



Nr 5 • 1944

Pris 45 öre

Flyg



Björn Carlsson
1944



TIDSKRIFT FÖR FLYGVAPNET

Officiellt organ för
Kungl. Svenska Aeroklubben

Organ för
Föreningen Värnplikliga Flygförare

Utkommer varannan torsdag

REDAKTION:

Västmannagatan 69 1 tr. - Stockholm
Tel. 31 34 53
Huvudredaktör och ansvarig utgivare:
Överste W. KLEEN
Verkställande redaktör: G. KNUTSSON
Tel. 30 11 92
Andre redaktör: H. MILLGÅRD
Redaktionssekreterare: A. WALLIN

ANNONSÄVDELNING:

Chef: A. HULTIN - Tel. 32 08 11

EXPEDITION:

Förlagsaktiebolaget FLYGNING
Sveavägen 53 - Stockholm

Postgirokonton: 1111.

Prenumerationspris:

Helår Kr. 9:75 - Halvår Kr. 5:—

Fri diskussion i FLYG. Endast redaktionella, osignerade artiklar äro ett uttryck för redaktionens och redaktionskommitténs åsikter. För åsikter, framförda i signerade artiklar svarar författaren.

Ahlén & Åkerlunds Fotogravyranstalt
Stockholm 1944

VIKTIGARE FLYGFÖRBINDELSER

från 1 februari 1944 tills vidare

Fr. Berlin	7.30 t. Köpenhamn	9.10V
» »	12.00 » »	14.00V
» »	12.00 » Malmö	14.30V
» »	13.15 » »	15.15V
» »	7.30 » Oslo	11.50V
» »	13.15 » Stockholm	17.45V
» Helsingfors ¹	13.30 » »	18.00D
» » ¹	13.30 » Åbo ¹	18.05D
» Köpenhamn	9.00 » Berlin	11.00V
» »	15.10 » »	18.50V
» »	14.15 » Malmö	14.30V
» »	9.45 » Oslo	11.50V
» Malmö	8.30 » Berlin	11.00V
» »	8.30 » Köpenhamn	8.45V
» »	8.30 » Oslo	11.50V
» »	15.40 » Stockholm	17.45V
» Milano	8.55 » »	17.45V
» Oslo	12.30 » Berlin	16.50V
» »	12.30 » Köpenhamn	14.35V
» Stockholm	8.00 » Berlin	12.30V
» »	9.00 » Helsingfors ¹	13.30D
» »	8.00 » Malmö	10.10V
» »	8.00 » Milano ²	16.50V
» »	10.00 » Visby ³	11.10
» »	8.00 » Wien ²	10.30V
» »	9.00 » Åbo ¹	12.10D
» Visby	11.40 » Stockholm ³	12.50
» Wien	8.45 » »	17.45V
» Åbo ¹	10.55 » Helsingfors ¹	13.30D
» »	14.50 » Stockholm	16.00D

Tiderna äro angivna i å resp orter gällande tider.

¹ Bussens avgångs- och ankomsttider från och till Aeros resebyråer i resp städer.

² Ankomst följande dag.

³ Trafik måndag, onsdag och fredag.

UTAN ANSVARSFÖRBINDELSE

Obs.! På grund av rådande förhållanden äro de europeiska flygförbindelserna ofta underkastade kortfristiga förändringar. Det är därför att rekommendera, att de angivna tiderna kontrolleras hos biljettförsäljningsstället, innan resa anträdes.

Anderssons

Rostfria plåtslageriarbeten

REKOMMENDERAS



Timmermansgatan 31 — Tel. 1087

Bostad: Järnvägsg. 2 — Tel. 1086

LULEÅ

Är Du Radiosignalist

eller utbildas Du till detta, har Du stor användning av en god kortvägsmottagare 6—250 meter med bandspridning. Prisbillig, lämplig för nybörjare. Lär Dig radio och telegrafi. Rekvirera fullständiga ritningar och beskrivningar för Kr. 5:75 + porto. Sändes mot postförskott.

RADIO-BERGE

Kaplangatan 3 Västerås

Elektriska Installationsbolaget

— ANDERSSON & HÄLL —

STUREGATAN 9 VÄSTERÅS

Tel. 330 26

Elektriska installationer o. reparationer utföras med förstklassigt material till humana priser.

- 303 23 Felmontören 303 23 -

Entreprenör för
Västerås Stads Elektricitetsverk.

BYGGMÄSTARE

K. E. Johansson

NIEMISEL Telefon 29

UTFÖR BYGGNADER,
REPARATIONER o. s. v.



Bygger för Flygvapnet

Prenumerera på FLYG

Fråga oss om flygning

I denna spalt besvaras endast frågor av allmänt intresse. Insända frågor måste förutom signatur vara försedda med insändarens fullständiga namn och adress samt returporto. Endast två frågor per brev besvaras.

Poul B. Ludvigsen: För att bli signalist vid vårt ambulansflyg fordras att man tillhör flygvapnet. Detta i sin tur förutsätter att man är svensk medborgare. Ni har som dansk medborgare alltså tyvärr små möjligheter att ens få en liknande befattning.
Red.

Modellbyggare: Hamburg Ha 137 fanns införd i Flygning nr 24/41 såsom ritning i skala 1:100.
Red.

Biet och Sven-Erik Olofsson, som har funderingar på att börja vid flygvapnets lärlingsskola i Västerås hänvisas till svaret till 15-årig lösnummerköpare i FLYG nr 19/43.
Red.

Log. 21: Någon ny uniformsmodell för flygvapnets manskap kommer t v ej att släppas ut. Vissa förslag har gjorts men ingenting är avgjort.
Red.

Motigt för flyget i handbollen

SMI:s handbollsturnering för landets militära förband har för flygvapnets del inte lett till några lysande segrar. Anmärkas bör dock att man inom en flygflottillj inte har den möjlighet till urval, som t. ex. inom ett infanteriförband, där ju personalen är flerfaldigt talrikare.

Endast två förband ur flygvapnet — F2 och F11 — tog sig fram till »Åttondelsfinalen». De flesta flottilljerna hejades redan i starten. Så var det i Södra kretsen med F10, som fick smörj efter noter av I7 (17—1). F5 klarade i alla fall av P2 med 12—8 men stoppades obarmhärtigt av I6 med 14—9.

I Östra kretsen hade F3 lekt slut mot T1 redan i första omgången (25—8) medan F12, som klarade första skäret A6 med 16—12 gick bet på I12 (10—7). I12 stoppade också med bara ett måls övervikt F11, som efter att ha besegrat I3 (14—10) vandrade vidare direkt till Åttondelsfinalen och där fick stryk med 13—12.

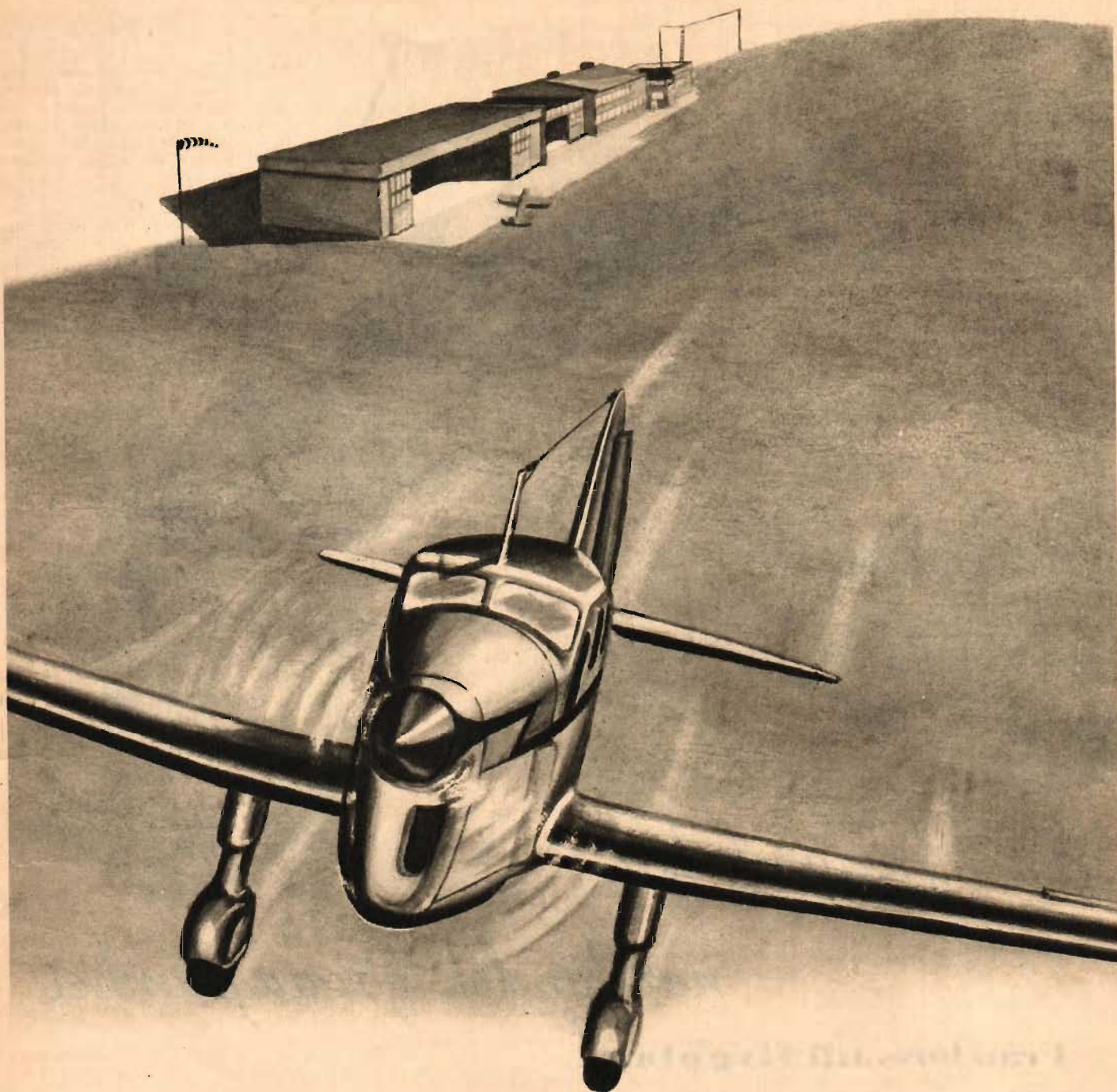
Samtliga tre flygvapenlag, som deltog i Västra kretsen, slogs ut i första omgången. I15 besegrade F6 med 13—12, Lv1 slog F7 med 14—9 och I16 slutligen F9 med 13—5.

I Stockholmskretsen spelade två flygvapenförband mot varandra i första omgången. Flygvapnets centrala skolor besegrade F1 med 18—11 och gav även Krigsskolan på Karlberg en dust som slutade med 13—12 till FCS fördel men sedan tog det stopp mot Arméns underofficersskola med 13—8. AUS blev också bromsare för de bägge andra flygvapenlagen i stockholmskretsen. F8, som hade uturen möta det starka laget redan i första omgången fick pyngel med 19—12. F2, som besegrade sin granne Sjökrigsskolan med 10—7 och Lv3 med 16—8, stoppades likaledes av AUS (20—12).

F4, som var enda flygvapenförbandet i Norrlandskretsen, gav I5 på huden så knappt som med 14—13, men mötte sitt öde med I21 (12—10). I Övre norrlandskretsen fick F21 nöja sig med en enda match mot S1 i Boden, som slutade med nederlag på 20—14.

I hela turneringen, som vanns av Karlskronaflottan, deltog 73 olika förband.

Flygman.



Fullständig FLYGPLANSERVICE
i moderna verkstadsanläggningar
under luftfartsmyndighetens kontroll

SKANDINAVISKA AERO AB
NORRTÄLJE



En ny triumf för norrländsk företagsamhet

Från buss till flygplan...

Våra välkända busskarosserier ha i många år varit ett gott bevis för att det hägglundska märket på en vara betyder KVALITET.

När det för något år sedan gällde att licenstillverka ett nytt övningsflygplan för flygvapnet fick Hägglund & Söner det ansvarsfulla uppdraget. Det nya flygplanet, som i flygvapnet fått

beteckningen Sk 25, har just provflugits och därvid fått de bästa vitsord av såväl den ordinarie provflygaren som av de representanter för flygvapnet, som haft tillfälle flyga det.



Ett gott bevis för att vi behärska den ytterst noggranna PRECISION, som är ett oestergivligt villkor vid flygplantillverkning.

A.-B. HÄGGLUND & SÖNER
ÖRNSKÖLDSVIK



Flyg

NORDENS STÖRSTA FLYGTIDNING

BYGG CIVILA FLYGPLATSER!

Det behöves ett världskrig nr 2 för att vårt folk skulle förstå vad luftens erövring betydde för krigföringen. Därför mötte vi det senaste världskriget oförberedda i luften vad både flygvapen och flygindustri beträffar. Sedan ha vi gjort nästan så gott vi kunnat för att upprusta i luften, men sjunde jaktflottiljens strävsamma väg mot förverkligandet visar att ännu är upprustningen i luften icke helhjärtad.

Den civila flygupprustningen har omisskännliga drag gemensamma med den militära. Vi hade vårt ABA som representant utåt, men beträffande inhemska flyglinjer lågo vi pinsamt efter jämnbördiga folk. De gamla trafikmedlen lade stenar i trafikflygets väg liksom de gamla försvarsgrenarna inte just jämnade vägen för flygvapnet. Förhållandena under pågående krig omöjliggöra en snabbupprustning av trafikflyget i stil med flygvapets upprustning. Men det står väl nu klart för nästan alla att vi under kriget måste förbereda oss på att möta fredstidens krav på lufttrafiken.

Organisatoriskt sett stå vi delvis rustade — ABA och de andra trafikbolagen ha sin personalorganisation färdig. Men beträffande markorganisationen äro vi ännu på efterkälken. Detsamma gäller naturligtvis också flygmaterielen, men den kan man efter kriget få köpa från utlandet, tills vi kommit därhän att vår egen flygindustri kan tillgodose behovet även härvidlag — och därhän måste vi komma.

Det som kräver den ojämförligt längsta tiden vid vår upprustning av trafikflyget är anläggningen av flygplatser. Den tiden räknas icke i månader utan i år. Men tiden är dyrbar, och om vi inte kunna följa med från början kan det lätt hända att vi komma ohjälpligt på efterkälken. Med desto större tillfredsställelse hälsades därför regeringens beslut att tillsätta en utredning rörande vårt behov av flygplatser, en utredning som ledes av landshövding Gärde. Hela frågekomplexet har som sig bör upptagits i ett sammanhang, i det att utredningen skall omfatta flygplatser för både den tunga interkontinentala, den medeltunga kontinentala och den lätta inhemska flygtrafiken.

För närvarande tilldrar sig den interkontinentala trafiken det största allmänna intresset, detta så mycket mera som direktör Norlin i SILA varit i U. S. A. för att förhandla om samarbete och inköp av flygmateriel. Men intresset för den transoceana trafiken får icke skymma blicken för be-

tydelsen av den kontinentala och den inhemska trafiken. Bäst rustade stå vi beträffande flygplatser för den medeltunga trafiken — vi ha ju de av ABA sedan gammalt trafikerade flygplatserna. Men vi behöva inhemska stamflyglinjer med deras flygplatser, som kunna ta medeltung trafik. Och slutligen måste landets flygnät fullständigast med lokala linjer, utgående från stamlinjerna. Även denna lätta trafik behöver sina flygplatser.

Det är en ytterst betydelsefull fråga som sålunda skall utredas. Vad som nu planläggs kan i betydelse mätas endast med utstakandet för nära ett sekel sedan av vårt järnvägsnät. Detta har utbyggts under tre kvarts århundrade, men i våra dagar går allt så mycket fortare — flygnätet måste göras klart på kort tid, endast några få år.

Det förutseende och den grundlighet som krävas av utredningen få emellertid icke fördröja igångsättandet av arbetena på våra flygplatser. Beslut och handling måste följa slag i slag, spadarna måste sättas i jorden så fort som möjligt. Vad den interkontinentala trafiken beträffar är den icke endast en svensk eller en svensk-amerikansk fråga utan även en nordisk, vilket också dir. Norlin framhållit. Men hur än samtrafiken med våra nordiska grannländer ordnas kvarstår behovet för oss av flygplatser för den tunga trafiken. Man får hoppas att frågans nordiska innebörd icke skall verka fördröjande på dess lösning.

Vi behöva väl icke flygplatser av samma gigantiska mått som t. ex. den nya Idlewild vid New York, men denna bör trots allt vara ett mönster även för oss. Vi måste ha två fält för den interkontinentala trafiken — vardera helst med 3 banor på minst 3 km. — ett nära Stockholm och ett nära Göteborg.

Nu gäller det icke bara att bygga flygplatser utan att bygga dem fort. Det kommer att kosta pengar, men det blir väl använda pengar. Våra järnvägar och hamnar ha också vari dyra, men ingen klagar numera över dessa utgifter. Så ock med flygplatserna. Men om de skulle utbyggas för sent så att vi bleve efter andra folk på flygtrafikens område, då skulle vårt folk ha skäl till klagan. Vi ha offrat mycket pengar på vår krigsberedskap — må vi lika villigt offra för vår fredsberedskap!

LEJDTRAFIKEN

Lejdtrafiken västerut, närmare bestämt mellan Sverige Skottland, har åter blivit ordnad, sedan långvariga underhandlingar med Tyskland givit positivt resultat. Det är ingen överraskning att så skett, ty självfallet skola vi neutrala svenskar obehindrat av Tyskland kunna flyga över havet västerut, när de krigförande tyskarna snart sagt hela kriget kunnat flyga över Sverige. Det enda som kan förvåna är att frågan om svenskt lejdflug behövt ta så lång tid och icke för länge sedan lösts.

Tyvärr kunna vi icke trösta oss med det gamla ordstävets »slutet gott, allting gott». De över Nordsjön nedskjutna båda svenska trafikflygplanen kunna ersättas men icke de människoliv som då gingo till spillo. *Gladan* och *Gripen* äro tvenne namn som inristat sig i vårt folks minne. *Falken*, som efterträtt dem, har i sista stund blivit hejdad. Det kan — så som saken ligger till — icke vara något annat än rent tekniska hinder som föranlett uppskovet. Annat vore otänkbart.

W. Kleen.



FLYG:s Londonredaktör Gunnar Kristiansson bekantar sig med en »Lightning».

DYKNING MED 1 250 KM/T

★

PROTOTYPEN KOSTADE

80 MILJONER

★

MÅNGA PRÖVNINGAR

INNAN P-38 ERKÄNDES

★

FLYG:S LONDONRED.

Gunnar Kristiansson

PÅ ALLIERAD JAKTBAS

FLYG examinerar "LIGHTNING"

LONDON, i februari.

På själva nyårsafton 1938 svängde ett par lastbilar upp utanför portarna till Lockheed-fabrikerna i Burbank, Kalifornien. Flertalet arbetare har redan begivit sig iväg hem för att fira nyår, så det var onekligen en något underlig tidpunkt för dessa lastbilar att anlända. Det hela blev inte mindre mystiskt därför att militär bevakade bilarna under själva lastningen och såg till att ingen nyfiken närmade sig. Sent på kvällen lämnade lastbilarna Burbank lika hemlighetsfullt som de anlänt. Målet var ett militärflygfält någonstans, och dit anlände den mystiska karavanen just när

sista tolvslaget förklingat — just när 1939 tog sitt första andetag.

Snart nog började olika rykten cirkulera. Det talades om att ett nytt flygplan med egendomligt utseende konstruerats. Några visste att berätta att det hade en dubbel stjärt.

Det dröjde ganska lång tid, innan mera exakta uppgifter offentliggjordes om denna Lockheed-skapelse. I dag är emellertid planet välkänt som Lockheed P-38 »Lightning» — allierades andra tvåmotoriga ensitsiga jaktplan. Lightning var föremål för mycken bister kritik, innan det slutligen slog igenom under Tunisien-fälttåget. Det är numera sedan någon tid tillbaka även i aktion som långdistanseskort åt de Flygande fästningarna under de amerikanska dagräderna mot Tyskland.

P-38:s barnsjukdomar voro bl a att det var ensitsigt men hade två motorer samt att det var långt före sin tid ifråga om snabbhet. Man har ganska träffande sagt, att »Lightning» har dubbelt av allt utom

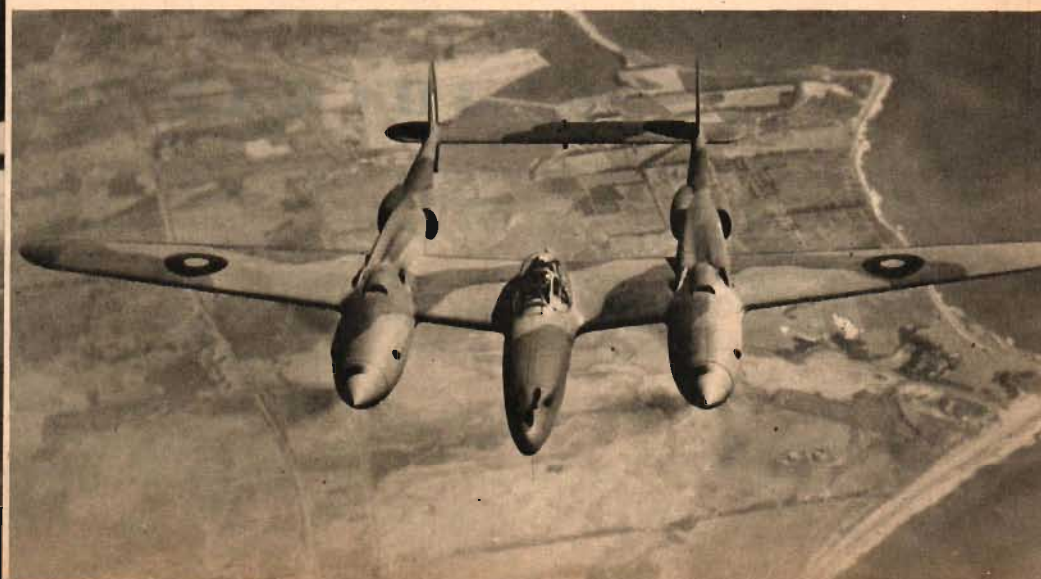
pilot, och flygarna sade också, innan de blivit vana vid maskinen, att »det var för mycket plan».

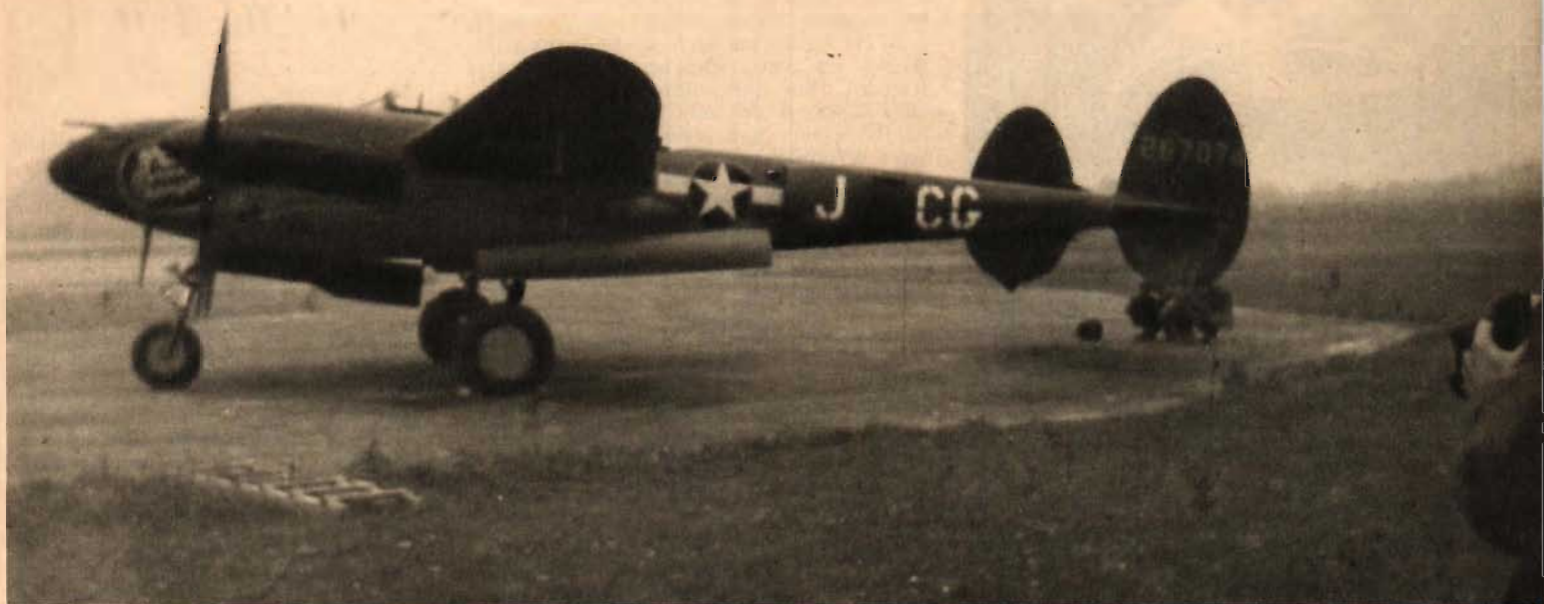
Redan i januari 1939 var prototypen, som kostat Lockheed 80 milj kronor, färdig att provflygas. Löjtnant Kelsey (flygare sedan sitt 14:e år!) var testpilot. Medan han gjorde rullningsprov på marken, råkade bromsarna ur funktion med dikesäkning som resultat.

Någon större skada tillfogades emellertid inte maskinen, och länge dröjde det därför inte, förrän den var i luften för första gången. Sedan alla föreskrivna prov avklarats, fick löjtnant Kelsey i uppdrag att flyga maskinen från Kalifornien tvärs över amerikanska kontinenten. Det blev en färd, som kom flygexperten att kippa efter andan. Marschfarten var nämligen stundtals 675 km/tim (det gäller här den obebäpnade versionen), och den effektiva flygtiden från väster till öster var nära nog fantastiskt otrolig — 7 tim 2 min.!

Trots detta kom »Lightning» i början av

»Lightning I» (t v) hade redan den en imponerande nosbeväpning med en 20 mm akan och fyra 12,7 mm ksp men »Lightning II», som synes här nedan är ännu värre och har en 37 mm akan i stället för på 20. Typisk beväpning för låganfallsplan.





Lockheed »Lightning I» på en jaktflygbas någonstans i England.

kriget i vanrykte, huvudsakligen beroende på att man inte riktigt förstod hur P-38 skulle flygas eller handhas. Planet var kort sagt för avancerat och för snabbt för piloter med vanlig jaktutbildning. Det fordrades speciell träning och kunskap för att kunna flyga detta plan, och det tog tid, innan man riktigt förstod detta.

Det var först i striderna i Tunisien, som Lockheed »Lightning» återvann sitt goda rykte från de första provflygningarna. Maskinen uträttade då ett fantastiskt arbete och hade inte så liten del i de allierades seger. Tyskarna kallade planet för den »vestjärtade djävulen». Sedan dess har det insatts i striderna i Italien, och nu finns det även »Lightning»-divisioner baserade i England med uppdrag bl a att eskortera amerikanska Flygande fästningar, när de i djärva dagsljusräder penetrera allt djupare in i Tyskland.

För någon tid sedan besökte jag ett flygfält här i England, där »Lightnings» voro baserade. Jag gavs då tillfälle att närmare studera detta märkliga plan och erhålla närmare detaljer om det.

Lockheed P-38 »Lightning I» är ett högvingat monoplan med en spännvidd av 15,6 m, en längd av 11,3 m och en höjd av 3,0 m. Vingytan är 29,52 m². Utan last är vikten fem ton — fullt lastad väger maskinen sju ton. Motorutrustningen utgöres av två 12-cylindriga V-formade vätskekyllda Allison F-2-motorer på vardera 1150 hkr.

Beväpningen består av en 20 mm automatkanon i nosen, vilken har en kapacitet av nio skott pr sekund, samt fyra 12,7 mm kulsprutor, också placerade i nosen, vilka vardera avfyrar 72 skott pr sekund. (Lockheed »Lightning», i en senare version »Lightning II» har en 37 mm akan i nosen



FLYG:s Londonred. studerar den nya amerikanska nationalitetsbeteckningen.

istället för den på 20 mm. Reds. anm.). Den kan dessutom alternativt utrustas med antingen två 250 kg bomber under vingarna eller två extra bränsletankar, vardera rymmande 700 l.

Aktionsradien är inte mindre än 1750 km., vilket betyder en längsta flygsträcka på över 3500 km. Lockheed »Lightning» är också det enda jaktplan, som flugits över en ocean, och som jämförelse på hur enorm räckvidden är kan nämnas att P-38 flyger längre sträcka non-stop än vad som anses normalt för ett passagerarplan av typ Douglas DC-3 i fredstrafik.

»Lightning» har en så väl utvecklad strömlinjeform, att när hjulen fällas ut för landning, svara de ensamma för 60 proc. av luftmotståndet. Man har för övrigt mycket lätt att på ljudet känna igen en »Lightning» vid landningen — det påminner nämligen starkt om det skrik en stucken gris ger ifrån sig.

Landningshastigheten för P-38 är 128

km/tim och stigförmågan 1200 m pr min. Topphöjden uppges, officiellt till 12000 m. Planet är försett med avgasdrivna kompressorer, vilka placerats i stjärtbommarna bakom motorerna.

I september månad 1942 företog överstelöjtnant Cass S. Hough en störtflykning under fullt motorpådrag med en »Lightning», varvid han uppnådde den fantastiska maximifarten av över 1250 km/tim, d v s han färdades snabbare än ljudet. Rekordflygningen utfördes över Storbritannien och överstelöjtnant Hough berättar att han före dykningen steg till 13000 m. Från denna höjd kunde han se praktiskt taget hela England och delar av franska kusten.

Dykningen försiggick under 30 sek och om den hade fortsatt ytterligare 20 sek, skulle planet kraschat mot marken. Överstelöjtnant Hough, som även gjort liknande rekordflygning med en Thunderbolt, hade inte någon känsla av farten under själva dykningen utan först, när han rätat ut planet och såg jorden rusa förbi under sig. Luften föreföll att vara som en kompakt massa och det ljud, som uppkom, påminde om det man hör ombord på fartyg, då havet vräker på.

I planflykt gör den militära versionen av Lockheed »Lightning» enligt officiella uppgifter över 640 km/tim. Planet är alltså en av världens snabbaste stridsmaskiner.

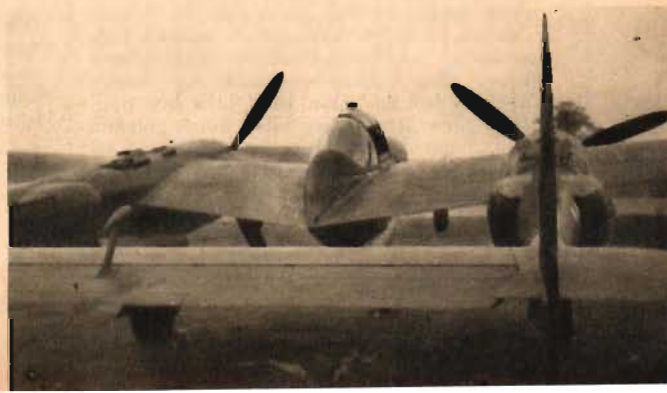
Gunnar Kristiansson.

OBS! "LIGHTNING II"
I SKALA 1:100
av B. KARLSTRÖM på sid. 35



T v översyn på en av P-38:s Allison-motorer.

T h »Lightning I» sedd bakifrån.





var så aggressiv att myndigheterna slutligen måste ta ställning till saken.

Mitchell fordrade att prov skulle anställas för att bevisa riktigheten i dessa påståenden. Han ville pröva flyget mot flottan i öppen sjö och anhöll att få pröva sina flygbomber mot vissa antikverade enheter ur amerikanska flottan. Den marina sakkunskapen var övertygad om sin egen styrka och Mitchells svaghet och så fick han det efter många om och men som han ville. Proven ägde rum sommaren 1921 och trots stora svårigheter, av vilka många tillkommo genom de marina myndigheternas trilska, sänkte Mitchells bombplan med flygbomber två slagskepp, en kryssare och en jagare.

Det blev stor uppståndelse bland de amerikanska amiralerna. En av dem, amiral Shoemaker, sade när han läste den första rapporten om sänkningarna:

— Allt det här är sant men om vi sprider dessa nyheter kommer flottan att ruineras.

Varpå amiral Shoemaker satte sig ner med en blåpenna och förvansade hela rapporten. Ömbord på kontrollfartygen fanns det ett stort antal tidningsmän. Dessa vägrades först att telegrafera nyheten

Av H. A.-D.

sammansättning, blev svaret, som orsakade allmänt skratt i rummet.

— Hur anser ni då att generalstaben bör vara sammansatt?

— I enlighet med överste Mitchells plan, (Mitchell hade förordnat att även flygofficerare skulle bli medlemmar av generalstaben.)

I varje fall var det uppenbart att samarbetet mellan flyg och övriga vapenslag lämnade mycket övrigt att önska. Vid krigsrätten framkom sålunda att under de övningar som nyligen hållits på Hawaii hade bristen på enhetligt befäl gjort sig mycket kännbar. Befälhavande amiralen hade vägrat låta en flygofficer föra befälet över samtliga flygstyrkor, vilket hade medfört komplikationer och förseningar.

— Det fanns inget som helst samarbete, sade ett av vittnena, och samarbete skulle endast ha kunnat uppnås genom enhetligt befäl.

— Vad skulle inträffa på Hawaii om en

General WILLIAM MITCHELL

Det är alls icke någon tillfällighet att den engelske flygmarskalken Tedder nu fått en framskjuten ställning i de allierades invasionsråd. Ej heller får det anses som särskilt anmärkningsvärt att amerikanerna nu enligt uppgift ej längre bygga tunga krigsfartyg utan i stället koncentrera sig på byggandet av hangarfartyg.

Allt detta beror bara på att flygets betydelse i modern krigsföring så småningom blivit allt större och att man så småningom kommit till insikt om att det över huvud inte går att föra krig i våra dagar utan tillhjälp av flyg. Beklagligtvis förekommer det dock fortfarande en viss konkurrens mellan de olika vapenslagen, vilken torde bero på att lant- eller sjömilitärt tänkande icke utmärker sig för någon större smidighet. Snarare är det väl så att arméns och flottans målsmän genom uppföstran, utbildning och tradition bibringats den uppfattningen att just deras vapen är det bästa, även om senare krigserfarenheter bevisa att såväl armén som flottan helt enkelt inte ha rätt att förvägra flyget den plats i solen som det så väl visat sig förtjäna. Det finns dock anledning förmoda att vederbörandes uppfattning nu börjat bli mindre förstockad.

Att så icke alltid varit fallet finns det emellertid många belägg för. Ett av de mest intressanta är den amerikanske flyggeneralen William Mitchells tragiska öde. Mitchell insåg redan tidigt flygets potentiella kraft i modern krigsföring och kämpade under många år som ett lejon för att driva igenom sina idéer. Detta var dock förgäves: han ådrog sig de styrandes misshag och blev den 26 januari 1926 avskedad och degraderad för insubordination. Men dessförinnan hade han hunnit med en hel del. Han hade bl a den uppfattningen att flottan intet kunde uträtta mot flyget och denna tes spridde han i tal och skrift över hela Förenta Staterna. Han

AMERIKANSKA FLYGETS STORMSVALA

till fastlandet men omsider fingo de tillåtelse att göra detta mot en kostnad av 170 dollars per tusen ord och betalningen skulle erläggas kontant i förskott. Men tidningsmän gå sällan med några större belopp på sig — inte ens i Amerika. Endast New York Times korrespondent, Hal Smith, hade så mycket pengar på sig och han skrev i hast ner ett telegram till sin tidning. Detta kvarhölls med avsikt och kom inte fram till New York förrän tidningens första upplagor gått i press. Övriga reporters fingo tillstånd att tillsammans sända 150 ord till Associated Press.

Så småningom blev det rättgång mot Mitchell och denna var sannerligen inte utan poänger. Mitchell försvarades av en skara flygare, bland vilka märktes den sedermera så berömde Carl Spaatz. Denne förklarade att det var nästan omöjligt att arbeta under de förhållanden som då rådde inom flygkåren.

— Tror ni, frågade domaren Reid, att organiserandet av flygkårens taktiska förband fördröjes av krigsdepartementet?

— Ja, det gör jag, blev svaret.

En annan av Mitchells kamrater, kapten Oldys, tillfrågades:

— Anser ni att generalstaben alltid bör lyssna till edra förslag? frågade general Howze, som var rättens ordförande.

— Ja, det måste jag säga att jag gör, med hänsyn till generalstabens nuvarande

sådan vägran till samarbete förekom under krig? frågade domaren.

— Det skulle resultera i förlusten av Pearl Harbor, svarade vittnet.

Det är att märka att detta inträffade sexton år innan katastrofen vid Pearl Harbor, vilken bl a förorsakades av bristen på samarbete.

Mitchell försvarade sig tappert och slutligen förklarade han:

— Min rättgång inför denna krigsrätt utgör klimax i armé- och marinmyndigheternas försök att nedsätta luftmaktens värde och hålla flyget nere i en position som hjälpvapen, varigenom landets försvar äventyras.

Dessa försök att hålla flyget nere började så snart kanonerna tystnat på västfronten 1919. När vi sänkte slagskeppen utanför Virginias kust 1921 och 1923 och därigenom bevisade för världen att luftmakt hade revolutionerat alla nationella försvarsåtgärder, fördubblades dessa ansträngningar och de ha fortsatt ända sedan dess.

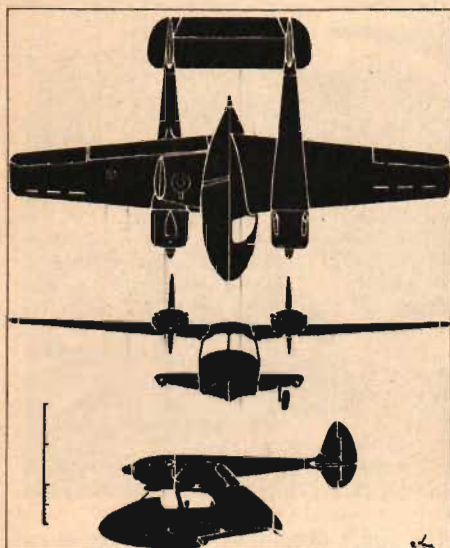
Krigsrätten har kunnat övertyga sig om sanningen i allt vad jag haft att anföra genom vittnesmål från män som varit flygare under krig och fred och ej skaffat sig sina kunskaper om flyget genom att stanna på marken...

Förenta Staternas president har bibringats falska upplysningar angående läget inom landets flyg.

Allt bådade dock föga. Mitchell föll men han föll med ära. Och hans namn skall alltid leva.

Sent omsider fick också general Mitchell sin upprättelse — under detta andra världskrig — men då var han redan död. Hans minne har bl a hedrats därigenom att ett av de bästa amerikanska bombplanen — North American »Mitchell» som utförde den historiska raiden mot Tokio — fått hans namn.

Vi diskutera FOLKFLYGPLANET



»UPA-2». — den förmögne mannens luft-droska — som »Agaton» tänker sig den. Obs stödflyttörerna, vilka samtidigt tjäna som hjälpvingar och hjulställfundament, och de fasta slotsen nära vingpetsarna.

En dag då »Agaton» hade särskilt svårt att slita sig från FLYG:s redaktion placerades han till slut i en stol och bombarderades med frågor av ovanligt slag: Hur skall framtidens flygplan se ut?

Tja! — Jo, efter en stunds massage av geniknölarna kom det:

Folkflygplanet skall vara ett vanligt flygplan med vingar och motor samt helst också kropp. »Agaton» anser att det ännu dröjer ett tag innan helikopters och autogiros äro så utexperimenterade att de kunna byggas i stora serier och säljas för en billig penning. »Agatons» typförslag se ut så här

1) »UPA-1», en liten tvåsitsig amfibie med ca 60 hk motor av boxertyp. Avsedd för sportflygaren av medelklass.

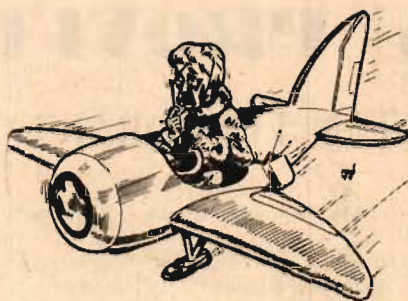
2) »UPA-2», en större, 4-5-sitsig amfibie med två motorer (flata boxer-sexor) på vardera 175-250 hk. Avsedd för väl-situerade medborgare, affärsmän och flyg-bolag.

Båda flygplanen skulle byggas av plastisk plywood och i så stora serier att be-

Alla gilla inte vatten. En av FLYG:s läsare röstade vid förfrågan på nedanstående engelska Luton »Buzzard», som har stora likheter med en motorseglare. Motor 35 hk Anzani. Spv 10,82 m, längd 6,80 m, tomvikt 181,60 kg, flygvikt 281,50 kg. Maxhast 152 km/t, marschhast 128 km/t, landnhast 48 km/t (har klaffar), stighast 122 m/min, flygtid 4 tim.

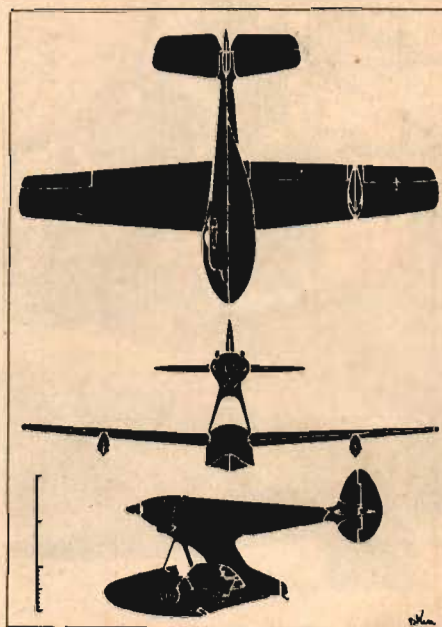
De specificerade fordringarna på folkflygplan äro otaliga — inte precis så många som stjärnorna på himmelen men nästan lika många som motlönerna under en svensk riksdagssäsöng. Om alla önskemål kunde förenas skulle man vara i stånd att konstruera en bra kompromisstyp, bygga den i stora serier och därmed få ner priset till en acceptabel nivå. Men hur skall man få alla divergerande viljor att stråla samman mot ett gemensamt mål?

FLYG:s tecknare »Agaton», som är en optimistisk gosse och tror på ett enormt prisfall efter kriget, har funderat ut två typer av folkflygplan, båda amfibier. Den större typen är visserligen alltför flott för att kallas folkflygplan men meningen är i alla fall att den skall motsvara så många »gentlemannapiloters» fordringar att den kan tillverkas i stora serier och därmed bli tämligen billig i inköp.



Skall flygplanet med tiden bli »var mans egendom»? Ja, vem kan svara på den frågan nu?

räknade försäljningspriser kunde hållas. För reparation skulle färdigbakade delar finnas i lager, varför t ex en ny kropps-halva skulle kunna sättas på ett skadat flygplan utan alltför omfattande arbete och mycket pengar. Detta skulle minska underhållningskostnaderna och öka flygsäkerheten. Ägaren skaffar säkert hellre nya och billigare originaldelar än håller på att lap-pa sitt flygplan. Vidare skulle färgämnen bakas in i den plastiska massan så att re-por o dyl inte tarvar ommålning. Vissa standardfärger i smakfulla kulörer skulle finnas och göra flygpanen lite färggladare än de nu i allmänhet äro. Vingarna skulle ha en hög, byggd I-balk och vara dukklädda. Som standard borde båda typerna ha vingklaffar, slots, enkel självstart, stöt-stänger till alla roder samt plexiglasvind-rutor. Kroppsbommarna kunde lämpligen



»UPA-1», som den utformat sig i »Agatons» spekulativa hjärna. Bränslet förvaras eldskyddat i kropps-bommen bakom motorn. Hjulen fällas upp i »båtens» sidor. — Det är ett sådant här folkflygplan som pryder omslaget till detta nummer av FLYG.

byggas som på segelplanet Fi-1. Den stora amfibien måste kunna flygas med en motor stillastående.

»Agaton» tror att hans båda typer genom väl avvägda strömlinjefyllnader och materialets naturligt goda yta — bättre än en målad — säkerligen skall kunna erhålla de strålande prestandasiffror som anges i nedanstående uppställning (siffrorna inom parentes gälla för »UPA-2» med 175 hk motor):

	»UPA-1»	»UPA-2»
Spv	9,3	10,8 m
Längd	6,10	6,50 m
Maxhast	170	340 (285) km/t
Marschhast	155	325 (255) km/t
Landnhast	70	90 km/t
Flygsträcka	600	1000 km
Pris	3000-4000	9000-12000 kr

En annan tillfrågad flygtantast förklarade sin kärlek till denna engelska »Chilton», enkel men ändå elegant. Motor 32 hk Carden. Spännvidd 7,32 m, längd 5,33 m, vingyta 7,24 m², tomvikt 181 kg, flygvikt 295 kg. Maxhast 179 km/t, marschhast 160 km/t, landningshast 56 km/t (har klaffar), stighast 198 m/min, startsträcka 75 m, landsträcka 46 m, flygsträcka 800 km.



REPORTAGE: Pro Mille



Med verkligt belåten min kliver flygvapenchefen upp i den första svenska Sk 25:an (t. v.), sätter sig till rätta, spänner fast sig och tar väl reda på alla spakar och reglage, innan han gör en 20 minuters provflygning. Provflygare Gernandt på vingen.

GENERALEN PROVLÖG SK 25

BARHUVAD OCH UTAN FLYGDRÄKT — DRAGFRITT!!

Örnsköldsvik, i febr.

Att vårt nya skolflygplan Sk 25 — Bucker Bü 181 »Bestmann» — är dragfritt visade flygvapenchefen general B. G. Nordenskiöld i Örnsköldsvik den 10 februari, då han ute på Gullängets provisoriska flygplats barhuvad och utan flygdräkt satte sig upp i det första svenskbyggda exemplaret från Hägglund och Söner och tog sig en provtripp på 20 min. Generalen flög förstås ensam och gick igenom hela det avancerade programmet.

Efter flygningen uttalade sig flyggeneralen mycket gynnsamt om Sk 25:an för FLYG:s utsände medarbetare:

— Planet är mycket bra att flyga, sade generalen. Ännu så länge kan jag dock inte göra några jämförelser mellan Sk 25 och t. ex. Sk 15. Jag flög ju bara 20 min och den korta tiden medgav inte några ingående prov. Sådana saker får förresten mina provflygare göra, de är ju specialister på

det området. Allt gick emellertid fullt normalt.

Även flygöverdirektör Clas Sparre provflög Hägglund & Söners senaste alster.

— Sk 25:an är trevlig att flyga, sade flygöverdirektören i belåten ton. Det är roligt att industrien här uppe lyckats så bra. Snyggt arbete, hög standard!

Före dessa flygturer hade de båda höga herrarna gått igenom fabriken flygavdelning och studerat tillverkningen med direktör P. E. Hägglund och disponent Gösta Hägglund som ciceroner.

Tidigare ha provflygningarna försiggått på den närbelägna sjöns is, och den första som startade från och landade på den lilla flygplatsen vid Gullänget var fanjunkare Bengt C:son Bergman, som haft i uppdrag att kontrollflyga Sk 25:an för flygvapnets räkning. Han hade en hel del angenäma saker att säga om Sk 25.

— Jag tycker oerhört bra om planet, som har en massa fördelar. Man samtalar tämligen obehindrat med passageraren-eleven tack vare sitsarnas placering vid sidan av varandra och det obetydliga motorbullret. Sikten är strålände och flygegenskaperna mycket goda. Komforten i planet är ju fantastiskt bra i förhållande till våra hittillsvarande skolplantyper. Bl a slipper man frysa.

Sidsitsarrangemanget kan jag inte yttra mig om än men förmodligen kommer det inte att medföra några som helst besvärigheter. En given fördel med detta system är ju att man bättre kan demonstrera

roderörelserna för eleven. Sk 25 är lika lättflugen som Sk 12 och roderharmonien är utmärkt. Sk 25:an är ju ett modernt flygplan — det har även landningsklaffar, som eleven alltså får lära sig sköta på ett tidigt stadium, d. v. s. redan med det första flygplan han utbildas på. Start- och landningsegenskaperna äro goda och styrbarheten finfin på marken med hjul — skidor har jag inte provat.

Hägglund & Söners egen provflygare, ingenjör Anders Gernandt, är mycket förtjust i Sk 25:an — åtminstone kunde inte FLYG:s utsände tolka hans uttalande annat än som ett uttryck för sådana känslor:

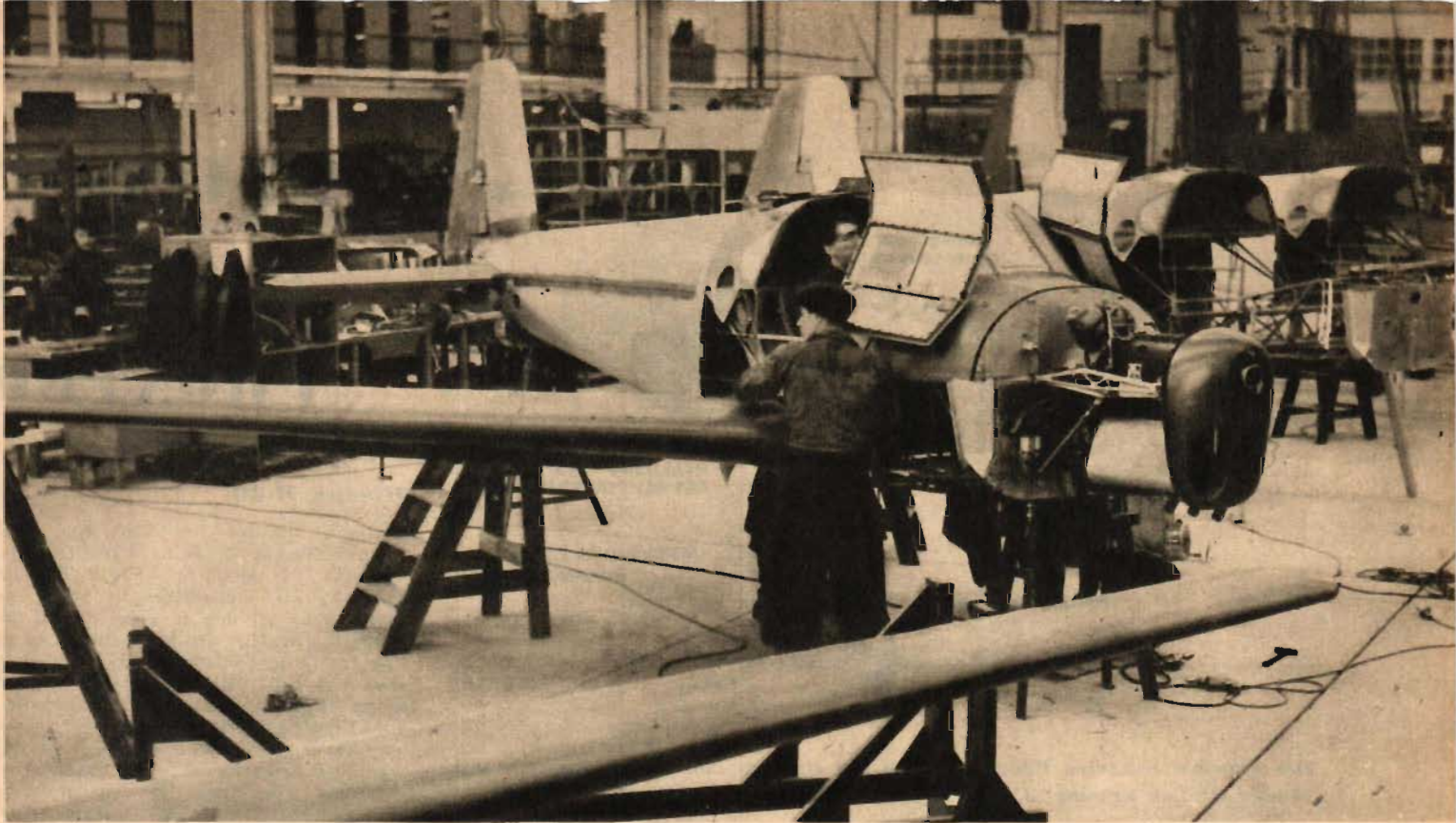
— Jag tycker faktiskt så bra om kärnan att jag skulle vilja lära mig flyga igen på Ljunghed. Och jag förmodar att fanjunkare Bergman inte skulle ha någonting emot att bli flyglärare där nere igen, nu nr Sk 25:an kommer dit!

För avancerad flygning är Sk 25:an underbar, fortsätter ingenjör Gernandt. Tyvärr är den alldeles för dyr för civilbruk — åtminstone för de flesta flygklubbar — men dess gedigna konstruktion gör att den ifrågavarande mansålder som civilflygplan, så om man bortser från pengarna är det ett önskeflygplan.

Jag har i egenskap av besiktningsman varit i tillfälle att i minsta detalj följa tillverkningen och har funnit att den är kvalitativt högtstående. Man måste faktiskt beundra Hägglund & Söner som på egen hand kunnat skola personalen för så här svåra uppgifter. Vid besiktningen före provflygningen framkom ett anmärkningsvärt lågt antal anmärkningar på monteringsarbetet — detaljkontrollen har ju söjt för att inga felaktiga detaljer kommit så långt som till monteringen.

Sk 25:an ser riktigt imponerande ut, när man ser den lite grann så här från nedan.





Serietillverkningen på Sk 25 är i full gång, som synes av bilden här ovan, som är tagen i Hägglund & Söners verkstäder. Nedan t h en rad Sk 25:or, tagna ur olika vinklar. Fullständiga data och prestanda på Sk 25 fanns i FLYG nr 18/43 under en klippbild.

De lyckade provflygningarna visade att flygplanet också ur fabriksynpunkt blivit en synnerligen tillfredsställande produkt.

FLYG:s medarbetare kan tillägga att firman visade sin belåtenhet över resultatet genom att bjuda hela flygavdelningen på en trevlig »skiva» å la helaften, där en av de största attraktionerna var en »seans» av trolleriprofessorn Gernandt. Frack kom ej till användning trots att det hela tilldrog sig i Övik...

På lördagen den 12/2 gjorde prins Gustaf Adolf Örnsköldsviks flygplanfabrik den äran. Det blev visserligen ingen kunglig provflygning men i alla fall en kunglig titt på flygplantillverkningen. Hans kunglig höghet föreföll imponerad av att en så ny fabrik kunnat skapa en så fullödig produkt.

Provflygningarna av Sk 25:an ha delvis skett under den stora »Skidveckan Schweiz—Sverige» — två verkliga evenemang på en gång — och det är väl frågan om Örnsköldsvik haft så stolta dagar förut under detta århundrade.

Pro Mille.

Flygutställningsrouten klar

Flygutställningsringen hade den 21 febr. under ordförandeskap av red. Å. Wallin, årsmöte, varvid helt nya stadgar för Ringens fortsatta verksamhet fastställdes. Som medlemmar i Ringen kvarstå Flygvapnet, Kungl. Svenska Aeroklubben, Svenska Aeroplan A.-B., A.-B. Aerotransport, Svensk Flygtjänst A.-B. samt Svenska Flygmotor A.-B. Till ordförande i arbetsutskottet för år 1944 valdes dir. N. Bernström.

Under tiden 1 mars—1 oktober planeras inte mindre än tolv olika utställningar. Kontrakt om lokaler m m har i flertalet orter redan tecknats. De städer, som komma att besökas, äro följande: Norrköping 3—12 mars, Karlskrona 31 mars—10 april, Kalmar 21 april—1 maj, Visby 12—21 maj, Västervik 26 maj—4 juni, Växjö 9—18 juni, Kristianstad 23 juni—2 juli, Ystad 7—16 juli, Halmstad 22—30 juli, Varberg 4—14 aug., Borås 18—27 aug. samt Göteborg 1—17 sept. Efter ett kortare uppehåll skall utställningen sedan dirigeras på Norrland.

Den nya organisationen möjliggör för Ringen att nu placera sina utställningar på lämpliga orter utan hänsynstagande till därvarande klubbars ekonomi m. m. Under utställningsrouten räknar man med c:a 60 000 besökare.

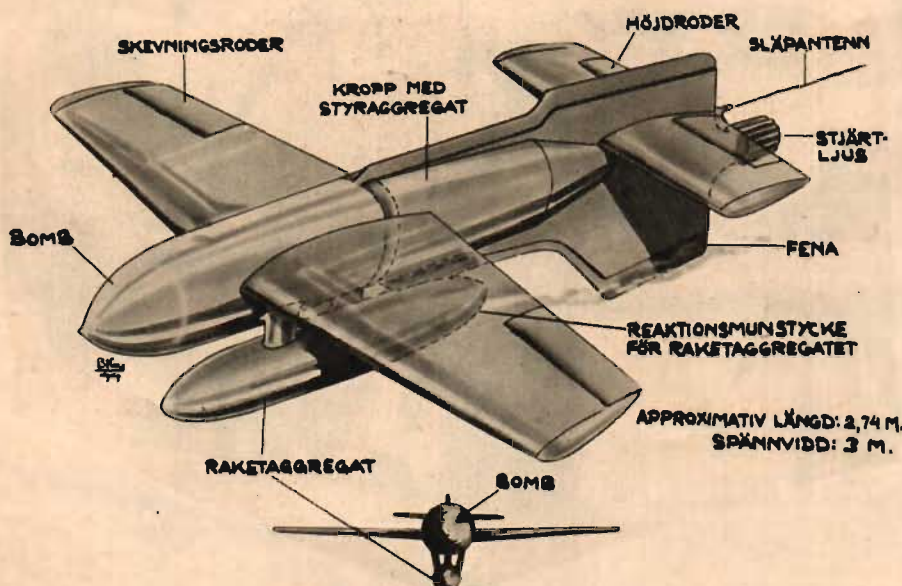
Flygman.



FLYGNytt

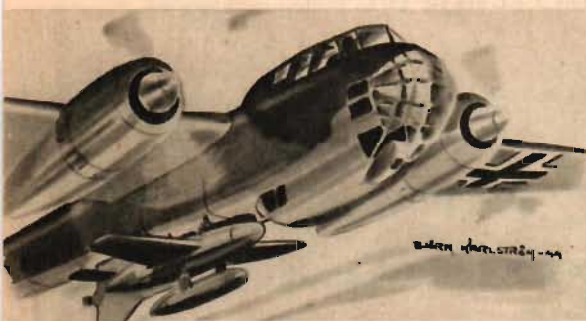
från ALLA

FRONTER



Här ovan har tecknaren Björn Karlström skisserat den radiostyrda bevingade tyska bomben efter en teckning i London Illustrated News.

TYSKARNAS HEMLIGA VAPEN



En Do 217 som moderflygplan åt »radio-bomben».

Hur ser egentligen det mångomtalade tyska hemliga vapnet ut? Är det raketkanoner uppställda utefter kanalkusten eller är det något annat. »Absolut inte raketkanoner», säger den engelska tidningen Daily Telegraphs New York-korrespondent i ett telegram den 31 janutri. »Nej, det är fråga om en radiostyr, bevingad bomb, kort sagt ett bombplan utan besättning», säger han och är därmed för all del inte den förste, som antyder tillvaron av ett sådant tyskt hemligt vapen.

En annan brittisk korrespondent hos 5:e armén i Italien rapporterar ungefär samtidigt: »Det finns nu klara bevis för att Tysklands hemliga vapen är ett radiostyrt flygplan utan besättning och med hela sin lastkapacitet utnyttjad för att ta sprängämnen. Det kan dirigeras exakt till sitt mål.»

»Det radiostyrda flygplanet flyger med

hög hastighet och torde vara svårt att stoppa vare sig av jaktplan eller luftvärnseld», säger korrespondenten vidare och fortsätter:

»Icke dess mindre ha allierade experter efter att ha studerat problemets tekniska sida kommit underfund med det nya planets svagheter. Det hemliga vapnet fordrar en utomordentligt komplicerad startmekanism. Många startplatser ha också upprättats utmed den europeiska västkusten, men dessa ha systematiskt spårats upp av de allierade och omsorgsfullt bombarderats.»

Den bevingade bomben, som är raketdriven, kan dock även startas från moderflygplan, som efter frigöringen styr bomben mot sitt mål med hjälp av radio. »Flygbomben» hänges då upp under kroppen på ett flygplan — ex en Dornier Do 217 enligt teckningar i Illustrated London News. Den bevingade bomben har en hastighet på mellan 500 och 650 km/t och är i aktorn försedd med en kraftig lampa, så att dess väg mot målet skall kunna iakttagas från det radiostyrande moderflygplanet.

Det har också antytts från engelskt håll, att den nya tyska Messerschmitt Me 410 skulle vara den flygplantyp, som speciellt utrustats för att kunna medföra bevingade bomber. Natten till den 19 februari gjorde det tyska flyget sitt hittills allvarligaste anfall mot London sedan 1941 och därvid fälldes bl a ett antal av de tyngsta bomberna. Eftersom några Me 410 blevo nedskjutna under detta anfall har det antytts från engelskt håll, att även s k glidbomber »fällts» mot London. Dessa bomber ha annars framför allt insatts mot fartygs mål, varvid Do 217 varit moderflygplan.

Boeing B-29

Några detaljer om den nya super-Fortress Boeing B-29 ha offentliggjorts i Amerika. Till det yttre liknar B-29 i hög grad B-17 G men skiljer sig från denna bl a genom att den är försedd med nos-hjul. På grund av den höga flygvikten äro alla tre hjulen dubbla. B-29 är utrustad med 4 st 2000 hk Wright »Cyclone» luftkyllda 18-cylindriga dubbelstjärnmotorer. Beväpning: kraftmanövrerade torn i nosen, på ryggen, under buken samt i stjärten med grovkalibriga automatkanoner samt dessutom fjärrstyrda kspinstallationer i kroppens båda sidor. Antalet kanoner och kaliber har ej offentliggjorts.

Spännvidd: 42,98 m, längd 30,17 m, vingyta 161,55 m², flygvikt (beroende på uppgift) mellan 45 900 och 55 080 kg, bomblast 7 500—8 000 kg över en flygsträcka på 1 600 km eller 2 800 kg över en flygsträcka på 4 800 km. Marschhastighet c:a 400 km/t på 7 500 m.

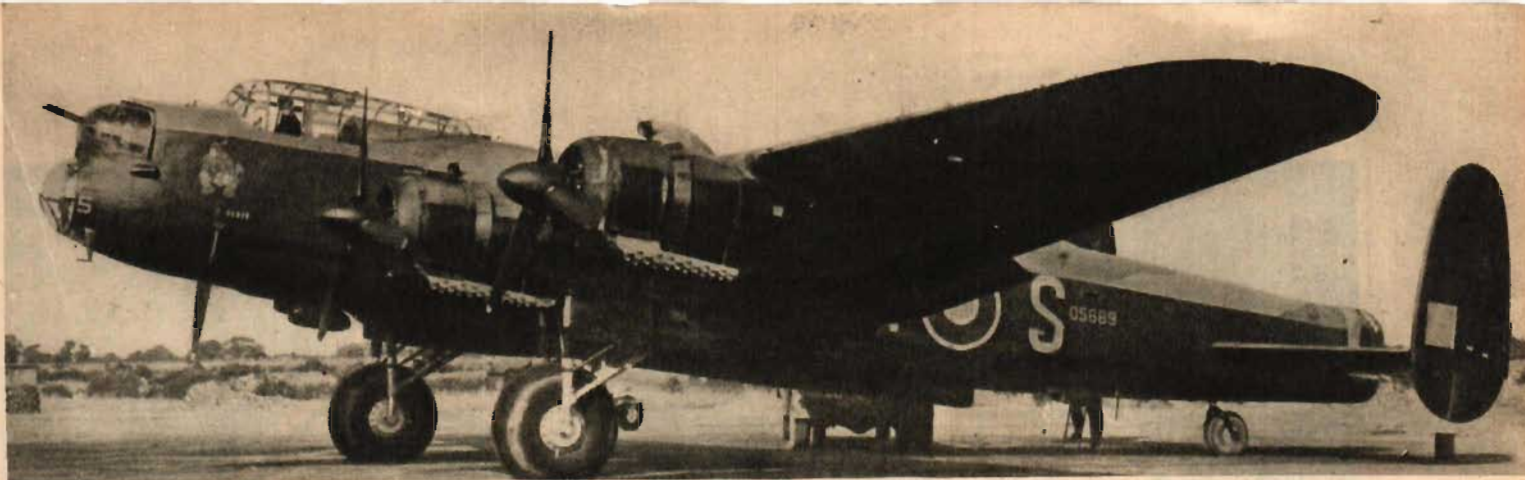
INTERAVIA har med ledning av dessa uppgifter räknat ut, att B-29 har en vingbelastning på 278—337 kg/m². Som jämförelse kan nämnas, att B-17 F har en vingbelastning på 205 kg/m² och »Liberator» 244 kg/m². Man har därför anledning tro, att flygvikten är mindre än den uppgivna, sannolikt i närheten av 41 000 kg. Den uppgivna flygvikten på 45—55 ton skulle i så fall representera den statistiskt högsta tillåtna vikten eller snarast innebära en marginal för kommande utveckling med än starkare motorer samt förbättrade start- och landningsmetoder. De uppgivna bomblasterna visa, att man har all anledning att reservera sig mot de tidigare uppgifterna, att den betydligt mindre B-17 skulle kunna ta 10 ton bomber med hjälp av vingbombställ.

Danska flygfältfrågor

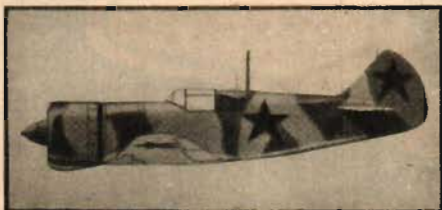
Även i Danmark är man fullt på det klara med att man måste skapa nya flygfält, om man skall kunna följa med den kommande utvecklingen inom trafik- och sportflyget. Därför tillsatte man i början av december en utredning, som har fått till uppgift att utarbeta en samlad plan över hur många flygfält, som behövas, och var dessa skola byggas. Dessutom skall utredningen, som är tillsatt av departementet för offentliga arbeten, behandla frågan om hur stor del av flygfältens anläggnings- och driftkostnader, som danska staten skall svara för. Ordförande i utredningen är direktören för danska statens luftfartsväsen Knud Gregersen.

Det nya svenska jaktplanet J 22 levereras nu kontinuerligt till jaktflottiljerna. T. v. tre exemplar klara för leverans.





Ett nytaget foto av Avro Lancaster II, utrustad med 1650 hk Bristol »Hercules XVI»-motorer.



LA-5 enligt teckning i AEROPLANE.

Lagg-5 - La-5

Att det finns en utveckling av LAGG-3, kallad LAGG-5 eller LA-5 och liksom sin föregångare konstruerad av den ryske konstruktören Lavatsjin, har FLYG tidigare talat om. Benämningen LA-5 på utvecklingsformen beror på att Lavatsjins medhjälpare Gorbunoff och Gudkoff, som svara för de två G:na i LAGG, inte varit med den här gången. AEROPLANE meddelar följande uppgifter om den nya LA-5: ensitsigt jaktplan med ännu så länge obekant beväpning, spännvidd 9,69 m, längd 8,71 m, vingyta 17,47 m², tomvikt c:a 2.800 kg, flygvikt c:a 3.400 kg, maxhastighet omkring 595 km/t. 1 600 hk motor.

A-W »Albemarle»

I nr 4 av FLYG presenterades en första bild av det hittills ganska okända engelska bombplanet Armstrong-Whitworth »Albemarle», det första engelska flygplan, som försetts med noshjul. Tillverkningen av »Albemarle» visar vissa likheter med framställningen av vår egen J 22. I båda fallen har bristen på lättmetall medfört att stål- och träkonstruktion använts och i båda fallen har en hel mängd underleverantörer, spridda över hela landet, engagerats för tillverkningen. I »Albemarles» tillkomst är alltså en hel rad engelska firmor, som tidigare inte varit sysselsatta med krigsindustri, engagerade. Det är tidigare möbelfabrikanter, tillverkare av frisorapparater m. fl., som fått hoppa in.

»Albemarle» har en nos, som bra mycket liknar en Bristol-konstruktion, och dessutom dubbla fenor med lätt V-formig stabilisator. Trehjulsstället är konstruerat hos Lockheed och ryggtornet med dess 4 kraftmanövrerade kulsprutor är av Boulton-Pauls kända konstruktion.

Flygplanet har byggts för en hel rad olika uppgifter. Ursprungligen var det avsett som bombspaningsplan men så småningom har det fått allt flera uppgifter. Bl. a. som fraktflygplan, i vilken version ryggtornet är ersatt av en skjutplats med två handmanövrerade kulsprutor och täckt av en skjutbar huv, en stor dörr öppnats på högra sidan av kroppen samt det rymliga bombrummet med utrustning samt den

MILES X - NYTT 60-TONSPROJEKT

F. G. Miles, den kände engelske flygplankonstruktören, som före kriget i stor utsträckning sysselsatte sig med att konstruera stora flygplan för den interkontinentala flygtrafiken, har annonserat ett nytt 60 tons projekt — Miles X, som torde vara en utveckling av den tidigare Miles X-2, signerad 1938. Prestandaberäkningar ha utförts på en modell i tredjedels skala och följande mått: spännvidd 15,24 m, längd 11,18 m, vingyta 24,25 m², flygvikt 2 193 kg, vingbelastning 90,33 kg/m². Motorutrustningen bestod av 4 st 125 hk luftkylda Lycoming-motorer.

Modellen var byggd i trä men Miles X blir i helmetallkonstruktion med mycket tjock vingprofil. Vingarna äro dukklädda, stjärtpartiet dubbelt och dessutom är Miles X försedd med noshjul. Kabinen har en rymd på 170 m³ och är uppdelad på olika sätt, allt efter användandet.

Tre olika versioner komma att byggas: 1) långdistansplan med 5 500 km flygsträcka, 2) medeldistansplan med en flygsträcka på 3 200 till 4 000 km samt 3) kortdistansplan med en flygsträcka på 1 800 km.

Långdistansversionen skall ta 50 passagerare. Kabinen är uppdelad i tre avdelningar, en för 34 och en för 16 passagerare samt ett matsals- och sällskapsrum. Flygvikten blir 59 ton, varav 26 ton för bränsle och betalande last. Medeldistansversionen skall ta 100 passagerare. Kortdistansversionen antas inte komma att användas för



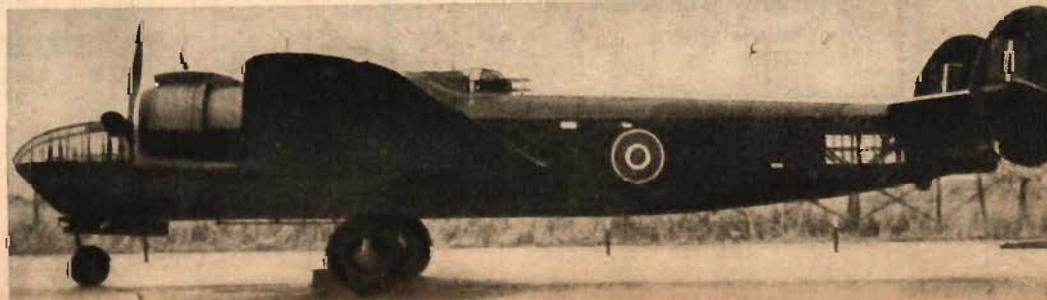
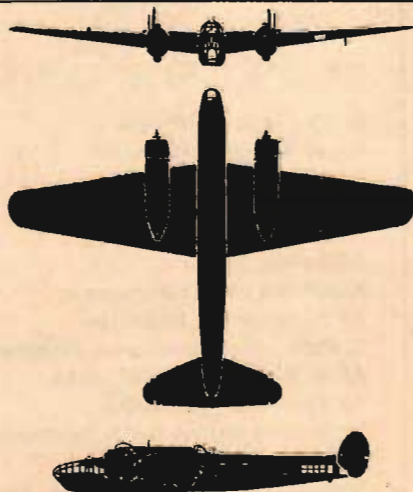
passagerartrafik men väl för lasttransporter med en lastkapacitet på 21 800 kg.

Data och prestanda: spännvidd 45,72 m, längd 33,53 m, vingyta 208,32 m², vingbelastning 268,51 kg/m², tomvikt 29 835 kg, flygvikt 59 000 kg. Motorutrustningen består av 8 st vätskekylda Rolls Royce-motorer på vardera 1 750 hk, parvis inbyggda i vingen och drivande motroterande propellrar. Motoreffekten är beräknad för en maxhastighet på 684 km/t på 4 900 m med en ekonomisk marscheffekt på 1 250 hk på 5 500 m och 610 km/t. Startsträckan har på basis av flygprov med tredjedelsmodellen fastställts till 600 m. Planet skall efter 920 m kunna klara en 15 m hög mask.

stora bränsletanken i kroppens bakre del tagits bort för att ge fraktrum. Just som fraktflygplan har »Albemarle» i stort antal levererats till Ryssland, där flygplanet gjort mycket god tjänst. Dess huvuduppgift på de brittiska fronterna f. n. är som bogserplan för transportglidplan.

Data och prestanda: Spännvidd 23,47 m, längd 18,26 m, höjd till propellerspetsen 4,75 m, vingyta 74,65 m², stabilisatorspännvidd 8,03 m, stabilisatoryta med höjdroder 15,28 m², bränslemängd över 3 400 l, oljemängd över 273 l, flygvikt för bogsering 10 400 kg, maxhastighet över 400 km/t på 3 200 m, flygsträcka 2 100 km. »Albemarle» är utrustad med 1 590 hk Bristol Hercules XI-motorer.

T. h. översiktsritning och nedan foto av »Albemarle».





- ögat som avslöjar



UR VART KUNDREGISTER:

Kungl. Flygförvaltningen
Kungl. Krigsmaterialverket
Kungl. Marinförvaltningen
AB Aerotransport, Stockholm
Avesta Jernverk, Avesta
AB Bofors, Bofors
Bultfabriks AB, Hallstahammar
AB Centralsvets, Stockholm
Chalmers Provvningsanstalt, Göteborg
AB C. E. Johansson, Eskilstuna
AB Kronsågar, Lidköping
Sandvikens Jernverks AB, Sandviken
S T A L, Finspång
Svenska Järnvägsverkstäderna, Linköping
Uddeholms AB, Uddeholm
AB Volvo, Göteborg

Svets- och materialprovaren DARAX DETECTOR är ett nytt, billigt, lätthanterligt svenskt instrument, som snabbt och ofelbart avslöjar även djupt under ytan liggande sprickor och blåsor i järn och stål.

DARAX DETECTOR är grundad på en ny, genial utformning av en känd elektromagnetisk metod. Härigenom har behovet av strömstyrka kunnat nedbringas från 1000-3000 amp. till endast 2,5-5 amp. Som strömkälla användes ett bilbatteri eller en likströmsgenerator med max. 60 volt spänning (svetsomformare).

DARAX DETECTOR kan lätt bäras i ena handen. Mindre provstycken undersökas med magnetoket uppriggat i lådan; provning av stora, golvbundna konstruktioner utföres med magnetoket uttaget ur lådan och apterat på provstycket. Detta är en epokgörande nyhet, som gör DARAX DETECTOR universellt användbar.

A.-B. Rational

Kontor:
Kaptens-
gatan 11.

MASKINER & VERKTYG
STOCKHOLM

60 05 02
Tel: 60 05 51
60 73 15



Det tyska jaktförsvaret, som nu har ytterst bråda dagar, representeras här ovan av två Messerschmittplan. T. v. Me 109 F över kanalkusten och t. h. Me 110 med jättelika extratankar.

KRIGET I LUFTEN Av AVIATOR

Om bombkriget i Väst Europa under januari meddelades att amerikanska åttonde flygkåren fällde nära 12 000 ton bomber, vilket är betydligt mer än någon tidigare månad. Tillsammans med RAF:s 18 000 ton nådde januari därmed 30 000 ton fälda bomber, vilket blev nytt rekord. Tidigare var augusti 1943 med 23 000 ton den intensivaste bombmånaden. Att januari, årets ur klimatisk synpunkt kanske svåraste flygmånad, nådde detta resultat säger en hel del om den dåligt vädersteknik, som nu utvecklats av de allierade bombförbanden. Intrycket av de sparsamma uppgifter, som framkommo rörande verkan av bombanfall utförda av flygplan i moln, är likväl att spridningen är mycket stor. Då det, som fallet varit vid mörkeranfallen, endast gällt att träffa en stad har träffsannolikheten ändå räckt till.

Mitten av februari medförde krigets hittills svåraste anfall på Berlin, då 2 500 ton fälldes den 15/2 av 1 000 flygplan; 45 plan förlorades. Samtidigt gjordes ett diversionsanfall på Frankfurt an der Oder, ett av de hittills mest avlägsna mål i Tyskland som anfallits, 900 km från England. Under 15 storanfall i slaget om Berlin ha nu 24 000 ton bomber fällts mot en förlust av 468 bombplan, d. v. s. 51 ton bomber fälda per förlorat plan, vilket är något större förluster än genomsnittet för 1943. Den 19/2 fick Leipzig sitt andra storanfall för vintern. 2 300 ton bomber fälldes mot en förlust av 79 bombplan, vilket är den högsta förlustsiffran, som hittills förekommit för en natt. Även relativt var förlusten bland de högsta som förekommit under mörker, sedan de koncentrerade anfallen började — 29 ton per förlorat plan.

Amerikanska dageranfall mot mål i Tyskland riktades mot Frankfurt am Main och Braunschweig; på tre anfall förlorades 46 tunga bombplan. Jakteskort medföljde ända till Braunschweig, varvid märkligt nog den bastersta sträckan ombesörjdes av Mustangplan. Den 20/2 anfölls Leipzig, 800 km från England, vilket icke medgav jakteskort —

det hittills mest riskfyllda företaget under dagar. 22 bombplan förlorades, vilket är relativt gynnsamt. Över 2 000 bomb- och jaktplan deltog i denna operation.

Biskopen av Chichester, en av Englands mest ansedda prästmän, tog i överhuset upp frågan om bombkrigets berättigande. Han ansåg, att de moraliska följderna av t. ex. Hamburgs och Berlins förstöring skulle bli så olyckliga, att han betecknade dessa operationer som icke försvarbar krigshandling. Även ärkebiskop Lang ansåg, att bombkriget gått längre än nödvändigt. Regeringen svarade emellertid, att den ansåg bombkriget som ett nödvändigt led i krigets förkortande. Slut på bombkriget skulle innebära fördröjt avgörande och förlängda lidanden för ockuperade folk och kämpande arméer. Bombkriget skulle tvärtom fortsätta i ökat tempo. Några dagar senare följde också de nämnda anfallen på Berlin och Leipzig.

De kontinuerliga anfallen mot »invasionskusten» fortsatte. På kort tid skulle 10 000 ton bomber ha fällts mot militära mål där.

Från slaget om Atlanten rapporterades nya försök av tyska långdistansbombplan (He 177 och FW 200) att 700 km väster om Kap Finisterre angripa konvojer med glidbomber. Eskorthangarfartygens Wildcatjaktplan hade emellertid avvärjt försöken. Vidare lyckades kustflygkåren i samverkan med lätta fartyg hindra en stark ubåtsstyrka att tränga in genom Gibraltar sund.

Tysklands svar på det senaste anfallet mot Berlin blev ett anfall på London tidigt på morgonen den 18/2, enligt engelsk uppgift utfört med 60 flygplan, som fällde brandbomber. Korrespondenter rapportera att resultatet blev talrika stora eldsvådor i centrala London och större verkan än som förekommit sedan våren 1941. 5 flygplan förlorades. Den 20/2 följde ett nytt sådant anfall.

I »invasionsflyget» ingår numera även en amerikansk flygkår, nr 9, under befäl av general Brereton. Denna kår opererade ti-

digare i Medelhavet och innebär ytterligare ett tillskott icke blott i kraft utan även i krigserfarenhet för de nu sannolikt högst ansevärda flygstridskrafterna under general Leigh-Mallory.

Från Ryssland kommo högst motsäggande uppgifter beträffande den söder om Kiev inneslutna tyska armén. Enligt rysk uppgift skulle denna ha likviderats, trots att tyskarna dragit dit en flygkår på 600 flygplan till understöd. 430 tyska plan skulle ha förstörts där på 3 veckor och 41 tagits på marken. Tyskarna åter uppges, att de inneslutna brutit sig ut med stöd bl. a. av den berömda 8:e flygkåren, nu under befäl av generalmajor Seidemann, tidigare stabschef hos Kesselring och därefter chef för Afrikaflygkåren. 2 400 sårade hade evakuerats och de inneslutna tillfört mängder av ammunition och drivmedel mot en förlust av endast 32 transportplan trots starkt fientligt jakt- och luftmotstånd.

I övrigt stöddes de ryska offensiverna som vanligt av låganfallsflyg. Även förbindelsebekämpning förekom, bl. a. mot Pskov under mörker den 18/2, då 15 tag sattes i brand.

Den ryska krigsmakten började kasta sin skugga framför sig mot Östersjöns stränder, där de baltiska länderna redan börjat bli krigsskådeplats. Hotet mot Finland demonstrerades genom ytterligare ett bombanfall mot Helsingfors, med 400 flygplan den 16/2, och ett mot Kotka med 150 plan. Om dessa anfall äsyfta att tvinga Finland ut ur kriget, är det inte så säkert att man använt rätta sättet.

I Medelhavet samlades allt intresse kring de tyska anfallen mot brohuvudet söder om Rom, som då detta skrives var starkt hotat. De allierades mycket överlägsna flyg användes för att hejda den tyska offensiven, och därvid sattes till och med de tyngsta bombplanen in mot trupperna direkt. Intensiteten framgick av att antalet starter flera gånger höll sig mellan 500 och 1 500. Emellertid förekommo många dagar med

ABA skolar mekar hos Hermods

Att Aerotransport nu arbetar för fullt på att kvalificera sin personal för ett kommande intensivt fredsarbete är ingen nyhet. Företaget har satt sig i sinne att stå fullt rustat för alla eventualiteter. En av bolagets åtgärder ha varit att skaffa sin mekanikerpersonal en god teoretisk utbildning. Man anser inte att det räcker med praktik och handlag — motoröra brukar det kallas. Därför har bolaget nu vänt sig till Hermods, som fått till uppgift att per korrespondens ge den tekniska personalen teoretisk skolning.



— Den nyskolning vi nu sikta till, framhåller ABA:s tekniske chef, övering. Karl Lignell, för FLYG, avser i främsta hand att ge vår mekaniker- och verkstadspersonal, men även andra yrkesarbetare, en grundlig teoretisk undervisning i alla de ämnen, som beröras av flygtekniken. Deltagandet i undervisningen är frivilligt, men vi veta, att intresset är stort

och företaget kommer att lämna var och en, som fullföljer studierna, ett kraftigt ekonomiskt stöd.

Undervisningen, som helt lägges på korrespondensstudier, omfattar en rad kurser i svenska, matematik, statik, dynamik, värmelära, elektricitetslära, ritning, toleranser och passningar, aerodynamik, flygplanlära m. m. Den fullständiga kursen torde med normal studietakt kräva cirka 2½ år.

Våra mekaniker och yrkesarbetare äro skickligt folk — inte tu tal om den saken — men deras teoretiska underbyggnad är ojämn, somliga ha folkskola, andra litet mera, och det de läste i skolan ha de väl, liksom de flesta av oss, tappat bort. Vad de behöva är grundläggande kunskaper, som göra dem kompetenta inte bara att utföra ett arbete utan också att veta, varför det skall göras så och så. Därmed nås en jämnare standard på hela kåren och samtidigt blir det möjligt att få ett bättre grepp om varje mans läggning och möjligheter. En kanske passar bättre som elektriker, en annan som motorman. Rätt man på rätt plats, det tror jag blir det inte minst viktiga resultatet av den nyskolning vi nu startat, slutar ing. Lignell. Flygman.

dåligt väder och under dessa gjorde de överlägsna tyska trupperna framsteg, som icke voro lätta att återvinna. Tyskt flyg koncentrerade sig på att anfälla hamnarna och inlöpande fartyg för att hindra förstärkning av de landsatta styrkorna. Antalet flygplan ökade enligt brittisk uppgift och uppgick som högst till 180 siktade över fronten på en dag. Åtskilliga sänkta och skadade fartyg och landstigningsbåtar rapporterades av tyskarna.

Under de allierades förbindelsebekämpning förekom även anfall på järnvägsstationer i Rom.

Kampen om brohuvudet och den samtida striden om Cassino har varit hårdare än någonsin på sydfrenten. Alla hänsyn ha måst släppas och följden blev att amerikanska och engelska bombplan smulade sönder det minnesrika klostret i Cassino; det förmodades användas för militärt bruk, vilket dock bestrides av Kesselring. Även påvens sommarresidens Castelgandolfo, använt som tillflykt för utbombade, blev illa tilltygat.

I *Fjärran Östern* fortsatte den amerikanska offensiven i Marshallöarna. Sedan Kwajaleinatollen med hamn och flygplats besatts, komturen till Eniwetok, en annan atoll med flygplats, belägen längre i nordväst och inom räckhåll för baserna i Karolinerna. Samtidigt ansattes ett anfall med hangarfartygsflyg mot örlogsbaserna Truk och Ponape i Karolinerna. Dessa öar och farvatten ha behärskats av japanerna sedan förra världskriget och från dem skulle flankangrepp kunna riktas mot japanernas förbindelser med Nya Guinea och Bismarckarkipelagen. Det är en djärv och storlinjig strategi, som här tillämpas av amerikanerna. Egendomligt nog har motståndet från japansk flotta och flyg varit relativt ringa i Marshallerna och Karolinerna, vilket skulle tyda på att åtminstone flygstridskrafterna äro grupperade huvudsakligen på Nya Guinea—New Britain och att man icke väntat anfallen på de japanska besittningarna längre norrut.

Den 17/2 tillintetgjordes i Bismarckarki-

TILL TINGS, SEGELFLYGARE!

Ett segelflygartering kommer att anordnas i Stockholm den 1 och 2 april. Med anledning härav har FLYG vänt sig till chefsinstruktören, löjtnant J. G. Karlsson, för att få några detaljer om det glädjande evenemanget.

— Alla gamla segelflygare har i gott minne segelflygartering hösten 1941, säger löjtnant Karlsson. KSAK hade velat anordna ett sådant ting varje år men förhållandena ha inte varit sådana att det gått för sig. Därför är det dubbelt glädjande att nu kunna samla segelflygarna igen. Vi här på KSAK hoppas att alla flygklubbar som har segelflyget på sitt program hörsammar vår nyligen utsända kallelse och representeras vid tinget med de medlemmar som kan ha nytta av att träffa kolleger och utbyta erfarenheter. Tinget börjar troligen kl 14 på fördagen den 1 april och avslutas senast kl 18 söndagen. Det blir föredrag i olika segelflygämnena, som följs av diskussioner om klubbarnas erfarenheter och problem. Detta segelflygartering avser inte bara att främja det positiva samarbetet mellan klubbarna utan även mellan dessa och huvudorganisationen. Vi har i inbjudan uppmanat klubbarna att sända oss önskemål om frågor som de vill ha behandlade och vi kommer att så mycket som möjligt ta hänsyn till dessa önskemål men förbehåller oss givetvis rätten att sörja materialet, eftersom endast viktiga organisatoriska och tekniska segelflygfrågor hinner tas upp till behandling.

pelagen en japansk konvoj om minst 36 000 ton. Ett par dagar senare angrepp flotantens jagare Raboul med artillerield, samtidigt som hamnen anfalls från luften av 150 bombplan; många fartyg uppgavs sänkta. 21/2 1944.

FLYGSCOUTING

ännu en bit på väg

Sveriges Scoutförbunds flygutredningskommitté, sammansatt av representanter från Flygvapnet, luftfartsmyndigheten inom Kungl. Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen, Kungl. Svenska Aeroklubben, Stockholms Segelflygklubb samt från Scoutförbundet, har nu avgivit sitt betänkande till Sveriges Scoutförbunds Högkvarter. Att ett stort intresse förefinnes inom Scoutförbundet för flygscouting har konstaterats genom en företagen undersökning bland scoutkårerna. Denna undersökning är ej helt avslutad men redan nu har över femtiotalet käror förklarat sig intresserade för modell- eller segelflyg eller båda. Minst 250 scouter hålla redan på med modellflyg och 20 tillhör redan segelflygklubbar.

De sakkunniga ha förordat ett intimt samarbete med KSAK, som även ställt sig mycket välvillig till det initiativ Scoutförbundet tagit. Flygscoutingverksamheten föreslås att bedrivas som modellflygning hos scouterna samt som glid- och segelflygning bland »nylingar» och vandrarscouter. För de förstnämnda skulle vissa flygbetonade ersättningsprov införas, i huvudsak motsvarande fordringarna för KSAK:s modellflygmärken i brons, silver och guld till de resp. tre olika scoutklasserna samt därjämte några teoretiska prov. Ett särskilt specialmärke med fordringar för KSAK:s A-diplom i glidflygning borde även införas.

För de äldre scouterna — nylingar och vandrarscouter — föreslår kommittén att flygscoutingverksamheten begränsas till de orter, där till KSAK ansluten segelflygklubb finns.

Utredningen har även avsett att klarlägga kostnaderna för en flygscoutingverksamhet. Med det ekonomiska stöd, som man under vissa förutsättningar kan påräkna från KSAK i olika former, skulle modellflygarnas första utbildning icke behöva kosta något alls medan glidflygarens ettåriga utbildning till diplom skulle kosta c:a 50 kr.

Sveriges Scoutförbunds Högkvarter har vid sammanträde beslutat införa flygscouting som ett medel i dess verksamhet. Denna verksamhet skulle ske i enheter av minst en avdelnings storlek samt i intimt samarbete med KSAK och dess flygklubbar. För att tillgodose behovet av sakkunniga ledare skulle i samråd med KSAK en kursplan för utbildning av flygscoutingledare utarbetas.

Högkvarteret beslöt vidare att KSAK:s modell- och segelflygmärken skulle få bäras till scoutdräkt och att särskilda ersättningsprov och ett specialmärke i glidflygning skulle införas och underställas Svenska Scoutrådet för godkännande.

Sveriges Scoutförbunds Flygutredningskommittés förslag till ersättningsprov:

För att bli flygscout av III klass fordras att ha erhållit KSAK:s modellflygmärke i brons samt första innebörden av vindriktning och vindstyrka.

För att bli flygscout av II klass fordras att ha erhållit KSAK:s modellflygmärke i silver samt kunna redogöra för flygplanets roder och deras verknings sätt och äga kännedom om de vanligaste uppvindarna, deras uppkomst och utnyttjande vid modell- och segelflygning.

För att bli flygscout av I klass fordras att ha erhållit KSAK:s modellflygmärke i guld, kunna redogöra för flygplanens konstruktionens grunder samt känna till nationalitetsbeteckningarna för de viktigaste ländernas civila och militära flygplan.

Rättelse

Genom ett beklagligt missöde råkade bilderna av P 51A »Mustang I» och P 51B »Mustang II» bli omkastade i Mustangartikeln på FLYG och MOTOR i FLYG nr 4. De flesta av läsarna upptäckte väl själva felet men det skadade ju ändå inte att påpeka det.

EN SEEFAB FULLTRÄFF



Värmebehandlingen har alltid varit en viktig kvalitetsfaktor vid tillverkningen av kalldragna stålrör. Nu har ånyo ett betydande framsteg gjorts på området.

SEE FABRIK utnyttjar sedan september 1942

DEN HÖGFREKVENTA STRÖMMEN
vid ugnsanläggning för mellanglödning och normalisering av stålrör och uppnår därmed, förutom fin röryta samt god och jämn hållfasthet, en absolut avkolningsfri värmebehandling.

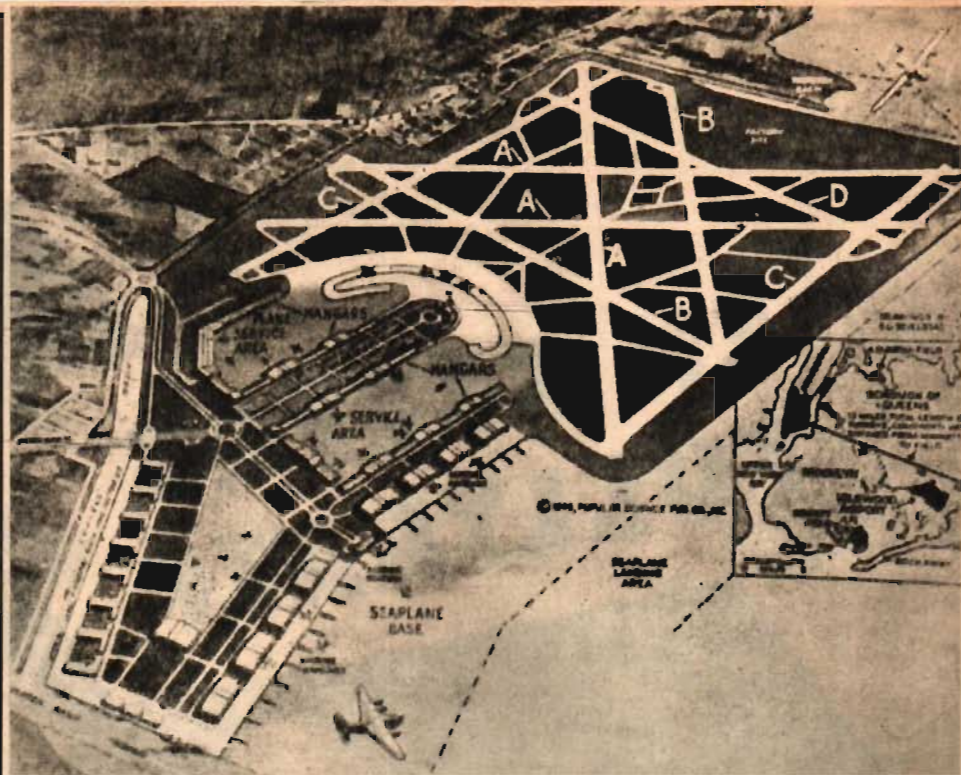
*Gynna oss med Ederi' förtroende.
Vi gynna Eder med vår kvalitet.*

SEEFAB tillverkar bl. a.: Rör för flygplan, cyklar och bilar. Rör för den mekaniska och elektriska industrien. Rör- och bandmanufaktur.



SEE FABRIKS A.-B., SANDVIKEN

Representanter: STOCKHOLM: A.-B. Sandvikens Lager. • GÖTEBORG: Sandvikslagret i Göteborg A.-B. • MALMÖ: Edw. H. Thomée A.-B. • SUNDSVALL: Sandvikslagret i Sundsvall A.-B.



T v mr Juan T. Trippe, president i Pan American World Airways, vilken fört bl a Sveriges talan, när det gäller världsflygtrafiken. T h Idlewilds flygplats utanför New York. Banornas längd är: a=3 km, b=2,4 km, c=2,6 km, d=2,1 km. Kostnaderna för flygplatsen har beräknats till omkring 750 miljoner kronor. Banorna skola tåla belastningen av flygplan av upp till 110 ton.

KONKURRENSEN OM FLYGLINJERNA

Skall den civila lufttrafiken bli en tvistefråga av så stora mått att den leder till stridigheter mellan stormakterna efter kriget? Eller skola överenskommelser om samarbete överbrygga de problem, vilka redan nu sticka upp huvudet, ännu innan freden ens är ett faktum. Här nedan redogöres för några brittiska och amerikanska synpunkter.

Det är en gammal sanning i de mänskliga stridernas historia att »segrarens lön är det rika bytet». Men det blir troligen inte mycket bytte att vinna bland de uthungrade och nedbrutna folk, som komma att utgå ur detta krig som de förlorande. När kriget väl är slut måste segrarna finna vinster på sina egna områden, och en av dessa vinster är vad det våldsamma uppsvinget i den civila lufttrafiken kan komma att ge.

Olyckligtvis tyda emellertid alltför många tecken på att kriget kommer att följas av många tvister och skarp konkurrens i samband med dessa frågor. Såväl under internationella konferenser som vid rent nationella diskussioner har nämligen en sak stått fullt klar och det är att många ämnen till stridigheter ligga på lur mellan de två stora engelskspråkiga nationerna därast de när freden kommer inte kan visa upp lika dugliga statsmän som de kunnat visa upp krigare. Det är också klart att ett av resultaten av andra världskriget är att ett medel till världens fredliga behärskande efter kriget nått sin fulländning och det på ett så lysande och entydigt sätt att förutseende män redan sätta in allt för att få härska över det. Det medlet är det tunga, långt flygande trafikflygplanet. Den nation som kan tillvälla sig herraväldet över luftvägarna i efterkrigstidens värld kommer

att bli den största och betydelsefullaste kommersiella makten i mänsklighetens historia. Som historien visar kan det mycket väl leda till att den nationen diktatoriskt kan komma att behärska världen. Var det inte ur det civila Lufthansa som Luftwaffe sprang fram, det Luftwaffe som krossade alla den europeiska kontinentens nationer utom en?

Det är inte uteslutet att tysk civil lufttrafik kommer att förbjudas efter kriget. Storbritannien och Förenta staterna komma, som de två största av världens flygande nationer, att få bära det största bekymret för att finna den bästa formeln för lösnande av problemet hur den internationella lufttrafiken bäst skall fördelas. Detta stora komplex kan inte lösas enbart av flygets män. Som förhållandena gestalta sig i dag och som de efter allt att döma bli i morgon, kommer, om inte alla hinder rasat kan röjas undan genom en radikal engelsk-amerikansk åtgärd, herraväldet i luften även i fortsättningen att bli den avgörande faktorn på det utrikespolitiska området likaväl som ifråga om de internationella handelsförbindelsernas.

Av en debatt, som för några månader sedan hölls i engelska underhuset, fick man ett intryck av att frågan var långt från sin lösning. Det föreföll som om de världiga parlamentsmedlemmarna kommit in på ett ämne av så väldig omfattning att de själva inte riktigt förstod vad det egentligen gällde. Det är ju i och för sig inte så överraskande eftersom flygningen inte har mer än fyra decennier på nacken och ingen har ens kunnat drömma om ett sådant framåtskridande som den nätt genom krigets inverkan. En talesman för de konservativa gjorde sig till tolk för den åsikten att ett program för utvecklingen av den brittiska civila lufttrafiken och dess omedelbara startande borde göras upp genast

så att landet hade ett gott försprång att falla tillbaka på då freden kommer. Arbetarpartiet företrädde en annan åsikt: Lufttrafiken måste internationaliseras — någon närmare förklaring vad som menades med uttrycket i det sammanhanget gavs inte — men en strid om flyglinjerna mellan de olika enskilda lufttrafikintressena måste till varje pris undvikas.

Den engelska regeringen, som har alldeles tillräckligt att göra med att föra kriget, hade inte mycket att säga. Ställföreträdande premiärministern Attlee ansåg sig bara kunna medge att »någon slags form av internationalisering av flygtrafiken kanske kan komma att övervägas». Men Downing street ville inte syssla med någonting som kunde lägga hinder i vägen för dess huvuduppgift, nämligen att vinna kriget, en förklaring som ju måste betraktas som ganska självklar så länge kriget pågår. Socialisten Fred Montague, parlamentssekreterare för flygproduktionsministeriet, var ändå mera negativ:

— Om den civila flygtrafiken skulle komma att bli en draksädd för ett nytt krig kan jag, för min privata del, inte annat än önska den så långt vägen räcker. Efter en diskussion på flera timmar var detta, alla parlaments förebild, lika långt från en lösning av det väldiga efterkrigsproblemet, som då den började.

På andra sidan Atlanten är ställningen tämligen densamma ifråga om åsikter och lösning. En debatt i senaten om flygtrafikens utveckling efter kriget ledde till — ingenting, och något mer hade man väl heller knappast väntat sig. Den gav emellertid några förutvarande isolationister ett tillfälle att ge uttryck för sin önskan om ett amerikanskt lufttrafikmonopol även i länder och områden, som ha rätt obetydliga geografiska och politiska förbindelser med

(Forts. på sid. 24.)

1943 ÅRS 18 SILVER-C-"DIPLOMATER"



RUDOLF ABELIN
(född 1917), Halmstads FK. Uthållighet: 5 t, 6 min (1942), höjd: 1 040 m (1943), distans: 54 km (1942).



BENGT HÄGGSTRÖM
(född 1920), Stockholms segelflygklubb. Uthållighet: 5 t, 20 min (1943), höjd: 1 220 m (1943), distans: 56 km (1943).



HARRY NILSSON
(född 1919), Stockholms segelflygklubb och F 8. Uthållighet: 5 t, 6 min (1942), höjd: 1 300 m (1943), distans: 63 km (1942).



TORD ANDERSSON
(född 1912), Jönköpings FK. Uthållighet: 5 t, 39 min (1942), höjd: 1 650 m (1943), distans: 52 km (1943).



GUNNAR KARLBOM
(född 1912), Aeroklubben i Göteborg. Uthållighet: 5 t, 20 min (1941), höjd: 1 500 m (1943), distans: 134 km (1943).



LENNART OHLSSON
(född 1921), Falköpings FK. Uthållighet: 5 t, 7 min (1943), höjd: 1 290 m (1943), distans: 52 km (1943).



OLOF BARKMAN
(född 1913), Stockholms segelflygklubb. Uthållighet: 5 t, 2 min (1943), höjd: 1 390 m (1942), distans: 53 km (1943).



J. GIDEON KARLSSON
(född 1918), Kungl. krigsflygskolan. Uthållighet: 6 t, 5 min (1943), höjd: 1 025 m (1943), distans: 68 km (1943).



SVEN PHILIP
(född 1912), Karlskoga FK. Uthållighet: 5 t, 17 min (1943), höjd: 1 475 m (1943), distans: 53 km (1943).



BENGT C:SON BERGMAN
(född 1910), Kungl. krigsflygskolan. Uthållighet: 5 t (1942), höjd: 1 080 m (1942), distans: 57 km (1943).



PER ÅKE LARSSON
(född 1911), Stockholms segelflygklubb. Uthållighet: 5 t, 11 min (1942), höjd: 1 080 m (1943), distans: 64 km (1943).



KARL-ERIK ROSENQVIST
(född 1918), Aeroklubben i Skåne. Uthållighet: 5 t, 12 min (1943), höjd: 1 230 m (1943), distans: 54 km (1943).



JOHN BOHMAN
(född 1922), Eskilstuna FK. Uthållighet: 7 t (1942), höjd: 1 145 m (1943), distans: 71 km (1942).



SIGURD LARSSON
(född 1911), Stockholms segelflygklubb. Uthållighet: 5 t, 16 min (1942), höjd: 1 125 m (1943), distans: 53 km (1943).



ERIK SELLGREN
(född 1910), Norrköpings FK. Uthållighet: 6 t, 7 min (1941), höjd: 1 455 m (1943), distans: 64 km (1943).



LENNART GUSTAFSSON
(född 1920), Jönköpings FK. Uthållighet: 5 t, 15 min (1942), höjd: 1 175 m (1943), distans: 53 km (1943).



BIRGER NILSSON
(född 1909), Halmstads FK. Uthållighet: 5 t, 25 min (1943), höjd: 1 510 m (1943), distans: 52 km (1943).

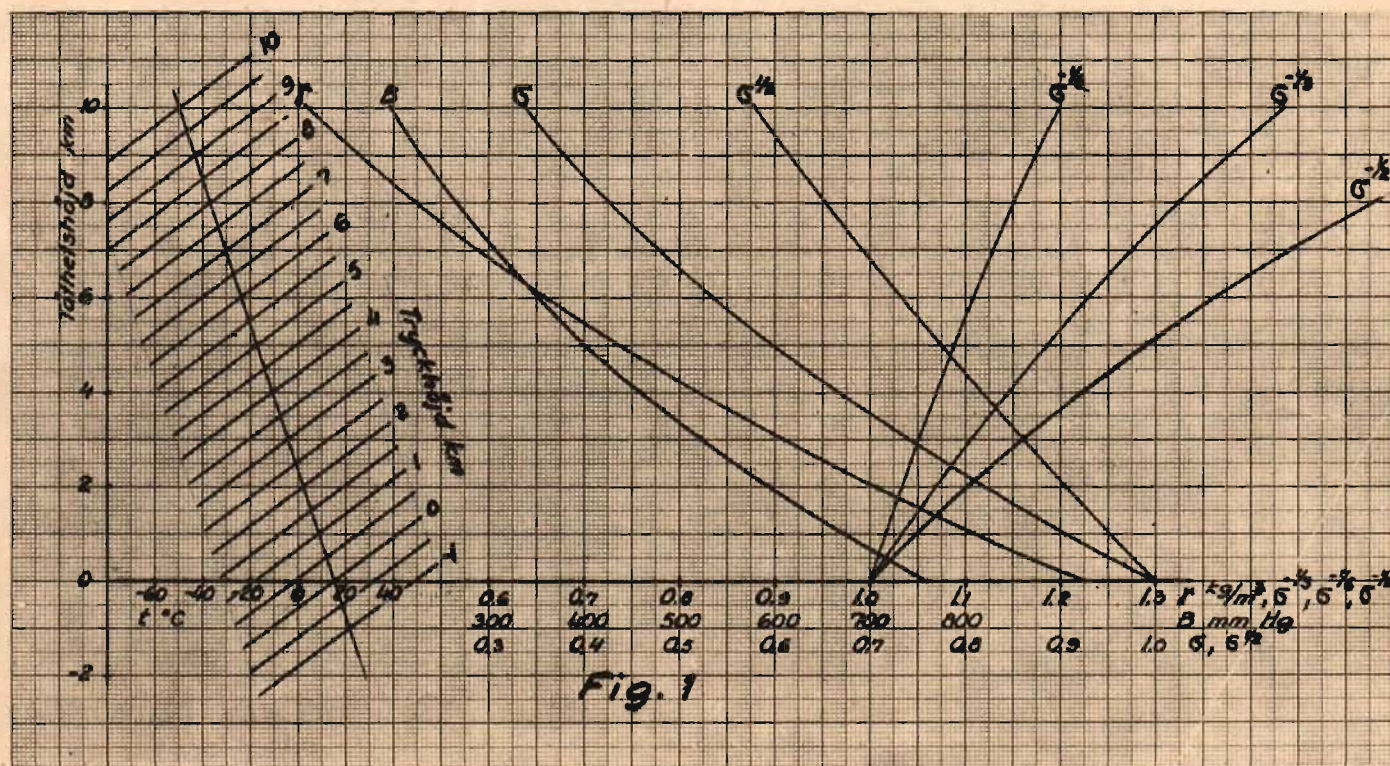


CLAES SMITH
(född 1914), Linköpings FK. Uthållighet: 5 t, 14 min (1943), höjd: 1 375 m (1943), distans: 52 km (1943).



BOLINDER-MUNKTELL

★ AKTIEBOLAGET BOLINDER-MUNKTELL • ESKILSTUNA ★



III. Allmänt om provflygningarnas utförande och erforderliga observationer

För att de värden, som avläsas vid ett flygprov, skola vara tillförlitliga, gälla tre grundförutsättningar.

För det första måste flygplanet befinna sig i ett sådant skick, att det kan förväntas göra normala prestationer. Detta innebär bl. a. att flygvikten skall vara den rätta, att tyngdpunkten ligger inom föreskrivna värden, att alla utanför flygkroppens och vingarnas konturer utskjutande delar, som normalt hör till utrustningen (ex. antenn, bombställ, beväpning), äro monterade, att motorn är i sådant skick, att den lämnar specificerad effekt o. s. v.

För det andra måste de instrument, som användas för alla mätningar, vara av fullgod kvalitet och noggrant kalibrerade.

För det tredje måste besättningen i flygplanet vara väl förtrogen med sin uppgift, så att största möjliga precision vid manövreringen av flygplanet och avläsningen av instrumenten garanteras.

Utöver vad ovan anförts kan tilläggas, att provflygningar ej böra förläggas till dagar med olämplig väderlek. Sålunda måste det anses självklart, att ett hastighetsprov företaget en dag med häftiga kastbyar och hård vind ej kan vara tillförlitligt, likaså ett stigprov företaget vid mulet väder, då föraren tvingas att flyga blint längre eller kortare tid och följaktligen ej kan ägna nödig uppmärksamhet åt att genomföra den precisionsflygning, som ett stigprov måste vara.

Av de instrument, som normalt finnas i ett flygplan, kunna höjdmätare och hastighetsmätare användas för flygproven under förutsättning att höjdmätaren är en s. k. finhöjdmätare och hastighetsmätaren blivit kalibrerad för pitotrörsfel (se kap. IV). Förutom dessa instrument behövs ett stoppur och en ytterlufttermometer. Termometern bör vara graderad till minus 60° C, försedd med färgad vätska och väl synliga siffror, så att den kan placeras ute på vingen och avläsas från observatörsplatsen. Det är av stor vikt, att termometern placeras på lämpligt sätt, så att den ej bestrykes av de varma avgaserna och ej är direkt omspolad av fartvinden, då annars fel på flera grader kunna uppstå.

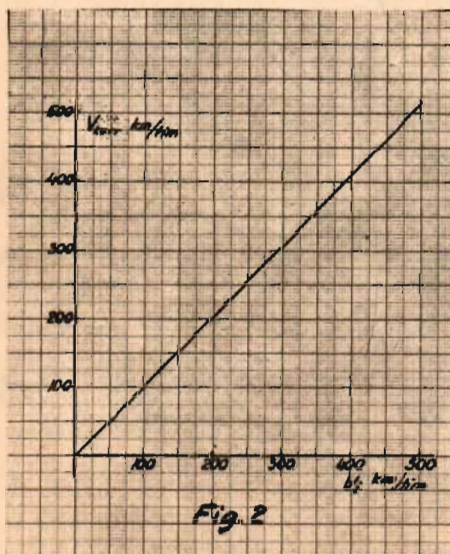
För att under flygningen snabbt kunna avläsa och anteckna erforderliga instrumentvärden, bör besättningen före flygningen noggrant genomgå flygprogrammet och uppgöra erforderliga tabeller med på förhand bestämda varvtal, förkompressortryck, tider, höjder och hastigheter, så att misstag i möjligaste mån undvikas.

IV. Kalibrering av hastighetsmätare

Den vanligaste metoden att mäta ett flygplans hastighet relativt den omgivande luften är att medelst ett instrument av barometertyp mäta skillnaden mellan det dynamiska och det statiska trycket i ett s. k. pitotrör, vilket bör vara placerat i den fria luftströmmen i möjligaste mån skyddat från interferens från närbelägna delar av flygplanet. Att helt undvika dylik interferens är i praktiken av konstruktiva skäl vanligen omöjligt och det av instrumentet registrerade värdet på hastigheten kommer sålunda att vara behäftat med ett visst fel, det s. k. pitotrörsfelet.*)

Detta fel låter sig bestämmas endast genom flygprov och ett flertal olika metoder härför finnas, varav de viktigaste torde vara:

1) Under provflygningen har man tillfälligt monterat ett pitotrör på sådant avstånd från alla störningskällor, att låget kan anses fritt från interferens. Genom att jämföra hastighetsvärdena från detta pitotrör och flygplanets ordinarie pitotrör kan man upprita ett kalibreringsdiagram enl. fig. 2.



* I Häre förutsättes, att det registrerade instrumentet självt på förhand kalibrerats för ev. felvinst som för luftens kompressibilitet, vilket är ett laboratoriearbete.

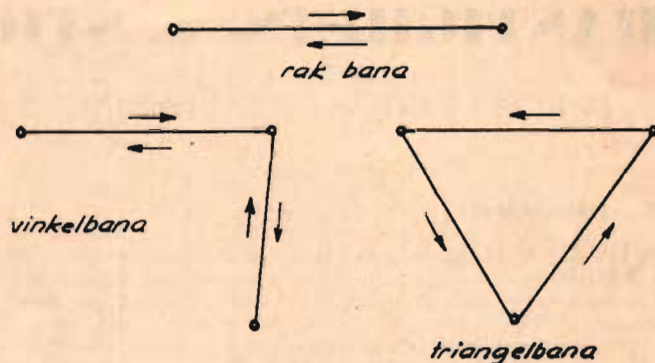


Fig. 3

2) Flygplanet flyges jämsides med ett annat flygplan, vars hastighetsmätare redan är kalibrerad.

3) Flygplanet flyges nära marken över en viss förut uppmätt bana varvid, efter korrektion för vindens inflytande, den verkliga flyghastigheten jämföres med den av instrumentet indikerade.

Av ovan angivna metoder är den sistnämnda den för närvarande mest använda och skall nedan närmare beskrivas.

a) Olika typer av hastighetsbanor och deras användbarhet.

Tre olika typer av hastighetsbanor äro allmänt använda: raka banor, vinkelbanor och triangelbanor, se fig. 3.

1) Den raka banan förutsätter, för att giva antagbara resultat, att vindstilla råder (flygning i en riktning tillräckligt) eller att vindriktningen överensstämmer med banans riktning (flygning i båda riktningarna nödvändig) eller att, om vindriktningen ej överensstämmer med banans riktning, vindens styrka och riktning äro kända. Om vindriktningen försummas uppgår felet i hastighetsvärdet till c:a 1 % då vindhastighetens komponent vinkelrätt mot banan uppgår till 15 % av flyghastigheten.

Banans längd bör med nutida höga flyghastigheter vara c:a 6.000 å 8.000 m för att mätfel vid tidtagningen ej skola få nämnvärd inverkan. Vidare böra banans ändpunkter vara lätt iakttagbara och terrängen i banans förlängning åt båda håll vara sådan, att anflygning och inriktning på rätt kurs kan äga rum i god tid före ingången på banan. Önskvärt är givetvis, att banan följer någon i terrängen väl synlig rät linje, ex. järnväg, landsväg, kraftledning eller dyl., varigenom kurshållningen underlättas.

2) Vinkelbanan består av två rakbanor, vilka bilda c:a 90° vinkel med varandra. Då vindens inverkan på ett enkelt sätt kan elimineras vid utvärderingen av resultaten, och dessutom i motsats till vad fallet är vid rakbanan, ev. mätfel direkt kunna påvisas, är denna bantyp den mest använda och tillförlitligaste.

Beträffande banlängd och övrigt gäller vad ovan angivits under punkt 1).

3) Triangelbanan består av tre raka banor, vilka utgöra sidorna i en triangel. Vid utvärderingen av resultaten kan vindens inverkan lätt elimineras, medan däremot ev. mätfel vid tidtagningen ej göra sig bemärkta.

Vad under punkt 1) angivits beträffande banlängder m. m. gäller även här.

b) Flygningarnas genomförande och erforderliga observationer.

Vid alla kalibreringsflygningar på bana gäller, att flygningen skall äga rum så nära marken som möjligt (c:a 50 m över marken), att den valda höjden skall noggrant innehållas efter hela banan, att flyghastigheten vid ingången på banan skall vara stabiliserad och noggrant innehållas under hela sträckan, att så små roderkorrektioner som möjligt utföras under flygningen och att kursen noggrant hålls.

Skall kalibreringen äga rum på rakbana, flyges denna i båda riktningarna på samma höjd och med samma indikerade hastighet utom då vindstilla råder, då det räcker med att flyga i endast en riktning.

Om vinkelbana användes, måste båda vinkelbenen flygas i båda riktningarna under det att vid triangelbana de tre sträckorna endast behöva flygas i en riktning, se fig. 3.

För att ett fullständigt kalibreringsdiagram skall erhållas måste en serie flygningar göras vid olika hastigheter, lämpligen fyra, jämnt fördelade över flygplanets hastighetsområde. För varje flygning antecknas tryckhöjd, ytterlufttemperatur, flygtid mellan banans ändpunkter och indikerad hastighet. (Forts. i nästa nr.)



Klarsynt herre

Löjtnant S. till flygsoldat 333 Qvist under lykurs:

— Nå Qvist, vad menas nu med en visirlinje?

Qvist: — Löjtnant, de 'ä la den linje vi sir.

Äter en SAAB-varning



Härovan ytterligare en av SAAB:s talande varningar för sin personal. Dom kan gälla oss litet var, inte sant?

F 2 roar sig

då och då med aftonunderhållningar av större eller mindre format. Den 1 febr. gick sålunda en musikafon av stapeln, som sent skall glömmas. Flottiljen hade då besök av den dandse jazzsångaren Fredly Ahlbeck. Denne sjöng ett flertal populära filmmelodier till ackompanjemang av F 2:s kvintett, som för tillfället var förstärkt med en »civil» bas. Kapellmästaren, vpl Flinz och hans solister, där man särskilt märkte vpl Flink (klar. o. alt.) och fänrik Sjölin (trummor), fick massor av beröm av Ahlbeck. Dessutom spelade F 2:s orkester (10 man) operamelodier. Kvällen avslutning blev Kalle Schevens vals, unisont sjungen — som det anstår äkta cispygar.

Myr.

Glimt F 13

— Grabbar, har ni hört att vi ska få åka skidor under exercisen och idrotten, förvaltnen har 300 par i förrådet. Jag har själv hjälpt till att sortera och stämpla!

Yttrandet fälldes på bredaste norrköpingsmål medan snön likt härlig manna dade ned ur skyn och förtog ljudet av marschtrampet från exercisen i Långa Allén. Stådaren lutade sig fridfullt mot kvastskafet vid ingången till 4:e div och önskade meterhöga drivor till lättnad för honom och fotskrapans grushögar. Men flygsoldaten hann aldrig invigas i skidexercisens mysterier och städarens dröm gick ej i uppfyllelse. De som gävo sig ut på en längre skidtur kommo på sin höjd till vändpunkten men fingo sedan ta laggarna på ryggen och gå hem! Det kanske var litet överdrivet förstås, men nog försvann snön kvickt alltid.

Sen vi hörde av oss sist avteckna sig nu nya silhuetter mot den alltmör ljusnande februarihimlen. Vaktbyggnaden, flottiljens vaksamma öga, står snart också klar att mottaga den första vaktstyrkan, men vi få hoppas, att »gallerskakarna» dröja med att



Den gamla Sörbygården har delvis börjat skatta åt förgängelsen, men skall i form av officersmäss återupstå vackrare än förr i den gamla parken.

Medan marifestridarna som bäst hålla på med sina mer eller mindre krigiska övningar på gårdarna utbildas de andra till riktiga »mekar» nere på hangarplattan. Där får en gammal hederlig J 8 tjänstgöra som tolk för lärdomen, och man ser hur kärnan myser av välbehag med sina förhögade hästkrafter, vilka med jämna mellanrum utlösa en suck, när någon lärling svetstas vid startveven. Då rosslar det lite sorgset i planetväxeln innanmäte, och J 8:an slokar med vingarna och tittar förebrående på sin plågar! Men efter några försök spinner den som aldrig förr, och när den sen' får visa sina konster ovanför fältet är allt bra igen — till nästa gång! Tam.

Befordrat axelskärp

På denna plats i nr 3 fanns en bild av bl a flygvapnets musikkårens axelskärp, vilket vi felaktigt rubricerade som trumslagarnas emblem. Ringsiktet ber tamburmajoren om ursäkt. Det var hans axelskärp.



Svart, skön löjtnant

Damen härovan bär namnet Villa Brown och är den första negerkvinnan, som utnämnts till löjtnant i Förenta Staternas civila patrullflyg.

Ishockeymästerskapen

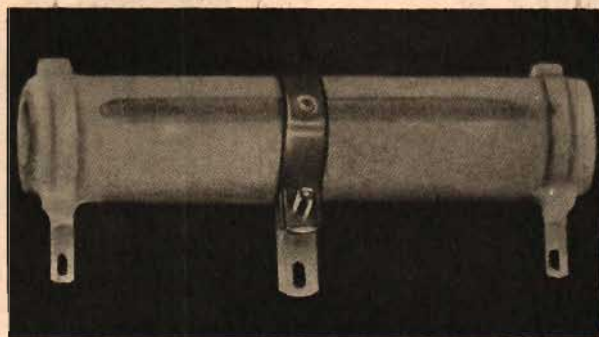
Då detta skrives har första omgången i flygvapnets ishockeymästerskap för året slutspelats. Atta lag deltog. F 8 besegrade F 2 vid en match på Östermaims idrottsplats med 5-2. I Göteborg lämnade F 9 walk over åt F 1 på grund av dåligt väder. Matchen mellan F 21 och F 3 gick i Luleå och slutade med seger för flygbaskårens män på 7-3. Om matchen i Östersund mellan F 4 och F 11 rapporterar vår F 4-korrespondent:

F 4 fick nöjet göra första målet. Den mycket lokalpatriotiska publiken jublade och började hoppas på hemmaseger. Men kvittensen kom så gott som omedelbart, och sedan gästerna blivit varma i kläderna, följde anfall på anfall. Matchen blev just och trevlig och resultatet rättvist. Bland gästerna märkte man framför allt »Lill-Vallo» Andersson (landslagsspelare i bandy från Skutskär) och Sandqvist (Sirius, Uppsala) och i hemmalaget gjorde nog Stikå och Thorstensson bäst ifrån sig. Hemmalaget rekommenderas mera träning.

Semifinalmatcherna spelas i Västerås mellan F 1 och F 8 samt i Nyköping mellan F 11 och F 21.

Överstelöjtnant Bjuggren hälsar F 11-segrarna.





VITROHM

trådlindade, keramiskt skyddade, ingen corrosion, alla värden och belastningar. Kolmotstånd. — Snabb lev.

Generalagent

ULRICH SALCHOW

STOCKHOLM - Tel. 10 77 84

Grossist:

UNIVERSAL IMPORT A.-B.

Stockholm, tel. 33 38 18

KONKURRENSEN OM...

Forts. fr. sid. 18.

det egentliga Nordamerika. Det var helt enkelt tal, enbart avsedda för valmännen, och ämnade att ge de en gång politiskt rätt illa tilltygade talarna ett tillfälle att visa sitt patriotiska sinnelag. Lyckligtvis gendrevos dessa stockkonservativa herrar av uttalanden och rapporter från flygexpertisens sida.

Henry J. Kaiser, som kanske bygger flera stora transportplan än någon annan här i världen, sade klart ifrån att den internationella lufttrafiken aldrig skulle kunna leva och utveckla sig som ett enda statsmonopol. Juan T. Trippe, chef för Pan American World Airways System, USA:s Carl Florman, gav också uttryck för sin misstro mot monopoltendenser. Han förde också de små nationernas talan och försvarade inte utan elegans de neutralas rätt att få vara med i den framtida lufttrafiken, Sverige och Schweiz inte undantagna.

Alla dessa diskussioner ledde emellertid till att följande kardinalpunkter kristalliserades ut:

1) *Luftens frihet*, vilken ger alla nationer rätt att flyga över varandras territorier och begagna sig av varandras flygplatser, väderlekstjänst och liknande.

2) *Suveränitet över luftrummet*, vilket innebär att luften över en stats territorium också hör denna stat till och är lika ocränkbar.

3) *Ett internationellt flygbolag*, United Nations Airways Investment Corporation, bör bildas, lett som en underavdelning av de förenade nationernas fredsstyrkor.

Detta är i korthet de principer, enligt vilket efterkrigstidens civila lufttrafik skulle kunna ledas. Det kan i det sammanhanget också nämnas att United Nations Investment Corporation är en av amerikanska vicepresidenten Wallaces drömmar, och dennes drömmar äro i de flesta fall inte mycket olika dem Franklin D. Roosevelts själv brukar ha.

Man kan emellertid inte bortse från det faktum att det fortfarande finns andra krafter, som ingenting hellre skulle önska än att sätta en käpp i hjulet för den civila lufttrafikens framskridande. Redan långt före kriget voro redare och järnvägsmän mycket bekymrade över flyglinjernas växande framgångar. I Storbritannien äro naturligt nog de stora rederierna mycket ängsliga över konkurrensen med flyget. Vid Brittiska sjöfartskammarrens årsmöte 1942 konstaterade dess ordförande, lord Peter Runciman, torrt att ingen plan för lufttransporter efter kriget kunde anses för fantastisk. Den senare utvecklingen har inte på något sätt jävat denna hans förutsägelse, och passagerarbolag likaväl som trampfartens män ha med stor och växande oro frågat om den civila lufttrafiken i fortsättningen skall bli en enbart statlig affär eller om rederinäringen skall få några garantier som skydd för sin passagerartrafik.

På andra sidan Atlanten är det järnvägsbolagen som hysa samma ängslan för framtiden. Hur skola järnvägarna kunna möta konkurrensen? Bara för två år sedan trodde järnvägsmännen att de skulle lyckas göra det med hjälp av strömlinjeformade tåg med så stor fart att skillnaden mellan ett expreståg och en flyglinje inte skulle bli så stor. Det bästa vapnet i järn-

(Forts. på sid. 34.)



Flyget Vinner Freden

FÖRENINGEN VÄRNPLIKTIGA FLYGFÖRARE

ALINGSÅSVÄGEN 6

HAMMARBYHÖJDEN

TELEFON: 49 61 78



IRVIN

FALLSKÄRMEN

IRVIN FALLSKÄRMSAKTIEBOLAG

Kontor: Strandvägen 5 A · STOCKHOLM

Tel. 62 47 00

Telegr.-adr. Irvinchute

**A.-B. Bodens
Bränsle- & Materialaffär**

H. A. Lundström

Försäljer: Hyvlat och ohyvlat virke, även ångtorkat, listverk samt ved och koks, klyvspån, malen knutterspån och sågspån
Infordra offert
Telefoner: Kontoret 26 66, Bostaden 21 01.
Sommarbostad: Mocktråsk 1

E. K. Johnsons Eftr.

SKRÄDDERI

(Inneh. H. Aström)

Svarthuvvägen 6 Boden Tel. 23 07

Rekommenderas

Malm & Söderblom

GULDSMEDSAFFÄR

BODEN Telefon 24 00

Förlovningsringar i Bolidenguld
Hedersgåvor — Sportpriser
Gravyr och reparationer utföres under
Fullständig garanti
Egen tillverkning av lappsilver

Hedenbrons Kafé

Rekommenderas vid utflykter och
promenader

GOTT KAFFE — HEMBAKAT BRÖD

Telefon 23 57 — BODEN

Flygare besök

Wallströms Kafé

KUNGSGATAN 49
Telefon 20 74

REKOMMENDERAS

**H. LINDEGRENS
BAGERI**

Lulevägen 36 - Tel. 11 55

BODEN

REKOMMENDERAS

ERIKSLUNDS-BAGERIET

V. LJUNG

Tel. 12 57 ERIKSLUND BODEN

Rekommenderas
sina välkända tillverkningar

BJÖRKBOMS

FINBAGERI och CAFE

Kungsgatan 10 • BODEN • Telefon 25 98

Rymliga och trevliga lokaler
• Beställningar emottagas

HOPP OM LIVET...

Pseudonymen EN ANNAN, bakom vilken döljer sig en av flygvapnets officerare, som är dubbel "caterpillare", fortsätter här nedan sin berättelse Hopp om livet. I FLYG nr 4 berättade han på ett verkligt målande och humoristiskt sätt om sitt första fallskärms hopp. Här kommer nu det andra.

Åtskilliga år senare befann jag mig i samma lufttrum, denna gång i ett lätt bombplan, som varken ifråga om typ eller instrumentering föredro någon större likhet med den saligen avsmunade Lisan. Övningen gällde denna gång störbombfällning med övningsbomber mot skolmässigt mål. Fällningsförhållandena voro idealiska, svag konstant vind, luften jämn som smör, flygplan och fällningslåda ovanligt medgörliga, och allt talade för att förmiddagen skulle bli lyckad — men det är ju alltid då det händer något.

Jag hade just avslutat mitt tredje anfall och tog upp ur dykning så vackert för att undgå »black out», som man kallar den tillfälliga blindhet, som följer av förkäftig upptagning. Den uppstår genom att centrifugalkraften pressar blodet från huvudet och ger sig tillkänna som en till att börja med rödaktig och därefter svart ridda, som fälles ner över ögonen. Efter ett par sekunder är fenomenet över, så att har man tillräcklig höjd på sig, får det i regel inga obehagliga följder. I allmänhet är det emellertid också ett tecken på att man utsätter flygplanet för onödigt stora påfrestningar och bör alltså undvikas.

Alltnog, upptagningen gick normalt, och när planet i det närmaste kommit upp i horisontalläge, började jag en sväng för att titta efter om bomben hade behagat hamna i någorlunda närhet av målet. Knappt var svängen påbörjad, så kändes en kraftig knyck, spaken for iväg och satt som limmad i vänstra väggen på förarrummet, och flygplanet började en roll efter alla konstens regler. Mottrycket i spaken var betydande och det behövdes ett kraftigt tag med bägge händer, innan planet med en ny knyck lade sig rätt på vingarna igen. Det var tydligt, att här var »etwas los».

Antagligen hade det uppstått någon förskjutning i vingar eller roderorgan, som gjorde att kärran fattat en bestämd motvilja mot svängar. Goda råd voro dyra, om de nu överhuvud taget voro till salu. Flygfältet hade jag rakt bakom mig, och i den riktning jag flög fanns inga som helst landningsmöjligheter. Efter en kort bogsstämman med mig själv — dess bättre var jag ensam i maskinen — beslöt jag att svänga tillbaka med en försiktig flatsväng av den typ, som brukar kallas för tunnpannkakor med 2 km radie, och därefter gå rakt ned, trotsande alla trafik- och ordningsföreskrifter.

Sagt och gjort. Sakta och försiktigt började svängen, och bankningen upp gick väl till knappt 5°. Tjong! sade det i spaken, och där satt den igen, nitad i vänstra sittersväggen. Och den här gången hade den tydligen bestämt sig för att stanna kvar. Jag slet och drog ursinnigt — ingenting hjälpte. Jag släppte sidorodren, tog spjärn med fötterna och drog med båda händerna tills blodet sprack fram under naglarna — den gav med sig några millimeter, men sen satt den där igen.

Höjden hade nu gått ned till någonting mellan 200 och 300 meter, vänstervingen pekade rakt nedåt, nosen grävde och farten tilltog. Jag fick plötsligt se, att jorden närmade sig med olycksbådande fart, och det var tydligt, att den chans att klara sig ut, som just nu kunde finnas, mycket snart skulle vara förliden. Efter ett sista förtvivlat ryck i spaken slet jag loss sprinten till fastbidningsremmarna och kastade mig ut på vänstra vingen för att därifrån kunna glida ner mellan vinge och stabilisator. Det var ingen tid över att koppla loss kabellarna till hörtelefoner och strupmikrofon — dem fick jag slita av i utsprånget.

Allt detta hände på några få sekunder. När jag kom ut på vingen, låg planet i vertikalsväng med mycket låg nos. Farten ökade allt mera. Genom centrifugalkraften i svängen trycktes jag fast i vinkeln mellan vingen och flygkroppen precis så långt akterut som mikrofonkabellarna medgav — ty kabellarna höll! Jag vet inte riktigt, hur det sen gick till. Jag vet bara, att jag ryckte och slet i mitt koppel, en gång, två gånger men först vid tredje försöket rycktes det av.

Jag samlade alla krafter till en kraftig avspark. Så rusade flygplanet förbi och i förbifarten smällde fena till min ena axel, så att armen hängde förlamad och känslolös utmed sidan. Dessbättre var det vänstra armen, så att den högra kunde utföra sin nu mycket brådskaande uppgift att dra i utlösningssvingen. Medan jag ännu tumlade runt i luften efter den våldsamma smällen av stjärtfena, vecklade fallskärmen ut sig, jorden kom emot mig, grön och underbar, och i nästa ögonblick rullade jag om på en inte alltför mjuk betesvall.

En bit därifrån brann flygplanet, som hade gått lodrätt i marken. Två hästar försökte skena med en plog efter sig, men gav upp försöket sen de hade plöjt en extra fåra på hundra meter, och possessionaten på stället närmade sig med en hastighet av flera kilometer i timmen. När han nådde fram, hade jag hunnit samla ihop extremiteterna och fallskärmen, och så var det bara att ringa hem till förbandet och rapportera jobsposten.

Att jag sen höll på att bli överkörd av den dessbättre överflödiga ambulansen är en annan historia. Till den här historien hör emellertid, att vapenavdelningen frågade mig var tusan jag hade gjort av kulsprutorna. De saknades nämligen, när vraket bärgades. Vid närmare efterforskning visade sig, att de hade fortsatt tre meter ned i den lösa marken, där de sutto lika noggrant inrättade, som de förut gjort i planet.

Länge efteråt kunde man, när man flög över, se avtrycket av en flygplanprofil i den mjuka mossjorden — en tyst påminnelse om det gamla ordspråket: Om du behöver fallskärmen och inte har den — behöver Du den aldrig mer.

SEGELFLYG

Civilingenjör **KARL SVÄNSSON:**

SEGELFLYGETS ORGANISATION 2

SEGELFLYGGRUPPEN

Enligt gällande bestämmelser skall den stasunderstödda segelflygverksamheten bedrivas i segelflyggrupper. Varje sådan grupp skall ledas av en gruppchef, som skall ha erforderligt antal flyginstruktörer och byggleddare som medhjälpare i utbildningsarbetet. Inom den sålunda anvisade ramen får sedan varje grupp själv organisera arbetet.

Segelflygets organisationsbehov är relativt stort. Ju större omfattning verksamheten inom en grupp får desto större blir också organisationsbehovet absolut taget. Detta beror i stor utsträckning på att frivillig arbetskraft måste anlitas för att hålla kostnaderna för glid- och segelflygningen så låga som möjligt. Erfarenheterna inom segelflyggruppen i Stockholm visa också att vid en utökad verksamhet de uppgifter som komma att åvila de olika funktionärerna ganska snart bli så omfattande att de överstiga vederbörandes förmåga.

Ett sätt på vilket man skulle kunna lösa blemmet skulle givetvis vara att anställa en särskild man för att omhänderta den direkta planläggningen och ledningen av verksamheten. En dylik anordning är emellertid icke möjlig utan en avsevärd höjning av avgifterna, varjämte kontakten mellan de enskilda medlemmarna och den planläggande och ledande instansen sannolikt bleve försämrad. Om man alltjämt skulle ha



Om en gruppchef eller annan klubbfunktionär blir belastad med alltför mycket arbete så tröttnar han snart.

frivilliga instruktörer och byggleddare bleve det inte heller trevligt för denne man att ge direktiv till sina arbetsgivare.

Man kan också tänka sig en uppdelning av verksamheten i vertikal led, d v s i flera parallellt arbetande grupper. Detta är emellertid framför allt med hänsyn till flygfält- och materielfrågorna mindre lämp-

ligt. En närmare utveckling av dessa torde icke vara erforderlig.

Inom segelflyggruppen i Stockholm har under något år prövats en horisontell uppdelning av verksamheten, vilket synes vara en framkomlig väg att begränsa arbetsuppgifterna för var och en till ett lämpligt omfång. Då en närmare kännedom om de vidtagna anordningarna möjligen kan vara till ledning vid planläggningen av arbetet inom andra segelflyggrupper skall här lämnas en redogörelse för den tänkta och i viss utsträckning redan genomförda organisationen.

Verksamheten är uppdelad på sex sektioner, vardera under ledning av en sektionschef, som direkt under gruppchefen svarar för planläggning och ledning av arbetet inom sin sektion. De tre första sektionerna omfatta utbildningen t o m. S-certifikat. Inom sektion I meddelas sålunda grundläggande teoretisk utbildning samt praktisk utbildning i bygge och reparation av glid- och segelflygplan. All nytillverkning av flygplan och reservdelar samt alla reparationer som icke kunna utföras med enkla medel på flygfältet omhändertas av denna sektion. Under sektionschefen sortera lärare för den teoretiska undervisningen och byggleddare i erforderligt antal samt en materielförvaltare, som har att kontrollera tillgången på verktyg och material. Utbildningen till A- och B-diplom sker inom sektion II. Sektion III svarar för utbildningen till C-diplom och S-certifikat. Cheferna för dessa sektioner ha till sitt förfogande ett antal glid- respektive segelflyginstruktörer samt vardera en materielförvaltare. Den s k fortsatta segelflygningen bedrivs inom sektion IV. Sektionschefen har här till sitt förfogande en segelflyginstruktör och en materielförvaltare. Sektionerna II-IV ha en eller ev flera motormekaniker gemensamt.

Som synes har någon högre segelflygutbildning icke nämnts och detta av flera orsaker. För det första saknas inom gruppen den materiel som erfordras för en sådan verksamhet. För det andra är det väl fråga om en segelflyggrupp någonsin kan komma att förfoga över personal som har tillräcklig kompetens och erfarenhet att leda en sådan utbildning. För det tredje äro kostnaderna för den högre segelflygutbildningen så stora att de icke täckas med de avgifter som rimligen kunna utkrävas av eleverna om dessa över huvud taget skola ha råd att genomgå sådan utbildning. Man behöver bara göra klart för sig vad det betyder att en flygstart med Kranich eller likvärdigt plan enligt normala beräkningsgrunder kostar närmare 30 kronor och att en återtransport efter sträckflygning för silver-C sannolikt betingar ungefär samma pris. Härav följer att den högre utbildningen knappast kan bedrivas annat än vid centrala skolor, där understöttet i driftsbudgeten kan täckas genom bidrag från andra än eleverna.

Sektion V skall planlägga och leda inom och av gruppen anordnade tävlingar samt av gruppen anordnade uppvisningar även som planlägga gruppens deltagande i av andra anordnade tävlingar eller uppvisningar. Sektion VI slutligen handhar propaganda, information och medlemsvärd.

Schematiskt ter sig alltså gruppens organisation som synes i tabellen t v.

Genom att organisera verksamheten enligt ovan befrias gruppchefen från en massa detaljarbete och kan istället ägna sig åt att verka för en utveckling av gruppens verksamhet. Han får emellertid icke

Gruppchef

	Sekt I	Sekt II	Sekt III	Sekt IV	Sekt V	Sekt VI
Uppgift:	Grundläggande teoretisk utbildning och bygge	A- och B-utbildning	C- och S-certifikatutbildning	Fortsatt segelflygträning	Tävlingar och uppvisningar	Medlemsvärd, information, propaganda
Personal:	Sekt-chef 1 Byggleddare 2 Byggleddare Biträdande byggleddare i erforderligt antal Lärare för teoretisk undervisning i erforderligt antal Materielförvaltare	Sekt-chef 1 Glidflyginstruktör 2 Glidflyginstruktör o s v Materielförvaltare Motormekaniker (gemensamt för sekt II-IV)	Sekt-chef 1 Segelflyginstruktör 2 Segelflyginstruktör o s v Materielförvaltare Motormekaniker (gemensamt för sekt II-IV)	Sekt-chef Biträdande sektionschef (Godkänd som segelflyginstruktör) Materielförvaltare Motormekaniker (gemensamt för sekt II-IV)	Sekt-chef Biträdande sektionschef Övrig erforderlig personal anjoneras i mån av behov	Sekt-chef Pressombudsman Redaktör för medlemsblad Studieledare Allsångledare Idrottsledare o s v
Materiel:		Glidflygplan Bogserbilar (ev gummirep eller vlnsch) Div stationsmateriel	Glidflygplan Övningssegelflygplan Vlnschar (ev gummirep) Transportanordningar Div stationsmateriel	Högvärdiga segelflygplan Vlnschar Bogserflygplan Transportanordningar Div stationsmateriel		

SEGELFLYGETS TEKNIK 6

Av fänrik Bengt R. Olow

UTBILDNING

C-skolning

Denna utbildning går ut på att bibringa eleven sådan färdighet att föra övningssegelplan att han är i stånd att avlägga prov för C-diplom, d v s utföra en flygning om 5 min varaktighet utan höjdförlust. Att en elev innehar B-diplom är emellertid på inget vis en garanti för att han är mogen att sättas i ett övningssegelplan.

Den första delen av C-skolningen avser därför att göra honom grundligt förtrogen med glidflygplanet. Lämpligt är att under hand stegra övningsplanens svårighetsgrad (t ex 360° vänstersväng efter urkoppling, rakt ut, bedömningsövning $2 \times 90^\circ$ åt höger och tvärtom).

Så snart eleven under dessa flygningar visat att han är mjuk och känslig i roden och har en någorlunda skaplig förmåga att bedöma är han mogen att göra sin första start i övningssegelplan.

De första starterna ske som rakstarter för att inlära landningsförfarandet, först utan och sedan med bromsar. För att övergången från det öppna glidflygplanet till det täckta övningsplanet inte skall bli för brysk böra de första starterna ske utan huv. Hastigheten skall vara tilltagen i överkant — det är ingen risk att flyga för fort men motsatsen kan vara farlig. Med Grunau Baby är en hastighet av 65 km/t lagom. För instruktören gäller det att inte endast ange en siffra utan även att under en provstart kontrollera att hastighetsmätaren visar riktigt.

Beträffande bromsarnas handhavande under landning bör man inte tolerera att de är utfällda i själva sättningen. Om farten är i underkant blir sättningen hård och man riskerar ett skidbrott. Lämpligt är förfarandet att mjukt dra in bromsarna i takt med upptagningen så att de omedelbart före sättningen är helt infällda. Så snart flygplanet tagit mark kunna brom-

glömma bort att samordna de olika sektionernas verksamhet och organisera samarbetet dem emellan.

Det torde vara fullt klart att en sektionindelning såsom den här nämnda icke lämpar sig för vilken segelflygrupp som helst. Det skall vara verksamhetens omfattning som bestämmer organisationsformen. I annat fall kan arbetet bli överorganiserat och man får alldeles i onödan en stor apparat att brottas med. I vissa fall behöver arbetet kanske icke delas upp alls, i andra kan det vara ändamålsenligt med två eller tre sektioner. Inom de grupper där arbetsuppgifterna är mera krävande måste emellertid under alla förhållanden göras något för att minska dem. I annat fall ledsnar vederbörande befattningshavare, när han en vacker dag icke längre ser sig i stånd att klara sin uppgift. Det torde då också bli svårt att finna någon ny som är villig att åta sig ifrågasvarande uppdrag.

Nästa artikel behandlar utbildningens planläggning.



Också ett sätt att "bedöma för kort". — Låt inte armen läsa sig när du dragit ut bromsarna!

sarna åter fällas ut för att förkorta landningssträckan.

Sedan rakstarterna klarats av till belåtenhet är eleven mogen för sin första höjdstart. Under de första starterna får instruktören ej ställa något absolut krav på en exakt bedömning — landning bör ske ungefär mitt på fältet. Att låta eleven utföra sin första höjdstart som en vanlig bedömning $2 \times 90^\circ$ kan medföra obehagliga överraskningar — detta gäller speciellt sommartid, då kraftiga termikinflytande kunna helt förrycka en sådan övning. Bäst är att låta eleven redan från början flyga åttor på baslinjen. Härvid är det lämpligt att ange tydliga punkter kring vilka åttorna skola flygas (eventuellt markering av dylika med duktecken).

Som exempel på termikens inflytande på en sådan höjdstart kan jag nämna en episod under C-skolning vid F 5, Ljungbyhed. En elev skulle göra sin första höjdstart och hade fått sina flygbanor noga utpekade. Han startade, svängde tillbaka, kom in på baslinjen på c:a 175 m höjd och började flyga sina åttor kring två förut angivna punkter. Just över detta område låg en termikblåsa, som hade lossnat strax innan. Eleven gjorde åttorna och i stället för att landa steg han till en höjd av omkring 400 m innan blåsan drevit bort och landningen så småningom kunde ske på normalt sätt. Vid en bedömning $2 \times 90^\circ$ hade han inte utan halsbrytande akrobatik (eller rättare sagt aerobatik) kommit ner på fältet.

Sedan eleven någorlunda flugit in sig på övningssegelplanet började bedömningsövningarna. Härvid bör instruktören se till att märket inte ligger för nära fältgränsen utan på åtminstone 350 m avstånd från bakre fältgränsen. Det är bättre att dra flygplanet 100 m längre efter varje landning än att någon landar utanför fältet,

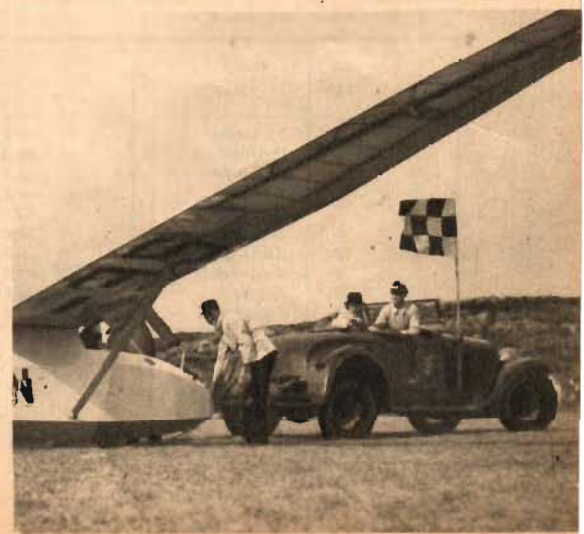
troligen med haveri som resultat. För övrigt ske förbluffande många landningar med stor minusbedömning — det verkar ofta som om armen läser sig på eleven så snart han dragit ut bromsarna!

Sedan eleven lärt sig att bedöma hjälpligt ökas övningsplanens svårighetsgrad och det instruktören nu med liv och lust bör gå in för är att lära eleverna "svänga". Mycket få klubbar i landet ha tillgång till hang, där man på ett enkelt och lättfattligt sätt kan göra sin C-flygning. De allra flesta är hänvisade till att göra C-prov i termik och detta lyckas inte om man inte kan svänga någorlunda brant och någorlunda rent samtidigt som man håller ett öga på instrumenten (läs: variometern). Ofta är det emellertid svårt för instruktören att se vilka felaktiga roderkombinationer hans elever göra sig skyldiga till, varför en kikare ibland kan vara till stor hjälp.

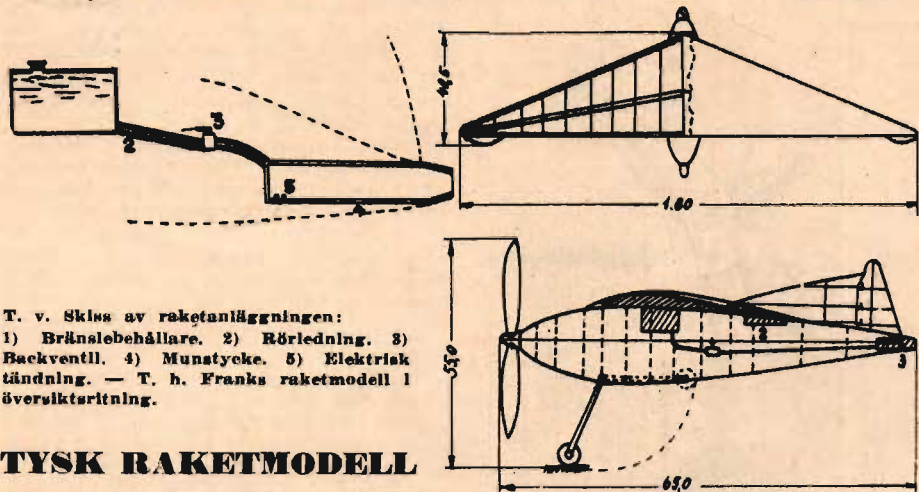
Den ovan skisserade metoden för C-utbildningen är den vanligast förekommande — men är det därför säkert att det är den bästa? Nej, säkerligen inte. Idealiskt vore i stället att sätta in utbildning i dubbelkommando på relativt högvärdiga flygplan (såsom t ex Kranich, Spyr V eller Goevier) omedelbart efter B-diplomet. Skälen härför är flera. Först och främst blir risken för sönderslagning vid de första flygningarna med övningsplan och åtföljande dyrbara reparationer betydligt mindre. Vidare kan man utgå från att det är tämligen omöjligt att lära en elev flyga korrekt med de vanliga utbildningsmetoderna. Han lägger sig alltid till med något fel av ena eller andra slaget, som kan vara omöjligt att upptäcka för instruktören på marken. Ju längre det dröjer innan han får tillfälle till kontroll i DK, desto svårare blir det att arbeta bort elevens ovanor. I Tyskland gjordes en ganska intressant upptäckt när de första högvärdiga DK-planen visade sig för en del av sedan. Man kontrollflog då med några av "de stora kanonerna", som placerat sig i Rhöntävlingsarna och som hade enbart segelflygutbildning. Det visade sig att ingen av dem flög helt korrekt och i en del fall t o m ganska illa. Några pass DK-skolning hjälpte avsevärt upp det hela. Det är ju självklart att ju korrektere man svänger i en termikblåsa, desto bättre kan man utnyttja denna. Fallet visar för övrigt också att en förare som svänger brant men orent i en blåsa får bättre resultat än en som svänger korrekt men inte tillräckligt brant. Men inget övermod ändå, om jag får be!

(I nästa nr följer bl a några ytterligare punkter på DK-utbildningen.)

Detalj ur den elementära C-utbildningen vid dåvarande Chalmers segelflygklubb med Babyn "Sessan" och bilen "Kal".



MODELLFLYG



T. v. Skiss av raketanläggningen:
1) Bränslebehållare. 2) Rörledning. 3) Backventil. 4) Munstycke. 5) Elektrisk tändning. — T. h. Franks raketmodell i översiktsritning.

TYSK RAKETMODELL

Tysken Hans Frank har kommit fram med en raketmodell av egendomlig konstruktion. Den mest framträdande nymodigheten är att flytande bränsle användes. Vad det består av är hemlighållet. Antagligen måste det vara en mycket lättflyktig vätska. Bränslebehållaren befinner sig i maskinens tyngdpunkt. Drivmedlet ledes till ett munstycke i aktern på modellen, där det omvandlas till gas och antändes på elektrisk väg. Föreningsröret mellan behållaren och munstycket är försedd med en backventil så att gasen vid explosionen inte kan strömma tillbaka in i behållaren.

Emedan apparaten enligt konstruktören har dålig verkningsgrad vid lägre hastigheter samt på grund av eldfaran har den försetts

med en hjälpmotor i starten. Denna består av en vanlig gummitmotordriven propeller.

Modellen skall enligt källan flyga med en hastighet av omkring 150 km/t. Hittills bästa uppnådda tid lyder på 6 min. 8 sek.

Man ställer sig tämligen skeptisk till denna nya princip och man är nog inte riktigt övertygad om att den verkar förrän man sett maskinen flyga. Men varför inte! Svenska byggare böra dock inte ge sig på konstruktionen.

Modellen har en spännvidd av 180 cm. och en längd av 65 cm. Propellerdiameteren är 5,5 cm. och gummitvårenslättet 8,8 mm². Munstycket består av ett 80 mm. långt mässingsrör med 10 mm. diameter. RIA.

Varför just 6 minuter?

(Forts. fr. föreg. n:r)

Efter det våldsamma härjande i protokollet i nr 4 skall vi ta itu med system IV, där den sammanlagda tiden för varje tävlande divideras med 3 och kvoten användes som faktor för den tävlande som siffrorna gäller. Här bestämmer alltså varje tävlande sin egen faktor, medan i system II, en tävlande ensam bestämde faktorn för både sig själv och de övriga.

Nedan ses protokollet i klass 81 enligt system IV. Halvfeta siffror anger faktorn i varje särskilt fall.

Här blir inte omkastningarna så våldsamma som enligt system III, men även här blir jämnheten premierad. Man skulle mycket väl kunna karakterisera system IV som en kompromiss mellan system II och system III. Enligt system II blev ju främst långflygarna premierade, även om jämnheten spelade en

viss roll. Enligt system III blev varje långflygning så gott som värdefull, om den inte följdes av hyggliga tider även i de båda övriga flygningarna, eller i varje fall i den ena av dem. Enligt system IV fordras generellt två goda flygningar för att resultatet skall bli lyckat, men även i god flygning kan ge gott resultat. System II premierade den bästa långflygaren, och system III fordrade absolut två goda flygningar.

Om man fortsätter studiet av protokollet i enlighet med system IV, så finner man att resultatet i klass 82 blir: 1/2, 2/1, 3/3, 4/8, 5/6, 6/4, 7/9, 8/5, 9/7, 10/10.

Klass 83: 1/2, 2/1, 3/3, 4/4, 5/5.

Klass M1: 1/1, 2/3, 3/5, 4/2, 5/4.

Klass M2: Resultatet oförändrat med undantag av att 6:an och 7:an byta plats.

Klass M3: Resultatet helt oförändrat.

I	IV	Namn	Perioder			Beräkn. sluttid	Total sluttid
			1:a	2:a	3:e		
1	1	Akesson	(731,5) 430,2	(486,0) 430,2	73,0	933,4	1290,5
2	2	Pettersson	180,0	180,0	(326,2) 181,9	401,5	545,8
3	4	Larsson	54,4	120,0	(337,5) 170,9	354,3	512,8
4	9	Nygren	(370,0) 169,3	45,0	92,8	307,1	407,8
5	7	Iveskog	52,6	61,7	(512,6) 309,0	328,3	626,9
6	6	Haraldsson	70,6	(659,2) 326,0	38,2	334,8	678,0
7	10	Adolphsson	20,8	(475,0) 185,3	54,0	260,1	555,8
8	3	Andersson	81,0	(200,3) 143,3	(148,3) 143,3	367,4	429,6
9	5	Ellert	(186,6) 140,6	67,8	(165,5) 140,6	340,0	421,0
10	8	Larsson	94,5	67,2	(248,8) 136,3	318,5	410,5

Boden

NYA HEMBAGERIETS

BRÖD

REKOMMENDERAS

Butik: Kungsgatan 19 - Tel. 24 14

Bruno Wallsténs

JÄRNHANDEL - BODEN

Telefoner: Butiken 20 43 - Kontoret 10 43

Rätta inköpskällan av:

Järnvaror, Byggnadsmiden, Hushållsartiklar, Sportartiklar, Fiskeredskap, Torex Insulte

Algon Pettersson

TRAFIKBILÄGARE

H E D E N — Telefon 65 35

REKOMMENDERAS

Göteborg

Wockatz & Co. A.-B.

Gullbergsbrog. 3-5 Tel. 15 36 03, 15 36 17
köpa Stiekylle, Svenskull, Lump o. Textilavfall, beg. Tågvirke, Häst- o. Kotagel, Järn- o. Metallskrot, kasserade Bil- o. Cykeldeäck, Innerslangar o. annat gummiavfall. Försälja Putsduk, Stuvor, Stoppningsmaterial, Decaulliematerial.
Prisförfrågn. pr tel. 15 36 47 kl. 9-12, 1-5

Hyltebruk

HYLTEBRUKS BLECK- & PLÅTSLAGERI

Hyltebruk.

Telefoner 153 o. 68.

Utför rostfria inredningar samt alla till branschen hörande arbeten.

Leverantör till Kronan.

Hälsingborg

Återvinn hälsa genom CHIROPRACTIC

Mottagning varje helgfri dag kl. 11-3.
Månd., onsd. och fred. kvällar kl. 5-7.
Drottninggatan 3, Hälsingborg. Tel. 163 64

Dr C. Peterson. Chiropractor.

Härnösand

ERNST EKLUND GUMMIVERKSTAD

Viktorlagatan 18 - Härnösand - Tel. 16 82

Vulkanisering med moderna maskiner
Nya slitbanor

Arbeten inom regummering i alla förekommande dimensioner

Enligt system V, d. v. s. med totaltiden utslagsglvande, bli omkastningarna delvis rätt kraftiga.

Klass S1: 1/1, 2/5, 3/6, 4/7, 5/3, 6/2, 7/4. Därefter oförändrat.

Klass S2: 1/2, 2/1, 3/5, 4/4, 5/3. Därefter oförändrat.

Klass S3: 1/3, 2/1, 3/2. Därefter oförändrat.

Klass M1: Helt oförändrat.

Klass M3: Helt oförändrat.

Av det sagda torde framgå, att 6-minutersregeln snarast behöver underkastas en förnyad granskning. Inom modellflyget gäller samma lagar som annars, utvecklingen går framåt, och om det kan anses att en regel inte motsvarar de förväntningar man ställer på den, så skall den snarast ersättas med en ny och ändamålsenligare. Framförallt bör man här se till, att reglerna inte medverkar till att hålla resultaten nere, vilket man faktiskt kan säga att 6-minutersregeln gör. Att invändningar kan göras mot de här lämnade förslagen, är jag medveten om, men det är som sagt inte meningen att propagandera för vare sig det ena eller det andra systemet. En diskussion i frågan torde vara nödvändig, och den här lämnade bearbetningen av tillgängligt aktuellt material bör vara en acceptabel utgångspunkt. Någonting annat är den heller inte avsedd att vara.

Att protokollföringen kommer att bli ganska invecklad, eller i varje fall mera tidsödande än nu, är ett faktum, som det är ledsamt att behöva konstatera. Men man får som bekant kosta på sig livet möda ibland för att få rättvisa här i världen. Så även inom modellflyget, tycks det.

Det skall bli mycket intressant att höra vad de aktiva modellflygarna har att säga om utredningen. Här har tyvärr på grund av platsbrist endast kunnat tas med tre av de fullständiga resultatstabeller, som uträknats av undertecknad. Jag hoppas dock att även det publicerade skall vara en tillräckligt grundlig diskussionsbas.

Yngve Norrvi.

"Limspikar"

Siden och en del annat beklädnadsmaterial brukar ofta släppa sprygeln på underlidan av vingar som är konkava under. Man kan få sidenet att åter fastna om man med en knappål gör små hål genom sidenet och sprygeln samt sedan pressar in lim eller dope i dessa hål. Samtidigt stryker man lim utanpå sidenet. Då får man en sorts spikar av lim och klidseln kommer att sitta bergfast. RÅ.

"Jelmoll III"

heter en schweizisk segelmodell, som tillkommit genom en tävling, anordnad av modellflygförnarna Jelmoll S. A. i Zürich i samarbete med schweiziska aeroklubben. Vinnare blev Josef Meier, Villmorgen, som fick 250 schweizerfranc för beväret.

Dansk dieselmotor

Av de mindre nationerna är det inte bara Schweiz, Sverige och ett par andra som har inhemska modellplanmotorer. Även i Danmark har ett par unga män i Kolding konstruerat och byggt en dieselmotor med goda egenskaper. Konstruktörerna heter E. Andersen och A. Jeppesen och är mekaniker till professionen. De har hållit på i 5 år att bygga modellmotorer i alla storleksklasser från 1/10 hk till 1 1/4 hk. Försöken med dieselmotorn påbörjades för ungefär ett år sedan och provflygningarna ägde rum under november 1943 med en gammal segelmodell SF-10



Med denna bild vill red. hedra Hälmstads flygklubb, som vann KSAK:s märkestävling. Det är modellflygsektionens monter vid utställningen »Vår väg» i Hälmstad.

som »moderskepps». Modellen steg nästan lodrätt med en stighastighet av c:a 600 m/min. (påstås i den danska tidskriften FLYV).

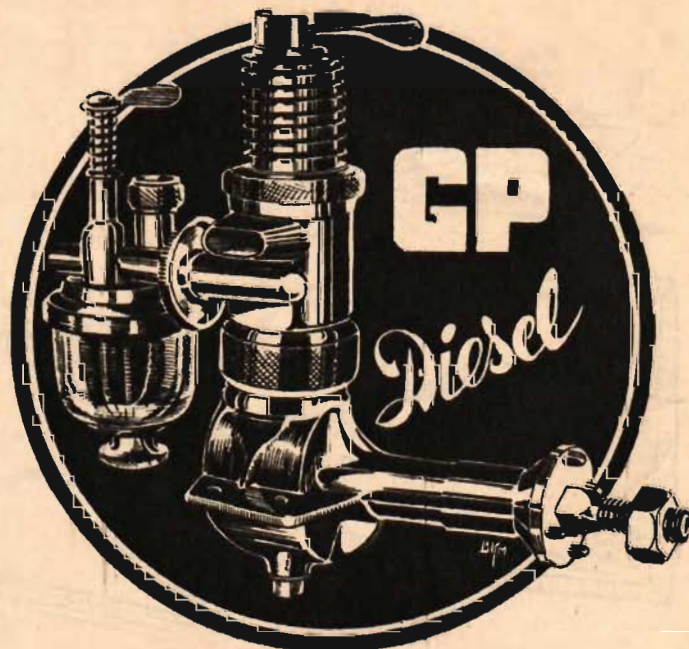
Dieselmotorn — som synes på bilden här intill — har bl. a. följande data och prestanda: Cylinderdiametern är 13 mm. och slaglängden 18 mm. Motorn utvecklar c:a 1/6 hk vid 4 000 varv/min. och i flygklart skick väger den 200 gram. Bränslet utgöres av olja, fotogen och eter i lämplig blandning.

Kolding-motorn tillverkas nu i serie och kommer i handeln under vinterns lopp, varför danskarna nu gå och hoppas på att få sätta i gång med DM i dieselmotordrivning.

KRAFT FÖR "FLYG 44"

Det artar sig till en ny modellflygepok ute vid Sandhamnspälan i Stockholm, där vår tecknare och konstruktör »Agaton», även kallad Björn Karlström, har sin verksamhet i vardagslag. Dieselmotormodellplanet FLYG-44 är nämligen färdigt och när detta skrives har »Agaton» nyss meddelat att den skall debutera vid vinterutställningen på Skarpnäck den 27 februari. Tyvärr kan vi inte just nu avslöra på att debuten blev av — men vi hoppas det.

Som en uppmuntran för de grabbar som ämnar bygga »FLYG-44» visar vi här en »Agaton»-teckning av lag Pinnotts mätarverk GP-Diesel, som beskrivs i något senare nummer.



MODELLFLYGETS TEKNIK

Av ing. SIGURD ISACSON

ÄMNE 2:

PRAKTISK AERODYNAMIK

V-form och U-form samt spets- utformning

V-formen avser ju att hålla flygplanet på rätt köl i tvärlid. Dess verkan har vanligen förklarats vara att då planet doppar i ex vänster vingspets, får denna sida av vingen större projektion vinkelrätt mot lod-linjen och lyfter mer än höger (se fig 1).

Det är lätt att förstå om man närmare övertänker problemet, att denna utjämnande kraft är liten jämförd med den i realiteten (särskilt vid större lutning) uppkommande.

Ett flygplan som bringats att luta åt vänster börjar nämligen omedelbart kasta åt detta håll enligt samma princip som en pappskiva som läggs lutande i luften och då flyger åt det håll dit lägsta kanten pekar (se fig 2).

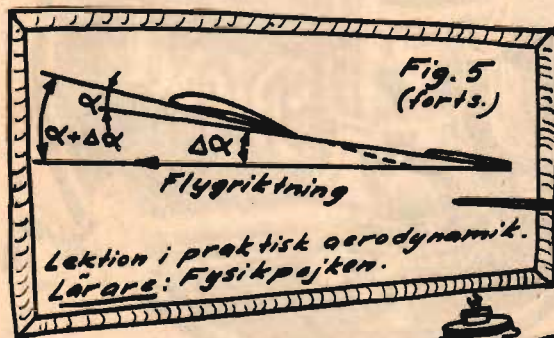
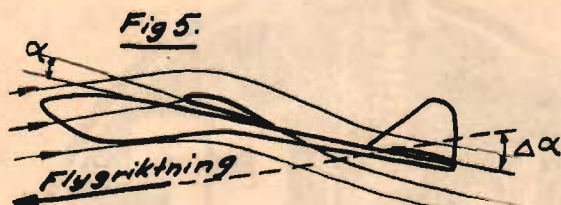
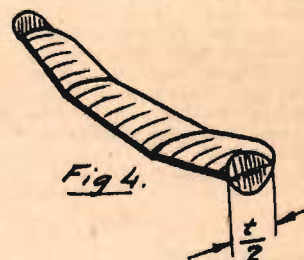
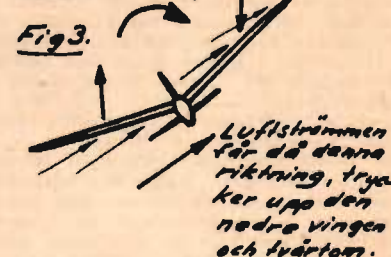
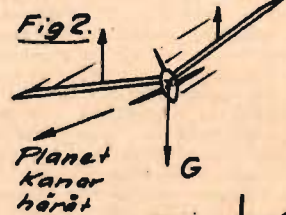
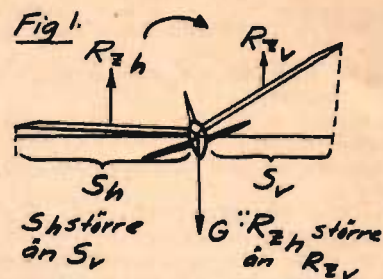
Härvid kommer vingen att förutom av luftströmmen framifrån även träffas av en luftström från sidan då den kanar däråt. Denna »sidvind» träffar alltså den nedskevade vingen vid spetsen och blåser mot mitten, var-

vid verkan blir densamma som om vi hade en vinge med spännvidden längs vår vinges korda och profilframkanten i dess spets. Denna tänkta »vinge» har alltså en anfallsvinkel lika med vår vinges V-form (vanligen 5° - 10°) då sidovinden kommer rakt från sidan och får sålunda en extra lyftkraft av »sidvindens». På samma sätt får den uppskevade vingen en extra negativ lyftkraft som trycker ned den. Se fig 3.

Resultatet blir tydligen en dubbel, upprättande kraft, som vid högre nedskevningar är mångdubbelt större än kraften till följd av »projektionskillnaden». Man inser också, att den senare icke heller ökar nämnvärt vid så stor nedskevning, att den lägre vingen pekar nedåt, medan »sidvindskraften» på grund av större kaningsfart och alltid lika stora momentarmar ständigt ökar.

U-formen verkar på samma sätt. Dock torde kunna fastslås att den har avsevärt bättre verkan än V-formen, då den verkar längre ut och således får större momentarm.

Utformningen av modellens V-form. (V-form är ofta generellt uttryck för både V- och U-form) bör hänga intimt ihop med lateralplanets bestämmande. Om en modell t. ex. beräknas så, att man skall kunna dra rätt den med startlinan, då den gått ur kursen, bör V-formen vara läg-



Vingens α i förh. till stak ökas alltså med $\Delta\alpha$ i luften

sta tänkbara. Detta emedan V-formen verkar motsatt, då planet dras åt den uppskevade vinghalvans håll.

Någon ideallisk sådan modell finns f n inte; den fordrar bl a »Stukas»-form på vingen med startkroken nästan i höjd med ving-spetsarna inne i vingens mittvinkel för att få kroken tillräckligt högt relativt lateralcentrum (Lc) d v s något över Lc.

Skall en modell vara »självupprättande» i starten, d v s själv återta kursen, medan startlinan hålls slak, skall V-formen vara hög, då planet kanar ut åt det håll det skrev eller svängt och den höga V-formen på ovan-nämnda sätt »tar det ur».

Den bästa formen torde vara U-form med yttre delen ca 1/4 av spännvidden. Spetsens

Härnösand

Vid behov av livsmedel rekommendera vi våra butiker:

Wingstedts Livsmedel

Storgatan 26 - Tel. 21 41, 25 10
och

A/B Bröderna Högberg

Holmgatan 10 - Tel. 22 04, 27 05
HÄRNÖSAND

Eget kafferosteri (Firman grundad 1885)

MÖLLERS Eftr.

(Otto W. Nordin)

Första klass Herr- & Damskrädderi
Praktik London

Pressningar och reparationer
utföras till förmåga priser

Storgatan 31 - Härnösand - Tel. 21 16

M. HÖIJER

Härnösand - Telefon 18 91

Köper och säljer

ALLT från Ångfartyg t. o. m. nubb

NYA FINBAGERIET

K. J. NORLIN

Strandgatan 6 Telefon 2437
HÄRNÖSAND

ZETTERLINDS

FRUKT- & GRÖNSAKSAFFÄR
GRÖNSAKER - ROTFRUKTER - FRUKT

HÄRNÖSAND

Tel. Affären 20 42

Bostaden efter kl. 18 tel. 15 71

Gynna

VÅRA ANNONSÖRER!

Luleå

RINGLINJEN NOTVIKEN och KARLSVIK

Uthyr för längre o. kortare resor moderna
omnibussar Begär kostnadsförslag

Telefon 11 61

Luleå Laddningsstation

G. HOLM

Nygatan 9 - Tel. 10 22

Bostad S. Strandgat. 27-29 C - Tel. 18 08
Laddar, reparerar, försäljer Bli- o. Radio-
batterier. Nya ständigt på lager
Lindar elektriska motorer och reparerar
elektriska apparater av alla slag

höjd bör därvid vara 4-6 % av spännvidden
för en »linnuppräta» modell och 6-8 % för
en »själuppräta» modell. För rak V-form erford-
ras något högre värden, enär den är mer
ineffektiv. Värdena avser främst S1-klassen.
De större modellerna kan ges några % lägre
värde, enär de får en jämnare och stabilare
start, sannolikt beroende på, att luftens oro-
ligheter blir mindre och mindre verknings-
fulla relativt det större planet.

Tvårsäkerheten beror också till en del
på spetsutformningen, varvid man måste göra
klart för sig följande.

I starten får vingen mycket stora anfall-
svinklar, kanske uppåt 20° i vissa fall, då
planet ligger i början av starten i brant
stigning och dras hårt i nästan horisontell
riktning. Om vingen i varje fall ligger intill
överstegringsgränsen (5°-15° för en modell),
kan det ofta inträffa, att endera spetsen får
högre anfallsvinkel än den andra på grund
av någon ojämn luftström eller genom förut-
nämnda kaning åt sidan. Denna spets över-
stegras då d v s lyftkraften sjunker kraf-
tigt och motståndet ökas. Resultatet är ome-
delbart nedsvepning av vinghalvan (antag
högervingen) samt sväng åt höger.

Denna genomsvängning av spetsarna före
den övriga vingen kan elimineras därigenom,
att spetsarna ges lägre anfallsvinkel än ving-
ens centrala delar, s k »skränkning». Då kom-
mer ju en viss säkerhetsmarginal att finnas,
så att spetsarna ej kan överstegras innan
centralvingen gör det.

Denna startsäkerhetsanordning sammanfall-
er också med det arrangemang (skränkning),
som minskar spetsutjämnningen (inducerade
motståndet) och därmed ökar flygförmågan.
En ellipsspets är härvid speciellt på små mo-
deller ej så bra, då den på grund av lägre
överstegringsvinkel sjunker igenom fortare
än vingen i övrigt. Då dessutom ellips-
spetsen är svårare att bygga, kommer man
på alla vägar fram till, att en »skränt», två-
spets är speciellt på små modeller avgjort
överlägsen en elliptisk. En så kallad änd-
skiva torde ännu mera öka spetsens värde,
men bör då skränkningen vara måttlig eller
ca 3°-5°.

Då emellertid ändskivor, som är belägna
högt upp (på vingspetsarna) avsevärt höjer
lateralcentrum, bör de utformas måttligt
stora. Det är då skäl i att låta bakkanten
böjas framåt i en kvarts cirkel till ving-
kordans mitt. Den främre kordhalvan täcks
då av ändskivan, som görs i det närmaste
cirkelrund för att bli verkningsfull. Se fig 4!

Som sammanfattning vill jag rekomen-
dera följande värden, där något högre värden
tas för klass S1 än klass S3 (S2 mitt mel-
lan).

	»Linnup- präta» modell	Själ- uppräta» modell
U-form i % av spv från spetsen	6-4	8-6
Knäckens läge i % av	20-25	25-30
Skränkning i grader	4	4

Spetsen utformas relativt tvär. Speciellt i
S1 ändskivor över halva kordan framifrån
(nästan cirkelrunda).

Vingens nedsvepning

»Vilken anfallsvinkel har vingen», kan man
fråga en modellflygare. »Det vet jag inte»,
kan svaret bli. Den modellflygaren vet över-
huvud taget inte mycket om sin modell och
vad den kan prestera. En annan säger att
vingen har + 3° i förhållande till stabili-
satorn.

Det senare är inte vad vingen i realite-
ten får. För att vingen skall kunna lyfta,
måste luften få en nedåtriktad impuls, dvs
luften bakom en vinge pressas alltid nedåt.
Följden blir att stabilisatorn får flyga i en
nedåtriktad luftström dvs den får negativ
anfallsvinkel. Detta »finns sig» stabilisatorn
av sin natur inte i, utan ökar sin vinkel, tills
anfallsvinkeln blir = 0°, dvs den skänker
planet stjärt. Modellen kommer i själva ver-
ket att flyga med hög nos, något som många

Luleå

Johan Olssons Eftr.

SKRÄDDERIAFFÄR

Storgatan 5

Telefon 20 72

1:a kl. CIVIL- & UNIFORMSSKRÄDDERI
Rekommenderas

Nya Glasmagasinet

Storgatan 19

LULEÅ

Tel. 21 51

Specialaffär i

Glas, Porälin, Kristall, Armatur, Nyssilver
samt övriga Hushållsartiklar

Lägsta priser - Presentkort

Största sortering

FÖNSTERGLAS

OfoL. Spegelglas, Maskinglas, Råglas,
Trädglas, Opaxitglas, Fönsterkitt m. m.
Införda offert!

Ahlstrands Glasmästeri

Tullgatan 19

LULEÅ

Tel. 20 86

Byggnads-, Bli- och Spegelglas m. m.
Glasinsättningar
Fönsterputsningar

Bröderna Boman

GLASMÄSTERI

Tel. 22 46

LULEÅ

Kungsgatan 14

Erik Hellstens Färghandel

Storgatan 45 - LULEÅ - Telefon 21 55

Lager av Färger - Linolja - Tapeter
Papp - Penslar - Färgsador - Kemikalier
Parfym - Puder och Toilettartiklar

WESTERBERGS

BOKBINDERI

Luleå Tel. 21 72

W.B.

KARTONGER, KONTORES-
BÖCKER, BIBLIOTEKS-
BÖCKER m. m.

Trevligt utförande

Prima materialer

Billiga priser

Bliv daglig gäst på

Astas Matsalar

Smedjegatan 14 - Tel. 32 80

Obs! Ny regim

Inneh. M. Holm, H. Johansson
NY FÄSTVÄNING

Sjögrens Conditori

Storgatan 48 - Telefon 24 82

Då Ni önskar en god TÄRTA
beställ den hos oss

Tärtförmedling över hela landet

SERVING

modellflygare iakttagit men ej förstått förklaringen till.

Samtidigt har emellertid vingens vinkel också ökat, då stjärten sänkts mot flygriktningen. Följden är, att varje vinge har högre anfallsvinkel mot luften än mot stabilisatorn. Se fig 5: »Tilläggsanfallsvinkeln» (= vingens nedsväpning) betecknas lämpligen $\Delta \alpha$ (delta — alfa). Den går att beräkna i samband med inducerade motståndet och visar sig för alla normala modeller ha storleksordningen 5°. Jag har sammanställt ett antal kurvor ur KTH:s kompendium till en enkel och för modeller avsedd kombination, där endast stabilisatorns vertikala avstånd (m) från vingplanet behöver medräknas. Om lyftkraftskoeff. C_a kan uträknas insätts även detta värde i stället för tabellens allmänna C_a -värde på 0,7.

Uträkningen av anfallsvinklarna tillgår sålunda:

1) bestäm kroppens 0-linje (för minsta motstånd).

2) bestäm vingens anfallsvinkel α för kroppens 0-linje. För de moderna vingprofilerna i den kommande profilserien är denna 5–8°.

3) bestäm stabilisatorns lodräta avstånd från vingplanet (m) och dividera detta med $\sin \beta$.

4) uppsök i tabellen nedan närmast motsvarande $\frac{m}{\beta}$ -värde. Det härnäst svarande $\Delta \alpha$ är den anfallsvinkel (positiv) stabilisatorn skall ha på kroppens 0-riktning* för att planet skall flyga i 0-riktningen. Obs.: negativt $\frac{m}{\beta}$ -värde avser stab under vingen.

$\frac{m}{\beta}$	$\Delta \alpha^\circ$	$\Delta \alpha^\circ$ för $C_a \approx 0,7$
— 0,04	7,0 . C_a	5
0,02	6,2 . C_a	4,5
0,06	5,4 . C_a	4

För den mindre geometriskunnige ges nedan de lutningsförhållanden, som motsvarar grad-talen 1–8.

En vinkel av	motsvarar en lutning av
1°	1:57
2°	1:29
3°	1:19
4°	1:14,3
5°	1:11,4
6°	1:9,5
7°	1:8,1
8°	1:7,1

Exempel: En vinge med kordan $t = 16$ cm skall ha en anfallsvinkel av 7°. Den skall alltså ligga med 7° relativt kroppens 0-linje. Stab ligger 4 cm över vingen, $d v s m = 4$ cm, och $\sin \beta = 100$ cm. Således är $\frac{m}{\beta} = 0,04$.

varför $\Delta \alpha \approx 4,5^\circ$ (motsvarar egentligen $m = 0,06$). Stab skall alltså ha + 4,5° anfallsvinkel relativt kroppens 0-linje. + 7° motsvarar en lutning av 1:8,1 (tab ovan), varför $\Delta \alpha = 4,5^\circ$ (motsvarar egentligen $m = 2,0$ cm = 20 mm. Med stab förfärs på samma sätt.

* Om kroppen har en plan översida bör 0-linjen ligga = — $\Delta \alpha$ relativt översidan, varvid stab ligger plant och vingen med $\alpha - \Delta \alpha$ på översidan.

Nässjö Flygklubb har planer på att ta upp glid- och segelflyg på sitt program. Hittills har avsaknaden av flygfält lagt hinder i vägen, men nyligen tillsattes inom stadsfullmäktige en kommitté, som skall utreda frågan om flygfält, varför det förhållande inte kommer att dröja länge, för när Nässjö Flygklubb kan få se sina planer förverkligade.

Nässjö stads myndigheter äro mycket positivt inställda till Nässjö Flygklubb för dess arbete att fostra ungdomarna och bereda dem lämplig fritidssysselsättning. När därför igångsattes en utredning om byggande av ett s. k. Medborgarhus, blev Nässjö Flygklubb tillfrågad om dess lokalbehov. Senare beslutades, att Flygklubben skall erhålla hörsal och klubb rum samt en förstklassig bygglök.

Förfalskade rekord

Vice ordf. i modellflygklubben »Condor», Helsingör, Helge Andersen, har under 1943 (förmodligen även 1942) anmält en mängd falska modellflygrekord och elitflygningar till Dansk Modellflyver Unions rekordprotokollförrare Jörgen Skovgaard i Odense, som godkänd dem. Efter upptäckten har Helge Andersen för alltid utesluts ur »Condor» och förbjudits att under 5 år tillhöra någon annan flygklubb. Andersens samtliga rekord och elitflygningar ha annullerats och DMU kommer vid nästa årsmöte att föreslå att förfalskaren för alltid vägras inträde i alla till DMU anslutna klubbar. Skovgaard får ej längre vara rekordprotokollförrare.

PLATSSÖKANDE:

Flygmekaniker

Ung man f. d. fast anställd vid Flygvapnet som mek. önskar plats som flygmek. eller på verkstad för fpl. och motorer. Tjänstgjort som 1:e mek. å 2-motorigt fpl. Svar till »Flygmek-44», d. t. k. f. v. b.

OMSLAGSBILDEN



visar denna gång, hur FLYG-teknaren Björn »Agaton» Karlström tänker sig framtidens svenska folkflygplan. Se vidare artikel och skisser på sid. 9. Färgglada privatflygplan vill »Agaton» ha och det skulle nog inte skada.



Luleå

I. C. Hells Bageriaffär

Hermelinsgatan 25 Telefon 25 75

Rekommenderar sina tillverkningar av
LIMPOR - SKORPOR - KAFFEBRÖD
m. m.

NYA

CHARKUTERIAFFÄREN

Stationsgatan 30 Telefon 26 45

FÄRSKVAROR och SPECERIER

Rekommenderas

Ärstidens

blommor och krukväxter

från egna driverier köpas
alltid fördelaktigast från

Kallkällans Blomsterhandel

Storgatan 29 LULEÅ Tel. 22 72

Algot Axelsson

Snickeri- och Byggnadsarbeten
av alla slag utföras väl och billigt
Telefoner

Verkstaden 28 76 - Storgatan 7
Bostaden 27 70 - Parkgatan 18

KÖP OCH LAGA EDRA CYKLAR HOS

Stig Wikströms

VELOCIPEDVERKSTAD
Storgatan 28 Telefon 25 54

★ Obs! Cykelbelysning

Nya cyklar ständigt i lager - Sportartiklar

Tvättinrättningen

Maja Persson

Varvsgatan 22, LULEÅ — Tel. 1495

HOTELLTVÄTT - RESTAURANGTVÄTT
HERRTVÄTT

AKTIEBOLAGET

Luleå Snickerifabrik

Telefoner 15 29 - 15 28

FLAKVAGNAR - BILKAROSSERIER

Rekommenderas!

Annonsera i FLYG!

FRÅN KSAKs VERKSAMHET

Verkställande utskottet

sammanträdde den 11 januari 1944. Närvarande: af Uhr, ordf., Ahlén, Fränckel, Rotsman, Stark, Silfverberg, CFV:s representant, Gävert, Våg- och Vattens representant, Schyberg, suppleant. Därför närvaro ordföranden i segelflygkommittén, Florman, den avgående chefsinstruktören, Ahlborn, den nyttillträdande chefsinstruktören, Karlsson, chefen för Informationsavdelningen, Norrvi, 1. instruktören för modellflyget, Dérantz samt generalsekr., Enell, vid protokollet.

I sin redogörelse meddelade generalsekreteraren, att det torde kunna förutsättas, att Kungl. Maj:t komme att undersöka möjligheterna för en nedskärning av bl. a. KSAK:s administrationsbidrag för budgetåret 1944/45. Utskottet uttalade sig för, att KSAK borde vidhålla sin begäran om administrationsbidrag på 90.000:— kronor för att kunna åtaga sig ledningen av det statsunderstödda segel- och modellflyget under budgetåret 1944/45.

Beträffande luftfartsmyndighetens skrivelse angående dispositionen av modellflyganslaget, påpekade ingenjör Florman det beklagliga i att myndigheterna nedskrivit det av KSAK föreslagna beloppet till bidrag till bygglökalerna. Ingenjör Gävert meddelade, att nedskrivningen skett främst med anledning av myndigheternas önskan, att under det första verksamhetsåret se verkan av utbetalandet av hyresbidrag till klubbar inom de större städerna för att därigenom vinna erfarenheter i frågan. Talaren ansåg det icke omöjligt, att för ett kommande budgetår en ändring härutinnan kunde göras. Verkställande utskottet riktade en anhållan till luftfartsmyndighetens representant att i framtiden om möjligt beakta KSAK:s önskan om ökat anslag till bygglökalerna för modellflygklubbar.

Generalsekreteraren meddelade, att en viss oklarhet var rådande beträffande kompetensfordringarna för bygglöklare. Verkställande utskottet anhöll hos luftfartsmyndighetens representant, att nya bestämmelser rörande kompetensfordringarna för bygglöklare måtte utarbetas av luftfartsmyndigheten och meddelas KSAK och flygklubbarna.

Ordföranden meddelade, att informationschefen företagit en inspektionsresa i december månad föregående år. Redaktör Norrvi föredrog i sammandrag rapporten från resan.

Beträffande utdelandet av byggnaderna ur Tempo-donationen ansåg informationschefen, att ingen av de besökta flygklubbarna kunde anses tillräckligt starkt och välorganiserad för att nu mottaga en byggnad.

Generalsekreteraren meddelade, att en anhållan inkommit från Stockholms Flygklubb, Stockholms Segelflygklubb samt Modellflygklubben Vingarna om bildandet av »Stockholms Flygförbund». Generalsekr. föreslog ett godkännande av stadgarna med en ändring av § 1, vari förutsattes, att förbundet skulle omfatta även klubbar inom Stockholms län. Generalsekreteraren ansåg detta ömlpligt, enär härigenom bl. a. fördelen med ett gemensamt sekretariat bortföll.

Utskottet godkände bildandet av ett Stockholms Flygförbund omfattande Stor-Stockholm och med av generalsekreteraren föreslagna ändring av stadgarnas § 1.

Ordföranden meddelade, att någon värdering av inom KSAK:s lokaler befintliga konstverk aldrig hade gjorts. Då det vore av största intresse för KSAK att få inventarierna konstvärderade ävensom att erhålla uppgift på dess ursprung och historik, beundrigades generalsekreteraren att verkställa konstvärdering av klubbhusets inventarier.

Efter framställning från ingenjör Rotsman uppdrogs åt generalsekreteraren att konferera med luftfartsmyndigheten angående möjligheter till en nedsättning av avgiften vid besiktning av flygplan, då sådan besiktning samtilligt företogs på flera flygplan.

Slutligen meddelade ordföranden, att H.K.H. Prins Gustaf Adolf bestämt, att KSAK:s guldplakett skulle tilldelas den avgående chefsinstruktören, kapten Sven Ahlborn, »För pionärskap inom segelflyget och förtjänstfullt arbete inom Kungl. Svenska Aeroklubben». Plaketten utdelades till kapten Ahlborn under sammanträdet.

Malmö

CENTRALGARAGET

Baltzargat. 14 MALMÖ Tel. Namnanrop

ALL ROUND SERVICE

500 GARAGE

BILKOL OCH BILVED

• Ö P P E T D Y G N E T O M •

FLORINS

JÄRN-, VERKTYGS- OCH

BOSÄTTNINGSAFFÄR

Södergatan 7

MALMÖ

Tel. 179 44, 158 55

Bost. 207 66

Rekommenderas

Norrköping

Reparera Eder BIL hos oss!

Vi stå rustade att med för General Motors
vagnar specialutbildad personal betjuna
Eder. Original reservdelar till

Chevrolet, Buick, Opel, Bedford,
Biltz, La Salle

för vilka fabrikat vi äro auktor. försäljare.

ADOLF SÖDERBERG

Stockholmavägen 22-26 - Tel. växel 294 20

IVAR LÖWGRENS EFTR.

(Johansson och Lindsjö)

N. Rådsgatan 18 - Tel. 249 16

NORRKÖPING

Platsens största sortering av

VARTA ACKUMULATORER o.

PERTRIX TORNBATTERIER

Laddningsstation och Billelektrisk service

RITZ HÔTEL

NORRKÖPING

Stadens modernaste hotell

Enkelrum . . . Kr. 5-8

Dubbelrum . . . Kr. 10-12

Radlo i alla rum. Luftskyddarum. Garage.

Restaurant. Betjädningsavgift.

Nytt - Modernt - Trivsamt - Billigt

Tel. Namnanrop: Hôtel Ritz

Piteå

TURLISTA 189

Omnibussen LULEÅ—PITEÅ—LULEÅ

Vardagar från Luleå 9.00

» » » Piteå 15.00

Sön- o. helgdagar » Luleå 9.00

» » » » Piteå 17.00

Telefon Luleå 25 64

ELIS DANIELSSON - Tel. Piteå 12 08

ELIS BLOMS

ÅKERI & BILSTATION

Telefon 10 90

PITEÅ

Storgatan 21

REKOMMENDERAS

Piteå

EIRA
SJUKVÅRDSAFFÄR
PITEÅ
TEL. 16 54

Ronneby

RONNEBY BRUNNS
TVÄTTINRÄTTNING

utför all slags tvätt och strykning till
synnerligen moderata priser. Tel. 60

Kemisk Tvätt emottages
Hämtas och hemsändes

Sollefteå

Skocity

Telefon 75 SOLLEFTEÅ Telefon 75

Lämpligaste inköpskälla av

SKODON, GALOSCHER
m. m.

Goda varor

Låga priser

E. A. ERIKSSON

SÄGVERKS- & TRÄVARUAFÄR

Rödata - Sollefteå

Telefon 994 Postgärd 13 46 98

Försäljer såväl hyvlade som ohyv-
lade trävaror, lister m. m. Träfiberplattor
på lager

Sundsvall

GRAND HOTELL

Sundsvall

Ljuså trevliga resanderum

Fullt modernt

Varmt och kallt vatten

Telefon på rummen Obs! Ny regim
Tridgårdsgatan 4 Tel. 11 20 - 43 90

S. VESTPHAL

KONDITIONER & FINBAGERI

Långgatan 38 SUNDSVALL Tel. 19 13

Kaffebröd, Småbröd och Konditorivaror
av bästa kvalitet

Måleriarbeten

UTFÖRES INFORDRA OFFERT
Telefon 28 06

Målarmästare
ARILD ANDERSSON

KONKURRENSEN OM...

Forts. fr. sid. 24.

vägarnas arsenal är emellertid *Den Större*
Säkerheten, ett argument till vilket luft-
trafikmännen genmäla att det mera rör sig
om en psykologisk än en praktisk faktor.

I det sammanhanget kan det vara av in-
tresse att se tillbaka på den annonskam-
panj som Pullmanbolaget på sid tid förde
mot flyglinjerna. Redan 1938 ställde järn-
vägsbolaget som motvikt mot dessa upp
extra bekvämligheter, absolut pålitlighet
och punktlighet på minuten. Genom att öka
farten ha också järnvägsbolagen lyckats
slå en — visserligen ganska svag — bro
över tidsskillnaden. Men det fanns ingen
riktig äkta amerikansk säljarglädje i denna
annonsering. Det var i stället en ängslig
och allvarlig »med-ryggen-mot-väggen-pro-
paganda». Kriget har visserligen stoppat
det slaget av aktivitet, men den kommer
med all säkerhet att dyka upp igen så
snart kriget börjar närma sig slutet.

Slutligen måste man också konstatera att
det ännu är lång väg kvar till den dag då
alla människor och alla stater få njuta av
det fredliga trafikflygets välsignelser.
Många problem måste klaras ut dessförin-
nan och nya komma under tiden att upp-
stå allteftersom lufttrafikens tekniska ut-
veckling går framåt. Det mest hoppfulla i
denna onekligen rätt komplicerade och öm-
tåliga fråga är dock att Amerika kommer
att ha försprånget ifråga om utrustning ef-
ter kriget medan Storbritannien å sin sida
har fördelen av flera och bättre belägna
baser. Atskilliga neutrala länder, bland dem
Sverige, äro också i besittning av flygbas-
möjligheter, utan vilka tung trafik på vissa
av de långa linjerna inte är möjlig.

Eftersom det ena inte kan klara sig utan
det andra finns det kanske därför en möj-
lighet att åsädskomma det samarbete som
är nödvändigt för att slå tillbaka den kniv-
skarpa konkurrensens hydra, men än så
länge har man åtminstone inte sett några
nämnvärda tecken därpå.

Segelflyghandbok på svenska

Det har länge varit dåligt beställt med
den svenska segelflyglitteraturen, vilket var-
rit desto underligare om man tänker på hur
vårt segelflyg utvecklats.

Nu har Svensk Flygtidnings förlag i
Malmö sökt fylla denna lucka genom att
låta översätta Wolf Hirths klassiska verk
»Handbuch des Segelfliegens» till svenska.
Översättare och granskare äro major C. O.
Hugosson och kapten H. Höök-Nilsson.
Boken är uppdelad i fem häften, av vilka
det första nyligen kommit ut. Det inne-
håller utom förord följande kapitel: Se-
gelflygningens historik, Meteorologi för se-
gelflygare, Flygteori, Skolflygplan och
Övningsflygplan.

Övriga delar av »Segelflyghandboken»
utkomma så fort översättningen hinner av-
verkas. Del V, som för vårt vidkommande
torde bli den intressantaste, utgör ett
svenskt komplement, som redigeras av
gymnastikdirektör Karl-Erik Övgård.

P. S. Just före pressläggningen av detta
nummer anlände andra delen av Segelflyg-
handboken. Innehåll: Högvärdiga segel-
flygplans utveckling, Data över olika segel-
flygplantyper, Motorglidplan — motorse-
gelplan, Instrument för segelflygplan, Olika
start sätt, Segelflygutbildning samt Hang-
skolning.

Sundsvall

BROR H. NILSSON

SMIDES- & REPARATIONSVERKSTAD
Skolhusallén 17 SUNDSVALL Tel. 554 28

Byggnadssmiden, Vagnsmiden,
Svetsningar, Svarvningar och
Mekaniska arbeten

o Infordra offert o

Allas Motorverkstad

Axel E. Näsund

Långgatan 6 - Sundsvall - Tel. 51 02

UTFÖR ALLA INOM BRANSCHEN
FÖREKOMMANDE A R B E T E N

Umeå

Praktiska och hållbara

Cykelställ

till lågt pris

Infordra offert!

Karosseri-reparationer

Svetsnings- och mekaniska arbeten

BJUHRS Mekaniska Verkstad

Ångavägen 28 Tel. 26 30 Umeå

Uppsala

Uniformer kem. tvättas

AROS kemiska

★

Svartbäcksgat. 8.

Tel. 33944

Adilsgatan 27.

Tel. 33922

Vigbyholm

Dav. Carlssons Eftr:s

DIVERSEHANDEL - Tel. Vigbyholm 14

Innehavare G. Hellman

MJÖLK — SPECERIER — MATVAROR

Färg- & Järnhandelsvaror

Västerås

Pröva OLOVSSONS

BRÖD

Filial: Kungsgatan 5 och Saluhallen
VÄSTERÅS

Leverantör till bl. a. F I

Beställningar å tel. 337 98 o. 350 03

Gällivare

På

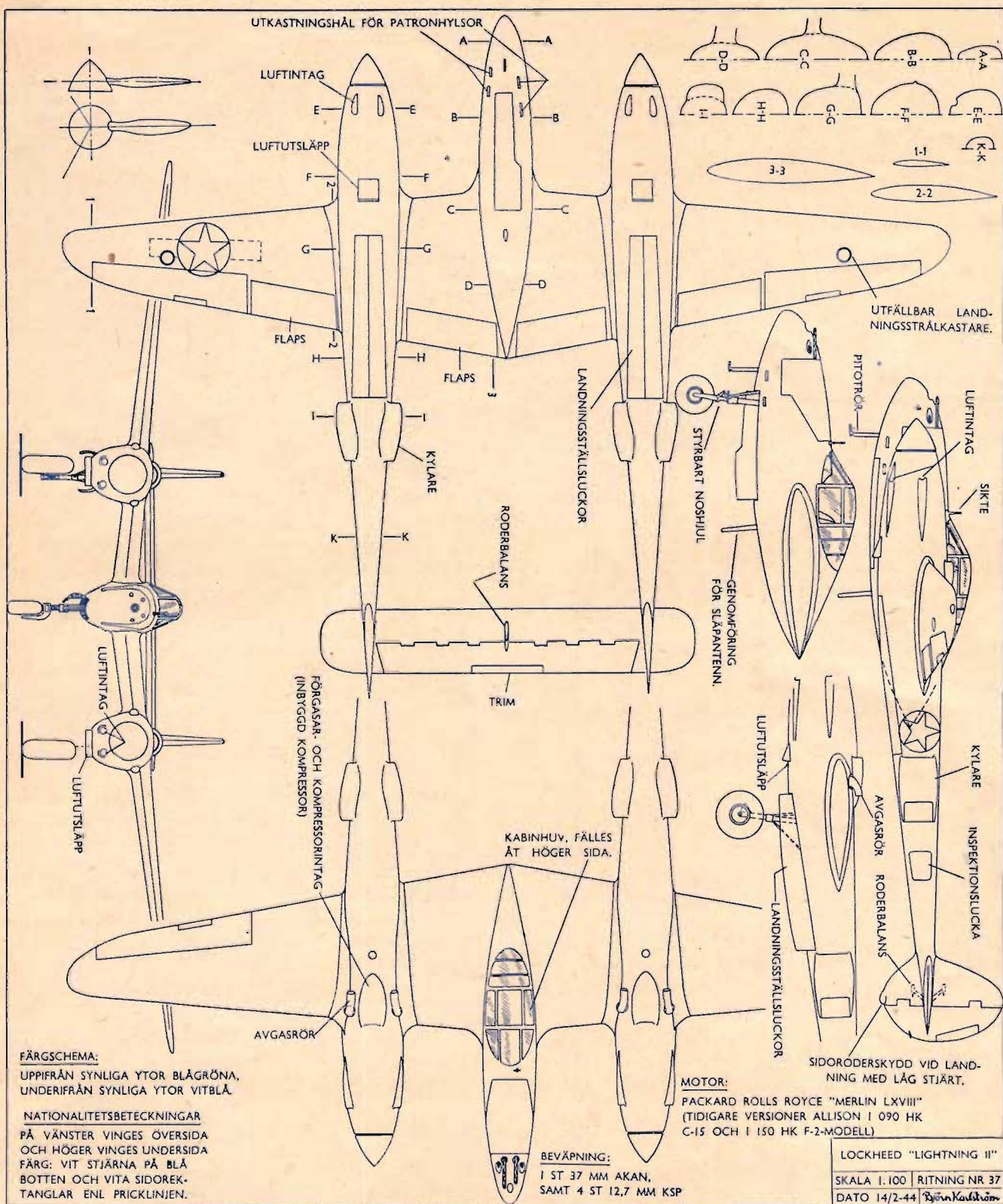
Temperance Kafé

trivas alla

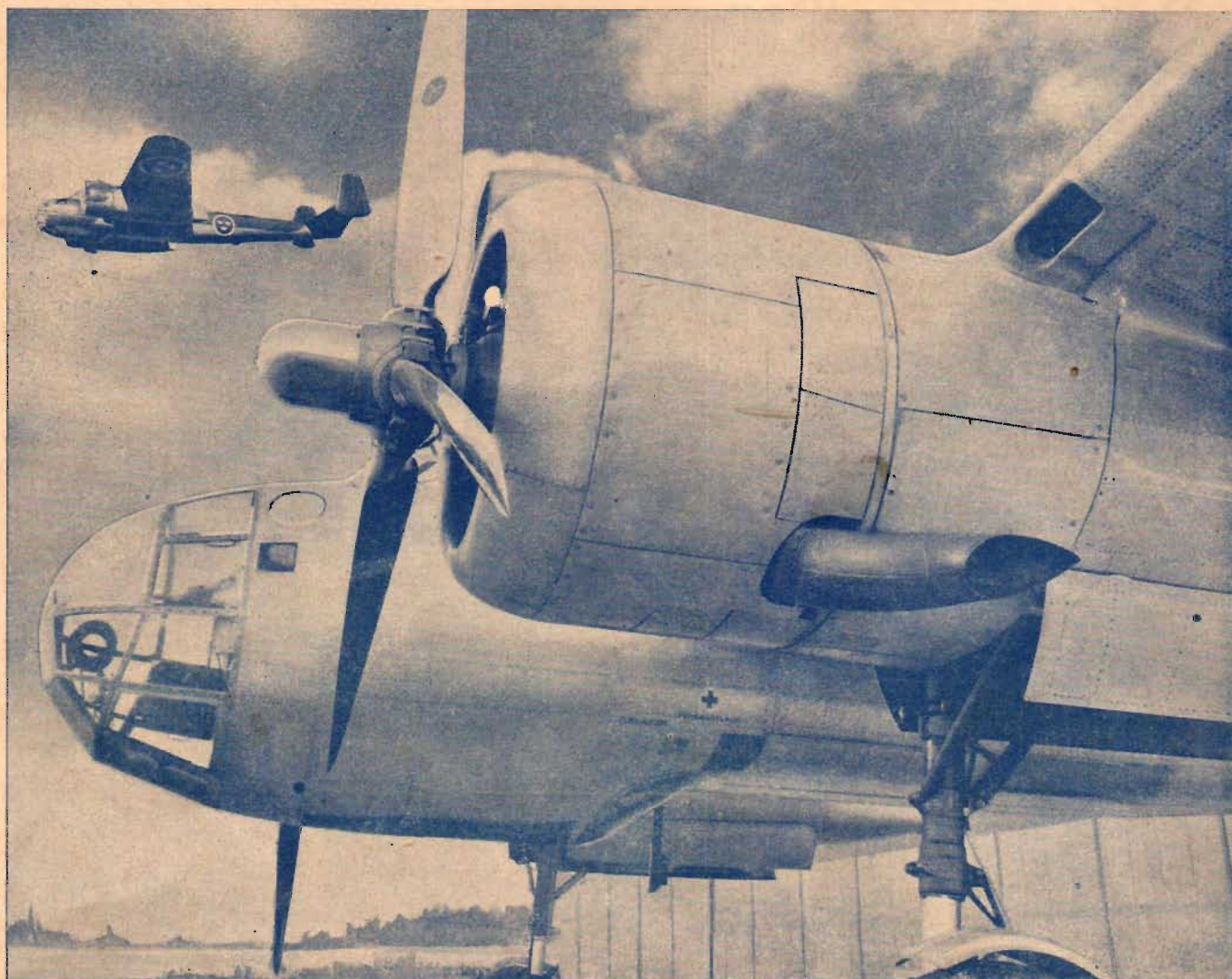
Gällivare

Telefon 199

LOCKHEED "LIGHTNING II"



Här ovan kommer en ny »Agaton»-typ, som varit särskilt efterlängtd. Det är Lockheed »Lightning II», alltså en senare version, och »Agaton» har på ett nytaget foto trots sig kunna se, att den är utrustad med 1 520 hk Packard Rolls Royce »Merlin LXVIII», men det är alltså inte alldeles bergsäkert. Fotot finnes f ö på sid 6 i detta nr. Data: spännvidd 15,6 m, längd 11,9 m (»Lightning I» 11,3 m). Se f ö FLYG:s Londonkorrespondents artikel på sid 6—7.



INGENTING FÅR TAGAS FÖR GIVET

vid konstruktionen av ett flygplan

Ett flygplan har att övervinna ett mycket stort luftmotstånd, då det rusar fram genom luften. Det förefaller därför självklart att varje del av flygplanet pressas bakåt. Vid en undersökning av påkänningarna på motoråpor av den typ, som finnes

bl. a. på SAAB 18 visade det sig emellertid att dessa *pressas framåt* med en kraft av $2\frac{1}{2}$ ton. Hade motorkåpans fästen varit konstruerade med hänsyn till den påkänning, som låg närmast till hands, skulle den ha slitits loss vid första flygningen.



skapar svenska vingar

SVENSKA AEROPLAN AB
LINKÖPING · TROLLHÄTTAN