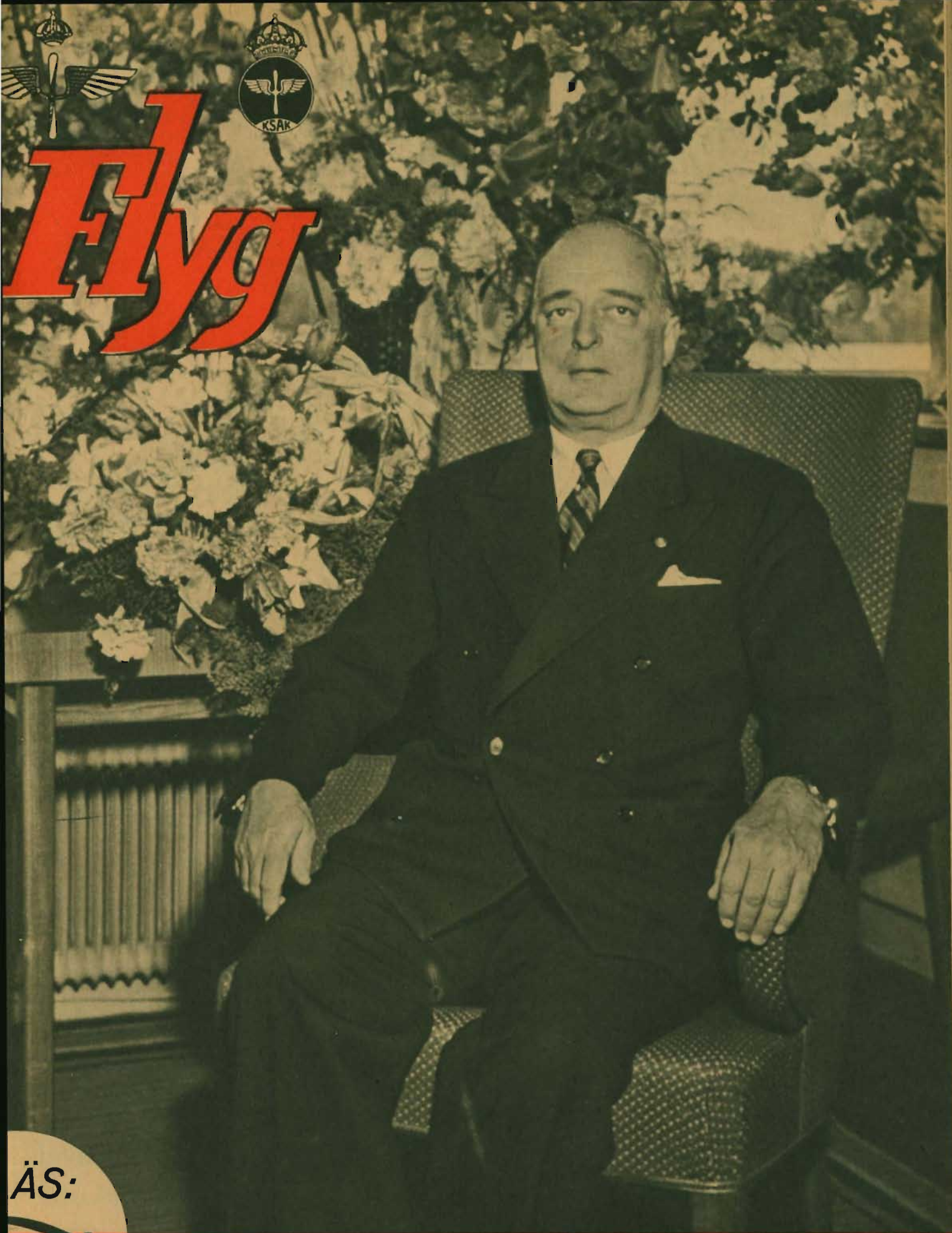




Flyg

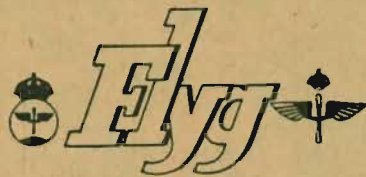


ÄS:

Nr 12
1944

**FLYGETS FREDSPLANER
SILA OCH ABA - ENGLANDSELYGET
FOLKFLYGPLANET - FLYGCYKELN**

45
öre



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. MILLGÅRD
 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.

Åhlén & Åkerlunds Fotogravyranstalt
 Stockholm 1944

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.

Ständig »FLYG»-are: Under fredstid är det tillåtet att som ni säger med ett hemmagjort, enkelt glidplan göra ett »luft-hopp». Men det kan vara mycket farligt. Just nu är emellertid all flygning utom den som utövas av flygvapnet förbjuden enl. Svensk författningssamling 594/1939. För all annan flygning fordras tillstånd från Luftfartsmyndigheten.

Den holländska flygbåten »Schelden-meeuw» tillverkas ej längre men torde ha kostat 9 000—15 000 kr.

Ingvar Bohlers och Ovis: Volontärer antagas i år vid följande flottiljer: F 1—F 14 samt F 17 och F 21.

L. Lindberg, Torshälla: Det amerikanska ensitsiga flygplan som störtade i Sverige i mitten av april, och som vid nedslaget totalhavererade, var ett jaktplan av typen North American »Mustang».

Helårsprenumerant: Graden korsett i landstormens ungdomsavdelning berättigar icke till någon grad vid anställning som volontär i flygvapnet.

Ritning av B 17 iskala 1:100 var införd i nr 20/42. *Red.*

VIKTIGARE FLYGFÖRBINDELSER

från 8 maj 1944 (tills vidare)

Fr. Berlin	12.00	1. Köpenhamn	13.30V
» »	14.00	» »	15.45V
» »	14.15	» Malmö	15.15V
» »	12.00	» »	13.00V
» »	14.00	» Oslo	1V
» »	14.15	» Stockholm	17.45V
» Helsingfors ²	8.45	» »	11.15D
» »	8.45	» Åbo ²	11.20D
» Köpenhamn	9.40	» Berlin	11.25V
» »	10.00	» »	11.30V
» »	13.45	» Malmö	13.00V
» »	1	» Oslo	1V
» Malmö	8.30	» Berlin	11.30V
» »	8.30	» Köpenhamn	9.45V
» »	8.30	» Oslo	1V
» »	15.40	» Stockholm	17.45V
» Milano	6.45	» »	17.45V
» Oslo	1	» Berlin	11.25V
» »	1	» Köpenhamn	1V
» Stockholm	8.00	» Berlin	13.30V
» »	12.30	» Helsingfors ²	17.00D
» »	8.00	» Malmö	10.10V
» »	8.00	» Wien	20.00V
» »	14.50	» Visby ²	16.00
» »	8.00	» Wien	17.10V
» »	12.30	» Åbo ²	15.40D
» Visby	16.30	» Stockholm ²	17.40
» Wien	14.40	» »	17.45V
» Åbo ²	14.25	» Helsingfors ²	17.00D
» » ²	10.05	» Stockholm	11.15D

Tiderna äro angivna i å resp. orter gällande tider.

¹ Dessa tider publiceras ej.

² Bussens avgångs- och ankomsttider från och till Aeras resebyråer i resp. städer.

³ Trafik måndag och fredag.

⁴ Ankomst följande dag.

V = Vardag.

D = Dagligen.

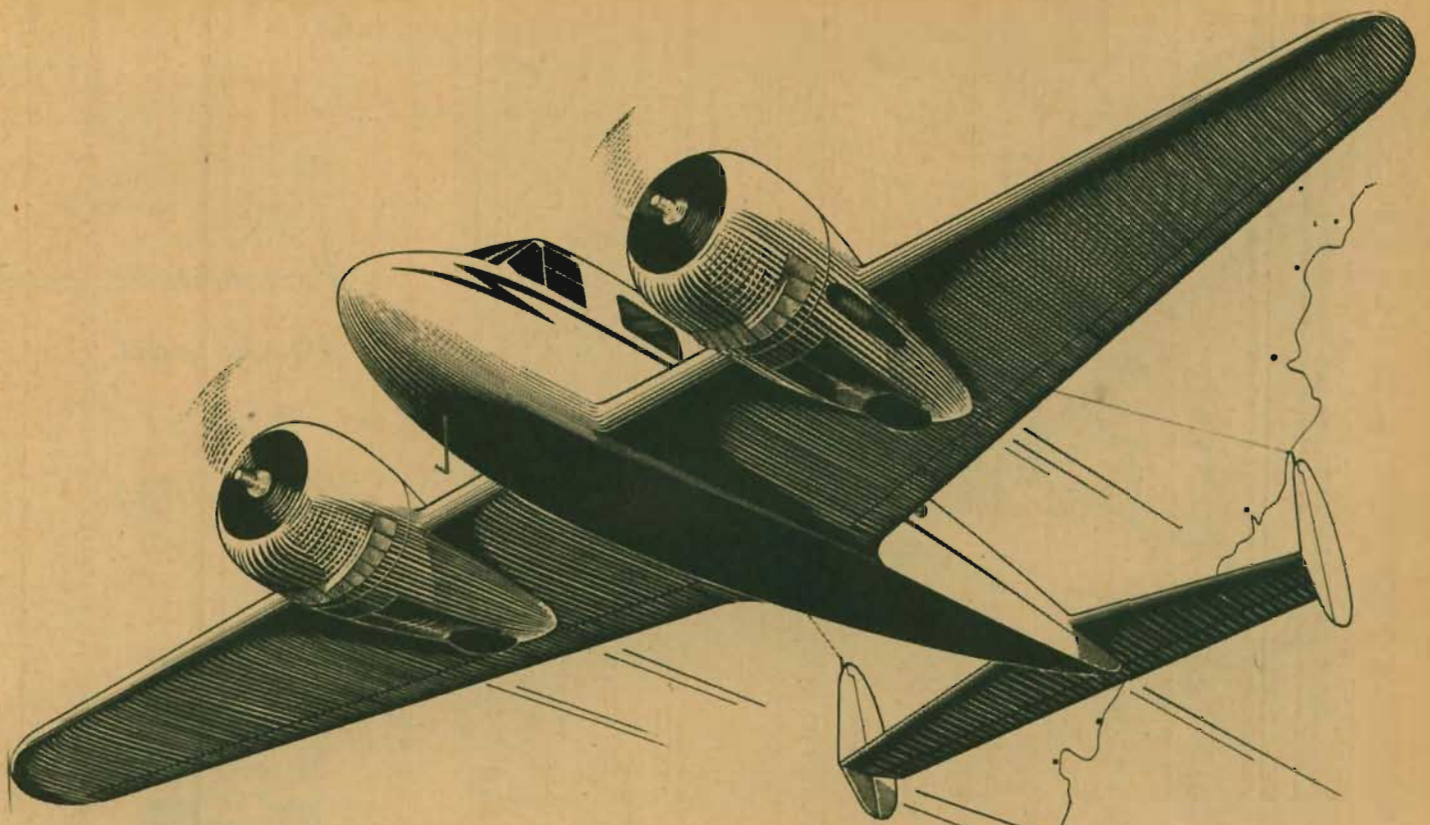
UTAN ANSVARSFÖRBINDELSE

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.

Oljeanläggningar i Kvarntorp och Kinne-Kleva

SVENSKA SKIFFEROLJE A.-B.
 ÖREBRO

Producerar även svavel för cellulosa och elektrokemisk industri



Då freden kommer startar Björkvallsflyg taxifyglinjer över hela Sverige

Vi ha rik erfarenhet på flygningar i Sverige med dess olika klimatiska förhållanden. Sedan krigets början ha vi för försvarets räkning över hela landet flugit 15,000 timmar eller i vägsträcka 75 gånger jorden runt vid ekvatorn.

Vår personal kan således sägas vara väl tränad för kommande fredsflygning. I första hand inrikta vi denna på Norrland — de långa avståendens land — där den bäst behövs.

I samarbete med industrier och turistanläggningar planera vi ett nät av taxifyglinjer, som etappvis skola utvecklas till att förena det inre Norrland med kuststäderna och dessa i sin tur med Syd- eller Mellansverige. Tills Norrland får sina efterlängtade flygfält avse vi att flyga med snabba, moderna 10-sitsiga sjöflygplan.

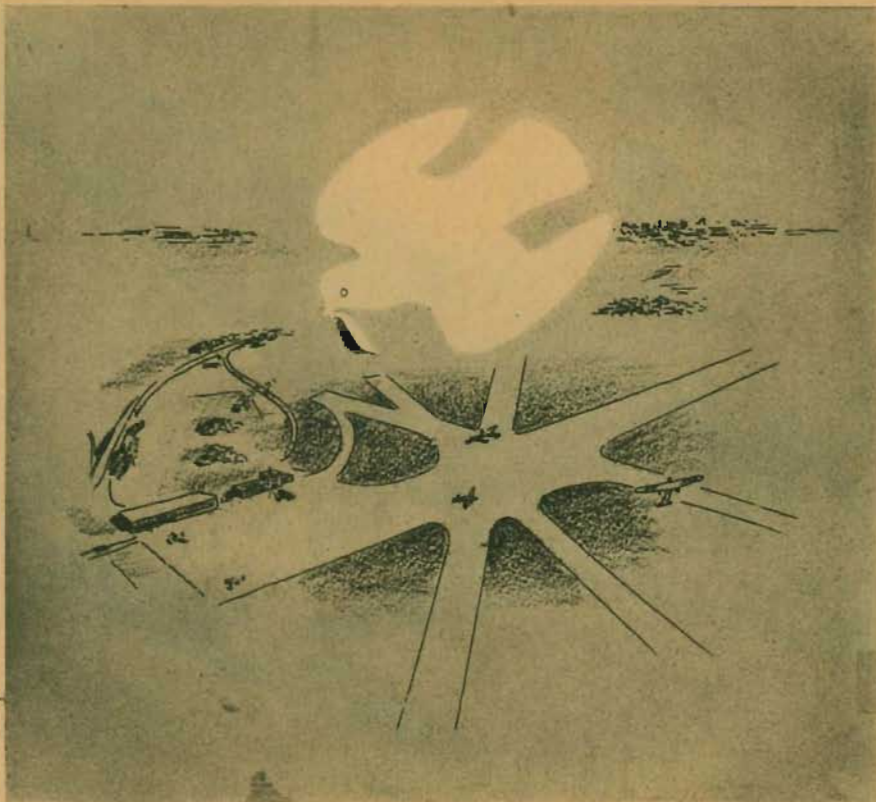
Inom en icke alltför avlägsen framtid kan Ni alltså flyga med Björkvallsflyg, när Ni snabbt vill avverka en affär eller njuta en trevlig weekend i tjugiga, orörda vildmarker.

Björkvallsflyg

Givetvis är det omöjligt att förutsäga bensinpriserna efter kriget. Men låt oss anta att dessa kan komma att ligga c:a 75 % högre än före kriget. Ni kan ändå flyga till t. ex. Luleå för en kostnad, som inte är stort större än vad Ni får betala för en 2:a klass järnvägsbiljett. Tidsvinsten blir 16,5 timmar. Så här ser en preliminär tidtabell med flygtaxa ut.

Från Stockholm till —

	flygtid	30 min. pris	30:— kr.
Gävle	1 tim.	5	42:—
Söderhamn	1	25	51:—
Hudiksvall	1	50	63:—
Härnösand	2	10	73:—
Örnsköldsvik	2	40	88:—
Umeå	3	15	108:—
Skellefteå	3	50	128:—
Piteå	4	15	142:—
Luleå	4	25	151:—



*Vort bedste
Ønske paa
ABA's
20 Aars Dag*

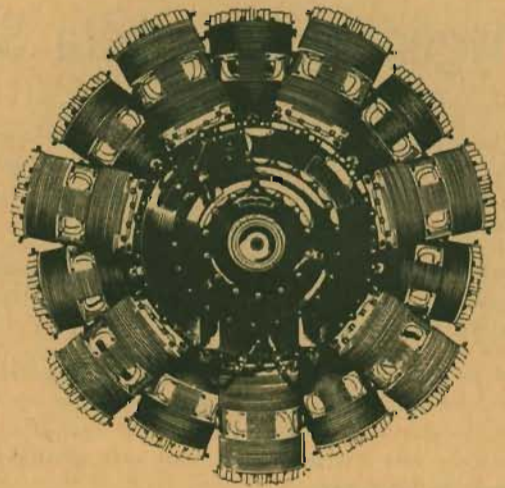


DET DANSKE LUFTFARTSELSKAB A/S
København

**LUFTKYLDA
FLYGMOTORER...**

TILLVERKARE AV DEN

BERÖMDA "HERCULES" SLIDVENTIL
MOTORN, SAMT AV "TAURUS," "PERSEUS"
& "MERCURY," "PEGASUS" & "JUPITER"



Bristol

THE BRISTOL AEROPLANE COMPANY LTD · BRISTOL · ENGLAND



Elyg

NORDENS STÖRSTA FLYGTIDNING

FLYGET OCH FREDEN

Ett gammalt romerskt ordstäv säger, att den som vill freden måste rusta sig för kriget. Bittra erfarenheter ha lärt de fredliga folken riktigheten härav. Men det finns ett annat krig än det som utkämpas med vapen på blodiga slagfält, det krig nämligen som är en de goda krafternas tävlingskamp med mål att föra den andliga och materiella odlingen framåt. Det är en kamp mellan individer i forskarrum, laboratorier och verkstäder, men också mellan nationerna, som tävla om att för sig vinna fördelar av de gjorda framstegen.

I denna fredliga kamp till mänsklighetens fromma är striden om samfärdslederna en betydelsefull del. När seklet var ungt tävlade de stora handelsflottorna om Atlantens blå band, en tävling som avsevärt förkortat avståndet i tid mellan den gamla och den nya världen. Nu, mitt under brinnande krig, förbereda sig nationerna att uppta en fredlig kamp om luftens samfärdsleder. Denna kamp är icke begränsad till det ena eller det andra havet, dess skådeplats är jordklotet. Följderna av denna utveckling på samfärdselns område kunna ännu knappast överblickas. Det må vara nog med att erinra om att samfärdseln är kulturens förutsättning, och att de genom flyget oerhört ökade förutsättningarna för mellanfolklig fredlig samlevnad måste ge den allmänna kulturen en kraftig stöt framåt. Det har i våra dagar talats så mycket om kulturens skymning och rentav om den västerländska kulturens undergång. Och bland anledningarna härtill har flyget nämnts såsom nutidens främsta förstörelsemedel. Inför allt detta tal må det vara på sin plats att rikta blicken framåt, mot den tid då fred åter härskar på jorden. Den blir kulturens morgonrodnad, och ett av de främsta medlen för framåtskridandet på odlings olika områden kommer att vara flyget, det samfärdsmedel som inom loppet av ett par årtionden minskat tidsavståndet mellan världsdelen från dagar till lika många timmar.

I full och riktig uppfattning om vad flyget kommer att betyda för individer och folk rusta sig nu nationerna för framtidens fredliga luftfart. Förberedelserna ha framtingats av kriget, som gjort flygindustrin till de stora staternas största industri och som tvingat dem att anlägga flyglinjer som omspinna jordklotet med ett alltmera finmaskigt nät. När dessa flygindustrier kunna sätta in sin kraft på tillverkningen av trafikflygplan i stället för av tunga bombplan inledes slutgiltigt flygets skede i samfärdselns historia.

Medan man gör sina praktiska förberedelser för att möta den nya tidens första krav sysslar man med mer eller mindre teoretiskt betonade spekulationer över den vidare utvecklingen. Medan riktlinjerna för den kontinentala trafiken synas ligga ganska klara — de ha uppdragits redan före kriget — gå åsikterna i sär beträffande de frågor som röra den interkontinentala trafiken och folkflygplanet eller med andra ord frågorna rörande de största och minsta flygplanen. I grundläggande hänseende är man dock ense: den interkontinentala trafiken kommer alltmera att förläggas genom lufthavet, och folkflygplanets idé kommer att kort efter fredsslutet bli förverkligad.

Liksom »oceanflyget» kommer att revolutionera förutsättningarna för den mellanfolkliga samlevnaden kommer folkflygplanet att långsamt men säkert förändra samhällets geografiska struktur. Den dag då folkflygplanet blivit var mans egendom komma avstånden att minskas till en tiondel av vad de voro under det korta mellanskede i samfärdselns historia som kallats automobilens. Bilen framkallade en suburban bebyggelse, som var början till en utveckling som kommer att fullföljas av folkflygplanet.

Städernas arbetare inom alla olika yrkesgrupper kunna med bilens hjälp på en halv timme nå sin arbetsplats om de bo 30 km utanför staden. Med flygplanets hjälp kommer detta avstånd att kunna ökas till 300 km. Mätt med svenska geografiska mått betyder detta, att den som har sitt arbete i Stockholm och tidigare kunnat bo så långt bort som i Södertälje om tio år kommer att kunna bo i trakten av Kalmar, Arvika och Orsa. Ur beboelsesynpunkt kommer småningom skillnaden mellan land och stad att upphöra, städerna komma att bli arbetsplatser men icke boplatser.

Man må säga att detta är fantasier, Javisst, men verkligheten kommer med folkflygplanet, och det finns redan om icke hos folket så dock i många flygverkstäder.

Man tänker sig i allmänhet efterkrigstidens oceantrafik genom luften förmedlad med väldiga flygplan, till vilka det amerikanska »Mars» är förebilden eller kanske rättare sagt betecknar början av en utveckling till allt större flygtyp. På sistone ha röster höjts för att länka in utvecklingen i andra banor. Den över hela världen genom sin bok »Victory through air power» kände amerikanske flygkonstruktören Alexander Seversky har tagit till orda för oceantrafik med mindre typer. Hans tankegång är i största kortet följande.

Utvecklingen på atlantsjöfartens område till allt större fartyg berodde på kravet på ökad fart och ökad bekvämlighet för passagerarna. Hur fort fartyget än gick, krävde dock överfarten flera dagar, och under denna tid måste passagerarna inte bara kunna sitta, ligga och äta bekvämt utan också ha möjlighet till motion och nöjen. Så uppstodo de flytande lyxhotellen. Men en flygfärd över Atlanten kommer att kräva endast 5—8 timmar. Under en så kort tid behöver man bara kunna sitta eller ligga bekvämt och äta bekvämt, således ungefär som på en järnvägsresa. Därmed bortfaller kravet på »flygande lyxhotell».

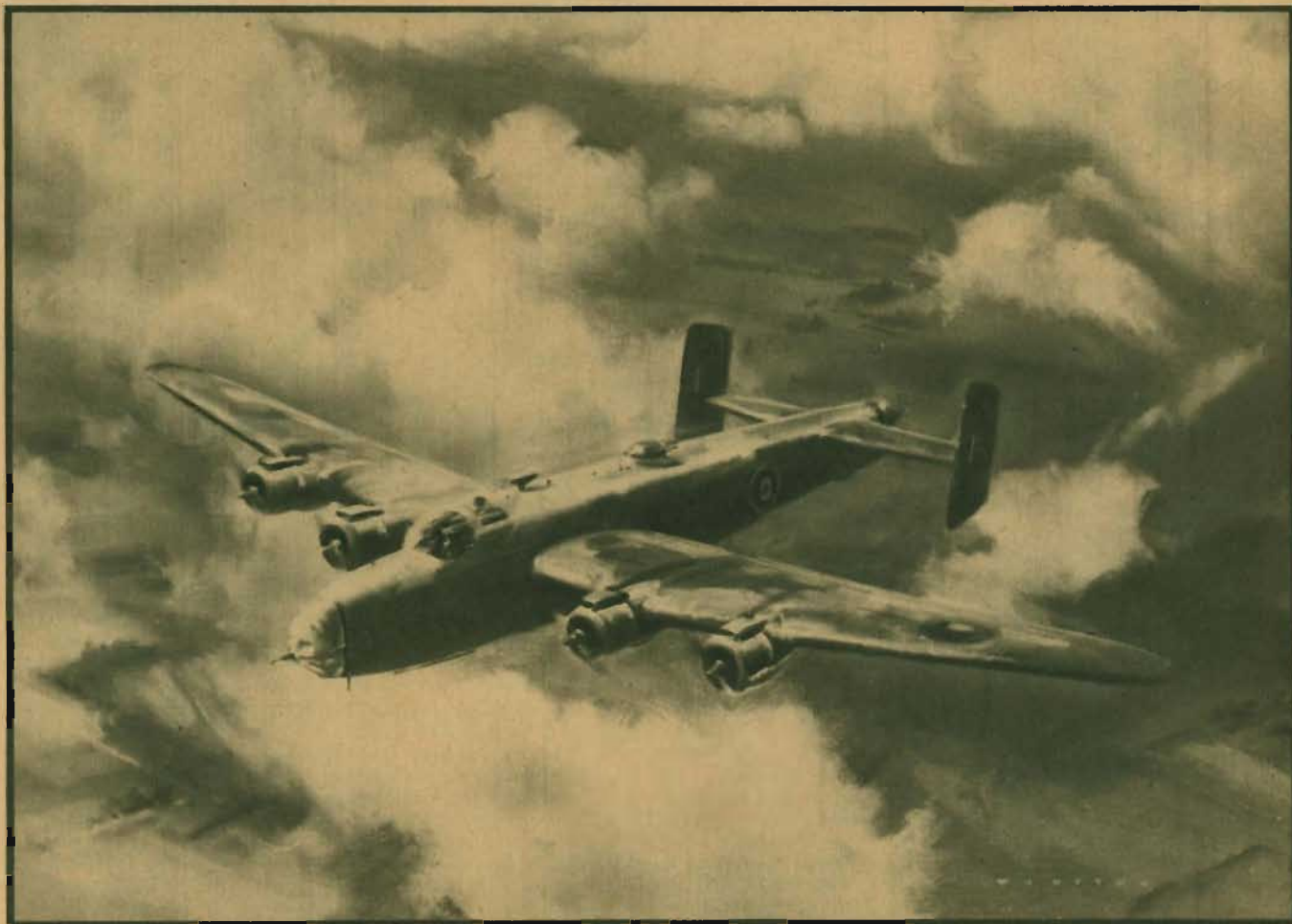
En annan viktig omständighet som talar mot de överstora flygtygen i persontrafik är den rundliga tiden det skulle ta att få passagerare med deras bagage jämte annan last ombord och från borden, en tid som skulle stå i bjärt motsats mot den korta färdtiden.

Därmed är Seversky klar med sin slutsats: den interkontinentala persontrafiken bör upprätthållas med jämförelsevis små och snabba flygplan som gå täta turer. Varje timme bör ett flygplan krossa lufthavet över Atlanten.

Inressant är att fastställa att chefskonstruktören hos den tyska flygfirman Blohm & Voss kommit till delvis samma slutsats vad beträffar persontrafiken. Han tror visserligen på stora flygbåtar, rymmande 100—200 passagerare, som på 12 timmar kunna göra överfärden. Men han anser det nödvändigt att för dem som anse detta vara för lång restid ha smärre, snabbare flygplan, som flyga i stratosfären.

Man kan vara förvissad om att det kommer att tillverkas flygtyg av både den ena och andra sorten, alltefter konstruktörens och tillverkarens syn på tingen. Sedan blir det den resande allmänhetens sak att fälla utslaget. Det blir en tävling mellan de olika typerna för att dra till sig passagerare, och dessa ha bara att välja. För den tyngre godstrafiken komma de största flygplanen.

Finns det någon som fortfarande kan tveka om de riktlinjer som samfärdselns utveckling kommer att följa? Eller om nödvändigheten för Sverige att rusta för fredliga insatser på flygtrafikens område? Svaret kan sägas ha givits genom bildandet av SILA och genom ABA:s jubileum. Vi äro rustade men ännu långt ifrån färdigrustade.



Bombflygplan för kriget — trafikflygplan för freden. Under 30 år har Handley Page väckt uppseende genom sina framgångar i den "tunga" klassen. Senast i raden kommer nattbombaren Halifax — nu under massstillverkning — som synes ovan i versionen Mark III, utrustad med fyra Bristol Hercules motorer.

BOMBNING ÄR ETT TRANSPORTPROBLEM

Det skulle anses vara en enastående bragd att fullständigt enligt en uppgjord tidtabell på marken forsla tusentals ton gods till en hundratals mil avlägsen plats.

En sådan bragd blir ännu mera enastående om problemet kompliceras genom faktorerna fullständigt mörker, okända områden, en fart på hundratals km/tim jämte inverkan av intensiv köld samt en beslutssam, obarmhärtig och stark fiendes förstörelsevilja.

Men just dessa förhållanden föreligga i den tekniska historiens ståtligaste verksamhet — masstransporten av bomber natt efter natt från Royal Air Force's baser.

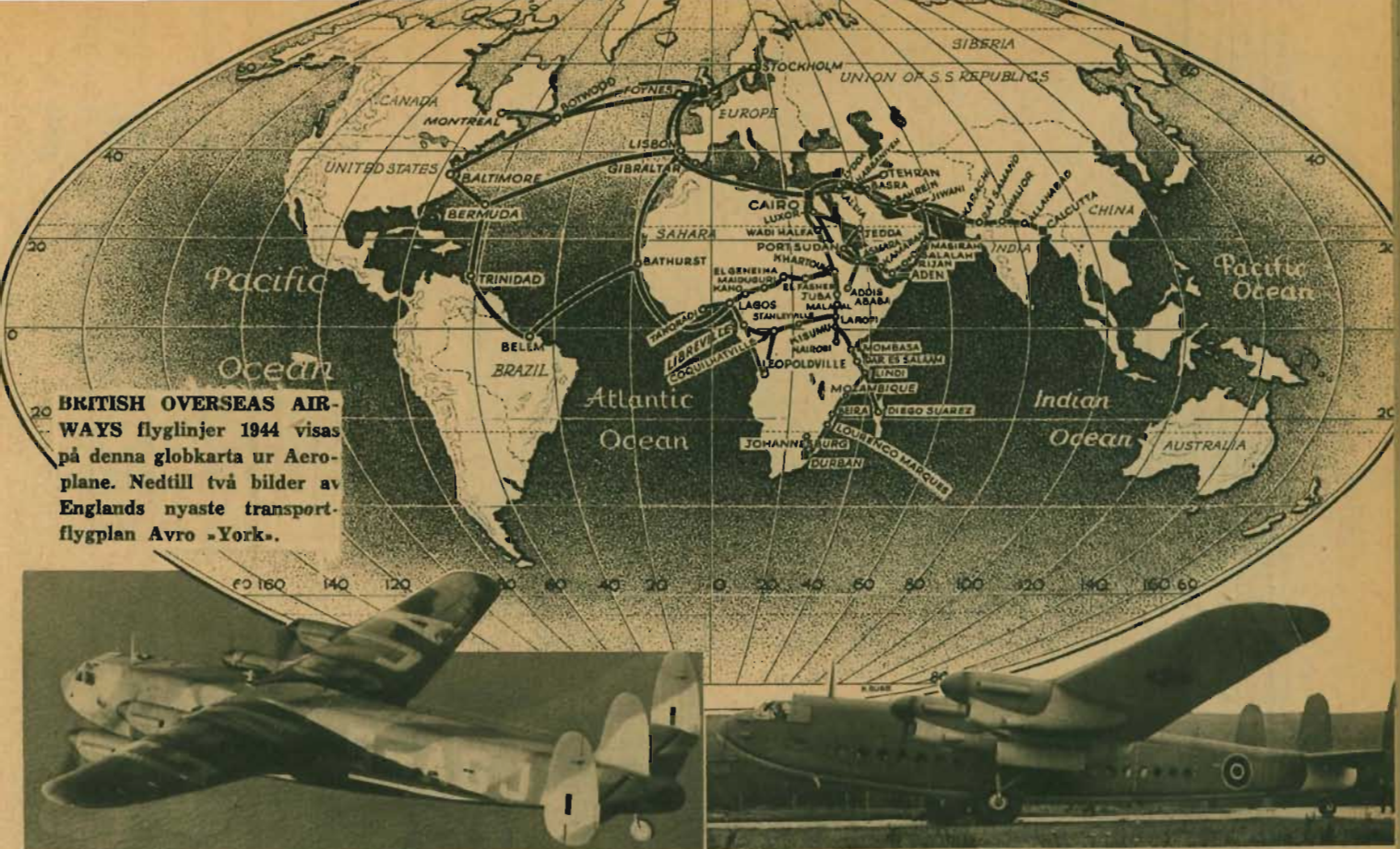
Sedan 1915 har den brittiska industrien oavbrutet byggt tunga flygplan för att effektivt lösa de mångsidiga transportproblemen. Denna industri tillverkade världens första fyrmotoriga trafikflygplan, av vilka många voro i oavbruten tjänst i tio år.

I dag bära brittiska flygplan med förhållandevis minimal besättning en förödande last över betydligt längre sträckor än något annat flygplan i världen.

Den brittiska flygindustrien kommer i god tid att omsätta denna stora fond av erfarenheter i konstruktion, tillverkning och utnyttjande av tunga flygplan på att lösa världstransportens problem i fredstid.

THE BRITISH AIRCRAFT INDUSTRI

ANNONSEN INFÖRD GENOM THE SOCIETY OF BRITISH AIRCRAFT CONSTRUCTORS - LONDON - ENGLAND



BRITISH OVERSEAS AIRWAYS flyglinjer 1944 visas på denna globkarta ur *Aeroplane*. Nedtill två bilder av Englands nyaste transportflygplan Avro »York».

LONDON—SIDNEY PÅ 2½ DYGN

GUNNAR KRISTIANSOON BERÄTTAR OM ENGLANDS FREDSPLANER

LONDON, i maj.

Det finns ingen folkgrupp i världen, för vilken goda flygförbindelser betyda mera än för britterna.

Dessa ord yttrades av lord Knollys i British Overseas Airways den 10 maj vid en adress till Royal Empire Society om flygtransport i det brittiska imperiet. De orden kunna också sägas utgöra nyckeln till det brittiska trafikflygets fredsplaner — ty vad man i första hand planerar är nämligen att genom ett nät av flyglinjer knyta det brittiska imperiets alla delar närmare samman med moderlandet.

När därför freden kommer, blir den första uppgiften att återupprätta de gamla imperieflyglinjerna till Australien och Fjärran Östern, därefter att återknäta förbindelserna med den europeiska kontinenten. Detta innebär emellertid inte, att man ämnar gå tillbaka till 1939. Transportflyget upphörde inte med kriget, det fortsatte att utvecklas fast under andra förhållanden. Om en del linjer måste nedläggas, ha nya tillkommit, medan andra slutligen förbättrats och givits större regularitet.

För att blott ta ett par exempel: före kriget hade England inga nonstop-linjer till Lissabon eller Stockholm — båda dessa ha tillkommit under kriget men komma med största sannolikhet att trafikeras även i framtiden. Vidare flögo inga brittiska plan till Västafrika eller Sydamerika 1939; de komma emellertid att göra det, när det åter blir fred. Atlantlinjen till Montreal i Kanada var före kriget endast öppen sommardag, numera trafikeras den året runt.

Det har inte skrivits mycket om engelskt

trafikflyg under kriget, men detta är inte liktydigt med att engelska plan stätt överkamma på marken. Under 1943 täckte BOAC:s linjer en distans på sammanlagt 80 000 km — två gånger jorden runt vid ekvatorn! — medan motsvarande siffra för sista fredsåret var »endast» 50 000 km. Trafiken på nuvarande linjer upprätthålles med ett 100-tal plan av skilda typer, och denna luftflotta flög under fjolåret inte mindre än 20 milj km.

Detta säger en del om den utveckling, som skett under kriget, och den låter även förstå något av vad freden bär i sitt sköte för det engelska trafikflygets del.

Flygplanen ha under kriget nära nog fulländats, och flygning med landplan över oceaner innebär inte längre någon ökad risk, för vilket tusentals lyckligt genomförda atlantflygningar utgör det bästa beviset. Av allt att döma innebär denna utveckling också, att flygbåtens tid är förbi — i jämförelse med ett landflygplan är den nämligen oekonomisk både i drift och underhåll samt har därtill i förhållande till motorstyrkan lägre flyghastighet.

Men landplan av den typ, som komma att användas i internationell trafik, fordra också andra flygfält än man hade före kriget. En rullningsbana på 1 000 m förslår inte längre — i dag kräves det banor på minst 2 000 m längd, och när freden kommer har man kanske att räkna med minst 3 000 m.

I de engelska planerna för det kommande fredsflyget ingår därför också byggandet av minst två, kanske tre, nya civilflygfält med rullningsbanor av upp till 3 000 m längd. Det nämnes även projekt med

4 000 m långa banor, och alldeles omöjligt att något av dessa projekt realiserar är det inte.

Ett av de nya fälten skall förläggas i Londons närhet — var är ännu inte definitivt bestämt. En civil flygplats i Skottland har för övrigt såsom andstation för nuvarande atlantflyg redan utbyggts att möta de krav, fredens interkontinentala flyg kommer att ställa.

Engelskt trafikflygs första uppgift blir som inledningsvis nämnts att återupprätta och vidareutveckla linjerna till imperiets olika delar. Den nuvarande linjen till Indien kommer att utsträckas till Australien, varjämte förbindelsen med Kina och Fjärran Östern skall återknätas. Linjen till Montreal i Kanada, som före kriget endast kunde trafikeras sommardag, blir öppen hela året. Den under kriget öppnade linjen till Västafrika skall ytterligare utvecklas, liksom förbindelsen med Sydamerika. Linjen från Kairo till Durban och Johannesburg i Sydafrika trafikeras nu som före kriget, men det finns vissa planer på att etablera även en mera direkt linje tvärs över Sahara, varigenom bl a Lagos skulle kunna nås på 16 timmar.

Flygbolagen i de brittiska dominions komma att intimt samarbeta med moderlandets trafikflyg, och detta samarbete väntas bli särskilt värdefullt, när det gäller Australien och Kanada. Det kanadensiska flyget har genomgått en kraftig utveckling under kriget, och snabba förbindelser finnas således nu dels mellan de västra och östra delarna av landet, dels mellan de större centra inne i landet.

(Forts. på sid. 19.)



En Douglas C-47 »Skytrain» på väg till en bas i Aleuterna med krigsförnödenheter.

Det har ansetts — och anses nog fortfarande — att Sverige ur geografisk synpunkt har ett ofördelaktigt läge — med hänsyn till de stora kontinenterna ligger ju vårt land så gott som i periferien. I varje fall tyckte nog skämtaren och reseskildraren Jacob Wallenberg att Sverige låg vid sidan av de stora stråkvägarna, när han 1769 som skeppspräst stävade ut med Ostindiska kompaniets segelfartyg »Finland» för att göra en resa till Kanton i Kina och återvända först efter ett och ett halvt års strapatsfylld och händelserik resa till utgångspunkten Göteborg. Men hade han i dag tillfälle dryfta Sveriges geografiska läge med sin ättling Marcus Wallenberg i SILA:s styrelse, skulle nog den gamle glade skepparprästen grundligt få revidera sin inställning.

De moderna kommunikationerna, och vi tänka då speciellt på det moderna flyget, ha ställt föregående generationers begrepp om avstånd fullständigt på huvudet. En resa till Fjärran Östern, Australien, Afrika eller Syd- och Nordamerika räknas nu inte i år eller månader utan i timmar och minuter. Läsaren kan själv genom en blick på nedanstående karta konstatera hur Sverige som av världslitteraturens klassiker omtalades som Ultima Thule, nu ur interkontinental flygsynpunkt fått gynnsammast tänkbara läge.

Knappast något av människans tekniska hjälpmedel har under de senare decennierna undergått en så genomgripande förvandling som flyget. I maj 1927 tvingade Charles Lindbergh en värld att hålla andan. Man frågade sig: skall den oförvägne amerikanen och svenskättlingen lyckas med det omöjliga — att utan mellanlandning flyga från världsmetropolen New York till »Europas hjärta» — Paris. Och vild blev förtjusningen i hela världen, då man slet tidningarna ur händerna på tidningspojkarna för att få frossa i sensationen, som rubricerats med jättebokstäver i världspresen. Det omöjliga hade lyckats. På den efter dåtida förhållanden enormt korta tiden — 33 timmar — hade han avverkat den 600 mil långa sträckan. Nu är meddelanden om ständigt slagna rekord över Atlanten och oceanerna en notissak. Utvecklingen har framkallat denna fundamentala förändring av våra reaktioner beträffande flyget. Upptakten till denna utveckling inled-

des redan under förra världskriget och under nu pågående krig ha de krigförande staterna, var och en på sitt håll, gjort upptäckningar inom flygtekniken, som en gång skall skapa helt nya förutsättningar för framtidens civila luftfart.

Flygplanens lastförmåga och aktionsradie har ökat, samtidigt som motorernas effekt har stegrats, vilket icke blott innebär ökad hastighet utan även bättre stigningsförmåga, varigenom s. k. stratosfärflygningar kunna genomföras. Fulländade instrument ha gjort det möjligt att med största säkerhet kunna navigera flygplanen även i mörker och dimma.

Under det pågående kriget har man tvingats att över hela jorden anlägga ett stort antal flygfält. När bombplanen en gång återvända efter den sista raiden, stå dessa flygfält redo att i stället ta emot de civila trafikplanen i det fredliga flygets tjänst. Det existerar i dag knappast någon

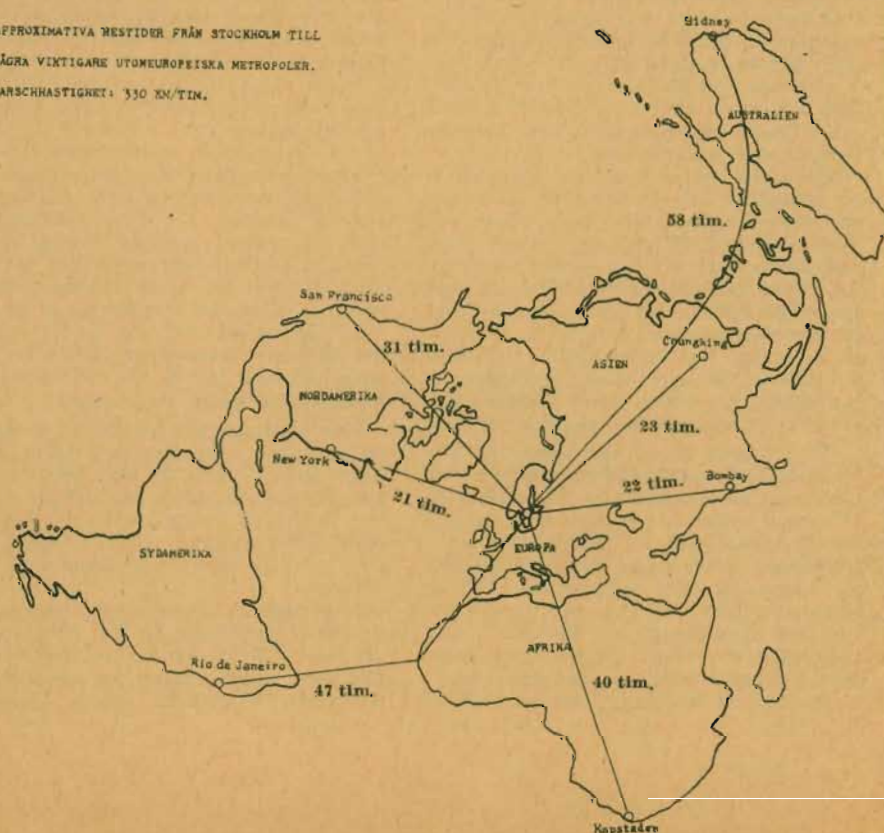
ULTIMA

VERKSTÄLLANDE DIREKTÖREN I SILA PER A. NORLIN SER HÄR PÅ VÄRLDS-TRAFIKFLYGETS UTVECKLING EFTER VÄRLDSKRIGET

ort av betydelse, som icke har tillgång till ett flygfält.

De flyglinjer, som trafikerades före kriget, voro mestadels av kontinental karaktär, och endast ett fåtal funnos för att sammanbinda världsdelen. Så sent som 1939 upprättade Pan American Airways den första reguljära flyglinjen över Atlanten från New York över Bermudasöarna och Azorerna till Lissabon. Linjen trafikerades endast en gång i veckan med flygbåtar av typ Boeing 314 Clipper och till att börja med medfördes inga passagerare utan endast post och frakt. När det nu inom flygbolagen planeras för fredstrafik, syftar man betydligt längre. Vittomfattande planer på interkontinentala flyglinjer utarbetas och inom några få år efter freden kommer jordklotet att omspännas av ett nät av linjer. För att belysa utvecklingen i luften kan nämnas, att sträckan Malmö — London 1930 flögs på en tid av 9 timmar, medan samma sträcka nu endast skulle taga 4 timmar. På 9 timmar skulle man numera i stället kunna flyga från Malmö till Casablanca eller till Teheran.

APPROXIMATIVA RESTIDER FRÅN STOCKHOLM TILL
NÅGRA VINTIGARE UTOMEUROPEISKA METROPOLER.
MARSCHHASTIGHET: 350 KM/TIM.



THULE I CENTRUM

Om man på en vanlig karta sammanbinder två städer med en rät linje, får man icke det kortaste avståndet mellan dessa städer. Det kortaste avståndet är storsirkeln. Så länge frågan rör sig om kontinentala flyglinjer spela storsirkelavstånden föga roll. Avståndet Stockholm—London är exempelvis icke längre än att den räta linjen i det allra närmaste motsvarar storsirkelbågen. Förhållandet blir emellertid annorlunda, när man på en karta med normal projektion sammanbinder Stockholm med t. ex. New York. Tänker man sig en flyglinje mellan dessa städer, föreställer man sig att den kortaste vägen går över England, Irland och tvärs över Atlanten till New York.

Så är det emellertid inte. Den kortaste flygvägen efter storsirkeln tangerar Island, Grönland och går över Labrador till New York. Storsirkelavståndet är 6 800 km och med en marschfart av 330 km i tim. skulle restiden inklusive nödvändiga mellanlandningar för tankning m. m. bli 21 timmar. En flyglinje över dessa till största delen ödsliga och obebodda trakter hade bara för 5 år sedan ansetts vara ett ogenomförbart projekt, men med tanke på det stora antal flygplatser, som under kriget anlagts i polartrakterna och norra Ka-

nada, kan en dylik linje mycket väl upprättas.

En flyglinje mellan Sverige och Sydamerika till Rio de Janeiro och Buenos Aires skulle däremot ej kunna genomföras utefter storsirkeln, då detta skulle innebära en alltför lång överhavsflygning. Linjen skulle därför gå över Dakar på Afrikas västkust till Natal i Sydamerika och därifrån direkt till Rio de Janeiro och Buenos Aires. Linjens längd är 11 850 km respektive 14 255 km och restiden 47 timmar till den förstnämnda staden och 56 timmar till den sistnämnda.

När vi planera för interkontinental lufttrafik ha vi näppeligen någon större nytta av våra gamla kartor. Avstånds-förhållandena i en aeronautisk värld visas bäst på den mittavståndsriktiga azimutala projek-tionskartan med mittpunkt i nordpolen. Kontinenterna ligga samlade kring denna pol och sprida sig utåt mot sydpolen. Se kartan nederst på sid. 8.

Longituderna löpa ut från nordpolen, som ekrarna på ett hjul, latituderna ligga som koncentriska cirklar. Mellan nordpolen och ekvatorn på denna karta äro kontinenterna tämligen riktiga till formen. Söder om ekvatorn växer emellertid den felaktiga proportionen snabbt. Australiens



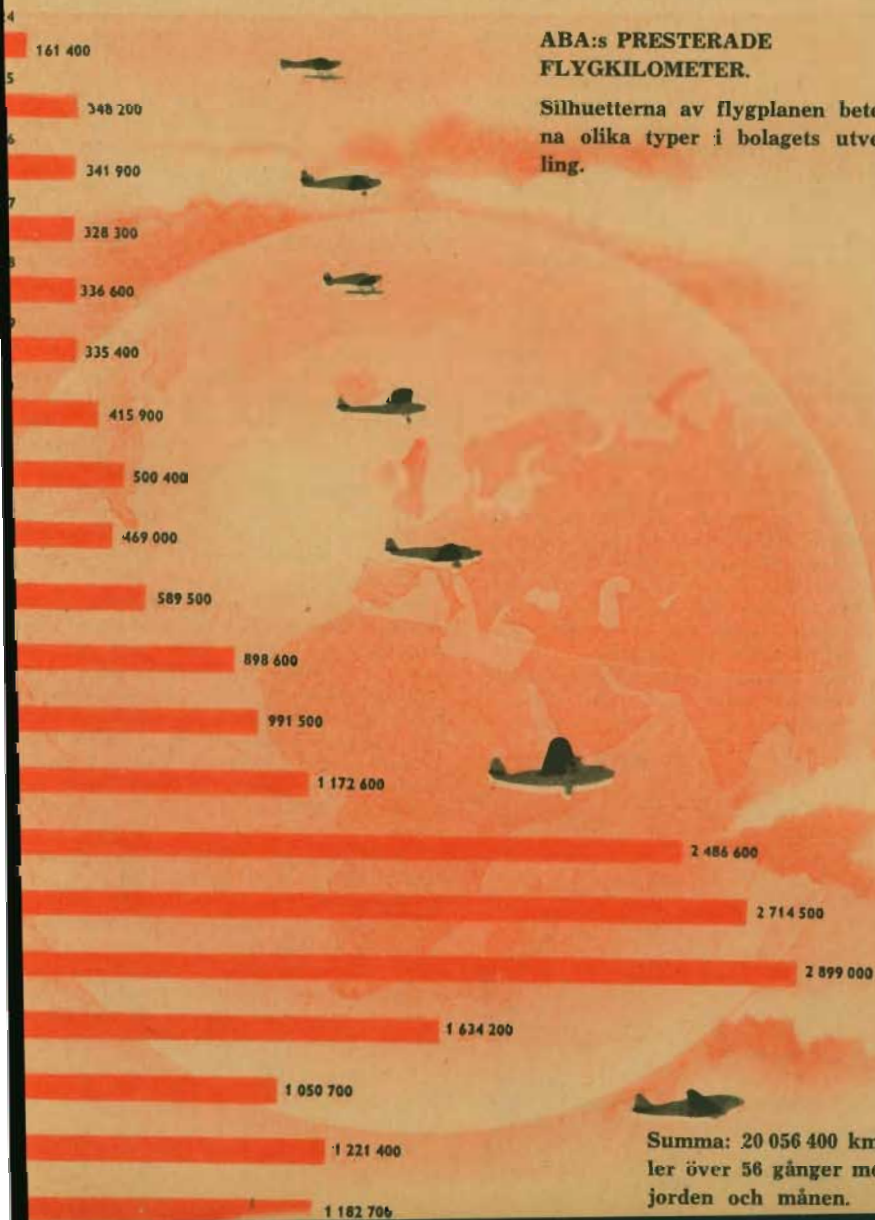
SILA-chefen Per A. Norlin.

form åskådliggör tydligt detta förhållande. Det kortaste avståndet mellan två punkter, som ligga på eller i närheten av samma longitud, bli på denna karta en rät linje. Ligga punkterna däremot på vitt skilda longituder, kommer storsirkeln att gå konvex från nordpolen. En flyglinje från Stockholm till Kalifornien skall, för att följa storsirkeln, gå över norra Grönland och Kanada. Storsirkelavståndet Stockholm—San Francisco är ca 9 000 km och restiden med 330 km:s hastighet skulle bli ca 31 timmar. En tänkt flyglinje mellan Moskva och Hawaii skulle efter samma princip gå i närheten av nordpolen. Genom att anpassa resorna efter storsirkeln skulle man från Stockholm kunna nå Kapstaden på 40 timmar, Bombay 22 timmar, Chungking 23 timmar och Sidney på 58 timmar. En resa till Indien eller Kina kommer sålunda icke att vara mycket mera tidsödande än en järnvägsresa från Malmö till Riksgänsen.

Tusentals turister sökte sig före kriget årligen till London och Paris. Den korta semestern medgav ofta icke någon längre resa. Engelsmännen i kolonierna brukade vart femte år erhålla sex månaders semester för att fara hem till England. Båtresan tog många gånger halva semestern i anspråk. Det interkontinentala flygets betydelse för dessa och andra kategorier av resande såsom exempelvis affärsmän och diplomater, ligger i öppen dag. Långt avlägsna marknader kunna av affärsmännen bearbetas lika lätt som om de låge i europeiska länder.

Det är inte nog med att man med den utvecklade flygteknikens hjälp lyckats nedbringa restiden mellan kontinenterna till ett minimum. Resesäkerheten har samtidigt ökat till ett maximum. En nyligen publicerad statistik över trafiken över Nordatlanten visar, att antalet saknade plan icke överstiger 5 promille. Om man jämför olycksfallsprocenten med den som andra kommunikationsmedel alltid måste kalkylera med, utfaller jämförelsen obetingat till trafikflygets fördel. Och då måste vi ändå betänka, att dessa flygningar utförts under ett hänsynslöst krig.

P. A. N.





BLOMSTRINGSTID

har Aerotransport haft allt sedan sin födelse för 20 år sedan, ehuru andra världskriget tillfälligt satt en käpp i hjulet även för detta så rationellt led- da flygtrafikbolag. Snart väntar dock en ny blomstringstid för ABA och den nya interkontinentala broderorganisa- tionen SILA. Många nya blomster komma att strös för de framsynta män, utan vilka svenskt kommersiellt flyg inte skulle vara vad det är idag. ABA-ledningen tar dock blommorna kallt och fortsätter som förut. Se bil- den t v av verkställande direktören Carl Florman och männen bakom ho- nom Per A. Norlin, Ture Bielkegård och Karl Lignell vid firandet av ABA:s 15-årsjubileum.

ABA:s FÖRSTA START - JAG MINNS

CARL FLORMAN BERÄTTAR HUR HAN OCH ABA BÖRJADE

Historia skrives väl som regel inte på ett femtedels sekel men när det gäller det svenska trafikflyget — på lyckligast möjliga sätt personifierat av Aerotransport och dess skapare bröderna Carl och Adrian Florman samt deras många skickliga med- hjälpare, av vilka främst tekniske chefen Karl Lignell, nuvarande SILA-chefen Per A. Norlin och ekonomichefen Ture Bielkegård bidragit till att vidmakthålla och ut- veckla det stolta flormanska verket — har så mycket hunnits med, att man skulle be- höva bortåt 200 sidor som ABA:s char- manta jubileumsskrift och ändå bara få plats med en del.

Redan i FLYG:s föregående nummer ägnades ledaren åt Aero transports tillbliv- else, utveckling och framtidsplaner, var- för vi här skola nöja oss med att berätta minnen från starten.

Vad är då naturligare än att kapten Carl Florman, initiativtagaren och allt sedan dess lika entusiastiske som entusiasmerande och otroligt populäre ABA-chefen får ta- la om de första stapplande stegen:

— Redan långt före 1924 hade jag och min bror Adrian, vilka ju båda voro mili- tärflygare, planer på att starta ett trafik-

flygföretag, säger kapten Florman. Under kommandering som flygare uppe i Norr- land fick jag lära mig vad stora avstånd ville säga och det var ju ingen särskild konst att förutse, att flygplanet måste kom- ma att spela en stor roll som transportme- del så småningom. Redan under första världskriget utvecklades ju flygtekniken oerhört och även om flygplanen på den ti- den inte kunde jämföras med dagens ifrå- ga om komfort och flygsäkerhet, så var det dock långt ifrån så livsfarligt att flyga som den tidens många skräckslagna belac- kare ville göra gällande.

Vad som till en början lade sordin på min och min brors ungdomliga entusiasm var att så få av de efter kriget startade lufttrafikföretagen överlevde den stora krisen 1919—1922. I Sverige avsomnade alla de optimistiskt startade bolagen och ute i Europa rådde fullt krig mellan de många olika flygföretagen.

Vad som till slut drog korken definitivt ur flaskan var att de mäktiga utländska flygbolagen 1923 började kasta sina hun- riga blickar mot Sverige. Där måste finnas en hel del att göra, ansågo de, och det behövdes inte mer för oss två bröder för att vi skulle släppa alla eventuella häm- ningar och ta fram storsläggan.

Ett rent svenskt flygtrafikbolag skulle skapas och det skulle bestå. Det voro vi själva övertygade om och som väl var lyc-

kades vi också intressera några vänner att satsa de nödiga pekunierna, så att stiftelse- urkunden till A/B Aerotransport kunde skrivas under den 27 mars 1924.

Den 2 juni 1924 lyfte ABA:s första flyg- plan från Lindarängen och bland de allra mest intresserade åskådarna till det histo- riska evenemanget märktes en nybakad stu- dent — sedan direktörsassistenten i ABA, nuvarande verkställande direktören i SILA Pelle Norlin. Första flyglinjen gick till Helsingfors men redan den 1 juli samma år öppnades den andra mellan Bulltofta och Hamburg. Strax efter starten kommo mina två övriga huvudmedarbetare tek- niske chefen Karl Lignell och ekonomiche- fen Ture Bielkegård till ABA.

Det var ju redan från början klart, fort- sätter kapten Florman, att inkomsterna in- te skulle räcka till. De små Junkersdroskor- na kunde ju endast ta fyra passagerare och biljettpriserna måste hållas låga, för att vi överhuvudtaget skulle kunna få sälja några biljetter. Det var endast flygposten vi kun- de ta tillräckligt betalt för och så återstod endast att begära svenska statens ekono- miska stöd.

Regeringen var snart intresserad och riksdagen insåg också så småningom, hur värdefullt det måste vara med ett rent svenskt flygbolag. Jag kunde ju peka på att trafiken redan var igång och att pionjär- arbetet alltså var klart och jag kunde med gott samvete lova, att den svenska flyg- trafiken snabbt skulle utvidgas bl a genom insättandet av Junkers G 23, de första tre- motoriga flygplanen i världen i reguljär trafik.

Riksdagen visade också sitt flygsinne ge- nom att våren 1925 bevilja ABA en stat- lig subvention på 500 000 kronor och allt sedan dess har bolaget haft statsmaktens stöd och förtroende.

År 1930 skulle ett nytt avtal med staten avslutas och de 1928 tillsatta »luftfartssak- kunniga» hade ansett det nödvändigt att yt- terligare minst 500 000 kr privatkapital till-

ÄLDSTA PASSAGERAREN



OCH YNGSTA



Fröken Holmberg från Slite, 12 dar.

PÅ SÄKRA VINGAR

har Aerotransport under sina 20 år flugit ca 20,5 milj kilometer — motsvarande 57½ gånger från jorden till månen — och befordrat ungefär 500 000 passagerare och 350 milj postförsändelser. Trots en markant nedgång i antalet flygna km på grund av kriget — 2 899 000 km 1939 mot 1 182 700 km 1943 — har totalinkomsten stigit från 7 104 000 kr 1939 till 9 773 000 kr 1943 samtidigt som statssubventionen, som 1925 var 42,1 %, minskat från 12,7 till 6,1 %. Bilden t h visar första ABA-starten den 2 juni 1924 från Lindarängen med en Junkers F 13 (S-AAAB), som efter diverse besvärigheter tog sig fram till bestämmelseorten Helsingfors. Inledningen till en stolt aera.



DEN SOM IGÅR

fördes bolaget. Sammanlagt hade aktiekapitalet under årens lopp stigit till 996 500 kr men på grund av att förluster inte kunnat undgås trots statssubventionen blev det nu nödvändigt att nedskryta aktiekapitalet till 34 000 kronor för att senare genom nyteckning åter höja det till 584 000 kr. Det är alltså avsevärda belopp från enskilt håll, som möjliggjorde den svenska luftfartens utveckling under de kritiska första åren.

Till en början hade Aerotransport mycket värdefull hjälp av Deutsche Lufthansa, utan vars erfarenhet och tekniska resurser det hade varit mycket svårt för att inte säga omöjligt för oss att få igång det svenska trafikflyget. Så småningom kunde dock ABA:s beroende av Lufthansa minskas allt mer och mer och det dröjde inte länge efter riksdagens framsynta beslut våren 1925, förrän ABA var ett helt och hållet svenskt företag, som tack vare sina flygare, sin omsorgsfulla flygsäkerhetstjänst och en föredömlig markorganisation snabbt vann europeiskt rykte som ett av världsdelen mest välskötta och pålitliga flygtrafikbolag, slutar Carl Florman.

Det låter kanske litet skrytsamt det där, trots att det utan minsta tvekan är absolut sant men det är inte å egna vägnar, som

ABA-chefen konstaterar den oemotståndliga framgången. Det är för att ge sina medarbetare den honnör, som de också utan minsta tvekan äro innerligen väl värda från direktionsmedlemmarna ned till yngste bagagepojken på flygstationerna, som den gode chefen själv uttrycker sig.

Vad personalen anser om sin chef kan utläsas ur den hyllningsadress, som personalklubbarna överlämnade på jubileumsdagen med följande klingande vers:

Nu stiger guden Hermes på lätta vingar ner.
Han tar dem varligt av sig och ABA:s chef
dem ger.
Han talar mångförståndigt om flygets
möjlighet,
se'n ABA kom till makten med all sin
härlighet.
Behåll min vinge gärna, nu åker jag med dig!
Har du en plats i firman så ge den strax åt
mig
att jag med personalen kan känna mig som
ett.
Den säger att den aldrig en bättre chef har
sett,
och alla vill dig hylla på denna stora dag.
Du vunnit allas hjärtan — Du är i vänners lag.
De tjugo år Du verkat för flyget i vårt land
har knutit många starka och oslitbara band.

ABA:s »Örnen» på
Croydon.



Till slut några viktiga ABA:ärtal.

- 1924 — starten till Helsingfors och till Hamburg.
- 1925 — Hamburglinjen förlängdes till Amsterdam med anknötning till London och Paris och en ny linje öppnades mellan Malmö och Berlin.
- 1926 — en anknötninglinje öppnades Malmö—Köpenhamn—Göteborg.
- 1931 — en ny direktlinje Malmö—Köpenhamn—Amsterdam öppnades, varigenom tidsvinsten i jämförelse med tågresa för resande till Paris uppgick till 23 timmar och till London 30 timmar.
- 1936 — Bromma öppnades för trafik och blev automatiskt den naturliga centralpunkten för den svenska internationella flygtrafiken, som tidigare utgått från Malmö.
- 1937 — ABA började flyga med egna maskiner till Paris och London och försökstrafik börjades på linjen Stockholm—Riga—Moskva. Denna senare trafik upprätthölls under sommaren 1938 och sedan regelbundet från den 3 maj 1939 till tyskryskas krigets utbrott midsommaren 1941. Under denna tid kunde man flyga hela den 3 000 km långa sträckan mellan Moskva och London på en dag. Fr. o. m. 1937 deltog ABA även i flygtrafiken Oslo—Göteborg—Köpenhamn.
- 1939 — flyglinjen Stockholm—Berlin utsträcktes till Zürich med anslutning till Rom, som kunde nås på en dag från Stockholm. Så kom kriget. Det innebar att linjedelarna Berlin—Zürich och Amsterdam—Paris liksom hela nattpostflygningen omedelbart måste slopas.
- 1940 — 9 april innebar att förbindelserna med Amsterdam och England, som med något uppehåll kunnat upprätthållas, definitivt avbröts liksom linjetrafiken Oslo—Göteborg—Köpenhamn. Lokalförbindelsen Malmö—Köpenhamn nedlades d. 9 april men kunde återupptas den 5 juli. Händelserna den 9 april medförde också att de långt framskridna planerna på en svensk atlanttrafik med försöksflygningar fastställda till sommaren 1940 överkorsades.
- 1943 — Svensk Interkontinental Lufttrafik AB (SILA) bildades. G. K.

BJÖRN KARLSTRÖM:

"FARTDJÄVLAR"



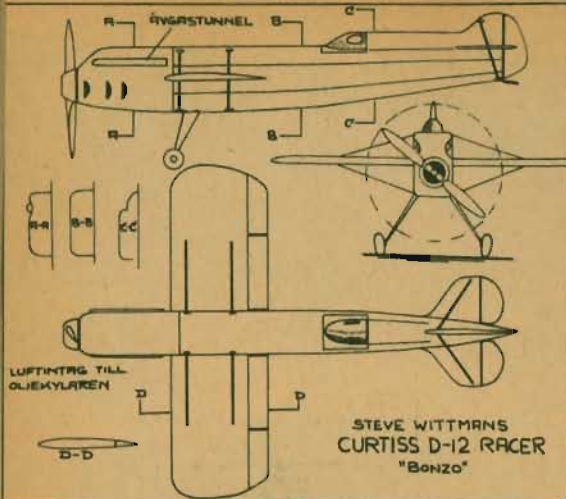
1



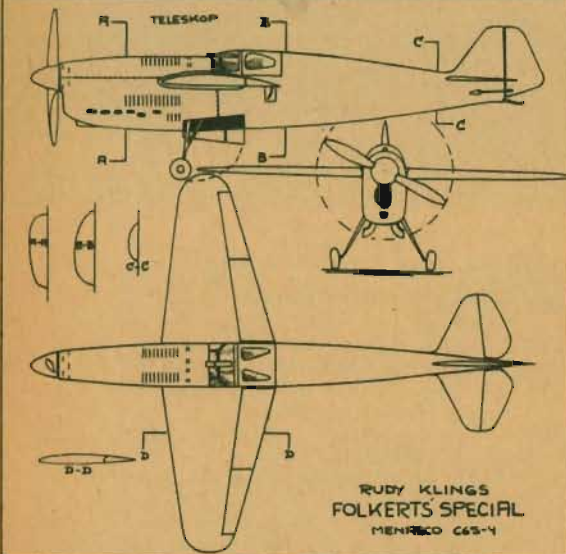
2



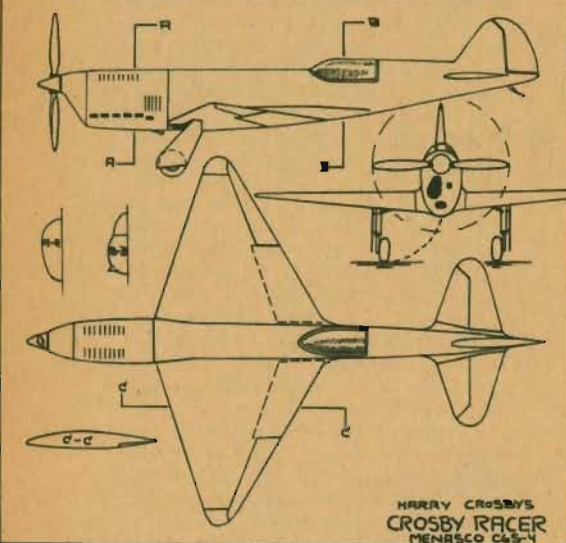
3



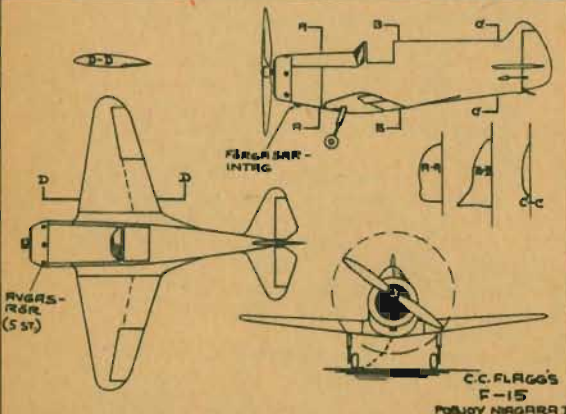
STEVE WITTMANS
CURTISS D-12 RACER
"Bonzo"



RUDY KLINGS
FOLKERTS SPECIAL
MENASCO C65-4



HARRY CROSBYS
CROSBY RACER
MENASCO C65-4



C.C. FLAGG'S
F-15
POBOY NIAGARA II

Ett års krig betyder mera för den tekniska utvecklingen än tio fredsår men även i fred måste man tänka på utvecklingen och när det gäller flyget betyda nog racerflygningarna mest. Denna artikel av Björn Karlström gör ingen reklam för den romerske fältherren Fabius Maximus («Cunctators») valspråk *festina lente* (skynda långsamt) men även notoriskt försiktiga människor kunna av den lära sig förstå, att «fartdjävlar»-jakt efter sekunderna har sin stora betydelse.

National Air Races — tre ord som komma hjärtat att klappa fortare på flygfantasterna i Amerika och förresten stora delar av den övriga världen — är nog det största Air Show som existerat. Det hölls i Cleveland (Ohio) och omfattade tre dagar; tre dagar under vilka luften vibrerade av virvlande propellrar och rytande motorer... Små smäckra plan fullpackade av hästkrafter — motorer uppkomprimerade till bristningsgränsen — flygande dynamit...! Under dessa dagar avverkades en mängd tävlingsflygningar, och det senaste, de stora flygfabrikerna åstadkommit, uppvisades för allmänheten. En gigantisk »mannekänguppvisning» värdig USA:s växande flygmedvetande! Här drabbade dessa luftens vikingar samman och prövade sin styrka i ädel tvekamp, där propellrarna och vingarna voro de ljungande svärd med vilka de gingo till kamp mot naturkrafterna, luftmotståndet och farten... Många tappra ynglingar stupade på sin post, men luckorna fylldes snabbt och rekordsiffrorna pressades sakta men obönhörligt uppåt, uppåt...

Vad skall det tjäna till att leka med döden, att utmana ödet...? Har människan verkligen så bråttom att någon kilometers pressning av ett rekord har någon praktisk betydelse, undrar många. På detta kan man både svara ja och nej. Människan har inte så bråttom, men om inte dessa fantastiska skulle flygets utveckling i fredstid försenas och vad det betyder behöver jag inte gå närmare in på. I alla tider har människan varit ett nyfiket och ärelstet djur och tack vare detta har den ena upptäckten och uppfinningen gjorts efter den andra i en ständigt växande kedja. Var slutlänken finnes vet ingen, men så länge jorden befolkas av människor, som i fredligt samarbete arbetar och ser framåt kommer utvecklingen att fortskrida och dessa unga män vilka flögo i USA i sina mer eller mindre hemmagjorda plan fylle sida efter sida i aviaticens historia. Det var alls inga likkistor de vrålade

1. Art Chester racerveteran och -konstruktör. Vann 1939 Greve Trophy sedan alla hans medtävlare brutit loppet av olika skäl. Han förbättrade rekordet med 21 km/t och vann pokalen, som ses på bilden.

2. Art Chesters racer »Goon».
3. Tony LeVier med sin Schoenfeldt »Firecracker» med vilken han kom tvåa i Thompson-tävlingen med 436 km/t.

fram med, det var små underverk av precision och mödosamt arbete — och under den ständiga jakten efter sekunderna pressades den ena fantastiska uppfinningen efter den andra fram. Där röt kanske en ombyggd Menascomotor ut sin vilda kampång presterande dubbla antalet hästkrafter mot firmakatalogens officiella siffra. Där klappade ventiler av ny typ, med bättre kylning. Där forsade oljan fram genom ett nytt kylsystem. Där släppte ett landningsställ av ny typ kontakten med marken. Nya teorier om luftbromsar prövades — propellrar — vingprofiler — motorhuvar — vindskydd — fallskärmar. Allt, ja allt prövades av dessa bevingade fardemoner och ingen större tillfredsställelse finns än den som en racerpilot känner när han ser upp mot skyn och ser en gigantisk »Airliner» dra fram under skyarna med någon av hans mödosamt utprovade nya finesser som en liten, men viktig detalj i det stora hela, en betydelsefull kugge i utvecklingens hjul.

Dessa racerpiloter voro inga »flygande dårar» ej heller några »flygande djävlar», som reklamen älskade att styra ut sina affischer med, utan vanliga människor, vilka älskade sitt liv lika mycket som du, käre läsare, som har fru och barn. De voro ingenjörer, vetenskapsmän av den nya skolan med valspråket våga, vinna...!

Den tid är förbi då utvecklingen fördes framåt av gamla skäggiga professorer vilka lutade sina näsor över digra luntor och stirrade med vattniga ögon på vibrerande vindtunnelmodeller, darrhant plitande siffror i sina anteckningsböcker... Den nya tidens vetenskapare träda fram i ljuset, prova sina krafter med jämställda kolleger, diskutera varandras erfarenheter och komma åter nästa år, bättre rustade — mera kampugna... I motsats till sina kolleger som av lojalitet mot sina arbets

AMERIKANSKA RACERFLYGPLAN

SKALA: 1=100

METERSKALA

FOOTSKALA

RITADE AV:

JAGA SEKUNDER

FÖR FREDLIG UTVECKLING

Vad tjänar det till att offra
liv på fartens altare?

LÄS DETTA OCH FÖRSTÅ

4. Överste Roscoe Turner i sin Laird-Turner racer. Han vann 1939 års Thompson Trophy med en medelfart av 444 km/t. Då det var hans tredje seger i tävlingen var han därmed enligt reglerna avstängd från vidare deltagande.

5. Lowell Bayles 1931 års Gee-Bee-racer med kabininklädnaden borttagen.



6. Gee-Bee «Supersports-ter» av ärgång 1932. Fotografiet visar en modifierad (fenan!) racer, som deltog 1939. Pilot var Russel Boardman, som dödades i loppet.

7. En av Clayton Folkerts konstruerad racer med 400 hästar i nosen och en hastighet på 575 km/t. Flygvikten var 725 kg och spännvidden 4,96 m. Motor Menasco.

8. Steve Wittman och hans berömda racer «Bonzo». Den har gjort flera tävlingsflygningar än någon annan. Observera den lådliknande konstruktionen och fjäderbenslandstället.

9. Lilla Pobjoy Special (F-15) söker skydd under en något större släktning. Observera de byxknappsliknande hjulen, vilka också utkom på det gropiga Cleveland-fältet.

Tone LeVier med sin specialkonstruerade nackfallskärm. Han var 184 cm i strumplästen och fick inte plats i sin racer annars.



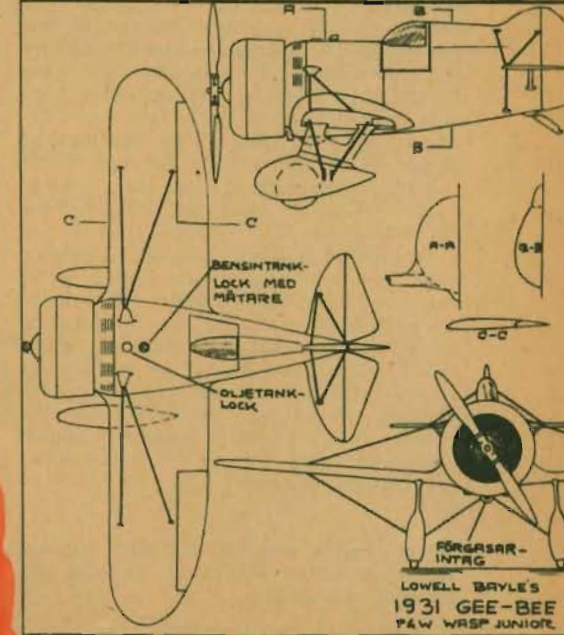
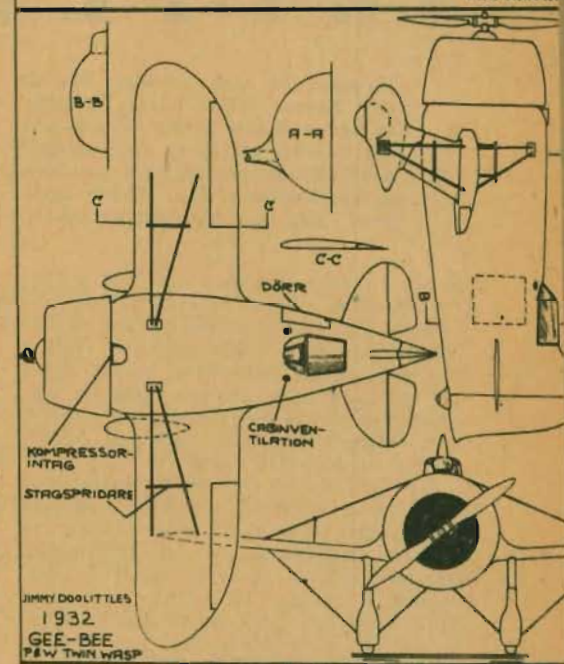
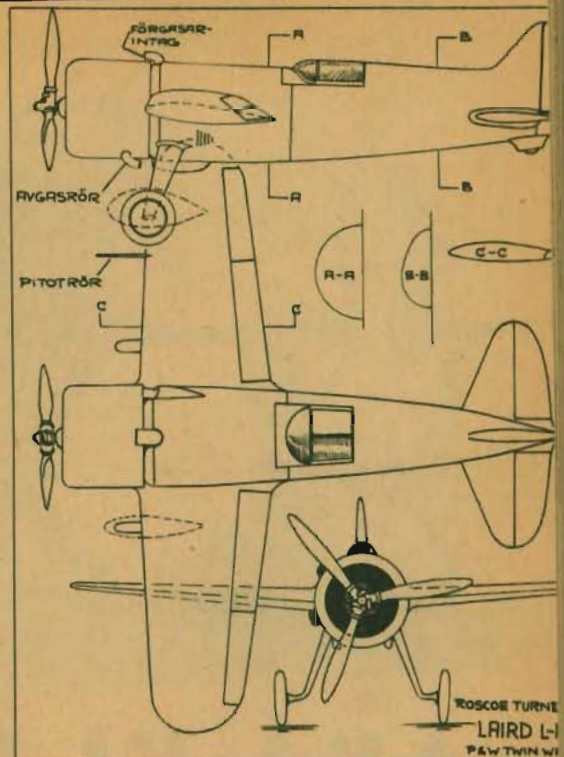
givare och sina bolag tiga och se hemlighetsfulla ut träffades dessa farteringenjörer och undersökte varandras plan, gävo råd och fingor — allt i en kamratlig anda som fostras på tävlingsbanan. Alla visste vilket ansvar som vilade på deras skuldror — en felmanöver i hög fart kunde åstadkomma en förfärlig katastrof om planen lägo i klunga.

En särskild kommitté, National Aeronautical Association i Washington, var tillsatt för att granska ritningar till dessa racerplan, och inget plan som inte granskats av nämnda kommitté fick ställa upp till tävling. Planen märktes med »experimentplans-licens-nummer» (NX-000; NR-000), och måste kunna tåla en belastning på 12 gånger flygvikten. Detta var en garanti för att inte vilken »sockerläda» som helst skulle anmälas och utgöra en fara för både medtävlare och åskådare. För att föra dessa plan erfordrades endast vanligt racerlicens, vilken utfärdades av ovannämnda kommitté.

Tävlingarna omfattade fyra lopp:

- 1) Bendix Race från Los Angeles till Cleveland med en prissumma på 20 000 dollar.
- 2) Kvalificeringstävlingen för Thompson Trophy Race, 20 varv runt en bana på 10 miles längd, utan klassindelning.
- 3) Thompson Trophy Race, 20 varv runt en 5 mile lång bana för flygplan med max. 9 liters cylindervolym.

Forts. på sid. 47.



AMERIKANSKA RACERPLAN
SKALA 1:100
METERSKALA
FOOTSKALA



ABA:s världsberömda »Uppland» med Spetsbergs-Nilsson på flottören.

Ljunglund från Grönland för att averka sista etappen till USA med det knappast luftvärdiga flygplanet. Efter åsknedslag i radioanläggningen och en eldsvådeunge ombord m. m. måste Ahrenberg vända. På Grönland monterades SE-ABX ned och sändes skymfligen med båt hem till Sverige igen.

Flygplanet övertogs nu av ABA men flög endast 112 600 km och 662 timmar i bolagets tjänst. Det förhryrdes av Lufthansa och gick där i nattposttjänst. Det lämnades liksom »Uppland» sedan som dellikvid vid inköp av »Södermanland», »Sverige» slutade sin växlingsrika »levnadsbana» på Australiens obebodda nordvästkust. Den hade inköpts av H. Bartram, som startade med den för att flyga från Kiel till Sydney. Bensinen tog slut med nödlandning som naturnödvändig följd, Bartram och

ABA-PLANENS LIVSÖDEN

Flygplan ha sina livsöden likaväl som havens fartyg såsom framgår av nedanstående artikel, vilken utgör ett kort utdrag ur civilingenjör Bertil Björkmans intressanta »levnadsbeskrivning» över ABA:s flygplan i den ståtliga jubileumsboken.

Junkersdroskorna dominerade ABA:s flygplanpark de första åren och dessa utomordentligt säkra trafikflygplan underlättade säkerligen i hög grad för ABA:s piloter att redan från första början skapa sig ett namn som Europas säkraste trafikflygare. Redan då skapades det slagord, som officiellt präglades först till 20-årsjubileet — På säkra vingar.

S-AAAB hette den allra första Junkersdroskan (en F 13) och den gjorde sannernligen god tjänst. Åren 1924—27 gick den i trafik på linjen Stockholm—Helsingfors och användes därefter för rundflygnings-turnéer i Sverige. 1932 såldes den efter 325 000 km och 2 442 flygtimmar i ABA-tjänst till Albin Ahrenberg, som slet ut förarsitsens skinnklädsel två gånger och förbrukade tre styrrattar, innan planet 1937 nödlandade på en bergsida nära Boden med en annan förare och förstördes. Själva kabinen förblev dock oskadad och ingen människa dödades. ABA köpte fem systemmaskiner till S-AAAB, vilka sammanlagt flögo 744 900 km under 5 784 flygtimmar i ABA:s tjänst. En av dem blev världens första »flygande postkupé» och skänktes så småningom till Tekniska museet, två såldes till Röda Korset som ambulansplan.

Av den 3-motoriga typen Junkers G 23 var serien »Svealand», »Skåne», »Norrländ» och »Götaland», av vilka den förstnämnda totalhavererade under en nattpostflygning i dåligt väder mellan Amsterdam och Hannover 1932, det andra förstördes vid en nödlandning i närheten av tysk-holländska gränsen 1929, det tredje brann upp i hangaren på Bulltofta 1931 och det fjärde såldes till Spanien redan 1927.

De två första amerikanska ABA-planen: Northrop Delta »Halland» (t. v.) och Gamma »Småland».

Det mest berömda av ABA:s alla flygplan var S-AAAB »Uppland», som var av typen Junkers G 24 och väl är det flygplan som näst efter Charles Lindberghs »Spirit of St. Louis» fått mest publicitet i hela världen. Anledningen svävar väl ingen av FLYG:s läsare i okunnighet om. Det var i samband med undsättningen av den förölyckade Nobilexpeditionen i juni 1928, då ABA deltog på svenska regeringens uppdrag och »Uppland» med trafikflygare Viktor Nilsson vid spakarna gjorde världens första överflygning av Norra Ishavet genom att flyga nonstop mellan Tromsø och Spetsbergen på 6 timmar 10 minuter samt därefter utförde en rad flygningar över samma hav. Detta stolta flygplan lämnades 1932 som dellikvid, när ABA från Junkers inköpte SE-ADR »Södermanland» av typ Junkers Ju 52.

SE-ABX »Sverige» av typ Junkers W 33 är också den nästan värd sin egen roman. Den inköptes ursprungligen av Albin Ahrenberg för dennes Atlantflygning. Den startade i Bergen, dit planet flugits från Stockholm. Redan från början visade sig motoranläggningen opålitlig och Ahrenberg anlände till Reykjavik med endast 5 cylindrar funktionsdugliga i L 5-motorn, propellern lös på det nästan nedsmälta navet, sprucken kylare, sprucket avgasrör, obrukbar motordriven bensinpump etc. Efter att ha monterat in en eftersänd reservmotor i Reykjavik flög Ahrenberg vidare och nådde Ivgitut på Grönland trots cyklon och åska. På Grönland greps SE-ABX av en cyklon, varvid ena flottören knäcktes och såväl sidrodet som skevroden allvarligt skadades. Efter nödortfört reparation startade Ahrenberg och radiotelegrafisten

hans följeslagare lämnade f. d. SE-ABX åt sitt öde men gjorde en båt av ena flottören. Efter 53 dagars svåra umbäranden nådde de bebodda trakter.

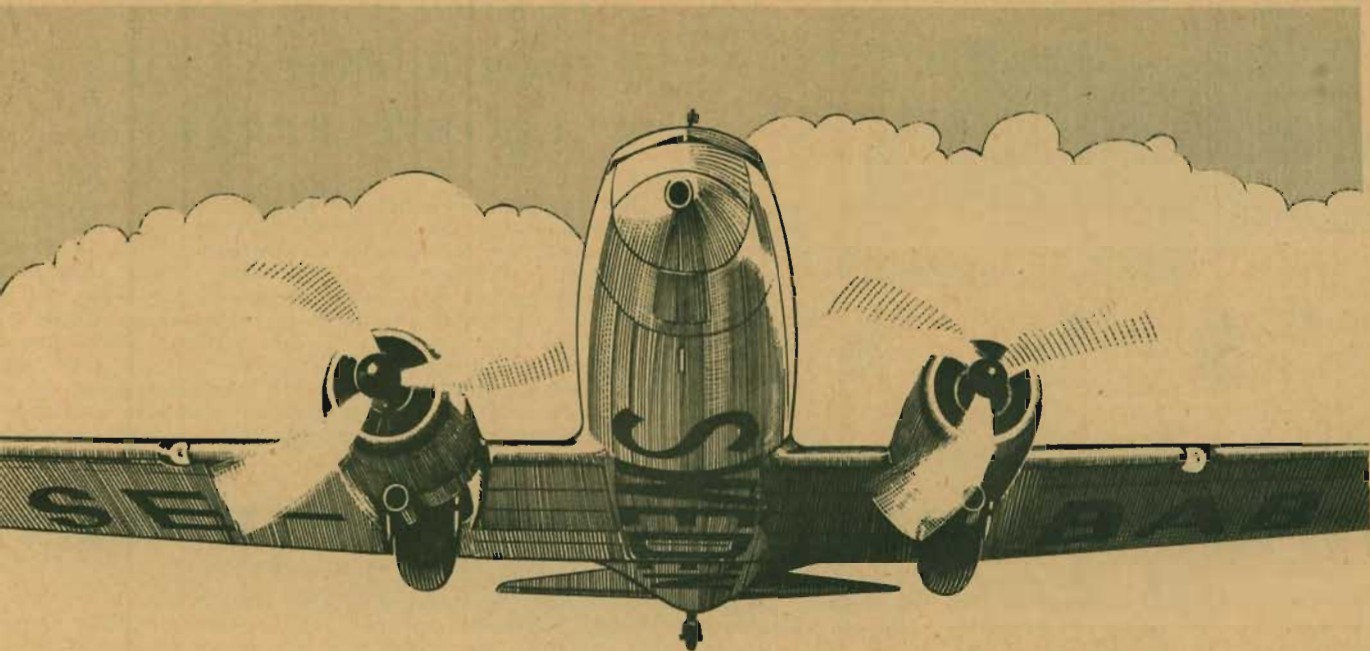
»Gästrikland» eller SE-ACK hette en moderniserad Junkers F 13, som också har sin polarhistoria. Den bar Albin Ahrenberg när han 1931 för andra gången flög över Nordatlanten — denna gång för att leta reda på den försvunne engelske polarforskaren Courtauld, vilken också hittades av svensken 240 km från Angmagsalik på Grönland. 7 år senare köpte Ahrenberg planet av ABA som rundflygningsmaskin. Så småningom såldes det till Finland och tjänstgjorde bl. a. som förbindelseflygplan under vinterkriget.

»Södermanland» eller SE-ADR är under beredskapen uthyrd till svenska flygvapnet och användes bl. a. som flygande lektionsrum för undervisning i luftnavigation men är annars ABA:s allra trognaste Junkersfågel. Det var en av de allra först tillverkade exemplaren av de sedan så berömda Ju 52:orna och har gått inte mindre än 1 631 000 km och 9 615 timmar i ABA:s tjänst — en verklig veteran, som efter kriget antagligen återinsattes i ABA-tjänst för pendeltrafik Stockholm—Visby.

Två ganska märkliga ABA-fåglar voro de två Northropplanen Delta 1-C »Halland» och Gamma »Småland». De voro de två första amerikanska representanterna i ABA:s flygplanpark och voro med sina marschfarter på resp. 260 och 265 km/t sensationellt snabba för sin tid. De levererades 1934. »Halland» såldes 1937 till den berömda aviatriken Beryl Markham och »Småland» måste efter endast sammanlagt

(Forts. på sid. 34.)





På säkra vingar

ABA - 20 års lufttrafik

Den 2 juni 1924 lyfte Aero transports första passagerarplan från Lindarängen vid Stockholm med Helsingfors som mål — ett historiskt datum inom svensk lufttrafik. Sedan dess har Aero transports flygplan på säkra vingar trafikerat luftvägarna. Sammanlagt ha bolagets flygplan flugit 20.488.500 kilometer — motsvarande 57,5 gånger sträckan mellan månen och jorden. Nära 500,000 passagerare ha utnyttjat fly-

gets snabba befordringsmöjligheter. Antalet postförsändelser ha under de gångna 20 åren uppgått till 350.000.000. För att möta en utveckling inom den framtida civila luftfarten, som för några år sedan ingen kunnat förutse, utbildar nu Aero transport ny personal, nya hangarer uppföras, den tekniska och administrativa organisationen fulländas. Allt göres för att Aero transport den dag freden kommer skall stå berett att tillvarataga svenska luftfartsintressen.



1924—1944

ABA

AB AEROTRANSPORT

C 12



STOCKHOLMS STAD HAR REDAN PLANERAT FÖR HELIKOPTERPARKER

När kommer helikoptern till Sverige? Det är en fråga som är ungefär lika lätt att besvara som om man hade frågat: När tar kriget slut? Längre efter »fredsutbrottet» kommer det emellertid säkerligen att dröja innan vi har helikoptern här men stadsplanekontoret i Stockholm har redan sett ut vissa platser lämpliga för landning och parkering. Bilden t v visar hur långt konstruktören Igor Sikorsky i USA hunnit med sin epokgörande konstruktion. Den kan stå stilla i luften medan man samtalar med och överlämnar paket till de ombordvarande. Nedan en karta över Stockholm med stadsplanekontorets inlagda helikopterparker samt nuvarande buss- och spårvagnslinjer.

VI TAR »KOPTERN» TILL CENTRALEN!

Helikoptern har allt mer och mer låtit tala om sig som framtidens fortskaffningsmedel framför alla andra då det gäller kortare sträckor. Än så länge kan emellertid helikopterns hastighetsvisare inte peka på högre kilometertal än 150—160, vilket gör att man för längre sträckor måste räkna med vanliga flygplan. Men som droskor och luftbussar över städer på en halv miljon och mera passa de utmärkt i all synnerhet som de praktiskt taget kan landa på en yta, som inte är större än diametern på maskinens trebladiga huvudrotor eller 10,97 m. I en stad med Stockholms storlek och besvärliga trafikförhållanden måste man räkna med att helikoptern kommer att få en utomordentlig användning. Stockholm har f. n. en yta på inte mindre än 15 382 hektar. En stor del av befolkningen, som har sitt arbete inne i staden är därför hänvisad att bo i periferin. För fröken Svensson från Mälärhöjden, som arbetar på EPA vid Odenplan, tar det nu 45 minuter i genomsnitt att komma till arbetsplatsen. Med Helikopterbusen skulle hon kunna komma till Centralstationen på 3 minuter och kunde sedan med en spårvagn nå Odenplan på ytterligare fem minuter. Med andra ord en sammanlagd restid på högt räknat 10 minuter mot de 45 hon använder idag. Raskt marscherat fröken Svensson!

Troligt är emellertid att det kommer att dröja innan vi kommer därhän. Hur länge? Luftfartsinspektören Angström vågade sig på en gissning vid en flygplatskonferens i Göteborg för ett år sedan. Han angav året 1955 som det troliga och höll före att det i så fall inte vore en dag för tidigt att nu börja planera för landningsplatser passande helikoptern. Stockholm växer enligt en uppgift nu kontinuerligt med närmare 25 000 personer om året. Om 20 år blir staden med samma årliga ökning en miljonstad. Troligen kommer då de av Stockholm nu i periferin planerade helikopterparkerna att ligga mitt inne i tätbebyggda stadsdelar.

För att få klarhet i var de nya landningsplatserna i Stockholm skulle bli placerade här FLYG vänt sig till ing. Lars

Lagerheim i stadsplanekontoret, som framhöll att frågan kommit på tal i samband med luftfartsinspektörens föredrag på flygplatschefskonferensen i Göteborg i augusti förra året. Vi ha nu gått in för att reservera t v sju platser i Stockholm på 300×300 m, som således inte får bebyggas. En del av platserna ha vi besökt och andra ha vi endast sett ut på kartan.

— En central helikopterplats måste emellertid också finnas, framhåller ing. Lagerheim vidare, och den ha vi inte kunnat hitta någon lämpligare plats för än centralstationens tak, som i så fall måste byggas ut plant. Kunde man dessutom få arkitekterna att rita platta tak på nya hus, så tror jag att behovet skall vara täckt åtminstone för den första ruschen.

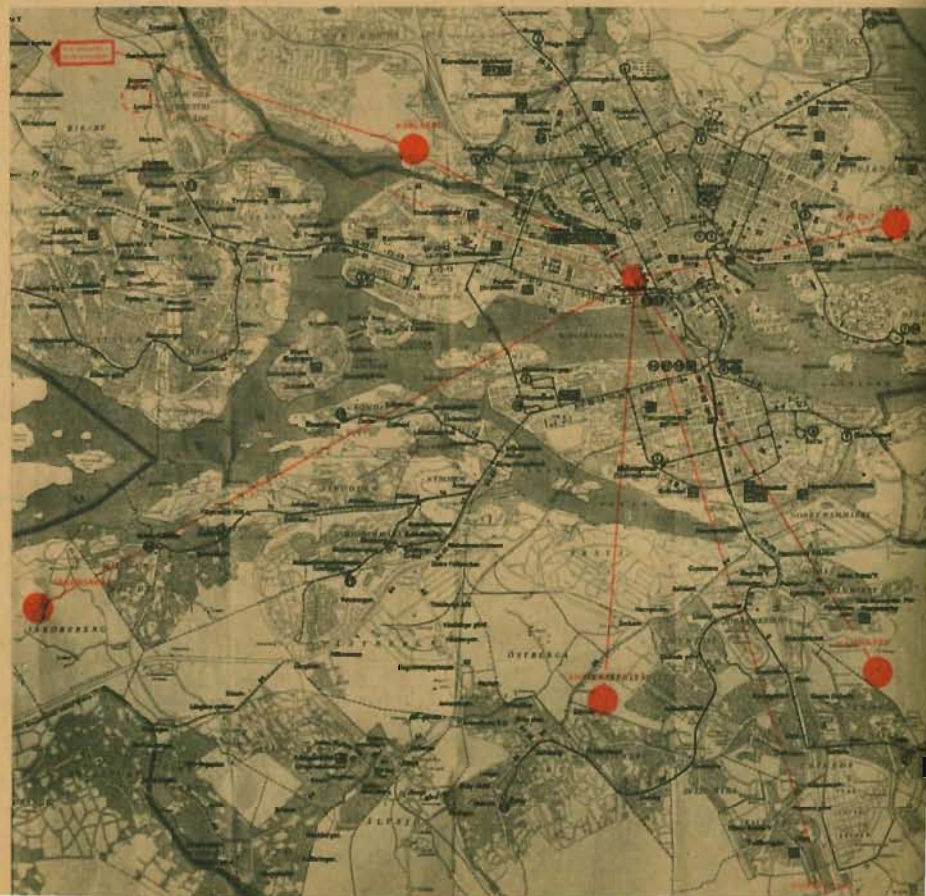
— Enligt en uppgift som jag fått, säger ing. Lagerheim till slut, skulle en tresitsig helikopter endast kosta 9 000:— kr. Priset verkar så överkomligt att man gott kan

räkna med att maskinen skall bli en vanlig företeelse. Ett helikopterdroskbolag är nog ingen utopi och det må komma, vi är beredda. Inte ska vi som i Amerika behöva riva ner skyskrapor för att ordna parkeringsplatser!

Så långt ing. Lagerheim, som stått till tjänst då det gällt att på kartan härnadan pricka in helikopterplatserna. Den sträckade linjen Bromma—Centralen har FLYG själv lagt in eftersom man måste räkna med en naturlig förbindelse från flygfältet till en central punkt i själva staden. Förutom rena drosktrafiken bör man nog tänka sig större helikopterplan av busstyp, som upprätthåller regelbundna linjer.

Beträffande landning på platta tak har man i Amerika redan gjort försök härmed. Amerikanska postverket har under något mer än ett och ett halvt års tid uppehållit försökstrafik med en Kellet-Autogiro

(Forts. på sid. 45.)



AV FLYGMAN

Profetior från Amerika om FOLKFLYGPLANET



Det högvingade sportplanet kommer att stå sig i konkurrensen med det lågvingade i många år. Här flyger en tresitsig Stinson 105, med 75-90 hk motor, föregångare till »Voyager», över Lake Sammamish öster om Seattle.

Aha, tänker den förhoppningsfulle läsaren när han ser bilden här ovan, där har vi tydligen folkflygplanet som det kommer att se ut strax efter kriget! Hurra!

Sakta i backarna: Titta närmare på åket och läs förresten bildtexten innan ni talar om för era bekanta att »den här kärran ska jag telegrafera och beställa första fredsdagen». Det tvåbommade framtidsplanet har inga vanliga motorer utan förbränningsturbiner, vilket säger en hel del om hur länge vi måste vänta på undret ifråga.

Nej, större revolutioner i fråga om folkflygplanets konstruktion få vi nog efter krigets slut vänta flera år på. Visserligen har flygtekniken knuffats fram oerhört hastigt och effektivt av kriget men det tar tid innan de vunna erfarenheterna hinna tillämpas på fredliga flygplan. Vi måste nöja oss med det glädjande faktum att framstegen komma att utnyttjas för att fullända de grundkonstruktioner som skapades strax före krigets utbrott (för USA:s del 1940 och början av 1941). I huvudsak blir det alltså ungefär likadana privatflygplan som vi kunna köpa när fredshandeln kommer i gång igen.

Vilka huvudkategorier av privatflygplan (delvis folkflygplan) skulle vi då ha att vänta de närmaste åren efter kriget? Chefsingenjören William D. Hall vid Aeronca Aircraft Corporation besvarar frågan i majnumret av den amerikanska tidskriften »Flying» på följande sätt:

1) En svagmotorig, billig typ med antingen tandem- eller sidsitsar, som blir en förbättrad upplaga av förkrigstidens lätta sportplan. Kostnad c:a 1 000 dollar.

2) En typ i mellanprisläge med medelgoda flygegenskaper, idiotsäker. Typen kommer att bli tillgänglig i två versioner, nämligen en tvåsitsig och en fyr- eller fem-

Så här anser en tecknare vid Aeronca Aircraft Corporation att framtidens idealiska folkflygplan skall se ut. Motorerna äro två förbränningsturbiner på vardera 75 hk. Men det dröjer tyvärr många år ännu innan vi få se det planet över våra huvuden och flyga det.

sitsig. Den första versionen kommer att kosta omkring 1 500 och den andra c:a 3 000 dollar. Flygegenskaperna komma att undergå vissa kompromisser för att ge planet största möjliga säkerhet och komfort. När konstruktionsarbetet och verktygen äro amorterade torde priset kunna sänkas, dock inte ända ned till de önskvärda summorna 1 000 för den tvåsitsiga och 2 000 dollar för den flersitsiga.

3) En typ som förenar goda flygegenskaper med säkerhet, komfort och anständigt inköpspris — så där en 2 000 dollar. Planet blir en »renad» version av förkrigstidens tvåsitsiga, lågvingade sportplan med indragbart landställ och passar bra för de flygare som ha stora anspråk på flygegenskaper.

De uppräknade kategorierna ha »fasta vingar», ty helikoptern kunna vi inte räkna på så snart — den är inte färdig än. Och förresten för dyr.

Ett privatflygplan har ingen chans att bli ett verkligt folkflygplan om det inte är absolut säkert. Föraren och hans passagerare måste kunna känna sig lika säkra i planet som i bilen eller badkaret. Därför lägga konstruktörerna ned mycket arbete på denna viktiga sak. Kärran får helt enkelt inte kunna spinna!

För att uppnå denna fördel torde bli a höjdrodrets utslag uppåt komma att göras så litet att man under planflykt inte kan ställa planet riktigt utan att först dyka och göra en häftig upptagning. Och skulle planet av någon anledning närma sig stallgränsen bör föraren bli tydligt varnad av skakningar och även gärna ett »gallskrikande» instrument på brädan. Något som tillämpats i flera år är att konstruera vingen så att den del som först överstegras är mitten genom större anfallsvinkel just där. Utåt vingspetsarna minskas denna vinkel så att ytterdelarna överstegras sist — eller helst inte alls. När föraren då använder skevroddren för att hålla planet rätt får det nedfällda roddret icke överstegra vingen på den sidan. Mycket att tänka på för herrrar konstruktörer!

Alla äro inte födda till flygare men många äro flygbitna. Därför måste framtidens folkflygplan vara lättmanövrerat. För att en »vanlig människa» skall slippa göra tabbar när han skall försöka kombinera roddren rätt i en sväng har man redan före kriget kommit på idén att förbinda sidroddrets rörelser med skevroddrens. När det amerikanska sportplanet »Skyfarrer» kom ut i marknaden kunde fabriksreklamerna skritya med att detta plan hade roddren kombinerade på det sättet. Hep! Det låter ju inte så angenämt för den som vill flyga sitt plan men... läs första mening i denna avdelning! Vi få alltså inte bannlysa en sådan anordning (på en del flygplan). Alla ha inte lust att avancera!

En motor i nosen skymmer ju avsevärt, särskilt när planet skall förflyttas på mar-

(Forts. på sid. 43.)

Detta lågvingade sportplan torde med en del förändringar bli en av föregångarna till 2 000-dollarsplanet (typ 3) i mr Halls önskelista i artikeln. Det är en tvåsitsig Globe »Swift» med 80 hk Continental-motor. Marschar på 208 km/t.





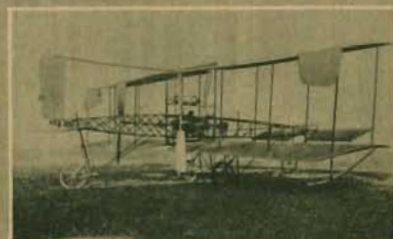
MOSQUITO

(D. H. 98)

- Världens snabbaste flygplan av i dag.
- Världens mångsidigaste flygplan.
- Det nuvarande krigets yppersta flygplan.
- Världsrekord i framställning — från ritning till aktiv strids-tjänst på 21 månader.
- Världsrekord i utveckling — bomblasten fyrdubblad på 3 år.
- Världsrekord i tillverkning — byggd av de Havilland och andra verkstäder i England och de brittiska dominions — 500 underleverantörer enbart i England.

De Havillands första stridsflygplan sedan världskriget 1914—1918 och liksom 1916 års D. H. 4 ett bombplan lika snabbt som ett jaktplan.

Resultatet av konsekvent uppbyggd konstruktion och produktion under 30 års oförändrad ledning och med friska rötter i flyget sedan 1908.



de Havillands första flygplan. Flygplan och motor konstruerade 1908—1909 av Geoffrey de Havilland och tillverkade av honom och Frank T. Hearle.

DE HAVILLAND

Brittiska imperiets ledande tillverkare av transportflygplan

STORBRITANNIEN

AUSTRALIEN

KANADA

INDIEN

AFRIKA

NYA ZEELAND

LONDON-SIDNEY...

Forts. fr. sid. 7.

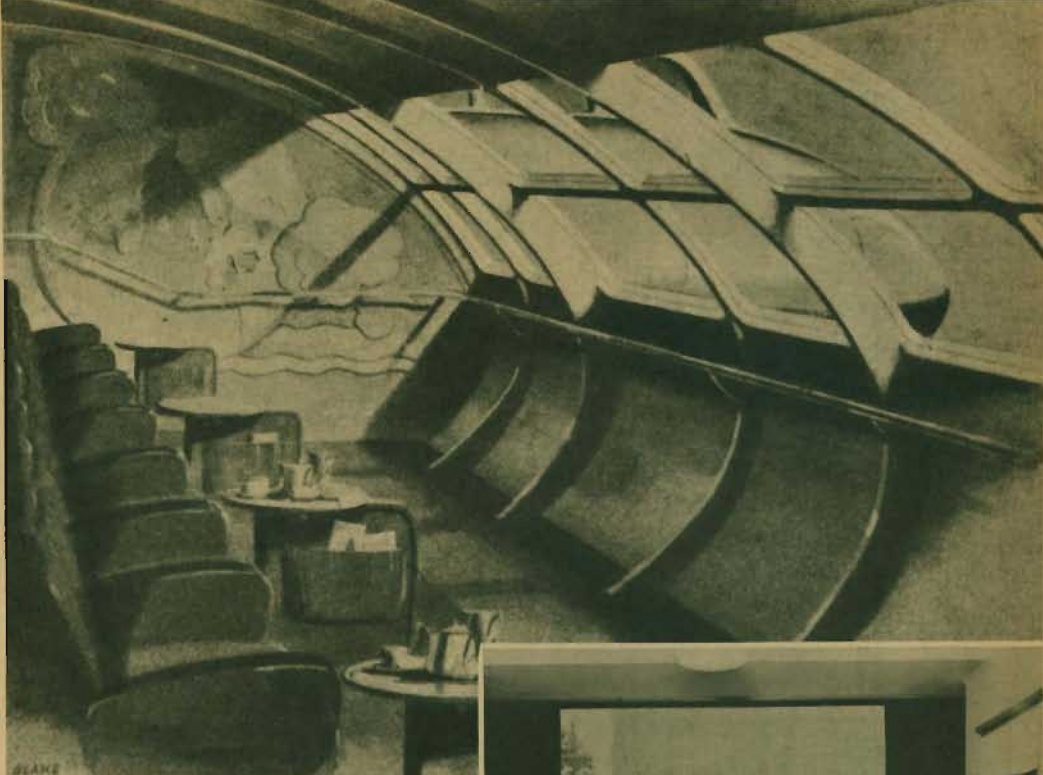
Efter kriget torde det kanadensiska flyget vara intresserat av linjer på Fjärran Östern och Kina, och med en sådan förbindelse skulle det vara möjligt att färdas jorden runt i brittiska plan. Denna möjlighet kan även medräknas, om man styr färden till Australien, enär australienska plan med största sannolikhet komma att flyga över Stilla havet till Nordamerika.

En mycket omdiskuterad fråga i samband med Englands interkontinentala linjer efter kriget har varit, huruvida BOAC ensamt skulle ta hand om denna trafik eller om bolaget skall få konkurrens. Något definitivt svar kan emellertid ännu inte ges på denna fråga, men det förefaller, som om engelska regeringens politik skulle vara, att man inte anser det lämpligt att samtidigt med att det ges subsidier åt ett flygbolag låta andra för flygtrafiken i grund och botten främmande företag profitera på vissa ekonomiskt lömande linjer.

Det är speciellt de stora rederierna, som helt plötsligt blivit flygintresserade och framställt krav på att få idka flygtrafik vid sidan om sjöfarten. En hård dragkamp har härvid utkämpats vid flera tillfällen, och speciellt är det linjerna över Atlanten till Nord- och Sydamerika, som blivit föremål för heta diskussioner.

Oberoende av dessa diskussioner har emellertid British Overseas Airways gjort upp planer för efterkrigstrafiken på de transoceanica och interkontinentala linjerna. Trafiken på imperielinjerna blir sålunda, enligt BOAC, av två slag: express och icke-express. Expressflygplanen — luftens Queen Mary eller Normandie — äro närmast avsedda för affärsmän och personer officiella uppdrag. Flygningen göres i endast ett par etapper och på kortast möjliga tid, men biljettpriset blir också avsevärt högre, än om man begagnar den andra möjligheten med flera mellanlandningar och några dagars längre resa.

Med en expresslinje kan man med nuvarande flygmateriel nå Sidney i Australien på 2 1/2 dygn. Man lämnar t ex London fredag kväll, tillbringar natten i flygplanet och vaknar lördag morgon i tid att tvätta och klä sig, innan maskinen tar mark i Kairo. Under uppehållet där hinner man äta frukost på flygrestaurangen, medan sovplatserna i flygplanet förvandlas till dubbla antalet mjuka länstolar. Nya passagerare ta plats för att följa med på dagstapen till Karachi i Indien, dit man anländer lördag kväll. Lunchen den dagen serveras ombord, medan middag ätes efter ankomsten till Indien. Under tiden förvandlas länstolarna åter till sovplatser och färden går sedan vidare tvärs över Indien mot Singapore. Efter ytterligare en dag och en natt i luften, är man så måndag morgon i Sidney — just i tid att starta en ny veckas arbete.



Här ovan utkast till promenaddäck på ett av framtidens jätteflygplan. — T. h. mr Douglas Grey, chef för British Overseas Airways Stockholmskontor, i sitt charmanta arbetsrum vid Norrmalmstorg.

En titt på kartan säger visserligen, att den närmaste vägen till Australien inte går via Kairo, Karachi och Singapore, utan följer storcirkellinjen över Ryssland och Himalaya. Men engelsmännen tänka inte, åtminstone inte omedelbart efter kriget, flyga denna väg till Australien, beroende dels på att man då inte kan räkna med några extra passagerare på mellanliggande etapper, eftersom storcirkellinjen skulle gå över mindre tätbefolkade trakter, dels medan själva tidsvinsten är förhållandevis liten.

Förutom linjen till Kanada, ingår det i BOAC:s planer att öppna en direkt linje på New York. Flygtiden över Atlanten beräknas till 15 à 16 timmar.

På såväl express- som atlantlinjerna kommer man att flyga i substratosfären, d v s på mellan 6000 och 7000 m höjd, varför de plan, man ämnar insätta på dessa linjer, få högtrycksabiner. Marschfarten beräknas i genomsnitt till 300 km/t.

Ifråga om trafiken på Europa, har det nämnts att BOAC inte skulle återupptaga denna trafik efter kriget utan överlåta den till andra företag. Detta förnekas dock på andra håll, och man framhåller i dessa kretsar — vilka kunna anses som mycket välinformerade — att BOAC tvärtom så snart omständigheterna tillåta det åter kommer att trafikera de gamla linjerna och dessutom har planer på flera nya linjer, bl a till Moskva.



Utmed expresslinjerna planera engelsmännen dessutom att upprätta ett flertal s. k. »feeder-lines», d v s. flyglinjer av bibanesystem. Dessa linjer äro närmast avsedda att transportera passagerare till och från luftens stråkvägar, men de komma givetvis även att i hög grad tjäna den lokala trafiken inom de berörda områdena.

Även flygtrafiken inom England, vilken nu under kriget starkt nedskurits, torde komma att kraftigt ökas med nya linjer och intensivare trafik på de gamla. De nationella flyglinjerna, som trafikeras nu under kriget, tillhöra med undantag för Allied Airways den s. k. Railway Group, men man har all anledning att åter räkna med flera enskilda bolag efter fredsslutet. En del av dessa bolag torde även göra framställning om begränsad internationell trafik, bl a till Skandinavien.

Till slut bör kanske även några ord sägas om biljettpiserna omedelbart efter kriget. Enligt vad man på experthåll framhåller här, torde man inte kunna räkna med några större reduceringar av de priser som gällde hösten 1939, och det dröjer säkert ännu några år, innan man kan flyga över Atlanten för t. ex. 20 pund. Ett sådant biljettpis är än så länge blott önskedrömmar — vilke inte hindrar, att det en dag blir verklighet, när flyget ytterligare utvecklats.

Receptionsdisken i BOAC:s lokaler, Norrmalmstorg 1 i Stockholm.



KZ

FÖR FREDSFLYGET



Ovan en modell av den nya KZ-III, som får mjuka, vackra linjer. Nedan ambulansplanet KZ-IV. Lägga märke till de inbyggda spalterna i vingens framkant.



År 1940 hade den danska flygplanfabriken Skandinavisk Aero Industri A/S ganska omfattande tillverkning av sportflygplan i gång. Denna måste emellertid av kända skäl inställas. Vid denna tidpunkt hade fabriken satt de två typerna KZ-II-Sport och KZ-II-Coupe till världen. Marknad för dem hade funnits inte bara i Danmark utan även i Sverige. Då allt civilflyg 1940 upphörde i Danmark var det naturligtvis av värde för fabriken att de två till Sverige inköpta KZ-maskinerna kunde fortsätta att flyga. Detta så mycket mera som de rapporter danskarna fick härifrån voro utomordentligt tillfredsställande. De danska maskinerna klarade sig till synes fint i konkurrensen med liknande utländska typer. De goda erfarenheterna med KZ-maskinerna i Sverige förde med sig ytterligare leveranser hit av plan som fabriken hade stående på lager. I dag finns inte mindre än sju KZ-plan i Sverige.

Även om fabriken stoppades låg konstruktions- och forskningsavdelningarna inte på latsidan. Man gjorde klart för sig att det uppsving, som civilflyget ofrånkomligt skulle få efter kriget, skulle ställa så mångskiftande krav på civilflygplanen att de två typerna KZ-II-Sport och KZ-II-Coupe inte ensamma skulle kunna täcka behoven. Väntetiden har man därför använt till att skapa två nykonstruktioner KZ-III och KZ-IV.

KZ-III — billigt "idiotsäkert" plan

Vid konstruktionen av KZ-III har Aero Industri sökt att nå så låg landningshastighet som möjligt utan att därför reducera marsch- och max-hastigheten. Kort startsträcka och goda stigeegenskaper ha också eftersträvt av konstruktörerna. Flygplanet är ett högvingat monoplan med vingar och stabilisator av trä och stålör-

skropp med dukklädsel. Vingarna, modernt utrustade med vingklaffar med spalter (slots), har dessutom fasta spalter i framkanten. Planet är tvåsitsigt med sittplatserna sida-vid-sida och kan levereras med motorer från 75—100 hk. Prototypen, som håller på att färdigställas på fabriken, har försetts med en 90 hk Gipsy Minor. Danskarna räkna med att kunna provflyga den i augusti.

Med sin låga landningshastighet, c:a 55 km/t, blir maskinen mycket lätt att flyga och är väl i det närmaste »idiotsäker», som det så uttrycksfullt heter. Den kommer därför att vara mycket lämplig för flygklubbarnas skolflygningar, för uthyrning och för privatflygare som önska en bekväm och lättflugen resemaskin. Eftersom konstruktionen har gjorts med tanke på framställning i stor skala, väntar man att priset blir överkomligt.

KZ-IV det moderna taxiplanet

Med fabriken andra nykonstruktion, KZ-IV, hade man vid månadsskiftet just avslutat provflygningarna. Vi ha tidigare omnämnt denna typ i FLYG (nr 7/1944). Prototypen har byggts på beställning av den danske Flyveambulancetjeneste och är därför utformad som ambulansflygplan med plats för två sjukbärare, läkare och sjuksköterska samt förare och radiotelegrafist. Men själva konstruktionen är som vi nämnt i första hand avsedd som passagerarflygplan för 4 personer jämte förare och telegrafist — alltså den idealiska taxi-maskinen, användbar också på biflyglinjer till de stora kontinuerliga flygrouterna. In-

KZ-II-Coupe.

te minst i Skandinavien kommer det otvivelaktigt, såsom vi framhållit i samband med norrlandstrafiken, att behövas sådana biflyglinjer. Även för större bolag och institutioner, som ha behov av en egen luftdrovka, är maskinen idealisk, framhåller man från Danmark.

Flygplanet är utfört helt av trä med kroppen i semi-monocoque-konstruktion. Vingarna har inbyggda fasta spalter i framkanten samt luftbromsar, som ge synnerligen goda start- och landningsegenskaper. Maskinen kan således landa på de flesta av de danska småöarna, vilket ju är nödvändigt för att ambulanstjänsten skall bli effektiv.

Vi ha tidigare givit våra läsare besked om planets data och prestanda och vill här endast göra en del mindre korrigeringar och tillägg. Planets tomvikt, som vi uppgivit till 1100 kg, har vid provflygningar fastställts till 1150 kg. Landningshastigheten befanns vara 68 km/t i stället för beräknade 70, landningssträckan var 75 m istället för beräknade 80.

Ny version av KZ-II — på ritbrädet

Just nu håller man hos Aero Industri på med att förbereda en ny version av KZ-II-Sport. Den får någon kraftigare motor och övertäckt kabin. Liksom den första typen kommer den att bli fullt tillförlitlig för avancerad flygning och typbeteckningen blir KZ-II-Trainer. Danskarna anser i ett brev till oss att den kommer att vara synnerligen lämplig för undervisning i avancerad flygning i flygklubbarna och »för de många hempermitterade militärflygarna som önska vältra sig lite i luften».

KZ-II-Coupe kommer med några oväsentliga ändringar att åter sättas i produktion efter kriget. Som synes spelar Skandinavisk Aero Industri på många strängar i sitt leveransprogram. För att på bästa möjliga sätt kunna betjäna den svenska marknaden har fabriken inlett samarbete med A/B Aero Service i Stockholm, som i framtiden kommer att representera fabriken i Sverige.

KZ-II-Coupe.



KZ IV



Den nya danska Flygtaxin

för allt slags
förvärvsflyg



Provflygaren, löjtnant K. E. Simonsen
i flygambulanstjänsten framhåller efter fullgjorda provflygningar:

"Det har varit ett nöje att provflyga denna nykonstruktion. Jag är imponerad av maskinens
prestationer, icke minst av dess start- och landningsegenskaper.

Maskinen har full styrbarhet på skev- och sidroder under full 'stalling' vid 80 km. och har
fullastad en landningssträcka på 70 m. samt en startsträcka på 140 m. Den kan landa överallt
i Danmark, vilket naturligtvis är av den allra största betydelsen för ambulansflyget."

SKANDINAVISK AERO INDUSTRI's fyra flygplan-
typer uppfyller civilflygningens mångskiftande krav

KZ II *Coupe* — för den exklusiva privatflygarens resebruk .

KZ II *Sport
Trainer* — för den genuine sport- och konstflygaren

KZ III — det idealiska, billiga planet för flygklubbar och privatpersoner

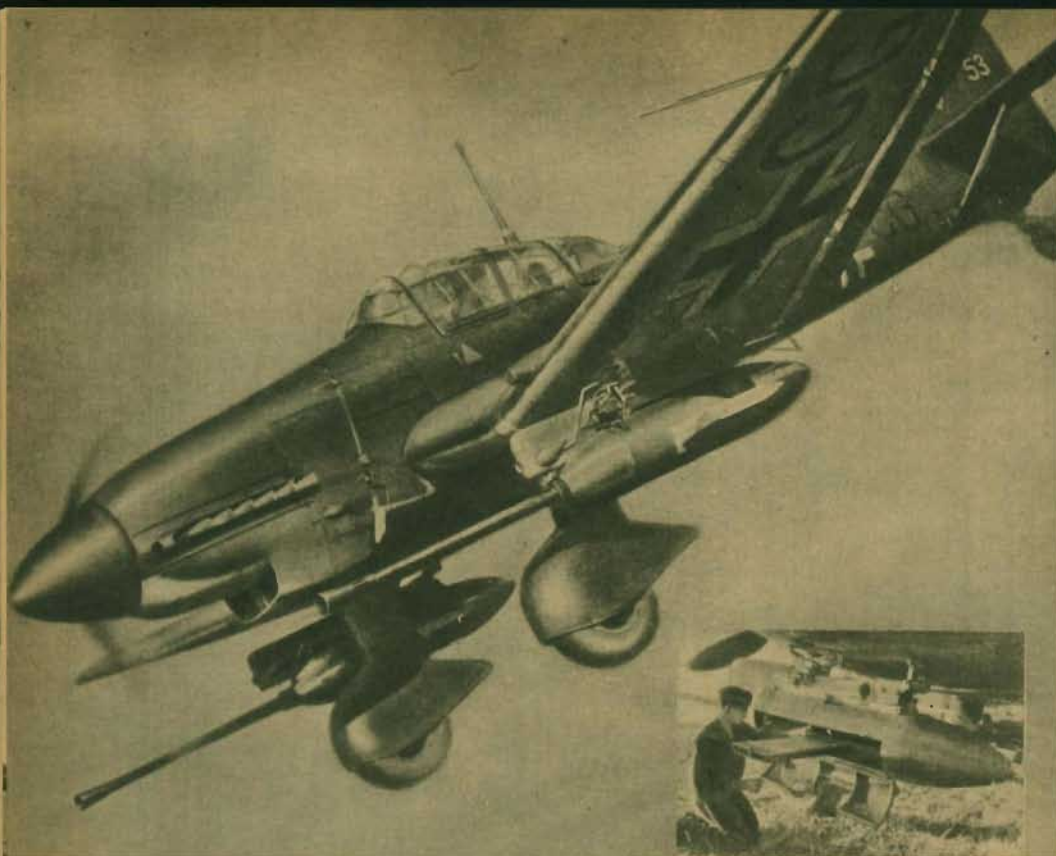
KZ IV — den moderna passagerarmaskinen för allt slags förvärvsflyg

SKANDINAVISK AERO INDUSTRI A/S

KÖPENHAMN

REPRESENTANT I SVERIGE:

AKTIEBOLAGET AERO SERVICE, VANADISVÄGEN 4, STOCKHOLM. TEL. 33 60 21



Vilket flygplan monteras?

FLYG fortsätter här sin intressanta tävling som pågår i ytterligare två nummer av tidningen. Det gäller helt enkelt att på kupongen härnedan ange typbeteckningen eller typnamn jämte tillverkarens namn på det flygplan som man håller på att montera på bilden häröver. Den först öppnade lösningen får en gratisprenumeration på FLYG på 1/1 år och andre och tredje man får vardera en halvårsprenumeration.

Lösningarna på den tredje omgången skall vara FLYG, Västmannagat. 69, Stockholm, tillhanda i fullt frankerade kuvert märkta »Montering 3» senast den 1 juli. Och så sätter vi igång!

Montering 1 gällde Faircy »Battle». Vinnare blev hr S. Folkesson, Göteborg och 2:dra och 3:dje pris tillföll resp. hr L. Höglund, Sundbyberg och hr L. Olausson, Gamleby.

FLYGPLANET SOM MONTERAS ÄR:

.....

 Namn

 Adress

Pansarvärnsstuka

Tyskarna ha nu fått en direkt motsvarighet till engelsmännens »konservöppnare» Hawker »Hurricane IID» i form av en specialversion av den mycket användbara Stukan Junkers Ju 87D. Denna har försatts med 2 st. 37 mm pansarvärnskanoner, en under vardera vingen strax utanför »knäcken». Kanonens avfyrmingsmekanism jämte ammunitionsmagasin m. m. är inneslutet i en bombliknande »gondol», varur kanonröret sticker ut och sträcker sig långt framför vingens framkant, som synes på bilderna här ovan och t. v. Kanonerna äro helautomatiska och avfyras från förarsitsen. Den nya pansarvärnsstukan har sedan en tid tillbaka varit i aktion och såges av tyskarna ha uppnått stora framgångar som pansarförstörare.

»Mitchells» beväpning

Beväpningen på North American »Mitchell» varierar kraftigt. Det vanliga medeltunga bombplanet B-25 har nu 2 st. 12,7 mm tunga ksp i ett ryggstorn, 2 st. d:o i stjärten och ytterligare 4 st. d:o i kroppssidorna. Bukstornet har tagits bort på de flesta flygplan i denna klass. Låganfallsversionen av B-25 har samma beväpning som ovan nämnts plus 2 st. 12,7 mm ksp i den »solida» nosen. B-25:or med 75 mm kanoner finnas i två versioner. Den första

har den normala beväpning som först nämndes men dessutom 1 st. 75 mm kanon och 2 st. 12,7 ksp i nosen. Den andra versionen har följande fruktansvärda beväpning: 1 st. 75 mm kanon och 4 st. 12,7 mm ksp i nosen, 2 st. 12,7 mm ksp fast monterade i kåpor på vardera sidan av nosen och skjuttande framåt, 2 st. 12,7 mm ksp i ett ryggstorn, 2 st. d:o i stjärten samt ytterligare 4 st. 12,7 mm ksp i kroppen, 2 på vardera sidan. Tilläggas hör kanske att den normala medeltunga versionen även kan förses med 1 st. handmanövrerad ksp i den transparenta nosen.

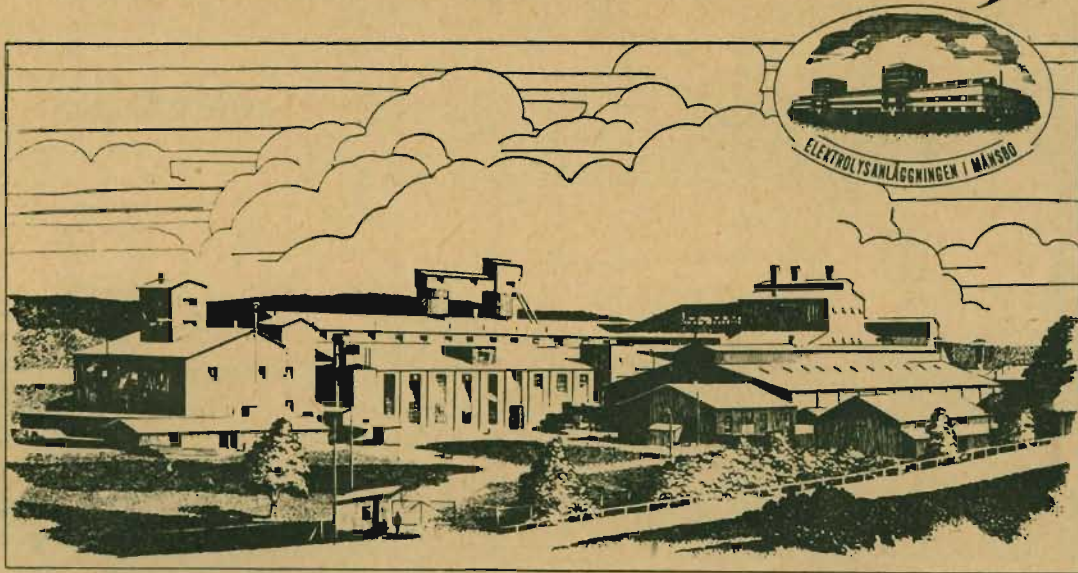


LUFTFÄRDFÖRSÄKRINGAR

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

ALUMINIUM åter fritt!



Anläggningarna i Kubikenborg vid Sundsvall.

SVENSKT ALUMINIUM

Tack vare Svenska Aluminiumkompaniets nya fabriksanläggning vid Kubikenborg har nu Sverige till kedjan av metaller fogat den nya helsvenska lättmetallen aluminium. Genom ringa vikt och hög hållfasthet äro aluminiumlegeringarna utmärkta för bland annat:

LIVSMEDELSINDUSTRIEN

Såväl till maskiner som förpackningar, folier.

LANTBRUKET

Mejeriutrustning, mjölktransportflaskor.

HUSHALLET

Allt för köket såsom kylskåp, kokkärl, muggar och fat, gafflar, skedar, diskbänkar etc.

BRYGGERIER OCH MINERALVATTENFABRIKER

Flaskkapsyler, lagertankar etc.

SPRÄNGÄMNES- OCH KEMISKA INDUSTRIER

Behållare och apparater, rörledningar etc.

KYLTEKNISKA INDUSTRIER

Plåt, rör, aluminiumfolieisolation etc.

SJUKHUSARTIKLAR

Bäcken, rondsålar, proteser etc.

FARMACEUTISKA OCH KOSMETIKINDUSTRIEN

Kapsyler, tuber, askar, folier.

ARKITEKTUR

Fönster- och dörrkonstruktioner, entréer, portaler, butiksinredningar, fasadbeklädnader, takplåt, listverk, skyltar etc.

KONSERVINDUSTRIEN

Utrustning, konserverburkar, tuber.

LAS- OCH BESLAGSINDUSTRIEN

Dörr- och fönsterbeslag etc.

ELEKTRISKA KRAFTLEDNINGAR

För stora högspänningsledningar, fördelningsledning, skenor i ställverk, pressgjutna rotorier till elektriska motorer etc.

FLYG- OCH MOTORINDUSTRIEN

Våra moderna flygplan äro till största delen av aluminium. Motorer, topplock, kolvar etc.

TRANSPORTVÄSENDET

Bilar, även tankbilar för bensin, mjölk, sprit och kemikalier, bussar, spårvagnar, snabba järnvägståg, cyklar etc.

SKEPPSBYGGNAD

Överbyggnader och inredningar, livbåtar m. m.

BROBYGGNADER

Framtidens material för broar med långa spann.

ALUMINIUMFÄRG

Gör Eder förfrågan hos oss — vi ge anvisning på fabrikanter av de färdiga varorna.

SVENSKA ALOXIDVERKEN A.-B.

A. B. SVENSKA ALUMINIUMKOMPANIET

Rådfråga vårt tekniska upplysningskontor:
KUNGSGATAN 28, STOCKHOLM. Tel. 23 09 20, växel.

ALUMINIUM — DET TJUGONDE ÅRHUNDRADETS METALL





VÄRLDENS HUVUDFLYGLINJER i juni 1944

Ovanstående karta visar världens huvudflyglinjer 1944. Den skiljer som synes mellan allierade och axellinjer och dessutom äro de linjer, som organiserades redan före kriget, markerade på annat sätt än de som kommit till under kriget på grund av nödvändigheten att snabbt forsla ammunition, vapen, förnödenheter, medicin, soldater m. m. över de väldiga avstånd, som skilja fronterna åt. Särskilt de allierade ha astronomiska kilometertal att räkna, med, när de sända materiel från

sina produktionscentra till krigsområdena, och deras flygplan flyga i tusentals jorden runt utan andra avbrott än i- och urlastning samt de nödvändiga översynerna. Man får en god uppfattning om intensiteten i den allierade interkontinentala flygtrafiken under kriget, när man hör, att den tiotusende flygningen över Atlanten gjordes i mitten av maj. Det har kostat många miljarder kronor att bygga upp det för krigföringen nödvändiga transportflygflottan, som nu fungerar

perfekt, men dessa miljarder äro sannoligen inte bortkastade efter kriget. De utgöra tvärtom ett av de få bestående värden, som kriget skapat. På de nyinrättade flygbaserna i Afrikas urskogar, de otillgängliga polartrakterna och Fjärran Österns djungler komma så småningom fredliga trafikflygplan att starta och landa. Detta nummer av FLYG är en hyllning till svenskt trafikflyg. Det har under skickliga mäns ledning utvecklats till en faktor, som hela världen räknar med. Tack vare

Avstånden på kartan kunna inte användas, eftersom denna linjära karta. När och använder motsvarande



det strålande pionjärbete, som redan ut-
rättats, synes också en lysande framtid va-
ra säker för ABA och SILA.

ABA har redan flugit 57½ gånger av-
ståndet mellan jorden och månen, men det-
ta är bara början. Ännu är det nog litet
för tidigt att i detalj redogöra för ABA:s
och SILA:s framtidsplaner men FLYG
har tagit sig friheten att i rött på kartan
här ovan markera tänkbara svenska inter-
kontinentala flyglinjer i framtiden. Svenska
fartyg ha i många år korsat de sju haven,
varför skall då inte svenska flygplan knyta
förbindelser med de fem världsdelen.

En sak är dock klar — svenskt trafik-

flyg får konkurrens. Till den 1 mars i år
hade endast till amerikanska luftfartsmyndig-
digheten ingått ansökningar om koncessioner
på inte mindre än 95 nya flyglinjer
med en sammanlagd sträckning på omkring
700 000 kilometer, d. v. s. c:a 18 gånger
jorden runt vid ekvatorn. Största kilome-
terapiten har ett ännu icke licensierat
flygbolag vid namn U. N. Airships, Was-
hington, som begärt koncession på fyra lin-
jer från Washington och till Sydamerika,
Afrika, Kina och Australien. Ytterligare
tre bolag ha begärt trafik tillstånd för lin-
jer på vardera över 32 000 kilometer. De
tre äro: Northwest Airlines, som via Ala-

ska vill trafikera Manila, Calcutta, Shang-
hai, Chungking, Peiping och Tokio —
Northeast Airlines, som begärt trafik till-
stånd på London, Paris, Moskva, Stock-
holm (!), Oslo och Köpenhamn samt Na-
tional Airlines, som vill trafikera Sydame-
rika och Karibiska havet.

Den enda ansökan som upptar Stock-
holm utom redan nämnda Northeast Air-
lines är inlämnad av Braniff Airways, som
vill flyga över Atlanten via Bermuda,
Azorerna och Lissabon med ändpunkter i
Stockholm (via Oslo, Köpenhamn och Ber-
lin), London (via Paris) samt Rom (via
Genua, Marseilles, Barcelona och Madrid).



LÄRARE OCH ELEV SIDA VID SIDA

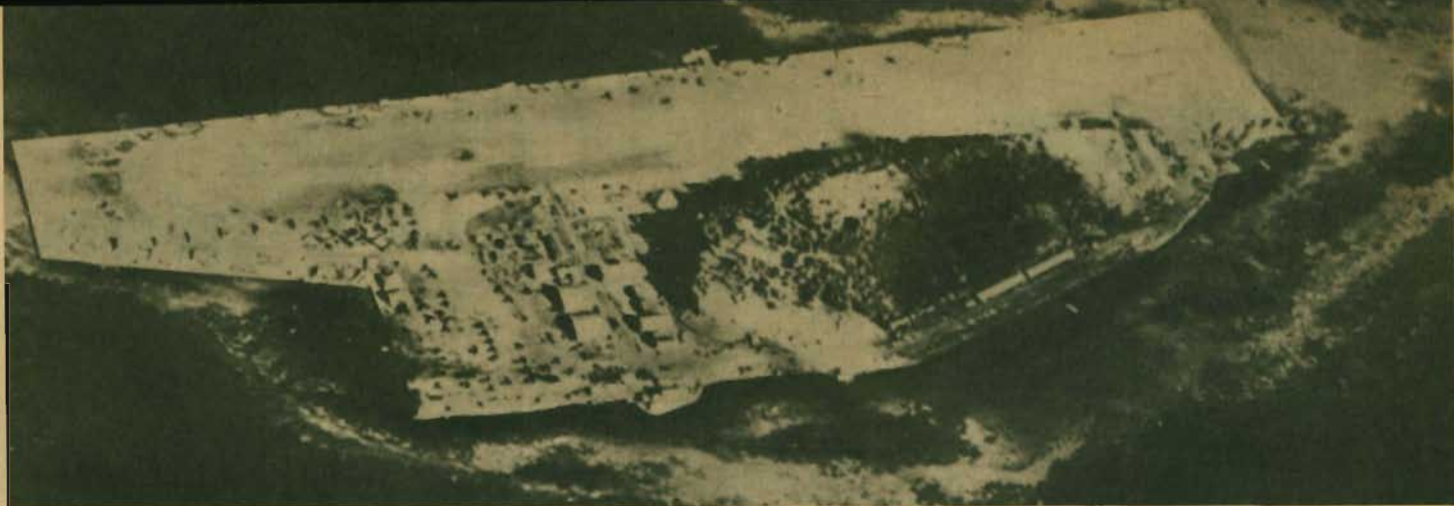
Bästa möjliga kontakt mellan lärare och elev är ett fundamentalt villkor för skolflygning. I Sk 25 — flygvapnets nya skolflygplan — äro sittplatserna placerade sida vid sida. Läraren kan direkt följa elevens sätt att utföra olika manövrar. Härigenom effektiviserar flygutbildningen.

När freden kommer och bensinrestriktionerna lättar kan Sk 25 spela samma roll i den civila flygutbildningen. Det är också det idealiska flygplanet för turisten och affärsmannen. Den dragfria kabinen möjliggör en irritationsfri och behaglig flygning i relativt lätt klädsel.



A.-B. HÄGGLUND & SÖNER

ÖRNSKÖLDSVIK



DEN JAPANSKA BASEN TRUK i Karolinerna har utbyggt som det starkaste japanska fästet i mellersta Stilla havet. Anläggningarna ha uppförts i djupaste hemlighet och ha tagit många år i anspråk. Basen, som blivit kallad Japans Pearl Harbor, består av flera öar. Den lilla ö på vilken detta flygfält byggt ut heter Eten. Den väldiga startbanan är uppbyggd ur havet liksom »hangarplattan» m m. Flygfältet, sett i fågelperspektiv, liknar faktiskt ett hangarfartyg.

KRIGET I LUFTEN Av AVIATOR

Senare hälften av maj kännetecknades i **SVästeuropa** av direkt eller indirekt invasionsförberedelse.

Mörkeroffensiven med brittiska Bomber Command riktades huvudsakligen mot järnvägs- och flygfälts mål i Frankrike, Holland och Belgien. Dessutom anfördes flygplatser samt mål tillhörande strandförsvaret i själva Atlantvallen. Underrättelserna härom voro sparsamma, varför det är svårt att få uppfattning om mörkeroffensivens målsättning och verkan. Intrycket är närmast att Bomber Commands anfällsintensitet nu var mindre, än då anfallet mot tyska hemorten kulminerade under första kvartalet i år. Ett större mörkerföretag mot hemorten förekom dock, nämligen mot Duisburg, där 2 000 ton fälldes den 21/3 mot 30 förlorade plan. Mål för mindre anfäll voro Aachen, Braunschweig, Dortmund och Mannheim-Ludwigshafen. Medan de tunga bombplanen dock huvudsakligen vände sig mot norra Frankrike, anföll Mosquitos regelbundet mål i Tyskland t. o. m. Berlin, säkerligen i syfte att binda de tyska nattjaktförbanden i hemorten.

8. flygkårens tunga bombförband torde i maj haft sin dittills mest ansträngande bombmånad. Under större delen av tiden gällde anfällen främst järnvägsknutar och flygplatser i Frankrike intill Nancy — Lyon — Tours och i västra Tyskland. Mot slutet av maj återupptogs anfällen mot jaktplanindustrierna i Tyskland. Vanligen flögo 750—1 200 tunga bombplan eskorterade av ungefär lika många jaktplan. Bland företagen märktes ett mot bensinfabriken i Leunaverken vid Leipzig den 11/5, då 42 bombplan förlorades, ett mot Berlin den 23/5, som kostade 32 plan och ett den 29/5 mot flygindustrier i Posen — 1100 km från England — och mellersta Tyskland, då 35 bombplan förlorades; vid sistnämnda tillfälle landade 8 bombplan i Sverige. Även flygplatser och bensinfabriker i Tyskland anfölls. Särskilt märklig är jaktplanens förmåga att nu följa bombplanen t. o. m. bortom Berlin och att företaga självständiga svep, t. ex. mot flygplatser i Danmark och mellersta Tyskland. Jaktplanens beskjutning av markmål torde stundom ha drabbat civilbefolkningen, vilket enligt tysk uppgift kraftigt ökat folkets reagens mot luftanfallen; en nedskjuten amerikansk fly-

gare hade t. o. m. lynchats av uppretade civilpersoner.

Från schweiziskt håll framhålles av från Tyskland hemkomna iakttagare, att bombkriget mot hemorten har små utsikter att lyckas knäcka motståndsviljan hos folket. Å andra sidan äro försörjningssvårigheterna betydande och inverkan härav på krigföringen avsevärd. En mycket påtaglig verkan är befolkningens, framför allt de utbombades demoralisering. Detta nya proletariet hör emellertid till efterkrigsproblemen och har föga inverkan på krigets avgörande.

De båda taktiska flygkårenna flögo med större antal flygplan än någonsin över Atlantvallen anfallande järnvägar, flygplatser och truppmål i och bakom denna. Den 31/5 t. ex. anföll 3 000 jaktplan järnvägs- och luftmål mot en förlust av 35 amerikanska och 22 brittiska plan.

Intensiteten i anfällen västerifrån framgår av uppgifterna om antalet starter, som varierade mellan 2 000 och 7 000 per dygn. Bombmängder på 5 000 ton under ett dygn omnämndes flera gånger. Som exempel på arbetsfördelningen kan nämnas att den 22/5, då 5 000 ton fälldes, 1 700 tunga bombplan, 1 300 jaktplan och 500 medeltunga bombplan deltog.

Den 17/5 företog en brittisk flottstyrka en framstöt mot norska sydvästkusten, varvid Hellcatplan med bomber från hangarfartyg anföll sjöfarten samt oljeuppdrag i land. Det är första gången som det omnämnts att även hangarfartygens jaktplan medföra bomber.

Från tyskt håll framhölls att de allierades stort anlagda järnvägsbekämpning visserligen medfört stor förödelse, men ändå icke kunnat sätta Västeuropas rikt utvecklade kommunikationsnät ur funktion. Organisation Todts järnvägsreparationsavdelningar voro så talrika och så skickliga att transportererna likväl kunde hållas i gång och i varje fall skulle strategiska truppförflyttningar icke kunna hindras. Sannolikt blir det också så, att det icke blir möjligt att genom bombanfall helt isolera kustzonen vid invasionen, men de pågående anfällen torde ha sin största betydelse genom störning av rullande material. Något stadium, då järnvägsbekämpningen kan anses slutförd, uppnås nog icke, utan denna måste

fortgå även sedan invasionen kommit i gång.

Enligt tysk uppgift förlorade de allierade icke mindre än 1 312 flygplan i maj, därav 80 % amerikanska.

Tyska bombförband anföll under mörker invasionshamnarna Bristol, Portsmouth, Falmouth, Torquay och Brighton.

Det allmänna läget i Västeuropa i början av juni var sådant, att det ur luftkrigssynpunkt syntes — såvitt härifrån kan bedömas — som om invasionen kunde komma med mycket kort varsel. I direkt anslutning till invasionsföretaget måste väntas stark koncentration av flygstridskrafterna mot landstigningspunkterna och mot flygfälten, varvid även de tyngsta förbanden medverka, dock utan att helt släppa den tyska hemorten, vars jaktförsvaret måste bindas.

På **östfronten** var det övervägande lugnt. Både tyskar och ryssar företogo förbindelsebekämpning bakom de frontdelar där nya offensiver väntas, främst i Rumänien och Galizien. Ryssarna framhöllo, att de nu till stöd för offensiven samlat en större lufttransportflotta än tidigare samt de pågående omgrupperingarna endast föga störts av tyska bombanfall.

I januari—februari tillfördes Ryssland 1 000 amerikanska flygplan. Sammanlagt hade ryssarna då fått 8 800 plan från Amerika, därav 4 000 flygledes.

I Finska viken anfölls tyska bevakningsfartyg ofta av ryska flygplan, möjligen ett förbud till det väntade ryska försöket att öppna Finska viken för flottan, i Ishavet anfölls tyska konvojer av ryska flygplan.

I **Italien** lossnade den länge fastlåsta fronten och den 17 maj föll ruinastaden Cassino. Genombrottet föregicks och åtföljdes av intensiva flyganfall med upp till 3 000 starter per dygn, därav 2 000 av lätta flygplan. De tunga flygplanen anföll därvid järnvägsnätet upp till Podalen, de lätta opererade mot landsvägarna bakom fronten. I den bergiga terrängen ha anfallet mot försvarsställningar o. dyl. varit mindre lönnande, varför flygförbanden även i fortsättningen mest riktat in sig mot kommunikationerna och kolonner på vägarna, som i stället blevo hårt åtgångna. Upp till 350 motorfordon uppgavs förstörda på en

(Forts. på sid. 35.)

I svenska plan



NAF-instrument



Segelflygklubbarnas antal bli större undan för undan, skickligheten hos ungdomen stiger och deras håg till högre rymder ökas för varje dag. Kraven på segelflygplanens säkerhet skärpes med sportens popularisering och avancering.

Här, där det gäller små differenser i fart-, höjd- och lutningsförändringar — ja, t. o. m. så små att de mänskliga sinnen inte förmå uppfatta dem, äro goda instrument en av förutsättningarna för att föraren skall ha sitt plan under full kontroll.

I vår nya, moderna instrumentfabrik tillverka vi hastighetsmätare, höjdmätare, girindikatorer, variometrar, termometrar etc. för såväl segel- som motorflyg. Installera NAF-instrument för säkerhets skull.

AKTIEBOLAGET NORDISKA ARMATUR FABRIKERNA
STOCKHOLM • GÖTEBORG • LINKÖPING • MALMÖ • SUNDSVALL

SEGEFLYGG och SCOUTING hand i hand

PÅ ALLEBERGSKURS



Från FLYG:s utsände PRO MILLE.

Det flammande lägerbålet i Guldgrävdalen på Alleberg kastade rödflimrande ljusknippen på en smärt ung man i scoutdräkt och på en samling segelflygfolk. Pingstdagen hade mörknat till natt men kring bålet rådde ljus i sinnena. Och sången födde verkligen ädla känslor...

Ett lägerbål är förgängligt men kan ändå minnas som en milstolpe — i detta fall för både segelflyget och scoutingen i vårt land. Elden var liksom en bekräftelse på att dessa två folkrörelser nu funnit varandra på allvar. Detta sade också kapten *Yngve Flodqvist* från Sveriges Scoutförbund, en ledare efter segelflygarnas sinne. De trivdes mycket bra med scoutinslaget och kände att det var detta som segelflyget hittills saknat.

Lägerbålet var avslutning på den bästa dagen under KSAK:s ungdomsledarkurs på Alleberg 26—29 maj. Deltagarna voro ett 40-tal klubbfunktionärer från hela Sverige, däribland eleverna i segelflyginstruktörs- och byggledarkurserna (14 maj—3 juni). Scouting och segelflyg har diskuterats länge men först under ungdomsledarkursen kom man underfund med vilken väg

man bör gå till framgång. Som kapten *Flodqvist* sade:

— Scoutrörelsen behöver segelflyget som en ny verksamhetsgren. Men segelflyget behöver scoutingen också, ty om man enbart bygger och flyger så tröttnar en del pojkar till slut. Det scoutingen har att ge är ett »andligt innehåll» med lägerliv och andra nyttiga och trevliga saker. De båda rörelserna är således i lika mån tagande och givande. Vi scouter kan inte bryta samma mark som KSAK och dess klubbar, det skulle vara onödigt att gå genom ekluten en gång till. Därför får scouterna gå in som avdelningar i segelflyget — när en scout tävlar inom segelflyget gör han det således ej som individ utan som medlem i en vandrar scoutgrupp.

Något nytt håller på att spira upp som



skall bära rik frukt, det voro allt deltagare i ungdomsledarkursen överens om.

Det vore kanske inte så dumt att i dagboksform tala om vad som hände under denna minnsvärda kurs.

Fredagen den 26 maj: Ankomst och gemensam lunch på Allebergsrestaurangen, varefter kurschefen *Stig Fägerblad* hälsade deltagarna och redogjorde för kursens ändamål. Övning i de enklaste uppställningsformerna utanför hangaren. Samaritjänst under ledning av huvudläraren gymnastikdirektör *Karl-Erik Övgård* — med vikt lagd på att inte göra för mycket åt den skadade och därmed försvåra läkarnas arbete. Orienteringsövning med bastubad som härlig avslutning. Middag. Allsång med sängundervisning av fil. lic. *Nils Stålberg* från Axvalls folkhögskola. När denne musikpedagog slutat jobbet framträdde KSAK:s informationschef *Yngve Norrvi* och visade en ny, intressant sida i sitt rikt fasetterade väsen, nämligen som skald och perfekt sångledare. Han läste egna dikter av hög kvalitet och applåderades vilt.

Lördagen den 27 maj: Revelj kl. 7.00 Gymnastik i 25 min. Frukost. Segel- och glidflygning. Lunch. Eftermiddagen ägnades åt andlig idrott, mest allsång. Överlärare *Hilding Svensson* från Falköping be-

rättade medryckande om Falbygdens historia och sägnerna kring Alleberg (bl. a. de sovande kämparna inuti berget). Kursens äldste deltagare, 55-åriga A-flygaren yrkeslärare *Ivar Andersson* från Malmö, läste småhistorier och dikter på sitt hemlands vilda tungomål samt tävlade framgångsrikt med *Yngve Norrvi* om att vara kursens tomte. Under kvällens lopp övade man nya segelflygvisor, författade av överste *Enell* och *Norrvi* själv. Stor succé.

Pingstdagen (28 maj): Kursens största dag, ty då kom kapten *Flodqvist* och ingjöt en smula scoutanda bland segelflygarna. Vädret var på bästa humör och livet lekte. Efter en del scoutövningar m. m. anordnades en utfärd per fot till gånggrifterna vid *Karleby kyrka*, där överlärare *Svensson* berättade om Falbygden och dess forngravar. Efter återkomsten till berget samlades man i den tjusiga *Guldgrävdalen*, tände eldar och lagade mat utan kokkärl, d. v. s. begravde potatis i glöden och halstrade kött på pinnar. Kalasmat! Men radion lockade med ett utmärkt program om Alleberg, varför restaurangen blev lokal för detta och en följande diskussion om scouting och segelflyg. Vid mörkrets inbrott tändes det förut nämnda lägerbålet och lägervisorna klingade ut i natten.

Amandag pingst: Allkampens dag. Deltagarna uppdelades i patruller, vilka sändes ut på orientering med fältmässiga inslag. Därpå fick en man i varje lag pricklanda med SG-38 och ing. *Henry Norrbom* blev etta med ½ m avstånd från märket. De övriga tre i varje patrull visade sig på styva linan i reparation, skjutning samt kunskaps- och intelligensprov. Till sist sjöng lagen var sin sång, vilket gjorde stor lycka — inte minst genom tävlingsjuryns snillrika kommentarer, vilka framfördes av spexaren *Norrvi*

(Forts. på sid. 47.)

BILDERNA:

T. v. om rubriken ses ungdomsledarkursen samlad framför *Kranichen* vid startplatsen på Alleberg. Det är *Eide Lindelöv* som undervisar och *bogser-Mothen* som går in för landning. — »Det här är något för våra scouter», säger kapten *Flodqvist* till *Stig Fägerblad* och löjtnant *J. G. Karlsson* längst upp t. h. — Bilden i mitten visar de nya trevliga förläggingsstugorna på Alleberg med smeknamnet »Alleby». Den öppna platsen framför stugorna kallas »Alleby torg». — T. h. ses patrull nr 7 göra upp eld för att bränna av ett snöre, inslag i allkampens orienteringsavsnitt.





Aerotransports Douglasplan »Höken» är utrustad med två Pesco bränslepumpar typ SR600CW. Det indragbara landningsstället manövreras av två Pesco hydrauliska pumpar typ S214H. Två Pesco vacuum-pumpar driver instrument och avisningsanläggningen. Propellrarna flöjlas med hjälp av två hydrauliska Pescopumpar typ S280B med direktkopplad el-motor.

PESCO flygplanpumpar

Den 2 juni 1924 lyfte ABA:s första trafikplan från Lindarängen i Stockholm. Aktiebolaget Aerotransports framgångsrika bana hade börjat . . . Under de tjugu år ABA gått i spetsen för svenskt flygväsende har en betydande inhemsk industri i flygets tjänst vuxit upp. Av de vitala delar som tillverkas inom landet märkas Pesco precisionspumpar för flygplan. Dessa pumpar licenstillverkas nu i Sverige i stor skala och de ha visat

sig fullt likvärdiga sina världsberömda förebilder. De svenskbyggda Pescopumparna äro huvudsakligen avsedda för flygplansindustrin men även andra typer äro under utarbetande. Tala med System Paulin AB om Pesco precisionspumpar för specialändamål.

SYSTEM PAULIN AB

KUNGSGATAN 33, STOCKHOLM - TELEFON 21 43 03, 11 95 45

Tillverkare:

AB TÖNSETH & CO

Ulvunda invid Bromma Flygplats

Telefon namnanrop

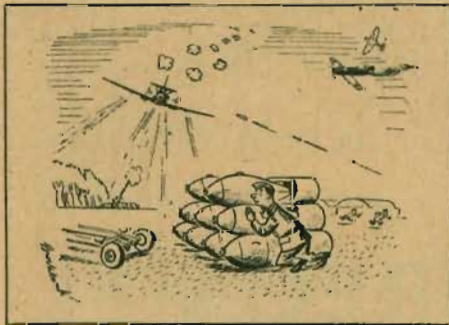


Marinpuff för flyg

Vid ett dagens eko för någon tid sedan kom marinen helt ofrivilligt att propagera för flyget. Man hade släppt in en mängd pojkar på Skeppsholmen, där de fick gå ombord på bl a en ubåt. Hallåmannen Wadsten gjorde ett svep bland pojkarna och frågade en av dem om vad han visste om beväpning m m på ubåten. Grabben visste nästan allt om kalibrar och torpeder och hallåmannen lät synnerligen belåten och övertygad om svaret när han som klimax slutligen frågade grabben vad han skulle bli när han blev stor.

— Flygare! blev svaret. Det var nog inte utan att hallåmannen tyckte att svaret var malplacerat — i all synnerhet som det var hans egen son som trampade i klavret trots att han var väl preparerad i förväg.

Nu kan dom skjuta!



Namnbyte

I Jerusalem bor en gammal herre som under de hittills gångna sju tio åren av sitt liv har hetat Rudolf Messerschmitt.

Nu har han begärt myndigheternas tillstånd att ändra namn. Han vill hädanefter heta Rudolf Spitfire.

Flygmissöde?

Missionären, pastor John Ägren, skulle för någon tid sedan resa till Kapstaden med en lejdubåt från Göteborg. Han kom emellertid för sent till tåget i Stockholm och vår kollega D. N. berättar upprörd om situationen:

»Pastor Ägren hann inte med Göteborgståget från Stockholm på onsdagseftermiddagen, varför man övervägde att låta honom flyga till Göteborg, men disigt väder lade hinder i vägen, och i stället fick han ta kvällståget på torsdagsmorgonen. (Red: s kursivering.)

Det går i alla fall långsamt när man skall färdas längs marken!

Fram för flygsinnet

KSAK:s energiske informationschef, red. Y. Norrvi, har tagit initiativet till ett brevmarke, som vi hoppas skall vinna anslutning i alla läger. En stor upplaga ligger färdig att distribueras och det skall bli med ett igenkännande leende vi på redaktionen hädanefter tar emot brev med KSAK:s nya »slogan»: För flygsinnad ungdom!

— Märket kommer att säljas dels till KSAK:s medlemmar direkt från klubben och dels till klubbarna och genom dem till allmänheten. Någon provisionsförsäljning blir det inte tal om, framhåller red. Norrvi, men klubbarna får för sin verksamhet behålla ett öre av de två som märket kostar.

— Jag vill också betona, fortsätter red. Norrvi, att märkesförsäljningen icke belastas med några extra kostnader för särskild personal utan all expedition sker av KSAK:s ordinarie arbetsstyrka. Ett nytt s k kontrollgiro är inregistrerat (postgiro 950001) och dit sker all redovisning. Våra kalkyler äro för ö godkända av Näringslivets granskningsnämnd. Syftet med märket är naturligtvis att göra propaganda men vi räknar också med att det skall bli litet pengar över. För klubbarnas del är det då lämpligt att sälja märket för ett visst ändamål t ex för en ny vinst, ett nytt flygplan etc. För KSAK:s egen del kommer den ev förtjänsten att användas för fortsatt propaganda i annan form, slutar red. Norrvi.

Det lilla trevliga märket som går i blått och orange och som komponerats av herr Gösta Fagerlin, Stockholm, kommer säkerligen att bli en begärlig vara. Det säljes i kartor på 25 st à 50 öre eller block på 500 st. à 10:— kr. Det är så gott: ni skaffar er ett block genast! Fmn.

Goda resultat

Reservfänrik X. leder idrotten på divisionen. 400 m slätlöpning står på programmet. När alla har sprungit tycker fänriken att tiderna verkar mer än lovligt skrala, varför han låter kontrollmäta banan. Den visar sig vara 480 meter. Fänriken grubblar en stund men kommer till det resultatet att folket inte gärna kan springa 400 meter en gång till. Han ropar då till sin medhjälpare korpral Z: »Samla samtliga och låt dem springa 80 meter, så drar vi från den tiden från det förra resultatet.

Det blev rätt goda tider på 400 meter för de snabbtänkta den dagen. Joho.

Orville Wright flyger igen

Den kände uppfinnaren Orville Wright, som tillsammans med sin bror Wilbur en gång gjorde den första flygningen i världen, satt häromdagen vid spakarna i ett flygplan för första gången på 25 år, under en provtur med det nya stora Constellation-planet.

»Det var ingen konst», sade den 72-åriga uppfinnaren efter flygningen. »Jag lät bara maskinen sköta sig själv. Det är som jag alltid har förutsett: flygplanen kunna flyga på egen hand, om man bara låter dem vara i fred.»

Nytt soldathem vid F 1

Kungl Västmanlands flygflottiljs nya soldathem invigdes och togs i bruk lördagen den 6 maj kl 1500.

Öppningstalet hölls av flottiljchefen Överste G. A. Westring. Därefter talade landshövdingen i Västmanlands län, C. Jonsson, och förrättade invigningen. Inbjudna voro bildningsrådet med ordf Major Johansson och Flottiljassistent Drackenberg i spetsen, representanter för de



Major Johansson.



Intendent Drackenberg.

olika befälskategorierna, divisionsassistenterna, samtliga donatorer samt representanter för ortspressen. Efter invigningshögtidigheterna drack man kaffe i de nya trivsamma lokalerna.

Soldathemmet rymmes i KFUM:s nybyggnad i Västerås och består av ett studierum, ett lärum samt ett stort sällskapsrum. Dessutom finnes möjlighet till kaffedrickning o dyl i KFUM:s konditori. Väggar prydes som sig bör av färgglada fotografier av flygplan. Nu behöves inte F 1:s soldater gå och driva på stadens gator utan mål längre ty soldathemmet välkomnar dem till förströelse på fritid. Joho.

Luftikus

Ringsiktet presenterar härmed en ny herre för sin läsekrets — Herr Luftikus. Det är en snusfornuftig gosse. Han är inte så förfärligt dum men han har pippi på att vara ironisk. Om han någon gång skulle gå in på personligheter vid sina små funderingar skall vederbörande inte ta det för hårt. Då får man skylta sig själv.

Bakom Luftikus funderingar står signaturen Flygman och tecknaren är FLYG:s välkände Agaton. Det är serverat!



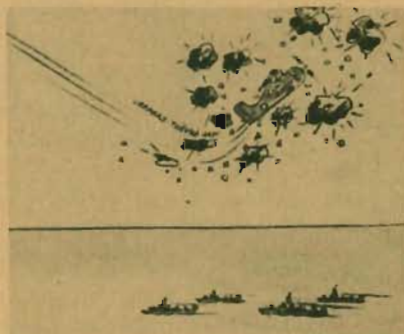
Luftikus

har läst i FLYG om att ett folkflygplan är utrustat med en 70 hästars motor men bara rymmer två personer. Han föreslår nu sensationellt att man skall slänga ut hästarna så att man får rum med fler personer!

ASPIRANT DILLKVIST - mannen som gör allting fel



DILLKVIST I STRID personifierar det oförlåtliga misstaget. Allt för sent upptäcker han, att det — trots allt — var någon mening i att lära sig flygplanigenkänning.



FIENDENS FARTYG har Dillkvist inte heller lärt sig identifiera. Fartyg som fartyg, tänker han. Först när fartygens luftvärn börjar spela upptäcker han att de äro fiender.



DILLKVIST UPPTÄCKER att man inte skall öppna eld på för långt håll. Resultatet blir att han som bäst håller på och byter ammunitionsmagasin, när han blir nedskjuten.

LV-FLYGARE MÖTER "FÄSTNING" och "LIBERATOR"

Aeroklubbens i Skåne Klemm 35:a ASE—AKM lättar från Bulltofta med vännen »Bra» innanför de numera en smula suddiga cellonfönstren, genom vilka den skånska vinterdagern ter sig en aning disig.

»Bra» jämkar sig tillrätta på Irvingens gummidyna, ändrar muttrande på sidrodrets pedalinställning och vänder, efter en blick på instrumenten, sin uppmärksamhet mot den skånska landsbygden, som långsamt glider fram under honom; en bild av fred och idoghet, som utestänger tanken på krig och vad därtill hörer.

Klemmens mål är emellertid snart uppnått. Där nere peka luftvärnsbatteriets mörka mynningar mot skyn, och den fredliga tavlan har fått en fläck. Det tämligen intresselösa flygprogrammet tar sin början, och »Bra» tänker med saknad på den tid, då man fick göra en och annan uppriskande dykning mot batteriet, något som numera är förbjudet.

En skarp solstrimma löper över havet och stannar vid den vita badstranden, som, inbjudande, men tom och ödslig, ligger där nere i vårsolen. Klemmen glider runt i en mjuk sväng och in på en ny kurs. Plötsligt smyger en mörk skugga från höger in i förarens synfält och avbryter badfunderingarna. »Bra» vänder på huvudet och upptäcker 400 meter till höger om sig och på samma höjd som Klemmen ett stort mörkt bombplan. Pang! Pang! Pang! »Bra» har knappt hunnit konstatera att planet är av typ »Flygande fästning», förrän luftvärnselden brakar loss från alla håll. Klemmen hoppar hit och dit och skakar i alla fogar. Dess förare gör en sväng bort från det farliga grannskapet, sätter sig på parkett och avvaktar med spänning händelsernas vidare utveckling.

Den Flygande fästningen fortsätter emellertid tillsynes lugnt och obesvärat sin färd rakt fram, med spårlyskanternas vi-

nande runt omkring sig. En minut förgår under häftigt skjutande. »Bra» vänder blicken hemåt. Jo, det stämmer, där kommer dom. Två mörka punkter avteckna sig mot himlen, växa snabbt och anta så småningom formen av tvenne jaktplan, som omedelbart inskrida, varvid luftvärnselden som genom ett trollslag upphör.

Jaktplanen lägga sig mellan fästningen och kusten. Trögt och motvilligt går bombjätten in i en högervägg, lägger om kursen mot Bulltofta och avlägsnar sig, infamt påpassad av de båda »överrockarna».

»Bra» kastar en blick på klockan och konstaterar att nästa luftvärnsbatteri står i tur. Under funderingar över det inträffade rullas åter ett stycke av de skånska åkrarnas rutnät upp, och vid den nya batteriplatsen vevar och mäter servisen med en energi, som om det gällt ännu en »Flygande fästning». Lyckligtvis äro emellertid kanonrören, som peka mot Klemmen, stumma.

Sensationerna för dagen är dock ej slut. Över havet i söder styr ännu ett, i dystra, kamouflerande färger målat bombplan mot den svenska kusten. Då planet kommer närmare kan »Bra», som redan förpassat Klemmen på respektfullt avstånd, fastslå att det rör sig om en Consolidated »Liberator». Luftvärnsservisen arbetar som förut, men nu äro kanonmynningarna ej längre stumma.

Det fula, till synes klumpiga Liberatorplanet glider emellertid, oaktat luftvärnselden, in över den svenska kustlinjen och färden tycks gå rakt mot Bulltofta. Några jaktplan ha denna gång ej hunnit uppenbara sig, men förmodligen möter uppvaktningen närmare flygplatsen.

»Bra» och Klemmen äro nöjda med sin dag, då de efter fullgjort uppdrag landa hemma på Bulltofta. Det är ej allom givet att från en dylik luftig parkettplats få se de berömda bombplanen under så drama-

tiska omständigheter. Pygméen Klemm 35 kör aktningsfullt förbi de båda bombjättarna, där de stå parkerade vid fältgränsen, fullspäckade med kulsprutor, vars tomma hot är en stum skildring av gångna strider.

Klemmen och dess förare äro knappast uppskakade. Luftvärnseld och främmande flygplan äro nästan vardagsmat här nere i Skåne, och luftvärnseld och jaktplansdån är ej längre enbart skrämmande. De vittna högljutt om att våra gränser försvaras på ett effektivt sätt.

Bo.

Vid Edra

ALUMINIUM-
svetsningar använd

REOMEL

SVETSPULVER för LÄTTMETALLER

Använder av Svenska Aeroplan AB för
svetsning av flygplanskonstruktioner.



Tillverkas av:

OLOF LAKANDER & Co.

Tel. 13 10 28, 1310 38 GÖTEBORG



VARFÖR INTE FLYGA MED EGEN KRAFT?

Att "trampa flyg" blir en härlig sport, tror författaren,
C. H. AF KLINTBERG — Ett lockande framtidsperspektiv

Enligt flygkonstens katekes är ett av de främsta villkoren för att en gång få fara omkring i flyghimlen att man svär på dogmen om absurditeten i flygning med hjälp av egen muskelkraft. Den dogmen måste respekteras, dess ålderspatina får inte befläckas; har den inte under årtusendens lopp visat sitt sanningsvärde? Hä!

Vår ringa lekmanåsiikt säger att den sakkunskapen som tvivlar på muskelflyget är en mycket tvivelaktig sakkunskap. Muskelflyget är inte bara en teoretisk möjlighet, det har framtiden för sig såsom kommunikationsmedel.

Vi nekar oss nöjet att göra en återblick på de stora historiska uppfinningarna, som betydligt avsevärda framsteg i den mänskliga kulturens utveckling och som alla eller nästan alla av en självsäker men på allt nytt skeptisk »sakkunskap» i förstone stämplats som absurditeter — vi konstaterar i stället att det är på tiden att diskussionen om muskelflygets teoretiska möjligheter upphör. Dessa har nämligen redan på ett övertygande sätt i praktiken bevisats. Muskelflygets födelse kan fixeras till 1935, då tysken Dünnebeil på flygfältet Rebstock vid Frankfurt am Main flög 235 m i ett av ingenjörerna Haessler och Villinger konstruerat pedal- och propellerföret segelplan. Dünnebeil flög på 4–5 m höjd och farten var c:a 35 km/t. År 1937 lyckades han uppnå 712 m. En italienare, Casco, håller dock mig veterligt rekordet på 900 m. Även denna siffra går så långt tillbaka som till 1937.

Det finnes en märklig parallell mellan motorflygets pionjärer och muskelflygets. Bröderna Wright höll på med sina experiment i fem år innan världen tog dem på allvar. Muskelflygets genombrott betyder inledandet av en helt ny fas i den mänskliga hegemonien över naturen. Men ännu efter snart tio år står axiomat om muskelflygets outförbarhet kvar.

Muskelflyget har onekligen haft trögt före i portgängen. Orville Wright noterade 260 m år 1903. År 1905 hade sträckan bättats på till 38,9 km. Dünnebeil flög 1935

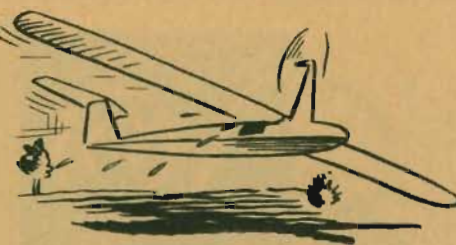


Den flygande helikopterrobotbåten, sportfiskarens dröm — ganska utopisk, eller hur?

235 m och efter två år hade sträckan inte förbättrats till mer än 900 m.

Muskelflygets långsamma utveckling kan givetvis för den ytliga betraktaren tala till dess nackdel. En kort rekapitulation av muskelflygets historia torde emellertid förklara anledningen. Muskelflygplan kallas också flygcykel och detta namn anger de två olika här i ingående elementen — flygning och cykling. Först låg tyngdpunkten på det sista sammansättningsledet (—cykel). År 1921 vann fransmannen Poulain bilfirman Peugeot's pris på 10 000 francs genom att med en vanlig cykel med påmonterade vingar åstadkomma hopp på 10 m. En del verklighetsfrämmande drömmare ha ända in i senare tid på detta naiva sätt sökt lösa muskelflygets problem.

I Haessler-Villingers skapelse ligger tonvikten mera på den första delen av ordet (flyg-) och den är utan tvivel mer realistiskt utformad. Drivkedjan är här kopplad till en propeller och planet ser i övrigt ut som ett litet segelplan, ja, man kan säga att det är ett segelplan med en apparat

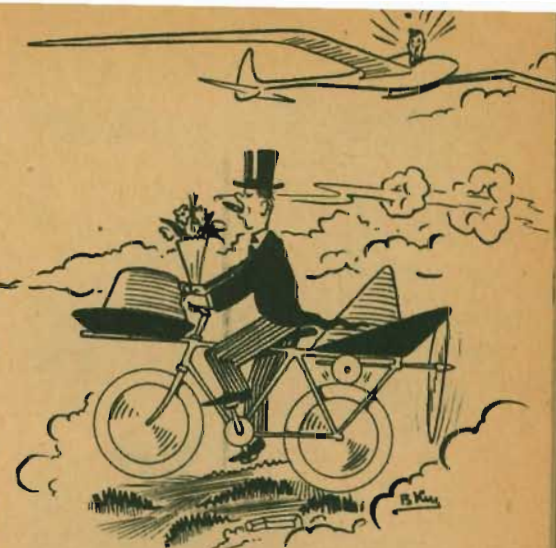


Haessler-Villingers trampdrivna segelplan var en »svettig» skapelse. Dünnebeil var en tränad tävlingscylist i högform. Han slet hund med tramporna men planet flög!

för muskeldrift. Spännvidd 13,5 m, längd 5,5 m, vingytan c:a 10 m², vikt 50 kg. Propellern var c:a 1 m lång. Kraft ackumulerades före starten genom en gummikabel. Av någon större betydelse var dock inte denna anordning, ty vid prov då man endast litade till denna och ej begagnade sig av muskelkraften tog planet mark redan efter omkring 20 m.

Muskelflygets rekordresultat på en knapp kilometer ter sig inte särdeles imponerande jämfört med segelflygets 794 (Olga Klepikova Moskva—Stalingrad). Orsaken lär vara att söka däruti att konstruktörerna ej tillräckligt grundligt satt sig in i muskelflygets speciella betingelser utan fortfarande sitter fastlåsta i cykelns framdrivningsformer.

Kraften i ett muskelplan bör ackumuleras före starten och under goda termiska förhållanden uppe i luften för att vid behov kunna sättas in under en kort stund. Det är dessa muskelflygets speciella beting-



»Det är inte sant», säger segelflygaren här ovan och tror att han fått solsting. Näja, det är också tecknaren som låtit sin fantasi skena i väg en smula.

elser som ej tycks ha tillräckligt beaktats av hrr Haessler och Villinger. (Om Cascos flygplan föreligger inga upplysningar.) Man har varit alltför ivrig att hålla vikten nere (50 kg) och det har skett på bekostnad av segelförmågan och en effektiv apparat för kraftackumulering.

Även här i landet tycks man ganska allmänt göra sig skyldig till den barocka missuppfattningen att muskelflygningen skulle innebära ett slitsamt knog, för vilket herkuliska kroppskrafter erfordras. Denna tankegång sågs exempelvis representerad på SIS' utställning år 1941 och det heter i ett referat av utställningen i nr 14/41 av FLYGNING:

»Kan människan själv flyga utan att använda motor? SIS framlägger svaret, som går ut på att det fordras 1,3 hk.»

Detta är med förlov sagt förträffligt nonsens. Det kan över huvud taget inte vara tal om någon minimikraft. Skulle kanttänka det kraftlösa segelflyget ha ensamrätt till de naturens luftiga nedförsbackar, som erbjuds genom hang, termik och åskfront? Skulle dessa naturfenomen, som ha en avgörande inverkan på segelflygets möjligheter, vara förmenade för ett flygplan som därjämte hjälper till med egen kraft? En gammal schlager faller en osökt i minnet: »Du får inte leka på våran gårds».

Det är närmast fackmännens sak att finna på vilken ackumuleringsmetod, som är lämpligast: Gummimotorn ger sig själv (dess användning kan varieras på många olika sätt) batterier och en generator låter sig tänkas (fast de antagligen skulle bli för tunga och åbakiga), en stälkfjäder, en pump-anordning och komprimerad luft. Möjligen skulle man kunna göra något mixtum compositum och aptera planets stjärt för raketer. Muskelflyget kommer förmodligen att ta många olika former och det är väl inte uteslutet att man i framtiden kommer att få tillfälle att flyga i muskelautogiros eller -helikopters.

Tiden är nu mogen för muskelflyg. Det har den strängt taget varit under ett tiotal år men det råder inget tvivel om att det ökade flygintresse som kriget medfört i ekonomiskt hänseende skapat en utomordentligt lämplig jordmån för det just nu. Så vitt vi förstår skulle Sverige lättligen kunna tillgodose efterkrigstidens intresse för muskelflyg både i vårt eget land och utomlands. Men det gäller att vidta åtgärder i tid så att vi inte »missar bussen».



*I sommarens soliga dagar
tag bilder med*

HAUFF — Filmen som lyckas

Generalagentur:

THIEL & SVENSSON,
Klarabergsgatan 42, STOCKHOLM



FLYGMOTORER

Ny aktuell hermodskurs under utarbetande av chefskonstruktören vid Svenska Flygmotor AB, Trollhättan.

Begär prospekt med närmare upplysningar om våra flygtekniska kurser.

Jag rekvirerar härmed prospekt med alla upplysningar om Hermods flygtekniska kurser.

Namn

Bostad

Postadr. Flyg 12

HERMODS KORRESPONDENSINSTITUT
Slottsgatan 24, Malmö

ABA-PLANENS LIVSÖDEN

Forts. fr. sid. 14.

19 flygtimmar som postflygplan överges av ABA:s chefspilot Lindner och flygtegrafisten Nordborg, vilka hoppade ut över småländska höglandet på grund av allt starkare vibrationer i flygplanet orsakade av fladder i höjd- och skevroder. Flygplanet förstördes helt.

ABA:s första och hittills enda 4-motoriga trafikflygplan hade fått den lyckliga beteckningen SE-ABA och hette »Lappland» men denna Fokker F XXII blev tyvärr herostratiskt ryktbar såsom det enda flygplan, vari en av Aero transports passagerare dödats. (Vi undanta krigsolyckorna). »Lappland» levererades i mars 1936 och blev ABA:s »flaggskepp». Redan i juni samma år havererade den vid en start från Bulltofta.

Av de sju Ju 52:or, som ABA ägt, förtjänar kanske utom redan nämnda SE-ADR speciellt SE-AER »Västmanland» och SE-AES »S. A. André» att omtalas, eftersom de såldes till British Airways 1937. Båda insattes av engelsmännen i nattposttrafik och den förra råkade den 9 april 1940 befinna sig i Oslo, där den togs av tyskarna, SE-AES var i Sverige samma dag men flögs direkt hem till England, sedan man satt in några vanliga bensinfat i kabinen och dragit slangar därifrån till bensintankarna, som matades med hjälp av handpump.

Aero transports modernaste flygplan äro alla av typen Douglas DC-3, och av dessa har den första i den populära serien — »Örnen» — tillryggalagt flera flygkilometer än något annat ABA-plan, nämligen 1 930 700. Av systemmaskinerna »Höken» och »Falken» är den senare f. n. utrustad för lejdtrafik på England, ehuru denna just nu är inställd. »Gladans» och »Gripens» dystra slut över Nordsjön och Skagerack äro ännu blödande sår i svensk krigsflygtrafiks historia.

G. K.



Låt oss lösa dem

A.-B. SVENSKA SPIRALFABRIKEN

Fridhemsgatan 43 • Stockholm.

SEGELFLYG

»Moswey III» i Sverige

Äntligen kan red. meddela att det första exemplaret av »Moswey III» kommit till Sverige, samtidigt som ryktet besannats att Wulf & Co AB erhållit tillverkningsrätten för typen i vårt land. Planet är välkommet och red. hoppas att vi få se det i klass II på Ällebergstävlingarna.

En läsare har skrivit och frågat om vingyta och vingbelastning på »Moswey III». Svar: 12,40 m² resp. 18,50 kg/m².

Olympia seriebyggs i Schweiz

Den stora fabriken Segelflugzeugbau Zürich tillverkar f. n. segelplanet DFS-Olympia i stort antal. Att detta plan bygges trots tillgången på goda inhemska typer torde få betraktas som ett betyg så gott som något åt denna Jacobskonstruktion. Eller spetsa schweizerna på att det skall bli en segelflygolympiad snart?

KRING LUFTKRIGET

Luftens slagskepp

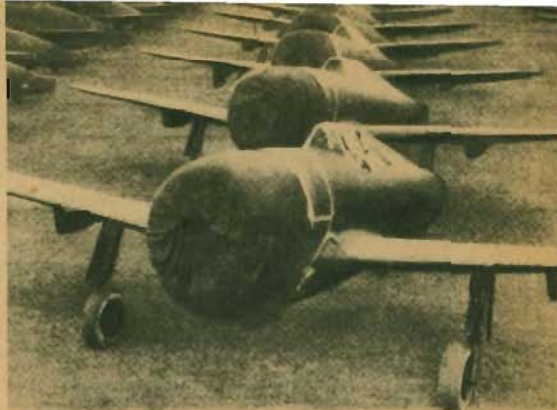
General Arnold förklarade nyligen, att amerikanerna före krigets slut skulle använda sig av »supertunga» bombplan, vid sidan om vilka »Flying Fortress» och »Liberator» skulle te sig som »medeltunga». Vidare sade han, att dessa nya flygjättars

från väster eller öster av båda dessa kårer, som tillsammans kunna flyga med närmare 2 000 bombplan på en gång. De ostpreussiska, schlesiska och polska industriområdena, som hittills legat väl undandragna, ha sålunda nu fallit under bombskuggan från västmaktsluftflottorna. Verkningarna härav äro på lång sikt och ha icke direkt samband med invasionsförberedelsen.

I *Fjärran Östern* var det relativt lugnt. General Mac Arthur förklarade, att man nu fått baser så långt västerut på Nya Guinea men behövde, och att fälttåget där strategiskt sett var slut.

60 hangarfartyg ingå nu i Stillahavsflottorna.

Från *produktionsfronten* meddelade amerikanerna att under januari—april 35 000 flygplan tillverkats i USA, d. v. s. nära 9 000 i månaden, därav 7 000 krigs- och transportflygplan. Japans produktion uppskattades till 1 100—1 200 flygplan, Tysklands till 2 200—2 300 och Brittiska imperiets till 2 300 i månaden. I USA gjordes nu väl över 1 000 tunga bombplan i månaden. 2.6.1944.



INVASIONEN FÖRBEREDES bl. a. genom forcerade leveranser av amerikanska flygplan till England. Här ovan en samling »Thunderbolt» och »Mustang» med kapell över nosarna i väntan på slutmontering.

beväpning skulle bli väsentligt grövre än vad som nu är fallet. Att dessa nya typer redan hålla på att provas förefaller tämligen säkert. De komma att bli veritabla luftens slagskepp, deras eldkraft kommer att bli oerhörd.

De till luftvärnsflygplan apterade »Fortress», som eskorterade bombflyget under raiden mot kullagerfabrikerna i Schweinfurt, medförde inga bomber, deras enda uppgift var att skydda bombarna. Den förödelse, som de åstadkommo hos den tyska jakten, var mycket stor. De voro beväpnade med flera akan och upp till 30 ksp samt hade 17 mans besättning, de flesta flygskyttar.

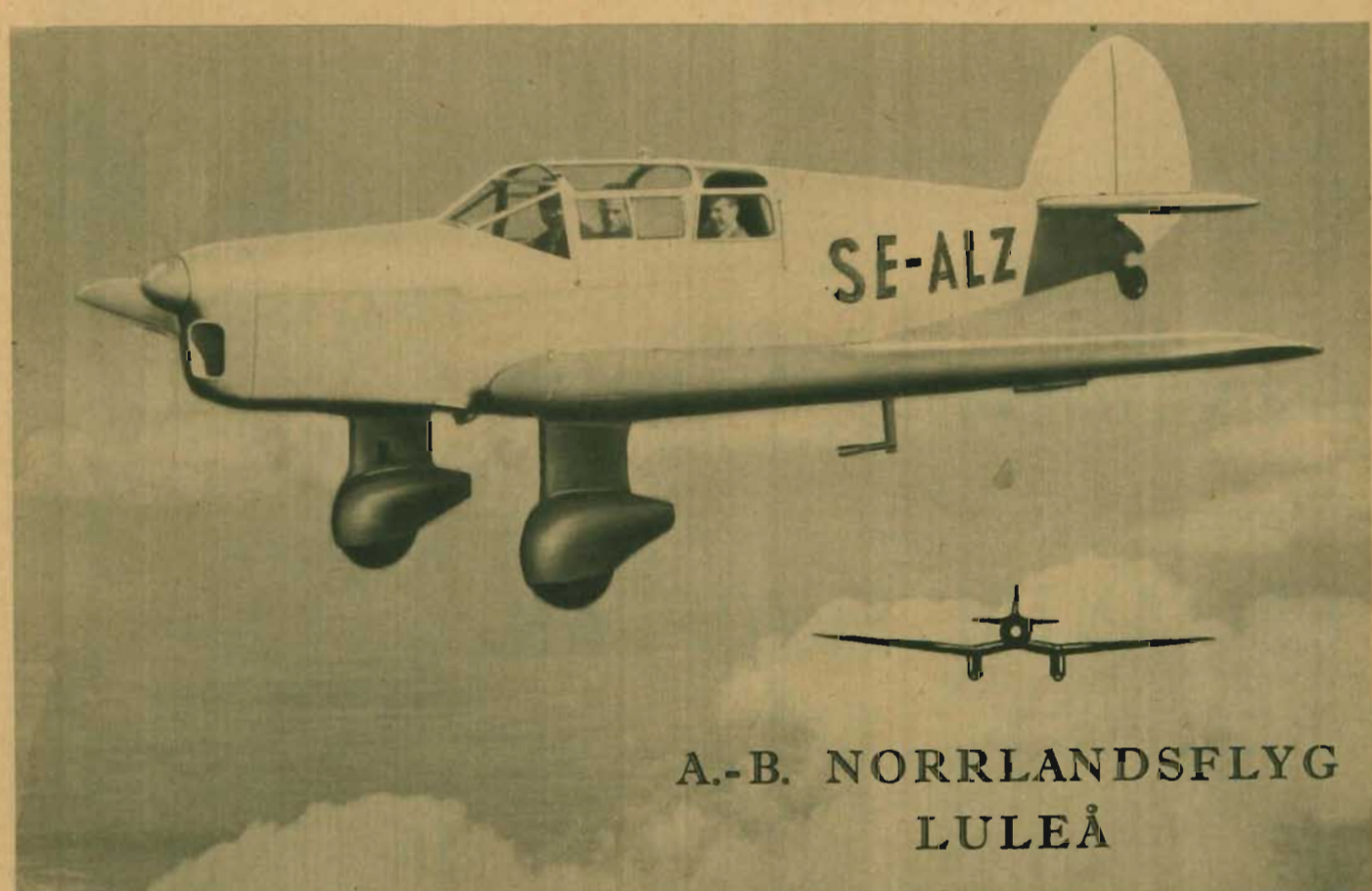
Utvecklingen såges innebära, att inga nutida jaktplan skulle våga ta upp kampen

dag, sedan läget framtvingat transporter även under dager. Tyskarna framhålla som ett skäl till återtåget de allierades överlägsenhet i luften, som medfört att »bombmattorna» förvandlade terrängen till månlanskap.

De tunga förbanden sträckte ut förbindelsebekämpningen ända till södra Frankrike. Över Grenoble möttes den 28/5 bombplan från England och Italien. Även hamnarna Marseille, Toulon och Genua anfölls, om man så vill ett förebud till att även företag mot Rivieran planeras.

Avsevärda krafter användes även på anfall mot flygindustrier vid Wien samt mot mål på Balkan, de sistnämnda som stöd åt ryssarna. Mål för större strategiska företag voro Ploesti oljefält, Belgrad, Nisj och Zagreb. I Belgrad, som på sin tid led svåra förluster då tyskarna inledde anfallet på Jugoslavien i april 1941, dödades 2 000 personer den 18/5 av amerikanska bomber. Intill 750 tunga bombplan ur 15. amerikanska kåren flögo samtidigt.

Den länge väntade »skyttelbombningen» med mellanlandning i Ryssland inleddes den 1/6. Då anföll »fästningar» från 15. amerikanska flygkåren, baserad vid Foggia i Italien, mål i Ungern och på Balkan, varefter de landade på ryska baser. Sedan lång tid tillbaka hade arbeten pågått med iordningställande av en helt amerikansk basorganisation bakom östfronten. Efter som 8. och 15. kårerna stå under gemensam ledning kan man nu vänta sig att mål även i östra Tyskland komma att anfallas



A.-B. NORRLANDSFLYG
LULEÅ

mot de luftvärnsflygplan, som inom kort komma att insättas, därtill är deras vikt för lätt, varigenom tillräckligt antal akan eller ksp ej kunna monteras på dem. För bombplanen ligger saken annorlunda till: genom att minska bomblasten, kan ytterligare beväpning monteras. Tyngre akan (75 mm eller mera) ha en nackdel: eldhastigheten är ganska låg. En B-25 försedd med en 75 mm akan kan endast lossa 3 skott på 10 sek. med detta vapen.

Flygvapnets invasionsroll

Just när detta nummer går i press har invasionen inletts med landstigningar på ett flertal platser i Nordfrankrike. I detta

nummer kunna vi »av tekniska skäl» tyvärr inte göra några invasionsreportage utan få nöja oss med denna förutsägelse om flygvapnets invasionsroll.

Flygvapnet har gjort invasionen möjlig. Om det insättes på rätt sätt kan dess roll bli avgörande, säger den amerikanske generalen Reilly. Sedan invasionen av den europeiska kontinenten nu bestämts, beror det på flyget, huruvida företaget blir »en framgång med små förluster, en framgång med stora förluster eller ett misslyckande.» Invasionen kommer att bli mycket svår att utföra. Man måste revidera sin uppfattning om det sätt, på vilket flyget skall insättas för att över huvud möjliggöra invasionen. Flygvapnets rörlighet och smidig-



hedrar
för
värdefullt
stöd

STOCKHOLMS TEKNISKA INSTITUT

DAG- & AFTONSKOLOR CENTRUM KUNGSGATAN 32

Sveriges största enskilda tekniska läroanstalt

Inspektion: Professor Emil Alm - Major Einar Råberg (för elevkåren)

Ingenjör- och verkstämbildning från folkskola, real- och studentexamen. Fackavdelningar: Verkstads- och motortekn., flygtekn., värme och sanitet, elektroström, radlo och svagström, hus- och vägbyggnad, kemi. Stipendier. Avgiftsändring för obemedlade. Prospekt sändes. Exp.-tid 10-19. Tel. 23 37 05 (växel).

E. WALTER HOLMSTEDT, Civillingenjör. Rektor.

Försäkrings-  Aktiebolaget

Securitas

Birger Jarlsgatan 12, Stockholm. Tel. 67 00 20

Ett av de ledande bolagen inom svensk flyg försäkring

Till salu

2-sitsigt

CABINFLYGPLAN

med 2 motorer och skidstäl. Svar till »P. M.», Tidskriften Flyg, f. v. b.

Byggsats till

DIESELMOTOR

Cyl.-diam. 12,5 mm. Slaglängd 18 mm. Komplet med behövliga delar. Gjutgodset (av aluminium) samt de övriga delarna äro oarbetade. Ritning medföljer. Pris kr. 40:—. Från EMTA, Säterby, HaverövalLEN.

ETT ANTAL FLYGPLAN

typ Klemm 35 B kunna eventuellt utbjudas till försäljning, därest intresse för köp anmäles till KSAK, Malmskillnadsgatan 27, Stockholm, tel. 232365.

Flygplanen, vilka för närvarande äro i bruk vid flygvapnet, hava i medeltal en total flygtid av 600 timmar samt befinna sig i mycket gott skick.

Bryggeri A-B, Norrköping.

Byggmästare Einar Nyström, Kristianstad.

Linghems Spannmåls A-B, Linköping.

het kan göra det möjligt att börja flera skenanfall på en och samma gång och i sista ögonblicket dirigera flygförbanden till det ställe, där invasionen verkligen skall äga rum. Eldkraften har väsentligt ökat genom att flygplan nu kunna flyga rakt över målet. De allierades taktiska flyg kommer troligen att följa efter den strategiska bombfällningen, när dagen för invasionen är inne. Sedan kustlandet skningslöst slagits sönder, måste flygvapnet insättas för att skydda markstridskrafterna. Det kommer då att insättas mot fiendens befästningar och trupper. Vid landstigningen måste flotta och flygvapen samverka.

5,5 tons bomben

Den nya brittiska 5½ tons bomben, har fått namnet fabrikskrossaren därför att den framför allt är avsedd att användas mot stora industrimål. Den är laddad med det kraftigast existerande sprängämne och dess verkan så stor, att besättningarna ha de strängaste order att föra med sig bomben hem igen, eller också fälla den i havet, om det finns det minsta tvivel på att de hittat rätt mål. Endast särskilt utvalda och specialtränade besättningar användas för dessa uppdrag.

GLIDFLYGINSTRUKTÖR

Glidflyginstruktör, som tillika skall tjänstgöra som gruppechef, godkänd av Chefen för flygvapnet, anställes mot lön under juni-juli-augusti och ev. september innevarande år. Närmare upplysningar lämnas av sekr. F. Florén, tel. 32 34, Sundsvall. Skriftligt svar med löneanspråk skall ställas till

SUNDSVALLS FLYGSÄLLSKAP
Sundsvall

H ELEGANTA

Festklänningar, Brudutstyrselar, Capes, svarta Kappor och Klänningar uthyras!

FRANSKA MODESALONGEN

»Damernas i glädje och sorg.»

Drottninggatan 51, 1 tr. (vid Epa). STOCKHOLM. Telefon: 11 98 39.

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

"SPYR V"

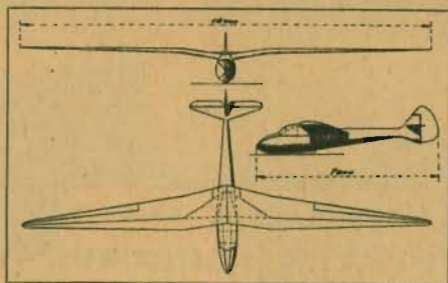
schweizisk tvåsitsare



Denna vackra fågel, »Spyr V», är ett schweiziskt, högvärdigt tvåsitsigt seplan, konstruerat av ing. A. Hug. När man talar om »Spyr V» kan man knappast underlåta att nämna dess föregångare »Geier». Detta plans konstruktion går tillbaka till 1934, då segelflygaren Carli Kunde tog initiativet till den tvåsitsiga »Geier». Han fick hjälp av ing. Hug, som konstruerade planet, och sedan började Kunde bygga det. Till grund för »Geier» låg den ensitsiga typen »Spyr III».

I december 1941 besiktigades »Geier» och då kom man överens om att planet skulle kunna bli mycket bättre om man använde de erfarenheter som det i början av 1941 färdigbyggda ensitsiga planet »Spyr IV» hade gett vid provflygningarna.

Så kom då »Spyr V» till som ett mellanting mellan »Geier» och »Spyr IV». Från »Geier» fick »Spyr V» sin allmänna utformning, såsom sitsplacering, kroppsform, vingarrangemang och roder, och från »Spyr IV» vingform och -profilering samt ving-



infästning. Något alldeles nytt är störflygbromsarnas konstruktion enligt ett nytt, patenterat system (se bild 2).

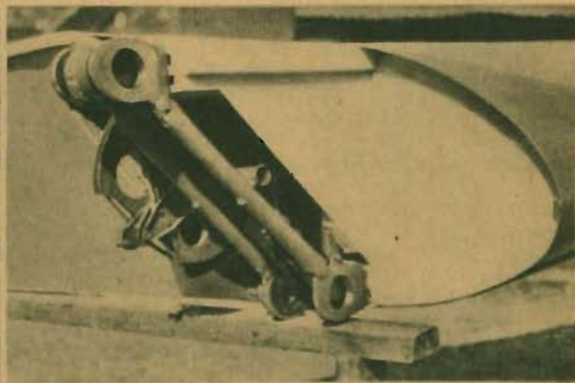
Den bakre sitsen på »Spyr V» har placerats snett t h bakom framsitsen, ett system som förenar sidsits- och tandemarrangemangens fördelar (bl. a. mindre bredd på kroppen). Sikten är utmärkt på grund av vingarnas placering bakom förarsitsen. Även sikten bakåt är god emedan vingen är fribärande och går i V-form och nega-

tiv pilform ut från kroppen för att knäckas efter något mer än 1 m. Landningstället består av ett fast inbyggt hjul plus skida, vilken är så tilltagen att den medger start även i snö. Stabilisatorn är stöttad och försedd med trimning genom ett snäckdrev i främre infästningspunkten. Trimningen sker med en ratt på höger sida i kabinen, placerad så att den kan användas från båda förarplatserna. Dykbrömsarna betjänas med en för båda förarna gemensam stång.

I övrigt förtjänar nämnas att »Spyr V» med framgång deltog i fjolårets schweiziska segelflygmästerskap, där planet emellertid flögs ensitsigt.

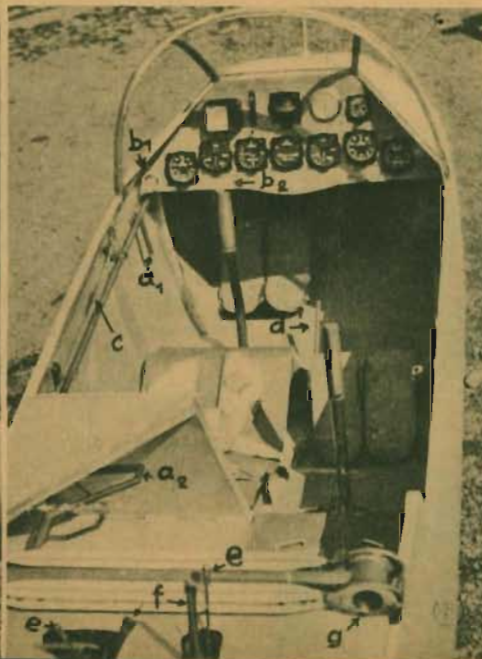
Prototypens data: spv 18,4 m, lgd 7,8 m, tomvikt 275 kg, flygvikt 440 kg, vingyta 20,14 m², vingbelastning 22 kg/m², sidoförhållande 1:16,8.

Prestanda (inom parentes med endast en förare): minsta sjunkhastighet 0,80 (0,60) m/sek, glidtal 1:24 (1:24), flyghastighet vid bästa glidtal 75 (68) km/t.



»Spyr V» i bilder: 1) Helhetsbild. 2) »Spyr V» framifrån med de högst ovanliga störflygbromsarna utfällda. 3) Vinganslutning. 4) Med några enkla handgrepp fäller man ihop stabilisator och fena längs bakkroppen. 5) Sittrummet med sitsarna på sina platser. 6) Sittrummet med sitsarna borttagna. — Bokstäverna på bilderna 5) och 6) föreställa: a₁ = handtag till störflygbromsarna för främre föraren; a₂ = d:o för bakre föraren; b₁ = ring för

losskoppling av stjärtförtöjningen vid gummiropstart; b₂ = ring för wirekoppling vid flyg- och vinschstart; c = handtag för avkastning av huven; d = spak för hjulbroms; e = anslutning för störflygbromsarna; f = anslutning för skevroder; g = vinganlutning; h = ratt för stabilisatortrimning; i = kontroll för stabilisatortrimning. — »Spyr V» ser ut att vara en bra fågel och det vore roligt att få ett exemplar till Sverige!



Jämijärvi rustar

LIVLIG VERKSAMHET INOM FINLANDS LUFTVÄRNSFÖRBUND

Den nya säsongen står för dörren och såväl segelflygare som modellbyggare äro fast beslutna att utnyttja sommarmånaderna på bästa sätt. För att få några upplysningar om verksamheten inom Finlands Luftvärnsförbund nu under kriget har FLYG:s Helsingforskorrespondent vänt sig till chefen för förbundets publikations- och propaganda-avdelning, redaktör P. Virkki, som beredvilligt lämnade oss nedanstående uppgifter.

— Kriget har naturligtvis i hög grad inverkat på vår verksamhet, framhöll redaktör Virkki. Jag tänker då ej i främsta rummet på svårigheterna i samband med materielanskaffningen och en rätt kännbar brist på lärarkrafter, beroende på att så många av våra lärare och instruktörer äro inkallade till krigstjänst, utan snarare då på den omständigheten, att Luftvärnsförbundets hela verksamhet fått omläggas på grund av kriget. Vi måste nu i främsta rummet inrikta vårt arbete på att tjäna försvaret. Det rent sportsliga blir självfallet lidande härpå, och de resultat vi uppnått måste framstå såsom rätt blygsamma t ex i jämförelse med det som samtidigt presterats i Sverige.

Luftvärnsförbundets praktiska utbildningsverksamhet är i likhet med föregående år koncentrerad i Jämijärvi och kommer även i år att arbeta på tre skilda linjer: en teknisk yrkeskurs, segelflyg och en modellflygavdelning.

Den tekniska undervisningen meddelas också den i Jämijärvi. Det finns två olika kurser, nämligen en kort 3-månaders kurs under sommaren och vidare en 12-månaders kurs, under vilken eleverna erhålla en allsidig och grundlig utbildning. Till des-

sa kurser antagas flygintresserade ungdomar med tekniska anlag, och undervisningen är inställd på att bibringa dem kunskaper, som de kunna ha nytta av framdeles vid sitt arbete inom militär- eller civilflyget.

De praktiska övningarna omfatta bl a byggnad och reparation av segelflygplan, och dessutom erhålla eleverna undervisning i segelflygning. De äro sålunda i tillfälle att avlägga prov för både A-, B- och C-diplom. Vidare få de åhöra föreläsningar i aerodynamik, motorlära m m. Dessa kurser äro som synes en mycket god förskola för blivande ingenjörer, tekniker och mekaniker inom flyget.

Även segelflyget kommer i år att arbeta enligt samma principer och t v även med samma segelplantyper som förra året, men märk väl, endast tills vidare. Man planerar som bäst en genomgripande förnyelse och modernisering av flygplanparken. Kapten Mäkelä och löjtnant Poppius ha nyligen återvänt från en studieresa till Tyskland med kappsäckarna fulla av ritningar och projekt, och man hoppas redan i sommar få se några nya, hypermoderna konstruktioner utnyttja den berömda termiken i Jämijärvi.

Detta hör emellertid framtiden till och vi måste hålla oss till fakta. Förra sommaren erhöilo sammanlagt 244 elever diplom i Jämijärvi, och dessa fördelade sig sålunda:

A-diplom = 170 st.

B-diplom = 101 st.

C-diplom = 15 st.

Bland uppnådda resultat förtjänar särskilt E. O. Korhonen tidsflygning på i runt tal 10 timmar omnämnas. Denna



prestation är märklig såtillvida att den från början till slut genomfördes såsom termikflygning. — Flygningarnas antal översteg 6 000. Man hoppas att ovanstående siffror i sommar skola överträffas.

Som skol- och övningsplan för A- och B-eleverna kommer man än så länge att använda Grunau 9 som ju är känd också i Sverige och därför ej behöver närmare presenteras. Några plan av denna typ ha i Jämijärvi försetts med en flygkropp av ribbor och duk, självfallet för att redan på ett tidigt stadium vänja eleverna att blicka ut på världen och horisonten över en kabinkant. På grund av kroppens form döptes planet omedelbart till »ägget». Den unga damen på vår bild sitter just i en sådan tillbyggd Grunau 9.

Innan C-eleverna tillåtas avlägga prov för diplom et erhålla de skolning på 2-sitsiga Kranich-plan med d k. Detta är under nuvarande förhållanden hos oss viktigt, då man måste räkna med att praktiskt taget alla segelflygare senare komma att erhålla även motorflygutbildning. Utom att läraren inviger eleven i termik- och hangflygningens finesser kan han redan nu förklara för honom de principiella skillnaderna mellan segelflyg och motorflyg, påpeka vad kan kan tillåta sig i ett segelplan men ej i en motordriven maskin, och vice versa, samt mycket annat som den blivande motorflygaren bör veta.

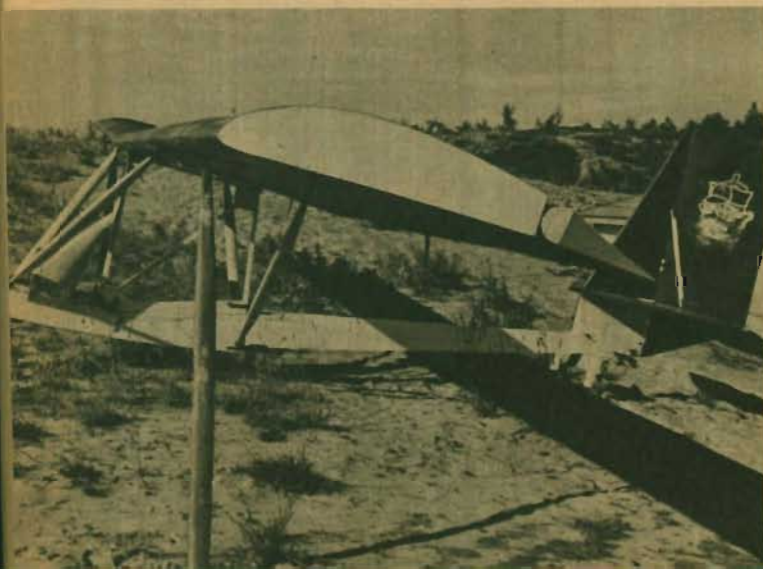
Som övningsplan för C-eleverna användas företrädesvis Grunau Baby II och II B, Rhön-Bussard och Weihe. Några klubbar ha uppvisat även andra typer, bl a Salamandra och den polska Wrona, som visat sig vara ett mycket användbart segelflygplan.

Chef för segelflygskolan i Jämijärvi är i år kapten Mäkelä och skolningschef blir flygmästare Jääskeläinen.

Överst t h fullfjädrad kyckling kryper ur »ägget». Ungdam i inbyggd Grunau 9. — Här bredvid ett ryskt glidflygplan, som provflugits i Jämijärvi.

Modellflygverksamheten har antagit så gigantiska proportioner att det nu skulle föra för långt att ge sig in också på det kapitlet. Jag får därför återkomma till detta en annan gång och nöja mig med att avsluta denna artikel med några ord om Luftvärnsförbundets allmänna verksamhet.

Kriget har ju gjort den stora allmänheten långt mera flygsinnad än vad den var (Forts. på sid. 43.)



STRÄCKTERMİK för flygvapnet . . .

Segelflygarna vid flygvapnets flottiljer ska nu börjat röra sig bland cumulusmolnen igen. Några rapporter ha ingått om inte särdeles långa men dock sträckflygningar, som innebära en löftesrik säsongstart för flygvapnets segelflygare.

Svea flygflottilj

hade en lyckad dag den 19 maj, då tre segelflygare flögo från Barkarby till Vängsö flygfält, en sträcka på 55 km. De tre flygarna voro fänrik *Hasselrot* i en *Weihe*, furir *Mannesjö* i en *Baby* och furir *Gundersen* i en *Kranich*. De två förstnämnda höllö på omkring 3 tim och voro så gott som i sällskap. *Gundersen* hade att göra c:a 4 tim på grund av att molnen togo slut över Södertälje och han måste ligga där och vänta ett tag på molnbildning. Alla planen flygläpades hem under eftermiddagens lopp.

Samma dag flög furir *Jacobsson* i den andra *Kranichen* till det förutbestämda målet, Uppsala, varvid han hade en höjd av 1 500—2 000 m. Sträcka c:a 57 km.

Söndagen den 21 maj flög furir *Gundersen* (man börjar kunna det namnet nu!) till Uppsala i en *Weihe*. Urkoppling på 300 m höjd och därpå stigning med 6—7 m/sek till 2 000 m under »äskcumulus». Efter att ha sett sig omkring ett tag satte *Gundersen* kurs mot Norrtälje, såg sig omkring samt flög i *motvind* tillbaka till Uppsala, där han landade efter 2 tim flygning. Högssta höjd 2 300 m. Sträcka c:a 180 km (bravo!).

Samtidigt startade furir *Nyström* i en *Baby* och flög till Uppsala (tänker F 8 börja i kadettskolan?) efter urkoppling på 500 m och sedan han fångat en god blåsa över Rosersberg. Flygtid c:a 2 tim.

På pingstdagen flög furir *Gundersen* (man börjar bli led o. s. v.) inte till Kalmar som han tänkt utan till Nyköping, en sträcka av c:a 85 km. Det var besvärlig sidvind som stäckte planerna för piloten och Weihe.

Göta flygflottilj

(att Svea och Göta flygflottiljer börja sommardansen är ju som sig bör...) kan också visa upp ett par goda premiärflygningar.

Tisdagen den 23 maj skulle löjtnant *Flodén* försöka sig på en 30-milsflygning med en *Kranich*. Han bogserades till punkt norr om Lilla Edet och tog efter losskoppling på 500 m kurs mot Skåne. Det blev emellertid snöstorm och planet tvingades ned ett par km sydost om Falkenberg. Flygsträcka c:a 150 km. Flygtid 2 tim 5 min. Passagerare var furir *Dahlqvist*.

Från samma plats hade en timme tidigare korpral *Andersson* startat men han kom inte längre än till strax söder om Varberg. Flygsträcka c:a 110 km.

. . . och för civila

Tisdag den 23 maj flögo ing. *Heinz Kipt* och direktör *Sölve Skerfving* i Norrköpings flygklubb *Kranich* från »Peking» till Högsby i Småland, en sträcka av c:a 150 km. Målet var egentligen Kalmar men över

Här ska sträckflygas! Fänrik *Hasselrot* (t. h.) pekar ut lämpliga »färdvägar» för segelflygkamrater från F 8 (fr. h.) furirerna *Gundersen*, *Nyström*, *Jacobsson* och *Mannesjö*. *Kranichen* väntar i bakgrunden.



Högsby kom man in i snöbyar och tvingades ned. Medelhöjden under flygningen var 1 800 m och bästa höjden 2 200 m. Flygtid 3 tim 10 min.

Något sträckrekord för tvåsitsiga segelplan blev det alltså inte, eftersom »Kippen» förra sommaren tillsammans med *Johan Blomberg* flög 205 km i *Kranich*. Men vänta bara... »Kippen» är envis!

Höjdtermik för F 8 . . .

Barkarbyfurirerna fortsätta och ingen vet var de komma att sluta. Torsdagen den 1 juni kopplade furir *Mannesjö* loss på 400 m och hissade *Babyn* till 3 100 m höjd. FLYG betygar sin vördnad! Man tar nog inte alltför fel om man spår god silver-C-skörd för F 8 i mommar...

. . . och för civila

FLYG:s segelflygtävling domineras av Stockholms segelflygklubb och det är bäst att de övriga flygklubbarna skynda på medan försommartermiken håller i sig om de vilja ha något med av silvret — och guld.

Björn Andersson (man börjar o. s. v.) kopplade efter vinststart med *Weihe* kl. 15.20 den 24 maj loss på 250 m höjd. Stigning ½ m/sek till c:a 500 m, därpå 1½ m/sek till 1 400 m höjd. Låg och letade och mötte då två J 9:or. Blåsa igen med samma stigning till 2 350 m. Provade planets stallegenskaper på nedfärden. Landning kl. 16.40. Flygtid 1 tim 20 min.

Samme man (skrivmaskinen vägrar upprepa namnet) flög nästa dag med samma plan och kände redan i vinststarten stark termik, varvid variometern gick upp till 12 m/sek. Kopplade på 400 m, gick tillbaka, fångade blåsan och steg med 4 m/sek till 1 200 m. Kamraten *Sune Stark* låg ovanför i *Babyn* »Lusse». Ny blåsa med 2—3 m/sek till 2 000 m höjd, därpå med endast 1 m/sek till 2 400 m. Hade drivit, sökte sig till fältet och fick en »kamin», som sög upp honom till 2 700 m, hittills bästa resultatet i FLYG:s tävling. Gick så småningom ner och flög i kvällstermik på 250 m höjd i en kvart. Berget vid fältet bar bättre

re än skogen. Landning omkring kl. 17.25. Flygtid 2 tim 25 min.

Sune Stark, flygfänrik och teknolog, kopplade på 275 m kl. 13.15, sjönk till 150 m, fick anslutning, steg sakta till 200 m, därpå i starkare termik (2—3 m/sek) på 11 min till 1 600 m. Nådde 2 300 m. Frös i kavaj och studentmössa, gick ner en bit och värmdes sig. Flög omkring och »hade sig» men kallades ned eftersom kärran behövdes för eleverna. Flygtid c:a 2 tim 20 min. »Bra termik — hade kunnat flyga länge till», sa han.

Red, meddelar med glädje namnen på ännu ett par klubbar som anmält sig till tävlingen, nämligen Borås flygklubb och Eskilstuna flygklubb. Välkomna!

Pro Mille.

Ny masvinsch

Borlänge—Domnarvets flygklubb har byggt sin tredje vinsch, som syns på bilden nedan. Det är en Chrysler på 120 hk — stark sak! Efter en tids provkörning har det visat sig att vinschen helt motsvarar förväntningarna och styrelsen kan konstatera att klubbens vinschbyggen bli bättre och bättre. BDFK har det bra ställt med materiel (3 glidplan och 3 segelplan, däribland en *Kranich*) och hangarer samt kan sätta i gång även nybörjarskolning så snart omständigheterna tillåta.



BABYMÅL måste ligga minst 30 km från ALLEBERG

Regler för årets segelflygtävlingar

Bestämmelserna för Allebergstävlingen 1944 (21-30 juli) äro nu klara och FLYG gör här ett utdrag.

Tävlingsledare blir major C. O. Hugosson och i tävlingsledningen ingå löjtnant J. G. Karlsson, kamrer T. Björklund, ingenjör Bertil Florman och informationschef Yngve Norrvi.

Klass I omfattar lagtävling med Grunau Baby och kampen gäller i första hand Luftfartsinspektörens vandringspris. Klass II omfattar individuell tävling med valfri segelplantyp och vinnaren får KSAK:s segelflygpokal, skänkt av direktör C. A. Wi-cander.

Klass I:

Varje lag skall bestå av 2 förare (ej motorutbildade) och 3 medhjälpare. Tävlände får själv bestämma målet för flygningen inom det område som anges av tävlingsledningen. Målet meddelas till denna i samband med anmälan om start. Angivet mål måste ligga minst 30 km från startplatsen. Vid höjdflygningen skall även landningen ske på Alleberg.

Poängberäkning för målflygning: Tävlände, som uppnår angivet mål (= ett område med 1000 m radie med centrum i den punkt som anges av den tävlände, erhåller poäng enligt följande:

$$D + \frac{50 \cdot D}{100}$$

där D = avståndet från startplats till mål i km. Del av km räknas icke. Tävlände som landar på färdlinjen mellan startplatsen o. målet erhåller poäng = tillryggad distans räknad i km. Om landning äger rum vid sidan av färdlinjen räknas den flygna sträckans projektion på färdlinjen som tillryggalagd distans. För tillryggalagd distans överstigande D erhålles poäng = D. Tillryggalagd distans måste överstiga 20 km. I lagets poängsumma inräknas samtliga flygningar för vilka poäng erhållits.



FÖR SEGELFLYGBRAGDER: KSAK har instiftat en segelflygplaketten som lovar att bli en verklig succé om man får döma av skissen. Plaketten är avsedd att utdelas vid segelflygtävlingar efter ungefär samma normer som beträffande modellflygplaketten. Om det inte vore olycksbringande skulle red. på förhand gratulera de segelflygare som komma att belönas med den eleganta plaketten.

Poängberäkning för höjdflygning: Tävlände erhåller poäng = höjdvinsten. Höjdvinsten, som räknas i meter, är skillnaden mellan urkopplingspunkten eller en under fri flygning uppnådd lägre punkt och efterföljande högsta punkt. Endast dagens bästa prestation för varje förare inom laget medräknas.

Slutresultat erhålles enligt följande:

$$\frac{Sm \cdot 100}{M} + \frac{Sh \cdot 100}{H \cdot d}$$

där Sm = lagets sammanlagda poängsumma under hela tävlingen vid målflygningen; M = sammanlagd poängsumma under hela tävlingen för framgångsrikaste lag vid målflygningen; Sh = lagets poängsumma vid höjdflygningen; H = poängsumma för framgångsrikaste lag vid höjdflygningen; d = antal dagar då tävlingar genomförts.

Segrare blir det lag som får högsta poängsumma.

Klass II:

Tävlände: 1 förare jämte erforderligt antal medhjälpare. Tävlingen omfattar målflygning till av tävlingsledningen för varje dag angivet mål. Målflygningen kombineras med hastighetsflygning eller höjdflygning. Tävlingsledningen avgör för varje dag vilket alternativ som skall gälla. Vid samtliga flygningar skall av tävlingsledningen plomberad barograf medföras.

Poängberäkning: Endast tävlände som uppnår angivet mål får poäng. Landning skall göras inom ett område med 200 m radie. Områdets centrum markeras av utlagt landningsmärke.

Poäng vid *hastighetsflygning* erhålles enligt följande $\frac{5D}{T}$; D = sträckan i km; T = flygtiden i minuter (räknad från losskopplingen från bogserflygplanet till landningen på angivet mål). T bestämmes med kronometer.

Poäng vid *höjdflygning* erhålles enligt följande $\frac{A}{1000}$; A = höjdvinsten.

Segrare blir den som får största sammanlagda poängsumma.

I övrigt kan meddelas att KSAK genom Statens trafikkommission fått tillstånd dels att för färd från och till resp. hemorter få använda bil med släpvagn utöver den tillåtna körrayonen (40 km för lastbil och 60 km för personbil), dels att med Alleberg som stationsort få göra färder för återtransport av segelplan efter landningar i terrängen inom en rayon av max. 15 mil.

I förlägningsbyggnaderna på Alleberg — dvs »Alleby» — inkvarteras i första hand funktionärspersonal samt därefter tävlände i mån av utrymme. Resten får bo i tält.

Och så inrikta vi oss på Allebergstävlingarna! Mätte »fruntimmersveckan» hedra sig för en gångs skull!

Kalmar

RÖRLEDNINGAR

alla slag

VÄRMEAKTIEBOLAGET

Oscar Nilsson & Son

Konneby - Tel. 6 07

Kalmar - Tel. 10 70

Virserum - Tel. 41

Värme-, Ventilations- och Sanitära installationer

utföras av

A/B NYA RÖRLEDNINGSAFFÄREN

Ölandsgat. 5. KALMAR. Tel. 13 91.

A. CENELL, Cykelverkstad

Unionsgatan 11

Tel. 25 85

Försäljer ledande cykelmärken, såsom

HERMES, VEGA, REX m. fl.

Utför alla slags cykelreparationer omsorgsfullt och till facila priser

Nya och begagnade cyklar

slangar — däck — reservdelar

Fagergren & Johnssons Efr.

Kaggensgat. 17-19 KALMAR Tel. 3 43

Ströms förstklassiga stövlar

Allt i läderbranschen hos

FRIBERGS

Tag in på

HOTELL CONTINENTAL

KALMAR

Humana priser. God betjäning. Öl- och vinrättigheter.

Stadsparkens Restaurant

KALMAR

Invid Slottet med utsikt över Sundet

Bästa mat- och förfriskningsställe under sommarmånaderna

Konditoriservering

Musik

Tel. 85

I Holmgrens Konditori

Kaggensgatan 5 - KALMAR
Tel. 59 - 10 59

erhållas de bästa varor och den största sortering. Beställningar emottagas tack-samt och utföras punktligt och noggrant.

• SERVERING •

MODELLFLYGET VÄNTAR FREDEN

Av ingenjör G. H. DÉRANTZ

Flyget är ett gott bevis för att ett forcerat tekniskt framåtskridande under några få krigsår i viss mån kan upp- väga decennier av fredlig forskning. Låt vara att den krigshetsade utvecklingen i främsta rummet berör motorflyget, modellflyget har följt med i den vilda farten och det enormt stegrade flygintresset har redan visat sig vara av utomordentlig betydelse för modellflyget. Man får nog konstatera att modellflygsportens konjunkturläge är synnerligen gynnsamt.

Svenskarna kan möta den kommande freden med den absoluta övertygelsen att vi verkligen gjort en god insats. Staten har gett modellflyget ett värdefullt ekonomiskt stöd och KSAK har i rätta ögonblicket kunnat organisera modellflygsporten efter ett system, som möjliggör en sund fredlig utveckling. Det organisationsarbete, som för närvarande bedrivs inom modellflyget, siktar mot freden. Registreringssystemet avser att kunna möjliggöra en massanslutning av ungdomar, något i stil med vad som redan skett i Finland, där 70 000 modellflygare utbildats. Vi har just nu c:a 2 400 registrerade modellflygare. I jämförelse med de finska uppgifterna är siffran låg men den gamla modellflygorganisationen, som ännu tillämpades vid det senaste årsskiftet, kunde endast redovisa 1 200 aktiva medlemmar. 100 % ökning innan den egentliga säsongen börjat!

I den kursverksamhet, som KSAK under det närmaste året ämnar bedriva, vill organisationen söka värva ett stort antal verksamma ungdomsledare för modellflygsporten. Den väntade numerära ökningen av medlemsstocken förutsätter god tillgång på kompetenta instruktörer. Nu har KSAK möjligheter att genom statsanslaget göra denna utbildning helt kostnadsfri och samtliga intresserade kan påräkna kostnadsfria byggsatser m. m. Frågan är om dessa utomordentliga förmåner kan bestå när freden kommer och när anslagen skall fördelas på mångdubbelt större medlemsskaran. Under alla omständigheter syns det möjligt att genom central upphandling och distribution kunna tillhandahålla material och verktyg till mycket låga priser. Den centrala kursverksamheten bör allt framgent göras kostnadsfri för deltagarna och vi må hoppas att de anslag som i framtid ställs till centralorganisationens förfogande skall stå i proportion till de ökade kraven på effektiv ledarutbildning.

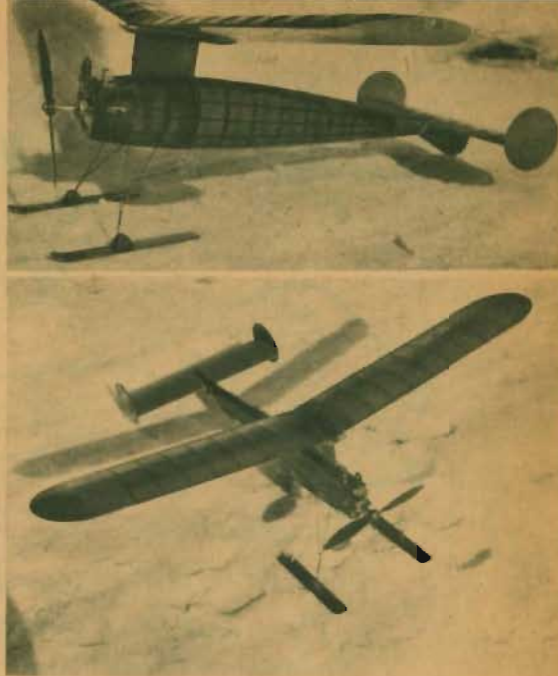
De ekonomiska problemen kommer i

framtiden att bli stora men näppeligen olösliga. Lokalfrågan, som idag är särskilt brännande, beror kanske inte i främsta rummet på svårigheten att finansiera lokalansaffningen utan i ännu högre grad på den allmänna bristen på samlingslokaler. Man har anledning förmoda att dessa svårigheter för modellflygets vidkommande skall finna sin lösning i ett större sammanhang. Den nuvarande modellflygaktiviteten utgör en god propaganda inför myndigheterna, skolmännen, ungdomsorganisationerna och den stora allmänheten. Lokalfrågans lösning kan väsentligt underlättas, när modellflyget nått den popularisering vi önskar.

Vid sidan av material- och lokalfrågorna påkallar ett tredje problem modellflygarnas särskilda uppmärksamhet: »Var skall vi flyga?» Tävlingsmomentet är för modellflyget av grundläggande betydelse, och i dag har klubbarna allvarliga bekymmer för dessa tävlingar. Flygfälten står ofta stängda för modellflygarna. Även om inpassering kan erhållas sedan modellflygarna genom sitt innehav av KSAK:s modellflygpass kan styrka sin identitet och sitt svenska medborgarskap, lägger pågående flygning med motor- och segelflygplan hinder ivägen. Tyvärr ser man ofta att modellflygarna i tävlingsivern glömmer bort de riktiga flygplanen och en blandning av de två kategorierna förutsätter en perfekt disciplin, som ännu saknas hos alltför många modellflygare. När freden kommer blir nya flygplatser tillgängliga men samtidigt får den civila motorflygverksamheten sannolikt en sådan omfattning att modellflygarna måste iaktta den största försiktighet vid vistelsen på en flygplats.

Sedan 1939 har segelmodellerna dominerat modellflygsporten. Det är fara värt att freden genom ökad tillgång på bals och motorgummi kommer att medföra en nära 100-procentig övergång till gummimotormodeller. Detta vore olyckligt, ty segelmodellflyget har nästan blivit en konst- art och några skickliga segelmodellkonstruktörer måste genom stora tävlingar med lockande priser spurras till fortsatt arbete, medan andra stimuleras till framgångsrik verksamhet inom gummimotorklasserna.

Förbränningsmotormodellerna är också en sak som kommer. Dieselmotorns lämplighet för modellflygplan har nu bevisats och man vågar nog förutsäga ett enormt intresse, som ytterligare stimuleras av den omständigheten att den redan planerade se-



Förbränningsmotormodellerna är en sak som kommer, säger ing. Dérantz i artikeln på denna sida. Ja, de håller redan på att »komma». Härövan ses en sådan modell på skidor, byggd av Holger Klein, Söderhamn. Som en klok man använder han en GP-Diesel-motor. Modellen har vaccert glid och gör perfekta landningar. Vikt med skidor 400 gram. Nu har Klein beställt ritning till FLYG-44.

rietillverkningen av dieselmotorer kommer att medföra en avsevärd prissänkning. Vi bör kunna få fram en bra modellmotor till ett pris av 30-40 kronor.

Fredsunderingarna bli inte fullständiga utan några ord om det kommande internationella samarbetet. Vi måste fortsätta där vi slutade före kriget med framgångsrika expeditioner till de europeiska störtävlingsarna. Särskilt intresse bör ägnas samarbetet mellan de nordiska länderna. Under kriget har vi var för sig uppnått värdefulla erfarenheter. En gemensam diskussion om dessa frågor kan bli av utomordentligt stort värde. Kanske Sverige, såsom varande den mittersta av Nordens länder, kan arrangera en nordisk modellflygkonferens, där riktlinjerna för fortsatt samarbete kan dras upp. Det är kanske inte alldeles uteslutet att vi på grundval av de senaste årens erfarenheter kan få till stånd enhetliga modellflygbestämmelser, som gäller för samtliga dessa länder. Det vore ett gott underlag för ett framgångsrikt tävlingsutbyte.

KLIPP HÄR!



Amerikanskt, fyrmotorigt, lågvingsat, tungt bombflygplan (»Flying Fortress II»).
Motorer: 4 st. Wright Cyclone »Double Rows», 14-cyl. luftkylda stjärnmotorer på vardera 1.600 hk., försedda med turbokompressor.

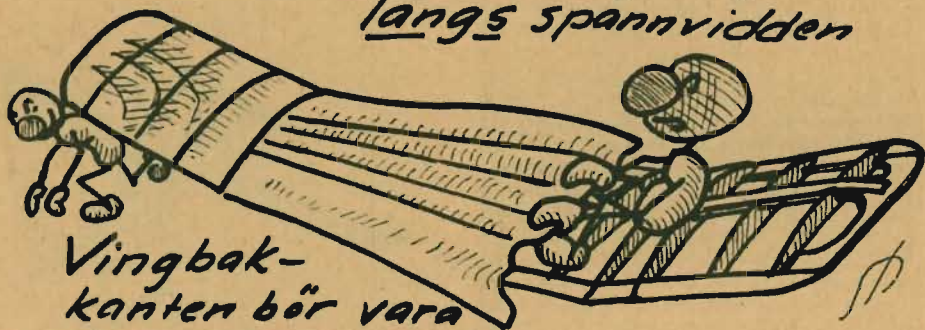
Bomblast: 5.000 kg.
Spännvidd: 31,62 m.
Längd: 22,25 m.
Höjd: 4,72 m.
Volym: 131,73 m³.



Besättning: 10 man.
Toppöjd: över 12.000 m.
Beväpning: 13 st. 12,7 mm. tunga ksp., placerade i nosen, på över- och undersidorna samt i stjärtpartiet.
Maxhastighet: 483 km/t.
Flygsträcka: 5.650 km.
Tillverkare: Boeing Aircraft Company, Seattle, Washington.

BOEING B-17C

Sträck kraftigt
längs spännvidden



Vingbak-
kanten bör vara
lite uppstevad

BYGGBESKRIVNINGEN började i nr 10, där även en ritning av modellen var publicerad.

Som lim används lämpligast seglim enl. föreg. Papperet sträcks väl och inga rynkor får uppstå. Klädseln på den andra sidan viks över den första runt kantlisterna. Limma endast mot konturlisterna. Undantag härifrån är översidan av de två mitre listerna 2X3 på stab, mot vilka klädseln noga limmas, varefter springan emellan dem öppnas för överfenan, som nu fastlimmas innan klädseln späms.

Vingen skall kläs med fibrerna parallellt med spryglarna. Detta emedan man önskar mindre spänning tvärs över än längs spännvidden för att undvika stor nedbuktning mellan spryglarna, vilket förstör profilen. Klädseln krymper nämligen mer tvärs över än längs fibrerna.

Man börjar med undersidan och väljer helst mittpartiet. Klädseln fästs vid den ena dubbelsprygeln och sträcks hårt till den andra, där den även fastlimmas. Nu kan den limmas mot spryglarnas undersida, en efter en, varigenom den tvingas följa profilens kupighet. Först härefter fäster man klädseln på kantlisterna, varvid den endast sträcks så mycket längs spryglarna, att den blir slät, ej mer.

Ytterdelarnas undersidor kläs på samma sätt, men spetsen bör ej tas som yttre fastpunkt vid sträckningen utan yttre sprygeln. Först därefter späms klädseln ut över spetsen.

Översidan kläs på exakt samma sätt, men det är här ännu mer noga att klädseln sträcks hårt längs men löst tvärs spännvidden. Om japanpapper eller annat

klenare material används, kan detta avsevärt stärkas på följande sätt: Under klädseln pålimmas en remsa av materialet längs hela spännvidden, men som sträcker sig från framkanten och c:a 25 mm bakåt. Den fästs liksom klädseln. Fibrerna skall gå längs spännvidden. Klädseln fästs ej i remsan annat än senare av lacket.

OBS.! På översidan limmas ej emot spryglarna annat än i skarven. Vingspetsens bakkant bör böjas något uppåt vid klädandet av översidan, så att en viss skränkning (se »Trimnings») uppstår.

Impregnering. Klädseln sprutas först med vatten från en fixerspruta, »flitspruta» e dyl (fina droppar), så att den blir genomfuktig och får därefter torka i rumsluft. Den mesta spänningen fås på detta sätt. Med en mjuk pensel påstryks härefter zaponlack eller liknande, som spänner. (Beckolack o dyl duger också). Upprepa en eller två gånger, yremellan delarna få torka någon timme. Lackeringen gäller även träytorna. OBS.! Överfenan fastlimmas före spännandet.

Skulle någon del bli skev, får den under torkningen efter följande strykningar ligga i spänn med lika mycket skevhet åt motsatt håll. Återkommer ändå skevheten, kan delen hållas 0,5—1 m över gasläga några sek. varunder den vrids åt motsatt håll. I detta läge får den svalna. Metoden är mycket bra, men man får räkna med, att delen går tillbaka något efter några dagar. OBS.! Lacket är mycket eldfångt.

Montering. Stabilisatorn läggs på plats sedan en gummisnodd eller två tratts över underfenan. De förra läggs över stab, med halva parten på vardera sidan om överfenan och fästs i urtaget längst bak. Om man vill vara noga, kan man fixera stab:s läge

bak med små trekantiga klotsar på sidorna om staven under. Den skall dock kunna vridas loss av slag.

Vingen hålls fast fram av en gummisnodd runt pinnen 3X5 i kroppen resp vingen och bak av en snodd runt staven resp pinnen 3X5 i vingen. Vid stötar framifrån glider vingen framåt ur bakre snodden och vrider sig med bakkanten framåt-uppåt ur främre gummisnodden utan att skada denna.

Trimning. Vingen skall ha en anfallsvinkelklotts på 5 mm höjd. (Se ritn.) Hagel ifylls i noshålet tills tyngpunkten ligger strax framför mittbalken — d v s modellen väger jämnt, om fingrarna hålls här. Den kastas nu snett nedåt—framåt, helst från en höjd på några meter. Om den, sedan kashastigheten blivit perfekt (motsvarar vid vindstilla farten vid sprängmarsch) stegrar sig och därefter dyker, är den baktung. Mer hagel ifylles, tills den »flyter» jämnt och lugnt i luften. OBS.! Provflyg ej en blåsig dag.

Modellen skall ha så mycket hagel, att den flyger jämnt men med lägsta möjliga fart, minsta sjunkhastighet och flack glidvinkel. Svänger planet åt vänster, vrids trimrodret c:a 5 mm åt höger. Svänger planet fortfarande åt samma håll, bör vingen eller fenan riktas (se »Klädseln»), då skevhet förefinns. Går den åt andra hållet förs rodret tillbaka delvis.

Prova olika avvägningar och iakttag deras verkningar. Sätt in ribbor upptill 5 mm tjocka under vingens och stabilisatorns framkantar och iakttag resultatet. Höjning av vingens anfallsvinkel måste motsvaras av viktökning i nosen och tvärtom. Utprova bästa trimningen, som bör vara enl. ritningen (5 mm pallning för vingen).

För högststart används 100 m lina för löpstart eller 200 m för vinschstart. Kinatråd är överlägsen andra lintyper (linan måste vara tunn och stark) men väl svag för vinsch, där pianotråd 0,3 mm är bäst ehuru mycket svårskött. I ena ändan knyts en ring, som bör ha 20 mm:s diameter och vara tunn (c:a 2 mm). För vinschstart erfordras fallskärm.

Ringen kopplas till startkroken. Modellen hålls av en medhjälpare, medan startern håller den fria ändan på snöret. På givet tecken från startern ökas farten, tills modellen kan stiga, då den släpps. Den måste släppas utan lutning i sidled och med anfallsvinkel uppåt.

Modellen stiger nu uppåt, tills den är strax bakom startern, då han minskar farten och stannar. Skulle ringen ej koppla ur,

KLIPP HÄR!



Amerikanskt, fyrmotorigt, midvingat, tungt bombflygplan »Liberator IV». USAAF:s beteckning: B-24 H. US Navys beteckning: PB4Y-1. Motorer: 4 st. Pratt & Whitney Twin Wasp, 14-cyl. luftkylda stjärnmotorer på vardera 1.200 hk. Besättning: 9 man. Topphöjd: över 10.500 m.



Bomblast: 4.000 kg. Spännvidd: 33,53 m. Längd: 19,51 m. Höjd: 5,79 m. Vingyta: 97,55 m².

Beväpning: 13 st. 12,7 mm. tunga ksp. Maxhastighet: 480 km/t. Flygsträcka: 5.600 km. Tillverkare: Consolidated Aircraft Corporation, San Diego, Kalifornien.

gör man en knyck i linan. Blåser det kan man springa långsamt.

Skulle modellen i starten svänga, förfars på samma sätt som vid glidtrimning, blott med roderutslag på ett par mm i taget; vid fintrimning ännu mindre.

S k skrånkning avses på denna modell uppstå vid spänningen och bör bestå i en uppskevning av bakkanten på bägge vingspetsarna 5—10 mm. Detta ökar prestandan och startsäkerheten genom bl a mindre s k kantvirvar. Skrånkningen är alltså 3—5 grader mindre anfallsvinkel vid spetsarna. Görs denna olika d v s vingen skevas något (1—2 grader) och svängtendens härav i starten motverkas av trimroderutslag, kan man få modellen att gå rakt i starten men svänga i flykten. Detta är en stor fördel.

Modellen är mycket »känslig» för termikuppvindar, då dess låga sjunkhastighet »uppvägs» av svaga uppströmmar. En viss försiktighet soliga varma dagar bör iaktas såvida inte ägaren vill se modellen försvinna.

För den händelse modellen skulle flyga bort bör namn och adress skrivas på planet, så kan man vara ganska säker på att få igen det även efter långa luftfärder.

SLUT

på »Tiger»-beskrivningen.

INSTRUKTÖRSKURSER

KSAK har satt i gång med kurser för utbildning av modellflyglärare och modellflyginstruktörer. I Stockholm började en lärokurs den 30 maj (slut 20 juni), omfattande 3 kvällar i veckan. Dessutom planeras en eller flera instruktörskurser med början under juni. Kurserna är helt avgiftsfria och avser dels högre modellflygutbildning för erfarna modellflygare (lärokurser), dels elementär utbildning för folkskollärare, scoutledare och övriga ungdomsledare samt för modellflygare, som inte avser lärarkompetens (instruktörskurser). Kurserna omfattar bl a, praktiskt bygge, aerodynamik, flygets mekanik, meteorologi, beräkning av modeller, organisation m. m.

KSAK har också inbjudit ett flertal ungdomsorganisationer att sända representanter till de omnämnda kurserna. Förutom flygklubbarna i Stockholm och dess närhet har scoutorganisationerna, JUF, Unga Örnar, nykterhetsorganisationerna m. fl. inbjudits. Även Slöjd- och Yrkeslärares Riksförbund och Sveriges Folkskolläraresförbund m. fl. ha inbjudits till dessa kurser.

Inbjudan att i samråd med KSAK anordna modellflyginstruktörskurser har även i dagarna utsänts till bl a, flygklubbarna i Göteborg, Halmstad, Sandviken, Malmö och Örnsköldsvik.

JÄMIJÄRVI

Forts. fr. sid. 38.

under fredens dagar, och denna allmänhet önskar därför erhålla upplysningar om olika företeelser på flygets verksamhetsfält, om maskintyper och deras användning i krig och fred, och mycket, mycket annat. Luftvärnsförbundet utger därför bl a två tidskrifter, en rent teknisk och en av mera allmän natur. Dessa båda tidskrifter utgå i ständigt stigande upplagor. Vidare har förbundet på olika orter anordnat utställningar av modellplan och i samband med dem föredrag och filmföreläsningar. I synnerhet filmen har visat sig vara ett mycket effektivt vapen i kampen för flygets bekantgörande. Luftvärnsförbundet har därför låtit upptaga flera såväl smalsom normalfilmer. Nu i sommar har man för avsikt att upptaga en färgfilm av flygverksamheten i Jämsjärke. Om den blir lyckad komma säkert alla Finlands biografer att slåss om rätten att få uppföra den.

P. S. J—n.

FOLKFLYGPLANET

Forts. fr. sid. 17.

ken, och man är i flygkretsar tämligen överens om att framtidens lufttak inte skall ha någon motor där. Detta problem gäller enmotoriga flygplan — ty om man har två motorer är ju siktproblemet löst — och liksom hittills kommer man hädanefter att få se många typer med skjutande motor, vilket arrangemang dock har till följd en mängd aerodynamiska problem. Den rätta formeln härvidlag är ännu inte funnen men det blir väl.

Efter kriget kommer skaran av privatflygare att växa så kraftigt att flygfälten knappast räcka till. Dessutom vill nog en stor del flygare söka sig fram till ångar och »landningsstråk» vid sidan om de stora luftledningarna. Ett smalt »stråk» i sidvind går bra att använda om flygplanet förses med trehjuligt landställ, som bl a därför kommer att bli populärt. Trehjulstället gör planet dynamiskt stabilt och ökar även sikten betydligt. »Skyfarer» och »Ercoupe» äro exempel på sådana sportplan, vilka även i övrigt följa många av de här nämnda riktlinjerna — utom att de ha motor i nos.

Att USA kommer att dominera världens marknad av folkflygplan är tämligen säkert. Redan inom sin egen världsdel ha fabrikanterna så många köpare att verklig storserietillverkning kan ske och inköspriset kan hållas nere på en konkurrenskraftig nivå. Sedan kommer den övriga världen... Vi få fortsätta att köpa Cub, Taylorcraft, Aeronca, Interstate, Stinson, Culver, Fairchild, Waco o s v.

FLYG kunde i höstas meddela att Piper kommit med en läggvingad typ med eleganta linjer. Skulle detta betyda att fabrikanterna komma att helt övergå till läggvingade typer. Nej, det tror jag inte, åtminstone inte i första taget. De två linjerna lägg- och höggvinge torde komma att löpa jämsides länge till. Höggvingade typer i stil med gamla hederliga Piper »Cub», flotta Stinson »Voyager» och säkra droskan Fairchild 24 komma att leva lång tid. Läggvingade flygplan, mönster för typ 3 i mr Halls förteckning i början av artikeln, såsom Culver »Cadets», trehjuliga Ercoupe och vackra tvåsitsaren Globe »Swift» få finna sig i det höggvingade sällskapet!

Inget är beständigt — allt flyter! Se t ex på den danska firman Skandinavisk Aero Industri, som enligt artikel på annat ställe i detta nummer håller på med en höggvingad sportplantyp. Hittills har fabriken hållit sig till enbart läggvingade flygplan!

Huvudsaken är att det blir fred och försäljningen av privatflygplan kommer i gång igen. Alltid blir några av dessa typer de verkliga folkflygplanen!

Ja, detta var mr Halls och mina funderingar i skön blandning. Men en sak — en mycket viktig sak — har mr Hall glömt att omnämna, nämligen *sjöflygplan*. Hur kan man glömma sådant? För USA:s del ha landflygplanen större mission än sjöplanen men strax norr om »Gods own country» ligger Kanada, som utrustats med många präktiga sjöar. Även vi svenskar måste alltid räkna med sjöflygplan för våra sport- och »folkflygare». Visserligen äro flottörer dyra saker och amfibier äro ännu kostbarare men så småningom komma väl konstruktörerna att finna en »formel» även för sjöflygplanet!

Pro Mille.

Kalmar

Allt för bilen

HOS

RYDBERGS

Tel. 3 57, 16 34

KALMAR NYA BILVERKSTAD

TEKNISKA MAGASINET

Specialaffär i Toalettartiklar

Storgatan 29 KALMAR Tel. 4 45

KALMAR SJUKVÅRDS- OCH OPTISKA AFFÄR

(Signe Thorvall)

ALLT I SJUKVÅRDSARTIKLAR

KÖP BILLIGT!

GÅ TILL TEX

TEX Affären för ekonomiskt folk 25 STORGATAN 25 TEX

SÖDRA KALMAR LÄNS HEMSLÖJDSFÖRENING

Larmgatan 26. KALMAR. Telefon 253.

UTSTÄLLNING OCH FÖRSÄLNING
SVERIGES ÄLDSTA HEMSLÖJD

LAMBERGS

Färghandel

Storgatan 13 - Tel. 7 99

S:a Vägen 35 - Tel. 21 16

Kaggensgatan 7 - Tel. 4 91

Blommor!

Vackra Bords- o. Kistdekorationer utföras

LINDENS BLOMSTERHANDEL

Tel. 6 62 - Växthuset 10 52

Medlem av F. B. F. — Egna driverier.

Trävaror

KÖPES TILL HÖGSTA DAGSPRISER

av

AKTIEBOLAGET
KALMAR LÅDFABRIK

Tel. Kont. 27 58—8 57. - Fabr. 20 58

ÖRNUNGEN flyger jorden runt



Text av
Major H. Victorin
En **FLYGT** serie

VAD HAR HÄNT?: Den skrupelfrie flygbolagschefen mr Glensky söker med alla medel få tag i Nord och Bång, som är innehavare av ett revolutionerande motorpatent lämpligt för en just utlyst världsflygtävling. Nord och Bång ha än så länge lyckats klara sig undan såväl Glenskys egna hejdukar som polisen vilken Glensky genom bluff lyckats engagera i jakten.



A.-B. ERNST ALDÉN & Co

Tel.: 3 78 KALMAR Tel.: 21 48

Elektr. INSTALLATIONER
MOTORER
TRANSFORMATORER
Elektr. MATERIEL m. m.

Representant för

ASEA och ELEKTROLUX
— KYLANLÄGGNINGAR —

AKTIEBOLAGET

KALMAR FRÖKONTOR

— landets äldsta firma i kontrollerade utsädesvaror och länets enda specialaffär i branschen — rekommenderar sina välkända

Fröer och utsädesspannmål

Välrensade, högklassiga och statskontrollerade varor med bindande garanti för uppgivna analyser, härkomst och stammar.

Förmånliga priser. Reel behandling
Goda betalningsvillkor.

TELEFON INFORDRA
175 & 405 OFFERT!

KARL PETERSSONS Eftr.

Axel Fransson

BLECK- och PLATSLAGERI
Tullslätten 21 - Kalmar
Telefon 5 03 - Bostaden 33 60

Utför alla till yrket hörande arbeten
Noggrant arbete till humana priser

TAPETSERARE

C. B. RUNDBLOM

Stoppning av alla slags möbler,
inläggning av mattor samt
gardinarbeten

Tullslätten 21 - Tegnérgatan 4
Kalmar Telefon 15 00

Mörlings

CAFÉ och MATSALAR

Västra Sjöгатan 25 - KALMAR - Tel. 20 39

Rekommenderar

sina goda husmanskost - Pilsnerrättigheter

Werner Wiltons

KONDITIONER

Östra Sjöгатan 8 - Kalmar
Telefon 23

REKOMMENDERAS

FRÅN KSAKs ANSLUTNA KLUBBAR

Verkställande utskottet

sammanträdde den 21 april. Ur det nu justerade protokollet kan omnämnas, att den berättelse över verksamheten från årsmötet och till den 15 april som sekretariatet uppgjort, godkändes. Utskottet godkände även det uppgjorda budgetförslaget för tiden 1/7—30/6 att föreläggas styrelsen.

Efter diskussion beslöt utskottet att principiellt uttala sig för att en viss del av KSAK:s likvida medel omplacerades i aktier och att denna omplacering skulle begränsas till högst 40 % av de tillgängliga medlen.

Vinnaren av luftfartinspektörens vandringspris för år 1943 (för framgångsrikaste klubb) blev efter omröstning i utskottet Norrköpings Flygklubb.

Generalsekretären meddelade att vissa prov med kortvägsradioapparater för segelflygplan pågått under de senaste åren. Förslag förelåg nu att mellan de olika konstruktörerna anordna jämförande prov, varvid ett pris av 500 kronor föreslogs att utgå till den konstruktör, vars apparat ansågs bäst av expertisen. Frågan ansågs kräva vidare utredning och bordlades i väntan på denna.

Utskottet beslöt att inrätta en segelflygplakett att utdelas såsom pris inom segelflyget i likhet med den tidigare modellflygplaketten.

Frågan om reparation inom klubbarna av havererade flygplan diskuterades. Närmast rörde sig diskussionen om licensriten, då den tekniska sidan av saken redan behandlats. Ingenjör Rotsman framhöll, att det skulle vara av stort värde, om tillverkarna av de licensbyggda flygplanen kunde utarbeta standardförslag till de oftast förekommande haverierna. Genom en väl utarbetad instruktion skulle ritningar inte bli erforderliga i samma utsträckning som nu. Ingenjör Ångström framhöll att det borde ligga i konstruktörens intresse att vara behjälplig vid reparation av inträffade skador. Utskottet uppdrog åt generalsekretären att i samråd med luftfartsmyndigheten och eventuellt industrierna och även tekniska och juridiska kommittéerna göra en utredning.

KSAK:s guldplakett »för gävarlik verksamhet till Aeroklubbens och det svenska flygets fromma» tilldelades ordföranden i Juridiska kommittén, kanslirådet Berglund, samt ordföranden i segelflygkommittén, ingenjör Florman.

VI TAR "KOPTERN"...

Forts. fr. sid. 16.

(KDB) mellan centralpostkontoret i Philadelphia och flygplatsen Camden. Många tusentals starter och landningar ha gjorts på postbyggnadens tak och resultatet betecknas som tillfredsställande.

Hurdan ser då helikoptern av idag ut? Igor Sikorsky, som konstruerat den har gett den typbeteckningen XR 4—6 och det är en utveckling av hans första försöksmaskin VS 300. Planet drives framåt och bäres av en stor huvudrotor som är trebladig och har en radie på 10,97 m. Dessutom finnes i stjärten en mindre rotor vars primära uppgift är att motverka att hela planet snurrar runt med huvudrotorn. Genom en pedal och ett handgrepp kan man ändra vinkeln på bladen och få denna rotor att fungera som roder.

Sittplatserna är som synes på bilden förlagda till nospartiet. Bakom dem sitter motorn, som i Sikorskys plan är en Warner på 165 hk. Man kan lära sig flyga helikoptern på 2—4 timmar. *Flygman.*

K. LUNDQVIST CHARKUTERIAFFÄR

Konstapelsgatan 19 Tel. 20 35
REKOMMENDERAS

S. W. Parnemo

Speceri- och Delikatessaffär
V. Amiralitetsgatan 25
KARLSKRONA Telefon 2 87

Rekommenderas

ANVÄND

Sellfrid Johanssons Måltidsdricka

Tillverkas enligt modernaste metoder i moderna lokaler och tillfredsställer de högst ställda fordringar i hygieniskt avseende

Hantverkargatan 6 Tel. 8 99

Vart skall man gå i Karlskrona

för att få gott kaffe?

J O, till

NYA KONDITIONER

Tel. 23 18 - Norra Kungsgatan 24

BÅTH & ANDERSSON

JÄRN & MASKINAFFÄR

KARLSKRONA Tel. 2 88 - 25 31

Lager av byggnadsmaterial och alla slags grövre och finare järnvaror

CENTRALTVÄTTEN

Hanssons Tvätt- & Strykriktning har flyttat till Parkgatan 5

Inlämning V. Amiralitetsgatan 19

Vid behov av stärktvätt såväl som hushållstvätt ring tel. 16 79 så hämta vi. Förstklassigt arbete erhålles.

Telefon 16 79

Kristianstad

O. Gulins Eftr.

S. Agren & Co.

Kapellgatan 17 - Tel. 10 21
KRISTIANSTAD

BLECK- & PLATSLAGERI

Utför ett välgjort arbete till humana priser

Byggmästarefirman Bröderna PERSSON

Kontoret: Ö. STORGATAN 42 - Tel. 14 67
Verkst.: V. STORGATAN 62 C - Tel. 14 78

Kristianstad

Utför alla slag av byggnadsarbeten, reparationer m. m. till moderata priser. Kostnadsförslag på begäran.



MOT HÖGRE FART

Kraven på flygplanens prestationsförmåga stiger ständigt. Farten är en av de viktigaste faktorerna. Under lika betingelser segrar alltid det snabbare flygplanet. Motoreffekten är emellertid inte obegränsad. Det

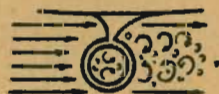
gäller för konstruktören att hushålla med hästkrafterna, så att de räckta till att ge flygplanet största möjliga fart. Varje detalj, som utsättes för luftmotstånd måste formas så, att den stjälar ett minimum av effekt.



PEJLRAMEN

på ett flygplan måste vara placerad utanför flygkroppens metallskal. Den äldre typen med sin stora ring förbrukade omkring 30 hk genom sitt luftmotstånd. På SAAB:s nya bombplan B 18 infördes en ny typ med ramen i en strömlinjeformad

kåpa. Effektförbrukningen sjönk till 3 hk — en besparing på 90 %.



skapar svenska vingar

SVENSKA AEROPLAN AB
LINKÖPING · TROLLHÄTTAN