



Flyg



Nr 6 • 1944

Pris 45 öre

NORRLANDSNUMMER

Björn Marsjöm - 44



TIDSKRIFT FÖR FLYGVAPNET
Officiellt organ för
Kungl. Svenska Aeroklubben
Organ för
Föreningen Värnpliktiga Flygförare
Utkommer varannan torsdag

REDAKTION:

Västmannagatan 69 1 tr. - Stockholm
Tel. 31 34 58
Huvudredaktör och ansvarig utgivare:
Överste W. KLEEN
Verkställande redaktör: G. KNUTSSON
Tel. 30 11 92
Andre redaktör: H. MILLGARD
Redaktionssekreterare: A. WALLIN

ANNONSAVDDELNING:

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 & Akerlunds 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	12.00 »	» »	14.30D
» »	12.00 »	Åbo ²	14.35D
» Köpenhamn	9.00 »	Berlin	11.00V
» »	15.10 »	» »	16.50V
» »	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 ²	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 ²	10.55 »	Helsingfors ¹	13.30D
» » ¹	13.20 »	Stockholm	14.30D

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 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.

E

NTREPRENADER

NY-, OM- och

TILLBYGGNADER

KONTROLL OCH VÄRDERINGAR

Byggnadsingenjör

AND. ERIKSSON

UDDEVALLA

TEL. 11508, 10951

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.

E. W.: Flygplanproduktionen i Schweiz är ej så omfattande. De förmåsta producenterna äro Eidg. Konstruktions Werkstätte i Thun, som tillverka det tvåsitsiga jaktplanet C-35 (biplan) för de schweiziska luftstridskrafternas räkning. Vidare kan nämnas Pilatus Flugzeugwerke i Stans nära Lucerne. Bolaget bildades 1939 och började sin verksamhet 1941. Slutligen har Dornier-Werke en dotteranläggning i Altenrhein (huvudkontor Zürich). Denna fabrik har byggt ett stort antal Dornierplan för export och har även för Schweiz räkning licensbyggt Bücker »Jungmann». För Finlands räkning byggdes 1942 en serie Dornier Do 22 spaningsplan. Se f. ö. som exempel på moderna schweiziska flygplan FLYG nr 19/43 (Farner WF 12) och nr 3/44 (C-36).

Bror Lundin, Eskilstuna: Centrala flygverkstäderna i Arboga beräknas vara klara först 1945 och det är alltså för tidigt att nu söka dit. Vi tillråda Er i stället sända in Edra ansökningshandlingar till: Chefen för Flygförvaltningens verkstäder, Uv-sunda.

Rickard Selin, Storfors: Enl. generalorder 676/41 kan studenter och likställda utbildas till flygplan-, motor-, elektro- eller vapering. Utbildningen omfattar 360 dagar och fullgöres i en färd med början i mitten av juni. Det är alltså icke här fråga om en anställning utan om värnpliktsjämföring.

Före utbildningens början måste man vara inskriven i gruppen stud. el. likställda och antingen ha avlagt examen på tekniskt gymnasium eller vid utbildn. början vara inskriven som ordinarie stud. vid någon av avd. för elektroteknik, maskinteknik eller skeppsbyggnad med flygteknik vid Tekn. högskolan i Stockholm eller Chalmers högskola i Göteborg. Det kan också räcka med att man har tagit studenten på realkonjen och erhållit betyg samt fullgjort praktik så att man är berättigad till inträde vid högskola i någon av de ovan nämnda avdelningarna.

Efter fullgjord utbildning vid flygvapnet kan man bli konstituerad till vpl. flygning.

Tora, Katrineholm: Någon flygklubb i Katrineholm finns inte och är oss veterligt inte påtänkt. De statspremier som utbetalas efter ett visst antal byggtimmar äro endast avsedda för manliga sökande enär staten på detta sätt vill stödja flygintresset hos den manliga ungdomen för att sedan kunna värva aspiranter bland dem som på detta sätt förberett sig.

Vi föreslå att Tora till att börja med registrerar sig i KSAK som modellflygare. Detta kommer att medföra möjligheter för deltagande i utsocknes modellflygtävlingar och kontakt med annan flygsinnad ungdom. Tillskriv KSAK:s modellflygsektion, Malmsskinnadsgatan 27, Stockholm.

Red.

A.-B.

H. ANDERSSONS

VÄRME

UMEÅ

Ledande Norrlandsfirma inom branschen

Telegramadress: Värmebolag

Tel. Namnanrop: "Anderssons Värme"

FILIALKONTOR:

Härnösand, tel. 24 21, 25 52

Örnsköldsvik, tel. 25 20, 26 20

Östersund, tel. 16 58, 16 88

Vännäs, tel. 288

Åsele, tel. 73

Vilhelmina, tel. 178

Lycksele, tel. 254

Skellefteå, tel. 114 76, 114 77

Skelleftehamn, tel. 311 48

Boliden, tel. 3

Luleå, tel. 28 66, 20 69

Boden, tel. 21 88, 13 34

Haparanda, tel. 207

Malmberget, tel. 590

Värme- och sanitetstekniska installationer, brunnsborrning

**FLYGTAXI
HÅLLPLATS**



Efter kriget planerar Björkvallsflyg omfattande taxifyglinjer över hela landet.

I Norrland, där dessa flyglinjer förberedas i samarbete med ledande industrier och turistanläggningar, kommer trafiken i avvaktan på flygfält att upprätthållas med sjöflygplan.

Snabba, moderna flygplan skola förkorta de långa avstånden och bryta isoleringen. De skola flyga såväl affärsmanen till sammanträdet eller turisten till weekend i fjällen som gods och förnödenheter till viktiga anläggningar långt bort i ödemarken.

Tänk på detta och att Ni själv kan få flyga när freden kommer — flyg med Björkvallsflyg.

AKTIEBOLAGET



Björkvallsflyg

STOCKHOLM

FRAMÅT I TAKT MED TIDEN

*Flyget öppnar nya vägar, vidgar perspektiven,
ökar möjligheterna*



VÅRT FREDSPROGRAM ÄR RIKT OCH SKIFTANDE. SE HÄR NÅGRA EXEMPEL.

TAXI OCH RUNDFLYGNING. Vill Ni snabbt och utan dröjsmål nå en ort, ring Flygtjänst. Snart sitter Ni i ett bekvämt flygplan på väg till målet. Vi förfoga över flygplan i olika storlekar. De största kunna taga upp till 6 passagerare. På så sätt kan Ni flyga ekonomiskt.

GODSTRANSPORTER av olika slag. Fisk från västkusten eller blommor från Holland. Maskindelar för avlägsna anläggningar eller mat till isolerade bygder. Över alla hinder, snabbt och säkert, går färden.

SJUKTRANSPORTER. Vi disponera för detta ändamål av Röda Korset specialutrustade plan.

REKLAMFLYGNING. Vi åtaga oss bogsering av reklamtext, vilket visat sig vara en mycket uppskattad reklamform, som alltid väckt allmänhetens stora intresse.

FLYGFOTOGRAFERING. Vid planering av vägarbeten, järnvägsbyggen, kabeldragning m. m. är kartläggning av stor betydelse. Våra flygplan ha bl. a. utnyttjats av Rikets Allmänna Kartverk. Vi stå även till tjänst med fotografiering av gårdar, anläggningar, fabriker m. m. från luften.

BEVAKNINGSPFLYGNING. Patrullflygningar vid skogsbrandfara, vid hotande översvämningar, vid timmerflottning m. m.

REPORTAGEFLYGNING. Flygningar med representanter för pressen. Transport av bilder och textmaterial äro även aktuella uppgifter, som kräva flygets medverkan. Bland många andra uppdrag fick Flygtjänst uppgiften att befördra bildmaterial från prinsessan Julianas bröllop.

INKÖP OCH FÖRSÄLJNING AV FLYGPLAN.

Inköp och försäljning av flygplan och flygmateriel fordra stor sakkunskap. För att på bästa sätt betjäna våra kunder hava vi därför startat ett dotterbolag, A/B Flygleveranser. Till detta bolags förfogande stå specialutbildade och ansvars-kännande teknici, som äro beredda att opartiskt ställa sig till Eder disposition. Fördelen av att ett försäljningsbolag växer fram ur ett företag med stor erfarenhet från praktisk drift, ligger i öppen dag. När Ni avser att göra en affär inom flygbranschen, vänd Eder med förtroende till

A/B FLYGLEVERANSER.

Tidens snabba rytm kräver flygets medverkan på alla områden

När normala tider åter inträda och vårt näringsliv får utvecklas under fredliga förhållanden, då komma alla krafter att anspännas för att möta en kanske ännu hårdare konkurrens än tidigare. De tekniska hjälpmedlen skola i än större utsträckning tagas i anspråk för att förkorta tidsmomenten vid varje prestation.

Redan nu ha vi erfarit vilken avgörande roll flygmaskinen härvidlag spelat, och vi ana, vad den kommer att betyda i den vidare utvecklingen. Snabba transporter spara tid och bliva därigenom billiga transporter, och kunna dessutom genom tidsvinst fälla utslaget i konkurrensen.

Flygtjänst, som sedan åtta år — fredsår såväl som krigsår — målmedvetet byggt upp sin starka och över många områden spännande organisation, är vid fredens inträde redo att stå näringslivet till tjänst genom att lösa många av dess problem. Vi föreslå, att Ni redan nu med oss diskutera och planlägga Edra transport- och flygproblem för fredstiden. Ring Flygtjänst och spar ytterligare tid.



SVENSK FLYGTJÄNST ^A/_B

En välrustad hela landet ompännande organisation



Elyg

TIDSKRIFT FÖR FLYGVAPNET • OFFICIELLT ORGAN FÖR KUNGL. SVENSKA AEROKLUBBEN

Nr 6. Årg. 22

16—29 mars 1944

NORDENS STÖRSTA FLYGTIDNING

NORRLAND och FLYGET

Norrländska utgångspunkten. Dessutom baseras ekonomien på posttrafik — avsikten är att vid städer som sakna flygfält anordna upphämtning och avlämning av postsäckarna under flygningen. Som sig bör blir det ABA som öppnar denna stamflyglinje.

Norrländska utgångspunkten. Dessutom baseras ekonomien på posttrafik — avsikten är att vid städer som sakna flygfält anordna upphämtning och avlämning av postsäckarna under flygningen. Som sig bör blir det ABA som öppnar denna stamflyglinje.

Norrländska utgångspunkten. Dessutom baseras ekonomien på posttrafik — avsikten är att vid städer som sakna flygfält anordna upphämtning och avlämning av postsäckarna under flygningen. Som sig bör blir det ABA som öppnar denna stamflyglinje.

Norrländska utgångspunkten. Dessutom baseras ekonomien på posttrafik — avsikten är att vid städer som sakna flygfält anordna upphämtning och avlämning av postsäckarna under flygningen. Som sig bör blir det ABA som öppnar denna stamflyglinje.

Norrländska utgångspunkten. Dessutom baseras ekonomien på posttrafik — avsikten är att vid städer som sakna flygfält anordna upphämtning och avlämning av postsäckarna under flygningen. Som sig bör blir det ABA som öppnar denna stamflyglinje.

Norrländska utgångspunkten. Dessutom baseras ekonomien på posttrafik — avsikten är att vid städer som sakna flygfält anordna upphämtning och avlämning av postsäckarna under flygningen. Som sig bör blir det ABA som öppnar denna stamflyglinje.

Norrländska utgångspunkten. Dessutom baseras ekonomien på posttrafik — avsikten är att vid städer som sakna flygfält anordna upphämtning och avlämning av postsäckarna under flygningen. Som sig bör blir det ABA som öppnar denna stamflyglinje.

Norrländska utgångspunkten. Dessutom baseras ekonomien på posttrafik — avsikten är att vid städer som sakna flygfält anordna upphämtning och avlämning av postsäckarna under flygningen. Som sig bör blir det ABA som öppnar denna stamflyglinje.

Norrländska utgångspunkten. Dessutom baseras ekonomien på posttrafik — avsikten är att vid städer som sakna flygfält anordna upphämtning och avlämning av postsäckarna under flygningen. Som sig bör blir det ABA som öppnar denna stamflyglinje.

Norrländska utgångspunkten. Dessutom baseras ekonomien på posttrafik — avsikten är att vid städer som sakna flygfält anordna upphämtning och avlämning av postsäckarna under flygningen. Som sig bör blir det ABA som öppnar denna stamflyglinje.

Norrländska utgångspunkten. Dessutom baseras ekonomien på posttrafik — avsikten är att vid städer som sakna flygfält anordna upphämtning och avlämning av postsäckarna under flygningen. Som sig bör blir det ABA som öppnar denna stamflyglinje.

Norrländska utgångspunkten. Dessutom baseras ekonomien på posttrafik — avsikten är att vid städer som sakna flygfält anordna upphämtning och avlämning av postsäckarna under flygningen. Som sig bör blir det ABA som öppnar denna stamflyglinje.

Norrländska utgångspunkten. Dessutom baseras ekonomien på posttrafik — avsikten är att vid städer som sakna flygfält anordna upphämtning och avlämning av postsäckarna under flygningen. Som sig bör blir det ABA som öppnar denna stamflyglinje.

Norrländska utgångspunkten. Dessutom baseras ekonomien på posttrafik — avsikten är att vid städer som sakna flygfält anordna upphämtning och avlämning av postsäckarna under flygningen. Som sig bör blir det ABA som öppnar denna stamflyglinje.

Norrländska utgångspunkten. Dessutom baseras ekonomien på posttrafik — avsikten är att vid städer som sakna flygfält anordna upphämtning och avlämning av postsäckarna under flygningen. Som sig bör blir det ABA som öppnar denna stamflyglinje.



Flygfältsfrågan utredes i Västerbotten

Landshövdingen i Västerbottens län Elof Lindberg anser det av synnerlig vikt att det i framtiden insättes inlandslinjer till Östersund och Lappmarken.

— Naturligtvis önska vi en flyglinje även vi västerbottningar, dekreterar landshövding Lindberg.

Vår önskan är att flygplanen på den planerade linjen skall landa i Västerbottens bägge städer — Umeå och Skellefteå. Jag tror inte på det projekt, som från vissa håll framkastats, att på sträckan Stockholm—Luleå göra endast ett uppehåll och dit insamla resenärer och post med biflyglinjer, allt för att vinna tid. Det skulle inte bära sig för de deltagande bolagen.

Nej, tills vidare. få vi nog, fortsätter landshövding Lindberg, räkna med att planen skall landa på minst fem platser i Norrland: Luleå, Skellefteå, Umeå, Örnköldsvik och Sundsvall. Om det för oss norrlänningar nu i början tar fyra eller fem timmar att komma till Stockholm spelar ingen roll. Vi äro vana att använda den fyrdubbla tiden. Man får nämligen inte ställa anspråken högre än att de stå i relation till våra möjligheter här att tillhandahålla passagerare.

Däremot måste vi räkna med, konstaterar landshövdingen, att i framtiden söka få till stånd inlandslinjer mot Östersund och Lappmarken. Våra västerbottniska städer

Ge oss för all del inga utran-gerade plan!

Landshövdingen i Norrbottens län David Hansén dekreterar att en norrlandsflyglinje inte kommer att bli var mans trafikmedel men med tiden får en allt större betydelse.

— Norrlands befolkning inte bara drömer om en ekonomisk utveckling utan väntar den och arbetar för den. Under sådana förhållanden blir snabbare förbindelser söderöver en livsbetingelse, betonar landshövding Hansén, där han sitter i sin höga karmstol i sitt ämbetsrum i Luleå-residenset.

Men man får nog hålla i minnet, fortsätter landshövdingen, att denna flyglinje inte kommer att bli ett den stora allmänhetens trafikmedel. De flesta norrlänningar få aldrig se Stockholm och detta faktum kommer knappast linjen att inverka på. Det är f. ö. så mycket som sammanhänger med frågan huruvida och i vilken utsträckning

är nämligen icke av den storleken och har inte sådana ekonomiska resurser att man helt kan bygga driften av en flyglinje över dem på enbart deras kapacitet. Men vi har ett ofantligt uppland med rika möjligheter både industriellt och på annat sätt.

För att blicka mot framtiden ett slag: Jag liksom väl de flesta, fortsätter landshövdingen, räknar med en enorm utveckling på trafikflygets område. Att Norrland med sina vida sträckor då skall få njuta något av frukterna är väl knappast för mycket begärt. Man kan nog också utgå från att Luleålinjen skall få anslutningslinjer både väster- och österut. Både med Narvik och med Finland—Ryssland. I sådant fall finns det väl möjligheter att linjen skall ge gott ekonomiskt utbyte.

Men, slutar landshövding Lindberg, den första åtgärd som är nödvändig för att norrlandslinjen överhuvud taget skall komma till stånd är byggandet av tillräckligt stora mellanlandningsfält. Sådana finns ju f. n. varken i Umeå eller Skellefteå. Här i Umeå finns det två tänkbara lösningar på flygfältsfrågan. Den kanske tacknämligaste är det gamla Dragnöfältets utbyggande. För övrigt kan jag avslöja att vi här i Västerbotten är i gång med utredning hur frågan bäst skall lösas.

NORRLÄNSKA



Norrländska hövdingar — fem världsliga landshövdingar och en andlig biskop — uttala sig på detta uppslag för FLYG om det norrländska flygets utvecklingsmöjligheter. De ha intervjuats av FLYG:s utsända medarbetare Åke Wallin, som rest runt i övre Norrland, och Harald Millgård, som »tagit hand om» södra delen av vårt väldiga norra Sverige. Hövdingarna äro alla positivt inställda till både ett komman-



Mycket beror på flygets av-gångstider

Biskop Bengt Jonzon, andlig hövding i Luleå stift, tycker att trafikflygplanen är för trånga för att man skall kunna arbeta under flygningen.

— Vi norrlänningar hälsar naturligtvis en flyglinje med glädje. Att flyga har vissa fördelar: Man kommer snabbt fram och bekvämt också! Den linjen kommer säkert att anlitas!

För oss lulebor kommer emellertid avgångstiderna att vara avgörande för huruvida vi skall flyga eller inte. Startar maskinen härifrån vid elvatiden är man inte i Stockholm förrän vid fyratiden och det

en flyglinje på Norrland kommer att anlitas. Det är landningsmöjligheterna, priset och framför allt den materiel som sättes in. Vi ha varit vana här i Norrland att få åka i de från landets folkrikare delar utrangerade järnvägsvagnarna vilket i stort sett ännu är fallet. Jag menar härmed att en flyglinje, som följde den regeln och satte in uttjänta plan från utlandsrouterna har alla möjligheter att bli impopulär.

SJ har emellertid — och det skall med tacksamhet erkännas, fortsätter landshövdingen — insett det oegentliga i sin tidigare politik och gör så gott de kan i dessa vagnbristens tider! En befolkning, som praktiskt taget aldrig flugit förut, för den blir det förtroendet för trafikmedlets säkerhet, som bestämmer kundmängden.



HÖVDINGAR TALA

de reguljärt trafikflyg och ett nödvändigt komplement till detta i form av taxifyg. T. v. överst synes landshövding Elov Lindberg i Umeå och nederst landshövding David Hansén i Luleå, i mitten biskop Bengt Jonzon i Luleå och landshövding Torsten Löfgren i Östersund, upptill t. h. landshövding Arthur Engberg i Härnösand och nederst t. h. landshövding Richard Sandler i Gävle.



Turistströmmen ökas med flygets hjälp

Landshövdingen i Jämtlands län, Torsten Löfgren, Östersund, ordförande i 1937 års flygutredning, vill ha trafikflyg till sitt län bl. a. för att öka den guldförande turistströmmen.

— Det första vi måste göra häruppe är att skaffa flygfält. Men sedan vill vi också vara med i det stora trafikflygnätet. Vi behöver bättre kommunikationer. Nu tar det 9—10 timmar per tåg till Stockholm, 17—21 timmar till Göteborg och 19—25 timmar till Malmö. Även resorna mellan Östersund och övre Norrland är mycket tidsödande. Snabbaste järnvägsförbindelsen till Umeå tar 9½ timmar och till Luleå 16 timmar.

Under 1939 besöktes enbart turistorterna inom Åre och Undersåkers kommuner av 4.401 utlänningar, fördelade på 31 nationer.

är i senaste laget för att man skall hinna uträtta något. Då kan man ju lika gärna åka tåg och arbeta på tåget. I ett flygplan har man inte den möjligheten — jag har flugit ett par gånger till Åbo — utrymmet är för smått.

Skall å andra sidan kirunabor m. fl. ha nytta av linjen måste den nog läggas så sent, slutar biskopen och poängterar: Och i så fall kommer en kvällslinje med start klockan 20.00 att vara mera praktisk för vår del!

Trafikflyget skapar revolution i Norrland

Landshövdingen i Västernorrlands län, Arthur Engberg, Härnösand, anser att Norrland hittills förlorat så mycket på långa restider att det är på tiden med trafikflyg.

— Den förkortning av restiderna som flyget kommer att medföra för Norrland får stora återverkningar inom många olika områden. En stor del både officiella och enskilda personer har behov av att snabbt förflytta sig från huvudstaden till punkter i Norrland eller tvärtom. Staten har t. ex. företag i norra Norrland och mycket tid — som ju är pengar — skulle vinnas om inspektionsresor o. dyl. kunde göras per flyg. Även för enskilda industridkare är tid pengar. Och affärskorrespondensen blir effektivare när den kan fraktas snabbt. Inte heller alldeles oviktigt är det att distributionen av tidningar går fort.

Detta var en sida av saken. Hela administrationen, alldeles oavsett de affärsdrivande verken, underlättas också av flyget. Kontakten mellan regeringen och riket i övrigt blir bättre. Vissa statsutskott kan på ort och ställe göra sig en uppfattning om t. ex. behovet av statsanslag. För förvaltningen och den utövande kontrollen betyder trafikflyget en oerhörd vinning.

Mycken tid har hittills gått tillspillo

Det blir pengar till Jämtland, det! När det blir snabba flygförbindelser kommer turistströmmen att ökas. Antalet svenskar som tillbringar sin semester i fjälltrakterna har betydligt stegrats. Ett infogande av länet i ett planerat flyglinjenät innebär stora möjligheter för utvecklingen av turistlivet inom länet.

Det reguljära trafikflyget bör kompletteras med taxifyg för bl. a. turister. Samtidigt kunde dessa taxifygplan användas vid t. ex. spaningar efter försvunna i fjällen och för hjälpflyg i allmänhet. Rolf von Bahrs autogiros har ju visat sig vara bra för detta ändamål, varför den typen vore önskvärd som taxifygplan här uppe.

Länets fortsatta utveckling är som synes i hög grad beroende på hur kommunikationerna kommer att ställa sig i framtiden. Därför måste vi ha flyg i, till och från Jämtland!

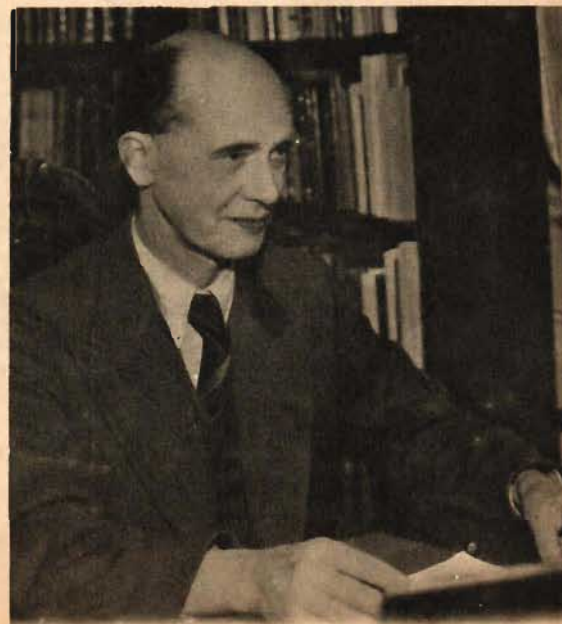
Taxifyget bör komplettera trafikflyglinjer

Landshövdingen i Gävleborgs län, Richard Sandler, Gävle, är minst lika intresserad av taxifyg, som av flyglinjen, vilken ju lär komma att gå Gävle världshus förbi.

— Min uppfattning är den — inte som landshövding utan som privatman — att droskflyget har en väsentlig betydelse för persontrafiken. Jag är minst lika intresserad för detta slags flyg som för Norrlandslinjen. Tråkigt nog har Gävle ännu intet flygfält men det blir väl snart. Det är viktigt att fältet ligger nära staden — det är ju inte så lyckat att man förlorar en mängd genom flygningen vunnit tid när man skall ut till eller in ifrån fältet.

Jag hoppas att utvecklingen snart kommer därefter att drosk- eller taxifyget kan starta i Norrland. Den stora linjen kompletteras utmärkt med taxifyget. För Gävle stads del kan man säga att det är lika viktigt att få snabba förbindelser norrut som söderut. Många firmor, t. ex. i kolonialvarubranschen, skulle ha stor nytta av taxifyget eller av flyg över huvud taget. Ja, även vi andra förstås!

när folk rest till eller från Norrland. Trafikflyget, som jag hoppas kommer i gång omedelbart efter kriget, skall medföra en revolutionerande utveckling för denna landsända och därmed för hela Sverige.





T. v. ABA-chefen Carl Florman och t. h. den nu arbetande flygplatskommittén vid ett besök på Bulltofta.

ABA:s NORRLANDSPLANER

Norrlandsflyget blir allt mer och mer aktuellt för varje dag, som freden kommer närmare. De långa avstånden och de minst sagt tråkiga järnvägsförbindelserna måste tvinga fram både det reguljära trafikflyget på Norrland och det mera improviserade taxifyget i Norrland. Aerotransport har ingalunda legat på latsidan under kriget med dess bensinrestriktioner och har sina Norrlandsplaner i det närmaste helt klara för start, så snart kriget är slut. ABA-chefen, kapten Carl Florman, berättar här nedan för FLYG om hur bolaget tänkt sig saken.

Kapten Florman är som bekant en mäktig upptagen man med massor av järn i elden men det hindrar inte, att han alltid har tid att ta emot pressen. ABA-chefen förstår nämligen, att en intervjuande journalist inte kommer rännande och stör bara därför att han personligen är nyfiken. Nej, det är den stora läsekretsen, som vill ha nyheter, och beror det bara på Carl Florman, så får den också sitt lystmäte.

— Ja, nog har vi tänkt på Norrland, säger ABA-chefen, när FLYG:s medarbetare kommer på besök. Vi håller på med en utredning om hela den svenska lufttrafiken och hur den skall arta sig efter kriget och då är det klart, att Norrland pockar på ett alldeles särskilt intresse.

Före fredsslutet kan vi inte tänka på att komma igång, ty vi får inte någon bensin innan dess, men när den dagen kommer så skall också våra trafikplaner vara färdiga i detalj.

Dessa planer utarbetas i intimt samförstånd med flygplatskommittén så att vi få flygplatser på de orter, som vi anse oss kunna trafikera. Å andra sidan håller naturligtvis också flygplatskommittén tummen på ögat på oss, så att vi inte begär för mycket, tillägger kapten Florman med en glimt i ögat.

Utvecklingen av det inhemska flygnätet kommer att ske i tre olika etapper men Norrlandslinjen Stockholm—Luleå kommer med i första etappen trots att den åtminstone inte första året kan bära sig ekonomiskt. Nej, det torde bli nödvändigt att åtminstone till en början finansiera den norrländska och andra svenska linjer med hjälp av bärkraftigare linjer — t. ex. på

avslöjas av kapten CARL FLORMAN

New York, London, Paris, Berlin och Moskva etc. Med överskottet från de interkontinentala och europeiska linjerna kan man uppjobba de inhemska »kulturlinjerna», som vi kallar dem.

Beträffande biljettpriset så kan vi nog inte ta mera än vad en II klass tågresa kostar. Egentligen skulle vi behöva ta lika mycket som för en I klass-biljett, men de norrländska kuststäderna äro för små för att en sådan taxepolitik skall kunna genomföras med fullsatta flygplan. Annat är det t. ex. i Amerika, där de lokala flyglinjerna förbinda städer med från 100 000 upp till ett par miljoner invånare. Där går det bra att hålla »förstklassiga» priser men inte här i Sverige.

Kapten Florman tar dock till synes ganska lugnt på dessa taxebekymmer. I varje fall komma de inte att hindra Aerotransport att fullfölja sina svenska trafikplaner.

— Så småningom kommer nog också Norrlandslinjen att gå ihop, säger nämligen kapten Florman och fortsätter: Norrlandslinjen bör trafikeras med landflygplan, ty annars går ett par månader bort varje år, när det inte finns öppet vatten och isen inte bär. I slutgiltigt utformning kommer säkert Norrlandslinjen att trafikeras med flygplan av typ Douglas DC-3 för 21 passagerare och ändpunkt blir åtminstone till en början Luleå. Senare är det tänkbart, att linjen utsträcker längre upp i Lappland.

Vi ha tänkt ordna trafiken så, att en maskin utgår från Luleå tidigt på morgonen och landar i Stockholm vid 10-tiden, varefter den fortsätter till Malmö eller Göteborg och återkommer till Stockholm på eftermiddagen för att gå vidare tillbaka till Luleå, där planet övernattar. En Luleåbo kan alltså få 6—7 timmar på sig i huvudstaden för affärer men ändå vara tillbaka hemma samma dag. Inte så illa, inte sant!

Å andra sidan går ett flygplan från Stockholm eller kanske någon ännu sydligare stad på morgonen upp till Luleå och återvänder samma kväll till utgångspunkten. På liknande sätt kommer hela det inhemska flygnätet att betjänas med genomgående flygplan, vilka därigenom kunna

utnyttjas på ett helt annat sätt än om de endast trafikerade kortare linjer.

Detta betecknar idealet, som man naturligtvis inte kan komma fram till genast lika litet som de idealiska flygtiderna mellan Stockholm och Luleå — litet över två timmar. Men vänta bara, det kommer, det kommer.

Mellanlandningarna kommer att göras på Skeppsholmen, d. v. s. Sundsvall—Härnösands gemensamma flygfält men blir det bara flygfält, så går vi ner i Örnsköldsvik, Umeå och Skellefteå också, lovar kapten Florman, som för det övriga Norrland skisserar följande framtidsperspektiv.

— För de större orter utmed norrländska kusten, där vi inte kunna landa, skola vi ordna med »pick-up»-system efter amerikanskt mönster. Amerikanska postverket har f. n. 300—400 »pick-up»-stationer, där flygposten hämtas och avlämnas utan landing.

Detta är naturligtvis för Sveriges del framtidsplaner, fortsätter den framsynte ABA-chefen och säger vidare: Mycket snart däremot måste det organiseras taxifyglinjer från de orter, där ABA:s plan inte kunna landa — Kiruna, Malmberget, Porjus, Riksgränsen, Arjeplog, Arvidsjaur, Jokkmokk m. fl. — och till de större flygfälten utmed kusten, där våra plan kunna gå ned.

För att återgå till de ekonomiska förutsättningarna för en reguljär Norrlandslinje, så kan jag tala om att omsorgsfulla marknadsundersökningar i Norrland visat, att man inte kan räkna med tillfredsställande publikfrekvens, om priserna sättas högre än för II klass järnväg. Vi måste därför hoppas på postverket, som ju tidigare alltid visat stor förståelse för betydelsen av snabbare postbefordran. Underhandlingar med postverket pågå också f. n. Däremot är det redan klart, att ABA:s plan få landa på ett militärt flygfält vid Luleå. Det har vi chefsens för flygvapnet löfte om.

— Förlåt en indiskret fråga, säger FLYG:s medarbetare till slut. Vilka svenska städer komma att få reguljära ABA-förbindelser, när de tre utbyggnadsetapperna äro klara?

(Forts. på sid. 21.)

Pro Mille:

TORPET som blev FLYGINDUSTRI

Skulle det gamla negativa slagordet att Norrland endast är en koloni till det övriga Sverige ha någon grund för sig?

Fråga de experter som haft tillfälle att närmare studera flygvapnets nya skolflygplan Sk 25 (däribland flygvapenchefen). Vad säga de? Jo, att ett sådant kvalitetsarbete är en heder inte bara för Angermanland och Norrland utan för hela Sverige. Skulle ett privat företag i en koloni få ett sådant uppdrag före någon firma i moderlandet? Nej! Nog sagt.

FLYG:s utsände besökte AB Hägglund & Söner i Gullänget utanför Örnsköldsvik utan några som helst förutfattade meningar och blev verkligen imponerad. I sällskap med försäljningschefen *Georg Skogsberg* gjordes en rundvandring genom hela fabriken med särskild vikt lagd på flygplantillverkningen. Allt var av högsta klass. Sk 25 föddes tydligen i det bästa tänkbara örnbö. Fabriken egna konstruktörer ha fulländat den maskinella utrustningen till den grad att den utsände tyckte sig vara i en flygfabrik någonstans söder om Stockholm!

Efter denna demonstration tog disponent Gösta Hägglund emot och beviljade en kort intervju:

— Våra planer? Ja, tyvärr är de hemliga. Emellertid kan jag säga att vi jämsides med tillverkningen har stora möjligheter att reparera civila och militära flygplan. Det skulle alltså bli en flygservice här i Övik — för norrlandslinjens ordinarie flygplan, om det någon gång behövs, samt för taxifygplan och privata flygplan. Något egentligt flygfält har vi inte än utan hittills endast en startbana, visserligen inte stor men hittills tillräcklig. Sedan har vi ju en sjö strax bredvid. Sjöflygplan, ja, det blir nog en hel mängd sådana efter kriget, huvudparten av de civila planen, troligen, åtminstone i Norrland. Så man får inte glömma dessa flygplan... det är något att tänka på!

AB Hägglund & Söner har en fantastisk tillblivelsehistoria...

Det är som en saga, ja, egentligen vida förmer, ty det är en vacker sanna om den fattige torparen som blev härskare i sitt rike.

I början av 1890-talet kom Johan Häg-

glund & Söner i Gullänget utanför Örnsköldsvik är nu en storindustri. Starten skedde på 1890-talet, då torparen Johan Hägglund började tillverka möbler. Nu byggas flygplan i stora verkstäder. T. h. Monteringshallen.

lund efter tjänst som snickare hos Mo och Domsjö till Gullänget strax utanför Örnsköldsvik, där han slog sig ned på ett litet torp. Övik hade nyligen fått järnväg och börjat blomstra upp.

För Öviks och hela Norrlands vidkommande betydde Johan Hägglunds ankomst till Gullänget en ny tids början. Ty i sin lagård inrättade han en snickeriverkstad och satte i gång med byggnadssnickerier. År 1910 hade han tre gesäller och producerade möbler, norrlandsrisslor, timmerkalkar, skakverk, kastmaskiner, norrlandskärror och lastvagnar. Samma år uppfördes den första fristående verkstadsbyggnaden, som fick 220 m² golvyta. Sönerna växte upp och arbetsstyrkan växte till 8 man.

År 1921 slog familjefirman in på en väg som skulle föra den till en ledande ställning inom landet, nämligen tillverkningen av busskarosserier, och 1922 bildades Aktiebolaget Hägglund & Söner med fadern Johan och sönerna Martin, Gösta, Pelle och Gustav som stiftare. Martin är nu lantbruksingenjör, men hans sju bröder äro alla sysselsatta inom företaget.

År 1928 var fabriken uppe i en årsproduktion av 16 busskarosserier. I södra Sverige hade man nu fått respekt för norrlänningarnas skicklighet och de största kunderna blevo snart SJ samt Stockholms och Göteborgs spårvägar. Tills dato ha c:a 3.000 bussar lämnat fabriken i Gullänget med eleganta karosserier.

En av företagets grundprinciper har alltid varit att uppdelat tillverkningen för olika uppgifter för att kunna anpassa sig ef-

ter konjunkturernas växlingar. Om denna differentiering säger den nuvarande chefen, direktör *Pelle Hägglund*:

— Ett företag av det slag som vårt numera har blivit kan liknas vid ett träd, vars rot förgrenar sig åt flera håll och hämtar sin näring ur marken från ett utbrett område. Om en av rotförgreningarna kapas av så har trädet ändå möjligheter att stå fast och växa sig starkt. Vår tillverkning av gengasaggregat är ett exempel på en rotförgrening, som hjälpte vårt företag över en svår situation.

Ja, utom gengasaggregat och andra redan nämnda produkter tillverkar Hägglund & Söner spårvagnar och rälsbussar, mejerimaskiner av olika slag, radiobussar för militärbruk, elektromekaniska apparater, flygplanflottörer, flygplanskidor, m. m. m. — och så som kronan på verket skolflygplan av typ Sk 25 för flygvapnet. Att kronan har full glans bevisas av de entusiastiska uttalandena i förra numret av FLYG av bl. a. flygvapenchefen. Det framgick att begreppet KVALITET hålles i ära inom denna Norrlands första flygindustri.

Men hur har man kunnat lära upp en stor arbetarstam att bygga flygplan, som t. o. m. fordra mer precision än bolagets

(Forts. på sid. 40.)



Fabrikör Johan Hägglund omgiven av söner vid Sk 25:an (t. v.) Disp. Gösta Hägglund visar Sk 25 (t. h.)

Nedan: Stora monteringshallen innan Sk 25:an kom dit.



INDUSTRIENS MÄN

OM NORRLANDSFLYGETS REALVÄRDE



De norrländska skorstenarna äro många men inte farliga.

Varje timme kostar 1000-tals kronor

Direktören i Övre Norrlands Kraftverk G. Malmfors vill ha ett alltid tillgängligt taxi-flyg förlagt till Luleå.



På sitt magnifika kontor i Övre Norrlands kraftverks hus i Umeå sitter kraftverksdirektören G. Malmfors och bläddrar i ett alldeles nyutkommet verk »Den praktiska Norrlandsboken för envar». Men han saknar en avdelning i boken — den om flyget.

— Sörflänningar vet inte hur stort Norrland är, framhåller dir. Malmfors. Men avstånden häruppe är ett problem, som vi varje dag brottas med. Den här kartan täcker, som redaktörn ser, hela väggen, men den stora väggytan räcker inte till. Vi ha måst göra en särskild vevanordning för att få med hela Norrland. Ett norrländskt flyg är mer än välkommet.

Vad som framför allt är viktigt är att avstånden i Norrland förkortas. Jag tror att en stor flygtaxistation förlagd till Luleå skulle verksamt bidra till detta. Där skulle finnas flygplan av skilda storlekar med erfarna flygare, som skulle kunna ta sig fram i snart sagt alla väder. Var säker om att den skulle bli anlitad!

Som det nu är, fortsätter direktören, måste vi till stora delar lita till bilar. Och vad det betyder för oss, det kan inte beskrivas. Låt oss säga att ett fel uppstått på en kraftlinje någonstans. Då kan kanske våra gubbar ta sig dit med bil. Men det tar lång tid. Dessutom kanske de måste gå militars. Varje timme medför förluster på 1000-tals kronor. Vad betyder då merkostnaden för flygning? Eller låt oss säga att några av våra ingenjörer och tjänstemän skall ut på någon av deras ofta förekommande inspektionsresor till Pajala t. ex. Det betyder tröttande och tidsödande bil-

Ett möte i Kiruna. Flygtjänsts Hornet Moth möter en av flygvapnets B 3:or i Kiruna. Många fler norrländska flygmöten blir det i framtiden.

Sjöflygplan bäst i Norrland

Ingenjören i Luossavaara-Kiiruna-vaara AB J. Törnquist anser att bolaget skulle kunna vara betjänt av flyget för snabba transporter av mindre reservdelar.



— Jag har flugit med Albin Ahrenberg en gång här över gruvorna, berättar ing. Törnquist för FLYG:s utsände, och den lilla stunden i luften gav mig en uppfattning om flygets möjligheter att förkorta avstånden. Det låter oerhört frestande att få ge sig iväg till sin semestervistelse per flyg.

För bolagsledningen skulle det naturligtvis också vara en fördel att snabbare komma ner till sina sammanträden i Stockholm liksom också linjen skulle kunna utnyttjas för transporter av lättare reservdelar och dylikt, som vi nu till stor del är nödsakade att tillverka själva.

Ett stort krus, framhåller ingenjör Törnquist, är naturligtvis att vi inte ha några flygplatser häruppe. Sjöflygplan, vintertid försedda med skidor, är nog det enda tänkbara. En dödperiod inträffar emellertid när isen varken bär eller brister. Men det problemet skall väl kunna klaras på något sätt. Jag tror nämligen att det skulle löna sig med en biflyglinje hituppåt. Den skulle så att säga rädda oss åt civilisationen igen. Sedan 1927 har jag haft min gärning i de här bygderna. Det är litet ensligt men med radio och flyg borde man kunna känna sig som svensk igen!

resor på sammanlagt c:a 1000 km. Man får nog säga att det vore en välsignelse om man vid driftstörningar och sådant hade flyg att lita till!

För vår del skulle största nyttan av en konstant Norrlandslinje Stockholm—Luleå ligga i postförbindelserna. De skulle komma att betyda en hel del för ärendenas snabba behandling. Och så skulle vi kunna ha stockholmstidningarna här samma dag de kom ut. Då skulle en hel del av kolonikaraktären försvinna. Kunde sedan flyglinjerna läggas så att vi kunde komma fram och tillbaka från Stockholm på samma dag för konferenser skulle det vara förnämligt! (Just vad ABA planerar. Reds anm.)

Arbetare flyger på semester

Överingenjören vid Luossavaara-Kiiruna-vaara AB G. Bergfeldt är ingen flygentusiast men tror ändå att en flyglinje kommer att atnyttjas.



— Visserligen kanske vi med inkorporeringen av Jukkasjärvi socken inom kort blir världens största stad, säger överingenjören vid LKAB Gunnar Bergfeldt när FLYG hör sig för om hans och Kirunabornas flygintresse, men det blir endast till ytstorleken och jag tror nog att man skall akta sig för att spä för mycket om flygets möjligheter. Självt har jag aldrig haft någon längtan att flyga. Den nytta vi häruppe skulle ha av flyglinjer vore väl först och främst att se i en snabbare postgång.

Men, fortsätter överingenjören, jag tror nog att en stor procent av gruvarbetarna skulle ta tillfället i akt att flyga, om en linje kommer till stånd. De ha ju endast 14 dagars semester och ska de då åka söderöver till mellan- eller syd-Sverige går ju dagar förlorade på bara tågresor. För den som har lust är väl flygturen också en upplevelse. Bara nu företagsambeten inte tryter.

Det hände en gång att en gruvarbetare kom upp på kontoret och begärde några dagar extra ledigt. Han skulle resa till sina föräldrar och hade inte varit hemma på många år, talade han om. Då vi frågade honom var föräldrarna bodde befanns det att de inte bodde längre bort än i Murjek, men jag tror att han var ett undantag, slutar överingenjören.

REPORTAGE:

← Flygman → Pro Mille →

I nästa nummer av FLYG följer ytterligare intervjuer med ledande män i Norrland om fördelarna av flyglinjer, taxi-flyg m. m.



HA ORDET

Helikoptern är typen för Adalen!



Disponenten vid Kramfors A.-B., Kramfors, R. Frölander, hoppas på flygförbindelser för Kramfors, numera Adalens verkliga centrum. Lämpligaste typen på grund av den kuperade terrängen helikoptern eller autogiron.

— Om vi behöver trafikflyg? Ja, var så säker! Det märker vi industrifolk bäst när vi ska neråt Stockholm eller åt något annat håll. Frågan har blivit särskilt aktuell de senaste åren, ty under kriget har det varit ett oerhört resande till Stockholm för besök hos kommissioner och institutioner. Aldrig förr har industrimännen gjort så täta resor till huvudstaden (så det är därför inte heller så konstigt att Stockholm är en överbefolkad stad!). Den saken är alltså fullt klar att aldrig förr har trafikflyget behövts så väl som nu häruppe i Norrland!

Men det är inte endast med Stockholm vi behöver kontakt utan även med andra delar av Sverige och Norden. En flyglinje till Vasa i Finland skulle vara av stort värde, emedan det håller på att arta sig till ökat samarbete med det finska träfolket.

Kramfors är numera Adalens verkliga centrum och vi hoppas få flygförbindelser även här. Samhället växer och bolaget gör allt för att dess personal skall trivas — i samband med Kramfors AB:s 200-årsjubileum doneras sålunda en stor samlingslokal med en hörsal som första utbyggnadsstapp — men vi kan inte fordra att folket skall tillbringa varenda timme på denna plats. Bekväma kommunikationer med yttervärlden ökar trivseln betydligt. Därför vill vi som sagt ha flygförbindelser med stora Norrlandslinjen först och främst. Visserligen kan vi nog inte bygga något större fält här på grund av den kuperade terrängen men en flygplats för helikopters — eller till en början autogiros — kan alltid ordnas.

Vi är som sagt i stort behov av bättre kommunikationer här i Adalen. Det gäller inte bara med Stockholm utan även med Norrland i övrigt. Ingenstans i Sveriges land har man så svårt att komma till fjälls som just här i Ångermanland och Medelpad. Om vi ska åka tåg upp till Jämtland så måste vi först till Långsele och vänta där 4—5 timmar. Sovvagn är utesluten på den sträckan förstås. Från Kramfors till turiststationen Lapplandia i översta Lappland tar det 1½ dygn — även då skall man till Långsele och passa tåg där. Och om en medlem i Ångermanlands sportfiskeklubb vill ut och lufta sina redskap så är 35 mil ett normalt avstånd för honom. Tänk om han kunde få flyga! Även kommunikationerna med sportorterna borde alltså ske per flyg — reguljära sticklinjer eller taxifyg.

Ja, det kan tyckas vara stora fordringar, det här, men snabba kommunikationer måste vi ha här i Norrland, det är ett livsvillkor.



Djupa snödrivor finns det många i Norrland vintertid men Svensk Flygtjänsts Hor-net Moth har klarat sig denna gång och det kommande flyget klarar sig alltid.

Sundsvall-Stockholm-Sundsvall bör flygas samma dag



Chefen för Cellulosekoncernen, direktör G. Göransson, Sundsvall, vill kunna flyga från Sundsvall tidigt på morgonen och vara i Stockholm kl 10—10.30 samt vara hemma igen på kvällen.

— Klart att Sundsvallsorten vill ha flygtrafik så snart som möjligt! Men det är viktigt att vi får flyga iväg mot Stockholm tidigt på morgonen och komma hem igen på kvällen. Kan inte detta ordnas är jag rädd att det inte blir så intensiv flygtrafik härifrån. Om trafikplanet från Luleå landade här — på Skeppsholmen alltså — vid 11—12-tiden så bleve arbetsdagen söndertrasad. Nej, man måste vara i Stockholm redan i 10—11-tiden om det skall vara någon nytta med flyglinjen. Samma eftermiddag måste vi ha tillfälle att flyga hem igen. Starten från Luleå på morgonen skulle alltså behöva ske redan i 7-tiden och sedan skulle man starta från Stockholm vid 16-tiden.

Efter kriget kommer Norrlandsindustrien alldeles säkert att få stor användning för flyget — inte endast det ordinarie trafikflyget utan även t. ex. taxifyget. Men det finns också andra användningsområden för flygplanet. Jag nämner som exempel för skogstaxeringar och bevakning av flottleder. Brandbevakning per flyg blir det visserligen inte här i Väster-norrland men säkert uppe i Västerbotten.

Jag har glömt att nämna postflyget tidigare — det är också oerhört viktigt — men denna trafik sker ju i samband med den ordinarie Norrlandslinjen. Ur det jag sagt kan man tydligt läsa ett hjärtligt välkommen till Norrlandsflyget!

Flyg till övre Norrland är också viktigt!

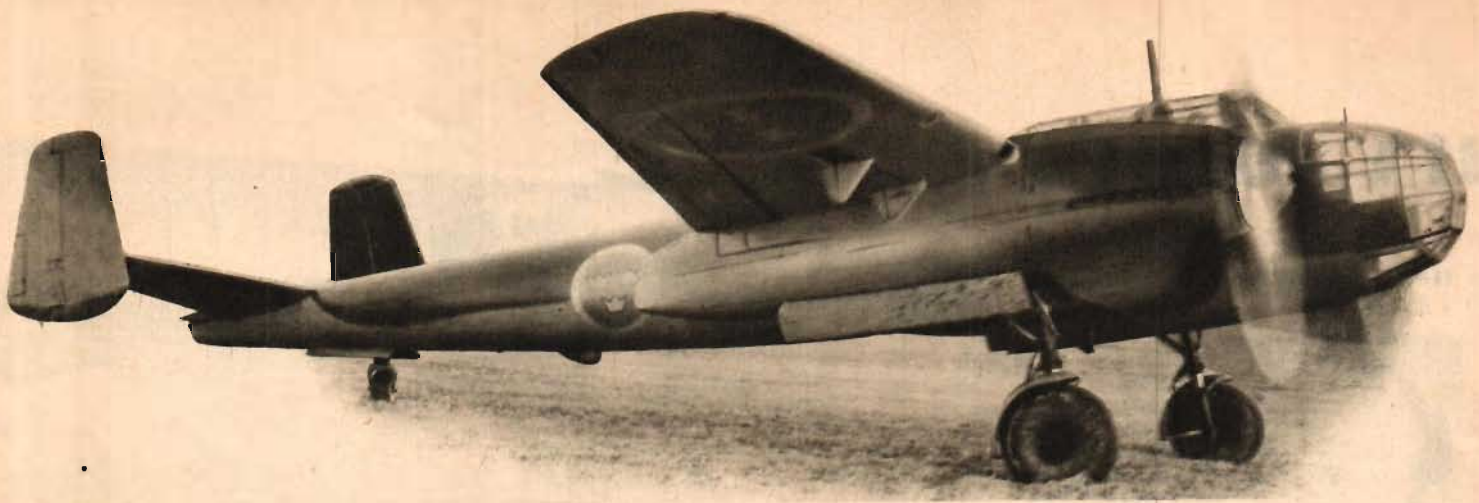


Chefen för Härnösanden, direktör N. Ramqvist, anser att flygfälten bör läggas nära städerna om flyget skall ge tillräcklig tidsvinst.

— På mina utländska resor har jag flugit mycket och är därför oerhört intresserad av den blivande norrlandsflyglinjen. Jag har ofta undrat varför den linjen inte blivit verklighet tidigare. Finnarna hade ju under fredstid trafikflyg ända upp till Petsamo.

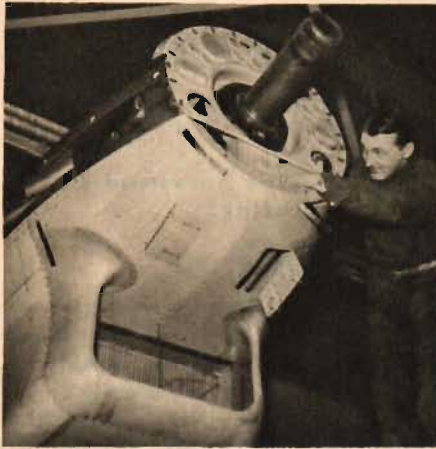
För Härnösands och Sundsvalls del är det ju klart med flygfält, som ligger ungefär mitten mellan och är gemensamt, men det är synd att Skeppsholmen ligger så långt särskilt ifrån Härnösand, ty det blir ju tidsödande med resorna dit och därifrån — 40 minuter eller en timme tar det att åka bil den 3,5 mil långa vägen. Flygfälten bör ligga närmare städerna för att det skall bli någon riktig vinst. Det är bara en halv lösning av problemet att som i vårt lokala fall lägga fältet mitt emellan två städer, långt ifrån varandra. Det finns vissa möjligheter till ett fält vid Härnösand ungefär i stil med Bromma, d. v. s. med kullar runt omkring.

Hur som helst blir trafikflygplanen på Norrland säkert fulltecknade. Jag vill emellertid betona att det är lika viktigt för oss här att få snabba förbindelser med norra Norrland som med Stockholm. Nu tar det en hel dag mellan Härnösand och Umeå med tåg (över Långsele och Vännäs). Här skulle tydligt och klart behövas flygplan!



Den första bilden av B 18B — andra versionen av SAAB B 18 och utrustad med 2 st Daimler-Benz DB 605B på vardera 1 550 hk, den starkaste flygmotorn hittills i ett svenskt flygplan.

NY VERSION AV SAAB B 18 - 18 B



Daimler-Benz-motorn slutmonteras på B 18B.

Det nya tvåmotoriga medeltunga bombplanet SAAB 18 byggs nu i en ny version — B 18B. Den äldre hittills kända varianten har den fullständiga typbeteckningen B 18A.

Den nya versionen skiljer sig från den tidigare genom motorerna. Dessa voro på 18A luftkylda 14-cylindriga stjärnmotorer typ Pratt & Whitney Twin Wasp Sle3-G, numera tillverkade av Svenska Flygmotor AB under beteckningen TWC-3. De nya motorerna äro vätskekylda 12-cylindriga radmotorer med insprutningspump, typ Daimler-Benz DB 605B; även dessa tillverkas sedan en tid av Svenska Flygmotor AB. De förekomma på flertalet av de nyaste tyska flygplantyperna, och det är nog länge sedan vi i Sverige haft så moderna flygmotorer till vårt förfogande.

Tyvär ligger det en ogenomtränglig slöja över allt vad prestandauppgifter heter, men en del slutsatser kan kanske dragas av det effektbelopp, som står till buds för

de båda varianterna. TWC-3-motorerna på 18A utvecklar en starteffekt av 1050 hk vardera eller sammanlagt 2100 hk, medan DB-motorerna på 18B tillsammans ger 3100 hk. Flygvikten hos 18B är visserligen något högre än hos 18A, men skillnaden motsvarar inte på långt när effekttökningen. När 18A för knappt ett år sedan för första gången framträdde offentligt, var den fullt i klass med motsvarande flygplantyper, som samtidigt tillverkades utomlands. Vi kan alltså lugnt förutsätta att SAAB 18B håller något så när jämna steg med den snabba prestandautvecklingen utomlands sedan B 18A kom fram.

SAAB 18B skiljer sig från sin föregångare 18A endast genom motoranläggningarna och de omkonstruktioner av bränslesystem, reglage, instrument o dyl., som direkt betingas av motortypen. En beskrivning av den nya varianten skulle således huvudsakligen vara en redogörelse för den nya motorn DB 605B. En sådan faller emellertid utanför ramen för denna beskrivning. FLYG återkommer.

Rawdon T-1

Det nya amerikanska lätta tvåsitsiga lågvingade monoplanet Rawdon T-1 är utrustat med en 125 hk luftkyld Lycoming »flat fyra». Spännvidd 10,05 m, längd 7,32 m, nyttig last 248 kg, flygsträcka 645 km, stigförmåga vid havsytan 275 m/min, topphöjd 5 200 m.

2 000:e Douglasplanet

Douglas Aircraft Co., Santa Monica, Kalifornien, har meddelat, att bolaget redan i september 1943 hade byggt sitt 2 000:e last- och trupptransportflygplan. De flesta av dessa ha varit av typen Douglas C-47 och C-53 men också ett relativt stort antal C-54, den 4-motoriga typ, som Aero-transport och SILA äro så intresserade av. Tillverkningen av 2-motoriga Douglasplan hade ökat så snabbt, att dagsproduktionen bara några månader tidigare. Det är tydligt att transportflygplanen spela en mycket stor roll i nutidens krigföring. Men det kastas väl också sidoblickar mot den kommande fredstrafiken.

Fairchild »Gunner»

Fairchild har utvecklat sitt övningsflygplan AT-14 »Yankee Doodle» och konstruerat ett speciellt övningsflygplan för flygskyttar. Det har fått beteckningen Fairchild AT-21 och namnet »Gunner», som ju betyder skytt.



Douglas »Dakota» med hjulförsedda flottörer.

DOUGLAS »DAKOTA» PÅ FLOTTÖRER

Douglas »Dakota» (C-47 »Skytrain» och C-53 »Skytrooper»), alltså militärversionen av Douglas DC-3, har som omtalades i FLYG nr 20/43 försetts med amfibielandningsställ, d. v. s. flottörer med infällbara hjul, ett i flottörspetsen och ett under flottörsteget. Dessa flygplan ansågos från början vara synnerligen ändamålsenliga och det visade sig också, att man utan risk kunde fördubbla den nyttiga lasten, som beräknats till 2 300 kg, samt maximala flygvikten från 12 164 till 14 229 kg. Emellertid synes flottörversionen inte ha varit fullt så lyckad, ty från Amerika meddelas nu, att tillverkningen avbrutit.

I detta sammanhang förtjänar det att omtalas, att Douglas Aircraft Co. f n har under konstruktion ett nytt civilt trafikflygplan för 24 passagerare. Trots att det nya planet alltså rymmer 3 passagerare mer än Douglas DC-3 kommer det endast att kosta hälften så mycket som denna att tillverka. Den nya Douglasmaskinen är avsedd för de amerikanska lokala förbindelselinjerna. Den är betydligt mindre än DC-3:an och driftskostnaderna uppgå till endast c:a 150 kr/t mot 250 kr/t för DC-3. Inga andra uppgifter ha offentliggjorts.

FLYGNytt

från ALLA FRONTER

Ju 88 över Atlanten

En Junkers Ju 88 har nyligen flugit över Atlanten. Ja, det var inte fråga om något tyskt bombangrepp på Amerika utan en av de allierade erövrade maskin, som sändes till USA för närmare undersökning av de amerikanska experterna. Den beskrives som något robust till konstruktionen men samtidigt såges det vara ett flygplan, som alltid måste inge respekt. Ju 88:an, som flög över Atlanten, byggdes i juni 1943 och hade deltagit i endast 50 flygföretag, när den erövrades. Dess flygsträcka på normalt 2 000 km ökades till c:a 3 200 km genom extra bränsletankar. Den flög på 5½ dygn från Kairo till USA och undersökes nu på Wright Field, USA:s stora försökscentral för flygplan.

Heinkel He 177

Det tyngsta tyska bombplanet Heinkel He 177, som hittills framför allt insatts för anfall mot allierade konvojer långt ute i Atlanten uppenbarade sig i januari även över England och fällde bomber mot de sydöstra delarna. Några av dem skötes ned av nattjakt-Mosquitos och visade sig vara utrustade med 2 700 hk Daimler-Benz DB 610-motorer, vilket är två st DB 605 inverterade V-motorer kopplade efter varandra, så att de bilda en motorenhet, som driver en propeller. Allt tal om att He 177 skulle vara försedd med motroterande propellrar, vardera driven av var sin av tandemmotorerna kan alltså avslutas.

"Thunderbolt" jaktbomb

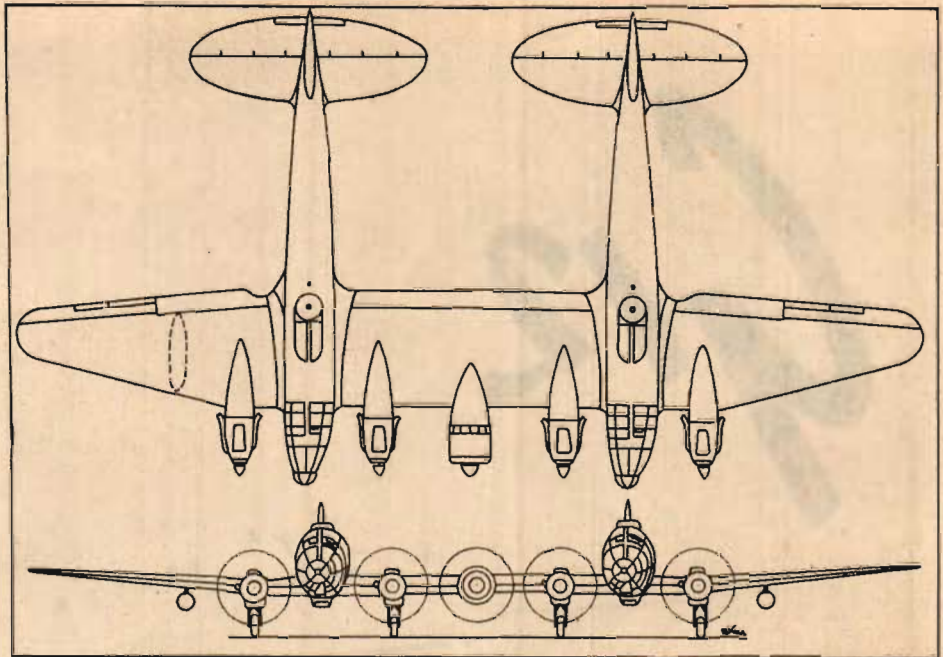
»Thunderbolt» insattes numera, som tidigare meddelats, i stor utsträckning som bombjaktplan över Frankrike. Den är då försedd med en 230 kg bomb upphängd mitt under kroppen.

H. P. "Halifax III"

Handley Page »Halifax III» heter den senaste versionen av detta tyngsta bombplan, som liksom »Lancaster» nu förses med 1 650 hk Bristol »Hercules XVI» 14-cylindriga stjärnmotorer i stället för de Rolls Royce »Merlin 22», som den näst senaste versionen hade. »Halifax III» har större hastighet, kortare startsträcka, bättre stigförmåga och högre topphöjd än »Halifax II» men några exakta uppgifter ha inte lämnats.

Liksom Avro förvandlat »Lancaster» till transportflygplanet »York» har också Handley Page gjort en transportversion av

Handley Page »Halifax III» med Bristol »Hercules XVI»-motorer på 1 650 hk.



Den dubbla Heinkel He 111 i rekonstruktion.

DUBBEL-HEINKELNS BEFINTLIGHET KLAR

I FLYG nr 4 återgavs ett rykte, enligt vilket tyskarna byggt samman två st Heinkel He 111 till ett stort 4-5-motorigt bogserflygplan, avsett för de tyngsta lastglidplanen. Uppgiften har nu bekräftats och bl a meddelas från England, att en Mosquitoförare skjutit ned en dylik dubbel-Heinkel över Frankrike. Ett par danska flyktingar ha tillskrivit FLYG och berättat, att de såg det underliga flygplanet första gången över Köpenhamn redan i februari 1943 och sedan dess haft tillfälle att se det både på marken och i luften vid flera tillfällen. Motorerna äro fem, varav de fyra »ordinarie» äro normala Daimler-Benz DB 601N på 1 100 hk medan den femte extra-motorn i mitten består av en luftkyld

stjärnmotor med större diameter än de fyra andra — förmodligen en BMW 801 på 1 580 hk. Dubbel-Heinkeln har båda de ursprungliga planens landningsställ kvar och alltså fyra hjul, som fällas in i motor gondolerna. Den är dessutom försedd med extra bränsletankar, hängande utanför yttermotorerna. Föraren sitter i vänstra kabinen. Det hopbyggda flygplanet uppges ha god stigförmåga samt betydligt högre hastighet än en normal singel-Heinkel.

En annan av våra danska läsare har skrivit och frågat, vad det varit för ett underligt flygplan han sett över Köpenhamn. Nu vet han det. Här ovan har Björn Karlström skisserat planet.

»Halifax III», som dock ännu så länge inte synes ha fått något namn. Transportversionen har större flygkropp än bombversionen och säges ha en flygsträcka på 3 200 km med 50 passagerare eller 2 200 km med 8 ton last.

Trafikflygbehovet

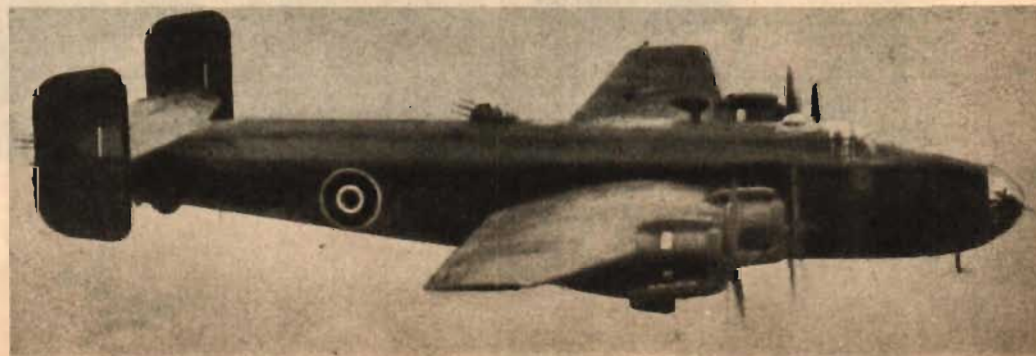
Hur många flygplan behövas för den kommande fredstrafiken? Ja, den frågan kan väl ingen ännu svara exakt på, men en god ledning är följande uppgifter lämnade av Lord Rothermere i engelska överhuset: Amerika väntar att 5 500 trafikflygplan behövas för USA:s lokala flyglinjer och därjämte c:a 2 000 st för den interkontinentala trafiken. På basis av de amerikanska siffrorna ansåg sig Lord Rothermere kunna beräkna det brittiska behovet av trafikflygplan till c:a 3 000 st, varav omkring 1 000 skulle ombesörja trafiken med dominions.

IL-3 "Stormovik"

Ryssarna ha byggt en tvåsitsig version av IL-2, som fått beteckningen IL-3 men fortfarande har namnet »Stormovik». Enligt en obekräftad uppgift består IL-3:s beväpning av 2 st fasta vingkanoner av obekant kaliber och en rörlig kulspruta riktad bakåt. Motorutrustning: en 1 300 hk AM-38 luftkyld 12-cylindrig radmotor. Spännvidd 14,95 m, längd 11,75 m (de samma som för IL-2), maxhastighet 435 km/t mot 450 km/t för IL-2.

"Invader" med "Merlin 68"

Det meddelas nu, att störbomb- och låganfallsversionen av North American »Mustang A-36» »Invader» förses med Packard Rolls Royce »Merlin 68»-motor på 1 520 hk liksom »Mustang II». Det är tydligen, att denna motor håller på att bli allt vanligare i de amerikanska jaktplanen.



FIAT

G12



Flygman: Norrländsk Gallupundersökning

Kan man känna en större lättnad än när man efter att ha genomlidit en natt rullande överst i en tredjeklass sovvagn kliver av tåget. Folk påstår att man icke förlorar någon tid på att åka sovvagn. I verklighet är det nog så att många ha sin arbetsförmåga nedsatt till hälften efter en natts orolig sömn på SJ:s rullande hotell.

När jag steg av Norrlandståget efter återkomsten till Stockholm kände jag en väg av tacksamhet över att det kanske inte behöver dröja alltför länge innan man endast behöver tillbringa några behagliga restimmar på ett flygplan för att komma till och från Norrland. Då jag tog mig upp till Boden skedde det luftvägen i ett av Svensk Flygtjänst flygplan en Hornet Moth, som trots motvinden tog sig fram till sin bestämmelsestation på sex och en halv timme. Med tåg skulle jag haft att göra i drygt 19 timmar.

Man får inte förvåna sig över att norrlänningar betrakta sig som kolonister. De i sin tur förvåna sig knappast heller över att vi sörlänningar gärna betrakta dem som ett folk vars liv ligger i periferin av vårt eget.

Då det gäller Norrlands sydliga landskap är kanske denna uppfattning en smula överdriven: Vi tala numera om Jämtland och Härjedalen o. s. v. som särskilda landskap. Men vad som ligger norr därom sammanfatta vi helt lättjefullt i begreppet »Övre Norrlands». Det är den stora kolonin som de flesta av oss ha ringa eller ingen beröring med och inte heller ha sett något av. Otaliga äro också de norrlänningar, som fötts och växt upp däruppe i något av de små samhällena där husen ängsligt sluter sig intill byvägen i en lång räcka, och vilka aldrig sett Sydsverige.

Allt detta är kommunikationernas fel. En välsignelse för våra landsmän i norr har givetvis radion och telefonen varit. Men det är blott kommunikationsmedel som vidarebefordra tankar och föreställningar. För personbefordran måste man lita till järnvägen där den går fram, annars bus-sar och i okristligt många fall på foror, skidor och andra numera som primitiva betraktade fortskaffningsmedel. I Suorva t. ex. läser man tidningar, som ofta äro nära två veckor gamla.

Man frågar sig om norrlänningarna äro nöjda med denna tingens ordning? Säkerligen inte, men de betrakta den som helt naturlig. Det är liksom skapade de jättelika avstånden däruppe en annan människotyp än den som finns söderut. Det finns ingen anledning att skynda fortare än långsamt därför att de flesta hålla detta lugna tempo. Ett exempel: Jag kom flygande till Porjus och hade en timme på mig för att där göra tre intervjuer med personer, som bodde ganska långt från varandra. Min första åtgärd var att beställa en bil hos en man, som uppgavs driva droskbilsverksamhet. Jag förklarade att det var bråttom.

— Ja, jag får väl komma då, kom svaret. När jag efter en timme åter startade från Porjus, såg jag droskbilen sakta komma farande till den plats dit den beställts. Det kunde ha varit en tillfällighet, att den dröjde så länge, men jag tror det knappast. Med nöd och näppe hade jag hunnit med två av de tre intervjuerna varav en på telefon.

När man som jag tillbringar tio dagar i Norrland enbart i syfte att söka utröna, hur

folk skulle ställa sig till snabbare förbindelser söderut, kan man inte undgå att lägga märke till dessa drag i norrlänningarnas kynne och liv. Min egentliga uppgift var att genom intervjuer söka fånga ledande personer, landshövdingars, industrichefer m fl, inställning till frågan. Men jag roade mig med att vid sidan härav företa en Gallupundersökning för att om möjligt låta folkets röst tala.

I Porjus, Kiruna, Boden, Luleå och Umeå frågade jag sammanlagt 98 personer. Det var folk av alla kategorier. Bland objekten för min frågvishet befann sig chaufförer, fotografer, fruar, kontorsbiträden, affärsmän, brandmän, snickare, gruvarbetare, rockvaktmästare, militärer och arbetare för att nu nämna några yrken ur den rikhaltiga samlingen. Ingen av dem som tillfrågades var äldre än 60 år och ingen yngre än 20. Var och en fick tre frågor.

Min första fråga löd: Tror ni att en regelbunden flyglinje på Norrland kraftigt kan påverka Norrlands ekonomiska utveckling?

Det var en mindre psykologisk fråga. Dels hade flertalet av de tillfrågade, tror jag, mycket små möjligheter att bedöma en sådan sak. Dels tror folk att man helst vill ha ett positivt svar. Ja, tänk er själv in i situationen. Det kommer en »gallupkurre», och frågar så, att om ni svarade nekande, skulle ni framstå som stokkonservativ. Av de 89 % som svarade ja på frågan får man således skriva av en hel del. 6 % svarade direkt nej på frågan medan 3 % förklarade sig inte kunna uttala sig om saken och resterande 2 % gav svar som varken var positivt eller negativt.

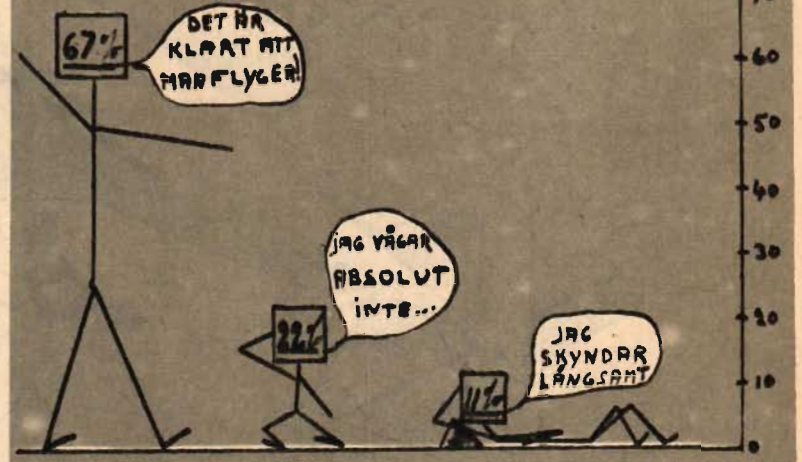
De flesta positiva svaren avgävos förvånande nog av personer över 30 år. Inte mindre än 62 % av de negativa svaren kom från personer under 30 år.

Den andra frågan löd: Skulle ni själv flyga om ni i något ärende behövde komma söderut? När jag framställde denna fråga betonade jag också att flygresan kom att kosta något mer än en andraklass resa på tåg.

På denna andra fråga hade jag inte väntat mig ett fullt så entusiastiskt svar. Inte mindre än 67 % svarade helt framt att det skulle de visst göra, 22 % trodde inte att de skulle våga flyga. Återstående 11 % ansågo att så bråttom hade de inte!

Bland de räddhågade var domerna och medelålders herrar i majoritet. Bland dem som inte tyckte att tidsvinsten var så avgörande voro flertalet över 45 år.

Svaren på frågan saknade inte heller sina poänger. En ung kontorsfröken svarade: Jag har min fästman i Stockholm så nog skulle jag flyga ner och kontrollera kärleken ibland! En chaufför i Boden ansåg att merkostnaden för flygresan skulle han gärna betala för äventyret. En 22-årig



svarare i Kiruna sade: Jag skulle ge fan-ken i vad det kostade. Hade jag inte tillräckligt med pengar skulle jag låna upp dem för att komma iväg... En affärsman svarade nyktert: Om jag hade nytta av det!

Min tredje fråga löd: Skulle ni skicka luftpost om den blev belagd med särskilt porto? Eller skulle ni i så fall endast skicka en viss procent av Edra brev med luftpost? Hur stor procent?

En sammanräkning av svaren ger vid handen att 45 % av alla brev skulle gå luftvägen om särskilt porto blev pålagt. De flesta av de tillfrågade affärsmännen uppgav sig skicka närmare 100 % av sina brev luftvägen. Endast 4 % av de tillfrågade förklarade sig inte ha något intresse för att sända brev med luftpost.

Motiven för användande av den snabba brevbefordran voro skiftande. Affärsmännen lade naturligtvis en strängt ekonomisk syn på problemet. En chaufför i Luleå tänkte med förtjusning på den dag han på morgonen kunde per telefon beställa en bildel från Stockholm och montera den på sin bil på kvällen samma dag. En servitris log när jag frågade henne: Brevet till min syster och bror får nog gå med den vanliga posten. Jag är inte så pigg på att författa. Men mina kärleksbrev är det bråttom med så dom skulle jag skicka snabbaste vägen.

Gallupundersökningar ha ofta förefallit mig missvisande. Men i detta fall ha frågorna gällt ett så uppenbart behov att den allmänna opinionens röst synes stå väl i relation till de 98 personernas svar.

Flygman.

FLYGMAN & PRO MILLE

komma med flera

**NORRLANDS-
REPORTAGE**

i följ. nummer av FLYG



*Stockholm-Luleå
3½ timmar*

ABA planerar för svenskt fredsflyg

Norrland är de stora avståndens land och ett framtidsland för flyget. När bensinen blir fri och ABA kan realisera sina planer på ett nordsvenskt trafikflygnät kommer Norrland att få uppleva en ny Nils Holgersson-saga.

I en nära framtid kommer Ni att kunna flyga från Luleå till Stockholm och tillbaka igen på dagen och ändå ha flera timmar på Er i huvudstaden. Så snart flygplatser ordnats kommer Aerotransports maskiner att mellanlanda i Sundsvall-Härnösand, Örnsköldsvik,

Umeå och Skellefteå, och så småningom kommer kortare taxifyglinjer från det inre av landet att knyta till den långa Norrlandslinjen vid kusten. Flygbiljetterna kommer inte att kosta mycket mer än en II klass järnvägsbiljett gör nu!

Till dess kriget är slut måste ABA planera på papperet. I dag organiseras det svenska fredsflyget, för att stå färdigt för nya stora uppgifter, när freden är ett faktum. Flyg då med ABA!

ABA

AB AEROTRANSPORT





ning varje dag i veckan. Det där hänger delvis samman med årstiden. Under Norrlands korta sommar har Norberg mest att göra. Under vintern stiger uttryckningarna under perioder med snöstorm t. ex. Över huvudtaget blir det alltid fler flygningar när väglaget är otjänligt. Det tyder på att man inte i onödan begagnar sig av flygambulansen även om staten bekostar färden. Det är först när man går bet med andra transportmedel som Norberg drar på. Under hans tid har medeltalet transporter per år varit 55. Det blir något mer än en uttryckning i veckan.

Vardag och drama mötas

Om man tror att flygambulansen endast får rycka ut då ett liv står på spel, tar man miste. Lika ofta händer det att läkarna anse att den sjukas tillstånd skulle förvärras om han transporterades till sjukhus på annat sätt än med flyg. En snabbare behandling kan ju också minska lidandena.

Så var det, berättar, fanjunkaren, med de fyra flyktingarna som han hämtade uppe vid norska gränsen. Det var serber och polacker som stod som levande frågetecken

ogenomträngliga dimman smygande och för andra gången måste han göra helt om och landa på Buddbyträsket med oförrättat ärende.

Först tredje dagen lyckades han komma fram. Men det var med nöd och näppe. Efter 90 km flygning möttes han av snöstorm, som så när tvingat honom att återvända. Han landade emellertid på Torneträsket och nu följde dramatiska minuter. Under själva landningen såg han hur snötjockan tät och obändig kom rullande ner mot dem från den norska fjällvärlden. Skulle de hinna få den sjuke ombord och starta innan ovädret var över dem?

Så raskt har väl sällan någon sjukling kommit ombord! Pulken som alltid följer med planet slängdes ur och den sjuke placerades i den. Gubbarna som hjälpte till gav sig inte tid att sätta ner och dra den i snön. De bar den springande ut till planet, som omedelbart startade i den begynnande tjockan.

En eller två minuter till och ambulansplanet hade fått stanna på träsket och det hade kanske betytt döden för den sjuke. Han hade lungblödning och 40° feber.

Sådana flygningar hör dock till undanta-

LÄKARFLYG I NORRLAND

Ambulansflygaren fanj. Allan Norberg, som nyss firat femårsjubileum som ambulanspilot framlägger intressant projekt för FLYGMAN vid en pratstund i sitt Boden-hem.

Bodenambulansen har med åren blivit en institution, som norrlänningarna skulle ha mycket svårt att avvara. När det händer något däruppe i fjällvärlden eller i någon av de avlägsna byarna ilar snabba skidlöpare till närmaste telefon och ringer efter läkare och ambulans. Anser läkaren fallet tillräckligt allvarligt sätter sig fanjunkare Allan Norberg vid rodren i Beechcraftplanet, som ligger stationerat vid Buddbyträsket utanför Boden och flyger om väderspämningen ser bara en gnutta hopp om att han skall komma fram, den sjuke till hjälp.

Vid Buddbyträsket ligger f. n. två maskiner startklara: den ovannämnda Beechcraften och dessutom ett reservplan, F 13.

Under de år fanj. Norberg suttit vid spakarna — det var närmare bestämt 1938 han övertog jobbet efter Gunnerfelt, berättar han — har frekvensen hela tiden varit mycket ojämn. Ibland har det gått ett par veckor mellan uttryckningarna och sedan kan det komma en period med flyg-

inför ett par skidor. När Norberg fick hand om de fyra männen i trakten av Arjeplog var de i ett bedrövligt skick. I tunna dåliga kläder hade de vandrat i djupsnö och kyla över gränsen. Det var på tiden att deras kylskador kom under sakkunnig vård.

Det har som bekant också sina besvärigheter att flyga ambulans häruppe i övre Norrland, framhöll fanjunkare Norberg vid vår pratstund, och berättade följande episod som hände honom vid en av hans senaste uttryckningar.

Det var i januari, när dagarna däruppe är som kortast. »Dåligt väder» spådde meteorologerna. Och det fick Norberg känna på. Det tog honom tre dagar att komma fram till Torneträsk, där den sjuke skulle hämtas. Första dagen — det var den 16 januari — möttes han av en kompakt dimfront som tvingade honom att vända redan efter fyra mil. Den dagen fanns ingenting mer att göra.

Den 17. voro utsiktarna ljusare och Norberg tog sig fram till Porjus. Där mötte honom en ny besvikelse. Återigen kom den

Överst t. v. fanj. Allan Norberg i snödräkt i en skogskoja. Nedan bekantar han sig med en lappfamilj i väntan på en sjuk och t. h. dirigerar han från Beechraften meken efter en landing.

gen, betonar fanjunkare Norberg. I regel går ambulanstransporterna lugnt och pricksfritt utan tillstymmelse till störande intermezzon.

Familjeliv 11—4 på natten

De stora avstånden är till men för många människor i Norrland, framhåller fanjunkare Norberg vidare. De som kanske mest möter avståndsproblemen är läkarna här uppe.

— Jag har sett dem arbeta. Natt och dag! Dagarna räcker inte till för dem. Vid elvatiden på kvällen kan de ibland ägna några timmar åt sitt familjeliv. Se sin hustru och sina barn. Vid fyratiden går de till sängs för att åter vara i farten tidigt på morgonen. Aldrig klaga de fastän deras arbetsbörda är tung och omänsklig.

— Den skulle kunna lättas åtskilligt, poängterar ambulansflygaren. Och det genom ordnandet av läkartransporter pr flyg. Tänk bara på dr Englund i Vittangi — ofta måste han ta sig upp till Karesuando i sitt vidskräcka distrikt. Då måste han åka bil över vägen Tärende—Pajala upp efter gränsen. Det är 46 mil och tar en hel dag i anspråk. Lika mycket går det åt för återresan. Om han fick flyga skulle resan bara ta två timmar i anspråk. Räknet

(Forts: på sid. 21.)





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.

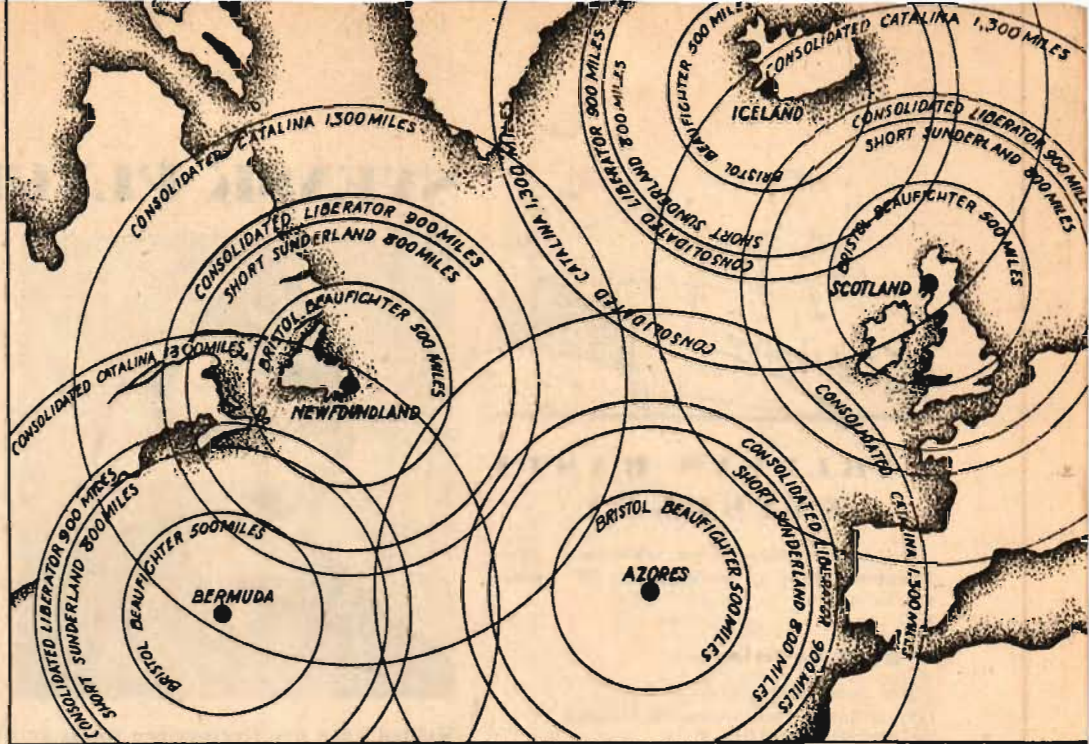
Ett gott bevis för att vi behärska den ytterst noggranna PRECISION, som är ett oeftergivligt villkor vid flygplantillverkning.



A.-B. HÄGGLUND & SÖNER

ÖRNSKÖLDSVIK

DE ALLIERADES ATLANTBEVAKNING är numera, som synes av kartan t h — uppgjord av AEROPLANE — fullständig. Det finns inte en enda liten bit, som inte nås av någon av de insatta flygplantyperna, av vilka Bristol »Beaufighter» har en effektiv aktionsradie på 805 km, Short »Sunderland» 1 290 km, Consolidated »Liberator VLR» 1 450 km och Consolidated »Catalina» 2 100 km. Baserna ligga som synes på Island, i Skottland, på Azorerna, Bermudas och New Foundland. Aktionssträckorna äro beräknade med tanke på motvind, avvikningar från kursen, intermezzon under flygningen samt patrullering. Följaktligen har aktionsradien för »Catalina», vars flygsträcka är c:a 6 500 km, satts till endast 2 100 km eller mindre än en tredjedel av flygsträckan. Det framgår klart av kartan, vilken utomordentlig betydelse det var för de allierades Atlantbevakning, att de kunde upprätta en bas på Azorerna. Alltjämt utgå även patrullflygplan från Gibraltar som dock ej äro upptagna på skissen. »Liberator VLR», har mycket lång flygsträcka (Very Long Range).



KRIGET I LUFTEN Av AVIATOR

Flygvapnets organisation till stöd för invasionen i Västeuropa tycks nu vara klar. Den 1/3 meddelade flygminister Sinclair, att den högre ledningen ändrats på så sätt att både Fighter Command och Coastal Command upplösts som sådana och ersatts med »Allied expeditionary air force» eller »invasionsflyget» under befäl av general Leigh Mallory. Under denne lyda nu

Det offensiva flyget = brittiska andra taktiska flygkåren under general Coningham och nionde amerikanska flygkåren under general Brereton,

flygförsvaret = hemlandets försvar under dager och mörker.

Sinclair upplyste också om att flygindustriens arbetarantal nu var större än arméns och flottans krigsindustri.

De på lång sikt lagda invasionsförberedelserna i form av tät anfall på »militära mål i norra Frankrike fortsatte». Ytterligare rykten om arten av dessa mål kommo ut, de flesta rörande sig om kanonbatterier med glidprojektiler och katapulter för förarlösa flygplan lastade med sprängämnen. Dessa företag liksom den fortgående förbindelse- och flygbasbekämpningen sköttes av invasionsflyget, vars bombförband tycks bestå av Mitchell och Marauder förutom Mosquito och ensitsiga jaktbombplan. Upp till 250 Marauder flögo på en gång i operationerna.

I slutet av februari förekommo tre stora nattanfall, nämligen mot Stuttgart, där 600—700 flygplan fällde 2 000 ton mot endast 10 förlorade plan, Schweinfurt några dagar senare, då 35 bombplan av bortot 1 000 förlorades, samt Augsburg, där 1 700 ton fälldes mot 24 förlorade bombplan. Schweinfurt har blott 60 000 invånare men är en utpräglad industristad med kullager som viktigaste produkt. Den 1/3 anfalls åter Stuttgart; av 600 bombplan förlorades blott 4. Nattanfallen hade börjat samordnas mot samma mål som daganfallen.

Amerikanarnas anfall under dager riktades utpräglat mot den tyska jaktplantillverkningen. Anfallsfrekvensen var högre än någonsin och inte mindre än 19 stora

anfall förekommo i februari. Den 20/2 gjordes det hittills största företaget, varvid 2 000 bomb- och jaktplan deltog i anfall mot Braunschweig, Rostock, Gotha, Bernberg, Tutow och Oschersleben, allt fabriker av betydelse i flygindustrien; 22 bomb- och 4 jaktplan förlorades. Ytterligare storanfall förekommo mot Halberstadt, Schweinfurt, Regensburg, Stuttgart, Fürth. Några företag synkroniserades med femtonde amerikanska kårens anfall från baser i Italien mot samma mål. Som tidigare nämnts, ledas även denna kårs operationer av general Spaatz i England. Dagsförlusterna varierade mellan 1 och 50 tunga bombplan.

Veckan 18/2—24/2 blev krigets dittills intensivaste bombvecka med 10 000 ton bomber fällda mot 98 amerikanska och 89 brittiska erkända bombplanförluster. Det hänsynslösa luftkriget mot Tyskland, på sistone särskilt svårt mot storstäderna Berlin och Leipzig, väcker alltjämt debatt i England, där de humanitära skälen emot icke hindras att komma till uttryck. Churchills definitiva svar på kritiken kom i ett tal den 22/2: »Hela denna flygoffensiv utgör den grundval på vilken våra planer för invasion över havet vila. Anfallens omfattning och styrkegrad kommer att gå vida utöver vad man hittills sett eller tänkt. Äsikten att vi skulle inställa eller inskränka användningen av detta *det förnämsta krigsinstrumentet* kommer inte att vinna de allierade regeringarnas anslutning.» Därmed torde besked vara givet för resten av kriget.

De länge annonserade tyska regressalie-anfallen mot London sattes i gång i mitten av mars. Utan tvivel lyckades de åstadkomma avsevärd skadegörelse i staden, särskilt med brandbomber, kanske också glidbomber. Det torde vara medeltunga bombplan som Me 410 och bombjaktplan som här använts, varvid de flyga in på högsta höjd över kusten, fälla sina bomber och vända hem under kraftig tryckning till lägre höjd. Uppehållet över farligt område inskränker sig till högst 20 minuter, varför luftförsvaret får kort tid att verka.

Skadorna i London voro större än som förekommit sedan våren 1941. Om antalet flygplan och fälld bombmängd stod uppgift mot uppgift. Tyskarna påstodo att 6 000 ton fälldes på en vecka, d v s mer än på hela hösten 1940, medan de engelska uppgifterna på samma vecka talade om sammanlagt 300 flygplan, d v s en nolla för litet för att stämma med den tyska uppgiften. Enligt brittisk uppgift förekommo högst 150 tyska plan över England på en natt och fälldes 5—10 % av de anfallande planen.

I Öster märktes framför allt fortsatta ryska nattbombanfall mot Finlands städer. Förutom huvudstaden anfölls Åbo, Mariehamn, Rovaniemi och Uleåborg. Anfällen mot Helsingfors och Uleåborg voro svårare än något som förekom under vinterkriget. Skadorna blevo avsevärda och den anfallande tillfogades endast obetydliga förluster. Det största företaget gjordes mot huvudstaden den 26/2, då 600 flygplan anföll inom 12 timmars tid. Även vårt land fick erfarva bombflygets närhet, då ett par ryska bombplan synas ha tagit fel på Stockholm och Åbo eller Mariehamn. Tidigare hade man fällt bomber mot Över Torneå i stället för Rovaniemi. Avsikten med dessa anfall var fullt klar: att ge eftertryck åt under hand meddelade freds- eller kapitulationsvillkor. Samma system tillämpade de allierade under pågående förhandlingar med Italien i augusti och då med framgång. Skulle nu trots allt ett fredsslut komma till stånd, bör nog detta icke tillskrivas flygbomberna; dessa torde snarare komma att försvåra en framtida samlevnad mellan Norden och dess mäktiga granne i öster.

På östfronten i övrigt rapporterade tyska ökad egen bombverksamhet till störande av ryska offensivförberedelser på flera delar av fronten. Ryssarna i sin tur rapporterade tidvis upp till 100 förstörda tyska flygplan på en dag.

I Italien var huvudfronten i bergen alltjämt fastlåst, medan tyskarna satte in alla krafter på att driva de landstigna fienderna söder om Rom tillbaka i havet. Tyska



VÄRLDENS BÄSTA FLYGPLAN

Diskussionsinläggen om »Världens bästa flygplan» börja nu strömma in. Här nedan två av dem.

Segrarna tala

Här kom en finländsk lista:

Höjdjaktplan: Messerschmitt Me 109 G.
Lågjaktplan: Spitfire V.
Längdstansjaktplan: Lightning.
Nattjaktplan: Mosquito.
Jaktbombplan: Focke Wulf FW 190.
Längdstansjaktbombplan: Me 210 (410).
Lätt störtbombplan: Junkers Ju 87 D.
Tungt störtbombplan: Dornier Do 217 E.
Medeltungt bombplan: Do 217 E.
Lätt bombplan: Mosquito.
Tungt bombplan: Avro Lancaster.
Armésamverkansplan: Focke Wulf FW 189.
Höjdsplaningsplan: Junkers Ju 80 P.
Marinjaktpän: Seafire.
Marintorpedplan: Grumman Avenger.

lätta bombplan kunde sporadiskt angripa Anzio och Nettuno hamnar jämte sjötrafik. De allierades mycket överlägsna flyg hinderades ofta av dåligt väder att medverka, vilket omedelbart utnyttjades av de tyska trupperna. Upp till 1.600 starter förekommo på en dag från general Eakers flyg. Det taktiska flyget inriktades på taktiska uppgifter vid och bakom fronten, inkl. förbindelse- och flygbasbekämpning. Den 15. amerikanska flygkåren gjorde företag »på djupet» mot södra Tyskland, främst Regensburg och Steyr, samt mål i Kroatien och Slovenien som Zagreb och Fiume. Baltiska bombplan anföll samma mål under mörker. Ett par av företagen över Alperna mötte kraftigt jaktmotstånd och förlusterna blevo avsevärda. Tyskarna berättade om många amerikanska besättningar som hoppat ut med fallskärm men omkommit vid nedslaget på grund av kolden i alpträngarna.

I *Stilla havet* fortgick den amerikanska flygoffensiven i riktning mot Karolinerna. Då hangarfartygsflyg anföll örlogsbasen Truk den 16/2—17/2, påstås 19 örlogs- eller transportfartyg ha sänkts och 201 flygplan

(Forts. på sid. 29.)

SVENSK FLYGROMAN I FLYG



Hjälten i den nya flygromanen spelas av Ake Isaksson och hjältinnan av Ulrika Modin.



FLYG kommer att med början i nästa nummer presentera en svensk originalroman om flyg, efter en idé av Tore Enwall. »Meken som måste flygas» heter den och är skriven av den populäre ungdomsförfattaren major *Harald Victorin*, som är känd för FLYG:s läsare bl. a. som pappa till serien Örnungen flyger jorden runt, samt *Tore Enwall*, känd för FLYG:s läsare som sign. Tell och en lika flyg- som filmbiten ung man. Berättelsen bygger på ett filmmanuskript, som de två herrarna fått an-

taget och som så småningom kommer att förvandlas till rafflande filmmeter. På bilderna här ovan synas två lovande film- och teaterungdomar från Willy Koblanks teaterskola: *Ake Isaksson* och *Ulrika Modin*, vilka komma att gestalta hjälten och hjältinnan i FLYG:s berättelseserie. Övriga »roller» spelas av personal ur flygvapnet.

Vi vilja inte avslöja händelseförloppet i förväg. Så mycket kunna vi dock tala om att det blir både spännande och omväxlande.

Landtorpedplan: Bristol Beaufighter.
Spaningsflygbåt: Short Sunderland.
Landtransportplan: Savoia Marchetti SM 82.
Transportflygbåt: Martin Mars.

Kommentarer: Den långa raden av tyska jaktflygare, som uppnått 150, 200 eller 250 luftsegrar, ha till största delen nått dessa med Me 109, vilket torde bevisa dess kvalitet. För det mesta anges Mustang som det bästa armésamverkansplanet men det kan ju inte alla hänföras till den gruppen, då det ursprungligen ej är byggt för en sådan uppgift. Nej, Westland Lysander, Henschel Hs 126, FW 189, R-10 o. s. v. höra till denna grupp och efter att ha sett Focke Wulf FW 189 i aktion tvekar jag lite att ge det första platsen. Förväna mig att ingen kommit ihåg SM 82 bland transportplanen.

Cajus (Finland).

Dansk lans för B 17

Jag vill föreslå följande flygplan som »världens bästa» med de näst bästa inom parantes:

Höjdjaktplan: Spitfire IX C (Thunderbolt).
Lågjaktplan: Spitfire V C (Me 109 G).
Jaktbombplan: Typhoon (FW 100).
Nattjaktplan: Mosquito II (Whirlwind).

Längdst.-jakt: Mosquito II (Mustang II).
Längdst. jaktbombpl.: Me 210 (Beaufighter).
Lätt spaningsplan: Mosquito I (Beaufighter).
Lätt bombplan: Mosquito IV (Me 210 A-1).
Lätt störtbombplan: SAAB B 17 (Ju 88).
Medeltungt bombplan: Marauder (Do 217).
Tungt störtbombplan: Do 217 (Ju 88).
Tungt nattbombplan: Lancaster (Halifax).
Tungt dagbomb.: Fortress B 17 D (Liberator).
Samverkanspl.: Mustang II (Hurricane II B).
Marinjaktpän: Corsair (Seafire).
Landtorp.: Beaufighter (Hinkel He 111 HAE).
Marintorpedplan: Marauder (Avenger).
Marinstörtbfl.: Helldiver (Buccaneer).
Stratosfyrspanpl.: Ju 86 P-1 (Plaggio 111).
Spaningsflygbåt: Sunderland III (Coronado).
Transportflygbåt: Mars (Blohm & Voss 222).
Landtrsp.: Constellation (Liberator-Express).

Kommentarer: SAAB:s B 17 är bedömd helt och hållet efter sitt utseende, då inga prestandauppgifter äro kända. Corsair har föredragits framför Seafire på grund av bättre beväpning. Enligt min mening är Marauder säker på första platsen som medeltungt bombplan. Vissa svagheter i start och landning uppvägas av dess överlägsenhet i luften. De nya tyska typerna Focke Wulf FW 290 och Messerschmitt Me 410 äro inte medtagna, då man vet för litet om dem.

Knud A. Petersen (Danmark).

LUFTFÄRDFÖRSÄKRINGAR

tecknas av följande till Den Nordiska Poolen För Luftfärdförsäkring anslutna bolag

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

LÄKARFLYG I NORRLAND

Forts. fr. sid. 17.

i bensin skulle den turen inte kosta så många liter extra. Dessutom är ju tiden guld. När Vittangi-Englund kommer tillbaka efter sin tvådagars tur har arbetet på hans sjukstuga hopat sig och då räcker knappast nätterna till. Likadant är det för de andra provinsialläkarna. Jag har sett det!

Vi ha tillsammans diskuterat dessa olägenheter, fortsätter fanjunkaren Norberg. — Ett förslag har varit uppe att starta en regelbunden tur en gång i veckan på sträckan Östersund—Boden. Läkarna skulle då få rekvidrera ambulansen för lindrigare fall. Ibland för sjukbesök, ibland för transport till någon sjukstuga.

Den bästa lösningen vore emellertid att bygga ut Bodenambulansen med ytterligare en förare, som skulle ägna sig åt att forsla läkarna till mera avsides liggande platser med reservplanet F 13. Beechcraften skulle emellertid endast användas för sina vanliga uttryckningar. Då F 13 tjänat ut — det har den snart gjort — föreslår jag att den ersättes med ett Waco-plan.

— Jag har talat med dr Wallquist om detta projekt, fortsätter fanjunkare Norberg, och han finner det väl motiverat. I störst behov av snabba transporter är, som jag väl nämnt, i alla fall dr Englund i Vittangi.

Spökflygaren känd figur

Före kriget existerade bara tre flygare för norrlänningarna. Det var spökflygaren, Ahrenberg och ambulansflygaren.

Nu har flygvapnet stadigt sina övningar häruppe, Norrbottens flygbaskår är i full verksamhet och luftvärnsflygarna kretsar över snart sagt alla platser, nu vet norrlänningarna vad flyget är och det har underlättat förståelsen för ambulansflyget. Genom tidningsnotiser om varje uttryckning söker man ytterligare öka denna förståelse. De som kanske anse sig ha största nyttan av ambulansplanet är lapparna. De ta ogärna hand om sina sjuka själva. I all synnerhet äro de rädda för tuberkulosen.

Men utan en kunnig och intresserad mekaniker skulle ambulansflyget inte gå. En sådan har man i mekanikern Ernstgård, som är ambulansplanets klockarfar. Han håller planet i ständig trim och skyr intet besvär för att hjälpa till att få patienten till planet om det så gäller kilometerlånga ödemarksvandringar. Han måste ha en applåd, slutar fanjunkare Norberg vår pratstund.

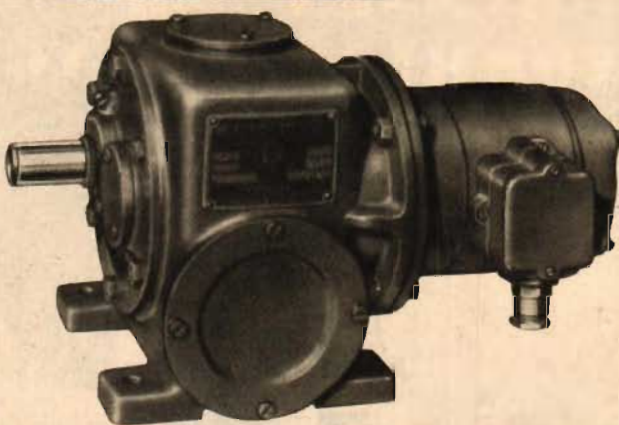
Flygman.

ABA:s NORRLANDS...

Forts. fr. sid. 8.

— Ja, därom kan jag inte uttala mig med absolut säkerhet, hinner kapten Florman säga, innan en teknisk delegation helt enkelt forcerar dörren in till det allra heligaste och gör anspråk på chefens uppmärksamhet och tid.

— Men skola vi säga Stockholm, Göteborg, Malmö, Norrköping, Sundsvall, Östersund, Örnsköldsvik, Umeå, Skellefteå, Luleå, Örebro, Karlstad, Jönköping, Kalmar, Visby och — Borlänge. Men — kom ihåg — utan flygplatser blir det ingen flygtrafik, slutar ABA-chefen. *Bastin.*



I NYUPPFÖRDA MODERNA VERKSTÄDER MED FÖRSTKLASSIG MASKINUTRUSTNING ÄRO VI

NORRLANDS ENDA SPECIALTILLVERKARE

AV PRECISIONSKUGGVÄXLAR, KUGGVÄXELMOTORER,
TREFASMOTORER, SNÄCKVÄXLAR, HISSAR

HÄRNÖVERKEN

HÄRNÖSAND



Låt oss lösa dem

A.-B. SVENSKA SPIRALFABRIKEN

Fridhemsgatan 43 • Stockholm.

"VILD-HUSSEN" byggde fält för NORRLANDSFLYGET!

Reportage:
PRO MILLE



EN BAS FÖR BJÖRKVALLSFLYG

Den där »Vild-Hussen» uppe i Jämtland, som på en gång tömde en sjö, dödade ett mäktigt vattenfall, ändrade Indalsälvens lopp och skapade ett nytt vattenfall — han var inte så dum ändå! Vi böra inte klandra honom längre. Ty genom den översvämningskatastrof han ställde till när Döda Fallet blev dött en dag 1796 skall en mängd jord ha rivits med av vattenmassorna och lagt sig vid älvens utlopp norr om Sundsvall. Det blev ett delta, en ö, som fått namnet Skeppsholmen. Och där har Norrland nu ett av sina bästa flygfält.

Hur stor andel »Vild-Hussen» har i tillkomsten av Skeppsholmen är svårt att säga. Men ovan framförda teori är i alla fall tilltalande för ett romantiskt sinne. Trafikflygare Torvald Lindén i AB Björkvallsflyg berättade historien sedan vi startat på ett uppdrag med flygplanet RWD 13 och jag var — just då — böjd för att tro honom.

Vem som har »byggt» själva Skeppsholmen gör detsamma. Faktum är i alla fall att flygfältet är en stor pärla i det vackra halsband som Norrlands trafikflyg kommer att bli.

Det visar också att Björkvallsflygs personal trivs alldeles förträffligt här. De ha ingen lust att flytta...

Nej, varför skulle de behöva flytta? Efter kriget blir det behov av taxifygplan särskilt i Norrland. Denna reflexion ger

den utsände anledning att fråga bolagets chef, direktör Ake Forsmark, om hans planer.

— Vår verksamhet i fredstid blir nog ren taxifygning, säger direktör Forsmark. Vi skall komplettera ABA:s trafik, vilket är värdefullt först och främst på Norrlandslinjen, eftersom ABA:s flygplan t. ex. inte kommer att landa någonstans mellan Stockholm och Sundsvall. Vi skulle alltså på denna sträcka landa i Gävle, Söderhamn, Hudiksvall, Sundsvall—Härnösand (än har de båda städerna ju endast ett fält tillsammans), Övik, Umeå, Skellefteå, Piteå och Luleå. Andra tänkbara linjer för vår del är Stockholm—Örebro—Karlstad—Oslo och Karlstad—Göteborg—Malmö, Stockholm—Norrköping—Kalmar, Sundsvall—Östersund—Trondheim, Luleå—Kiruna—Riksgränsen och så en turistlinje Stockholm—Grövelsjön. Från Sundsvall borde man också flyga till Vasa i Finland. Jag vill emellertid upprepa att detta inte är egentliga flyglinjen utan sträckor för taxifygning.

— Vi har varit i förbindelse med många företag i Norrland för att undersöka intresset för vårt kommande taxifyg, fortsätter direktör Forsmark. Intresset är enormt men det hela stränder ofta på flygfältsfrågan. Inte ens en så stor stad som Gävle har flygfält! Förutom vid de

Två bilder från Björkvallsflygs nordligaste bas, Skeppsholmen mellan Sundsvall och Härnösand. Här ovan Wacon AKX och RWD:n utanför hangaren. — T. v. göres RWD:n klar för start. Fr. h. trafikflygarna Sannerfelt och Lindén, medhjälparen Larsson samt mekarna Bergröth och Holmgren.

norrländska kuststäderna behövs det dessutom — om man skall tänka på hela Sverige — flygfält vid Hälsingborg, Växjö, Skövde—Skara, Filipstad, Leksand och Mora. Utförande och bebyggelse bör vara liknande Visby flygfält. Sjöflygplanet har därför en stor mission att fylla innan fälten blir klara. Jag tänker nu närmast på lokaltrafik med mindre tvåmotoriga plan i Norrland sommartid. Ja, enmotoriga plan också förstås. Vi funderar skarpt på två typer i tvåmotoriklassen, Beechcraft 18 S och Barkley-Grow T 8 P-1, båda 8—12-sitsiga med 450 hk Waspmotorer. Beechen kan t. o. m. stiga med en motor stoppad.


(Forts. på sid. 29.)



T. v. en nyhet: den första Caudronen på skidor, av Björkvallsflygs egen tillverkning.

— På högra bilden ses chefen, direktör Ake Forsmark (t. v.), och civilingenjör E. Bratt,





T. v. dir. T.
Eliasson.

INTERVJU: *Flygman*

Sedan 1935 har Svensk Flygtjänst A.-B. verkat inom det svenska flygväsendet med stigande framgång. Under kriget har bolaget ställt sig i försvarets tjänst och har bl. a. genom sin verksamhet i övre Norrland skaffat sig en rik fond av erfarenheter, som kommer väl till pass när freden kommer och bolaget skall etablera taxiflyg i norr. Härnedan berättar Svensk Flygtjänsts verkst. dir. Tor Eliasson i en intervju om sina framtidsplaner.

Tanken på att upprätta reguljär linjetrafik i Norrland ligger snubblande nära, fastslår dir. Tor Eliasson, när FLYG vänder sig till honom för att få veta något om bolagets framtidsplaner. Atskilliga skäl tala emellertid just nu för att vi i stället skall inrikta oss på annan verksamhet. Linjetrafik nu för tiden kräver god regularitet och perfekt flygsäkerhet. Detta i sin tur förutsätter stort kapital och en i trafikflygfrågor erfarnare ledning än den vi har. Det gäller ju inte endast vackert-väderflygning utan fullt säkra linjer även i dåligt väder, vilket fordrar piloter, som äro durkdrivna i radionavigering, radiotelegrafister i flygplanen och — inte minst viktigt — en omfattande markradioorganisation.

— Nej, säger dir. Eliasson, vi skola i stället i första hand försöka etablera ett taxiflyg i Norrland. Jag tror att det finns en reell bakgrund till detta projekt. I andra hand få vi försöka oss på trafikerande av biflyglinjer till den av ABA planerade huvudlinjen längs kusten.

— Naturligtvis kan vi inte räkna med att få vara ensamman om dessa flygprojekt i Norrland lika litet som annorstädes inom landet. En slags uppdelning måste ske. Och jag anser att de konkurrerande bolagen i första hand skall komplettera varandra och först i andra hand konkurrera.



TAXIFLYG I NORR KOMMER

Ovan ett möte mellan Svensk Flygtjänsts Hornet Moth och Björkvallesflygs Waco i Sundsvall där Björkvallesflyg ordnar service åt Flygtjänst väl illustrerande dir. Eliassons nedan gjorda uttalande att de konkurrerande bolagen i första hand bör komplettera varandra.

— Man kan fråga sig, fortsätter dir. Eliasson, om det verkligen kan löna sig att använda flygplan för transporter. Vid ett första påseende verkar det nog en aning exklusivt. Men jag har ett aktuellt exempel som visar att en transport med hästföra i stället kan vara mera exklusiv. Från Gällivare går regelbundet en forä till ett arbetsläger, som ligger i en svårtillgänglig terräng, blott tre mil därifrån. Hästforan tar en last på 250 kg och använder tre dagar. Två dagar för transporten fram och åter och en dag för avlastning och vila. För denna transport betingar sig gubben 100:— kr. Ett Junkersflygplan tar en last på 750 kg och gör turen fram och åter på 20 minuter. Med nuvarande priser kostar detta 200:— kr. Det blir således 33 % billigare att utföra transporten med flyg.

— De uppgifter som vänta flygbolag av Flygtjänsts karaktär efter kriget komma att kräva flygplatser, anser dir. Eliasson. Sverige har fått nya flygplatser under kriget, flygplatser vilkas läge dikterats av militära skäl. Säkerligen kan också det civila svenska flyget få glädje av dessa platser. Som jag ser saken måste emellertid flyget följa näringslivet. Flygplatserna måste först och främst strös ut över de statistiska kartorna av Sveriges näringsliv, icke över de topografiska och geografiska kartorna. Där industrinäs och detaljhandelns omsättning är stor, där skall flygplatserna ligga tätt.

Till stor del kommer emellertid norrlandsflyget att gå på flottörer och skidor. Flygplatserna kan ju endast komma ifråga vid större orter. För att träsken däruppe skall bli användbara måste man emellertid tänka sig att de få karaktären av rekognoscerade sjöflygplatser och sålunda bli kartlagda ur

T. v. När fredsflygets dörrar slås upp betyder de norrländska avstånden ingenting, säger trafikflygare Cronvall och kliver ombord i Boden.

flygsynpunkt. Vattendjupen måste finnas angivna likaså måste myndigheterna i särskilda rapporter ange under vilka tider sjöarna beräknas vara fulla av timmer. På vissa platser får man nog också tänka sig släpar.

En fråga av stor betydelse är också vilket slag av flygplan som skall användas. Naturligtvis blir allmänhetens smak av betydelse vid valet. Men dessutom måste de erfarenheter vi gjort spela en stor roll.

Flygplanen äro ju de största investeringsobjekten i vår verksamhet. Att föra en sund anskaffningspolitik under krigsåren ha varit utomordentligt svårt; det har helt enkelt knappast funnits flygplan att få för pengar. Vi ha satt pålitlighet och lämplighet för nordiska förhållanden som kardinalsypunkter vid nyanskaffningar. Junkers W 33 och W 34, av vilka vi ha vardera en, Fokker C 5, av vilken typ vi ha 4 plan samt de olika Moth-typerna ha tjänat oss lika troget, som de tidigare tjänat andra. Pratt & Whitney-, Bristol- och Gipsymotorerna ha alla ett utomordentligt anseende, som vi inte ha funnit anledning att klandra. Egenomligt nog ha vi ofelbart blivit brända i ett eller annat avseende så snart vi givit oss på andra fabrikat, som varit mindre allmänt företrädna här i landet. Detta betyder förmodligen att den svenska anskaffningspolitiken inom flygets olika grenar under förkrigstiden varit ledd av mycket gott tekniskt omdöme.

Vinterns särskilda krav på flygmaterielens konstruktion och skötsel ha vi klarat enligt de gamla beprövade recepten, som visserligen äro en smula påfrestande på mekanikerpersonalen men i alla fall ge möjlighet att klara upp de flesta situationer. De förut nämnda flygplantyperna, som varit en ryggrad i vår flygplanpark, ha också alla de egenskaper, som krävas av flygplan för svensk vinterflygning. Plats för förbättringar finnas emellertid utan tvekan.

(Forts. på sid. 29.)



SILVA Typ K 101

med vertikalavläsning är den av världsexpertisen erkänt förnämsta magnetkompass, som hittills konstruerats. Vi tillverkar en fullständig serie magnetkompasser av modernaste konstruktion för alla ändamål, för flyg, marin och terräng. Begär upplysningar.

A. B. BRÖDERNA KJELLSTRÖM • STOCKHOLM

HASTIGHETS- o. STIGPROV med FLYGPLAN

OGCH RESULTATENS UTVÄRDERING II (Forts. fr. nr 5.)

Av ing. ERIK LINDKVIST

c) Utvärdering av resultaten.

Här antages, att kalibreringsflygningarna företagits på vinkelbana av utseende enl. fig. 4.

De avlästa värdena och utvärderingen sammanställas i en tabell av nedanstående utseende.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Flygn. nr	Rikttn.	Sträcka L m	Tryckhöjd h m	Ind. hast. V_i km/tim	Flygtid s sek	Lufttemp. t °C	Verkl. hast. V_1 km/tim	Medelhast. V km/tim	Korrigerad hast. V_{korr} km/tim	Pitotrörsfel km/tim

V_1 i kolumn 8 fås ur kol. 3 och 6.

$$V_1 = \frac{L \cdot 3600}{s \cdot 1000} \text{ km/tim} \dots\dots\dots (1)$$

Medelhastigheten, V , bestäms på följande sätt. Med utgångspunkt från en pol (0 i fig. 5) avsätts i sina geografiskt rätta riktningar hastigheterna V_1 från de fyra flygningarna i riktningarna A, B, C och D. Härvid avsättes lämpligen 1 km/tim som 1 mm.

Ändpunkterna A, B, C och D sammanbindas till en fyrhörning och mittpunktsnormalerna till fyrhörningens sidor uppritas. Om de avlästa värdena äro exakt riktiga och vinden varit absolut jämn under hela flygningen, skära dessa linjer varandra i en punkt, som är den omskrivna cirkelns medelpunkt. I praktiken bilda de en större eller mindre fyrhörning och dennas storlek är ett mått på noggrannheten i avläsningarna och vindens oregelbundenhet. Äro sidorna i denna fyrhörning ej större än 5 å 6 mm kan noggrannheten anses fullt tillfredsställande. Man tager nu tyngdpunkten i denna fyrhörning till medelpunkt för en cirkel, som skall så nära som möjligt gå genom punkterna A, B, C och D. Felet delas lika så att cirkelperiferin passerar lika långt utanför C som innanför A o. s. v. Radien i cirkeln är den sökta medelhastigheten V .

Då den indikerade hastigheten V_i är ett direkt mått på tryckskillnaden i pitotröret, det s. k. strömtrycket q ($= \frac{\rho}{2} \times v^2$), skulle samma hastighetsmätarutslag fås närhelst produkten $\rho \times V^2$ är densamma.

Om vi i vårt fall ha en lufttätethet ρ och vår medelhastighet V , skulle vi få samma strömtryck och alltså samma hastighetsmätarutslag vid lufttätetheten ρ_0 och hastigheten V_{korr} . Således blir

$$V^2 \times \rho = V_{korr}^2 \times \rho_0$$

$$\text{eller } V_{korr} = V \sqrt{\frac{\rho}{\rho_0}} = V\sqrt{\sigma} \dots\dots\dots (2)$$

Pitotrörsfelet (kolumn 11) är $V_{korr} - V_i$. Resultatet uppritas i ett diagram enl. fig. 2.

Om kalibreringsflygningarna äga rum på rakbana vid vindstilla räcker det, som ovan i punkt 1) sagts, att flyga banan i en riktning vid varje hastighet, och man får omedelbart fram V i kolumn 9.

Vid flygning på rakbana, då vindriktningen överensstämmer med banans riktning får man V som aritmetiska mediet mellan hastigheterna V_1 i de båda flygriktningarna.

Vid flygning på rakbana, då vindriktningen ej överensstämmer med banans riktning, måste vindens styrka och riktning vara kända. Medelhastigheten V bestäms på följande sätt, se fig. 6.

Hastigheterna V_1 i riktningarna A och B avsätts i sina geografiskt rätta riktningar med utgångspunkt från en pol O. Med utgångspunkt från polen avsättes även vindhastigheten i sin kända riktning. Om punkten P toges till medelpunkt i en cirkel, som går genom hastighetssträckornas ändpunkter, så är radien i denna

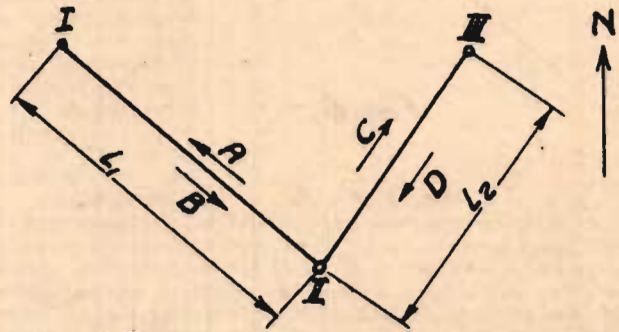


Fig. 4

cirkel den sökta medelhastigheten V . Eventuella mätfel och ojämnheter i vindhastigheten visa sig därigenom, att cirkeln ej går exakt genom ändpunkterna.

Vid användande av triangelbana kan, som tidigare nämnts, mätfel ej påvisas vid bestämningen av medelhastigheten på grafisk väg, varför denna typ av banor ej bör användas om man lägger vikt vid ett noggrant resultat.

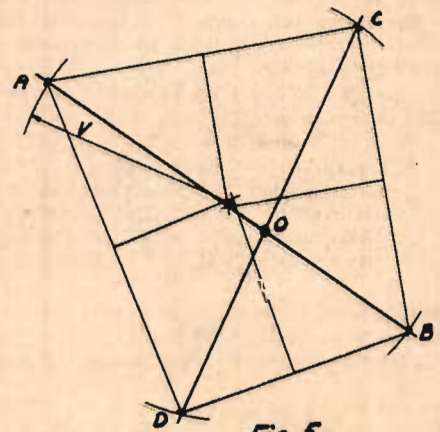


Fig. 5

V. Bestämning av maximala flyghastigheten

a) Flygplan utrustade med kompressorförsedda motorer.

Med en motors fulltryckshöjd menas den höjd i normalatmosfären, vid vilken kompressorn måste vara helt tillkopplad för att ge högsta tillåtna förkompressortryck. Över fulltryckshöjden sjunker förkompressortrycket och avtager alltså motoreffekten. Då motorn är installerad i ett flygplan ökas fulltryckshöjden avsevärt på grund av strömtrycket. Om vi antaga, att förgasarlufintaget är väl utformat och lämpligt placerat, är en verkningsgrad = 0,6 ganska normal. Antaga vi vidare, att motorn har en fulltryckshöjd av 5.000 m och att flyghastigheten på denna höjd har beräknats till 600 km/tim kan flygplanets verkliga fulltryckshöjd approximativt beräknas på följande sätt.

$$\text{Strömtrycket } q = \frac{\rho}{2} \times v^2 \text{ kg/m}^2$$

ρ är på 5.000 m höjd c:a 0,075

$$v = \frac{600 \times 1.000}{3.600} = 167 \text{ m/sek}$$

$$\text{således: } q = \frac{0,075}{2} \times 167^2 = 1.050 \text{ kg/m}^2$$

Detta strömtryck åstadkommer en ökning av trycket på kompressorns inloppssida av

$$p = \frac{1.050}{13,6} \times 0,6 = 46,5 \text{ mmHg}$$

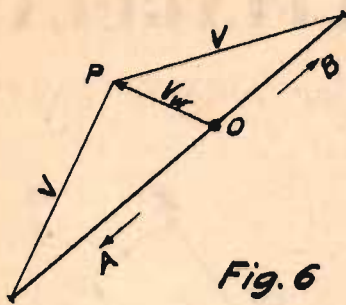


Fig. 6

Lufttrycket på 5.000 m höjd är 404 mmHg och är alltså det yttre tryck, som fordras för att kompressorn skall kunna ge full effekt åt motorn. Då nu strömtrycket tillkommer, erhålles nödigt yttre tryck på en högre höjd, nämligen den höjd, där lufttrycket är 404—46,5 = 357,5 mmHg, alltså 5.930 m, vilken är vår sökta fulltryckshöjd.

För att experimentellt bestämma fulltryckshöjden flyger man nu med fullt öppet gasreglage och fullt inkopplad kompressor på något högre tryckhöjd än 5.930 m, så att förkompressortrycket ej uppnår det maximalt tillåtna. Genom att successivt minska höjden kommer man till en höjd, där förkompressortrycket just når maximum och denna höjd är flygplanets fulltryckshöjd för ifrågasvarande varvtal och förkompressortryck.

På fulltryckshöjden lämnar motorn sin maximala effekt och följaktligen uppnår även flygplanet på denna höjd sin maximala hastighet. Om flygplanet alltså flyges på fulltryckshöjden med maximalt tillåtet varvtal och förkompressortryck så länge att hastigheten stabiliserat sig och denna hastighet sedan korrigeras till normalatmosfär, erhålles ett värde på flygplanets maximala hastighet i normalatmosfären.

Vi antaga, att under ett hastighetsprov på fulltryckshöjden följande värden avlästs:

- Tryckhöjd $h = 5.930$ m
- Ind. hastighet $V_i = 431$ km/tim
- Motorvarvtal $n = 2.950$ varv/min = högsta tillåtna
- Förkompr.-tryck = 102 cm Hg = högsta tillåtna
- Ind. abs. temp. $T_i = 238^\circ$ C

Den avlästa tryckhöjden motsvarar, vid rådande temperatur, en täthets höjd av $H = 5.500$ m.

Vi korrigerar först V_i med hänsyn till pitotrörsfelet enl. fig. 2.

$$V_{i\text{korr}} = 441 \text{ km/tim}$$

Denna indikerade hastighet motsvarar på täthets höjden $H = 5.550$ m av en verklig flyghastighet

$$V_1 = V_{i\text{korr}} \times \sqrt{\frac{\rho_0}{\rho_1}} \dots \dots \dots (3)$$

där ρ_0 = lufttätheten på normalhöjden O m
och ρ_1 = lufttätheten på normalhöjden $H = 5.500$ m.

Hade flygningen ägt rum en dag då de atmosfäriska förhållandena överensstämte med normalatmosfären, skulle vi fortfarande erhållit en fulltryckshöjd av 5.930 m men en högre verklig flyghastighet

$$V_2 = V_1 \sqrt[3]{\frac{\rho_1}{\rho_2}} \dots \dots \dots (4)$$

där ρ_2 = lufttätheten på normalhöjden 5.930 m.

Motoreffekten har i vårt fall, vid flygning på fulltryckshöjden, varit en annan än den ur motoreffekt kurvorna avlästa, vilken förutsätter normalatmosfär. Den hastighet, som skulle ha erhållits i normalatmosfär, blir

$$V_3 = V_2 \sqrt[3]{\frac{N_{sp}}{N_{korr}}} \dots \dots \dots (5)$$

där N_{sp} = specificerad effekt enl. motorkurvorna
och N_{korr} = med hänsyn till skillnaden mellan verklig (indikerad) temperatur och normaltemperatur korrigerad effekt.

Enl. ref. 2 sid. 14 varierar motoreffekten vid konstant tryck med kvadratroten ur temperaturförhållandet. Således blir

$$N_{korr} = N_{sp} \sqrt{\frac{T_{sp}}{T_i}} \dots \dots \dots (6)$$

där T_{sp} = normalatmosfärens temperatur på tryckhöjden i fråga.
Vi få alltså

$$V_3 = V_2 \sqrt[3]{\frac{N_{sp}}{N_{korr}} \frac{\rho_1}{\rho_2} \frac{T_{sp}}{T_i}} \dots \dots \dots (5a)$$

Genom att insätta ekv. 3 och ekv. 4 i ekv. 5a få vi

$$V = V_{i\text{korr}} \times \sqrt{\frac{\rho_0}{\rho_1}} \sqrt[3]{\frac{\rho_1}{\rho_2}} \sqrt[6]{\frac{T_{sp}}{T_i}}$$

$$\text{men } \frac{\rho_1}{\rho_2} = \frac{T_{sp}}{T_i}$$

$$\text{således } V = V_{i\text{korr}} \times \sqrt{\frac{\rho_0}{\rho_1}} \sqrt[6]{\frac{T_{sp}}{T_i}}$$

Om vi använda begreppen relativ lufttäthet och täthetsfaktor (se sid. 2) erhålles

$$V = V_{i\text{korr}} \times \sigma_H^{-1/2} \times F^{1/6} \dots \dots \dots (7)$$

De avlästa värdena och utvärderingen sammanställas lämpligen i en tabell av nedanstående utseende.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11.
Varvtal, varv/m	Förkompr. tryck cm Hg	Ind. hastighet, V_i km/tim	Tryckhöjd, h m.	Lufttemp. T_i °C	Täthets höjd, H m.	$V_{i\text{korr}}$ km/tim	$\sigma_H^{-1/2}$	$F^{1/6}$	V km/tim	Ann.

Täthets höjden H och $\sigma_H^{-1/2}$ erhålles ur diagram fig. 1
 F erhålles ur diagram fig. 7.

b) Flygplan försedda med s. k. markmotorer, d. v. s. motor utan kompressor.

En flygmotor utan kompressor är i allmänhet avsedd att giva sin högsta effekt på markhöjd, därav namnet markmotor. Undantag äro s. k. överkomprimerade motorer, vilkas höga kompressionsförhållande ej får utnyttjas förrän på viss höjd, och vilka alltså för hastighetsbestämningar kunna hänföras till kompressorförsedda motorer. Ett flygplan försett med markmotor kommer alltså att uppnå sin maximala flyghastighet vid markhöjd, och hastighetsbestämningen kan alltså med fördel göras samtidigt med kalibreringen av hastighetsmätaren. Det värde på $V_{i\text{korr}}$ (för pitotrörsfel korrigerad indikerad hastighet), som härvid erhålles, vid flygning på högsta effekt, måste dock korrigeras för variation i motoreffekten enligt nedan.

Vi antaga, att flygplanet flugits på en tryckhöjd av $h = 300$ m vid en temperatur av $T_i = 271^\circ$ C, varvid $V_{i\text{korr}} = 275$ km/tim.

Tryckhöjden $h = 300$ m motsvaras vid rådande temperatur av en täthets höjd $H = -270$ m.

Vi ha alltså flugit i en lufttäthet, som är större än tätheten på höjden 0 m. i normalatmosfären och vår verkliga flyghastighet är

$$V_1 = V_{i\text{korr}} \times \sqrt{\frac{\rho_0}{\rho_1}} \dots \dots \dots (3)$$

där ρ_1 = lufttätheten på normalhöjden -270 m.

Hade flygningen ägt rum på höjden 0 m i normalatmosfären, skulle vi fått en verklig flyghastighet av

$$V_2 = V_1 \sqrt[3]{\frac{\rho_1}{\rho_0}} \dots\dots\dots (8)$$

under förutsättning av oförändrad motoreffekt.

Den motoreffekt, N hkr, som motorn utvecklade under flygningen, har varit en annan än den ur motoreffektkurvorna avlästa N_0 hkr, som förutsätter 0 m höjd i normalatmosfären. Om vi korrigerar för denna variation i motoreffekt, erhålles

$$V_3 = V_2 \sqrt[3]{\frac{N_0}{N}} \dots\dots\dots (9)$$

Insättes ekv. 3 och ekv. 8 i ekv. 9, erhålles

$$V = V_{i\text{korr}} \times \sqrt{\frac{\rho_0}{\rho_1}} \sqrt[3]{\frac{\rho_1}{\rho_0}} \sqrt[3]{\frac{N_0}{N}}$$

som efter någon förenkling ger

$$V = V_{i\text{korr}} \times \sqrt{\frac{\rho_0}{\rho_1}} \times \sqrt[3]{\frac{N_0}{N}}$$

eller

$$V = V_{i\text{korr}} \times \sigma_H^{-1/4} \times \sqrt[3]{\frac{N_0}{N}} \dots\dots\dots (10)$$

$\sigma_H^{-1/4}$ fås ur diagram fig. 1 och motoreffekten N erhålles ur

$$N = \frac{N_0}{0,85} \left/ \frac{\gamma}{\gamma_0} - 0,15 \right/ (\text{ref. 6}) \dots\dots\dots (11)$$

där γ = luftens spec. vikt vid rådande tryck och temperatur och bestämmes av

$$\gamma = \frac{0,464 B}{T_i} \dots\dots\dots (12)$$

där B = barometerståndet i mm Hg svarande mot tryckhöjden $h = 300$ m. Insättes ekv. 12 i ekv. 11 erhålles

$$N = \frac{N_0}{0,85} \left/ \frac{0,464 B}{\gamma_0 \times T_i} - 0,15 \right/$$

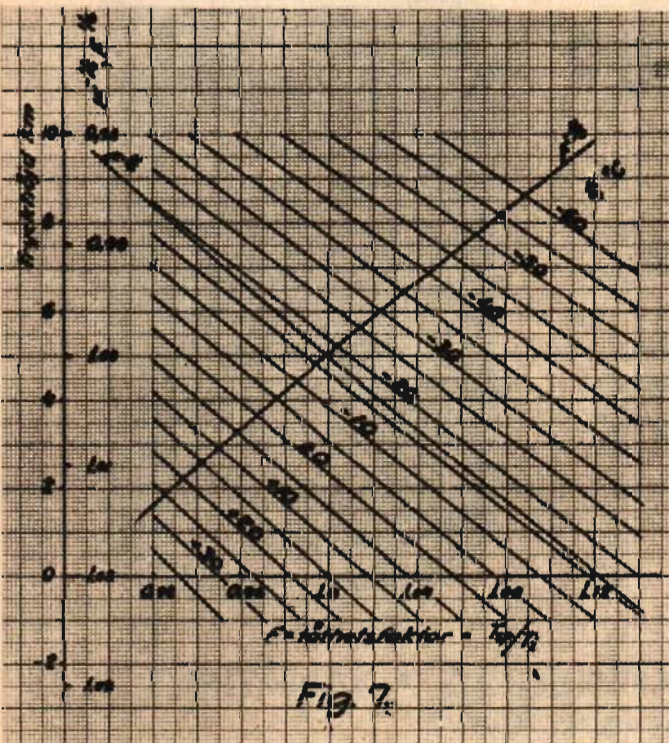


Fig. 7.

SEGRANDE PROPELLER

Berättelsen om hur De Havilland »constant speed»-propellern verksamt bidrog till segern i »slaget om Storbritanniens», är nästan lika spännande som någon annan krigsberättelse. Utan denna propeller och utan det nästan omänskliga arbete som låg bakom utbytet på 52 dagar av propellrar på samtliga Spitfires, Hurricanes och Defiants, som voro i tjänst, hade kanske »slaget» fått en annan utgång. De Havilland skriver därom till FLYG.

Den 9 juni, några dagar före Paris fall, hade De Havilland levererat 1250 ställbara propellrar för Hurricanes, 1000 för Spitfires och 325 för Defiants. Samtidigt levererades »constant speed»-propellrar för Wellington Ic, Hampden, Beaufort, Beaufighter, Whirlwind, Stirling, Manchester etc.

Under fälttåget i Frankrike hörde propelleringenjörerna och provflygarna ofta klagomål över att Messerschmitt Me 109 hade en något bättre topphöjd än de brittiska jaktplanen samt något bättre acceleration och bättre egenskaper vid dykning med motorpådrag. De brittiska jaktpiloterna måste dra av gasen vid dykning för att undvika övervarv.

Vad var alltså naturligare än att man undersökte möjligheterna att förse alla brittiska jaktplan med »constant speed»-propellrar. Söndagen den 9 juni 1940 fick De Havilland en förfrågan, om de kunde byta propeller på en Spitfire som prov. Det kunde de. Den 20 juni kom provflygningsrapporten, som angav att topphöjden hade ökat med över 2 100 m, varjämte vändbarheten på hög höjd hade förbättrats väsentligt. Dessutom hade startsträckan förkortats och stighastigheten ökat.

Den 22 juni fick De Havilland order att byta propellrar på samtliga i tjänst varande Spitfires, Hurricanes och Defiants. Den 25 juni började propellerbytena på tolv Spitfirestationer. Den 2 augusti hade alla existerande Spitfires (över 800 st) fått »constant speed»-propellrar, och den 8 augusti började de tyska massanfälen mot kanalhamnarna och den engelska sjöfarten, inledningen till »slaget om Storbritanniens».

Fredagen den 16 augusti hade 1051 Spitfires och Hurricanes fått nya propellrar, vilket innebar i medeltal 20,2 propellerbyten om dagen under 52 dagar.

$$\gamma_0 = 1,23$$

alltså

$$N = N_0 \times \frac{0,464 B}{1,23 \times T_i} - 0,15 \dots\dots\dots (13)$$

Insättes ekv. 13 i ekv. 10 erhålles

$$V = V_{i\text{korr}} \times \sigma_H^{-1/4} \left[\frac{N_0 \times 0,85}{N_0 \times (0,377 \frac{B}{T_i} - 0,15)} \right]^{1/4}$$

eller

$$V = V_{i\text{korr}} \times \sigma_H^{-1/4} \left[\frac{0,85}{0,377 \frac{B}{T_i} - 0,15} \right]^{1/4} \dots\dots\dots (14)$$

Således

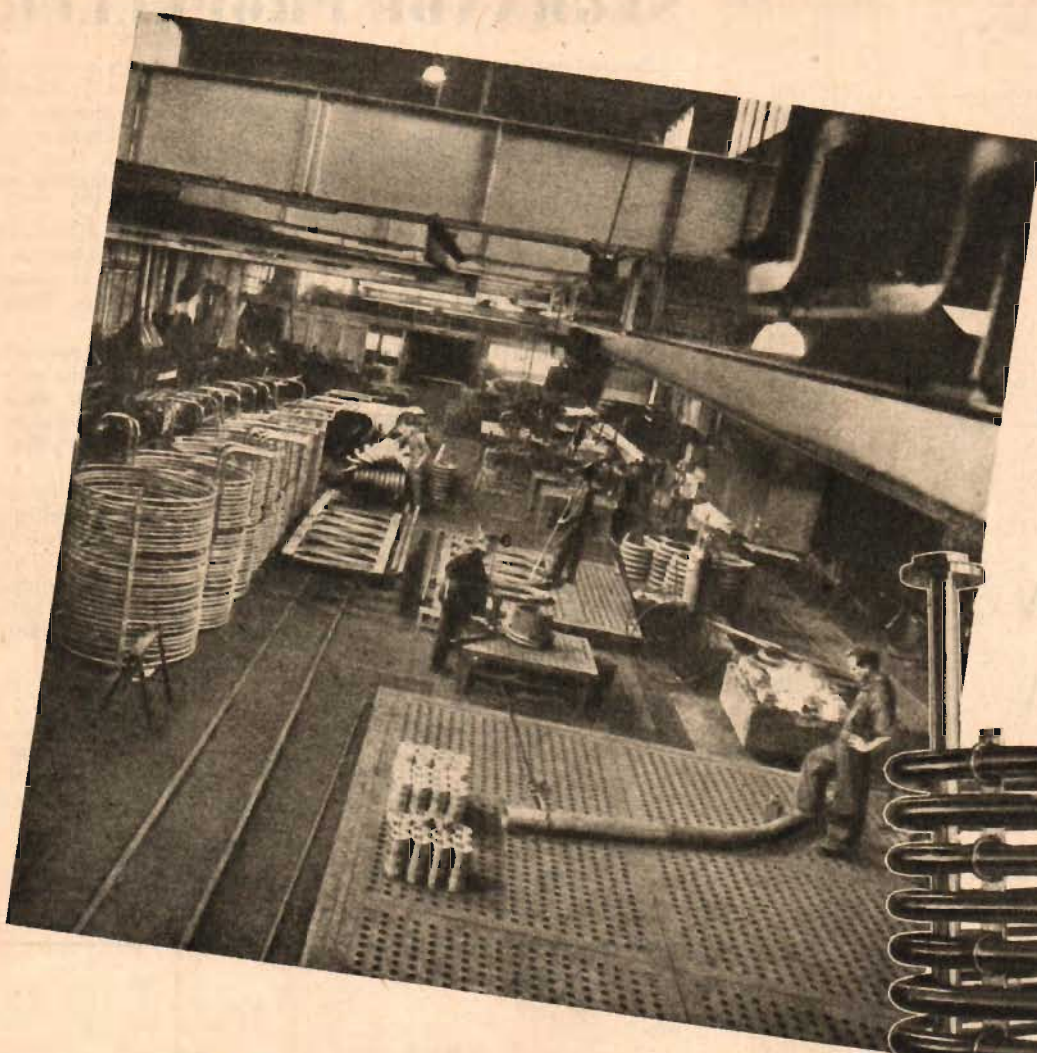
$$V = 275 \times 0,995 \left[\frac{0,85}{0,377 \frac{734}{271} - 0,15} \right]^{1/4}$$

$$V = 275 \times 0,995 \times 0,991 = 271 \text{ km/tim.}$$

De avlästa värdena och utvärderingen sammanställes lämpligen i en tabell av följande utseende.

1	2	3	4	5	6	7	8	9
Varvtal var/min	Indikerad hastighet V_i km/tim	$V_{i\text{korr}}$ km/tim	Tryckhöjd h m.	Lufttemp. T_i °C	Täthetshöjd H m.	$\sigma_H^{-1/4}$	Barometerstånd mm Hg	V km/tim
2.300	271	275	300	271	—270	0,995	734	271

(Forts. o. slut i nästa nr.)



Detaljbild från
rörbockningsverkstaden

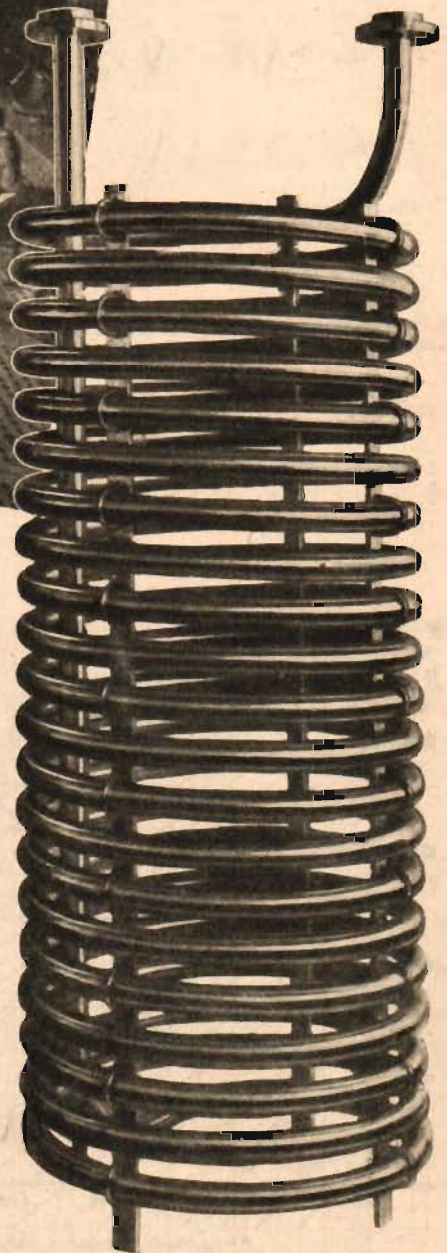
SANDVIKENS RÖRMANUFAKTUR

Slingor, spiraler och bockade rör i alla
önskade utföringsformer.

I rostbeständiga, eldhärdiga och syre-
beständiga kvaliteter ävensom i vanliga
olegerade kvaliteter.

T. ex. slingor för luftförvärmare och reku-
peratorer, överhettarslingor, uppvärm-
nings- och kylspiraler, diverse aggregat
för kemiska industrierna, såsom cellulosa-
och salpeterindustrierna, färgerier, bryg-
gerier m. m.

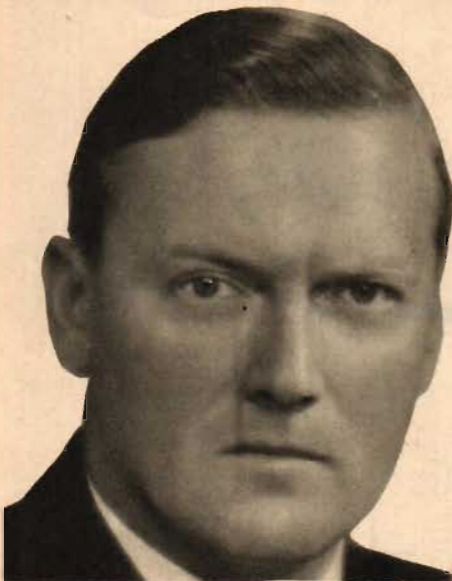
Konsultera oss!



SANDVIKENS JERNVERKS AKTIEBOLAG • SANDVIKEN

Tel. Namnanrop: "SANDVIKENS JÄRNVERK"

Stockholm—Luleå på 3 timmar



Alternativt förslag från

A.-B. Norrlandsflyg

Många törstiga norrlandssjäl-
lar har släckt sin törst med
Burströms Bryggeriers öl. Men
det kanske är blott ett fåtal av
dem som tänkt på att företagets
chef är identisk med chefen för
A. B. Norrlandsflyg, ett tämligen
nystartat flygföretag som
tagit till sin uppgift att ge norr-
länningarna goda förbindelser
söderut. Dir. Folke Burström
hör till de framsynta
norrlänningar, som satt sig i
sinne att radera ut de norrländska
avstånden. Genom FLYG-
MAN berättar han här om sina
planer.

I augusti 1942 kunde man läsa om att
ett nytt flygföretag startats i Luleå med
ett aktiekapital på inte mindre än 90 000
kr. Det var A. B. Norrlandsflyg som då
blev till. Med ingången av 1943 började bo-
laget sin verksamhet.

— Vi utförde då flygningar för Luleå
flygklubbs räkning, berättar dir. Burström.
Klubben hade kört sönder och behövde
assistenter för att klara av sina kontrak-
terade luftvärnsflygningar. Vi lämnade vår
ljud på för klubben synnerligen förmär-
liga villkor. För oss var det värdefullt att
få praktisk erfarenhet. Från april månad
samma år blev vi emellertid utan aktiv
verksamhet och det var först med ingången
av detta år, som vi genom kontrakt med
vederbörande myndigheter kunde få till-
stånd att utföra luftvärnsflygningar. Nu
har vi tre flygplan, en Fairchild, en D. H.
Moth och Percival Vega Gull. Det först-
nämnda är placerat i Boden och utför
därifrån sina flygningar för luftväret.
Det kan kanske tyckas underligt att Norr-
landsflyg startat sin verksamhet under en
tid då flygningar i vanlig mening inte får
förekomma. Men det var uteslutande för
att sedan när freden kommer stå rustade
och beredda att möta de krav, som kom-
mer att ställas på oss. Vi ville ha personal
som var vana vid de norrländska förhål-
landena och svårigheterna.

Vi luleåbor och bodenbor och kirunabor,
fortsätter dir. Burström på tal om fram-
tidsplanerna, är inte så värst mycket be-
tjänta av en sådan flyglinje som ABA har
tänkt sig. Med alla mellanlandningarna
skulle det dra drygt fem timmar att kom-
ma till Stockholm. Flyger man härifrån
klockan nio — det är nog det tidigast
tänkbara om man skall kunna räkna med

Nedan ett av A.-B. Norrlandsflygs flyg-
plan av typen Percival Vega Gull, vilket
lämpar sig utmärkt för målflygning.

passagerare från Boden och Kirunahället
— så är man inte i Stockholm förrän halv-
tre. Det är för sent för sammanträden och
dylikt. Nej, vi vill ha en flyglinje, som
för oss till Stockholm på tre timmar och
med endast en mellanlandningsplats vid
Sundsvall. Dit skulle sedan bilinjer med
mindre flygplan föra samman passagerare
från mellersta Norrland. På det sättet
skulle man kunna vara i Stockholm re-
dan vid lunchtid och hinna återvända sam-
ma dag på kvällen om man så önskade.
Under sådana förhållanden skulle det löna
sig för alla parter med en flyglinje. Men,
betonar dir. Burström, huvudsaken är inte
vem som får hand om Norrlandslinjen
utan att den verkligen kommer till. I det
sammanhanget är det inte utan betydelse
att *amma* flygintresset hos norrlänningar-
na. För vår del ha vi bl. a. planerat en
flygskola häruppe efter kriget.

— Vad är det som gjort dir. Burström
intresserad för flyg?

— Ja, det är inget hastigt påkommet in-
tresse. Alltsedan jag var liten pojke har
flyget lekt mig i hågen. Jag är numera
medlem i Luleå flygklubb vars styrelse jag
tidigare tillhört. I augusti 1942 skaffade
jag mig det första flygplanet. Det var
Fairchilden. F. n. ha vi två flygare an-
ställda: Vpl flygföraren Tore Jonsing, som
är stationerad i Boden och vpl flygföra-
ren Agne Sjöberg, som tillfälligtvis fly-
ger i Dalarna. Båda ha lön enligt Värn-
plikliga flygförarens förenings avtal. Som
min närmaste man fungerar direktörsassi-
stent Agerbrink och som teknisk rådgiv-
are flygingenjör Rolf Gählich. En god me-
kaniker ha vi i Gustav Grym, tidigare mek
på flygambulansen i Boden.

Själv är jag ännu inte flygare, slutar
dir. Burström. Det enda som flyger för
mig är fantasin. Men jag skall lära mig,
det kan redaktören lita på!

Flygman.

KRIGET I LUFTEN

Forts. fr. sid. 20.

ha förstörts, därav 75 på marken mot 17
amerikanska flygplan och inget fartyg för-
lorade. Enligt japanske premiärministern,
som nu själv tagit den militära ledningen,
förlorades 18 fartyg och 120 flygplan, ett
ovanligt medgivande.

I sydväst landstego amerikanerna under
sedvanligt starkt flyg- och flottstöd på
Amiralitetsöarna, nordväst om Rabaul, där
en flygplats genast kunde besättas. Gene-
ral Mac Arthur anser nu, att japanernas
trupper främst på Bougainville men även
på New Britain och New Ireland äro så
kringskurna av flyg- och sjöstridskräfter
att de snart måste falla till föga av brist
på tillförsel. Samtidigt med denna ökade
blockad fortsatte de direkta anfällen på
hamnen och flygplatsen vid Rabaul och vid
Wewak på Nya Guinea. Ur en japansk
konvoj utanför Nya Guinea sänktes 12 far-
tyg på 36.000 ton av tunga bombplan i
samverkan med motortorpedbåtar.

Även i Burma gjorde de allierade vissa
framsiege ehuru flygoperationerna där äro i
långt mindre skala. Den 14. amerikanska
flygkåren i Kina ägnade sig mest åt ton-
nagebekämpning i sydkinesiska sjön, en
långsamt verkande men för japanerna myc-
ket kännbar verksamhet. 4-3-1944.

"VILD-HUSSEN" . . .

Forts. fr. sid. 22.

Bland enmotoriga plan röstar jag på Waco
och Stinson Reliant.

— Vårt bolag har samlat omfattande er-
farenheter under de här åren, säger direk-
tör Forsmark till sist. Sedan krigets bör-
jan har vi flugit 13.500 timmar, mött många
problem men löst dem. Vi har 10 egna
flygplan och kommer att öka antalet. Dot-
terbolaget Skandinaviska Aero AB i Norr-
tälje medräknat har vi 60 anställda, därav
9 egna flygförare. Bolaget kan nog sägas
stå rustat till tänderna för freden!

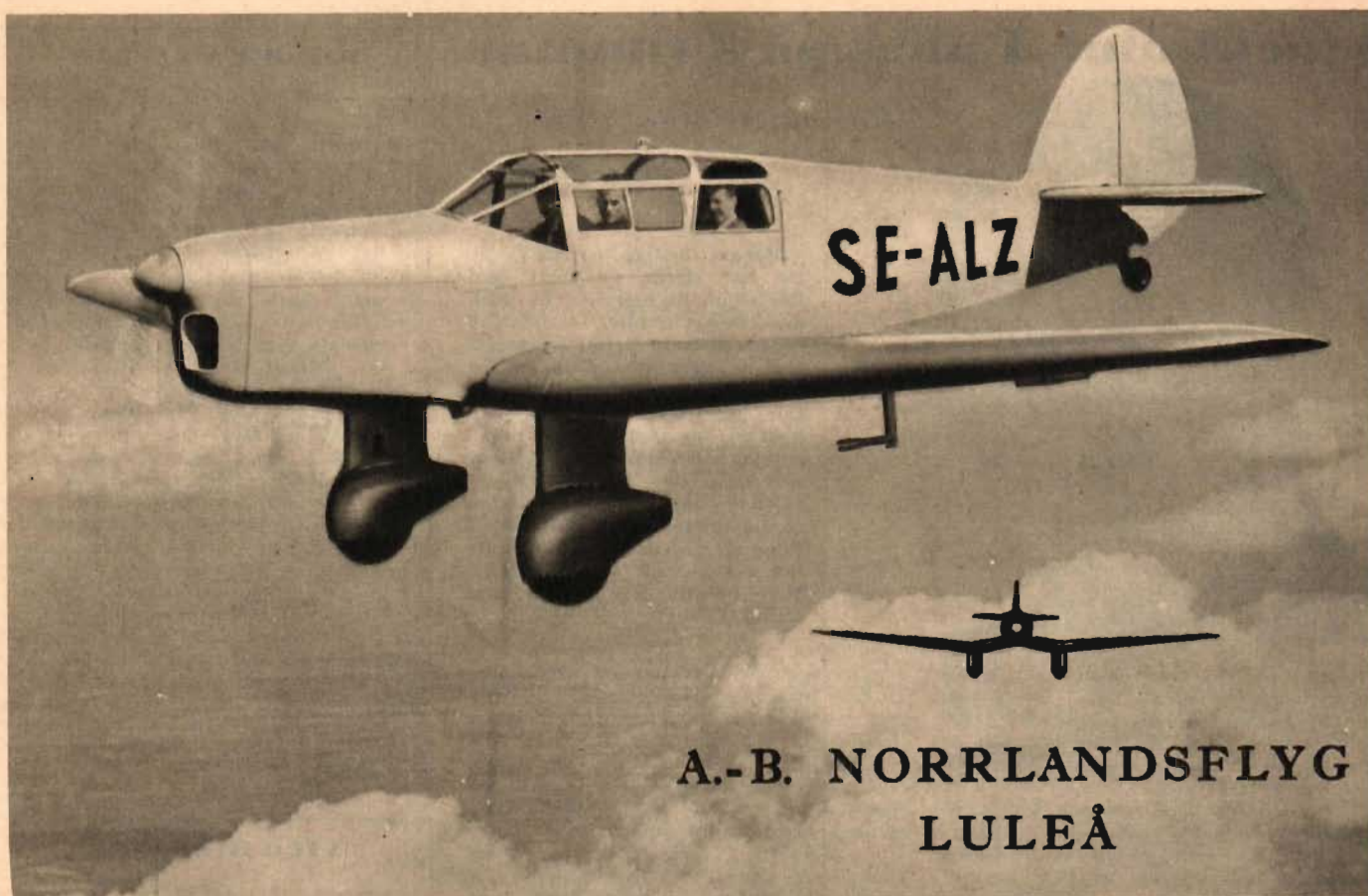
TAXIFLYG I NORR . . .

Forts. fr. sid. 23.

Öppna flygplan passa illa för halvdags-
långa flygpass i stark kyla. Å andra sidan
äro täckta flygplan utan verkligt effektiva
anordningar för att hålla glasrutorna klara
och sittrummet uppvärmt och väl ventilerat
icke nämnvärt överlägsna. Den erfarenhet
vi vunnit i dessa praktiska detaljer komma
vi att använda när det efter kriget blir
fråga om nya flygplan, och jag tror att
svenska flygtekniker böra ägna sådana frå-
gor stor uppmärksamhet. Vintern i Sve-
rige kräver anpassning hos flygplanen lika
väl som tropikernas skyfall och Saharas sol
och sandstormar.

Vårt planerade taxifyg skulle också få
andra uppgifter än person-, post- och gods-
befordran. Fotografering av skogsområden
för avverknings-, reklamflygningar för
större bolag — vi hade ju före kriget hand
om Stockholmstidningens SE-FYR — eld-
ledning vid skogsbränder äro t. ex. områden
där Flyg-tjänst skulle kunna utnyttjas.
Dessutom räkna vi också med att den mål-
flygningsverksamhet, som vi nu bedriva,
kommer att fortsätta även under fredstid,
slutar dir. Eliasson.





A.-B. NORRLANDSFLYG
LULEÅ

Flygfotografi av ett mörklagt flygfält
"någonstans i Sverige". Anläggningarna
äro utförda av

A.-B. SKÅNSKA CEMENTGJUTERIET

Här finnas
skyddsrum
insprängda i berg.

Moderna start-
banor av
betong.

Hangar och
verkstads-
byggnader.

Detta fält är
planerat med spe-
cialmaskiner.

Skånska Cementgjuteriet har utfört ett stort antal flygfältanläggningar, som av naturliga skäl icke kunna avbildas i annonser och tidningar.



Brev från F 6

Den gamla Lusharpan har börjat exproprieras! Där reser sig nu en pampig byggnad, F 6 nya markenteteri. Ingen klagar nu längre på trångboddhet i mässarna. Det är stora, ljusa lokaler, vi fått taga i bruk och alla tycks trivas. Fast en del kanske sjunger »It's a long way...» på sina promenader dit ut. Ja, det har nog blivit så på



»Chefen» trivs i nya luckan...

F 6, att man går till mässen då man vill ha motion. Vill man ha roligt går man däremot till gymnastiksalen. Där boxas och dansas och ses filmer. Där får ungdomen svettas ut under handboll och maskeradbal. Ibland är det förstås litet gymnastik, men det skulle inte förvåna om verkstadsklubben väcker förslag att bommar och lodlinor skall tas bort för att det skall gå bättre att ordna ett dansgolv. För övrigt borde festarrangörerna skaffa sig dammsugare eller något liknande. Det ligger serpentiner kvar i ett hörn sedan Förenade Glidbyggarnas civila värfest i fjol! På måndagsmorgonen kommer furirskolan och

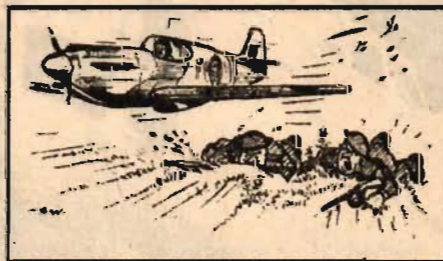
Röntgenbild: Mannen t v är tydligen stamgäst. Se magen!



har en kombinerad gymnastik- och gas-skyddsövning. Den inledes med allmän kvastföreläsning och pulsning i damm. Nästan lika bra som Vålådalen!

Segelflyget vid F 6 blir allt populärare. För en tid sedan avhölls en flottiljafton, som gick helt i segelflygets tecken. Instruktivt och medryckande talade major Hugosson över ämnet »Segelflyget, dess termik och möjligheter». Därefter visades Allebergs-filmen »Vinden bär oss». Flottiljchefen utdelade ett trettiotal diplom — ett vackert resultat av höstens arbete. Nu förbereder sig segelflygledningen för vårens stortag. Man hoppas kunna starta tre A-kurser, kanske flera. Varje kväll är byggarbetet i full gång, fast ännu finns det plats för flera nävar. C-eleverna träna instrumentflygning i link-trainern och förbereda sig för sommarens sträckflygningar. 1944 kommer vi att ta revansch på F 5 i Alleberg. *Tosse.*

Samverkan



Armésamverkan, sa' dom!

Var togs bilden?

Den lilla Ringsiktetävlingen i FLYG nr 3 är nu avgjord. Många hade låtit lura sig av den skicklige fotografens trick och trodde att bilden var tagen när de allierade stred mot tyskarna i Tunisien eller något liknande. En hel del hade emellertid upptäckt fotografens list och uppdragat att fotot är taget i en sandgrop med modellflygplan som agerande. Först öppnade rätta lösning tillhörde Lars Wannerberg, Villagatan 7, Solna, som således får en halvårsprenumerering på FLYG.

Vargmamma talar igen



Vargmamma väntar

Grejor på golvet blir förstörda grejor! Dessutom kunna de skada Dig själv och kamraterna



Nu är det strax hänt!



I brist på ett modernt trafikplan fingo utställningens kommissarie, C. Livijn, direktör O. Bröndum, Stockholm, och direktör Franklin Eck, Motorverken, Göteborg, göra åkturen i det här fordonet.

Flyg i sjöstaden

I Göteborg har i dagarna öppnats en utställning, där man får veta allt, eller åtminstone det mesta om tåg, båtar, spårvagnar, bilar, bussar, cyklar, hästar och — naturligtvis flygplan. Utställningen heter »Trafikmedlens utställning», och är en efterföljare till exposén i Stockholm med samma namn. Den är bara lite fylligare, speciellt på sjöfartens område med tanke på sjö- och stapelstaden Göteborg.

Flygavdelningen tilldrar sig givetvis ett stort intresse. Aerotransport och Sila visa gemensamt en vägg »Milstolpar i flygets historia», där den flygbitne kan finna allt från bröderna Wrights flygning 1903 till bilder av det moderna trafikplanet avsett att trafikera framtidens flygleder. Svensk Flygtjänst har roliga episoder ur flygets historia och »taxi»-flygningens utveckling. Något riktigt trafikflygplan, som man kan få se och ta på, får inte plats i Motorverkens visserligen rymliga men för ett modernt flygplan ändå trånga lokaler. Aeroklubben i Göteborg har emellertid lyckats pressa in ett smäckert segelflygplan, svävande i taket som en jättefågel och varslande om de oerhörda möjligheter flyget i framtiden kan erbjuda. Näst Forden, modell 1940, är segelflyget det mest sevärda utställningsföremålet.

LÄTTMETALLERNA
"våga tungt"
I VÅR BEREDSKAP



SVENSKA ALOXIDVERKEN A.-B.

A.-B. SVENSKA ALUMINIUMKOMPANIET

SEGELFLYG

HUR SKA VI BYGGA?

FLYG börjar här en ny artikelserie, som de glidplanbyggande flygklubbarna komma att få stor nytta av. Serien omfattar nämligen en samling tips om vad som bör iakttas för att byggverksamheten vid klubbarna skall ge största möjliga valuta. Författare äro fackmän på respektive områden vid AB Flygindustri i Halmstad.

VERKSTADEN OCH DESS UTRUSTNING

Varje klubb bör eftersträva att hålla sig med en så bra verkstad som omständigheterna medge. Endast i en ändamålsenlig lokal, som bör göras så trivsamt som möjligt, komma de bästa arbetsresultaten fram. Nu måste man ju tyvärr rätta munnen efter matsäcken men som regel kan nog sägas att klubbarna lägga ned för litet pengar och omsorg på verkstaden, som dock utgör förutsättningen för materiellens rätta skötsel och en god byggverksamhet.

Vad först och främst själva lokalen beträffar måste denna vara tillräckligt rymlig samt väl upplyst och framför allt ej fuktig. I synnerhet om man limmar med kaseinlim är denna senare fråga av vital betydelse, då man i en fuktig lokal inte endast riskerar ett sämre arbete utan i vissa fall t o m äventyrar flygsäkerheten. En annan viktig sak är att lokalen tillåter att man får ut de sammanbyggda detaljerna. Det har nämligen hänt fler än en klubb att, sedan väl spåntornet sammanbyggt, hela härligheten måste brytas isär igen, då portar eller fönster ej medgett utförsel i ett stycke. Man kan bli skrynklig i ansiktet för mindre!

Lokalen bör om möjligt ha ett kraftigt, plant trägolv, som ej tar skada av om man spikar fast bockar eller mallar. Trägolvet har dessutom den fördelen att ej vara så verktygsfördärande som ett cementgolv!

Verkstadsinredningen bör omfatta arbetsbänkar, verktygsskåp och hyllor samt lagringsplatser för råmaterial och färdiga detaljer. En hyvelbänk är önskvärd och ett kraftigt skruvstycke nödvändigt. Om det är fråga om en större klubbverkstad lönar det sig sedan att inreda ett avskilt verktygslager, som lämpligen förvaltas av någon erfaren verktygsman, förtrogen med slipandets svåra konst.

Skall man i samma lokal även göra översyner på bil och vinsch är det av vikt att dessa kunna köras direkt in i lokalen. Då är fört ett cementgolv att föredra. Den idealiska lokalen har alltså en »motorverkstad» med cementgolv och en »snickarverkstad» med trägolv.

Värmen är också en viktig faktor i en arbetslokal och vid limningar får temperaturen understiga + 12° C. Lämpligt är att ha en sammanbyggd termometer och hygrometer eller i annat fall separata sådana uppsatta intill varandra. Båda instrumenten äro absolut nödvändiga.

Den relativa fuktigheten i lokalen bör ligga omkring 50 % och får ej understiga 40 eller överstiga 65 %.

Verktygsutrustningen är givetvis av största betydelse och lika viktigt är att den all-



Innehållet i en för fältmässiga reparationer avsedd verktygslåda.



SEGELFLYGLÄRARINNA: Elfriede Müller heter en ung schweiziska som nyligen utnämnts till segelflyglärlarinna. Det skedde sedan fröken Müller med glans klarat av en flyglärarkurs i Bern-Belpmoos och Schweiz fick därmed sin första kvinnliga segelflyglärlarinna. Hon syns här ovan (t h) jämte några elever kontrollera bagrammet efter en flygning.

Skoltillstånd har tilldelats följande flygklubbar intill den 1 okt. 1944: Stockholms flygklubb för segelflygskolning på Bromma flygplats, Rättviks flygklubb för glidflygskolning på Rättviken (Siljan), Västerbergslagens flygklubb (förnyat) för glid- och segelflygskolning på sjön Väsmen vid Ludvika, Värmlands flygklubb för glid- och segelflygskolning på Karlstads flygplats samt Linköpings flygklubb (förnyat) för glid- och segelflygskolning på disponerat fält vid Tannefors och på sjön Roxen.

tid hålles i ordning. Som tidigare framhållits är det därför lämpligt att varje klubb har sin egen verktygsförvaltare.

En förteckning över erforderliga verktyg för en medelstor klubb torde här vara på sin plats och återfinnes längst ned på sidan.

»Fix» limtänger, som äro nästan oumbärliga vid flygplanarbete, föras av A/B Sigr. Stenberg & Co, Nässjö, som även är specialfirma för skruvtvingar och andra snickeriverktyg.

Till slut bör framhållas betydelsen av ordning och reda i lokalen ävensom att den hålles ren. Limningar i dammiga lokaler bli alltid sämre än i dammfria. Lämpligt är att låta juniormedlemmarna turas om att göra rent i lokalen. Bygglokalen skall alltid vara i sådant skick att den kan användas som ett av propagandamedlen vid anskaffandet av nya medlemmar. Betänk att uttrycket: »Sådan herre sådan dräng» här i högsta grad äger sin tillämpning!

Rudolf Abelin.

VERKTYGSFÖRTECKNING FÖR MEDELSTOR FLYGKLUBB

- | | | | |
|--|-----------------------------|-----------------------------|-------------------------------|
| 1 st rubankshyvel | 1 st automatisk skruvmejsel | 2 st skjutmått, 150 mm | 1 st hylsnyckel, vidd 11 mm |
| 1 » stöthyvel | 2 » mindre skruvmejslar | 1 » stålmejselband, 2000 mm | 1 » hylsnyckel, vidd 14 mm |
| 2 » putshyvlar | 1 » handborrmaskin | 1 » fogsvans | 1 » skiftnyckel »nolla» |
| 2 » tandjäm | 1 » borrarväng | 1 » fanérsåg | 2 » skiftnycklar, »etta» |
| 2 » halvrundfilar, 28 cm | 1 » mejsel till d:o | 1 » fanérkniv | 2 » ansatsfilar, medelfina |
| 2 » rundfilar, 28 cm | 1 sats borrar | 2 » vinkelhakar | 1 » bågfil |
| 4 » halvrunder raspas (2 större, 2 mindre) | 1 st hovtång | 1 » smygsvinkel | 1 » kombinationstång |
| 1 » snickarhammare | 2 » sidoavbitare | 2 » körnare | 1 sats Bahcofastia nycklar |
| 2 » mindre hammare | 1 » stålark | 1 » bultjagare | 20 st »Fixo» limtänger |
| 1 » träklubba | 1 » vattenpass | 1 » splitsnål | 30 » skruvtvingar, spv 150 mm |
| 6 » stämjärn av olika dim | 1 » stålskala, 1000 mm | 1 » mindre plattång | 20 » skruvtvingar, spv 300 mm |
| | 2 » stålskalor, 300 mm | 1 » filklöve | 1 » Ulmia-tång med klammer |



UDDEHOLMS AKTIEBOLAG förädlar de värmländska stålmalmen och den värmländska skogen.

Från våra verk i Hagfors, Munkfors, Nykroppa och Storfors komma järn- och stålprodukter för snart sagt alla tänkbara ändamål.

Från Skoghallsverken komma silkemassa, papper, ädelcellulosa, trävaror samt en mångfald kemiska produkter. I olika riktningar drives här förädlingen av skogens rikedomar allt längre, och Uddeholm har även på detta område i många fall gått i spetsen för utvecklingen i vårt land.

Våra stålrör komma alltmer i bruk för rena konstruktionsändamål, särskilt moderna lättkonstruktioner i helsvetsat utförande.

Flygplanens landningsställ, hästvagnarnas underreden och skalmar, soffor och bagagehyllor i bussar och järnvägsvagnar, skyltställ, byggnads- och reparationsställningar, lyftkranar, flaggstänger och belysningsstolpar utföras av rör och framtidens personbil blir måhända av konstmassa på stålrörstomme.

Vi tillverka sömlösa rör med för varje ändamål passande hållfasthet och utförande —
glödgade, härddragna eller seghärdade
blanka, slipade eller polerade
runda eller profilerade
bockade, kragade, strypta och konade.

Byt ut Edert gamla utförande i trä eller vinkeljärn mot en modern lättkonstruktion i Uddeholms högvärdiga stålrör!

UDDEHOLM

Ett värmlandsnamn med världsrykte

Huvudkontor: UDDEHOLM • Försäljningskontor: A.B. Uddeholmsagenturen, STOCKHOLM, GÖTEBORG, ESKILSTUNA
 Södlagenterer: Ingenjörsfirma Sven Helsten, Malmö (Värktogsstål, konstruktionsstål, rör) • Karl Blomquist, Maskinaffär, Sundsvall

TERMIK I SNÖSTORM

Fi-1 steg 8 m/sek över Laholmsbukten. Abelin tvingades att avbryta på 1 300 m höjd.

Söndagen den 20 och måndagen den 21 februari gjordes ett par verkligt intressanta segelflygningar i Halmstad. När klubbens instruktör G. Jönsson vid 13-tiden på söndagen gjorde en Baby-start fick han kännning av en svag termikblåsa, som dock ej bar planet. Tiden blev emellertid 4 min i stället för de vanliga 3. Variometern visade endast c:a 1/4 m »sjunk», vilket betydde att Weißen skulle kunna segla.

Weißen, som stod nedmonterad i hangaren, monterades tack vare snabbkopplingarna på rekordtid och efter några min var ekipaget i luften. Under sommaren och hösten hade det visat sig att Weißen i medeltal fick 6 gånger så lång flygtid per start som Babyn. Om detta skulle hålla streck borde Weißen alltså hålla sig uppe minst 24 min.

Den landade efter 30 min och med en största uppnådda höjd av 600 m! Alltså åter ett belägg för Stig Fägerblads gamla käpphäst: Om man vill ha billig flygtid skall man flyga högvärdiga plan!

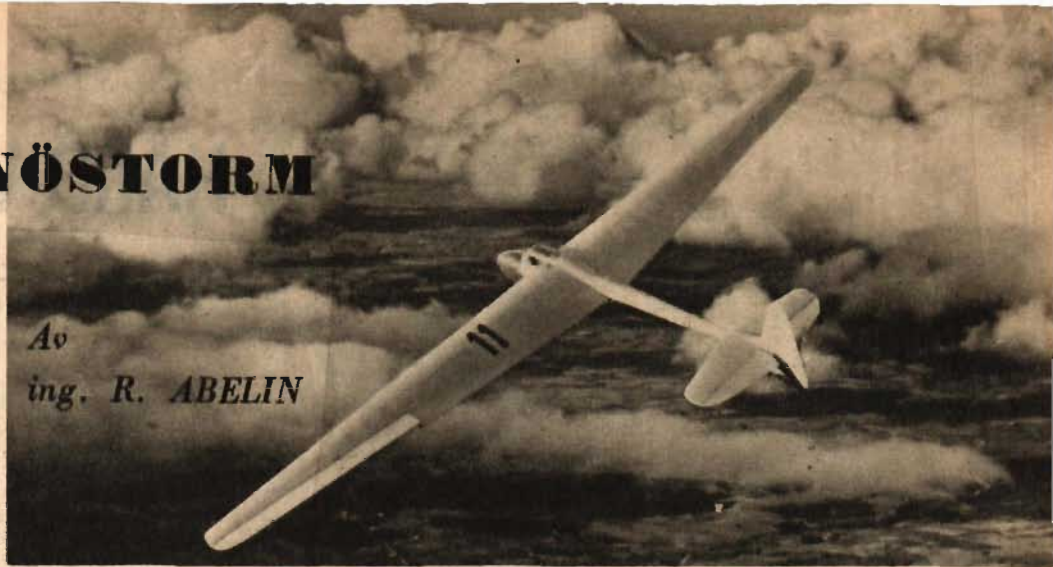
På måndagen hade jag själv tillfälle pröva vintertermiken i samband med en Fi-1-flygning. Starten skedde i flygbogsering med disponent Sundblad i motorplanet. Vid tillfället rådde starkt byig, nordlig vind på 11—16 m/sek vid marken och jag hade därför god användning av Fi-1:s utmärkta roderverkan. Från c:a 200 m höjd blev det mindre kytigt men på nära 500 m tilltog kytten åter kraftigt och stigningen i släpet ökade till nära 3 m/sek, varför jag koplade.

Först fick jag en halv meter stigning men lyckades snart ringa in uppvindens kärna, varefter stigningen ökades till 2—3 m/sek. På grund av den kraftiga vinden drev jag emellertid snabbt ut över Laholmsbukten, varför jag i flera omgångar fick avbryta och söka mig mot land. Jag flög mestadels på rakkurs med c:a 90 km/t.

Trots att jag sålunda ofta fick släppa uppvindsblåsorna nåddes snart 1 300 m. Då jag nu drivit ut c:a 5 km över havet och därtill ett kraftigt snömoln skilde mig från kusten tryckte jag med stark fart, c:a 110 km/t, in mot land. Trots den höga farten gick variometern icke ned under 0 och när jag kom in i snömolnet, där det snöade mycket starkt, gick visarutslaget saktat upp från 0 över det normala »stoppetslaget» 5 m förbi 2-m-strecket på sjunkskalan, motsvarande en stigning av över 8 m/sek. Uppvindens styrka måste sålunda ha varit mellan 10 och 11 m/sek!

Vid tillfället fanns det ingen kompass i Fi-1, varför jag med svidande hjärta nödsakades avstå från vidare höjdexkursioner, då jag icke ville chansa att komma in i ett fallvindsområde och sedan kanske gå ut åt fel håll. Genom det intensiva snöfallet torde därtill instrumenten på kort tid ha satts ur funktion. Förresten skulle varken Fi-1 eller jag ha varit roade av ett vinterbad, vilket vi kommo överens om vore en sportprestation av den art som icke bör förenas med flygning.

Sedan jag i dubbel bemärkelse avancerat mot flygplatsen var jag två gånger nere på 350 resp 400 m för att sedan nå 1 100 resp



1 000 m, som sedan åter »avancerades» bort i vanlig ordning.

Fi-1 visade utomordentligt goda termikflygegenskaper och dessutom måste jag ge dess schweiziska instrument en särskild eloge. Hade jag förhandsmeddelat för

sträcka skulle jag i den rådande vinden och med de uppnådda höjderna inte kunnat undgå att flyga minst 80 km. Särskilt fraperande var hur tränga blåsor man kunde utnyttja med Fi-1 utan att därför behöva tillgripa oekonomisk bankning i svängarna.

SEGELFLYGETS TEKNIK ?

Av fänrik Bengt R. Olow

I förra numret behandlades DK-skolningens stora fördelar. Denna utbildning har emellertid också en nackdel — den är tämligen dyrbar. Flygplanen äro ej billiga och för att utbildningen skall kunna bedrivas effektivt fordras flygstart. Under segelflyghalvåret, då man tämligen snart efter starten kan få termikanslutning, blir startkostnaden räknad per flygtimme ej så stor men värre ställer det sig under den andra delen av året. Då skulle man i stället kunna tänka sig start av flera DK-flygplan samtidigt efter samma motorflygplan.

I långa loppet uppväges emellertid kostnaderna för DK-skolningen dels av minskningen i antalet haverier under C-skolningen, dels av det bättre utbildningsresultatet. Allra gynnsammast torde DK-utbildningen ställa sig vid segelflygskolor, dit en mängd elever från hela landet strömmar för utbildning på segelflygplan. Efter ett enda pass i DK blir läraren klar över respektive elevs utbildningsståndpunkt, vilket kanske annars skulle tagit ett par dagar och eventuellt även kostat dyrbar flygmateriel.

Till slut några tips till instruktören:

Ju fortare man kommer underfund med en elevs läggning, desto bättre går utbildningen. Detta kan man göra genom att studera vederbörande ej endast i luften utan även på marken.

Ge aldrig en elev kritik så att hans kamrater i gruppen höra det! Tolerera inte att eleverna sinsemellan kritisera varandras flygningar och ge instruktioner!

Ge aldrig rent negativ kritik av en flygning! Sådant kommer den mest intresserade att tappa sugen. Med lite ansträngning kan man alltid hitta något under flygningen som var någorlunda skapligt. En gammal god regel är att lägga sin kritik enligt följande schema: kritik — beröm — kritik!

Om en elev gör många fel så försök aldrig att arbeta bort allihop på en gång! Det är bättre att operera bort dem ordentligt — ett i taget. (Serien fortsätter.)

FLYG:s tävling

VÄCKER ENTUSIASM

Tävlingen om FLYG:s segelflygpokal, utlyst i FLYG nr 4, har mottagits med stor entusiasm inom flygklubbarna, speciellt sådana som hittills ej haft råd att sända tävlande lag till Alleberg. FLYG har frågat några klubbpampar vad de tycka om den nya tävlingen.

— Det bästa med tävlingen är att den bör kunna medverka till en ökning av intresset för träning efter fullbordad C-utbildning, säger civilingenjör Karl Svansson, gruppchef i Stockholms segelflygklubb. Nu är det tyvärr ofta så att medlemmarna nästan slutar flyga sedan de erövrat C och certifikat. Vi har många segelflygare i vår klubb och alla kan ju inte vara med i Allebergstävlingen. Och så finns det gott om termik på Skarpnäck — den 25 febr. flög »Lasse» 11 min med en Baby därute.

— Det blir en spännande tävling, säger flygchefen Gumar af Ekenstam, Stockholms flygklubb. Från vår klubb kommer nog många motorflygare att tävla med Kranichen. Vi har redan börjat träna på Bromma om söndagarna — det finns termik nu — och vi kanske åker till Alleberg för att delta i fria klassen.

— Finfint, utropar instruktör Walle Forsslund, Borlänge-Domnarvets flygklubb, vem som helst kan ju vara med! Vi hoppas få hålla till på Rommehed och bli använda vår Kranich. En hel del C-diplomater i vår klubb kommer att försöka sin lycka i tävlingen om FLYG:s segelflygpokal.

— Tävlingen är som hittad, myser ing. O. Strandberg, sekr. i Halle-Hunnebergs flygklubb. Det ska bli roligt att med ett sådant mål för ögonen försöka utnyttja de fina termiken mellan fältet och Humneberg c:a 3 km därifrån. Det blir förresten 6 st C-kurser här i sommar.

— Vi ska göra vad vi kan på Vängsö, säger ing. Gösta Lindh, gruppchef i Östra Sörmlands flygklubb. Vi har en Baby och vinscheri blir klar när som helst. Det ska verkligen bli roligt att vara med och tävla!

WINGSTRÖM:

HÅRD VINTERTÄVLING

med många moderna modeller

Skarpnäcks flygfält stoltserade med finfint modellflygarväder vid KSAK:s vintertävling söndagen den 27 febr. Här demonstreras verklig S 1-glädje av två göteborgare.

glädjande och det kan knappast vara någon överdrift i påståendet att svenskarna f. n. är bättre än både finnar och tyskar. Att Sverige nu har grunden för framgångsrika och ärofyllda duster med de ledande modellflygnationerna behöver man inte tvivla på ett ögonblick.

Ett genomgående drag var tunna, mycket välvda profiler, »fågelprofiler», stor vingkorda, bärande stabilisator, »ägg» med stavkropp och vingkroken alldeles intill vingen. Vidare låg fenan antingen under stabilisatorn eller framför densamma på ovansidan, bl. a. för att komma ifrån stabilisatorns skuggning under starten.

Startsäkerheten var häpnadsväckande. Det var inte många modeller som »jazza» eller gick i backen, det gick raka vägen mot totalhöjd. Det vimlade av vinskönstnärer — eller är det kanske ingen konst längre? Hänger det ihop med de alltmer fulländade konstruktionerna?

Det var som sagt ett behagligt modellflygväder, alla trivdes och ingen kvaddade, i varje fall förekom inte några totalhavverier. Detta inverkade också på sekretariatet — nästan alla deltagare gjorde 3 starter — och protokollet blev totalt fullskrivet, vilket inte brukar vara fallet.

Tävlingen blev som väntat mycket hård och det var en intensiv kamp om sekunderna.

Ett litet belägg för påståendet om hårdhet ger väl deltagarantalet i S 1 — 62 modeller! Som segrare utgick Gunnar Nygren, en av Sandvikens gamla säkra modellflygare. Hans genomsnittstid blev 3.35,8. Hans bästa tid var 6.10,8. Tvåa blev Lennart Andersson, ÖSEK, med tiden 2.59,6, trea Börje Börjesson, Göteborg, 2.55,1 och fyra Hobbygeneralen Lindholm med 2.34,8 (bästa tid 9.00,2).

Även S 2 var en mycket hård klass med omkring 50 startande. Där segrade över-

500 starter på 5 timmar!

Vackert väder, sann modellflygarglädje och ett gnistrande fyrverkeri av världens grannaste segelmodeller präglade 1944 års vintertävling, som var den nionde i ordningen (imponerande siffra). Vingarna stod för arrangemangen och tävlingsplats var Skarpnäcksfältet, ett av våra bästa modellflygfält.

Vintertävling var i år rätt benämning, vilket ju inte var fallet med 1943 års tävling, som helt gick i ljumma försommarvindars tecken. Det var omkring 10° kallt när tävlingsledningen infann sig vid 8-tiden, snön låg vit och fin och vinden var som bortbläst. Kvicksilvret kröp emellertid uppåt och tävlingsledningens behövde inte utstå värre kyla än omkring 3°. Nörränningarna frös mest och skåningarna minst och det var kanske därför som de sistnämnda klarade sig så pass bra i tävlingen.

Att det var en stortävling framgick med all tydlighet av deltagarlistan, som omfattade över 100 tävlande med 170 modeller. De flesta anmälda ställde också upp men beklagligt nog ej Åke Roggentin, Torbjörn Isacson och Sven Forsberg. Hade dessa varit med skulle kampen mellan Vingarna och LEN blivit betydligt hårdare.

re. Klockan 10 var det dags för första start men den inträffade faktiskt inte förrän framåt halv elva. Det var den gamla vanliga scenen som upprepades — modellflygarna trimmade långt ifrån startplatsen, hörde inte upp på tävlingsledningen och de flesta (tur att det finns några undantag!) dröjde givetvis till slutet av perioden med sina starter. Efter att ha levat i fridsam arbetslöshet fingo tidtagarna och sekretariatet så småningom ett arbetsprogram som var rätt ansträngande.

Tävlingen gick helt utan publik och modellflygarna kunde därför inte klaga på allmänheten om något gick åt skogen. Men ändå blev det en ganska rörig tillställning. I viss mån berodde detta kanske på att högtalaranläggning icke fanns på platsen men annars gjorde nog de tävlande sitt bästa för att göra tävlingsplatsen så rörig som möjligt. Alla intresserade sig bara för den egna modellparken. Men det är nog så med modellflyget att intresset för den egna modellen är så stort att allting annat blir oväsentligt. Fabrikör Stark yttrade sig f. ö. mycket drastiskt om modellflygarnas ohörsamhet: — Om man sköt av en kanon i ändan på en modellflygare som sysslar med sin modell så skulle han inte märka det. För honom finns bara modellen!

Det behövs följaktligen en bättre tävlingsordning. Men — och det är ett tungt vägande men — hur skall detta kunna ske utan att det trivsamma i modellflyget försvinner? Det gäller att gå varsamt fram med reformer på det området. Hårdhandskar ger pannkaka.

Men låt oss se på det positiva!

Vad man mest fäste sig vid var de många nykonstruktionerna och den allmänna färgglädjen. Det var faktiskt ytterst få modeller som inte voro konstruerade enligt de modernaste teorierna och med sann skaparglädje. Det är rent häpnadsväckande att de svenska modellflyget (läs segelmodellflyget) på en tid av ungefär ett år lämnat sitt gamla jag och blivit något helt nytt. Omvandlingen är sannerligen

Tre markanta modellflygarprofiler, fotograferade en face. T. v. segraren i klass S 3. Curt Jansson. — På nedre bilden t. h. Börje Börjesson med modern S 3:a. — Där ovanför startar Sigurd Isacson sin M 1:a.





Carl Nordin från Trollhättan och Gösta Hellström imponerade med sina välflygande förbränningsmotormodeller. Här ovan »ekipage Nordin». — Nedan »Agaton» med »FLYG-44», som tyvärr utsattes för kläffingrighet (se art.). — T. h. småpratrar Bertil Florman och »Bananen» om S 3:an »Fridolf».



raskande Anders Håkansson, en trygg och nyckert ung Malmöpåg, på den goda tiden 3.36,0 (bästa tid 8.13,3). Segervane »Bananen» Andersson fick nöja sig med en andraplacing och tiden 3.29,2 (bästa tid 10.03,6). Tyvärr blev hans epokgörande BA-33, med bl. a. flyttbar fena, överkörd. I annat fall hade »Bananen» säkert klarat sig bättre. Trea blev LEN-flygaren Kardell på 3.20,0. Han svarade även för dagens längsta flygtid — 13.02,4.

I S 3 svarade Curt Jansson för den utmärkta prestationen att för tredje gången i följd vinna klassen. De tre tiderna var 3.10, 2.26, 8.42 och gav genomsnittstiden 3.52,1. På andra plats bannade ett relativt färskt modellflygarnamn, Folke Eklind från Eskilstuna, som noterade 3.14,7. På tredje plats kom klubbkamraten Olof Pettersson med 2.57,4.

Motormodellklasserna gav överraskande goda resultat. I M 1 vann Sigurd Isacson med en genomsnittstid av 2.18,0 och hans

tre tider voro 1.52, 2.18, 2.43, vilket vittnar om stor säkerhet. Bengt Johansson från Vingarna blev tvåa med tiden 1.51,0. Han hade emellertid en smula otur med sin växel och fick tiden 5 sek. i en start — därmed försvann hans segerchanser.

M 2 tog K-E. Landegren hem på 1.37,4 med K-E Svensson, LEN, på andra plats (samma tid). »Postis» var i dålig form och kom på tredje plats med 1.32,6.

M 3 blev en skäligen svag tillställning, med undantag av Osvald Eklöfs insatser. Hans genomsnittstid blev 2.36,8 och det är sannerligen en prestation i dessa gummibristens tider. Bra gjort! Tvåa blev »vingen» P. A. Malmström och trea ö-vikaren Helge Wannberg.

Lagtävlingen vanns av Vingarna på 3.04,1. LEN kom på andra plats med 2.37,3 och sedan följde närmast Eskilstuna, Sandviken, Aeroklubben i Skåne, ÖSEK, Halle-Hunnebergs flygklubb och Västerås flygklubb.

Prisutdelningen blev en smula försenad till följd av det omfattande protokollarbetet. Men det berodde inte på dålig organisation utan på det osedvanligt stora antal som fullföljde tävlingen. Hör här några siffror: på 5 timmar utfördes 500 starter och för varje fullföljande deltagare behövs 5 räknemanipulationer. Det blir siffror som tala. Hrr Sune och Börje Stark gjorde sannerligen ett gott arbete. Hur många klarar 500 noteringar på 5 timmar? Ungefär 40 sekunders behandling av varje kort!

Så var det »bensinknarrarna» som var tre till antalet och som surrade ilsket likt svärmande bin kring de mindre livfulla tävlingsmodellerna. Stort intresse väckte givetvis FLYG-44:an och dess lilla diesel-

motor samlade en trogen beundrarskara. Tyvärr var en kläffingrig individ framme och lyckades kvadda motorboken, så någon riktig flygning blev det inte.

P. S. »FLYG-44» hade premiär en vecka senare — strålande! Se nästa nummer!

S 1

1	Gunnar Nygren, Sandvikens Flygkl.	3.35,2
2	Lennart Andersson, ÖSEK	2.59,0
3	Börje Börjesson, Aeroklubben i Gbg	2.55,1
4	Göran Lindholm, Hobby, Örebro	2.34,8
5	Curt Jansson, Vingarna	2.31,4

S 2

1	A. Håkansson, Aeroklubben i Skåne	3.30,0
2	Rune Andersson, Vingarna	3.29,2
3	Ingemar Kardell, LEN	3.20,0
Dagens bästa tid: 13.02,4		
4	Lennart Gustavsson, LEN	3.07,8
5	Rune Ekfeldt, Sandvikens Flygklubb	3.01,3

S 3

1	Curt Jansson, Vingarna	3.52,1
2	Folke Eklind, Eskilstuna Flygklubb	3.14,9
3	Olof Pettersson, Eskilstuna Flygklubb	2.57,4
4	Kjell Grupp, Aeroklubben i Skåne	2.49,9
5	Harry Persson, Halle-Hunneberg	2.40,8

M 1

1	Sigurd Isacson, LEN	2.18,0
2	Bengt Johansson, Vingarna	1.51,0
3	K.-E. Landegren, Västerås Flygkl.	1.44,6

M 2

1	K.-E. Landegren, Västerås Flygklubb	1.37,4
2	K.-E. Svensson, LEN	1.37,4
3	Ake Larsson »Postis», Vingarna	1.32,6

M 3

1	Osvald Eklöf, Eskilstuna Flygklubb	2.30,8
2	P.-A. Malmström, Vingarna	1.20,9
3	H. Wannberg, NAFK	1.10,2

Lagtävlingen (genomsnittstid)

- 1) Vingarna (C. Jansson, R. Andersson, B. Johansson) 3.04,1.
- 2) LEN (I. Kardell, L. Gustavsson, S. Isacson) 2.37,3.
- 3) Eskilstuna Flygklubb (O. Eklöf, F. Eklind, B. Goffe) 2.34,9.
- 4) Sandviken.
- 5) Aeroklubben i Skåne.

men ändå är inte profilen »förvanskad» mer än nödvändigt. Resultatet är en *sjunkhastighet*, som är vida lägre än den med »gamla» profiler, samtidigt som flera andra egenskaper förbättras (glidtal, stabilitet o. s. v.).

Beteckningar och profildata

Följande beteckningar används vid räkningar och resonemang:

c_a = lyftkraftskoefficient (= »specifik lyftkraft»)

c_w = motståndskoefficient (= »specifik bromskraft»)

$\frac{c_w}{c_a}$ = glidtalet; $\frac{c_a}{c_w}$ = omvända glidtalet

v = flyghastighet

t = vingkorda

Re = Reynoldska talet = $\frac{v \cdot t}{0,14}$
(= $v \cdot t \cdot 7$)

Re_{krit} = kritiska reynoldska talet

α = anfallsvinkeln (uttalas »alfa»)

α_{max} = max.-vinkeln, varefter lyftkraften avtar (genomsjunkning)

α_g = för bästa glidflykt lämpade anfallsvinkel

f = profilmittlinjens *välkning* (= max. välkningshöjd i % av kordan (t), således $f = \frac{\text{max. välkn.-höjden}}{t} \cdot 100 \%$)

x = läget av max. välvningen (avst. fr. framkanten) i % av kordan (t), således $x = \frac{\text{max. välvn. avst. fr. framk.}}{t} \cdot 100 \%$

d = Profilens max. tjocklek i % av kordan (t), således $d = \frac{\text{max. tjockleken}}{t} \cdot 100 \%$

r = nosradien i % av kordan (t) = radien i den cirkel, som kan inskrivas i profilens nos. Se fig. 2.

Olika profildatas betydelse

Profilens tjocklek (d) avgör lyftkraft och bromskraft så, att en tjock profil har större c_a och större c_w .

På Re_{krit} har d den allra största inverkan, i det en tjock profil har högt Re_{krit} och således är mycket olämplig, speciellt för mindre modeller med låg fart.

Läget av d kan anses mindre betydelsefullt; möjligen ger långt framskjuten tjocklek högre c_a , samtidigt som Re_{krit} ökar något (nosen trubbas).

Profilens välkning (f) ger hög lyftkraft och bromskraft, då den är stor (obs.! Välvningen mäts från »teoretiska kordan» till mittlinjen, ej från underkanten (se fig. 2).

En stor välkning sänker Re_{krit} , varför den är i viss mån önskvärd för modeller. Onödigt stor välkning sänker glidtalet $\frac{c_w}{c_a}$ och

minskar max. anfallsvinkeln α max. En sådan profil sjunker igenom fort vid överstegring, och lämpar sig ej för blåsväder.

Läget av f (x) är rätt betydelsefullt, enär kraftigare framkantsvälkning (litet x) höjer profilens max. anfallsvinkel (α_{max}) och ger mjukare överstegring.

Nosradien (r) slutligen inverkar så, att litet r sänker Re_{krit} . Modellprofiler skall således vara relativt spetsiga i nosen.

Nedan visas de av Schmitz i »Aerodyna-

SIPOREX *lätthetong*

ANVÄNDES I STOR UTSTRÄCKNING AV

FLYGVAPNET

A.-B. ÅSEDAHUS, Åseda

Välkänt för sina högklassiga leveranser av

MONTERINGSFÄRDIGA TRÄHUS

Bygg för att bo varmt och trivsamt i
ett verkligt gediget **ÅSEDAHUS** Tel. Åseda 156-167

Postadress Box 102 VETLANDA Tel. 707

Bolidenimpregnering

av stolpar, sliprar, virke för broar, stängsel, kajer, luftskyddsrum, byggnader m. m. skyddar virket mot angrepp av rötsvampar och insekter, varigenom det erhåller flerdubbelt ökad livslängd. Genom impregneringen sparas material och arbetskraft samt erhålles ökad trygghet mot driftsstörningar.

Bolidenimpregnering började praktiskt tillämpas 1935 efter ett omfattande forsknings- och experimentarbete. Sedan praktiska erfarenheter och officiella försök i in- och utlandet visat metodens tillförlitlighet har den fått allt större betydelse och användes numera vid praktiskt taget all träimpregnering i landet. Under 1943 impregnerades sålunda i Sverige 140.000 m³ virke enligt denna metod. För närvarande drives Bolidenimpregnering av olika företag i ett 40-tal över hela landet för ändamålet uppförda anläggningar.

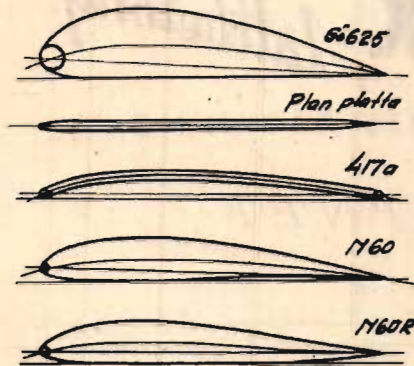
BOLIDENS GRUVAKTIEBOLAG

IMPREGNERINGSAVDELNINGEN

STOCKHOLM

Tel. 23 26 30

mik des Flugmodells» undersökta 5 profilerna och på sid. 38 en tabell över deras viktigaste data, avsedd att ge en uppfattning om deras betydelse.



Ehuru dessa värden är alltför pessimistiska, kan de ge en god komplettering till förl:s egna ovan och i forts. framlagda resultat, som mer baserats på praktiska försök.

Lägg märke till, att de tunna »Plan platta» och 417a ej har någon krit. gräns, och att en så typisk f. d. modellprofil som N 60 knappast är användbar under $Re = 130.000$, d. v. s. en normal S 3-modell (genomsjunktningens vinkeln går då ned till omkr. 5° med »hyggligt» glidtal). Obs! Profilerna avser att utgöra extremprofiler för förhållandenas klarläggande.

Obs. Hela modellens glidtal blir blott $\frac{1}{3} - \frac{1}{4}$ av profilens glidtal, detta beroende på inducerat (»kvantvirvel») och övr. skadligt motstånd (kropp, stabiliseringsplan m. m.).

(Artikelseerien fortsätter.)

Rättelse: På grund av ett beklagligt om-brytningsfel (borttappade och omkastade rader etc.) kom sista avdelningen av Ing. Isaacsons art. 1 n:r 5 att bli oförståelig.

Slå alltså upp sid. 32 i n:r 3 och sök mitt i den avdelning som börjar med »Exempel: ... den mening som börjar med " + 7° motsvarar ... » Så här bör texten vara:

" + 7° motsvarar en lutning av 1:8,1 (tab. ovan) och då $t = 16$ cm skall vingframkanten höjas $\frac{16}{8,1}$ cm = 1,98 cm = 19,8 mm. Stab. höjs

på samma sätt i framkanten relativt 0-linjen. För att slippa pallning på densamma kan kroppens översida (om stab ligger på den) luta med samma vinkel som stabilisatorn relativt 0-linjen.

TORPET SOM BLEV . . .

(Forts. fr. sid. 9.)

övriga tillverkningar? Jo, en egen yrkes-skola sörjer för den saken. Företagets egna ingenjörer leda en kursverksamhet som omfattas med stort intresse från arbetarnas sida. Så nog klarar man problemet om duglig arbetskraft! Norrlänningar är inte det sämsta folkaterialet att sätta till flygplantillverkning.

Vi ha talat om med vilka resurser företaget startades. Ar 1930 bestod arbetarstamman av 100 man och nu är den snart uppe i 1.000 man. Både chefer och arbetare äro folk från bygden. Nog skulle man kunna tycka att sådant folk är förtjänt av snabba flygförbindelser med södra Sverige och det övriga Norrland.

Och det kommer säkert, vad det lider . . .
P. M.

MEDALJER, PLAKETTER FÖRENINGSMÄRKEN KLUBBMÄSTERSKAPSTECKEN



Skisser och kostnadsförslag fritt på begäran.

SPORRONG & CO.

KUNGSGATAN 17, STOCKHOLM. TEL. NAMNANROP "SPORRONG & CO."

Boden

Allt fotografiskt hos
Hansson Eftr. Foto
(Sven Nilsson)
Boden

Göteborg

Glas, Porslin, Kristall, Elektr. Armatur
PRESENTARTIKLAR
Stor sortering Billiga priser
J. C. KLINGENERS EFTR.
BOSÄTTNINGSAFFÄR
Linnégatan 16 Tel. 14 57 30

A.-B.

IDEALS MOTORFABRIK
Varv och Slip - Klippans varv
Oskar Jonson • Göteborg
Tel. 14 49 56, 14 47 92 - Dir. bost. 12 77 86
Verkm. bost. 12 56 22. T.-gr.-adr. Motorideal
Tillverkning samt reparation och justering
av motorer. Metallsprutning. Träarbeten.

Kalmar

• 1:a klass Civil- & Uniformsskrädderi
Sven Bergströms
SKRÄDDERI
Storgatan 13 KALMAR Tel. 12 57

Uppsala



MASKINAFFÄREN FYRIS. Tel. 308 05. 360 13

Stockholm

SVEN BORGGREN
Homeopatläkare, Garvareg. 3, Stockholm
Vardagar 11-2, 5-7. Tel.: 50 94 04, 50 03 24
Nerv-, Hjärt- och Magsjukdomar. Astma,
Reumatiska sjukdomar, Kvinnosjukdomar,
Sexuella rubbningar, Impotens (köns-
svaghet hos män).
Förfrågningar besvaras även skriftligen.

MARIANS
Hembageri & Konditori
RINDÖGATAN 19. Tel. 62 90 61
Fillial: RINDÖGATAN 10
Tel. 62 44 90
REKOMMENDERAS

Metallskrot, Järnskrot
Högsta pris
NYA SVENSKA SKROT A.-B.
Norra Stationsgatan 21 • Tel. 30 65 23

FREDRIKSSONS
LADDNINGSTATION
Döbelnsgatan 40 STOCKHOLM Telefon 31 09 29
Välsorterat lager av reservdelar till alla vagnar
och system. Förstklassigt arbete av fackkun-
nig personal samt humana priser garanteras.

Trädgårdhs åkeri
ATLASGATAN 1
STOCKHOLM
Telefon 32 16 55

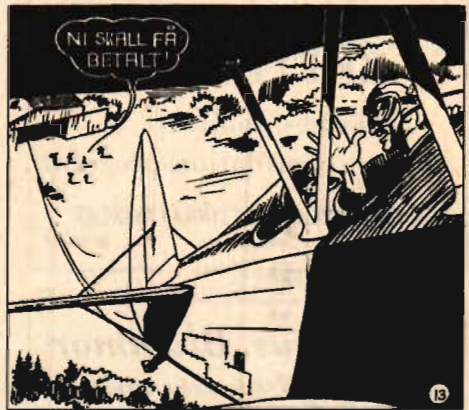
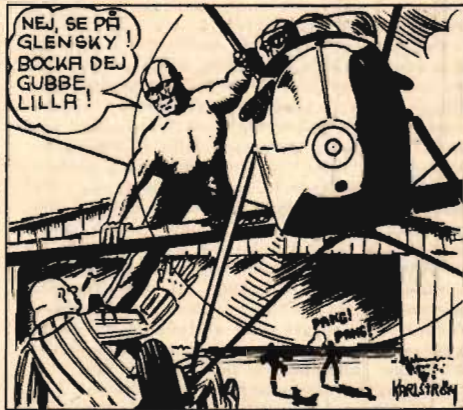
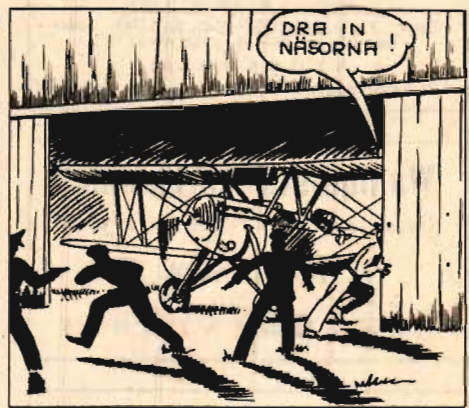
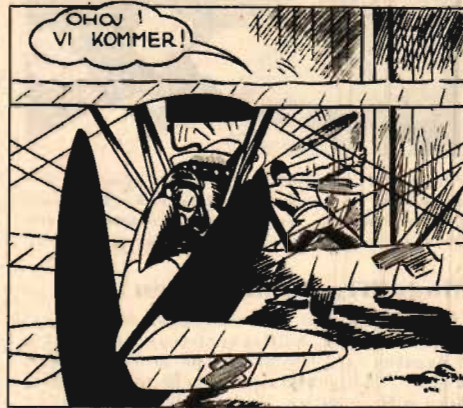
Joh. Stenberg & Co:s Eftr.
STORGATAN 25, STOCKHOLM
Telefoner: 62 27 81, 61 46 47
Utför alla slag av
Plåstlageri- och Mek. arbeten
Tillverka och försälja:
Potatiskalningsmaskinen »Björn»
Rotfruktskalningsmaskinen »Björn»
Lev. till armén
FÖRSTKLASSIGT ARBETE - MODERATA PRISER

ÖRNUNGEN flyger jorden runt



TEXT AV
MAJOR H. VICTORIN

En flygserie



**FLYGSOFFAN
113
BOM**

RITAT OCH BERÄTTAT
FÖR FLYG
AV 2418 BJARRE



Stockholm

Tekniska Affären Lärkan

LUCY BLIDBERG (Farm. kand.)
tillhandahåller ett rikhaltigt lager av
SJUKVÅRDS- OCH FÖRBANDSARTIKLAR.
Lützengatan 9. Tel. 60 09 74.
Filiaer: Karlavägen 22. Tel. 20 27 41. Söder-
mannagatan 53-55. Tel. 40 67 05.
STOCKHOLM.
Allt hemsändes efter rekvisition pr telefon.

Wahlquists Färghandel

Östervägen 10 — Telefon 27 39 95

RÅSUNDA

REKOMMENDERAS

Ingenjör

S. ZETTERSTRÖM

Värme-, sanitets-
och ventilationsprogram

"KOMMUNALA TVÄTTINRÄTTNINGAR"

Grevgatan 49 - Stockholm - Tel. 60 65 95

Årstidens Blommor

Kransar och Kistdekorationer

S. SKÖLDQVIST

Tel. 422 Spånga 348

Östersund

Östersunds Bil- & Motorverkstad

Telefon 17 16 Östersund
REKOMMENDERAS

IVARSONS

Auto-Elektriska

BERTIL RAHM

Prästgatan 44 - ÖSTERSUND - Tel. 12 34.
Postgirokonton 222 73

Specialverkstad för allt elektriskt & motor-
fordon - Bosch service - Reservdelar för
alla Billektr. system - Laddningsstation

FRITZHEMS Handelsträdgård

L. S. JØRGENSEN

Fritzheim - Östersund - Tel. 20 67

Affären: Cityhallen - Tel. 31 67

REKOMMENDERAS

Goda varor

Reellt bemötande



»Pappa» Tyko Stark putsar sina glasögon för att kunna se klart på modellflygkonferensens problem medan konferensordföranden Bertil Florman anlagt ett verkligt spjuverleende.

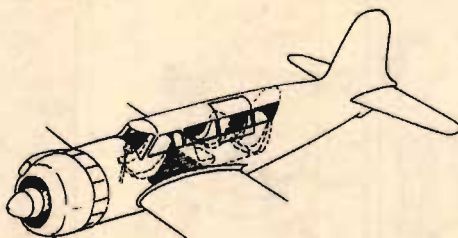
Modellflygkonferensen

I samband med Vintertävlingen hade KSAK anordnat en modellflygkonferens, som pågick i dagarna två. Klockan 14 på lördagen kunde överste Enell hälsa omkring 60 modellflygare från alla delar av landet välkomna, varefter följde ett par anföranden av Ing. G. H. Dé-rantz och red. Y. Norrvi.

Det som gav mest på konferensen var diskussionerna. Modellflygarna berättade om alla de svårigheter som fanns men framhöllo samtidigt hur roligt arbetet var när det bedrevs under sådana kamratliga och fria former som hitintills. Börje Börjesson från Göteborg berättade trivsamt om verksamheten i hemstaden, och berättade bl. a. att nybörjarna alltid hade bron på skaft när de gamla och förståndiga modellflygarna talade. Detta resulterade en gång i följande dialog: »Har du kvaddat?» — »Ja, momentarmen gick av.»

Sigurd Isaacson föreslog att modellflygfir-mornas tävlingsmodeller skulle recenserars i fackpressen, så att man därigenom kunde begränsa spridandet av underhaltiga modeller. Förslaget anammades med tacksamhet.

Tävlingsbestämmelserna diskuterades även ingående. Red. Norrvi höll ett kortare anförande om 6-minutersbegränsningen och ur den följande diskussionen framgick med stor enighet, att vinstlinan borde minskas till 100 meter för såväl vinst- som löpstart. Då skulle det inte bli så många tuppflygningar och chanserna till bortflygning minskas högst väsentligt. W.



OMSLAGSBILDEN

visar denna gång en framtidsdröm av vår tecknare Björn »Agaton» Karlström. Det är en »civiliserad» version av SAAB:s S 17 på flottör med plats för tre passagerare. Hur stolarna äro arrangerade i den något utökade kabinen framgår av skissen här ovan. En civil version av S 17 skulle kunna försees med en betydligt svagare motor än den nuvarande, eftersom flygvikten utan militär utrustning, ammunition, bomber m. m. skulle minska högst väsentligt. Med detta är inte sagt — det måste påpekas — att SAAB planerar att bygga en civil 17-version. Däröfver vet i varje fall inte FLYG någonting.



Östersund

ETT TRIVSAMT STÄLLE ÄR

Dala - Caféet

Prästgatan 61 - Östersund

Telefon 14 41

GOTT KAFFE, THE, LÄSKEDRYCKER

Metropolkonditoriet

Storgatan 34 - Telefon 6 28

Östersund

REKOMMENDERAS

★ Besök

POSTILJONEN

Hamngatan 15 - ÖSTERSUND

Telefon 30 19

GOD OCH BILLIG MAT

Hedersgåvor och Sportpriser

I stort urval

SILVER, NYSILVER och TENN

Hovjuvelerare

C. G. HALLBERGS GULDSMEDS A-B

Prästgatan 25 - Telefon 4 25

Östersund

S. THELANDERS

Herr- & Damskrädderi

Prästgatan 12 - Tel. 20 40

Rekommenderas!

Beställningar mottagas tacksamt. Allt arbete utföres fackmässigt. Vägjort! Stillfult! Pressningar och reparationer utföres skyndsammast.

Värdsamt S. Thelander

Östersunds Rostfria Verkstad

Diskbänkar, Tvättännor,
Charkuteri- och Mejerikär!

Infordra offert!

Telefon 24 39 - Östersund

Nylunds Smides- & Mekaniska Verkstad

Olsson & Pettersson - Östersund - Tel. 8 42

Järnkonstruktioner, Byggnadssmidern,
Grövre Plåtarbeten, Gas- & El. Svetsning,
Reparationer, Ritningar & Nykonstruktioner utföres.

Östersunds Skinnberederi

Inneh. E. A. Ericsson

Telefon 9 96

Påskinn av alla slag mottagas till
BEREDNING och FÄRGNING



KUNGL. SVENSKA AEROKLUBBEN

ANSLUTEN TILL FÉDÉRATION AERONAUTIQUE INTERNATIONALE (F. A. I.)

RIKSORGANISATION FÖR DET SVENSKA CIVILFLYGET

ADRESS: MALMSKILLNADSGATAN 27, STOCKHOLM TELEFON 23 23 65

TILL KUNGL. SVENSKA AEROKLUBBEN ANSLUTNA ORGANISATIONER

M = Motorflyg. S = Segelflyg. U = Modellflyg. ■ = Aktiv verksamhet inom vederbörande sektion. □ = Ingen aktiv verksamhet.

	M	S	U		M	S	U		M	S	U
Aeroklubben Göteborg. Göteborg 30. Tel. 17 40 60.	■	■	■	Jönköpings Flygklubb, Jönköping. Vaggerydsavdelningen.	□	■	■	Stockholms Segelflygklubb, Ahlströmergatan 10. Tel. 50 97 07.	■	■	□
Aeroklubben i Skåne, Malmö 8. Tel. 712 90 eller 106 42.	■	■	■	Kalix Flygklubb, Kalix. Tel. 4 33.	□	□	■	Sundsvalls Flygsällskap, Sundsvall. Tel. 32 34.	■	□	■
Arboga Flygklubb, Arboga.	□	□	■	Kalmar Flygklubb, Kalmar. Tel. 21 47.	□	□	■	Tekniska Högskolans Flygklubb, Kårhuset, Drottning Kristinas väg, Stockholm.	□	□	□
Avesta Flygklubb, Avesta. Tel. 57 54.	□	□	■	Karlsborgs Flygklubb, Karlsborg. Tel. 42.	□	■	■	Tranås Flygklubb, Tranås. Tel. 20 39.	□	□	□
Bjuvs Modellflygklubb, Bjuv. Tel. Mörarp 1 10.	□	□	■	Karlskoga Flygklubb, Karlskoga. Tel. 307 13 eller 304 20.	■	■	■	Umeå Flygklubb, Umeå. Tel. 33 22.	□	■	■
Bodens Flygsällskap, Boden 1. Tel. 11 60.	□	□	■	Korsnäs Flygklubb, Korsnäs. Tel. 78.	□	□	■	Jörnvedelningen.	□	□	■
Borlänge-Domnarvets Flygklubb, Borlänge. Tel. 331 07.	■	■	□	Kronobergs Flygklubb, Växjö. Tel. 12 72.	□	□	■	Uppsala Flygklubb, Uppsala. Tel. 326 29.	□	■	■
Borås Flygklubb, Borås. Tel. »Allmänco».	□	■	■	Landskrona Flygklubb, Landskrona. Tel. 17 61.	□	□	■	Varbergs Flygklubb, Varberg. Tel. 9 00.	□	■	□
Buss- & Spårvägspersonalens Flyg- klubb, Creutzgatan 1, 2 tr., Stock- holm. Tel. 53 06 96.	□	□	□	Lidköpings Flygklubb, Box 69, Lidköping. Tel. 3 49 eller 69.	■	■	■	Vingarna, Stockholm 5. Tel. 25 62 53.	□	□	■
Eskilstuna Flygklubb, Köpman- gatan 29, Eskilstuna. Tel. 358 00.	□	■	■	Limhamns Modellflygklubb, Stran- den, Limhamn.	□	□	■	Stocksundsavdelningen.	□	□	■
Eslövs Flygklubb, Eslöv. Tel. 1 19.	□	■	■	Linköpings Flygklubb, Svenska Aeroplan A.-B., Linköping. Tel. Namnanrop: »Aeroplanbolaget».	■	■	■	Värmlands Flygklubb, Nygatan 4, Karlstad. Tel. 161 45.	□	■	□
Falköpings Flygklubb, Falköping. Tel. 3 38 eller 2 00.	□	■	■	Luleå Flygklubb, Timmermansga- tan 35, Luleå.	■	■	■	Sunneavdelningen.	□	■	□
Falu Flygklubb, Falun. Tel. 17 25.	□	□	□	Malmbergets Flygklubb, Malm- berget. Tel. 1 61 eller 58.	□	□	■	Västerbergslagens Flygklubb, Fack 77, Ludvika. Tel. 6 70 eller 6 69.	□	■	■
Flygtekniska Föreningen, Kungs- holmstorg 1, Stockholm. Tel. 52 00 10.	□	□	□	Malungs Flygklubb, Malung. Tel. Namnanrop »Eliassonsläder».	□	□	□	Västerdalarnas Flygklubb, Dala- Järna. Tel. 1 28.	□	□	■
Gotlands Flygklubb, Visby. Tel. 16 11.	■	■	■	Mora Flygklubb, Mora. Tel. 5 10.	□	□	□	Västerviks Flygklubb, Västervik. Tel. 10 09.	□	□	■
Gävlebygdens Flygklubb, Mörkoret. Tel. Myssje 1 24 eller Söderhamn 22 98.	■	■	■	Norra Angermanlands Flygklubb, Box 30, Örnsköldsvik. Tel. 22 60.	□	■	■	Västerås Flygklubb, Centrala flyg- verkstaden, Västerås. Tel. 372 70.	■	■	■
Hoforsavdelningen.	□	□	■	Norrköpings Flygklubb, Norr- köping. Tel. 302 31.	■	■	■	Ystads Segelflygklubb, Ystad. Tel. 10 22.	□	□	■
Ockelboavdelningen.	□	□	■	Nässjö Flygklubb, Nässjö. Tel. 9 68 eller 6 96.	□	□	■	Angermanlands Motorklubs Flyg- sektion, Sollefteå. Tel. 4 55 eller 8 75.	□	□	■
Skutskärsavdelningen.	□	□	■	Orsa Flygklubb, Box 1021, Orsa. Tel. 1 85.	■	□	□	Örebro Läns Automobil- & Flyg- klubb, Örebro. Tel. 114 87.	□	■	■
Storviksavdelningen.	□	□	■	Roslagens Automobil- & Flygklubb, Björkqvallsflyg, Norrtälje.	■	■	■	Östersunds Flygklubb, F 4, Öster- sund. Tel. Namnanrop: »Flyg- flottiljen».	□	■	□
Söderforsavdelningen.	□	□	■	Rättviks Flygklubb, Vikarbyn. Tel. 24 eller 60.	□	■	□	Östra Sörmlands Flygklubb, Gnesta. Tel. 1 56 eller 2 66.	■	■	■
Halle-Hunnebergs Flygklubb, Trollhättan. Tel. Namnanrop: Aeroplanbolaget.	■	■	■	Sandvikens Flygklubb, Sandviken.	□	■	■	Segelflygsektionen, Rådhusgatan 6, Södertälje. Tel. 318 09 eller »Wedaverkens».	□	□	□
Halmstads Flygklubb, Box 151, Halmstad. Tel. 45 45.	■	■	■	Skövde Flygklubb, Skövde. Tel. 20 00.	□	■	■	Modellflygsektionen. Tel. 332 68.	□	□	□
Hammerdals Flygklubb, Hammer- dal. Tel. 13.	■	□	■	Stockholms Flygklubb, Stockholm 40. Tel. 28 25 60, 28 32 46.	■	□	□	Mariefredsavdelningen.	□	□	■
Hjo Flygklubb, Hjo. Tel. 2 05.	□	□	■					Nyköpingsavdelningen.	□	■	□
Hälsingborgs Flygklubb, Hälsing- borg. Tel. 120 19.	□	■	■					Strängnäsavdelningen.	□	□	■

BLIV MEDLEM I KUNGL. SVENSKA AEROKLUBBEN



GISLAVEDS

flygplansdäck och slangar