig om den amerikanska luftfartsmyndigheten. Deras ställning som det civila flygets styrelse- och kontrollorgan är så dominerande i det stora landet i väster att det nästan är nödvändigt med en närmare kännedom om deras maktbefogenheter och arbetssätt för den som vill ha en fullständig överblick av USA-flyget av idag.

I alla länder har luftfartsmyndigheterna från början rönt en ganska styvmoderlig behandling, då man inte riktigt vetat var de lämpligen skulle inrangeras i statsverkets stora organisation. De har emellertid expanderat våldsamt och så småningom befunnits kräva status som ett fristående ämbetsverk. Se bara på utvecklingen här hemma i Sverige. Vår gamla luftfartsmyndighet var sedan år 1930 förlagd till Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen och där samordnad med Järnvägsbyrån. Men efter 1944 års proposition om tillskapandet av ett särskilt statligt organ för att handha luftfartsväsendets stora och speciella arbetsuppgifter, fick vi ju för två år sedan en fristående luftfartsstyrelse (se skiss 1). Styrelsen består av en verkseher, som kallas luftfartsdirektör och är förordnad av Kungl. Maj:t på 6 år, samt fyra ledamöter med speciell sakkunskap inom följande områden, nämligen 1) den civila luftfarten, 2) näringslivet, 3) utrikesfrågor samt 4) försvarsväsendet. För att utöva linjefart erfordras som bekant särskilt tillstånd av regeringen, vilken dock alltid remitterar dylika ansökningar till Luftfartsstyrelsen för utlåtande innan beslut fattas. Tillstånd för att utöva annan luftfart mot ersättning ges av Luftfartsstyrelsen ensamt. (Forts. på sid. 37.)

¹⁾ Den officiella förkortningen på trafikflygbolag i följande länder (i ordning): Turkiet, Polen, Egypten, Centralamerika, Indien.

²⁾ Den som läser »Flyg» flitigt känner till dessa förkortningar förut men för ordningens skull:

PICAQ = Provisional International Civil Aviation Organization — den interimistiska civila luftfartsorganisationen mellan ett femtiotal av världens nationer (blir snart permanent och skall då heta enbart ICAQ).

IATA = International Air Transport Association — den internationella sammanslutningen av cirka 80 flygbolag från hela världen.

ATA = Air Transport Association — de inhemska USA-flygbolagens motsvarande sammanslutning.

NACA = National Advisory Committee for Aeronautics — ett statligt, tekniskt och ekonomiskt utredningsinstitut för flyget i USA.



SCANDIA INTRESSERAR SYDAMERIKA

Sedan den första flygningen i november i Sijol har Saabs Scandia genomgått intensiva flygprov. FLYG har varit i tillfälle att studera de iakttagelser som framkommit och det gör att man får ännu mera förtroende för det svenska trafikflygplanet.

Scandia fyller högt ställda anspråk då det gäller flygsäkerhet. Så t ex visar planet vid stall inga som helst roll- eller spintendenser, i stället sker Scandias stall alldeles rakt fram och farten ökas under det att no-

sen sjunker långsamt. Detta gäller vid flygning såväl med som utan motor. Vid flygning på en motor behåller planet flygriktningen med normala roderkrafter vid farter ända ned till stallgränsen utan rolltendens.

Vingbelastningen är så låg som 162 kg/m². Nosstället medverkar också till att höja flygsäkerheten och gör planet synnerligen lätt att manövrera såväl vid körning på marken som vid start och landning. Alla

hjulens förs framåt vid indragandet. Utfällningen av landstället kan alltså ske mycket snabbt om så önskas och utan hjälp av det normala hydraulsystemet, då luftkrafterna ombesörjer utfällningen.

Alla roder manövreras manuellt och några extra anordningar (boosters) för att förstärka spakkrakterna behöver inte tillgripas. Alla roderlåsningar sker med ett centralt reglage från förarhytten. Några yttre roderlås behövs därför inte.

För att förebygga isbildning på vingar, stabilisator och fena är dessas framkanter uppvärmda med varmluft. Denna alstras av separata värmepannor. Vingprofilen är inte av »laminar-flow»-typ och är alltså inte överkänslig för isbildningsfenomen.

Omfattande åtgärder har vidtagits för att förhindra brand. Bränsletankarna är placerade i yttervingarna och hela bränslesystemet är i överensstämmelse med de senaste CAR-bestämmelserna. Om en nödlandning måste vidtas kan bränslet mycket snabbt pumpas ur genom utloppsöppningar i ving-spetsarna med hjälp av elektriskt drivna pumpar. I motoranläggningarna är ett speciellt snabbt verkande brandvarningssystem baserat på termo-elektrisk princip installerat. Vidare är brandvarningsanläggningar installerade vid värmepannorna liksom i alla lastrum.

Flyginstrumenten är dubblade och de båda grupperna anslutna till av varandra oberoende system. En felvisning hos ett instrument upptäcks därför mycket lätt.

Det elektriska systemet är arrangerat i två av varandra oberoende sektioner, vilka normalt är hopkopplade över automatiska utlösningssdon. De elektriska anordningarna är förbundna till dessa sektioner på ett sådant sätt att de såvitt möjligt kan ersätta varann om någon sektion skulle krängla och på det sättet har man en garanti för att inte hela det elektriska systemet kan sättas ur funktion.

Inte minst Scandias flygsäkerhet har gjort att den väckt intresse utomlands, och den handels- och industrikommission som nyligen kommit hem från Sydamerika kunde berättat att man frågade efter det svenska trafikflygplanet även där.

Vi diskuterar:

ABA och Luftfartslånefonden

I den pressdiskussion som uppstått med anledning av frågan om Svenska Lloyds koncessionsansökan om att utöva luftfart på linjen Göteborg—London har framförts vissa uppgifter som tarvar ett tillrättläggande och en korrigering av vissa sakuppgifter.

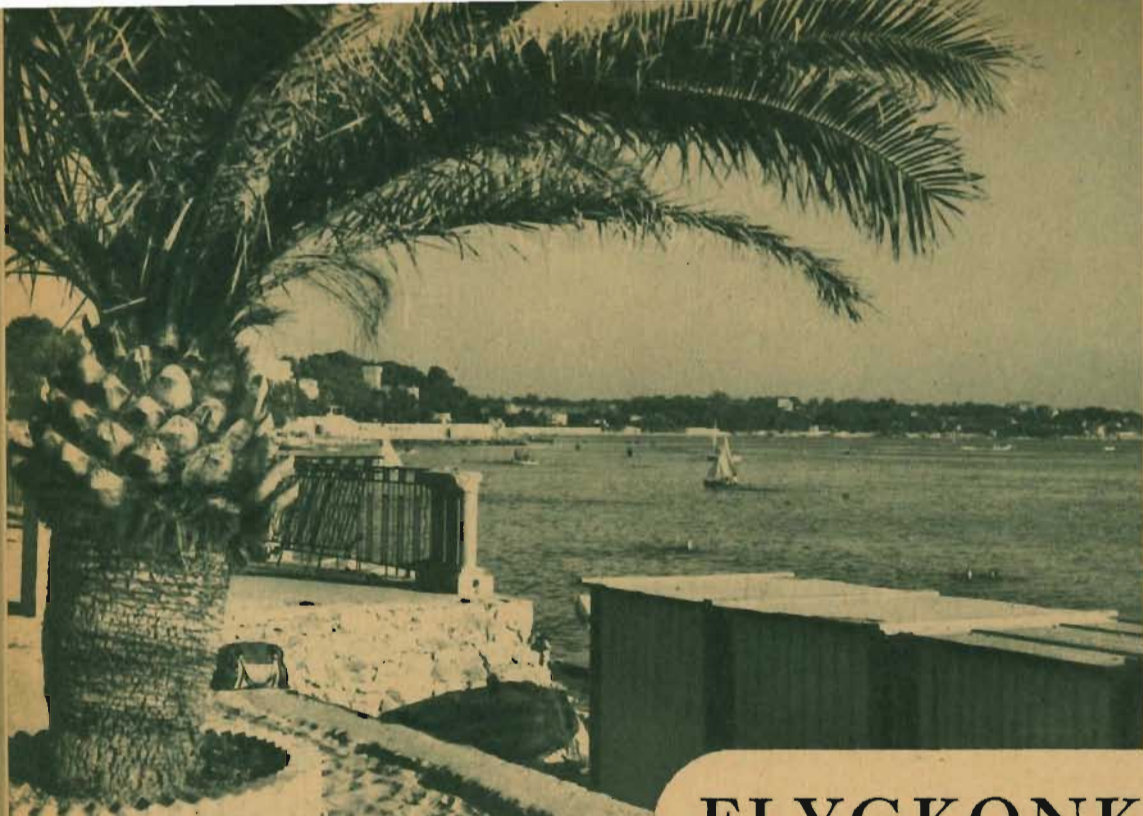
I ett uttalande har bl a gentemot ABA anförts att »statens något ansträngda finanser villserligen på sistone slupit bördan av statssubvention till ABA, men det må icke glömmas, att ABA nyligen till Luftfartslånefonden inlämnat en ansökan om icke mindre än 24 miljoner kronor för att inköpa flygplan och motorer. »Genom sammankoppling av begreppen »statens», »subvention» och »Luftfartslånefonden» har uttalandet getts en form — vi är övertygade om helt oavsiktligt — som av den icke initierade möjligen kunde tolkas så att staten beviljade bolaget ett anslag för inköp av flygplan och motorer samt för anläggningar till ett belopp av 36 miljoner kronor — icke 24 miljoner som angivits i uttalandet. Denna tolkning är givetvis helt felaktig. Liksom de flesta andra företag — även Svenska Lloyd — finansierar bolaget sina investeringar genom dels eget kapital och dels främmande kapital. Avvägningen häremellan avgöres av bolagsledningen med hänsyn till föreliggande omständigheter. Bolagets tillskott av främmande kapital har erhållits

dels genom upplåning i allmänna marknaden hos banker och försäkringsbolag och dels i luftfartslånefonden. Den senare är, såsom framgår av namnet, en fond (staten) för lån, som beviljas för verksamhet som äger samband med enskilda investeringar i samband med luftfart. För att erhålla sådana lån till inköp av flygmateriel gäller av Konungen fastställda lånevillkor, som bl a innebär att låntagaren inte får avhända sig den belånade flygmaterielen, att flygmaterielen skall vara försäkrad i godkänd försäkringsinrättning, att försäkringsbrevet skall vara transporterade på långgivaren, att lånen skall återbetalas inom fem år samt att ränta skall erläggas med 4 procent på lånebeloppet. En fullt affärsmässig uppgörelse sålunda mellan långgivare och låntagare. Denna låneform är inte någon nyhet utan har bestått sedan Luftfartslånefonden skapades.

Vad ABA i förevarande fall alltså gjort är att hos långgivaren — staten har anmält sitt upplåningsbehov i avsikt att riksdagen skulle »spåda på» luftfartslånefonden, så att medel finnes tillgängliga för att avsluta en affär mellan långgivare — låntagare.

Samma möjligheter står öppna för alla lufttrafikföretag som önskar denna form av lån — alltså även för Svenska Aero Lloyd — och utan att statens finanser behöver ansträngas.

Carl Florman.



Den mest luxuösa platsen vid Rivelan de Juan-les-Pins (bilden ovan), där man alltid kan se elchiffeter från hela världen. Sedan man druckit sitt morgonkaffe i Stockholm kan man med fixget, hjälp av alla St. Madeiras på eftermiddagen (nollan).

FLYGKONKURRENS OM RIVIERAN

Av Svend Aage Nielsen

År 1933 blev jag ombedd att skriva en artikel för en stor dansk tidnings År 1933 blev jag ombedd att skriva en artikel för en stor dansk tidnings julnummer, »helst något resebetonat», förklarade man. Jag som alltid varit mycket flygintresserad skrev då en artikel med rubriken »Hem med jul-flygplanet från New York 1943». Här skildrade jag hur vi flög från New York till Köpenhamn på — 22—24 timmar i ett plan med 50 passagerare. I en ingress redogjorde jag för att nog var det framtidsmusik — men baserad på förnuft och utvecklingsmöjligheter. »Musiken» blev emellertid återsänd med den anmärkningen att den visserligen var trevlig men på samma gång för fantastisk för den ärevärdige läsaren. Varefter jag skrev en »riktig» julsak med snö, tomtar, klockklang och mycket slädfärder...

Vad har nu detta med Côte d'Azur att göra? Inte annat än som ett exempel på hur fort kommunikationsmedlen kan utvecklas. Ty före det senaste kriget var en Riviera-resa från de nordiska länderna en verklig långfärd. Man kände liksom en äventyrsaktig spänning... Detta med att resa ned till palmer, apelsinträd, citroner och rosor och orkidéer var ungefär som att fara till en annan världsdel. En färd till det eviga solskens kusten skulle förberedas... tjocka tågtidtabeller måste plöjas igenom, platser reserveras på tågen genom de olika länderna (det kunde faktiskt bli 4—5 olika riken), sovvnagar och hotellrum i Paris måste beställas. Flög man till Seine-staden var det mellanlandningar flera gånger och ville man flyga vidare (vilket var möjligt, jag flög själv Marseille—Paris 1936) måste platsen på planet bokas i god tid.

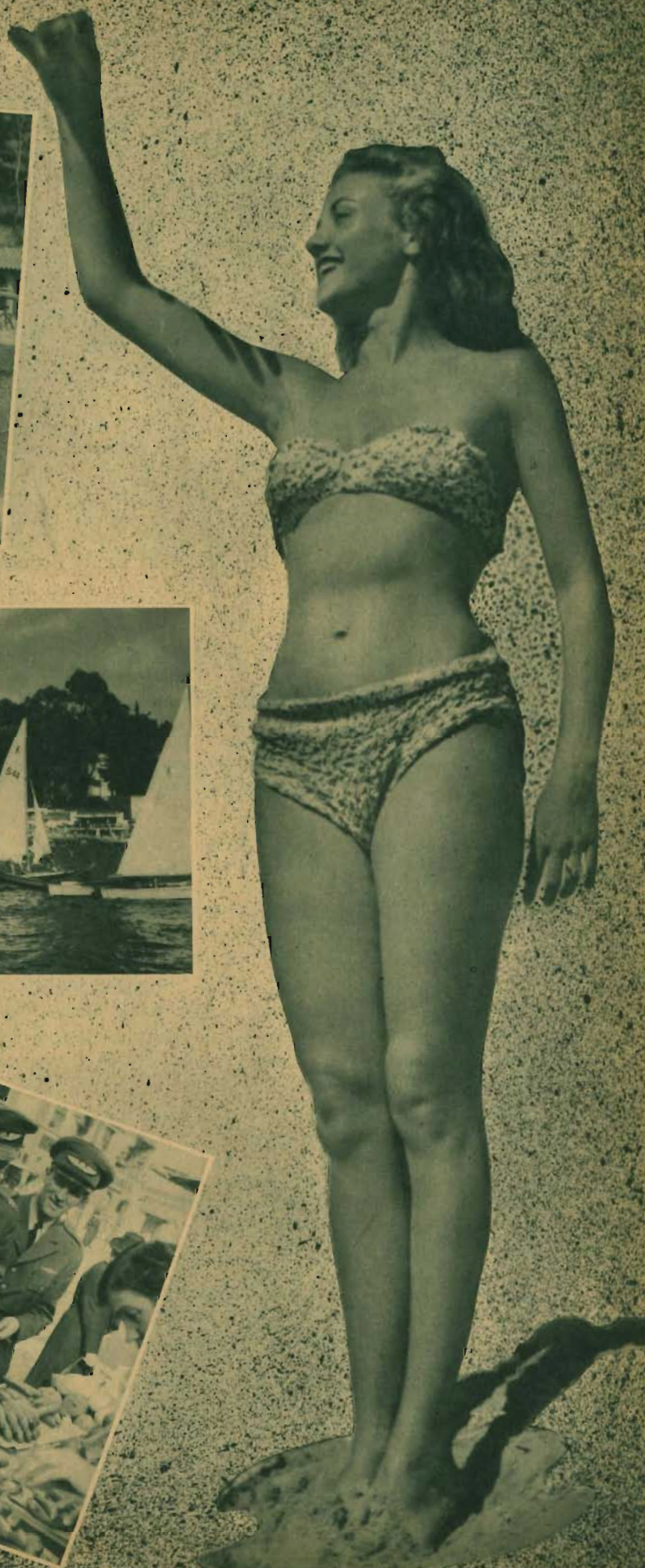
Men även om man tog flyget — de »gamla hederliga» Junkers och Fokker'na — blev det i alla fall en flera dygns färd. Under mina deltaganden i Monte Carlo-Rallyt tog det mig och mina kamrater fyra dagars oavbruten körning dag och natt att tillryggalägga 4 000 km från Umeås »polarvinter» till apelsinträden i leksaksstaden Monte Carlo.

(Forts. på sid. 35.)





ABA-chefen Calle Florman är en av de största Riviera-entusiasterna och bättrar gärna på solbrännan i februari. T v om honom promenerar ABA-flygvärdinnan Catharina Hartelius. De övriga bilderna är tala för sig själva. Sock Kan-ke-lär påpekas att tankningen på bilden längst ner försiggår i Zürich, en viktig nödhalt på vägen till Riga.





STOCKHOLM OCH GÖTEBORG
TILL LONDON MED B·E·A och sedan

B·O·A·C Speedbird linjer över hela världen

När England planerade sitt flyglinjenät för efterkrigstiden, tilldelades B. O. A. C. Nordatlanten och routerna till Östern och Södern. På kartan här ovan finner Ni en schematisk bild av dessa huvudlinjers sträckning. BRITISH EUROPEAN AIRWAYS flyger Eder från Europas huvudstäder till London, där B. O. A. C. står till Eder tjänst med sina världsomspännande linjer. Dessa sträcka sig till Nordamerika, Mellersta Östern, Afrika, Indien, Fjärran Östern och Australien västerut så långt som till New York, österut till Tokio och söderut till Johannesburg och Auckland. Detta är vår andel i lufttrafiken — en viktig andel, som vi äro stolta över att ha blivit tilldelade. Men framför allt är det router, som blivit grundligt prövade av oss, ty våra män hava förarbetat, organiserat och flugit dessa linjer alltsedan den första flygförbindelsen öppnades med Indien 1929, vilket har givit oss 18 års erfarenhet.

Närmare upplysningar erhållas av vår Europarepresentant, BRITISH EUROPEAN AIRWAYS, och resebyråerna.

Stockholm: BRITISH EUROPEAN AIRWAYS, Norrmalmstorg 1.

Göteborg: Östra Hamngatan 52. (Ingång från Kungsgatan.)

KANADA • U. S. A. • VÄSTAFRIKA

MELLERSTA ÖSTERN • ÖSTAFRIKA • SYDAFRIKA • INDIEN

FJÄRRAN ÖSTERN • AUSTRALIEN • NYA ZEALAND

B·O·A·C

BRITISH OVERSEAS AIRWAYS CORPORATION I SAMTRAFIK MED
 QANTAS EMPIRE AIRWAYS, SOUTH AFRICAN AIRWAYS, TASMAN EMPIRE AIRWAYS

Attack mot ljudhastigheten

*Flyktigt
sett...*

Blekinge flygflottilj

har på grund av de svåra isförhållandena de senaste veckorna haft bråda dagar med att undsätta sjöfarten i Södra Östersjön, Öresund och på Västkusten. Fyra—fem plan har dagligen under drygt tre veckors tid bedrivit isspaningar i dessa farvatten, forskat efter fartyg som legat fast i isen och undsatt dem med förnödenheter. I början släpptes livsmedelspaketet ner direkt från flygplanen, men sedan

man fått Nissafors pappersfallskärmar visade det sig att undsättningsarbetet kunde ordnas betydligt effektivare. Chefen för isspaningsdivisionen, kapten Harry Ek var också mycket förtjust över dessa fallskärmar som bär en last på närmare 60 kg.



Kapten Harry Ek.



Nissafors pappersfallskärmar som hörjude användas under kriget har visat sig fylla ett verkligt behov. De bär en last av upp till 60 kg.



En B-51A från Blekinge flygflottilj har just släppt ner en fallskärm med livsmedel till ett isfruset fartyg i Öresund.



Douglas Aircraft Company Inc har i dagarna presenterat ett nytt reaktionsdrivet experimentflygplan avsett för en attack mot den hittills ouppnådda ljudhastigheten. Flygplanet kallas D-558 Skyhawk och är byggt på uppdrag av US Navy Bureau of Aeronautics. Skyhawk är utrustad med ett reaktionsaggregat av typ General Electric TG-180 (J-35) med en dragkraft på ca 1 800 kg. Motorinstallationen samt flygplanets utseende i huvudsak påminner rätt mycket om Republic P-84 Thunderbolt även om Skyhawk är avsevärt mer avancerat till sin utformning. Vingarna är t ex exceptionellt korta — spännvidden är endast 7,5 m — vilket medfört en så hög vingbelastning som ca 290 kg/m². Flygkroppens längd är 10,5 m. Tomt väger flygplanet 2 760 kg och den maximala flygvikten är 4 400 kg.

Skyhawk sägs vara det första flygplanet i en serie på sex experimentplan som US Navy Bureau of Aeronautics beställt i denna klass hos olika fabriker i USA. Av dessa sex får två komma på Douglas. D-558 lär vara avsett för att utprova låga sidoförhållanden vid hastigheter kring ljudets hastighet medan en annan konstruktion — D-557 — byggs med kraftigt pilformade vingar.

Enligt reklamen skall planet göra en hastighet på mellan 880 och 1 360 km en uppgift som dock inte säger så mycket.

Flygare i det våta

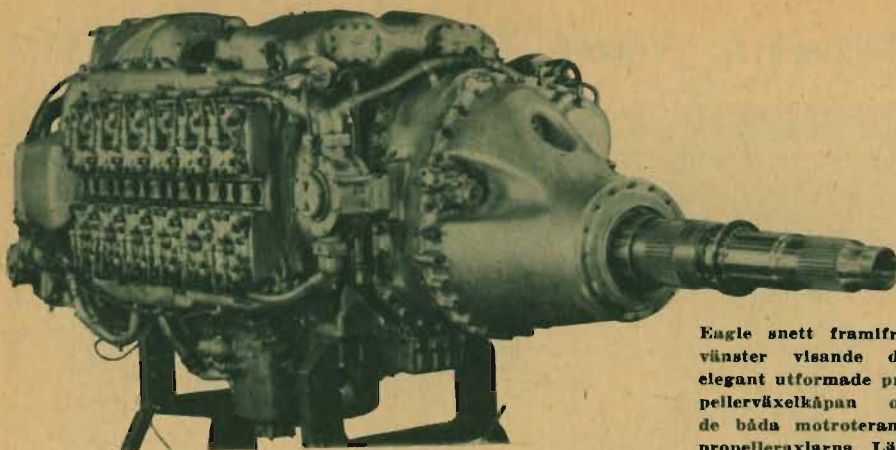
På grund av det besvärliga klimat vi nordbor har att dras med är det naturligt att flygvapnets flygande personal hittills inte kunnat öva sjöräddningstjänst i den utsträckning som är önskvärd. Denna träning har hittills mest koncentrerats till några veckor på sommaren, då vattnet inte varit för kallt. Dessa svårigheter framhölls vid den sjöräddningskurs som nyligen hållits i Flygkadettskolans simbassäng i Uppsala som avslutning på kursen för säkerhetsofficerare.

Denna del av säkerhetstjänsten har under det senaste kriget visat sig ha en oerhört stor betydelse för flygkrigföringen. Sålunda beräknar man att åtminstone 15 000 allierade flygare räddades till livet tack vare RAF:s väl utbyggda »Air Sea Rescue» förband. Såväl engelsmännen som tyskarnas »Seenotdienst» var emellertid även utrustade med lämpliga flygplan för detta ändamål. Engelsmännen använde en mängd olika typer, exempelvis Supermarine Walrus och Sea Otter, Vickers Wellington och Fairey Barracuda samt Westland Lysander, medan tyskarna använde sina flygbåtar Dornier Do 18 och Do 24. Denna sistnämnda typ ingår numera som bekant i ett exemplar i det svenska flygvapnet. Såväl Walrus-, Sea Otter som Dornier-flygbåtarna gick ju ned och plockade upp flygarna ur vattnet medan Wellington och Barracuda medförde stora motordrivna räddningsbåtar upphängda under flygkroppen. Lysander användes endast för att släppa ner förnödenheter.

Meningen är nu att även svenska flygvapnet skall anskaffa lämplig flygmateriel för sjöräddningstjänst, då Do 24:n inte förslår långt. Förhandlingarna har i dagarna slutförts om inköp av ett mindre antal flygbåtar av den amerikanska typen Catalina. Under kursen i F 20:s simhall i Uppsala visades olika slags sjöräddningsmateriel: gummilivbåtar för fem-sex man, segel och stänkskydd och enmans livbåtar som i nedpackat skick inte tar större utrymme än en portfölj. Vidare fick man se prov på en mängd intressanta övningsmoment, fallskärmshopp från trampolin, m. m.

PIK-5 till Sverige?

Prototypen till det första helfinska övningssegelflygplanet PIK-5 genomgick förra sommaren omfattande flygprov och de goda resultat som härvid nåddes har väckt planer på att exportera planet. Sverige ligger närmast till hands och preliminära underhandlingar har redan förts med både KSAK och Flygvapnet.



Eagle snett framifrån vänster visande den elegant utformade propellerväxelkåpan och de båda motroterande propelleraxlarna. Lägg märke till de kapslade B.T.H. magnetapparaterna samt de lättåtkomliga tändstiften.

"EAGLE"

ny Rolls-Royce-motor på 3500 hästar

Svenska marinflygare av äldre årgångar sminns med välbehag ljudet av spinnande »Eagle VIII» i sjöflygplanet »Hansa Brandenburg». Denna »Eagle» var en produkt av den välkända Rolls-Roycefabriken i Derby, England, och i största korthet kan den karakteriseras på följande sätt.

»Eagle VIII» var en 12-cylindrig V-motor med de vattenkylda cylindrarna ställda i 60° vinkel mellan cylinderraderna. Effekten vid 1800 varv/min utgjorde 360 hk.

Denna motortyp bidrog ytterligare till att höja anseendet hos namnkombinationen Rolls-Royce. »Eagle» gjorde sig sannolikt bemärkt i den tvåmotoriga Vickers Vimy-maskin, med vilken de båda engelska flygarna John Alcock och Arthur Brown den 14—15 juni 1919 företog den första direkta atlantflygningen mellan New Foundland och Irland.

Den gamla »Örnen» har för länge sedan gått till de sälla jaktmarkerna, men den har fått låna sitt namn åt en ny Rolls-Royce motor, på vars framtid man ställer stora förhoppningar. Denna nya »Eagle» utgör frukten av ett vittgående experimentarbete på vägar som är helt nya för Rolls-Royce fabriken.

Rolls-Royce »Eagle» som redan genomgått förberedande flygprov i en ännu så länge hemlig jaktplantyp tillverkad av Westland Aircraft Ltd, lämnar en högsta effekt av 3500 hk. Därmed är denna kraftkälla den största kolvmotor som hittills byggts för flygbruk i England.

Kolvmotorn inte dödsdömd

Det är onekligen ägnat att väcka ett visst uppseende i flygkretsar detta att Rolls-Royce annonserar ankomsten av en ny kolvmotorkonstruktion i den högsta effektklassen. Man vågar därav dra den slutsatsen att fabriken trots uppmärksammade framgångar med reaktionsaggregat fortfarande ser en framtid hos kolvmotorn, även då det gäller större effekter.

Rolls-Royce har alltid undersökt nya utvecklingsmöjligheter inom förbränningsmotortekniken. Flyg är nu i tillfälle att presentera den senaste skapelsen från fabriken — »Eagle», en ny kolvmotorkonstruktion i den högsta effektklassen.

Rolls-Royce-firman har tills dato endast tillåtit lätta helt obetydligt på den sekretessens slöja som Air Ministry lagt över »Eagle». Slöjan är dock inte tätare än att den tillåter ett studium av de allmänna dragen i motorns uppbyggnad.

Rolls-Royce har alltid undersökt nya utvecklingsmöjligheter inom förbränningsmotortekniken. Vid fabriken experimentverksstäder i Derby har man konstruerat, byggt och provat motorer inneslutande bl a sådana konstruktionsdetaljer och principer som luftkyllning, slidventil, tvåtalets princip, dieselpincip, direktinsprutning. Kriget krävde emellertid att man helt koncentrerade sig på tillverkningen av de båda välkända V-motorerna »Merlin» och »Griffon» under den tid detta pågick.

»Eagle» skiljer sig

emellertid ur konstruktionssynpunkt avsevärt från dessa föregångare. Fabriken är emellertid konservativ i så måtto att man fasthållit vid vätskekyllningen.

Till sin allmänna uppbyggnad kan »Eagle» karakteriseras som en 24-cylindrig motor med de fyra cylinderraderna placerade i liggande H-form. Cylindrarna har slidventiler, varigenom bl a tändstiften blir lättare åtkomliga.

I likhet med de senaste utförandena hos »Merlin» och »Griffon» är »Eagle» försedd med bränsleinsprutning i kompressorns snäcka. Insprutningspumpen, som konstruerats av Rolls-Royce har placerats på vevhusets undersida.

Kompressorn är av tvåstegstyp och tvåväxlad. Mellan kompressorns utlopp och vart och ett av de fyra ingåsrören finns det en kylare.

Tändningssystemet består av två vattentätt inkapslade magnetapparater av typ B.

T. H., monterade på vardera sidan av kåpan till propellerväxeln.

Propellerväxeln som överför motoreffekten till två 8-bladiga motroterande ROTOL-propellrar är innesluten i en kåpa som särskilt utformats för att ge motorn minsta möjliga frontalyta.

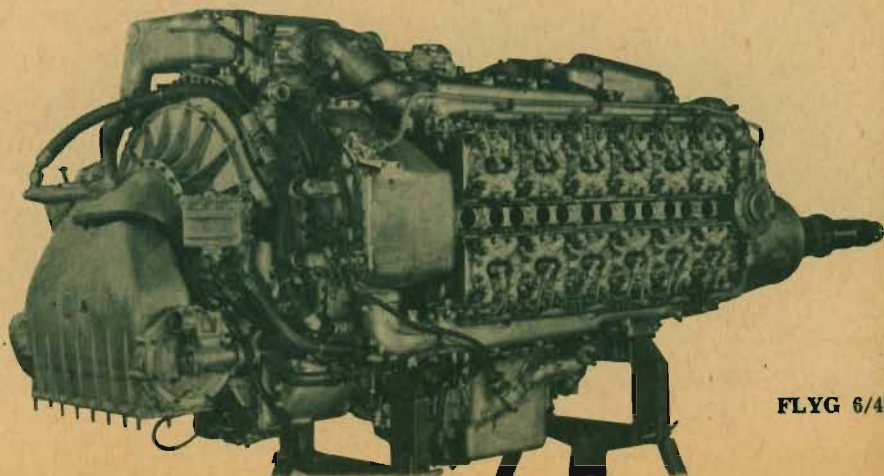
Med kännedom om

flygmotorkonstruktörens förmåga att pressa ut sina skapelser mera och mera effekt kan man med stor säkerhet utgå ifrån att »Eagle» har en utveckling framför sig.

För flygaren är flygmotorer i umgänget lika betydelsefullt som hans närmaste bekanta — han måste obetingat kunna lita på dem. Men likaväl som man vid den första presentationen inte får veta allt om en ny bekantskap bland människorna, likaväl får man inte heller räkna på att känna allt om en flygmotor vid första mötet. Detta i all synnerhet som introduktören i detta fall själv inte haft tillfälle att närmare odla denna nya bekantskap.

B. Gunnar Larsson.

Eagle sedd snett bakifrån höger. Kompressorn med kylare dominerar motorns bakparti.



MOAZAGOTL

FLYG inbjuder läsekretsen att delta i en intressant forskning: att utröna Moazagotlmolnen i Sverige.

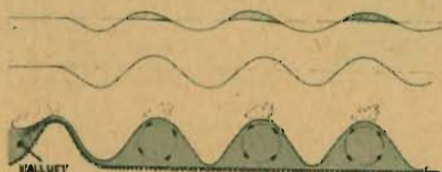
Den 23 februari 1944 låg en division bombplan av typ B 5 från Jämtlands flygflottilj över Kebnekajseområdet på 4 000 m höjd och väntade på order från marken. Planen låg under svag tryckning mot den ovanligt starka vinden. Plötsligt telegraferade ett plan att det var fel på instrumenten. Variometern visade 5—6 m/sek stigning, trots att den till följd av flygläget borde visat omkring 3 m/sek fall. Divisionschefen, kapten G. Rissler, förstod dock vad det var fråga om. Han hade nämligen med avsikt lagt divisionen under och något framför ett Moazagotlmoln. Efter 6 minuter befann sig bombplanen utan att motorvarvet hade ökat upp på 6 000 m höjd. På denna höjd rapporterade en förare att han miss-tänkte att syrgasen började ta slut. Syrgasutrustningen hade nämligen inte kontrollerats före starten, eftersom man inte hade ämnat flyga på syrgashöjd. För att då så hastigt som möjligt komma ned på lägre höjd och för att närmare studera fallvinden lät kapten Rissler divisionen lägga sig ett stycke bortom Moazagotlmolnet. Det gick efter beräkning. Fallvinden var här lika stark som uppvinden tidigare varit framför molnet.

Uppvindens styrka kan beräknas ha varit 8 till 9 m/sek, och den visade inga som helst tecken att avta på den högsta flyghöjden, 6 000 m, trots att divisionen då befann sig ett gott stycke över molnets översida. Vindstyrkan vid marken var ungefär 40 km/tim men ökade med höjden och beräknas på 6 000 m höjd ha uppgått till mer än 200 km/tim. Luften var enligt uppgift ganska disig och temperaturen på höjden förhållandevis hög.

Vi lämnar nu den här mycket intressanta flygningen för att litet närmare gå in på

Moazagotlmolnet och därmed sammanhängande strömningar

Uppkomsten av stationära vågor och Moazagotlmoln enligt J. Küttner. — Längst ner: En bild av vattenmassa som strömmar över ett hinder och bildar en »stående våg».



Enligt berättelsen skall det i Riesengebirge ha funnits en väderleksskunnig bonde eller herde vid namn Gottlieb Matz, efter vilken molnet senare uppkallats. När det uppträdde förutsade han dåligt väder. Hans samtida betraktade honom säkert som en mycket stor profet. Senare systematiska undersökningar i Riesengebirge har nämligen visat att man i nio fall av tio kan vänta dåligt väder inom ett dygn sedan molnet visat sig.

Från början hör vi fastslå att molnet i och för sig inte är så märkvärdigt, men att molnet är tecken på en vågrörelse i luften som är mycket intressant. Molnets höjd över havet, utseende och storlek bestäms framför allt av luftens fuktighet och temperatur.

Enligt professor T. Bergerons terminologi kallas de vågor, som förekommer i lä bortom hinder och som — om luftens fuktighet är tillräckligt stor — ger upphov till Moazagotlmoln för stationära vågor. Det är i dessa vågor man nått de största höjderna med segelflygplan. Erich Glöckner nådde i februari 1939 (över Alpena) med en specialkonstruerad Kranich 11 200 m över havsytan. Flygningen måste här avbrytas av fysiologiska orsaker, men uppvinden var fortfarande stark.

Ofta förekommer flera vågor efter varandra. Uppvinden i dessa vågor är alltid mycket lugn och behaglig att flyga i. Men däremot är turbulensen i de rotoror som inte sällan tycks uppträda samtidigt fruktansvärd stark. Upp- och fallvindar på ända till 15 m/sek har uppmätts i dessa.

När och hur uppstår stationära vågor i luften?

Enligt J. Küttner, den främste kännaren på detta område, måste vi till att börja med ha stabil skiktning i luften, dvs temperaturen skall avta långsamt med höjden. Vid väderlek gynnsam för termik är ju förhållandet det motsatta. Vindstyrkan måste vara relativt hög och hindret ha en så stor utsträckning att vinden tvingas att gå över det. Enligt Küttner måste det också på lo-vartsidan av hindret ligga ett skikt med kallluft.

När nu luften strömmar nedför hindret, uppstår en s k föhnvind. Det är denna fallvind som indirekt ger upphov till de stationära vågorna. Men hur skall sambandet mellan den nedåtgående föhnvinden och uppvindarna i de stationära vågorna kunna förklaras? Enklast är det att se på en liknande strömning i vattnet.

Strömningar i vattnet

Alla har säkert lagt märke till strömningen kring en sten som ligger i rinnande vatten. Vi ser tydligt hur vattenytan sänker sig ett stycke bortom stenen. Men på bortsidan av nedbuktningen kan vi tydligt lägga märke till en »stående våg», vars våglängd automatiskt rättar sig efter vattenets strömningshastighet.

(Forts. på sid. 33.)



Kallluft ligger över fjällen. God sikt.



Varmluft bryter in med början på höjden. Sikten sämre.



Moazagotlmoln bildas.



Moazagotlmoln sett underifrån. Märk turbulensen i rotorn under det stora Moazagotlmolnet. — Tre vågor. Dessa två fotografier är tagna i Pyrenéerna av en Jesuitpater vid namn Rodes. (Nedan.)





Små barn

kan som bekant fråga mer än vad sju Nobelpristagare kan svara på. Jag var borta på en liten tillställning hos en familj här-omkullen och vi hade riktigt trevligt ända tills sonen i huset, femåriga Orvar, gjorde entré. Gossen kastade en boll i golvet så att den studsade ända upp till taket och krossade glödlampen. Hans föräldrar förehöll honom det olämpliga i detta men han tog bannorna mycket lätt. Däremot frågade han sig hur det kom sig att en boll studsade. Om man släppte en järnbit i golvet så låg den ju kvar och hoppade inte så där konstigt?

— Det beror naturligtvis på att bollen är lättare och mjukare, svarade hans fader med sakkunnig min.

Då försvann den lilla gossen ut ur rummet och vi andra kastade oss med förnyad energi över bords lækkerheter sedan en ny lampa inskrivats. Vi var mitt inne i kal-konen då lille Orvar gjorde en ny entré. Han släppte triumferande en bomullstuss till golvet.

— Varför studsar inte den här då? Den är ju både mjukare och lättare! sade han med obönhörlig logik.

— Gå ut i barnkammaren och lek! väste fadern märkbart irriterad och sedan fortskred middagen ostört ända tills desserten då Orvar kom in och stal chokladglass och frågade hur det kom sig att ett flygplan kunde flyga.

Då lyste fadern upp

ty han ansåg sig vara expert på dylika ting. Han grep en pappersservett, vek den först diagonalt på ena ledden och sedan på den andra. Efter en kort stund hade han trol-lat fram en riktigt trevlig papperssvala.

— Jo, förstår du, sade han och höll fram demonstrationsmaterialet, när den här rör sig genom luften så tar luften tag under vingarna och dessutom så blir det en luft-förtunning på vingens översida som hjälper till att hålla den uppe.

Lille Orvar

nickade med gapande mun.

— Stjärten här — fortsatte fadern — hjälper till att hålla det hela i balans. Vänta nu ska du få se när pappa kastar den!

Svalan gick en halv meter och dök sedan på nosen rakt i golvet.

— Vi måste ge den litet mer höjdroder, sade den vise fadern och böjde upp yttersta stumpen på svalans stjärt.

Då vände det lilla pappersplanet nosen högt i vädret, vek sig över vänstra vingen och spann ned på brysselmattan vilket gav demonstranten ett ypperligt tillfälle att hålla en liten föreläsning om överstegring och allt möjligt annat intressant. De närvarande damerna var märkbart imponerade och endast lille Orvar gäspade.

Hans far däremot

fortsatte att trimma svalan i det oändliga. Han vek upp vingarnas ytterkanter till ett par öron som skulle bidra till att göra konstruktionen mer stabil och när han äntligen fick svalan att flyga tvärs över golvet med tämligen rak kurs lyste han av stolthet och förklarade för oss hur utomordentligt noggrant avbalanserat även ett sådant här litet pappersplan måste vara för att kunna flyga.

Sedan klippte han bort ett stycke av vardera vingen och förde osökt samtalet in på olika vingbelastningar.

— Titta här, nu sedan jag klippt vingarna är den snabbare än förtur men den viker sig också tidigare och går lättare i spin!

Ingen förstod

hur det kunde vara möjligt men lille Orvar lyckades nu gäspa intensivare än förra gången. Sedan ryckte han till sig svalan och försvann in i barnkammaren medan fadern ännu en stund uppehöll oss med berättelser om den oerhörda precision som krävs inom all flygteknik — ja, även om det som sagt endast rör sig om ett barns lilla papperslek-sak.

Vi hade

ungefär hunnit till kaffet när den lille vid-rige gossen åter blev synlig i dörröppningen. I handen höll han resterna av pappers-svalan. Han hade plockat bort stjärtpartiet och rivit av så gott som hela ena vingen.

— Nu har du ju förstört den helt och hållet! Nu kan den ju inte flyga längre! sade fadern förgrymmad.

— Jo, sade Orvar och petade sig ointres-serat i näsan.

— Nej, säger jag, röt fadern.

— Jo, sade lille Orvar ännu mer ointres-serat och kastade svalan. Den flög snörrätt över rummet och gjorde en mjuk, viskande landning på det blanka parkettgolvet.

Orvar körde med händerna i byxfickorna och såg överlägset på sina dagars upphov.

— Hur kommer det sig att den flyger mycket bättre nu då när den är snä och trasig? frågade han illvilligt.

— GÅ UT OCH LEK MED DEJ, skrek fadern och sedan aktade vi oss för att tala om flyg mera den kvällen. Red Top.

Nytt från Moskva

Det har nu lämnats närmare uppgifter om en rad ryska flygplanstyper som man hittills endast känt till namnet eller rättare sagt beteckningarna.

Jak-8 lär vara en civil utveckling av det tvåmotoriga övnings- och lätta transportplanet Jak-6, som insattes under kriget. Jak-8 har emellertid en bredare, högre och mer strömlinjeformad flygkropp än dess föregångare och rymmer åtta personer inklusive de två besättningsmedlemmarna. Motorutrustningen består liksom på Jak-6 av två femcylindriga stjärnmotorer av den anmärkningsvärt flitigt använda typen M-11 på 145 hk vardera. I motsats till på Jak-6 är motorerna dock försedda med separat inklädda cylindrar, enligt det manér som tillämpades i 1930-talets början. Landstället är av konventionell typ med fast sporrhjul och infällbart huvudstall. Alternativt med passage-rare kan 500—600 kg gods medföras. Data och prestanda: spännvidd 14,81 m, längd 11,35 m, vingyta 30 m², max flygvikt 2 700 kg, toppfart 280 km/t, landningsfart 100 km/t, flygsträcka 1 350 km, topphöjd 4 025 m, stighastighet 180 m/min.

En annan tidigare okänd enmotorig typ är det fyrstiga sambands- och lätta transportplanet Jak-14 som insattes först 1945.



Det nya tvåmotoriga ryska trafikflygplanet Il-12 är nu under serietillverkning för Aeroflots räkning. Il-12:ans konstruktör Sergei Iljusjin lär vara ansvarig för ytterligare ett nytt trafikflygplan — fyrmotorigt och avsett för omkring 60 passagerare.

Även denna typ är som framgår av namnet ett verk av den världsberömda konstruk-tören och numera generallöjtnanten Alexan-der Jakovlev. Jak-14 är en högvindad, stöt-tad typ i blandad trä- och metallkonstruk-tion med konventionellt fast huvudstall och sporrhjul. Även denna flygplanstyp är ut-rustad med den välkända M-11-motorn på 145 hk med dess karakteristiska inklädnad. Data och prestanda: spännvidd 12,04 m, längd 8,44 m, vingyta 22,1 m², max flygvikt 1 200 kg, toppfart 200 km/t, landningsfart 69 km/t, flygsträcka 1 000 km, topphöjd 4 025 m, stighastighet 200 m/min.

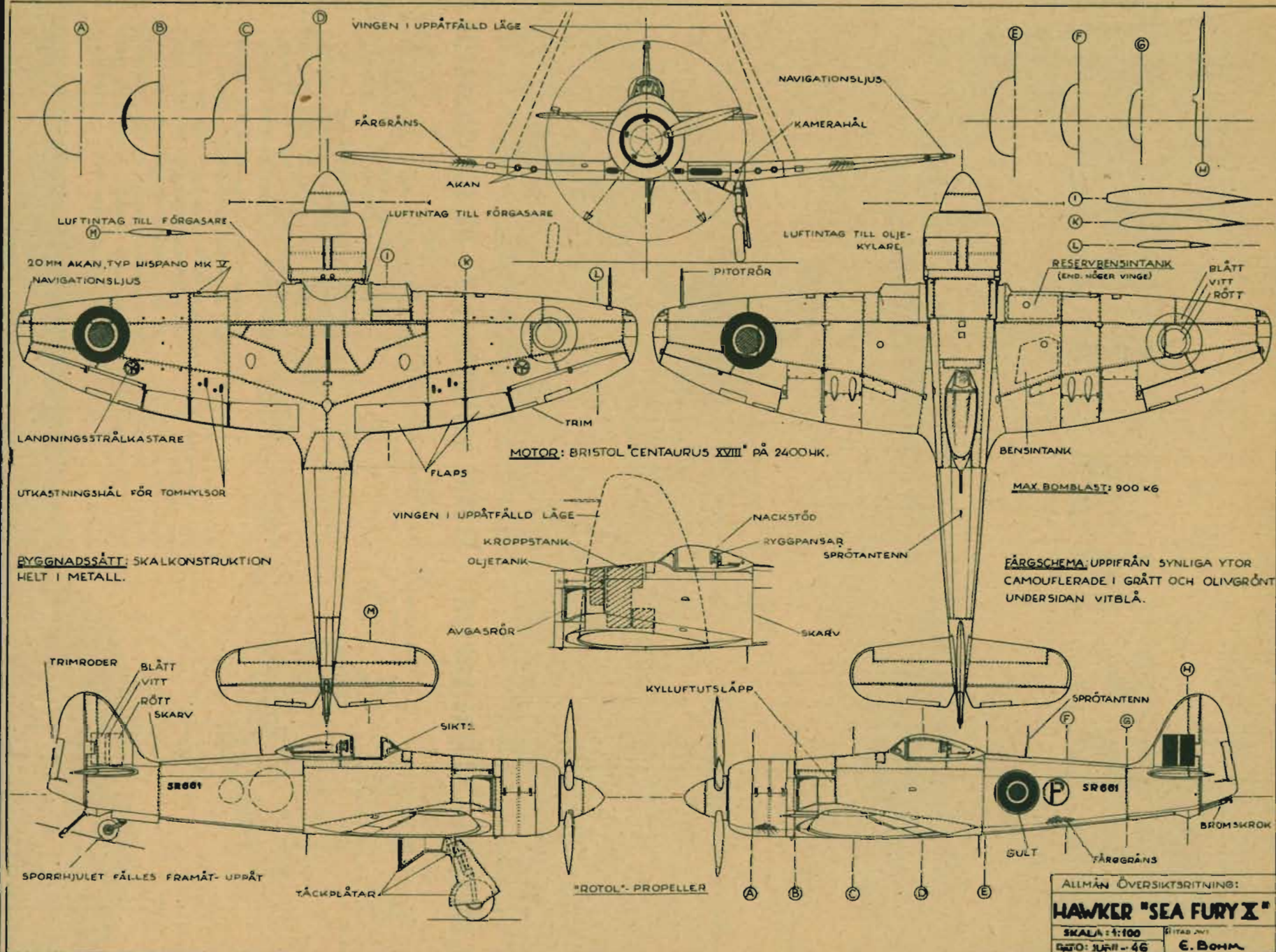
Samtidigt bekräftas existensen av en före 1941 byggd prototyp av den fyrmotoriga

flygbåten ANT-44, konstruerad av Sovjets old-timer bland flygplankonstruktörer — Alexander Tupolev. Flygbåten var försedd med s k gull-vingar och utrustad med fyra stjärnmotorer. Inga detaljer är kända kring denna experimenttyp men flygkroppen uppvisade omiskännligt Sunderland-påbrå med kulspjutetorn i såväl för som akter.

Ryktesvis har också omtalats att ryssarna helt nyligen provflugit ett nytt fyrmotorigt trafikflygplan för ca 60 passagerare. Planet lär vara konstruerat av den kände konstruk-tören Sergei Iljusjin och utformningen på-minner ganska mycket om Lockheed Consti-tution. Landstället är av noshjulstyp.

HAWKER "SEA FURY X"

Copyright
FLYG och E. BOHM



CESSNA LEDER

CESSNA 140 MODELL 1947

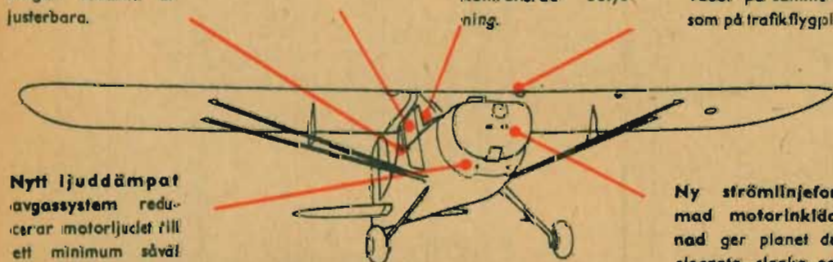
STÖRRE SÄKERHET - STÖRRE KOMFORT - STÖRRE ANVÄNDBARHET - BÄTTRE PRESTANDA

Nya sitkuddar i svampgummi ger den nödvändiga komforten för långa flygningar. Sitsarna är justerbara.

Ny utformning av kabininteriören med tvåfärgskläddel i duk och äkta läder.

Ny vibrationsdämpad upphängning av instrumentpanelen med rheostatkontrollerad belysning.

Nytt ljudlöst ventilationssystem förser kabinen med frisk luft i alla slags väder på samma sätt som på trafikflygplan.



Nytt ljuddämpat avgassystem reducerar motorljudet till ett minimum såväl inne i kabinen som utanför.

Ny strömlinjeformad motorinklädnad ger planet det eleganta, slanka och moderna utseende som alltid kännetecknar en CESSNA-skapelse.

De detaljer som här visas är endast några få av de många förbättringar som erbjuds i den 1947 års modell. Med 85 hk Continental-motor har Cessna 140 en räckvidd på 725 km och en toppfart på 195 km/t. Förutom två passagerare kan planet ta 40 kg bagage. Skriv eller ring oss och vi demonstrerar med nöje alla dessa förbättringar som endast Cessna kan erbjuda.

En annan högklassig Cessna-produkt är Cessna 120, en prisbillig och oerhört användbar typ som är identisk med 140 i fråga om storlek och prestanda. I helmetallkonstruktion med det nya säkerhetslandstället, men utan självstart, generator, batteri och flaps samt med mindre luxuös inredning, är denna typ idealisk för övnings- och sportflygning i allmänhet.

Cessna
THE PILOT'S AIRPLANE



Generalagent för Sverige:

**Gösta Forslund
Aviation**

Tel. 7890-7694

Gävle

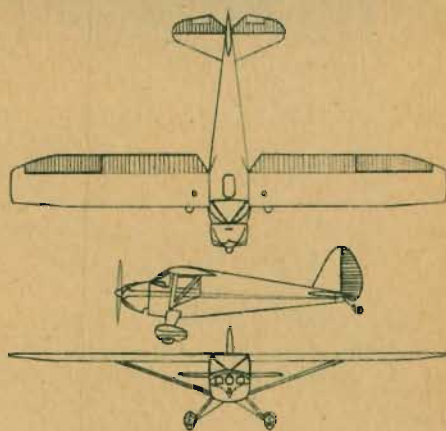
CESSNA 120



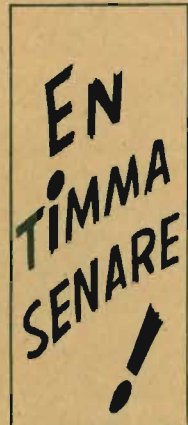
LUSCOMBE 8-A SILVAIRE

Luscombe 8-A Silvaire är en tvåsitsig be-
 prövad amerikansk förkrigstyp som åter
 uppenbarat sig i en avsevärt förbättrad och
 moderniserad upplaga med bl a helmetall-
 vinge och förbättrade stöttarrangemang.
 Förkrigsmodellen hade dukklädd vinge men
 var i övrigt en helmetallkonstruktion. Mo-
 torn på modell 8-A är en 65 hk Continental
 A-65-8 men på en nyare version — modell
 8-E — har motorstyrkan ökat till 85 hk.
 Med den starkare motortypen ökas marsch-
 farten från 160 till 180 km/t.
 Data och prestanda för den med 65 hk
 motor utrustade typ 8-A (prestanda för 8-E
 inom parentes): spännvidd 10,66 m, längd

6,10 m, höjd 1,79 m, vingyta 13,0 m², tom-
 vikt 326 kg, flygvikt 575 kg, vingbelastning
 42 kg/m², effektbelastning 8,49 kg/hk, topp-
 fart 185 km/t (200 km/t), marschfart 165
 km/t (180 km/t), marschflygsträcka 480 km
 (950 km), stighastighet 3 m/sek (4 m/sek)
 och topphöjd 4 400 m (5 000 m).
 Det i Dallas i Texas belägna Luscombe
 Airplane Corp tillverkar 15 plan per dag
 och produktionen väntas stiga ytterligare.
 Fabrikens representant i Sverige, AB Koc-
 kums Flygindustri i Malmö, säljer den med
 65 hk motor försedda Silvaire 8-A för
 17 800 kronor.



Klipp här!





TILL EDER TJÄNST

TAXIFLYG — TURISTFLYG — TRANSPORTFLYG
FLYGFOTOGRAFERING — AMBULANSFLYG

T-flyg är blott årgammalt som flygföretag, men vår personal har rik erfarenhet samlad under tidigare mångårig praktik i flygets tjänst och vi ha vunnit erkännande för hittills utförda flygningar inom alla delar av landet med över 12 000 passagerare.

T-flyg åtager sig passagerarflygningar för större eller mindre sällskap över längre eller kortare distanser och i form av rundflygningar, sällskapsresor, taxifygningar, reportageflygningar eller "kikhosteflygningar". Vi utföra fraktflygningar, om det gäller att inom eller utom landet snabbt och bekvämt transportera varor av olika slag samt åtaga oss även flygfotografering.

T-flyg har ständigt stationerad i Stockholm, Malmö och Östersund erfaren personal med förstklassiga, moderna flygplan, vilka stå till Eder tjänst att med TILLFÖRLITLIGHET, TREVNAD och TIDSVINST genomföra de uppdrag Ni önskar.

A/B TRAFIK- TURIST- TRANSPORTFLYG

STOCKHOLM
ENGELBREKTSPLAN 2
Tel. 20 65 14 • Tga: Teflyg

MALMÖ
BULLTOFTA
Tel. 789 56 • Tga: Teflyg

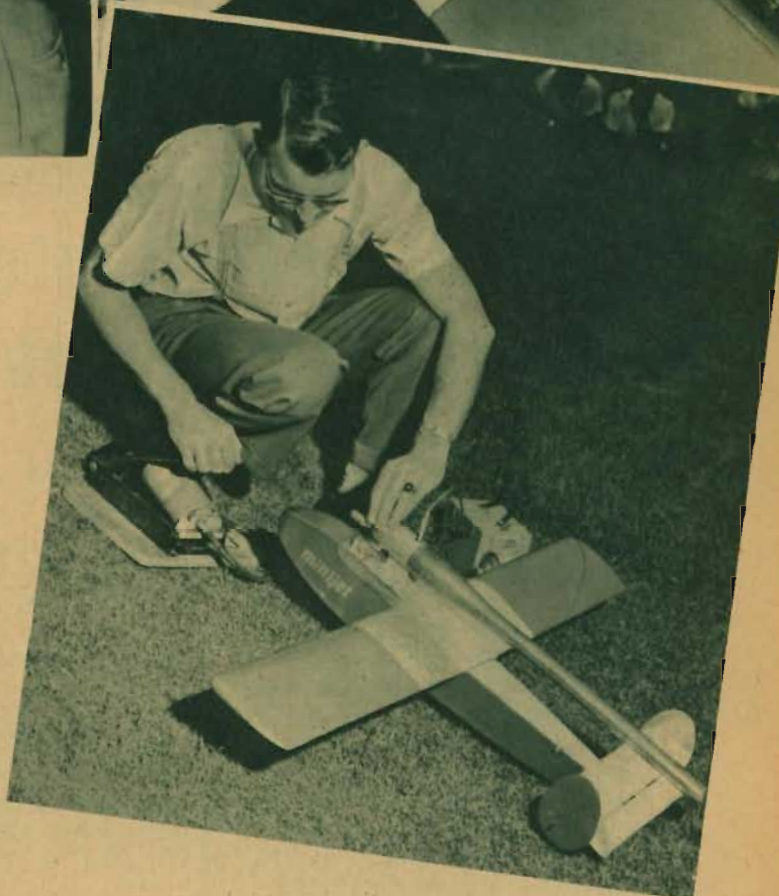
ÖSTERSUND
RÅDHUSGATAN 9
Tel. 51 99 • Tga: Teflyg



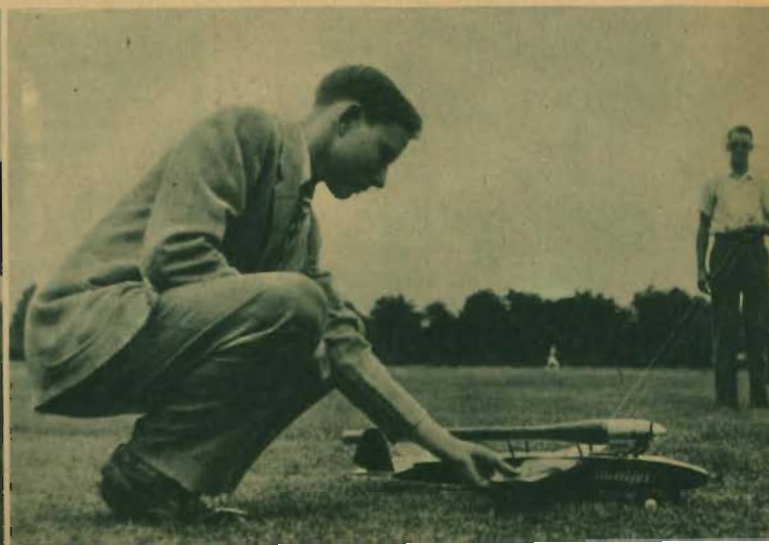
LINSTYRD BLÅSLAMPA

Sista skriket inom det amerikanska modellflyget är reaktionsdrivna modellflygplan, som på kort tid vunnit stor popularitet och med vilka man redan har hunnit ordna en rad tävlingar.

De aggregat som hittills använts är i regel s. k. resonansaggregat, som har samma arbetsprincip som det tyska Argus As-14, som användes på V-1. Aggregaten har inga roterande delar, de enda rörliga delarna är klaffarna som reglerar lufttillförseln till förbränningskammaren och hindrar reaktionsgaserna att strömma ut genom luftintaget. Tändstiftet som man kan se på bilderna här invid kommer till användning endast vid starten — när motorn väl kommit igång tänder den av sig självt. Aggregatet behöver heller ingen extra tryckluft annat än just i startögonblicket. Denna tryckluft kan åstadkommas med en vanlig cykel- eller bilpump vars slang kopplas till ett speciellt för ändamålet avsett munstycke som sitter nedanför det stora luftintaget. Vid starten pressas luften i förbränningskammaren varvid den erforderliga bränslemängden samtidigt sugas in. När man fått upp ett tillräckligt »drag» i röret slutas strömmen till tändstiftet och då sker den första explosionen. När gaserna strömmar ut bildas ett vacuum i röret och ny luft som är blandad med bränsle strömmar in i förbränningskammaren. Omedelbart därefter sker en ny explosion och av det då uppkomna höga trycket stängs klaffarna och reaktionsgaserna strömmar ut genom utblåsningsröret. När motorn går på fullgas är impulshastigheten inte mindre än 13.000 impulser i minuten! Detta gör att aggregatet ger ifrån sig ett mycket högt, visslande ljud, ungefär som en ångvissla. När motorn är igång syns ingen låga eller rök vid mynningen av utblåsningsröret men reaktionsgaserna är brännande ännu vid 20 cm avstånd.



Överst t v: Ett reaktionsaggregat, även om det bara är fråga om ett modelldito, slukar avsevärda mängder bränsle och det fordras stora fat för att fylla tomma tankar. — Överst t h: De elektriska kablarna kopplas till. — Övan: En bilpump kommer väl till pass vid starten. Observera plåtklädseln på planetets över sida. — Nedan t v: Det blåser ganska friskt från utblåsningsröret men så utvecklar också aggregatet en dragkraft på inte mindre än ett kilo. — Nedan: Klart för start! Medhjälpuren släpper vingspetsen, planet accelererar som en raket, följer landstället och sedan bär det i väg med ett bronbedövande vrål runt, runt . . .



SAAB:s berömda provflygare, kapten Claes J. Smith, uttalar sig om NKI-skolans nya flygkurser.



"NKI-skolan har ej skytt några medel för att skapa ett flygtekniskt kursprogram av absolut högsta klass"

Korrespondensundervisningen fyller ett stort behov för flyget, säger provflygaren vid SAAB, kapten Claes J. Smith.

Han framhåller vidare: »Vid våra flygplan- och flygmotorfabriker och andra verkstäder runt om i landet arbeta en mängd ambitiösa och framtidssträvande mekaniker och montörer. Dessa kunna nu tack vare NKI-skolans flygtekniska kurser komplettera sitt ofta stora praktiska kunnande, så att ett hägrande mekanikercertifikat kan erövas. För att inte tala om möjligheterna att med korrespondensundervisningens hjälp arbeta sig fram till förmans-, verkmästare- eller kanske t. o. m. ingenjörskompetens.

Som helhet är det ett nöje för mig att ha kunnat konstatera, att NKI-skolan ej skytt några medel för att skapa ett flygtekniskt kursprogram av absolut högsta klass, och det är

bara att hoppas, att det arbete, som här nedlagts, skall giva rika resultat. *Praktiken är och förblir huvudsaken för flygets män, men utan en gedigen teoretisk grund är ingen utveckling möjlig.* Det är min övertygelse, att NKI-skolan skall komma att bidra till att denna grund muras solid.»

Ni, som vill skapa Er en framtid inom det svenska flyget, begagna det enastående tillfälle, som NKI-skolans flygtekniska kurser erbjuda Er att vid sidan av Er praktiska insats utbilda Er till en bättre befattning. Oanade utvecklingsmöjligheter öppna sig nu för flygintresserade svenska ungdomar!

Bland kursförfattarna märkas följande:

Ingenjören vid SAAB A. J. Andersson
Överingenjören Per Anjou
Ingenjören vid SAAB Hans Bagger-Sjöbeck
Chefsinstruktören för segelflyget Bengt C:son Bergman
Försöksingenjören vid SAAB Lars Brising
Flygdirektören vid Flygvapnet Tore Edlén
Civilingenjören vid SAAB Stig Ekeborg
Byråsekreteraren i Kungl. Luftfartsstyrelsen Lennart Kjellgren
Civilingenjören i Kungl. Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen Thore Lalander
Speditionschefen vid AB Aerotransport Th. Larsson
Försöksingenjören vid SAAB Tord Lidmalm
Ingenjören vid Flygvapnets Signalskola N. E. Lundqvist
Flygdirektören vid Flygvapnet G. Magnusson
Förste Statsmeteorologen vid Sveriges Meteorologiska o. Hydrologiska Institut Walther Persson
T. f. Byråsekreteraren i Kungl. Luftfartsstyrelsen Sven Robach
Provflygaren vid SAAB kapten Cl. J. Smith
Chefen för Marktjänstavdelningen vid Luftfartsbyrån, Förste Byråing. G. Sundén
Civilingenjören vid SAAB Arne Svensson
Förste Trafikkedaren kapten T. Wage
Ingenjören vid Svenska Fläktfabriken Gösta Wassbo
Utbildningschefen vid AB Aerotransport kapten Sven W. Ahblom

konstaterar provflygaren vid SAAB, kapten Claes J. Smith i vidstående resumé över NKI-skolans nu färdiga nya flygtekniska korrespondenskurser. Han har haft tillfälle att på nära håll följa dessa kursers tillkomst och jämte luftfartsinspektör Tord Angström även granskat dem.

Till NKI-skolan, Stockholm 12

Sänd mig utan kostnad rådgivande kurslitteratur för det som jag strukit under i vidstående förteckning.

Namn
Adress
Postadress 135 Flyg 6

FLYGTEKNISK UTBILDNING

Flygande personal
Trafikflygare
Flygstyrmän
Luftnavigatörer
Flygtegrafister
Färdmekaniker
Privatflygare

Markpersonal
Flygmekaniker
Förste mekaniker
Startförmän
Flygmotör
Flygmotormontörer
Flygplansmontörer

Personal vid flygindustri
Konstruktörer
Flygplanskonstruktörer

motor-konstruktörer
Motorprovsnings-verktygs-konstruktörer
Ritnings-granskare
Ritare
verktysritare
mallritare
Ritbiträde
Kopist
Beräknings-ingenjör för
hållfasthetsberäkningar
för aerodynamiska beräkningar
för viktsberäkningar

Provsnings-ingenjör
Provflygare
Verkstads-ingenjör
Verkmästare
Förman

Kontrollingenjör
Motorprovsnings-ingenjör
Motorprovare
Flygmotör
för flygplan
för motor-installationer
för elapparater
för elinstallationer
för instrument
för flygradio

FLYGTEKNISKA ÅMNESKURSER
Elementär flygteknik
Aerodynamik I-II
Meteorologi I-III
Flyglära
Flygsäkerhet
Flygplan
Flygplansberäkning och konstruktion

Segelflygplans-byggnad
Hållfasthetslära
för flygtekniker
Flygplanskontroll
Instrumentlära I-II

Verkstadstjänst för flygtekniker
Flygplanskontroll
Instrumentlära I-II
Verkstadstjänst för flygtekniker
Verktyg, mallar och jiggar inom flygplans-industrin
Propeller-teori och propeller-konstruktion
Flygmotorlära I-III

Reparationsteknik för flygtekniker
Internationell lufttrafiktillfart
Terrest o. celest luftnavigation
Optisk signalering för trafikflygare och luftnavigatörer
Trafiktjänst
Markorganisation, svensk och internationell

Segelflygning
Modellflygning
Luftfartslagstiftning, svensk
Luftfartslagstiftning, internationell

INDUSTRI och TEKNIK
HANDEL och KONTOR
REALSKOLA och GYMNASIUM
TECKNING och NYTTOKONST
SPRÅKKURSER
SOCIALA STUDIER

NKI SKOLAN

8:1 Eriksgatan 33
STOCKHOLM

MOAZAGOTL

Forts. fr. sid. 25.

Nu skall man akta sig för att dra alltför vittgående slutsatser när det gäller att jämföra processer i två så skilda element som luft och vatten. Men försöket med vattnet ger oss en god bild av hur en nedåtgående rörelse ger upphov till en stående våg. I princip är förhållandena vid den stationära vågens bildning i luften likartad, fast det här tillkommer en mängd andra faktorer som är av stor betydelse. Så fortplantas t. ex. vågrörelsen i luften genom resonans såväl i vertikal som horisontal riktning.

Förekomsten av Moazagotimoln i vårt land

Av de rapporter som hittills inkommit tycks frekvensen av Moazagotimoln vara störst uppe i våra fjälltrakter, över södra delen av Väster och nere i Skåne. På de två sista ställena är det troligt att Hökensås och Söderåsen utgör det naturliga hindret för molnens uppkomst. Molnen tycks vanligtvis uppkomma strax innan en varmfrent eller ocklusion passerar. Vi har ju då ofta höga vindstyrkor och luften är stabilt skiktad. Frekvensen är åtminstone över södra delen av Väster störst under mars och april (se W. Källbergs artikel i förra numret av FLYG).

Då molnen förekommer strax före en cyklon tycks de även hos oss ofta bebåda dåligt väder. I trakten av Oslo har jag vid flera tillfällen iakttagit väl utvecklade Moazagotimoln. Men där tycks de inte bebåda dåligt väder. Detta måste bero på att de höga fjällen väster om Oslo trakten tycks förhindra cyklonens verkningar vid nederbörd och dylikt beträffar.

Uppgifter som väntar

Att närmare lära känna de stationära vågoras uppträdande i vårt land skulle vara av stort värde för såväl meteorologer som för segel- och motorflygare. Segelflygarna har stora möjligheter att under gynnsamma förhållanden förbättra de svenska höjdnötkningarna för segelflygplan. Hur skall det t. ex. gå för våra svenska civila motorflygare, när de börjar svärma uppe i fjälltrakterna och kommer in i den i vårt land ännu outforskade och för dem okända turbulensen, som omtalades i samband med rotorn? För meteorologerna borde utforskandet av de stationära vågora också vara av visst intresse.

Skall vi våga hoppas att någon segelflygare från flottiljerna i Östersund, Karlsborg eller Ljungbyhed redan i vår får lyfts av de stationära vågora? Under mars och april tycks utskiktarna vara störst. Håll kontakt med meteorologerna under den tiden och glöm inte att ta med barograf och syrgasutrustning i segelflygplanet!

Tack vare ett stipendium av KSAK från i fjol har det blivit möjligt för mig att syssla litet med Moazagotlundersökningar. Men det finns säkert många segel- och motorflygare, fotografer och molnforskare som sitter inne med värdefulla kunskaper och erfarenheter. Skulle Ni vilja hjälpa mig? Skicka då de erfarenheter Ni redan har och de observationer Ni kommer att göra något år framåt till mig. Tack! Denna tidning har lovat förmedla breven. Märk dem bara med »Moazagotl» och skicka dem till FLYG.

Här nedan lämnas en del råd åt de blivande molnforskarna.

Att iaktta vid observationer av Moazagotimoln

1. Karakteristiskt för molnen är bågformen på molnets översida.
2. Molnet uppträder vid relativt stark vind och står stilla på platsen. Molnets form och utseende växlar däremot ofta mycket hastigt.
3. Molnet kan uppträda ensamt, men vanligtvis uppträder flera moln efter varandra. Ibland märks en tydlig staffling, dvs. molnen uppträder på olika höjd.
4. Molnets utseende är till stor del beroende på rådande belysningsförhållanden.

Om möjligt bör molnet fotograferas helst under olika stadier i utvecklingen. Därvid noteras:

1. Tid, datum och plats för fotograferingen.
2. Riktning mot molnet. Angiv om kompassindelning är 360° eller 400°.
3. Om möjligt molnets höjd över horisonten i grader.



SK 16 NORTH AMERICAN HARVARD II har nu haft premiär i Sverige och de första exemplaren har anlänt till F 5 och F 20. 100 plan av denna typ har som bekant inköpts i Kanada. Besynnerligt nog har Harvard fått beteckningen Sk 16, trots att denna siffra tidigare innehaft av B 16—S 16 Caproni 313. Flygvapnet vill möjligen stryka ett streck över denna italienska olyckstyp som kostade mer än 40 svenska flygares liv. Som bekant är North American Harvard (Sk 16) en direkt utveckling av den tidigare i Sverige licensbyggda Sk 14. Sk 16 skiljer sig från sin föregångare bl a genom att den är en helmetallkonstruktion med infällbart landställ och betydligt starkare motor. Sk 16 är utan tvekan ett förnämligt nyförvärv, dels därför att den bevisligen är mycket lämpad som övergångsplan till mer avancerade typer och dels därför att flygplanen förvärvat till ett mycket förmånligt pris.



PRIS
KRONOR
8:30

Spara papper!

Det är pappersbrist i landet, tidningar och tidskrifter lever under ransonering och hotas av ytterligare inskränkningar. Men samtidigt slösas det oerhört med papper, icke minst med omslagspapper.

Vi uppmanar vår läsekrets att medverka till att förebygga en ytterligare inskränkning i FLYG:s sidantal genom att spara omslagspapper vid inköp. Fordra icke omslagspapper till andra varor än sådana som behöver skyddas! Fordra icke kartong när ett vanligt omslagspapper duger! Tag med Er påsar och omslagspapper hemifrån när Ni går ut för att göra inköp!

Om allmänheten pålägger sig denna frivilliga pappersransonering skulle landet spara mycket papper och stora värden, och den skulle få sina tidningar och tidskrifter i oförändrat omfång.

4. Förekomst av övriga moln.
 5. Markvindens styrka och riktning.
 6. Lufttemperatur, barometerstånd samt observationsplatsens höjd över havet.
 7. Siktförhållanden.
 8. Märkbare ändringar i väderlekssituationen.
- Påträffas uppvindar, som inte har att göra med hangvind eller termik, kan man från ett motorplan göra värdefulla observationer. Låt planet ligga kvar i planflyktsläge och sök notera tiderna mellan de olika vågora. Om möjligt flyges såväl med som mot vinden. Då är det enkelt att räkna ut vindstyrka och våglängd. Om inte barograf medföres bör styrkan av stigning och fall noteras.

Dessutom är alla uppgifter om sikt, molnets utseende och höjd, temperatur vid marken och på olika höjder av stort värde. Glöm inte att anteckna plats, tid och datum. Med hjälp av väderleksskarta går det sedan att rekonstruera väderlekssituationen och jämföra olika värden.

Karl-Erik Övgård.

Med "1001"
kan Ni skära
på tusen och
ett sätt!

„1001“ är ett universalredskap för alla som vill skära exakt och bekvämt. En komplett sats innehåller, förutom skaft och brynsten, 4 blad, avpassade för olika ändamål.

„1001“
gör arbetet lätt

Generalagent: Brynolf Börjeson, Sthlm

C 12

VÄLJ LUSCOMBE "SILVAIRE"

Luscombe "Silvaire" 8A tål en hel del. Här provas den av 28 personer med en sammanlagd vikt av 1,6 ton. Tack vare helmetallvingen håller den med god marginal.



LEDAREN bland de lätta helmetallplanen

Sedan 1934 är Luscombe det ledande världsmärket för lätta helmetallplan. Fabrikens senaste skapelser, typerna 8A och 8E, ha bl. a. fördelen att vara absolut fria från duk. Silvaire är sålunda det *enda* hel-metallplanet i denna flygplanklass. Den glatta torsionstyva vingen i skal-konstruktion ger planet ökad hastighet och har dessutom möjliggjort, att den aerodynamiskt ogynnsamma V-stötlattan kunnat ersättas med en enkelstötta, vilket i sin tur medfört en ytterligare ökning i prestanda.

Luscombe "Silvaire" levereras i två utföranden. 8A med 65 hkr motor och 8E med 85 hkr motor. Båda planen kunna erhållas med flottör- och skidställ.

Obs.! Vi leverera även flottörer och skidor till andra flygplantyper.

Begär prospekt eller demonstration.
Ring eller skriv oss.

HÖGSTA

SÄKERHET

KOMFORT

FART

LÄGSTA

INKÖSPRIS

DRIFTSKOSTNAD

HANGARKOSTNAD

Det idealiska planet för SKOLFLYGNING, AFFÄRSRESOR, NÖJESRESOR. Luscombe "Silvaire" 8A kostar endast 17.800 kr.

KOCKUMS

Flygindustri

A.-B. KOCKUMS FLYGINDUSTRI. Tel. växel 71695 Malmö-Bulltofta. Telegramadr. "Kockumflyg"

FLYGKONKURRENS...

Forts. fr. sid. 20

Dyrast att ta båt

I dag har den svenska resenären fyra sätt att välja på när han skall till Rivieran. Tåg, buss, båt (då får man resa vidare med tåg från någon nordfransk hamn) och flyg. Tåget tar tre dygn och kostar för första klass 684:10 kronor och för andra klass 348:55 inklusive sovavgift. Bussen tar fyra dygn och kostar 338:— kr inklusive mat — man sover på hotell, vilket ingår i priset... stockholmaren får tillägga en natt- eller dagsresa till Helsingborg. Båt med vidare resa med tåg löner sig inte alls, det är både dyrare och långsammare än allt annat. Så kommer vi till flyget. Nyligen flög jag med en ABA-maskin från Stockholms värmavinter ned till den varma, solbelysta, palmkransade Riviera-kusten. Jag drack mitt morgonté på Gärdet — med utsikt över det snöklädda Lidingö och den helt tillfrusna Värtan — och mitt eftermiddagskaffe under palmerna vid Medelhavets djupblå dyningar! Under resan blev jag serverad både kaffe, frukt, choklad, en charmant lunch och en god middag medan vi susade fram i ett underbart solflöde högt över molnen... alla dessa härligheter plus det sensationella exportölet ingår i biljettpriset.

Flygbiljetten Stockholm—Nizza

kostar 490 kronor och vill man ha retur blir det 898 kronor. I praktiken betyder detta att den svenske vintersemesteraren som blott har åtta till tolv dagar på sig kan befinna sig på Riviera-kusten samma dag hans semester börjar. Resan (med korta uppehåll i Frankfurt, Zürich och Genève) är i sig själv en upplevelse — inte minst när man kommer in över Alpernas sagovärd. I Nizza har ABA sitt kontor (hos Air France) i Avenue de Verdun vilket ligger ganska nära Promenade des Anglais. I övrigt hittar man efter samma palmprydda gata åtskilliga kontor för andra flygbolag som flyger turister till och från solskenskusten. Ty det statliga Air France har inget franskt monopol på den viktiga rutten Paris—Nizza. Flera andra franska före-

tag — för övrigt ganska dyra — flyger denna sträcka... några direkt, ett bolag över Lyon, ett annat via Grenoble. Nizza är numera ett helt litet luftfartscentrum, i det att linjerna går vidare till Corsica, Afrika och Italien — Marseille har med andra ord fått en farlig konkurrent.

Lika många biljettpriser som bolag

Märkligt var det att konstatera att det fanns lika många olika priser för sträckan Nizza—Paris som bolag. Medan Air France tar 4.000 francs för turen till Paris (via Lyon), tar det nya bolaget »Aigle Azur» 1.000 francs mera (ca 30 svenska kronor) för omvägen via Grenoble. Från sistnämnda lärodomsstad går fyra taxiflyg vidare till Chambéry och Annecy. Haut Savoie's två gamla romantiska städer. Detta bolag flyger med Junkers som byggts under kriget.

Sedan finns det ett annat nytt bolag, Escadrille Azur, som flyger från Nizza — tills vidare dock inte regelbundet utan mest efter beställning.

Utom ABA finns det inget utländskt bolag som flyger regelbundet på Nizza. Men DNL flyger till Marseille från Oslo. Mellan Marseille och Nizza upprätthåller Air France lokaltrafik varje dag.

De många engelsmän som vistas vid Rivieran har flera möjligheter att välja på i flygväg. Det är inte mindre än 30 förbindelser i veckan från London till Marseille. Därtill kommer det stora antalet dagliga flygningar mellan London och Paris, vilket endast tar fem kvart.

Slutligen bör nämnas att ett annat svenskt bolag, Skandinaviska Aero AB, på beställning flyger med turister på Rivieran med samma sorts maskiner som de övriga storbolagen använder. Är det en större grupp som chartrar flygplanet sjunker priset. Härvid bestämmer man själv starttid och destinationsmål.

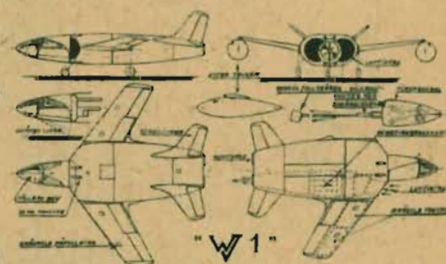
Som sagt: en dags flygning från Sverige ligger den härliga solskenskusten med mjuka stränder... palmer och pinuppor... vin och värme... fröjd och frid.

Foto: Svend Aage Nielsen—Tore Enwall, ABA.

Amatören konstruerar

Denna gång publicerar vi ett ensigt reaktionsjaktplan, WJ-1, som ritats av Walter Jansson. Han är 16 år, bor i Rom (dock inte i Italien) och har i sitt brev till FLYG lämnat följande beskrivning av planet:

»Reaktionsjaktplanet WJ-1 är beväpnat med fyra 20 mm kanoner. Dessutom kan man utvändigt placera ett antal bomber eller raketprojektiler. Spännvidden är 13,0 m och längden 13,5 m. Planet har två reaktionsaggregat med 1 500 kg dragkraft vardera. På grund av de små utrymmen som står till förfogande för bränsletankar i kroppen och vingen har man måst placera två extratankar i vingpetsarna. Piloten ligger i en trycktät kabin och för att komma ut och in i kabinen faller han bara ner kabinolvet. blir han tvungen att göra ett fallskärms-hopp på mycket hög höjd skjuts hela kabinen ut och dalar sedan ner i en stor fallskärm till lämplig höjd, varefter piloten kan rädda sig i sin egen fallskärm.»



Innan Ni köper flygplan se vår

STINSON VOYAGER 150



Årets nya Stinson är ett 4-sitsigt all-round flygplan med en nyttig last av 480 kg, 150 hkr 6-cyl motor, marschfart 300 km/tim. Startsträcka med full last (1 010 kg flygvikt) 180 m, stighastighet 195 m/min, räckvidd över 800 km, ut-rullningssträcka efter landning 87 m. Klaffar för snabbare start och kortare landningssträcker. Inbyggda slots för stor manövrerbar-

het vid låga hastigheter. Kraftigt landningsställ med lång fjädring och hydrauliska stötdämpare ger mjuka och studs fria landningar. Radiohögtalare i ljudisolerad dragfri kabin gör hörteltelefon 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 över-svallande lovord och vittorier dess extremt »säkra» och harmoniska flygegenskaper samt dess använd-barhet som skolflygplan. Under år 1946 byggde Stinson-fabriken flera 4-sitsiga lätta flyg-plan än alla andra amerikanska flygplanfabriker tillsammans.

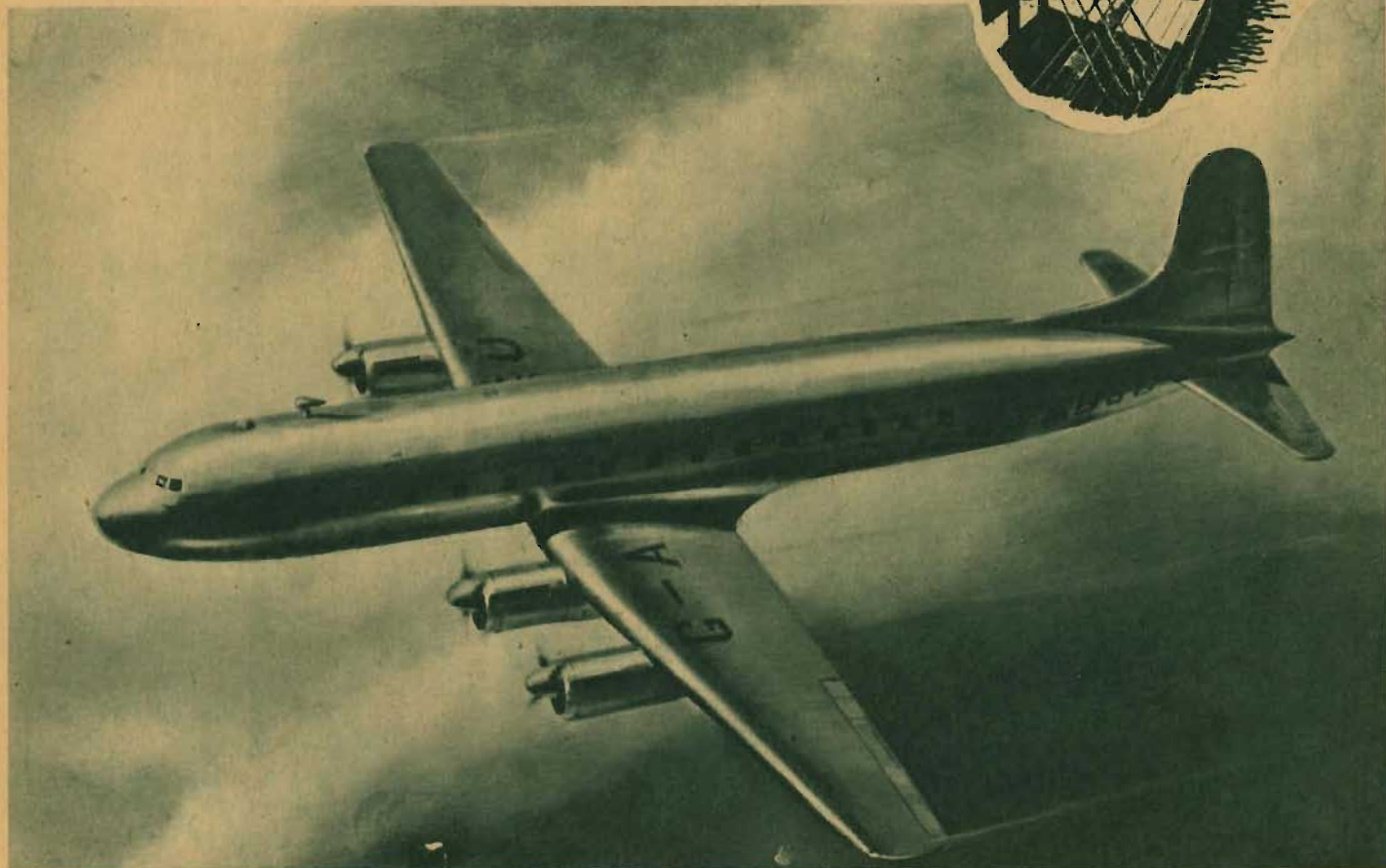
Yttere upplysningar erhållas genom generalagenten

AB NORDISK AEROTJÄNST

NORRKÖPING

TEL: 30060

**Redan för länge sedan slog brittisk
företagsamhet broar
över världshaven...**



*ett superplan
från fabriken*



På den tid då konungahuset Tudor satt på den engelska tronen lade brittisk företagsamhet grunden till samfärdseln mellan kontinenterna. I dag bär ett av Avros flygplan det stora namnet Tudor och kommer att bli en värdig bärare av Avros traditioner på flyglinjerna över hela världen. Inredningen på Tudor II kan varieras för att motsvara olika fordringar — från 40 passagerare till 60 — beroende på olika flygsträckor och arrangemang. Med en ekonomisk hastighet av 380 km/t och väl över 485 km/t toppfart färdas passagerarna under största möjliga bekvämlighet i detta flygplan som är utrustat med övertryckskabin, luftkonditionering och de bästa anordningar för ökad trevnad under resan.

THE AVRO TUDOR II

Fyra Rolls-Royce Merlin Motorer

A. V. ROE & CO., LTD., MANCHESTER, ENGLAND (Branch of Hawker Siddeley Aircraft Co. Ltd.)

USA-FLYG AV I DAG

Forts. fr. sid. 18.

Postverkets fadderbarn

Också i USA har luftfartsmyndigheten tidigare haft en mycket kurlös ställning, nämligen inrangerad under Post Office Department. Detta berodde ju på att trafikflyget i USA från början varit postverkets speciella lilla fadderbarn. År 1938 blev det emellertid en radikal omändring, då en ny luftfartsförordning introducerades — Civil Aeronautics Act. Därvid tillskapades CAA (Civil Aeronautics Authority) såsom fristående och allierande luftfartsmyndighet. Det var vad amerikanerna brukar benämna »A-stadiet». År 1940 omorganiserades emellertid detta ämbetsverk och verksamheten inrangerades nästan helt under Handelsdepartementet. Man övergick därvid till »B-stadiet», dvs den gamla CAA tudelades och två från varandra åtskilda organ uppsattes — CAB (Civil Aeronautics Board), vars åligganden huvudsakligen blev av lagstiftande och beslutande karaktär samt CAA (Civil Aeronautics Administration), vilken tilldelades de administrativa, verkställande och förvaltande funktionerna.

Chefen för CAA

Kallas Civil Aeronautics Administrator och är liksom hela hans organisation (ca 9 000 personer) direkt underställd handelsministern (Secretary of Commerce). Den består dels av en stor stabsavdelning i Washington och dels av en omfattande, decentraliserad förvaltningsorganisation, uppdelad på nio regioner över hela USA. Därigenom kan representanter för CAA hålla en nära kontakt med flygplansindustrier, flygskolor, flygbolag, flygstationer, värdelekacentraller osv. CAAs dagliga uppgifter är huvudsakligen att kontrollera efterlevnaden av de regler och förordningar, som CAB uppställt, ombesörja flygfärdssäkerheten samt sköta trafikledar-, flygsäkerhets-, radio- och telegrafitjänsten inom USA.

CAB å andra sidan består av en femmannastyrelse av mera jurykaraktär samt en stor administrativ personalstyrka (inalles ca 400 personer). Inte mer än tre av medlemmarna i styrelsen får tillhöra samma politiska parti och ingen av dem får ha finansiella intressen i privata flygbolag. Både CAA och CAB är inrymda i Handelsdepartementets byggnad i Washington, men det senare är ett i organisatoriskt hänseende helt fristående ämbetsverk (se skiss 2). CAB utfärdar bestämmelser för flygmateriell konstruktion, certifikat för flygpersonal och flygplan, säkerhetsbestämmelser, fastställer tariffer, beviljar linjekoncessioner och har dessutom att verkställa utredningar angående flygolyckor, godkänna fusioner och inkorporeringar flygbolagen emellan, samt rättslig makt att upphäva eller återkalla flygcertifikat.

Inte lätt att få koncession!

I USA är det alltså själva luftfartsstyrelsen som är högsta instans vid ansökningar om linjekoncessioner, men det är långt ifrån en lätt sak att erhålla en dylik koncession. För det första kan vederbörande flygbolag vara ganska övertygade om att det alltid finns ett flertal likatänkande konkurrenter, vilka med samma ambition och frimodighet samtidigt inlämnar vill motiverade ansökningshandlingar för att få certifikat på den ifrågavarande sträckan.

Följaktligen är det inte bara att be att få flyga dit och dit, utan man får lov att bifoga en smart motivering, nära nog av format tegetensroman eller doktorsavhandling, vari framhålls hur »oerhört» nödvändigt det är

att etablera denna linje samt hur »oerhört» mycket bättre ens eget bolag kan utföra detta än övriga aspiranter. I den mån det går, poängteras också hur synnerligen illa skickade konkurrenterna är att bejlana denna linje och med lämpligt friserad statistik påvisas, hur orättvist mycket koncessioner dessa konkurrenter redan tidigare erhållit.

När CAB emottagit ansökningshandlingarna med vidhängande dokument, fastställes ett datum för en första konferens mellan samtliga berörda parter. Denna konferens ledes av en av utredningsmännen och ändamålet är att avgöra vilka ansökningar som kan hopföras till ett »fall» för simultan behandling. Samtidigt får de närvarande parterna fullständiga exemplar av varandras utredningar så att de har god tid på sig att studera dem och förbereda sig på »rättegångens», dvs det officiella hörandet vilket brukar äga rum omkring en månad senare. Under mellanperioden gör bolagen allt tänkbart för att påverka den allmänna opinionen genom reklam och annan publicitet.

Politiker, handelskammare och kommunala föreningar i de berörda distrikten bearbetas med representationsmiddagar och alléhandla löften om den välsignande betydelsen av just det egna bolagets föreslagna service. Dessa VIP (Very Important Persons), eller på ren svenska industri- och kommunalpampar, dras sedan inför »rätten», dvs CAB, för att som vittnen på tro och heder bedyrja sin väl inlärd övertygelse och åsikt, om vem som bäst torde kunna sköta den avsedda lufttrafiken.

Det kan gå ytterst hetsigt till

under dessa höranden. Ordet är fritt och i tur och ordning får bolagsrepresentanterna — oftast framstående advokater och de högsta direktörerna själva — tillfälle att förhöra sina egna vittnen till förmån för egen sak och munhuggas med representanter för konkurrentbolagen i försök att bevisa direkta felaktigheter eller överdrifter i deras framlagda kalkyler. När det hela är över, återvänder de olika parterna till sitt och kastar sig genast på att skriva ihop en inlägga med anledning av de olika argument som framkommit vid den officiella diskussionen. Omkring sex månader senare underställes CAB och de berörda flygbolagen utredningsmannens digra rapport med förslag till lösning, varefter de uttröttliga bolagsrepresentanterna änyo får en chans att argumentera för eller emot detta förslag. Någon månad senare kallas de berörda parterna slutligen tillsammans inför CAB i och för en sista muntlig argumentering. Sedan denna vill avverkats offentliggör CAB sent omsider sitt beslut i fallet.

På så sätt får ett amerikanskt flygbolag sin koncession beviljad oftast efter mer än ett års intensivt förarbete. Man kan väl förstå hur denna skarpa konkurrensmetod obönhörligen pressar flygbolagen att ge allmänheten den bästa möjliga service och utsattnar byråkratiskt efterblivenhet eller monopolistiska fasoner inom USA:s trafikflyg.

Den kombinerade CAB-CAA-organisationen har numera nått en sådan imponerande omfattning att ett nytt lagförslag framlagts — Senator Lea's Civil Aviation Bill — om tillskapandet av ett stort och fristående ämbetsverk, kallat CAC (Civil Aeronautics Commission) jämställt med ICC (Interstate Commerce Commission), som reglerar järnvägs- och busstrafiken. Det skulle alltså vara »C-stadiet», varefter man långt in i framtiden kan skönja »D-stadiet» — CAD (Civil Aeronautics Department) — flygets eget regeringsdepartement med en särskild flygminister!

Flygvetenskapens högberg

En annan förkortning som vi i Sverige kanske inte stöter på så ofta är IAS. Utskrivet

betyder detta The Institute of the Aeronautical Sciences, flygvetenskapens högberg i USA. Den bildades så sent som 1932, mycket på grund av den stora efterblivenheten som under tjugotalet präglade det amerikanska flyget. De män som tidigare helt ägnade sina liv åt flygets utveckling fann en karriär som många gånger var ytterst oberäknelig och som kännetecknades av pionjärlivets osäkerhet. Men sedan IAS' tillkomst har flygets vetenskapsmän funnit en samlingspunkt för att delge varandra sina erfarenheter och innanför IAS' murar har idéer, skrifter, statistik och resultat från otaliga experiment koncentrerats till en flygets outtömliga informationscentral och institutionen vuxit till världens utan gensägelse förnämsta flygvetenskapliga institut.

Att väljas såsom medlem i IAS är en ära och ett privilegium och ganska stränga fordringar gäller för erhållande av medlemskap. Det finns flera olika grader för medlemskap och den nye medlemmen inrangeras i den, vilken hans erfarenhet, kvalifikationer och bidrag inom flygvetenskapen berättigar honom till: honorary fellows, fellows, associate fellows, members, industrial members, technical members, student members.

Det är inga små fördelar som ett medlemskap i IAS för med sig. För det första, eftersom institutets medlemskår huvudsakligen är sammansatt av de människor och bolag, vilka har utvecklat flygvetenskapen till vad den är i dag, så är det möjligheten till kontakt och samarbete med dessa medlemmar. Vidare anordnar IAS flygkonferenser, möten och föredrag samt tillsänder medlemmarna sina två välkända månadstidskrifter Aeronautical Engineering Review och Journal of the Aeronautical Sciences. Genom donationer och inköp har IAS skapat ett oöverträffat flygvetenskapligt bibliotek med cirka 30 000 volymer samt upprättat ett omfattande indexregister över flygvetenskapligt källmaterial med cirka 2 000 000 hänvisningar till tekniska, ekonomiska och biografiska data. Själva institutbyggnaden har numera på sitt och vis kommit att bli något av flygmuseum med en av de mest kompletta samlingar av historiskt material om flygväsendet som över huvud taget finns tillgänglig. Speciellt har man samlat alléhandla värdefulla fotografier och ursprungliga luftfartsdokument samt en mångfald intressanta flygplansmodeller från alla epoker. En annan viktig funktion som institutet utövar, är att utdela belöningar och stipendier till medlemmar, som på ett förtjänstfullt sätt bidragit till flygutvecklingen på olika områden.

Genom storartade donationer

som IAS erhöill under kriget har institutet blivit ägare till två otomordentligt vackra fastigheter. Den ena ligger mitt i New Yorks centrum på Fifth Avenue vid Central Park och är en magnifik femvåningsbyggnad i gammal fransk stil. Här finns bibliotek och arkiv, mötesrum och läsrum, musei- och utställningsrum samt administrativa lokaler. År 1942 donerade framlidne mångmiljonären Daniel Guggenheims stiftliga egendom på Long Island till IAS. Den består av ett flertal större byggnader av typ svenskt slott och skall användas huvudsakligen som samlings- och uppehållsplatser för flygvetenskapsmän som vill idka speciella studier eller utföra laboratorieexperiment.

O, att vi måtte en gång få en dylik institution här i Norden. Den goda viljan finns nog, men krafterna (dvs medlen) saknas dock! Hört samma vär vid Jan Du Svenes Industri-magnat och stöd svenska flygtekniker och flygekonomer att utbygga vårt civila flygväsende och ge det en snabb och sund utveckling baserad på vetenskaplig forskning. Fram för ett flygvetenskapligt forskningsinstitut i Norden! Juney Dillenbeck.

LUFTFÄRDFÖRSÄKRINGAR

tecknas av följande till Den Nordiska Poolen För Luftfärdörsäkring anslutna bolag

ALLMÄNNA BRAND • AMPHION • ATLAS • BRAND-VICTORIA • EUROPEISKA • FREJA • FYLGIA • GAUTHIOD
GOTHIA • GÖTA • HANSA • HEIMDALL • HERMES • HOLMIA • IRIS • MALMÖ • MÄLAREN • NORDEN • NORNAN
NORRLAND • OCEAN • SECURITAS • SJÖASSURANS KOMPANIET • SKANDINAVIEN • STELLA • STOCKHOLMS
SJÖ • SVENSKA VERITAS • SVERIGES ALLMÄNNA • TRAFIK • VALKYRIAN • WINTERTHUR • ÄGIR • ÖRESUND

CESSNA LEDER - CESSNA LEDER

AMERIKANSKA

FLYGAREMBLEMET nu i Sverige.

med graverat licensnummer för

**GLIDER PILOTS
SEGEL PILOTS
MOTOR PILOTS**



PAT. APPL. FOR
WITH YOUR LICENSE NO.

märket som kontakter flygfolket över hela världen

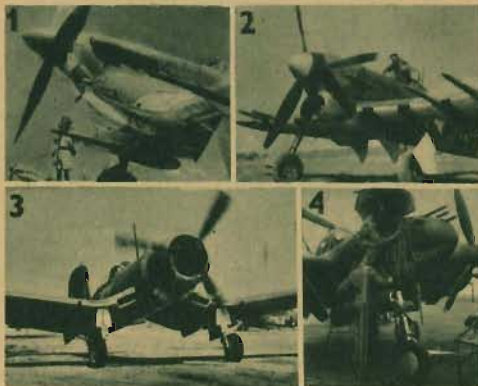
Rekvirera märket i dag med angivande av licensnummer, kostnaden kr. 15:- insättes på postgiro 88779

AB GÖSTA FORSLUND AVIATION
FACK 10. STRÖMSBRO.

CESSNA LEDER - CESSNA LEDER

VILKA ÄR PLANEN?

När Ni kommit under fund om till vilka jaktplan dessa propellrar hör, kan Ni skicka in lösningen till FLYGs redaktion, Tegnérsgatan 35, Stockholm, före den 2 april. Märk kuvertet »Bildpristävling 6». En tia och tre femmor i pris. Inga andra meddelanden torde läggas i brevet.

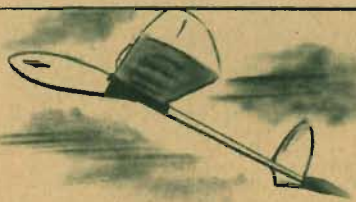


LÖSNING TILL BILDPRISTÄVLING 3:

1) Saab-91 Safir. 2) Saab Scandia. 3) Sk 25 Bucker »Bestmann». 4) BHT 1 »Beauty».

1:a pris, 10 kr: Bengt Fredholm, Regeringsgatan 76, Karlshamn.

2:a—1:e pris, 5 kr: Sigvard Nyberg, Box 1249, Degerfors; Jägare 1111 Isaksson, 1. komp. A.J.S., Kiruna; Hans Wetterberg, Långgatan 3, Hallsberg.



Oh boy vilken kärra!

»Billy Boy» heter den, har en spännvidd på 115 cm och är konstruerad av Sven Saloni. Modellen utmärker sig genom en synnerligen enkel konstruktion och utomordentliga flyg- och startegenskaper. Vi tillhandahåller kompletta byggsatser till ett pris av 4:50 samt lösa ritningar till ett pris av 1:50. Vid inköp av övrigt modellflygmateriäl hänvisar vi till vår nyutkomna katalog, som innehåller massor av fina modellflygtips. I den finner Ni allt material för Er hobby — och till billigaste priser. Katalogen sändes mot 30 öre i frimärken.

**NORRLANDS
MODELLFLYGINDUSTRI**
Vasagatan 4 UMEÅ Tel. 270

Härmed rekvirerar jag att sändas mot postförskott + porto st. byggsats/ritning till »Billy Boy» samt st. katalog mot bifogade frimärken.

Namn:

Bostad:

Postadress:
(Skriv tydligt med blyerts.) Flyg 6/47



STIL-metall

av god kvalitet till billigt pris. Försäkra Eder om dessa kvalitetsvaror. Rekvirera redan i dag, då lagret är begränsat.

Priset är ett fynd!

Till **INDUSTRIKOMPANIET - VÄXJÖ**
Sänd undertecknad mot postförskott:
.. st. ring (kontr. silv.) å 4:50, storl. .. mm.
.. st. nål (emalj.) å 1:25, m. flygets embl.
.. par manschettknappar å 5:50, m. flygets emblem.

Namn

Bostad

Postadr. Flyg 6/47



TIDSKRIFT FÖR FLYGVAPNET

Officiellt organ för

Kungl. Svenska Aeroklubben

Organ för

Svenska Pilotföreningen

Utkommer varannan torsdag

REDAKTION:

Tegnérsgatan 35, 1 tr Tel. 20 33 95

Huvudredaktör och ansvarig utgivare:

Överste W. KLEEN Tel. 20 88 91

Red. Sven Broman » 21 03 91

Red. Hans Andersson » 21 02 38

Red. Sven Saloni » 21 02 38

Danmark: Johs Thinesen, Flinsens Allé 29, Odense

Finland: Per S. Jansson, Sjöstullsgatan 7 A 9, Helsingfors.

Norge: Edvard Omholt-Jensen, Kirkegt. 15, Oslo.

OBS! Redaktionen ansvarar icke för insända, icke beställda manuskript.

Fri diskussion i FLYG. För åsikter, framförda i signerade artiklar, svarar författaren.

ANNONSAVDELNING:

Chef: J. E. SVENSSON - Tel. 21 06 27

EXPEDITION:

Förlagsaktiebolaget FLYGNING

Svenvägen 53 - Stockholm

Postgirokonto: 1111.

Prenumerationspris:

Helår Kr. 9:75 - Halvår Kr. 5:—

Prenumerationspris i Danmark:

Helår Kr. 20:—, halvår Kr. 10:50

Ahlén & Åkerlunds Fotogravyraanstalt
Stockholm 1947

Ängelholm

BERGGRENS

Guldsmedsaffär

Storgatan 27 B Ängelholm Tel. 5 29

HANSA



meddelar alla slag av

FLYGFÖRSÄKRINGAR

Huvudkontor i Stockholm

Telefonanrop: HANSA

Agenturer å alla större orter i riket

Göteborg

A.-B.
Otto Fr. Johanssons
Stämpelfabrik & Gravyrateljier

MAGASINSGATAN 12 • TEL. 13 31 83
G Ö T E B O R G



den äldsta och den bästa

Kalmar

C. OLSSON

HERR- & DAMFRISERSALONG

Larmtorget 7 - Telefon 771

Rekommenderas

Obs.: Vår förstkl. permanentondulering!

Linköping

Banck & Nilson Effr.

L. Sörensen A-B

LIVSMEDELSAFFÄRER

Hygien - Kvalitet - Lägsta pris

Linköping

Växel

B 1. Platensgatan 21 Tel. 294 31
B 2. Platensgatan 6 A Tel. 294 32
B 3. Klostergatan 33 Tel. 294 33
B 4. Centralhallen Tel. 294 34
B 5. Nya Tanneforsvägen 19 Tel. 277 00
B 6. Malmslätt Tel. 990 18

Luleå

ÄT GOD MAT I TRIVSAM MILJÖ

konsum Restaurangen

LULEÅ Telefon 1415

Baren nedre botten Restaurangen 1 tr.
Öppet: vard. 8-22 Öppet: vard. 11-22
sönd. 12-22 sönd. 12-22

Beställn. f. fester, möten, bröllop etc. mott.

Norrköping

REPARERA

Eder cykel hos oss!

Vulkanisering o. lackering utförs snabbt
och omsorgsfullt till humana priser!

Nils Landbergs Cykelaffär

Lindövägen 6 - Telefon 306 53

Västerås

PORSLIN, KERAMIK, GLAS och KRISTALL

i väl sorterat lager

SPORTPRISER och HEDERSGÅVOR

för alla tillfällen utföres efter Eder egen önskan och smakriktning.
Beställ i god tid. Låga priser. Gediget arbete garanteras. Reparationer.

VÄSTERÅS KRISTALLGLASSLIPERI

Stora gatan 86 — Tel. 315 39 — Filial: Stora gatan 36 — Tel. 318 06

Stockholm

BLOMQUIST
BILVERKSTAD

Norra Stallongsgatan 17 B

Telefon 33 80 95

KUNGSHOLMS ÅKERIFÖRENING

U. P. A.

EHRENSVÄRDSGATAN 1

Tel. 51 06 72, 50 06 47

Utför gatu- och byggnadstransporter,
husrivningar och schaktningar

H ELEGANTA

Festklänningar, Brudutsyrslar,
Capes, svarta Kappor och Klän-
ningar uthyras!

FRANSKA MODESALONGEN

»Damernas i glädje och sorg.»

Drottninggatan 51, 1 tr. (vid Epa).

STOCKHOLM. Telefon: 11 98 39.

Obs. Även avdeln. f. uthyrn. av Herrkläder.

Annonsera i FLYG

Stockholms närhet

Firma

EKSTRÖM & JANSSON

Färjestadsvägen 6-12 - Ängby

Tel. 37 36 70

HEMINREDNINGAR - TEXTILIER

TAPETSERARARBETEN

GÖR ETT BESÖK HOS

Konditori IWO

Bromma Kyrkväg 472 (Inv. Bromma kyrka)
Gott kaffe, goda wienerbröd och läckra
bakelser samt choklad och läskedrycker.
Gillestuga uthyras till föreningar och
sammankomster.

Öppet kl. 9-22. Telefon 37 22 03

INGA JOHNSSON

VID BEHOV AV

Blommor, Kransar och Buketter

vänd Eder med förtroende

1111

Karl Sanders Blomsterhandel

Ulvsvundavägen 8 - Telefon 25 66 34

Jan Johanssons

LIVSMEDEL

Centralvägen 30 - Viggbyholm

Telefon 56 09 34

Rekommenderas

Cyklar Sport

Reparationer av alla slag

Svetsning

Gummistöklar, Bottiner m. m. vulkas.

FLYSTA CYKELVERKSTAD

Centralvägen 31

Telefon 36 19 98 - Bostad 36 10 52

Södertälje

NYA
KANALKAFÉET

Telefon 303 27

SLUSSEN ★ SÖDERTÄLJE

Uppsala

Thelins Konditori

Svartbäcksgatan 63 - Uppsala - Tel. 344 33

REKOMMENDERAS

Utför alla slags beställningar som tillhör

ett förstklassigt konditori

Fullständigt Konditoriservering

Under sommaren stor terrasservering

Cykelställ

torkställningar, staket, grindar och
balkonghängare - Billiga priser

M. GUSTAVSSONS SMIDESVERKSTAD

Tel. verkst. 408 89

Tel. bost. 372 79

Alb. GOZZI's

MURBRUKSFABRIK

Köpmangat. 5, Uppsala Tel. 331 87.

MURBRUKSFABRIKEN

Telefon Gä Uppsala 127.

Vi utför körslor av alla slag med ett
flertal Lastbilar

Vänd Eder med förtroende till

S. Almlöfs Åkeri

Nybygget - Uppsala

Tel. 317 35

Tel. 347 35



Finns det flygplats finns **INTAVA**

*... var planet än landar
står vi redo och väntar*

SVENSKA AKTIEBOLAGET INTAVA

