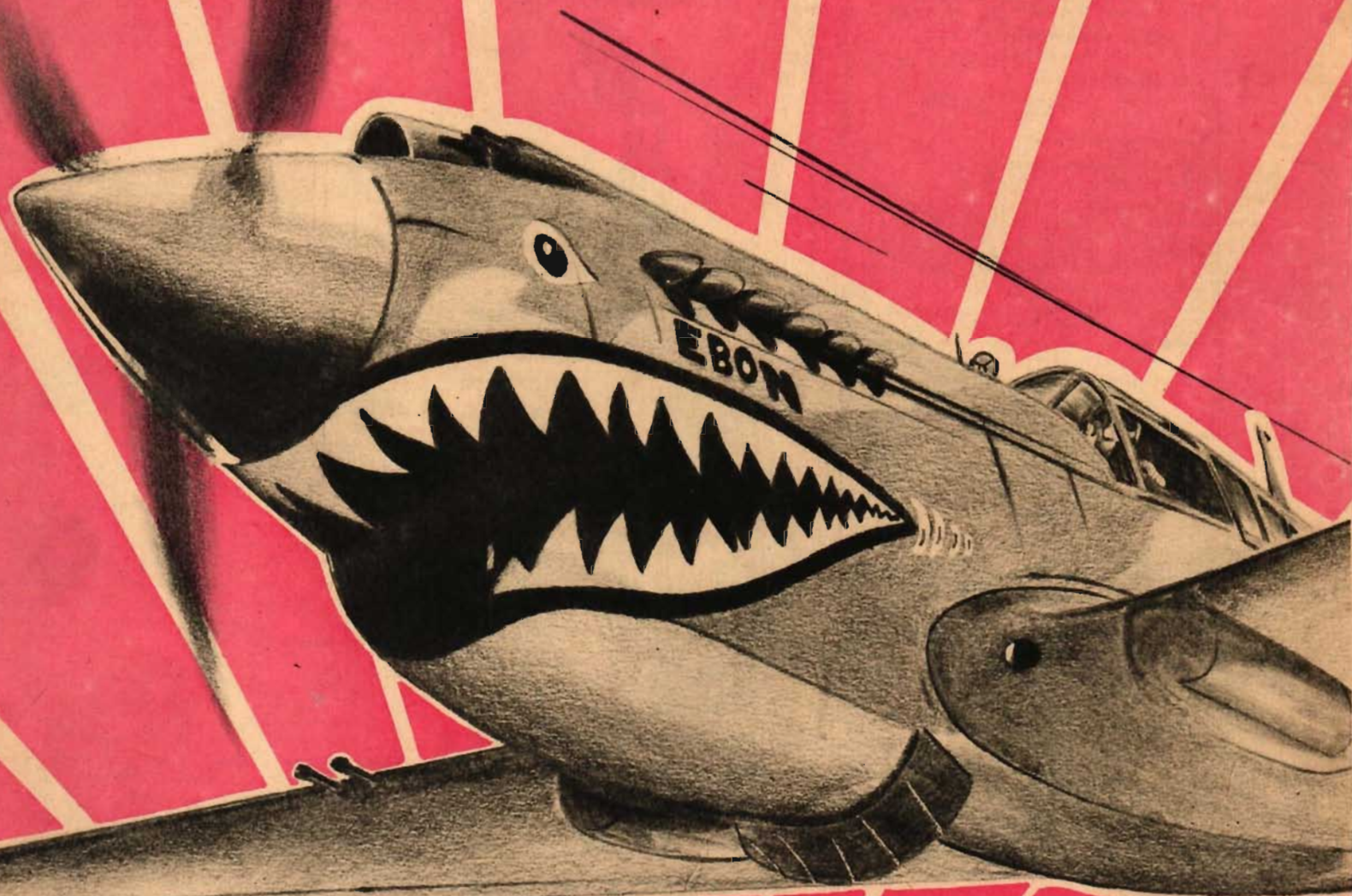


Flyg



Nr 24 • 1944

Pris 45 öre

[Handwritten signature]



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: J. E. SVENSSON - 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 är ett uttryck för redaktionens och redaktionskommitténs åsikter. För åsikter, framförda i signerade artiklar svarar författaren.

Ahlén & Åkerlunds Fotogravyranstalt
 Stockholm 1944



hedrar
 för
 värdefullt
 stöd

A.-B. Knut Lindqvist, Göteborg.

Annebergs Låd- & Snickerifabrik, Smålands Anneberg.

FLYGTJÄNST

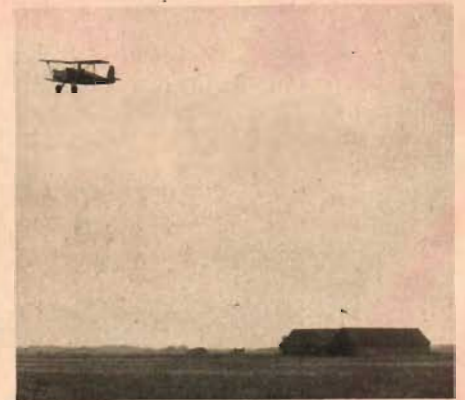
över hela Sverige

SVENSK FLYGTJÄNST A-B
 ARSENALSGATAN 4, STOCKHOLM
 Tel. växelt 23 48 95

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.

»Bilddåre»: Jo, visst har vi en flygande bild av det trevliga putterplanet BA-4 SE-ANS att visa er när ni nu ber så vackert. Egentligen hade vi tänkt vänta med flygande bilder tills efter den riktiga provflygningen, då det kanske samtidigt blir bättre fotoväder. Men eftersom red. nyligen fått höra att motorn inte blir OK än på ett bra tag så är det lika bra att publicera bilden här nedan. Så här såg det alltså ut när löjtnant Olow startade med SE-ANS från F 14:s fält utanför Halmstad:



»Bioflygflugan»: Det »egna» jaktplan som användes i den amerikanska »flygfilmen» PILOT 5 och som enligt uppgifter i filmen skulle ha varit sammansatt av sex olika typer av jaktflygplan var i själva verket en gammal hederlig Seversky P-35 (föregångaren till vår J 9). De hangarfartygsbaserade »japanska jaktplanen» visade sig vara USA-störtisar av typ Northrop A-17A (vår B 5:as broder men med infällbart landställ).

Olle Benner, Äppelviken, blev på grund av slarv från FLYG:s sida lurad i svaret om jaktplanet Nieuport i nr 21/44. Red. hade i hastigheten svarat på fel sak. Jaktplanet Nieuport-Delage 29 Cl, som användes i flygvapnet åren 1926—1930, hade där beteckningen J 2 och var försett med en 300 hk Hispano-Suiza-motor. Spännvidd 9,70 m, längd 6,44 m, vingyta 26,88 m², tomyikt 750 kg, last 330 kg, flygvikt 1080 kg, maxhast. 236 km/t, topphöjd 8500 m, beväpning 2 st 7,9 mm ksp. Red.

VIKTIGARE FLYGFÖRBINDELSER

10/11 1944—t. v.

Fr. Berlin	11.30 t.	Köpenhamn	13.30V
» »	»	»	V
» »	11.30	Malmö	14.00V
» »	»	Oslo*	V
» Göteborg	20.00	Malmö	21.10D
» »	8.55	Stockholm	10.40D
» Helsingfors	12.30	»	14.00D
» »	12.30	Åbo	13.20D
» Köpenhamn*	»	Berlin*	V
» »	9.00	»	11.00V
» »	13.45	Malmö	14.00V
» »	»	Oslo*	V
» Malmö	4.30	Berlin	11.00V
» »	7.30	Göteborg	8.40D
» »	8.30	Köpenhamn	8.45V
» »	»	Oslo*	V
» »	7.30	Stockholm	10.40D
» Milano*	»	»	V
» Oslo*	»	Berlin*	V
» »	»	Köpenhamn*	V
» Stockholm	12.25	Berlin	16.20V
» »	18.00	Göteborg	19.45D
» »	8.30	Helsingfors	12.00D
» »	18.00	Malmö	21.10D
» »	»	Milano*	V
» »	11.15	Visby	12.15D
» »	»	Wien*	V
» »	8.30	Åbo	10.55D
» Visby	12.45	Stockholm	13.45D
» Wien*	»	»	V
» Åbo	11.10	Helsingfors	12.00D
» »	13.35	Stockholm	14.00D

Tiderna äro angivna i å resp. orter gällande tider.

V = trafik vardagar.

D = trafik dagligen.

* På grund av rådande förhållanden, vilka ofta nödvändiggöra tidtabellsändringar från dag till dag, kunna inga avgångs- och ankomsttider för flyglinjerna söder om Berlin längre publiceras. Av tabellen framgår dock vilka viktigare linjer, som trafikeras. Resenärerna kunna erhålla exakta tidsuppgifter efter ankomsten till Berlin. Det är därför att rekommendera att även de här angivna tiderna kontrolleras hos biljettförsäljningsstället, innan resa anträdes.



KRONOMETER
 STOCKHOLM

Kronometrar
 Kronografer
 Ters-ur
 Tidtagarur
 Tidsstudieur
 Armbands-
 och fick-ur
 garantistämpel:
 "KRONOMETER"
 Instrument av
 alla slag

A.-B. KRONOMETER

Tel. 105433 STOCKHOLM Tel. 105434

**KALIX
 RÖRLEDNINGSAFFÄR**

A. Johansson, PÅLÄNG

(Auktoriserad rörledningsfirma)

Utför alla slag av rörledningsarbeten. — Upprättar förslag.

INFORDRA ANBUDI

OMSLAGSBILDEN



visar denna gång en »flygande tiger» i en Curtiss P-40, tecknad av Åke Ljunggren, som också illustrerar den i detta nummer påbörjade följetongen »Gud är min andre-pilot».

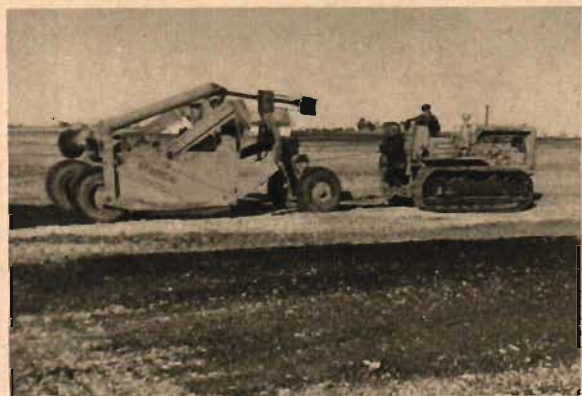


Flygfält för 50 öre kvm

De stora dimensioner det i regel rör sig om vid anläggandet av ett flygfält gör att maskinell drift innebär avsevärda besparingar både i tid och pengar. De arbetsmoment som förekomma äro schaktning och bankfyllning, bergsprängning, ytplanering och ytjustering, sprängning och borttransport av jordsten, dränering, påföring av matjord, jordbruksbehandling, gödsling och sådd.

Före kriget inköpte vi moderna, amerikanska schaktningsmaskiner och traktorer med upp till 110 hkr motorstyrka. Vi kunde härigenom före kriget anlägga flygfält till så låga kostnader som från 16 öre upp till 117 öre pr kvm, varierande efter fältets svårighetsgrad. Motsvarande priser nu äro 50 öre respektive 175 öre pr kvm, beroende på de ökade arbetslönerna och materialpriserna samt gengasdriften.

Vårt initiativ att införskaffa maskinella hjälpmedel av denna storleksordning har visat sig värdefullt. Efter krigets utbrott har på kort tid och till låga kostnader ett stort antal för vårt försvar betydelsefulla flygfält kunnat anläggas.



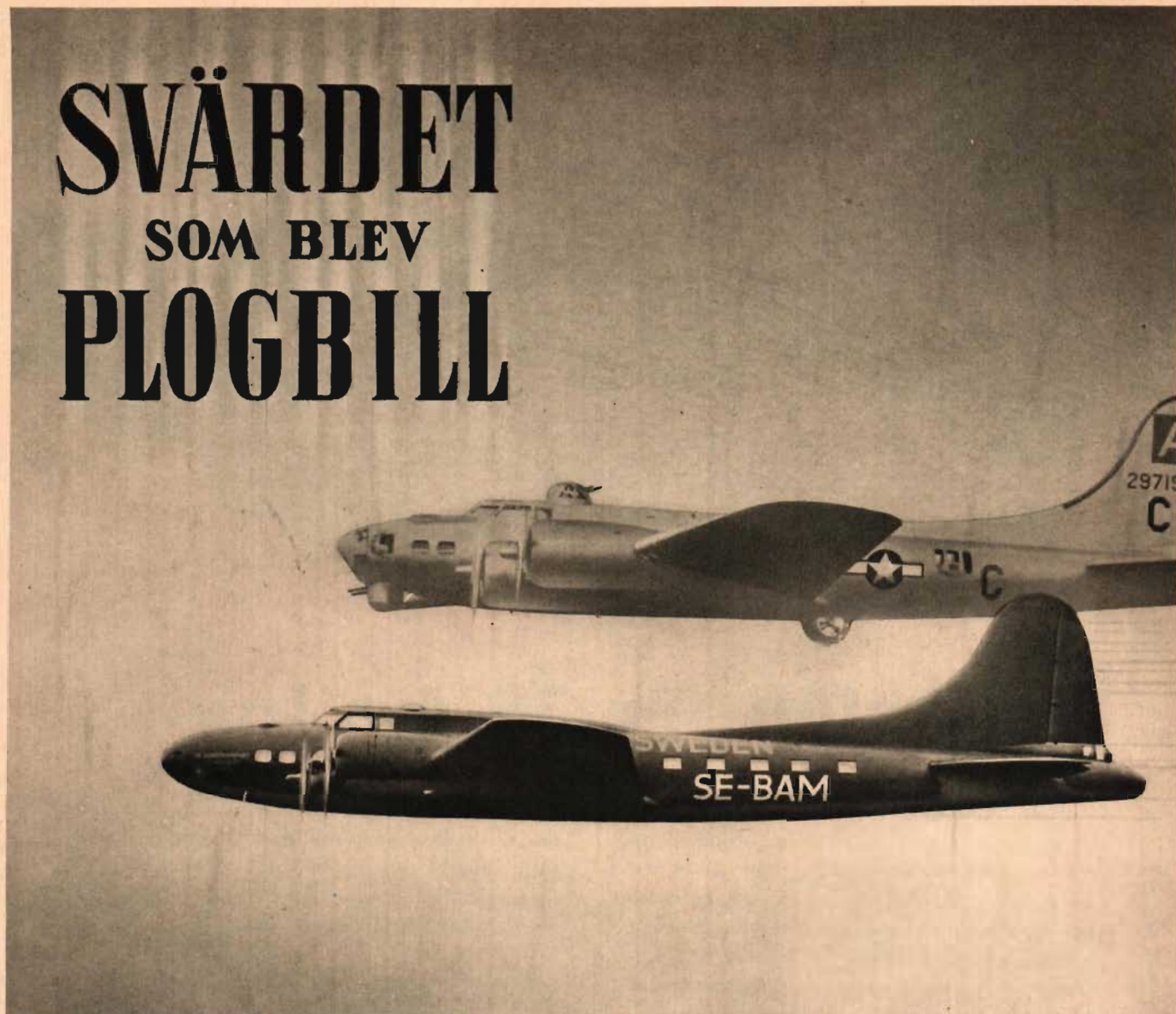
AB SKÅNSKA CEMENTGJUTERIET

STOCKHOLM • GÖTEBORG • MALMÖ • JÖNKÖPING
NORRKÖPING • LINKÖPING • KARLSKRONA • KALMAR • KARLSTAD

Bygger allt - överallt



SVÄRDET SOM BLEV PLOGBILL



Det är svårt att smida plogbillar av svärd, men det är ännu svårare att förvandla ett av vår tids mest komplicerade krigsredskap till ett medel för fredlig gärning.

Ett bombplan och ett trafikplan ha knappast mer än den yttre formen gemensam. SAAB:s ingenjörer och arbetare i intimt samarbete med Aero transports tekniska ledning hade därför löst ett svårt problem när de amerikanska "Flygande Fästningarna" levererades efter fullbordad ombyggnad.

SAAB rustar för freden





Elyg

NORDENS STÖRSTA FLYGTIDNING

SVENSK SEGELFLYGINDUSTRI

När vi fick ett flygvapen fick vi samtidigt en flygindustri. Och när vi började segelflyga på skarpen fick vi också en segelflygindustri. Resultatet har i båda fallen blivit utmärkt vad produktionens kvalitet beträffar. Men det ligger i sakens natur att tillverkningen måste bli relativt dyr — priset per flygplan står i omvänt förhållande till antalet flygplan i en serie. Och det finns en minimigräns som bestämmer var industrin slutar och hantverket tar vid.

Efterfrågan på segelflygplan inom landet är tills vidare och blir inom en överskådlig framtid icke så stor att den kan bära en självständig industri, vilket visas därav att våra företag inom branschen måste söka nya verksamhetsfält. Och något yrkesmässigt hantverk har icke anmält sig villigt att uppta tillverkningen.

Så har en av grundvalarna för vårt segelflyg raserats. Det är nödvändigt att en ny grund läggs, under förutsättning att vi fortfarande skall segelflyga i vårt land och att vi skall kunna göra det oberoende av utlandet. Vi kan icke åka snålskjuts på utländska segelflygplan om vi vill komma någon vart.

Men hur skall den nya grunden läggas?

Låt oss från början komma överens om att inte ropa på statsunderstöd utöver det som redan utgår. Det vore icke sättet att lösa frågan, som måste lösas på rationell väg, d. v. s. den väg som leder fram till en billig tillverkning av förstklassig materiel.

Utgångspunkten är det antal segelflygplan som kan beräknas bli beställda om året. Segelflygindustrins enda inhemska kunder är flygvapnet och KSAK, vardera med ett årsbehov av högst 15 segelflygplan. Sedan är det en annan fråga om staten vill ge flygvapnet anslag för ändamålet, vilket väl är antagligt. Det gäller således att finna formen för en årstillverkning av ett 30-tal segelflygplan. Det är vad man kan räkna med, men efter kriget kan man hoppas på att kunna exportera. Men vi hålla oss på den säkra, d. v. s. helt inhemska sidan.

Tydligt är att ingen självständig industri kan byggas på tillverkning av ett 30-tal segelflygplan om året. Tillverkningen måste således anknytas till någon »moderindustri», som kan och vill ordna tillverkningen på »spiltid». Detta betyder att den skall ha utbildade arbetare, erforderliga maskiner och tillräckligt utrymme.

Nästa fråga är om segelflygplanen fortfarande skall byggas av trä eller om man skall övergå till metallkonstruktioner. Frågan är under debatt i utlandet, men vi skall i detta sammanhang icke uppta denna rent tekniska fråga till granskning utom såtill-

vida att det synes naturligt att vi i vårt land fasthåller vid träkonstruktionerna, icke minst därför att de kan repareras av flygklubbarnas medlemmar, vilket vore omöjligt vid metallkonstruktioner.

Ej heller skall vi närmare beröra frågan om vilka moderindustrier som är lämpligast för ändamålet. Det kan synas ligga närmast till hands att SAAB eller Hägglund & Söner åtog sig tillverkningen — skälen behöver icke närmare utläggas. Men det är ingalunda säkert att dessa firmors nuvarande uppläggning lämpar sig för tillverkning av segelflygplan. Andra företag kan visa sig vara lika bra eller bättre. Ur segelflygets synpunkt är det likgiltigt vem som gör segelflygplanen, bara de blir förstklassigt gjorda och billiga. Och dessutom bör företaget bli livskraftigt — gamla företag som har erfarenheter att bygga på har ett bestämt övertag över andra.

Sedan kommer en ganska svårloft fråga, nämligen om konstruktionsarbetet. Även här bör tanken inriktas på att arbeta med *egna* konstruktioner, men åtminstone till att börja med torde licenstillverkning ej kunna undvikas. Ett företag kan icke bära kostnaderna för ett särskilt konstruktionskontor för en tillverkning som har en så ringa omfattning som den ifrågavarande. I detta hänseende ledes tanken åter osökt till de nämnda flygindustrierna, som redan har stora konstruktionsavdelningar.

Men tanken får också en annan inriktning, nämligen mot Stockholms segelflygklubbs konstruktionsgrupp. Det är en mycket tilltalande tanke att segelflygarna också är konstruktörer. Vilken industri som än övertar tillverkningen av segelflygplan bör den samarbeta med denna konstruktionsgrupp och andra av samma slag som tilläventyrs kan uppstå. Och onekligen är det sympatiskt att tänka sig denna konstruktionsgrupp samarbeta med även ett mera »hemslojdsbetonat» industriföretag som moderindustri för segelflygtillverkningen. Det är inte så lätt att uttrycka varför denna tanke är så sympatisk, men det skulle komma något personligt över ett sådant samarbete mellan en segelflygklubb och ett mindre industriföretag, vars chef är personligt intresserad av segelflyget.

Hur dessa frågor än löses är det nödvändigt att de löses fort. Vårt segelflyg måste möta nästa års segelflygsäsong med materielfrågan löst. Vilket innebär att vår lilla segelflygindustri måste byggas upp under vintern. Sak samma vem som bygger, bara det blir byggt och välbyggt, och byggaren står på säkra fötter.

Vill ni vinna **3300** kronor?

LÄS OM

FOLKFLYGPLANET

Stor omröstningstävling på sid. 20—21.

S Ä V E —

Det är ingen tvekan om att göteborgarna ägnar stort intresse åt sin flygfältsfråga, som aktualiserats ytterligare genom att förläggandet av Sveriges andra atlantflygfält till Göteborg diskuterats. Men också för sport- och taxiflyg arbetas det flitigt på vissa håll i det flygsinnade »feskelläget». FLYG:s utsände FLYGMAN har intervjuat intressenter och intresserade och fick följande nyheter med sig i portföljen, när han flög tillbaka till Stockholm.

När sätter göteborgarna upp Ikaros i stället för Poseldon på Götaplatsen?

Ernst Jungen:

Säve som atlantflygfält

— Den enda och riktiga lösningen på frågan om ett atlantflygfält vid Göteborg synes oss göteborgare vara att som föreslagits lägga det till F9:s nuvarande hemvist på Säve.

Det är stadsfullmäktiges ordförande i Göteborg, överlärare *Ernst Jungen*, som gör detta för de oinvidiga sensationella uttalande. Han fortsätter:

— Annars har vi haft andra fält uppe till diskussion. Redan på 20-talet var Äbyfältet på tapeten, men man har undan för undan fått det intrycket, att det är mycket liten idé att göra något där. På Torslanda har nu länge en generalplan legat klar, som följts etapp för etapp. Jag tror att Tors-

landa räcker för europeisk trafik plus taxiflyg. Frågan om inte Torslanda kan byggas ut även till atlantflygfält har varit uppe i samband med landshövding Gärdes besök här i våras och vi hade ett förslag utarbetat för utbyggnaden, men vederbörande tycks ha släppt tanken.

Ett annat förslag, fortsätter överlärare Jungen, har varit Västra Frölunda. Men därvidlag är det fullkomligt klart att stadsfullmäktige inte ämnar släppa detta område till flygfält. Att det hållet skall staden växa. Det vore f. ö. höjden av oekonomiskt handlande att kasta ut 50—60 miljoner, när det finns ett fält med så goda möjligheter som

på hjärtat då det gäller det västliga atlantflygfältet:

— Jag tror nog att man skulle kunna hitta lämpliga fält i Halland — vid Varberg eller Falkenberg — som kan byggas ut med sådana startbanor, som fordras, säger han. Men jag ser på problemet ur två synvinklar: lokalpatriotens och ekonomens.

Som lokalpatriot önskar jag givetvis att Göteborg skall bli den naturliga slutpunkten för en flygresa från andra sidan Atlanten liksom det är, när det gäller sjötrafik. Ekonomen inom mig tycker också att det borde ligga i det internationella flygets intresse att skapa driftekonomi. Dessa väldiga ytor, som experterna nu förordar, skall inte bara byggas. De skall också underhållas. Det förefaller mig därför vara tokigt att inte redan nu inrikta sig på att bygga flygplanen efter flygplatserna och inte tvärtom. Den tankegången tilltalar också min lokalpatriotism och nog skulle jag gärna se, att Torslanda bleve vårt Atlantfält, slutar dir. Lithander.

Gösta Fraenckel:

”Sköldpaddorna kör bort oss...”

— Det där med atlantflyget bekymrar mig inte så mycket, säger dir. *Gösta Fraenckel*, känd som en av Göteborgs och Sveriges mest entusiastiska privatflygare. Jag skulle bara vilja tillägga, att jag hoppas fältet — atlantreservflygfältet — kommer att ligga nära Göteborg. Men jag är desto ängsligare för en annan sak: Om det nu blir Torslanda så kommer det inte att dröja länge förrän jätteplanen, de stora sköldpaddorna, kör bort oss privatflygare. Vår kära och ibland så långsamma luftfartsmyndighet kommer nämligen med största säkerhet att förbjuda start och landning av andra plan på atlantflygfältet. Det betyder att vi göteborgare i tid måste ordna med småflygfält inne i själva staden. För vi till stånd sådana betyder inte avståndet till atlantflygfältet så mycket eftersom ett taxiflyg då behändigt kan föra passagerarna till och från.

Lavgrenska ängen skulle bli ett utmärkt fält för småflygplan. Där finns god plats för en startbana på 1 000 m och ytterligare två på vardera 600 m. Och jag är säker på att när vi måste, så gör vi också ett flygfält där.



Ovan: Överlärare E. Jungen.
T. v. dir J. Lithander. Där-
under dir G. Fraenckel.

Säve och man dessutom har anledning förmoda att man på militärt håll inte ställer sig avvisande, slutar Göteborgs styresman.

John Lithander:

Inget västkustens atlantflygfält

Dir. *John Lithander*, som är en av Sveriges mest flygsinnade herrar och har skänkt åtskilligt till vårt civila flyg, har en del



ATLANTFLYGFÄLT?

Ernst Fontell:

Sportflygplatser inne i staden

— Nog växer trafiken i Göteborg, framhåller Göteborgs populära polismästare *Ernst Fontell*, när intervjuaren kommer till honom med frågan huruvida göteborgarna reserverat några helikopterplatser i sin stad för att lägga en del av den väntade efterkrigstrafiken i luften.

Men, fortsätter han, några helikopterplatser har inte reserverats. Däremot har vi insett nödvändigheten av att inom stadens hank och stör bereda landningsplatser för sport- och taxifyget. Avståndet till Torslanda — en och en halv mil — är alldeles för stort. Den ökade trafiken, som väntas efter kriget, tänker vi i övrigt möta genom tunnelbanor, som det redan gjorts förundersökningar på för sju—åtta år sedan.

I intresserade kretsar här i staden har denna fråga diskuterats ingående och överste Egmont Tornberg vid flygvapnet, som är en initiativrik man, har föreslagit att Heden skulle göras till ett sådant flygfält.

— Nu är det ju dock så att Heden är en mötesplats för många göteborgare — där spelas bl. a. fotboll och bandy — och många av dem skulle säkert inte med blida ögon se att fältet reserverades för flygtrafik. Dessutom är ju Heden omgiven av hög bebyggelse. Man har därför också föreslagit Levgrenska ängen. Där möter emellertid ett annat hinder och det är den planerade bebyggelsen av detta område med polishus m. m. Slutligen har ett område på Hisingen ansetts lämpligt. Här finns således en hel del att välja på. Och något måste det bli!

Man har valt mig till ordförande i den arbetsstyrelse som f. n. arbetar på att starta ett göteborgskt taxifyg, slutar polismästaren. Det är emellertid som sagt endast en arbetsstyrelse och jag vill ännu inte avslöja dess sammansättning. Jag kan emellertid säga så mycket som att det finns

mycket stort intresse här för utvidgning av rörelsen. Verksamhetsråjongen hade vi tänkt oss 20—25 mil och Torslanda skulle bli huvudstationen. Men utan sådana mindre fält, som jag nyss talat om inne i staden, blir det svårare...



Ovan: Polismästare E. Fontell. T. v. disp. U. Rauch och d. r. under hr B. Hedberg.

ABA bygger hotell på Torslanda

— Inte i våra vildaste drömmar, hade vi annat att linjen Stockholm—Göteborg—Malmö skulle bli en sådan succé, säger trafikledaren vid ABA i Göteborg, *Bror Hedberg*, när signalen undrar om folk utnyttjar den nya rikslinjen.

Sedan är det en annan sak, att man kan avläsa olika passagerarmängd på de olika etapperna. Göteborg—Stockholm kan uppvisa största mängden eller inte mindre än 403 passagerare under tiden 11/9—22/10. Mellan Göteborg och Malmö är det litet sämre, eftersom tågen konkurrerar ganska kraftigt där. Sämst ligger det till på delsträckan Stockholm—Göteborg, vilket väl till stor del beror på mindre lämpliga tider. Många åker lika gärna sovvagn som de ligger på hotell i Göteborg över natten. Annat blir det väl när situationen medger dubbellinjer.

Det är ganska intressant att studera vad slags folk det är som flyger, fortsätter herr Hedberg. Givetvis är det mycket nyfikenhetsflyg, turist- och bröllopsflyg etc., men samtidigt är det glädjande att se i vilken utsträckning affärsmännen anse sig ha nytta av linjen. Volvochefen Assar Gabrielson och dir. Fraenckel är våra flitigaste passagerare men också företagare av mindre mått utnyttjar flitigt linjen och inte mindre än 30 % av alla flygande beställa tur och retur biljett. Att skådespelare, sångare och idrottsmän använder flyget tar vi som en helt naturlig sak — och Inga Tidblad, Nils Poppe, Sven-Olof Sandberg och Arne Andersson har enligt egen åsikt valt det enda möjliga kommunikationsmedlet mellan Stockholm och Göteborg.

En nyhet, berättar herr Hedberg till slut, är »hotellet», som vi i dagarna få färdigt här på Torslanda. Det är ursprungligen avsett för personalbyggnad, men vi har också planerat att använda det som ett riktigt hotell för de av våra passagerare, som bli tvungna att övernatta i Göteborg av någon anledning. *Flygman.*

TAXIFLYG I GÖTEBORG

I dagspressen har skymtat notiser om att ett taxifygbolag bildats i Göteborg, som ämnar stå rustat att börja taxiverksamhet, när freden kommer. Hur långt man hunnit med att verkställa planerna har det däremot varit tyst om. Disp. *Uno Ranch*, som är den drivande kraften i det nya taxibolaget, avslöjar dock något av bolagets planer. Han nämner härvid först luftfartsmyndighetens i FLYG:s ledare i nr 23 avhandlade P. M.

— På sätt och vis förstår jag luftfartsmyndigheten, säger disp. Ranch, men denna PM är så sträng, att om den skall tillämpas så kommer den att sätta stopp för all taxiverksamhet i landet. Här fordras det till exempel C-certifikat och minst 1000 timmars flygtid. Varje företagare i den här branschen vet att det är mycket få flygare i landet, som kan uppfylla det villkoret. Vi har tänkt att rekrytera våra flygare från flygvapnets reserv, men om man betänker att en jaktflygare i lämplig ålder endast har ca 400 timmar, så förutsätter det, att vi måste anställa gamla fanjunkare

för att uppfylla 1000 timmars-strecket. FLYG har ju klarlagt situationen i sin ledare i förra numret och det är, som FLYG framhåller, nödvändigt att skilja på internationell och lokal taxitrafik. I de fordringar vi satt upp för våra taxifygare, har vi visserligen ansett oss böra fordra omkr. 1000 timmar, men vi hade tänkt oss att åtminstone till en början kunna anställa folk med 600—800 timmar.

Och så kommer därtill bestämmelsen om att tvåmotoriga plan måste användas. Ekonomiskt betyder det att ingen människa får råd att flyga! Vi har visserligen varit i kontakt med olika engelska och amerikanska firmor om inköp av tvåmotoriga plan, men dem hade vi tänkt använda för rundflygningar och internationella taxifygningar och inte för lokalt taxifyg med en eller ett par passagerare. Säkerhetssynpunkten, som naturligtvis väl tillgodoses med tvåmotoriga plan, bör kunna tillfredsställas tillgodoses även med enmotoriga plan. Se t. ex. på ambulansflygets enmotoriga plan!
Forts. på sid. 15.



Gud är min ANDREPILOT

Robert L. Scott.

Gud är min andre-pilot heter en oerhört intressant och dramatisk bok, som utkommit i år i USA och till vilken FLYG förvärvat den första publiceringsrätten för Sverige. Den är skriven av överste Robert L. Scott, chef för general Chennaults jaktflygare i Kina »de flygande tigrarna». Överste Scott skildrar i sin bok de frivilliga amerikanska flygarnas enastående bragder i Kina, där han själv alltid så chef han var och trots generalens förbud alltid själv tog de största riskerna.

Idén att ge boken namnet *Gud är min andre-pilot* fick han sannolikt en gång i Kunming, där en läkare grävde fram fem splitterskärvor ur hans rygg. Läkarens assistent trodde inte, att Scott flög sitt Curtis-plan alldeles ensam — fällde sina bomber — avfytrade de sex kulsprutorna — växlade bränsletankar — navigerade — skötte radion m. m. Scott försäkrade att det var så, men den gamle läkaren sade: »Nej, min son — du är inte ensam däruppe — inte efter allt vad du klarar dig igenom. Du har den störste andre-piloten i världen vid din sida även om det bara finns plats för en i jaktplanet.» Det första kapitlet här nedan handlar om Scotts första flygarår i USA, då han flög posten över Alleghanybergen.

NÄR DÖDEN FLÖG POSTEN

År 1934 var det en smula trubbel mellan Amerikanska regeringen och flygbolagen ifråga om luftpostkontrakten. För mig var detta en livräddare ifråga om att försäkra mig om flygtid, ty vi alla militärflygare hade efter vår färdiga utbildning beordrats att endast flyga omkring fyra timmar i månaden. Detta var det absoluta minimum för att få flygtillägget och — som det blev för många av oss — det säkraste sättet att bli dödad i ett flygplan. Flygning är alltså en lek, som fordrar ständigt träning.

Den första händelse, som gjorde det möjligt för oss att få flyga konstant, inträffade, när de yngsta flygförarna på stationen sändes till Chapman-fältet nära Miami för skjututbildning. Vi lämnade snön i Östern och flög till Floridas solsken omkring den 1 februari. Från skjutskolan räddades vi återigen från att fara tillbaka till Mitchell-fältet och regeln med endast fyra timmars flygning i månaden. Den 13 februari kom order, att vi skulle starta mot Cleveland för att flyga post över Alleghanybergen från Chicago till New York. Jag lastade färdig min Curtiss »Falcon» och tog min chefsmekaniker, sergeant Tetu, ombord, rullade ned till läsidan av den enda startbanan och gav kärran fullgas.

Vi startade och när vi tóg upp över den

stora Bellanca transportmaskinen vid andra ändan av fältet kände jag, att det var något konstigt med kärran. Jag började sakta klättra åt vänster. Jag vingled. Jag försökte korrigerar det med rodren men felet blev bara värre. Jag tryckte hårdare på sidroderpedalerna och när jag tittade ner kunde jag se roderlinorna röra sig. Men sidrodret själv rörde sig inte. Det satt bergfast. Jag tittade mig tillbaka över axeln med en underlig känsla i hjärtat och såg att sidrodret var låst i fullt vänsterläge.

Jag visste inte, vad jag skulle göra. Jag tryckte ned nosen och när farten ökades blev sidglidningen värre. Jag vände mig mot sergeant Tetu och började skrika åt honom att hoppa men sedan tänkte jag: »Vi är alldeles för lågt för det.» Så jag började att slåss med kärran. Jag tänkte ge den fullgas och så gradvis dra spaken bakåt för att se om jag genom att korsa rodererna (genom att hålla spaken bakåt och åt höger) medan sidrodret var låst åt vänster kunde hålla kärran i en lätt vingglidning men ändå ha kontroll över henne. Jag vet inte om jag räknade ut det där eller om jag helt tursamt gjorde så — saker och ting hände allt för fort.

Vi cirklade runt fältet medan jag försökte att landa på rullbanan mot vinden men när jag drog av gasen vek sig kärran

och började nästan spinna och jag var nära att träffa transportplanet, när jag dök ut för att ta henne ur. Jag gav henne fullgas igen och steg med högra benet spänt mot högra pedalen för att få loss sidrodret. Sedan tänkte jag: Det här är ett lämpligt tillfälle för sidvindslandning om det någonsin har funnits ett sådant tillfälle — därför att vinden är ganska stark och om jag kommer med fullt vänsterroder och kan dra spaken långt över åt höger blir det det samma som att vingglida ned mot marken och om jag vingglider mot en trettiofem eller fyrtio kilometers vind kan den kanske hålla oss på rätt köl tills vi sätter hjulen på backen.

I varje fall gjorde jag så och vi skrapade i träden, när vi kom över mangrovedungen utanför fältet. Jag vingled mot hangaren och hjulen tog mark. Jag stängde av tändningen och klättrade ur och jag försäkrar att det första jag gjorde var att böja mig ned och förtjust klappa marken.

Sedan tittade jag på sergeant Tetu, som var nästan grön i ansiktet. »Löjtnant», sade han, »jag trodde först att ni höll på med en uppvisning. När ni dök ned mot transportkärran, tänkte jag att ni skulle skrämma dem, men när ni gjorde det för andra gången visste jag att något var galet.» Vi rev upp inspektionsluckorna av duk i stjärtpartiet och fann i stjärtsektionen omkring en bushel (35¼ l) tomma patronhylsor, av vilka en hade kilat fast roderlinan och låst sidrodret i fullt vänsterläge.

Vi fortsatte upp i kylan i norr och landade i Cleveland, Ohio, samma eftermiddag. Och sedan började den allvarligaste träning jag någonsin hade varit med om. Jag gick inte i flygskolan den här gången; jag var mitt uppe i något betydligt viktigare. Här var vad vi hade förberetts att göra — eller var oförberedda på. Här var vi för att börja flyga posten i taktiska flygplan med öppna förarsäten i åskvädren i Stora sjöområdet, i Rocky Mountain, i präriernas kyla. Skulle de fungera eller inte? Vi visste det verkligen inte.

Vi skrapade i träden när vi kom över mangrovedungen utanför fältet.



Fjorton förare dödades

Det väder vi flög i under vintern 1934 för att transportera posten var bland det värsta i historien. Jag tror ibland att de högre makterna förenades för att ge oss en utomordentlig prövning. Fjorton förare dödades utmed flygpostrouuten och de flesta av dem dödades därför att vi inte hade några instrument till kärrorna eller åtminstone inte de lämpliga för att flyga blint. Vi flög jaktkärror, vilka tog 25 kg post; vi flög gamla B-6 bombplan som skulle ta ett ton post med en hastighet av 130 km/t, förutsatt att motvinden inte var allt för stark — ibland flög de nästan baklänges. Vi flög allting från en Curtiss »Condor», vilken mrs Roosevelt hade använt, till de gamla tremotoriga Fordarna. Och vi flög i landets värsta väder.

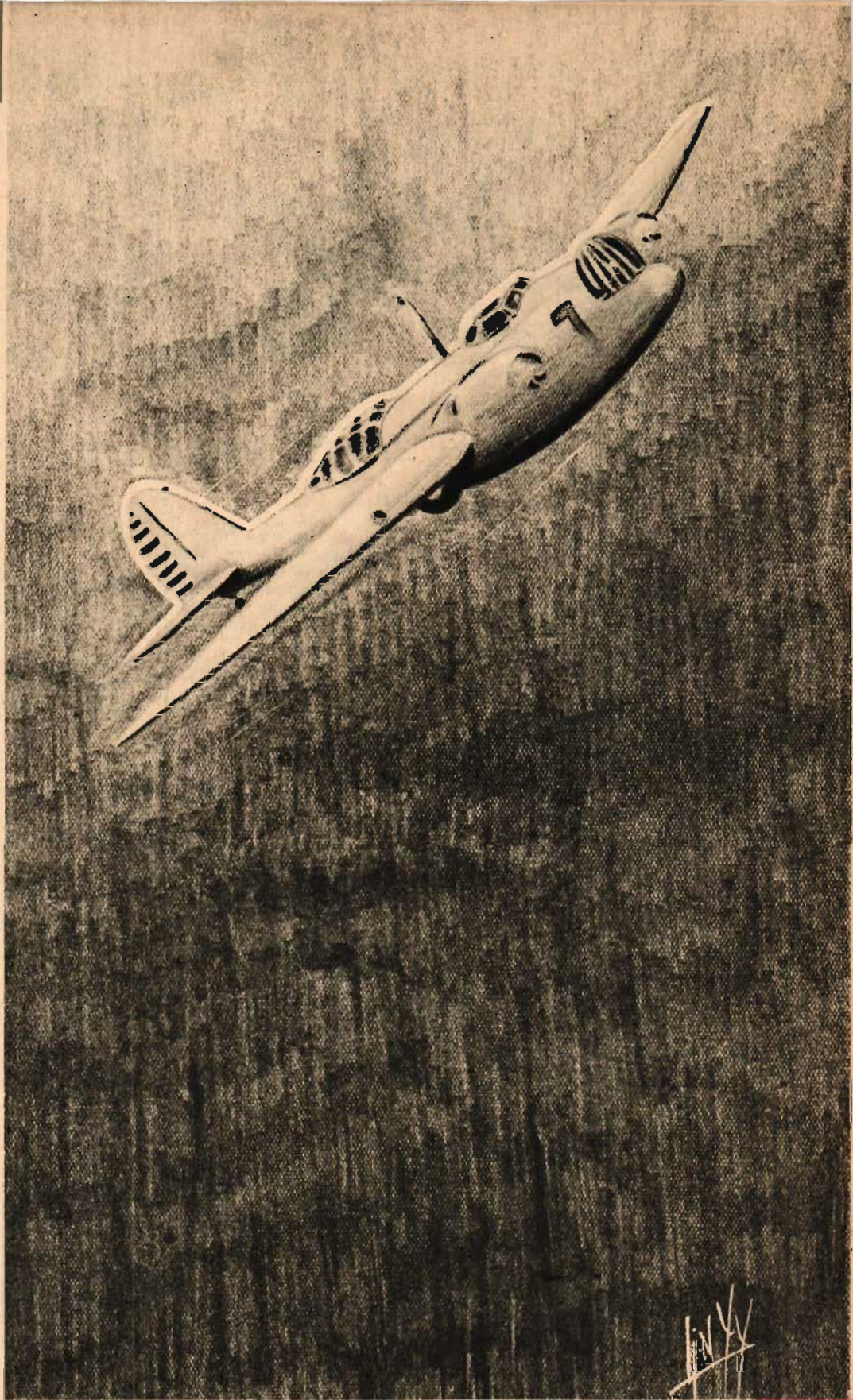
Den route som jag flög från Chicago till Cleveland och till Newark var den som bland alla flygpostförare var känd under namnet »Helvetessträckan» — det var just vad den var, vilket jag mycket snart kom under fund med.

Vi hoppade från rutinflygning till något, som vi inte visste någonting om. Jag tog kärror, som jag aldrig någonsin hade sett förut, och flög dem på orienteringsflygningar mot Chicago. Jag hade aldrig varit till Chicago. En av dessa kärror — en P-12-K med bränsleinsprutningssystem — flög jag västerut från Cleveland en morgon men jag visste ingenting om hur jag skulle växla bränsletankar.

Över Michigan City, Indiana, tog den ena tanken slut och jag måste alltså slå över till den andra Propellern vred sig endast av luftdraget och jag måste landa på en bred jämn snöslätt. När jag landat fann jag att det var Michigan Citys flygplats, vilken hade gömts under en meter snö. Jag öppnade den tekniska handboken, som fanns med i kärran, och läste i den hur man skulle sköta bränslesystemet, slog över på den andra tanken och använde en snappump för att få upp bränslet till motorn igen. Men sedan fann jag att det inte fanns någon startvev för denna typ utan att man måste använda en patron för att starta motorn. Jag lärde mig saker och ting varje dag.

Nåväl, jag läste igenom alltsammans igen och efter en stund fick jag igång motorn genom att dra i ett handtag och fyra av de där patronerna. Och efter att ha förlorat omkring tre timmar studsade jag över snödrivorna och fortsatte till Chicago. Jag föreställde mig att allihop skulle stå ute på fältet, oroliga över vad som kunde ha hänt mig och P-12-K. Efter att ha landat sprang jag så fort som möjligt in till flygledaren och sade: »Jag är den förare som kom hit från Cleveland. Jag måste landa i Michigan City...» och så vidare. En av dem sade: »Well, vi visste inte ens att ni var på väg — vår radio fungerar inte och PX-systemet har inte installerats än av Western Union.» Det började gå upp för mig att saker och ting inte var så väl organiserade.

Och så började vi postflygningarna. Det var tragedier och det hände roliga saker. Bland tragedierna kommer jag ihåg en man, som fick tre rumskamrater dödade — så många dödade att han vägrade någon annan att bo tillsammans med honom. Slutligen när min andra hade dödats bodde vi tillsammans — inbillade oss att bättre tider stundade.



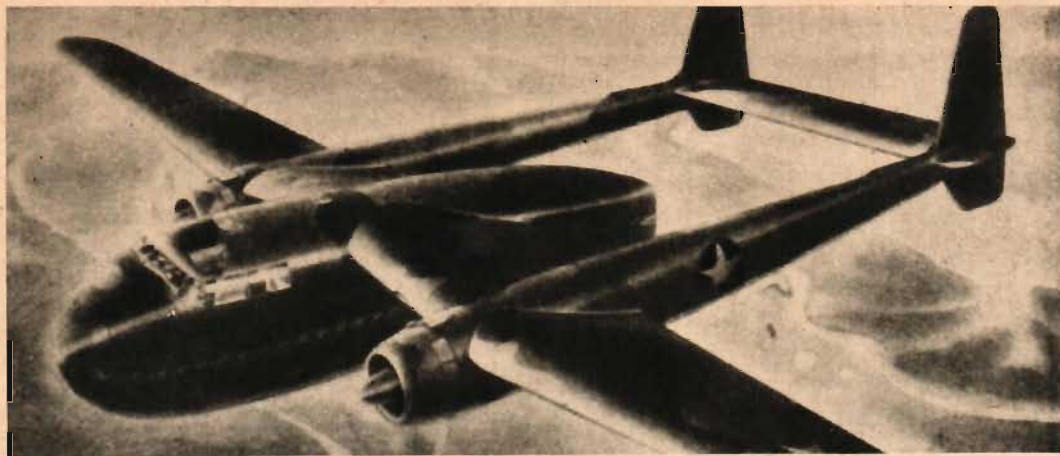
Något sade åt mig att klättra uppåt i stället för att söka marksikt. Det räddade mitt liv. Samma natt mötte två andra förare döden över Alleghany.

En god berättare

Buster Coln, en f. d. collegeboxare från Clenson, brukade ge tidningarna vilda historier om prövningarna under flygning i dåligt väder. Jag brukade säga till honom: »Buster, du talade om för tidningarna att du landade i går kväll med omkring ett halvstop bensin kvar — just tillräckligt för

att få dig över staketet. Nåväl, jag tittade på mätaren och du hade halv tank.» Buster brukade titta upp och säga: »För tusan, man måste ge de där tidningssossarna någonting fint — de väntar på oss här ute hela natten och jag tänker inte landa och tala om för dem att alltsammans var rena rama rutinflygningen.»

(Forts. på sid. 28.)



Fairchild C-82 »Packet», nytt transportplan från USA.

Fairchild »Packet»

— Från FLYG:s Londonkorresp. —

Amerikas nya transportplan Fairchild C-82 »Packet» är nu, enligt officiella rapporter från Washington, i full produktion för arméflyget. C-82 är det första krigsplan, som helt ritats och byggts med tanke på militär transport — lätta artilleripjäser och stridsvagnar — samt är en produkt av förenade ansträngningar från amerikanska arméflygets egna ingenjörer vid Wright Field, Dayton, Ohio, samt ingenjörstabens vid Fairchild Engine and Airplane Corporation, Hagerstown, Maryland.

Särskild vikt har lagts vid att få fram ett plan, som trots stor transportkapacitet kan landa på små, ojämna fält omedelbart bakom frontlinjen. Man väntar, att C-82 skall visa sig speciellt värdefull för kriget i Stilla havet samt vid djungelkrig.

I motsats till hittillsvarande transportplan har C-82 dubbel stjärtbom — i likhet med P-38 »Lightning» och P-61 »Black Widow». Spännvidden är 31,8 m, och lastförmågan över 10 ton. Tomvikten uppges till 11,3 ton. Motorutrustningen utgöres av två 18 cylindriga luftkylda Pratt & Whitney R-2800-C stjärnmotorer, vilka vid starten utveckla vardera 2 100 hk. Amerikanska flygtekniker säga, att startsträckan är förbluffande kort för ett plan av denna typ och storleksordning.

Motorerna äro monterade i framändan av de båda kroppsbommarna. Vingen är av måstyp, och vidare är C-82 försedd med trehjulsländningsställ. Bakändan på den strömlinjeformade flygkroppen kan öppnas, så flygkroppens fyrkantiga inre blir fritt tillgängligt såväl i höjd- som sidled. För att möjliggöra direkt lastning från lastbil, är golvet i flygkroppen i höjd med normalt lastbilsflak.

Räckvidden är mer än 5 600 km., och förutom transport av krigsmateriel såsom stridsvagnar, jeeps, tunga kanoner, ammunition m. m., räknar man med att C-82 även skall komma att användas för om-

fattande transporter av infanteri och fallskärmssoldater samt för bogsering av lastglidplan.

Hawker »Tempest» — den moderniserade »Typhoon» som FLYG beskrev i nr 23/44 — har varit i operativ tjänst hos RAF som dag- och nattjaktplan under en längre tid men har först nu av de engelska myndigheterna »frigivits» för publicering.

Under flygbombsanfallen mot London i juni-augusti nedsköt »Tempest» inte mindre än 600 bomber och i första mötet mellan en »Tempest» och det tyska reaktionspla-

FLYGNYTT

från ALLA FRONTER

net Me 262 lyckades den brittiske piloten nedskjuta den betydligt snabbare tyska maskinen.

»Tempest» har i förhållande till »Typhoon» en »förlängd» flygkropp, varigenom det blir möjligt att inmontera en extra bränsletank i själva kroppen. Chefskonstruktören vid Hawker Aircraft Ltd., mr. Sydney Camm, bär huvudansvaret för Tempests tillblivelse.

Följande data äro tillgängliga: motorn är en 24-cyl. kompressorförsedd Napier Sabre IIa på 2 220 hk vid 7 500 m höjd. Propellern är en de Havilland fyrbladig »constant speed».

Gunnar Kristiansson.

MOTORER PÅ 5000 HK INOM SJU ÅR

Flygmotorns utveckling under detta krig har gått oerhört mycket snabbare än ens den djärvaste ingenjör vågat drömma om. De krigförande håller hårt om prestanda på sina senaste skapelser i motorväg och sålunda upptar det nyss till Sverige komna bandet 1943-44 av Janes' All the worlds Aircraft synnerligen sparsamma uppgifter på den punkten.

Den är emellertid halvtannat år gammal och sedan dess har engelsk fackpress haft en del att förmåla både om de senast kända motortypernas kraftutveckling och om vad man väntar sig av den närmaste framtiden. Medan ännu strax före kriget en effekt av 80-90 hk per cylinder i en flygmotor ansågs mycket tillfredsställande har man redan nu lyckats pressa ut 140-150 hk och gränsen torde inte vara nådd ens med detta, även om man kanske kan notera en viss strävan efter att minska cylindervolymen och öka antalet i stället.

I dag finns det redan motorer om 3-4 000 hk, men om sex eller sju år kommer dessa samma motorer med hjälp av »skarpare» bränsle att kunna ge 4 500-6 000, d. v. s. en ökning med 50 procent — kraftbehov som blir nödvändiga för de mycket stora trafikflygplanen som redan i ritningar ligger på konstruktörernas bord. En sådan motor skulle för flygning upp till 11 500 meters höjd behöva en dubbel fyrbladig, motroterande propeller av 6,1 meters diameter för att möjliggöra ett fullt utnytt-

jande av motorns effekt. Relationerna mellan motor och propeller blir ett allt mera svårlöst problem ju mera motoreffekten stiger. Sålunda räknar man med att en motor på 10 000 hk (= två kopplade motorer om vardera 5 000) skulle behöva en propellerinstallation som bestod av två dragande och två skjutande motroterande sexbladiga propellrar av 6,7 meters diameter.

Detta om den tänkta utvecklingen på motorområdet. Nu existerande högeffektmotorer av västlig tillverkning representeras av Napier »Sabre» samt Rolls Royce »Merlin» och »Griffon», samtliga vätskekylda samt de luftkylda Wright R 3350, Bristol »Hercules», Pratt and Whitney R 2 800 och Wright »Tornado», vilken senare är den senast kända skapelsen, så ny att den inte finns upptagen i Janes.

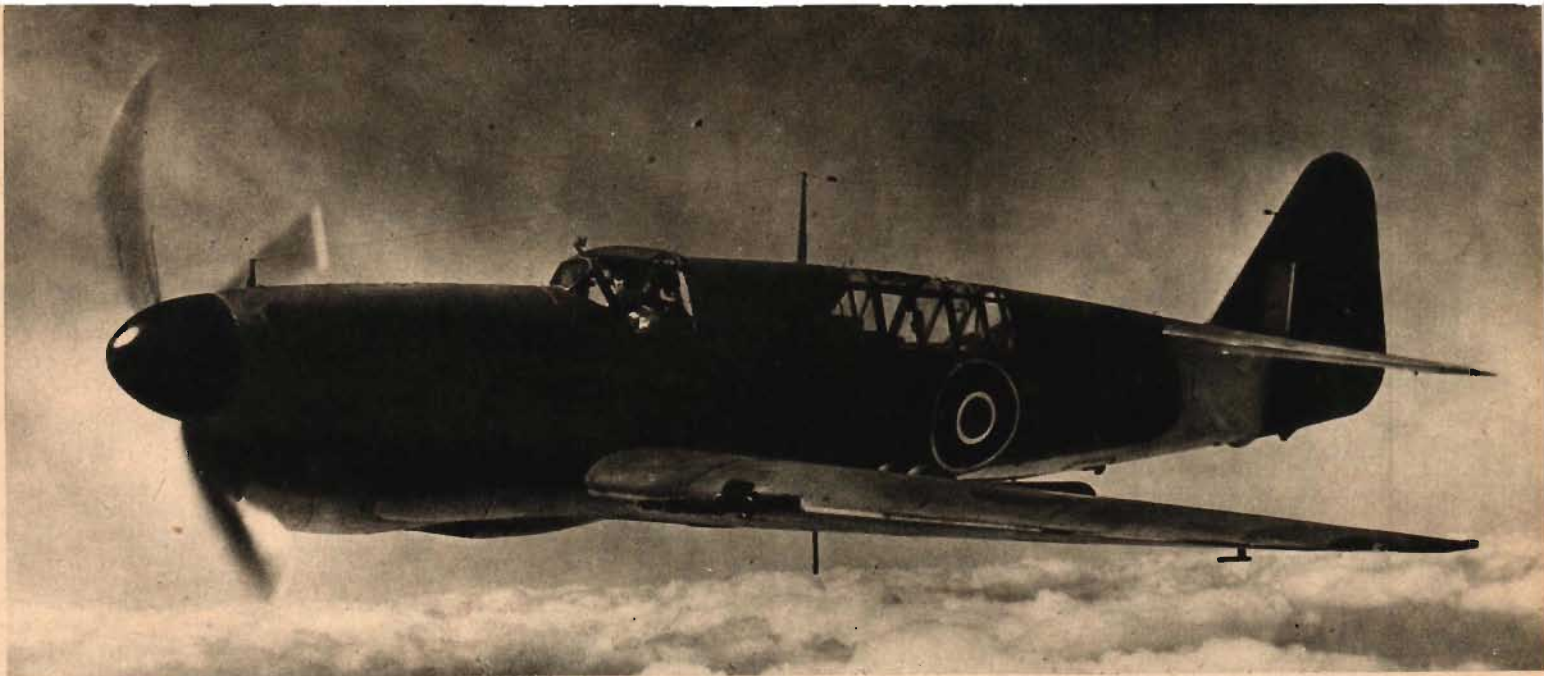
Napier »Sabre» blev färdig för serietillverkning omkring 1940 och det första flygplan den användes för var Hawker »Typhoon». Den har tjugofyra cylindrar i fyra rader och anges utveckla en toppeffekt av 2 200 hk. De senaste uppgifterna ha siffran 2 220, men den påstås kunna utveckla ännu mera.

Merlinmotorerna utgöres av en hel serie, där bara steget från X till XX betydde en ökning av 27 procent i kraftutvecklingen till 1 280 hk. Den sista är Merlin 61, som konstruerades för att göra »Spitfire» till ett ännu mera överlägset plan. Enligt nu föreliggande uppgifter utvecklar denna motor för höga höjder en toppeffekt av 1 400 hk.

Rolls Royces senaste är »Griffon», om vilka inga andra uppgifter föreligga än att den har 23 proc. större cylindervolym och att den delvis är byggd på basis av de R-motorer som vann Schneiderpokalen åt



T. v. det första gengasplanet, den schweiziska AC-4. Motorn är ej på minsta sätt ändrad men försedd med kompressorsystem. Aggregatet är ett vanligt bilaggregat.



En knippe bilder av den nya Fairey »Firefly» under flygning och i vila.

Fairey »Firefly»

För flera månader sedan kunde man i brittiska legationens fönster vid Vasagatan bland många andra också se en modell i skala 1 : 100, som uppgavs föreställa ett flygplan vid namn »Firefly». Ingen fabriksbeteckning fanns men eftersom Fairey tidigare byggt ett flygplan med namnet »Firefly» (eldflugan) — ett ensitsigt jaktbiplan avsett för hangarfartygsbaserad och i tjänst redan före 1930 — kunde man ana, att även denna nya »Firefly» var av Faireys konstruktion. Det syntes f ö på

»utanskriften». Alla efterforskningar var dock förgäves.

Nu har plötsligt hemlighetsfullheten släppts och bilder på det nya Fairey »Firefly» har publicerats. Det är ett hangarfartygsbaserat jakt- och spaningsplan med lång flygsträcka. Spännvidd 13,56 m, längd 11,27 m och höjd 4,14 m. Den är utrustad med en Rolls-Royce »Griffon» på 2 000 hk och beväpnad med 4 st 20 mm Hispano-Oerlikon akan. Besättningen består av två man — förare samt spanare-navigatör. Inga uppgifter om prestanda har frigitvits.



England 1929 och 1931. Den ger något över 2.000 hk.

En annan utvecklingslinje följer den amerikanska motorindustrins konstruktioner av högeffektmotorer, där både Wright och Pratt & Whitney inriktat sig på luftkylda stjärnor. Medan Bristols nyaste »Hercules VII och XVII» utvecklar omkring eller över 1.700 hk med 14-cylindrar och slidventiler ger P&W R 2.800 »Double Wasp» med 18 cylindrar och vanliga ventiler enligt senast föreliggande uppgifter 2000 hk och Wrights »Cyclone» 18 GR 3350 — använd i Martin »Mars» och »Constellation» — 2 300 hk, vilken siffra även den förefaller att ligga något i underkant med hänsyn till att motorn har en cylindervolym av 55 liter, medan P&W R 2.800 mäter 45,9 liter.

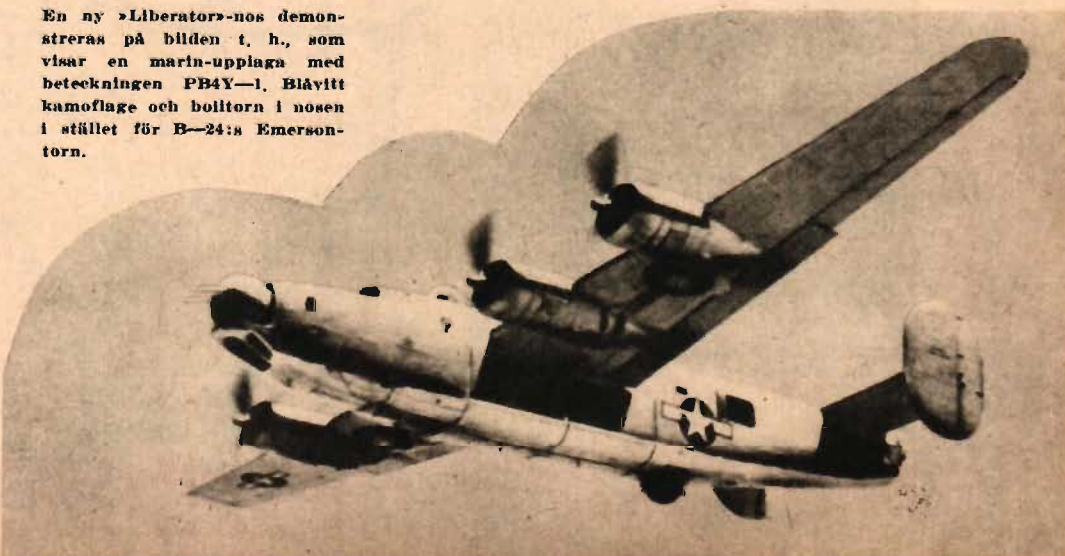
Den sista kända stjärnan är Wright »Tornado», om vilken fackpressen i skrivande stund endast vet att den ger 2.350 hk.

Bränslet har också blivit effektivare under kriget. Ären närmast före talade man med aktning om 91 oktans bensin men det dröjde inte länge förrän man höjt »kittlig-

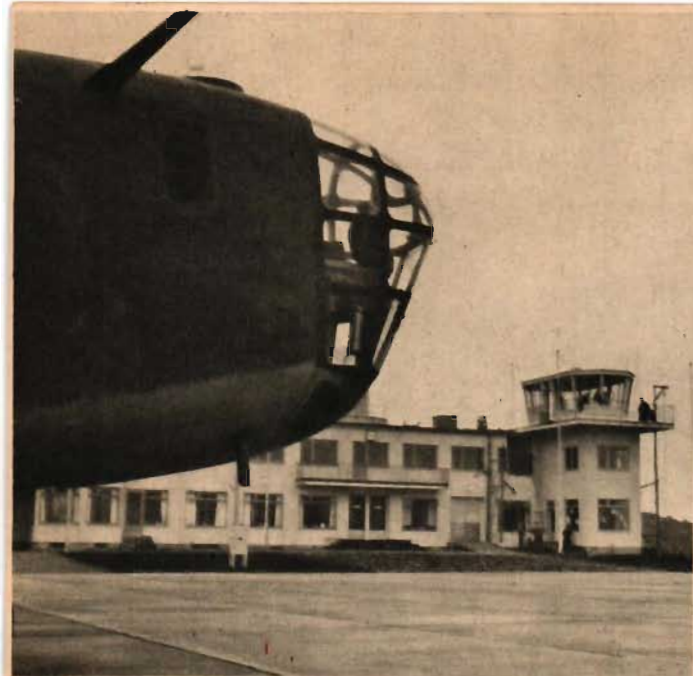
heten» till 100 och 105 utan att till synes ha nått gränsen. Med ännu effektivare bränsle räknar därför en expert som Bristols chefsingenjör B. G. Markham att motorerna efter kriget kommer att kunna ge ännu flera hästkrafter per viktsenhet. Han tror att en ökning med 42 procent skall bli

möjlig inom fem år efter freden och att motorer, som nu ge 2.000, kommer upp i 3.000-hk-klassen. Han anser heller inte en dubbel-V-motor med 48 cylindrar och fyra sammanväxlade axlar utom möjligheternas gräns. En sådan motor skulle i så fall kunna ge en effekt av 7.500—8.000 hk.

En ny »Liberator»-nos demonstreras på bilden t. h., som visar en marin-upplaga med beteckningen PB4Y-1. Blåvitt kamouflage och bolltorn i nosen i stället för B-24:s Emerson-torn.



DUGER TORSLANDA?



När man en kväll på låg höjd kommer svepande med ABA:s rikslinje bland Hisingens knallar och planet efter en lov söker sig ner i flodljuset på Torslanda, börjar man förstå göteborgarnas inställning: Här är ju ett stort och bra fält med vissa möjligheter till utvidgning. Duger inte det till atlantflygfält?

Torslanda har under kriget legat liksom i skymundan. Förr gick det livligt till där. Sport- och trafikflygplan startade och landade flitigt på fältet. Aeroklubben ordnade stora flygdagar. Torslanda var trots avståndet från Göteborg en ögonsten. Men kriget kom, flygtrafiken lades ner, sportflygplanen engagerades i luftvärnet eller fick stå obrukbara. Det övriga Sverige glömde nästan bort Torslanda men göteborgarna ha inte själva gjort det. Det kunde signaturen konstatera vid ett besök.

Nu börjar Sveriges blickar åter riktas mot Torslanda. ABA:s plan landar där punktligt varje morgon och kväll. Frågan om ett Väst-Sveriges atlantflygfält har åter aktualiserat namnet Torslanda.

Men hur var det, frågar skeptikern, var inte Torslanda ett litet fält på bara 63 har? Var det inte sankt, så att man inte kunde gå ner där med större plan om våra? Ett veritabelt dimhål? Och hur var det med utvecklingsmöjligheterna?

Allt det där har skeptikern kanske rätt i, men Torslanda är något annat idag. Arbetet på fältet har inte legat nere även om trafiken delvis har gjort det. Ytan har förstörats så att fältet nu omfattar 98 har gräsvall, 21,3 har asfaltstartbanor och 1,19 har betongytor. Utvecklingsmöjligheterna finns i vad man skulle kunna kalla Torslandaviken av Älvsborgsfjorden.

Markvinning på holländskt manér

Utvidgningen kan sägas gå efter Zuiderzee-mönster. Man har byggt en vall i sjön, pumpar ut vattnet ur dammen innanför och fyller tomrummet med muddar från Göteborgs hamn. Det har gått åt 400 000 m³ lera och med den har man nu fyllt ut 26 har.

Det där måste ju göra att fältet blir ännu mera sankt och dimmigt, säger skeptikern. Även mot den faran har göteborgarna garderat sig. Under den väldiga gräs-

Det streckade området på kartan över Torslandafältet anger arbetsplatsen för den nu pågående utvidgningen. Det rutade området är Torslandaviken där ytterligare utvidgning kan tänkas komma till stånd. — Övan: Major Moje Hinnersson infälld i bilden på stationshuset. — Nosen t. v. tillhör en Liberator.

vallen har man lagt ner ett dräneringssystem, som troligen saknar motstycke i Sverige. 10 000-tals m rör har stoppats ner kors och tvärs i fältet. Så småningom mynnar de ut i större rör som leder till en nyuppförd kraftig pumpstation med inte mindre än fem vertikala propellerpumpar av vilka tre har en kapacitet på 51 000 l/min., en på 12 000 l, och en på 6 000. Detta har visat sig vara nödvändigt eftersom fältytan ligger bara en meter över normalt vattenstånd. Med den nya pumpstationen kan man hålla det stora lerjordsfältet torrt.

Flygplanen — inte fälten — bör ändras

Den 1:a okt förra året tillträdde major Moje Hinnersson platsen som chef för Torslanda flygfält. Under ett års tid har

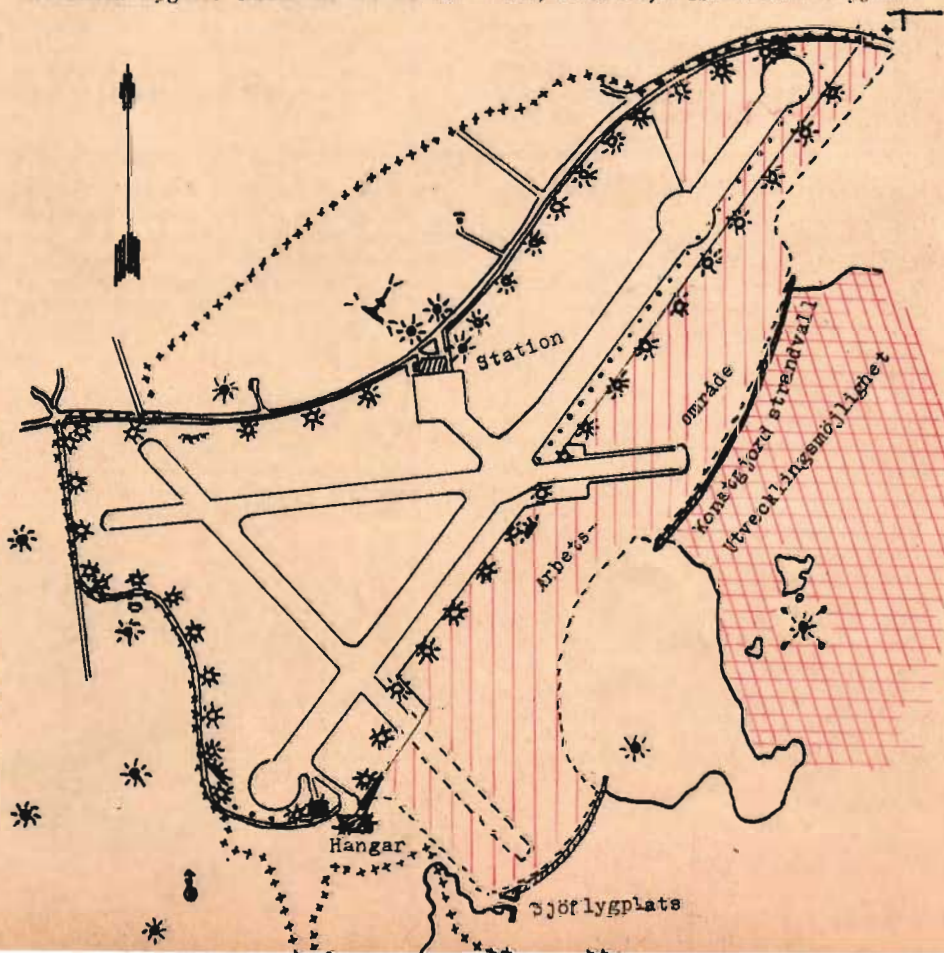
han haft tillfälle att närmare studera Torslanda och dess utvecklingsmöjligheter.

— Visst finns det möjlighet att öka fältet ytterligare, säger han. Genom att fylla ut hela Torslandaviken skulle man kunna komma upp till en effektiv bana med en längd på 2 800 m. Det närmar sig ju 3 km-idealet. Men det skulle kosta en hel del pengar att göra atlantflygfält av Torslanda.

— Icke desto mindre, fortsätter majoren, skulle vi göteborgare helst se att Torslanda blev ett atlantflygfält. Frågan är emellertid om Torslanda kan utbyggas tillräckligt för att svara mot nutida krav på ett storflygfält. Jag har en bestämd känsla av att man får söka sig en bra bit neråt Hallandskusten innan man når platser som med mindre kostnad och på mindre tid tillåter utbyggnad av ett flygfält lämpat för de verkligt stora maskinerna. Men det är en sak som männen i 1943 års flygplatsutredning kan avgöra bättre än jag.

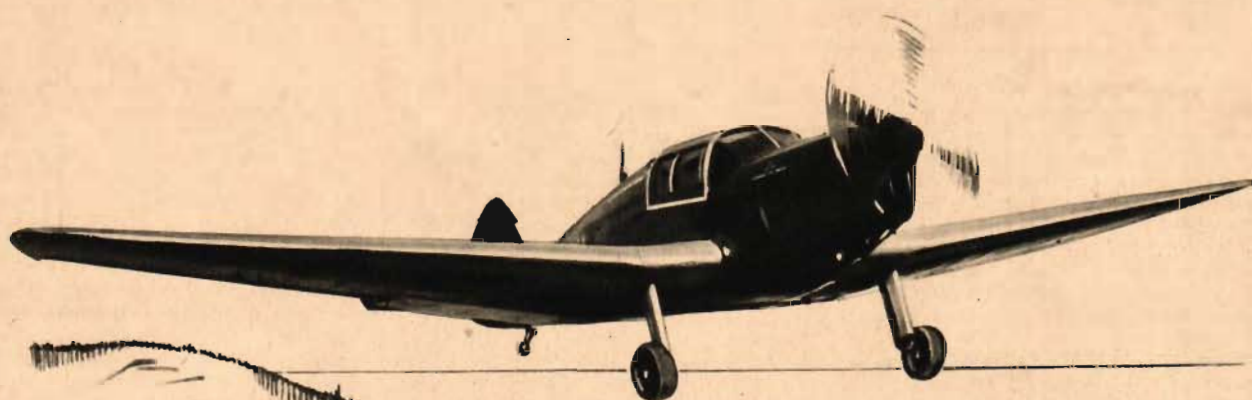
— Min tro är emellertid att utvecklingen i konstruktionshänseende måste gå därtill att kravet på ständig ökning av flygfältens plana yta och landningsbanornas längd upphör. Bromsande propeller, ökning av vingytan i landningen, rakethjälp i starten, och andra sådana finesser kan hjälpa oss få fram maskiner, som trots sin storlek kan landa och starta på rimliga banor.

— Annars är jag rädd att Torslanda bara blir ett andra rangens flygfält. Äbyfältet är ett enda dimhål och Västra Frölunda ställer sig ofantligt dyrt i marklösen. Duger inte Torslanda blir det troligen inget Göteborgs atlantflygfält utan ett västkustens, slutar major Hinnersson. *Flygman.*



Över hav och land

I EGET PLAN



Även godkända modeller för bogsering av segelflygplan.

Som ett led i flygets enorma utveckling kommer givetvis också sportflyget att få ett enormt uppsving efter kriget. Redan nu kunna vi till förmanligt pris erbjuda Er moderna, 2-sitsiga öppna eller täckta modeller, speciellt lämpliga som sportflygplan. Även större modeller på lager. Begär fullständiga upplysningar från

AB. AEROSERVICE

Vanadisvägen 4 • STOCKHOLM • Tel. 33 60 21



ALLIED »TRIMMER» amfible som Björkvallsflyg ämnar använda till taxiflyg efter kriget. 2-motorig är den!

BJÖRKVALLSFLYG GÅR TILL SJÖSS!

Cheferna för tre stora rederier i Göteborg har tecknat aktier för sammanlagt 350 000 kr i A-B Björkvallsflyg, som under namnet Skandinaviska Aero A-B (Scandinavian Airways Ltd) planerar jätteutveckling så snart freden kommer. Bolaget ämnar öppna södra halvan av Sverige med flyglinjer, vilka till en början skall flygas med sjöplan.

Sensationerna duggar tätt inom svenskt civilflyg. Den senaste är att A-B Björkvallsflyg ökat aktiekapitalet till en halv miljon genom att tre jätteredare i Göteborg gått med som delägare i bolaget med sammanlagt 350 000 kr. De tre redarna är direktör K. R. Bökman i Svenska Lloyd, direktör Erik Wijk i Svenska Amerika Linien och skeppsredare Dan Axel Broström i Broströmkoncernen och de sitter samtliga i styrelsen.

Nyheten offentliggjordes efter bolagsstämma den 27 november, d v s på dagen fem år efter det bolaget bildades 1939 av Kurt Björkvall och Åke Forsmark.

— Bolagets utvidgning ingår i fredsplaneringen, säger direktör Forsmark vid en intervju med FLYG. Det gällde att välja mellan två vägar: antingen att driva rörelsen i mindre omfattning med lite taxiflyg m. m. eller att vara med och leka ordentligt. Men för att »leka ordentligt» fordras kapital. När så rederierna visade intresse för vår verksamhet och var villiga att satsa pengar i den så var det bara att slå till och säga »välkomna»!

Det är en mycket lämplig tidpunkt att ge offentlighet åt bolagets konsolidering, fortsätter direktör Forsmark. Förutom femårsjubileet som aktiebolag har jag ett annat, unikt jubileum att fira: den 27 november 1934 — för tio år sedan — när Kurt Björkvall kommit hem från USA med Wacon SE-AED flög min fru och jag med i detta plan som de första betalande passagerarna. Omedelbart därpå startade Kurt firman Björkvallsflyg och fram till bolagsbildningen flög han 20 500 passagerare. Sedan krigsutbrottet har bolagets flygplan varit i luften sammanlagt 18 000 timmar.

Inrikeslinjer

När direktör Forsmark sedan berättar om framtidsplanerna kan man tydligt se att den amerikanskt skarpskurne chefen sjuder av verksamhetslust och »är-inte-kriget-slut-snart?» Stora planer, härliga planer, strålände planer — med d:o, d:o, d:o plan...

I en skrivelse av den 12 september till Kungl. Maj:t har bolaget »i underdanighet hemställt» att få tillstånd till regelbunden flygtrafik på en del svenska linjer och den 20 oktober undertecknade direktör Forsmark ett synnerligen detaljrikt svar på luftfartsinspektionens beryktade »PM angående erforderliga uppgifter vid provandet av svenskt företags ansökan om tillstånd att bedriva linjefart». I dessa båda papper talas det om två linjekomplex. Det ena är: Stockholm—Karlskoga—Göteborg

— Karlstad—Östersund—Leksand—Stockholm. Det blir en tur i vardera riktningen per dag. I ena riktningen blir huvudtiderna följande (siffror före ortsnamn anger ankomst dit och siffror efter betyder avgång därifrån): Sthlm (Lindarängen) 0800 — 0955 Göteborg 1010 — 1215 Östersund 1230 — 1440 Sthlm. At andra hållet: Sthlm 1500 — 1710 Östersund 1725 — 1930 Göteborg 1945 — 2135 Sthlm.

Det andra linjekomplexet är: Göteborg—Växjö—Kalmar—Västervik—Sthlm—Norr-tälje—Marihamn. Huvudtider i ena riktningen: Göteborg 0800 — 0915 Kalmar 0930 — 1055 Sthlm 1115 — 1205 Marihamn. At andra hållet: Marihamn 1230 — 1320 Sthlm 1500 (anknytning från Östersund och Leksand) — 1625 Kalmar 1640 — 1755 Göteborg.

För några dagar sedan gick bolaget till kungs med hemställdan om tillstånd till ännu en linje: Göteborg—Varberg—Halmstad — Hälsingborg — Malmö—Kristianstad—Kalmar. Södra Sveriges mest kommunikationsglömda hörna — östra Småland — skulle alltså få goda förbindelser äntligen!

Sällskapsflyg till kontinenten

Till att börja med skall linjerna flygas med sjöplan men i den mån flygfält anläggs övergår man till landflygplan. Detta är helt naturligt, ty marschhastigheten med sjöplan beräknas till 280 km/t och med landplan till 320 km/t.

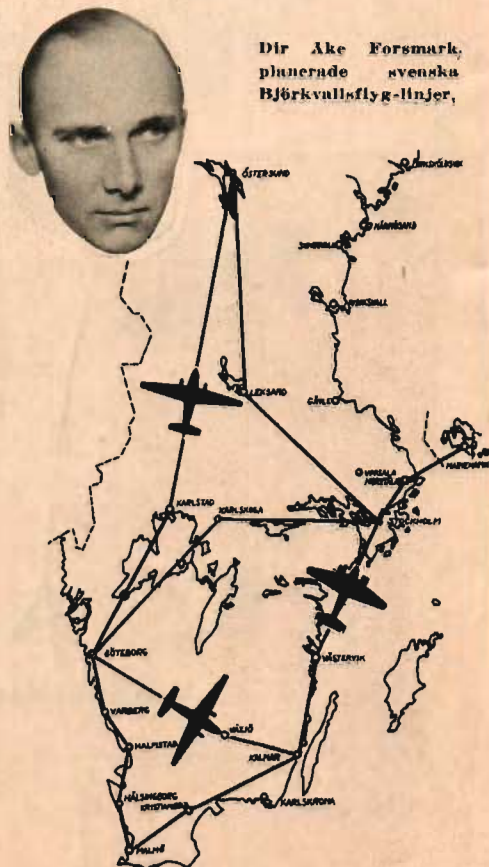
Men vi hoppas också få flyga på kontinenten, säger direktör Forsmark. Det skulle då förnämligast bli sällskapsresor — turistflygningar — från Sverige. Både med tanke på dessa flygningar och våra planerade svenska linjer har vi tänkt använda namnet Skandinaviska Aero A-B, i utlandsreklamen således Scandinavian Airways Ltd, och namnet Björkvallsflyg står kvar för rundflygningar o. d. Jag vill gärna ha sagt att vi inte på något sätt tänker konkurrera med Aerotransport utan endast komplettera dess linjer och flyga i samförstånd med ABA.

Nya flygplantyper

Redan innan luftfartsmyndighetens PM slog ned som en bomb i flygkretsar med bl. a. fordringar på flermotoriga plan för linjefart och taxiflygningar, hade Björkvallsflyg tänkt skaffa sig tvåmotoriga flygplan för den förstnämnda verksamheten. Bolaget har en egen representant i USA och ligger f. n. i underhandlingar med Beech Aircraft om inköp av 8 st Beech 18S (samma typ som Bodenambulansen).

Dessutom är man i kontakt med de Havilland i England för att få köpa några exemplar av dess nya typ DH 104 och med Allied Aviation i USA för att införliva denna firmans nya typ »Trimmer» bland sin flygplanpark. Beech 18S med 8—10 passagerare och 2 mans besättning och den likaledes lågvingade DH 104 (helmetall) med lika många man, skall användas på linjerna, den tresitsiga amfibien »Trimmer» för korta taxiflygningar. — »Trimmer»-data: spännvidd 13,03 m, längd 10,87 m, höjd 2,24 m, tomvikt 675 kg, flygvikt 987 kg och maxhastighet 225 km/t.

I fråga om »Trimmer» får luftfartsmyndigheten sin vilja fram, påpekar direktör Forsmark. Den är nämligen tvåmotorig. Men i allmänhet måste man säga att det blir för dyrt att göra taxiflygningar med tvåmotoriga plan. Våra enmotoriga Waco är utmärkta för ändamålet och våra snabba Caudron-plan passar bra för längre taxiflygningar mellan större svenska flygfält — om enmotoriga flygplan kommer att få användas, vilket jag trots allt hoppas. Beträffande den fordrade radioutrustningen kan jag nämna att alla våra flygplan f. n. har radio och så snart vi kan



Dir Ake Forsmark, plungerade svenska Björkvallsflyg-linjer.

NORRKÖPINGSOTUR

Barografen "kom bort" hos
SMHA

I förra numret av FLYG meddelade red. att Norrköpings flygklubb förlorat en notering i FLYG:s höjdtävling på grund av att klubben ej insänt kalibreringsprotokoll. Det gällde Birger Björklunds rapporterade höjdvinst på 2 100 m. Nu har det kommit i dagen att felet inte ligger hos klubben och att egentligen ingen kan lastas. Norrköpings flygklubb hade sänt barografen till Statens Meteorologisk-Hydrografiska Anstalt för kalibrering men av någon anledning sände vaktmästarna (meddelar SMHA) barografen till »militärvädrät», där den lades undan eftersom man inte visste vart barografen hörde. På SMHA gick man samtidigt och väntade på den per brev aviserade barografen, som inte kom till rätta förrän meteorolog Olsson (som vanligen brukar sköta kalibreringen åt klubbarna) kom tillbaka till anstalten efter en sjukdom. Otur.

TAXIFLYG I GÖTEBORG

Forts. fr. sid. 7.

Vi hade tänkt börja helt lugnt med sex flygplan i taxi- och rundflygtrafik och sedan öka så småningom i mån av efterfrågan. Dessutom hade vi tänkt att skaffa oss ett ambulansplan av typ Beechcraft eller Waco, som skulle kunna betjäna västkustens skärgård. Det behövs stadiga doningar här, för sjögången är ofta svår. Ett ambulansplan behövs på Västkusten!

Beträffande den ekonomiska bakgrunden till dessa projekt kan jag ännu så länge bara säga att den är stabil, slutar disp. Ranch. *Flygman.*

börja flyga civilt igen så ska vi montera in radiopejl på dem.

— Helikoptern då?

— Tja, drar direktör Forsmark på svaret, om bara nedsningsproblemet löses så är ju helikoptern absolut idealisk för taxi- och rundflygningar. Men vi väntar väl och ser...

Slipper flytta...

Bolaget växer och samtidigt dess anspråk på utrymme på huvudbasen i Norrtälje. Plats för ev. verkstadsutökningar kan alltid ordnas men det är värre med flygfältet. Inför de planerade inköpen av tvåmotoriga flygplan hotade bolaget med att flytta hela basen till någon annan ort om inte fältet utvidgades. Det tog skruv och den 8 november sammanträdde Norrtälje stads representanter med flygplatsutredningen och stadens fäder beslöt att undersöka möjligheterna för att inköpa och låta riva sju fastigheter för att bereda plats för en utbyggnad av längsta banan med 300—350 m till 1 200 m — detta är i huvudvindriktningen sydväst—nordost. Arbetena kan om förslaget går igenom påbörjas så snart tiderna tillåter, ställde den förstående flygplatsutredningen i utsikt. *Pro Mille.*



Allt för bilen!

A.-B. DAHLBERGS
MASKINAFFÄR



GÖTEBORG



Kaserntorget 9. Tel. (växel) 17 06 20



BOKHANDEL

PAPPERSHANDEL

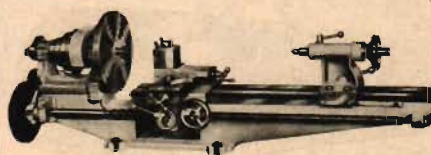


KONTORSBOKSFABRIK

TRYCKERI

FÖRLAG

Gumperts



V. L. G.-SVARVEN

90 mm dubbhöjd, 600 mm dubbavstånd. Idealet för experiment och modellarbeten. Beskrivning i vår katalog nr 10. Denna innehåller också stor sorteringsverktyg o. småmaskiner. Sändes gratis.

VERKTYGS
Lagret

G Ö T E B O R G

Drottninggatan 25

Tel. 13 48 34, 13 48 55

Förgyllda pendyler -
Armbandsur - Fickur

Kvalitetsur till lägsta priser.

Henning Håkanson

Kungsportsplatsen 2 - Göteborg

Motordelar — Tillbehör
— Verkstad —

Motorfirman
HOLGER DUELL

Friggagatan 10

GÖTEBORG.

Tel. 15 24 13, 15 24 14, 15 24 15.



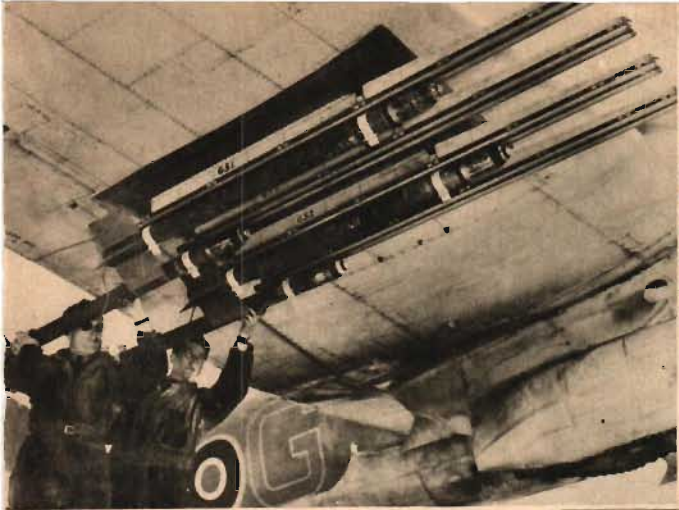
Taxiflyget kommer i hög grad att underlätta Edra möjligheter till rekreation vid våra turistorter efter kriget. Tidsödande och tröttsamma tågresor kommer att försvinna. Det blir inte längre något företag att resa upp till fjällen eller ner till västkusten. Bara på en weekend kommer Ni att kunna nå platser, som förut varit semester mål.

Tänk på det och flyg med SAA och Björkvallsflyg när freden kommer.

SAA

SKANDINAVISKA AERO AB

AKTIEBOLAGET BJÖRKVALLSFLYG



FLYGET DOMINERAR kriget till sjöss. Det senaste vapnet är raketprojektiler och bilden t. h. visar effekten av »raketbeskjutning» av fartyg från Bristol »Beaufighters». — Lilla bilden här ovan visar hur raketprojektiler monteras på en »Beaufighters», 4 st under varje ving. Detta vapen har visat sig ha mycket kraftig verkan och stor genomträngningsförmåga.



KRIGET I LUFTEN

Av AVIATOR

I mitten av november gingo de allierades I sex arméer på *västfronten* till anfall ungefär samtidigt, sannolikt i syfte att åtminstone nå fram till Rhen, innan full vinter inträtt. De största framstegen gjordes av brittiska 2:a armén norr om Aachen och amerikanska 3:e armén vid Metz. Offensiven norr om Aachen inleddes — sedan vädret äntligen blivit gynnsammare för flygoperationer — med bombattor av väldiga mått mot de viktigaste tyska motståndsområdena. Den 15/11 flögo de taktiska luftflottorna med 1.700 flygplan, 8:e luftflottan med 1.200 och Bomber Command med 1.150 bombplan, de sistnämnda stödda av 700 jaktplan. Britterna fällde 5.600 ton, amerikanerna 3.000 ton denna dag i taktiskt understöd endast vid den stöt, som sedan ledde till att närmast Geilenkirchen nåddes. Framför Metz fällde 1.300 tunga bombplan bombattor som inledning till anfallet den 8/11.

I regel kan de allierades luftöverlägsenhet icke till fullo utnyttjas vid nuvarande årstid, som alltför ofta medför dåligt flygväder för massföretag på och närmast bakom slagfältet. I perioder med något bättre väder däremot blir flygkoncentrationen oerhörd. Lantstridskrafterna, som icke helt kunna avvakta lämpligaste dagar för flygets medverkan, tvingas ofta att företaga operationer i stor skala med mindre flygstöd än normalt. Därvid bli styrkeförhållandena på marken mera avgörande än eljest och detta medför utan tvivel att avgörandet kan sitta långt inne. Numeriskt äro nämligen västmakternas arméer icke så överlägsna, ehuru deras materiel säkerligen är betydligt rikligare. Antwerpens hamn hade nog icke heller hunnit utnyttjas för underhållstransporter, sedan tyskarnas motstånd i Scheldemynningen övervanns omkring den 8/11. Den första landstigningen på Walcheren den 6/11 ledde f. ö. till att 20 av 25 landstigningsbåtar skötos i sank av tyskt artilleri därför att det beräknade flygstödet stoppades av dåligt väder.

Luftkriget mot tyska hemorten stordes mindre av dåligt väder. Under de tre dagarna 4/11—6/11 fälldes 26.000 ton över Tyskland, varvid 10.000 tunga bombplan och

15.000 andra flygplan deltog i företagen (mot hemorten och västvallen), d. v. s. 8.300 flygplan och 8.700 ton om dagen. Anfallen gällde övervägande oljemål och man måste anta att drivmedelsförsörjningen i Tyskland nu är hårt spänd. Bensinbrist kan vara en av anledningarna till att tyska flygvapnet under hösten märkts relativt litet. Först vid anfall mot de viktigaste målen djupt inne i Tyskland uppträdde tyska jaktförband i större antal. De allierades förluster blevo måttliga. Den 19/11 rapporterades stora luftstrider över södra Tyskland med 91 nedskjutna tyska jaktplan, varav många reaktionsdrivna. — Från tyskt håll beskrevs helvetet i de bombade städerna, som sjunkit ihop såsom vid en naturkatastrof. Människorna leva helt avskurna från yttervärlden; en tallrik soppa var en skänk från himlen.

Från båda sidor kommo nu rapporter om V 2, som tyskarna sedan någon tid skickat mot England, senare även mot Antwerpen. Det rör sig om en klump på 14 ton, därav 1 ton sprängladdning, som med raketsatser sändes upp i stratosfären och därifrån med 800—900 m/sek dyker ned mot marken. Den viktigaste upplysningen för att bedöma detta vapens värde, nämligen träffsäkerheten, saknas ännu. Det förefaller osannolikt att precisionen kan vara större än med V 1, varför vapnets rent militära betydelse — efter vad man hittills vet — troligen icke är stor. Om det kan skapas något motmedel mot V 2, sedan projektilen väl är i luften, är ovisst. Sannolikt måste baserna erövrats eller — om de kunna utspanas — bombas sönder, vilket gör att brittiska hemorten säkert måste räkna med att uthärda V 2 länge än.

Den 12/11 nådde britterna ett länge eftersträvat mål: åttonde företaget mot Tirpitz — det sjätte bombanfallet — ledde till full framgång. Det förut lemlästade och icke operationsdugliga slagskeppet sänktes vid ett anfall av 29 Lancasterbombare, vardera medförande en 5,4 tons bomb. Det var Bomber Commands tredje försök; tidigare hade Fleet Air Arm försökt tre gånger och lyckats sätta slagskeppet ur stridbart skick men icke sända det till havets botten. Bombflottiljens precision var föredömlig: 5 verk-

samma bomber av 29 fällde — 17 %. Tre fullträffar erhöles och två minträffar tätt intill fartygssidan. Strax efter de båda sistnämnda kantrade fartyget. Det är ovisst om företaget gjordes med mellanlandning i Ryssland eller icke; eftersom distansen Skottland—Tromsö är 1.700 km är det troligast att mellanlandning behövdes. Endast ett bombplan förlorades, det nödlandade vid Kalix. Tirpitz' sänkning endast bekräftade ett länge känt faktum, nämligen att tyska flottans offensivkraft, bortsett från ubåtar, var reducerad till en obetydlighet. Man kan f. ö. fråga sig vilken nytta tyska flottan haft av sina slagskepp i detta krig.

R.A.F. drabbades av en svår förlust då general Leigh-Mallory försvann under flygning till sitt nya befäl i Fjärran Östern. Han har skrivit in sig på historiens blad som ledare för världens dittills största flygoperationer, invasionsstödet från luften sommaren 1944 i Frankrike. FLYG hade i föregående nr förmånen att publicera ett intressant utlåtande av honom över dessa operationer, avgivet strax innan han anträdde sin ödesdigra resa.

I *Ryssland* pågingo av allt att döma de sista förberedelserna för vinterns storoffensiv in i Tyskland. Samtidigt se nog ryssarna gärna att västmakterna under någon tid få känna på huvudansvaret för anfallet på Tyskland. Det finns en gräns även för de förluster som Ryssland kan tåla.

I *Italien* förekommo flygdagar med upp till 2.300 starter. De strategiska företagen gällde oljemål och flygplatser i Österrike. I övrigt gjordes anfall mot mål på Balkan i stor skala i syfte att hindra de tyska balkantruppernas förenig med de arméer som försvara Ungern.

I *Fjärran Östern* pågick framför allt amerikanarnas utvidgning av brohuvudet på Leyte i Filippinerna. Skildringarna från de stora sjöslagen, då japanerna försökte skingra transportflottan där äro nu fullständigare. Japanerna kommo med en flotta, inklusive fyra stora hangarfartyg, från nordväst, d. v. s. Formosa, och två flottor från sydväst, d. v. s. Singapore, de senare troligen utan hangarfartyg men i stället stödda

RÖRLIGA 37 MM KANONER

PÅ FLYGPLAN FÖR 10 ÅR SEDAN

I dessa dagar, då många av världens flygplankonstruktörer arbetar och grubblar för att förse flygplan med så grova kanoner som möjligt, kan det vara av intresse att veta att försök med grovkalibriga vapen på flygplan gjordes redan under första världskriget, dock utan succé. För 10 år sedan nåddes dock praktiska resultat i England närmare bestämt av Vickers-Armstrong. Det rörde sig då om en automatkanon med så pass grov kaliber som 37 mm, en även för våra dagar relativt imponerande flygplankanon om än inte på något sätt sensationell.

Vid omfattande skjutprov på upp till 1500 m skjutavstånd uppnåddes goda resultat. Rekylkraften uppmättes till 725 kg, när kanonen avfyrares från marklavettage. Denna kraft reducerades emellertid vid eldgivning från flygplan till 635 kg. Reduceringen av rekylkraften berodde på elasticiteten i ett flygplans konstruktion. Ett flygplan i flykt erbjuder sålunda en utomordentlig plattform för att uppta rekylkraften och det visade sig möjligt att montera V.-A.'s 37:a även på jämförelsevis små flygplan.

De flesta försöken med denna kanon gjordes dock på flermotoriga flygplan, bl a flygbåtar av typ Blackburn »Iris» och »Perth». Kanonen kunde monteras utan att man behövde avsevärt förstärka konstruktionen och därigenom öka vikten.

Erfarenheterna från världskriget visar, att även ett stort antal träffar i ett flygplan från finkalibriga kulsprutor är praktiskt taget utan verkan, såvida de inte träffar föraren, roderorganen, motorer eller

andra sårbara delar på flygplanet. En träff från en 37 akan har betydligt större möjlighet att sätta ett flygplan ur stridbart skick.

Ammunitionen till Vickers-Armstrongs kanon var högexplosiv. Det visade sig vid provskjutningar att högexplosiva projektiler av detta slag med fördröjningsrör med fördel kunde användas mot ubåtar och stridsvagnar. Ett speciellt sikte hade konstruerats för användning mot såväl mark som luftmål. Inställningen av siktet kunde av skytten, beroende på målets karaktär, göras omedelbart före eldöppningen, varefter erforderliga korrekationer automatiskt erhöles.

De för den nuvarande utvecklingen så betydelsefulla experiment, som utfördes 1934, har satt djupa spår efter sig i fråga om de moderna flygplanens beväpning. Vickers-Armstrongs 37 mm akan hade följande data: kaliber 37 mm, eldrörets längd 1463 mm, utgångshastighet 594 m/sek, projektilvikt 0,67 kg, hela patronens vikt 1,225 kg, maxskottvidd 4570 m, kanonens vikt (inkl vagg och tillbehör) 90,72 kg, rekylerande delars vikt 47,63 kg, kanonens längd 2332 mm, antal skott per magasin 5, teor. eldhastighet 100 skott/min. Av särskilt intresse är det att en amerikansk konstruktör redan på den tiden kom på idén att ta upp den stora rekylkraften genom ett samtidigt avlossa »ett kanon-skott» bakåt, givetvis utan projektil. Problemet kunde dock inte lösas den gången. Nu har man lyckats bättre med samma system på »Mitchells» 75 mm kanon,

»Gnom».

En rörlig 37 mm Vickers-Armstrong flygplankanon av Ärgång 1934, monterad i nosen på en flygbåt av typ Blackburn »Iris».

av landbaserat flyg. Japanerna möttes i norr av Halseys 3:e flotta med sin mycket starka hangarfartygseskader (nr 58) under Mitscher samt i söder av Kinkaid's 7:e flotta med en mindre hangarfartygsstyrka. Den nordligaste och den mellersta japanska flottan slogs tillbaka av Mitschers flygplan, sannolikt utan kontakt mellan sjöstyrkorna. Den sydligaste däremot nådde fram till Leytebukten och åstadkom en hel del skada, bl. a. på eskorthangarfartyg, innan den slogs tillbaka av slagskepp ur 7:e flottan. Detta sjöslag är det första i Stilla havet, då slagflottorna kommit i kontakt med varandra.

Enligt amerikanerna sänktes med säkerhet 2 slagskepp, 4 hangarfartyg, 9 kryssare och 9 jagare. Därav sänktes åtminstone hangarfartygen av flygplan, medan de sänkta slagskeppen hörde till den sydligaste, helt förintade flottan, vars öde avgjordes av 7:e flottans fartyg, sedermera förstärkta med hangarfartygsflyg. Den japanska hangarfartygsflottan synes ha blivit övertaskad i gryningen sedan den föregående kväll skickat sina flygplan för tankning på baser i land. 7 slagskepp uppgavos skadade och 150 flygplan nedskjutna. Amerikanerna erkände 10.000-tonns hangarfartyget Princeton och 2 eskorthangarfartyg sänkta av japanskt landbaserat flyg.

Slaget vid Filippinerna är trots allt icke något avgörande nederlag för japanska flottan. Måttfulla västmaktsbedömare uppskatta

dennas styrka alltfjämt till minst 10 slagskepp och 10 hangarfartyg. Av största betydelse är emellertid amerikanernas påtagliga överlägsenhet i hangarfartyg.

Från produktionsfronten meddelas att Boeing nu fått en beställning på 1000 Superfortress förutom en tidigare på 700. Priset är omkring 5 milj. kr. per styck.

En amerikansk förlustsammansfattning omfattade att arméns flygvapen sedan krigsutbrottet förlorat 14.600 flygplan och 72.000 man i strid samt därtöver i fält förlorat 10.000 flygplan och 5.000 man av andra orsaker. Det är första gången någon uppgift om storleksordningen på sistnämnda slag av förluster framkommit. 48.000 krigs- och transportflygplan ur USAAF finns nu vid fronterna, flottans flyg oräknat.

20/11 1944.

Eldsläckare bromsar fästning

En flygande fästning fick för en tid sedan sitt bromssystem skadat av luftvärnseld under en flygning över Paristrakten. Det är ett svårt företag att landa på små fält utan bromsar och föraren funderade därför på att låta planet gå förlorat och hoppa. Men innan han hade hunnit så långt föll det honom in att han kunde använda vätskan i planets eldsläckare till att ersätta den bromsvätska som hade runnit ur bromssystemet. Läckan var ganska stor och man måste därför vänta ända till dess man hade kommit in över landningsfältet. Där hällde man eldsläckningsvätskan i bromsarna och den visade sig räcka lagom för en landning. Planet tog mark och kunde föras till reparationsverkstaden utan andra skador än bromsfelet.

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



BOLINDER-MUNKTELL

★ AKTIEBOLAGET BOLINDER-MUNKTELL • ESKILSTUNA ★



3.300

kronor till FLYG:s läsare!

FLYG inbjuder härmed sin läsekrets till en stor omröstning om det svenska folkflygplanet. Tävligen börjar i FLYG nr 25 och omfattar 6 etapper, varav en finalomgång. I varje etapp utdelas i priser:

2 första pris på vardera 100 kr
 2 andra pris på vardera 50 kr
 10 tredje pris på vardera 25 kr
 I varje etapp alltså 550 kr
 och tillsammans

3.300 kronor.

Priserna får tas ut i form av kontanter eller flygningar med Aero-transport.

Läs detta nummer men framför allt de följande.

FOLKFLYGETS TJUSNING

Titta på bilden här ovan med den solbadande folkflygaren liggande raklång på flottören till en 50 hk Piper Cub. Ger den inte en glimt av folkflygets tjusning, kommer den inte er alla att längta efter ert eget folkflygplan? Hur skall det se ut? Läs artiklarna på detta uppslag och var med i FLYG:s stora omröstningstävling!

En skata satte sig på tältets ryggås, vipade med stjärten och gav upp ett gällt gapskratt.

Björn Svensk vaknade med ett ryck, alldeles drypande av svett och nästan kvävd i det solstekta tältet, som nu lekte bastu. Han slet upp tältdörren och kastade sig ut med ett flåsande, som kom skatan att med hjärtat i halsgropen rolla bort i ett avlägset buskage, där den satte sig att skrämselficka för resten av morgonen.

Den överhettade ynglingen vräkte sig vällystigt i sjön och svallvågorna trummade plum-plum-plum mot Cubens flottörnosar.

Inte en vindkåre plöjde blyglans på vattenytan. Sjön låg blank och stilla — en nästan överklagt fridfull och skön sommarmorgon. Björn låg och flöt länge strax utanför flygplanet och svor flera gånger på att ingen i hela vida världen nånsin haft härligare semester än den han hade nu. Sedan han med eftertryck fastslagit detta kravlade han sig upp på ena flottören och lade sig att solbada en stund. Oh boy, oh boy! Kriget slut, bensinen fri och allting!

— Och nu är det fred igen och nu är det fred igen och freden varar intill... plums... blurrrp... blpblp... blumprrrsch... vem... tusan... doppar... hö...

— Bara omtanke, käre Björn! Du kunde ha fått värmeslag där på tofflan, sa kamraten Palle Forsqvist, som vaknat, smugit

sig ut, överrumplad och knuffat »solsångaren» i vattnet.

— Var lagom stursk du! frustade Björn. Det är din tur att flyga i dag. Hur ämnar herrn ta upp kärran ur det här tvättfatet i sådan vindstilla?

— Det är ditt fel. Sa jag inte att den här sjön var för liten om det blev bleke! Men du var envis och landade här bara för att Skvattholmen var så »puttrig»... Vår för gick vi inte ner på den stora sjön strax här intill?

— Jo, i den sjön finns det en massa grund, som jag inte kunde se i skymningen. Förresten tror jag att vi får frisk bris om ett par timmar.

— Asch, nu lägger jag mig i skuggan och väntar på brisen så att vi kan starta, sa Palle.

— Nej, stopp och belägg! Vi måste vittja ståndkrokarna som vi fumlade ut i går kväll. Så kanske vi slipper kruskan till frukost. Vill du fylla på bensinköket ur kärrens bränslefilter så börjar jag med de närmaste krokarna.

Fångsten räckte till en liten men god frukost — halstrad färsk fisk är inte fy skam! Och med så fin taffelmusik, glad fågelsång runt sjön, blev måltiden en raffinerad njutning.

— Nu ska vi se om femtio hästar orkar lyfta en ensam man, sa Palle och klappade sig på magen.

Palle sköt ut planet, vände det samt startade motorn och varmkörde det medan Björn diskade. Ut på djupet, silversvan!

I en vid båge skummade Cuben fram, förstörande otaliga blanka vattenspegel. Palle spände fast sig och myste i förbifarten genomn åt en andkull, som flydde åt sidan.

Så nära stranden det går och så helt om — marsch! Fullt fram med gasreglaget!

Nu gäller det att få upp kärran på flottörsteget så fort som möjligt. Palle sitter och balanserar. Planet åker motorbåt...

Förbi Skvattholmen, där Björn står stirrande, andlös av spänning. Nu — nästan steget...

Palle drar åt sig spaken. Nosen går upp och planet höjer sig ett tag tungt upp på steget. Men i nästa ögonblick suger sig baknabbarna fast i vattensvallet. Hopplöst!

Stranden närmar sig. Om några sekunder måste Palle dra av gasen och ge upp hoppet om hoppet mot sommarhimlen för den här gången.

— Dra av! hojtar Björn borta på ön. Men just då uppfattar han en betydelsefull förändring i situationen: en vindkåre vattar sjön där borta och lyfter nu planet ett par meter. Fri!

Med tämligen god marginal segade Palle planet över strandträden och fortsatte uppåt i en sväng runt sjön. På ett par hundra meters höjd gymnastiserade han skevrodran av ren levnadsglädje.

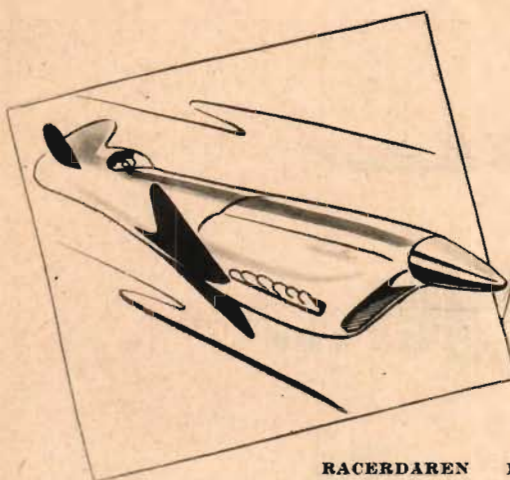
Aterstod Björn och packningen. Sjön såg liten och ynkelig ut. Vansinne att landa i en sådan djuptallrik! Men...

Men se på häken! En lång vattring drog

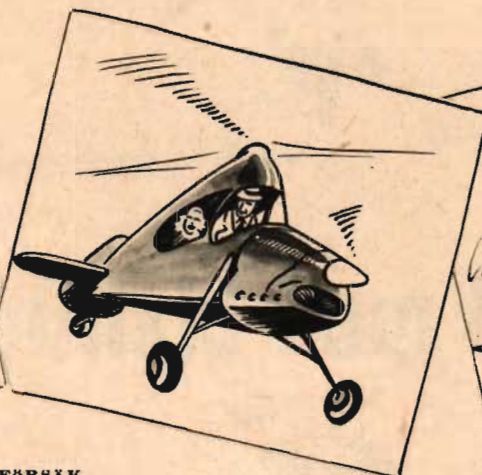
(Forts. på sid. 35.)

FOLKFLYGPLANET ÄR EJ ETT

SPRINGPOJKEN OCH MILJONÄREN HAR OLIKA "DRÖMTYPER"



RACERDAREN



FÖRSÄK-
RINGSBOLAGET



SPRINGGRABBen

När det resoneras om folkflygplan är Andersson oftast inte alls överens med Bengtsson om hur detta flygplan skall se ut. Helt naturligt, ty de talar inte om samma sak! Anderssons folkplan kan inte vara exakt som Bengtssons emedan det är avsett för ett helt annat ändamål. Visserligen skall planet A. liksom planet B. kunna flyga — men därmed är det slut med likheten.

Den ene vill ha med hela sin kära familj på sina luftiga turer men den andre flyger helst ensam eller med någon lika-sinnad kamrat. Den ene skall använda planet på lediga stunder och den andre vid affärsresor. A. är nöjd om han får hänga i luften men B. har brått och fordrar ett snabbt flygplan. X. är gärna med på »sträptser» och landar med nöje på en sjö och slår upp tältet vid stranden, medan Y. inte vill förstöra sina snygga gångkläder utan helst landar på ett stort flygfält med goda förbindelser till bekväma hotell och »civiliserade» nöjen. A. har inte råd att lägga ut för mycket pengar på flygningen men Ö. kan kosta på sig nästan hur mycket som helst.

Här finns möjligheter till otaliga kombinationer och därmed ett stort antal kategorier och typer. Är det någon som undrar på att vi ännu ej fått fram Enhetstypen, som kan tillverkas i jätteserier och säljas jättebilligt?

Om alla folk kunde samsas om en enda standardtyp inom varje större kategori så

vore man nära målet: billigt inköpspris, något som är ett villkor för rubriceringen »folkflygplan».

Leve konkurrensen!

Men — och det är ett stort och allt över-skuggande men — detta skulle för det första innebära bildandet av ungefär »Världens Förenade Nationer» — alltså är det en skär utopi. För det andra — om vi antar att detta nationernas förbund skulle instiftas och hålla sig bättre än NF — vore det slut med konkurrensen mellan folken. Villkoret för ett sådant arrangemang vore också att flygplantillverkningen förstatligades, ty på annat sätt ginge det icke att strypa enskilda bolags företagsamhet. Därmed torde man råka in i rena stagnationen och måste flyga samma flygplantyper under många år. Och förresten — konkurrensens prisnedpressande verkan vore också slut härmed. Samma vore förhållandet om tillverkningen av folkplan i t ex USA lades i en enda firmas hand.

Detta tankeexperiment slog alltså slint och säger tydligt ifrån att vi måste fortsätta att »dras» med många olika tillverkare i många olika länder.

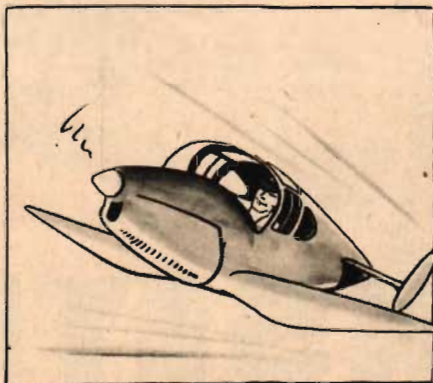
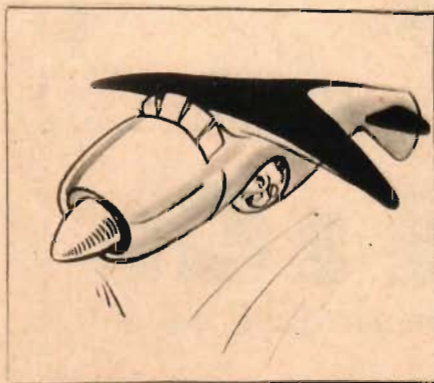
Många önskningar

Men hur vill de flesta ha sitt folkflygplan? Svaret beror på vars och ens individuella tycke och smak. Titta på Agatons teckningar på den här sidan. De ger en god uppfattning om hur »färskallig» smaken är. Sportflygaren drömmer om en ganska exklusiv och snabb »kärva» med rena men gärna litet extrema linjer, racerdarens plan har ett minimum av vingar och utrymme men ett maximum av hästkrafter, försäkringsbolagen föredrar en »idiotsäker» konstruktion av autogiro- eller helikoptertyp, springschansen flyger helst i någonting som liknar hans gamla »säkra» trehjuling, f. d. jaktflygaren vill ha ett litet vändbart ensitsigt och snabbt plan, med vilket han kan tumla om efter behag i det blå och miljonären kanske vill ha ett lyxåk, som påminner om hans Rolls-Royce nere på landsvägarna med chaufför och betjänt i sträng avskildhet.

Läsarnas folkflygplan

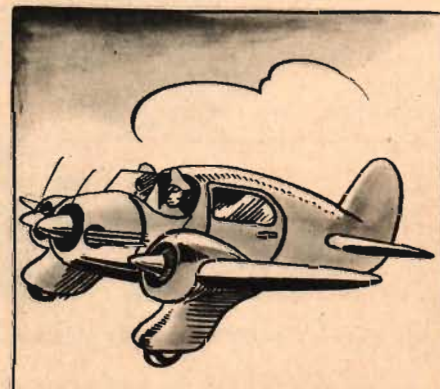
FLYG:s läsare skall nu tala om, hur deras folkflygplan skall se ut. Det gäller inte att konstruera ett flygplan eller att tekniskt beskriva det i detalj. Tvärtom — det behövs inga som helst tekniska kunskaper

(Forts. på sid. 35.)

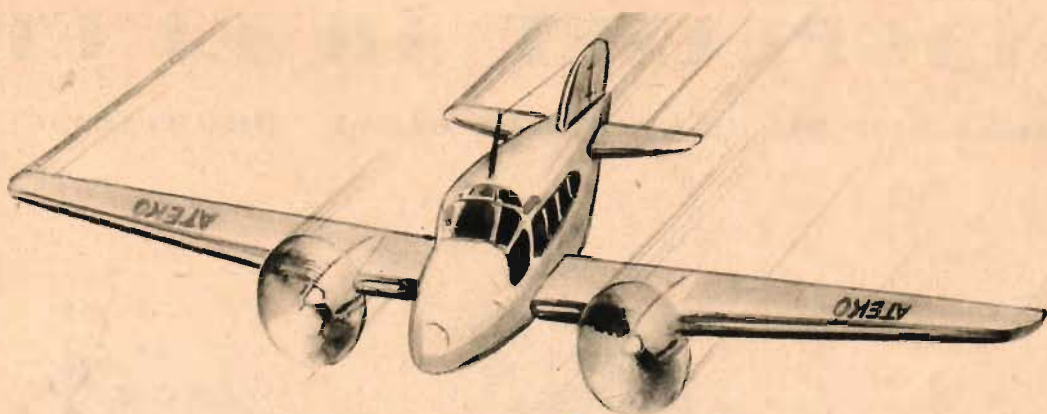


KRÄSNE SPORTFLYGAREN

← F. D. JAKTFLYGAREN



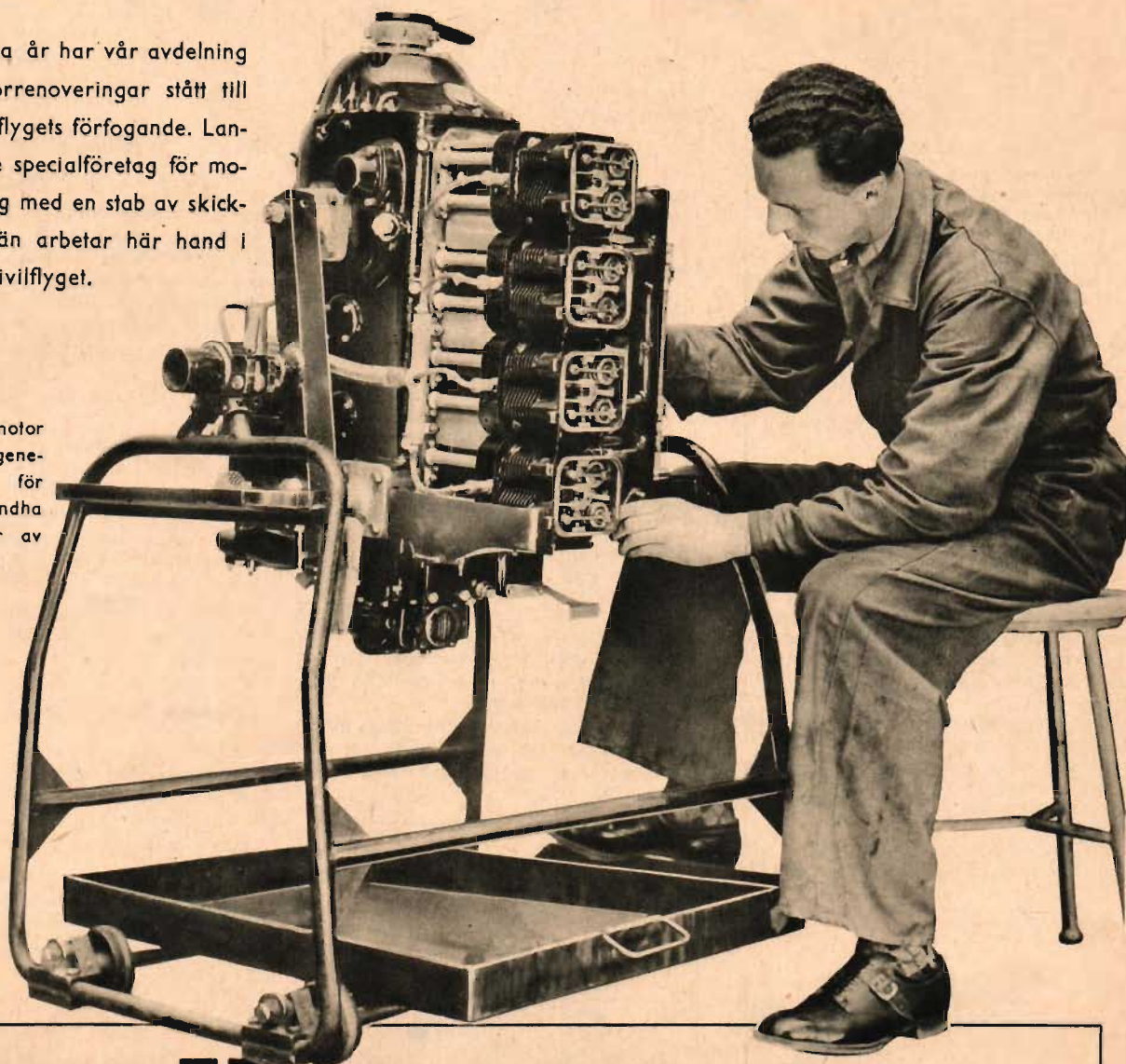
MILJONÄREN →



hand i hand med civilflyget...

Sedan många år har vår avdelning för flygmotorrenoveringar stått till det svenska flygets förfogande. Landets ledande specialföretag för motorrenovering med en stab av skickliga yrkesmän arbetar här hand i hand med civilflyget.

En Hirth flygmotor överses. Vi ha generalagenturen för Hirth och handha alla översyner av dessa motorer.



AB TÖNSETH & Co

ULVSUNDA, INVID BROMMA FLYGPLATS • TELEFONANROP: TÖNSETH & CO



Luftpost



Den schweiziska luftposten har nyligen firat 25-årsjubileum och celebrerat händelsen genom att ge ut det översta av de bägge frimärkena härövan. Det undre, som kommit ut samtidigt, är utgivet till minne av startandet av den första flygrouten Zürich—Genève—Zürich för 25 år sedan. Det flygjubileet ägde rum den 20 sept. i år.

Glimt från F 14



Vid Gustaf II Adolfs-firandet den 6 november deltog Kungl. Hallands flygflottilj för första gången officiellt med trupp i Halmstad, och flygarna tycktes utgöra ett populärt inslag i högtidligheterna på Stora Torg. Före avmarschen dit var en enkel högtidlighet ordnad vid flygflottiljen där flottiljchefen överlämnade den fana, han mottog av Konungen den 17 september.

Flottiljens personal jämte Kungl. Hallands regementes musikkår stod uppställda på gräsplanen nedanför kasernerna, där flottiljchefen tog emot.

— Sveriges flagga, sade flottiljchefen bl a, är en sinnebild av fäderneslandet, ett fädernesland fritt och självständigt, sådant det en gång skapats av våra förfäder och sådant vi tagit det i arv. Så länge de blågula dukarna vaja över våra huvuden, så länge består vår urgamla frihet.

Vad flaggan är för riket i dess helhet, är förbandsfanan för det militära förbandet. Detta förband, Kungl. Hallands flygflottilj,

har ännu inga traditioner. Vår historia har först i dagarna börjat skrivas. I dag, den 6 november, föres vår fana för första gången inför flottiljens front. Dagen har icke valts på måfå. Den 6 november för 312 år sedan stupade vår store konung Gustav II Adolf i spetsen för en ärorik armé vid Lützen. Minnet av denne konungs stora verk komma vi senare under dagen att fira.

Gud give, att Kungl. Hallands flygflottiljs fana aldrig må komma att fläckas, att den alltid skall komma att föras framför en stolt och ärorik flottilj, att den alltid skall mana oss till orubblig trohet mot konung och fädernesland.

Därefter kommanderade flottiljchefen »Parad för fanan!» och fanförelären föllde fanan, höljet avlägsnades och fanan blottades för första gången framför trupp vid Kungl. Hallands flygflottilj. I fanförelären, löjtnant Holm, förde fanan i parad framför truppen, under det att musikkåren spelade paradmarsch.

— cwe —

Dagens krigsbarn



— Titta mamma, där kommer en pilot utan plan!

Liv på F 13

Sedan sommaren dragit förbi och hösten tagat in med våta morgondimmar bland de gulnade träden på Brävalla domäner har mycket förändrats i flottiljens silhuett. Man märker att F 13 börjar anta sin slutgiltiga form. Instruktionsverkstaden samt vakt- och beredskapsbyggnaden står nu klara och på verkstaden med tillhörande förråd jobbas det intensivt. Officersmännen, förutvarande Sörby herrgård, har sedan början av september varit i bruk, men den officiella invigningen ägde rum först lördagen den 7 oktober vid en middag, till vilken chefen för flygvapnet, chefen för flygstaben, en del övriga högre officerare inom flygvapnet och representanter för Norrköpings stad voro inbjudna. Bland de senare märktes borgmästare C. J. Reventberg, stadsfullmäktiges ordf. Gösta Wennström, polismästare Gillis Kleberg m. fl. Representanter för industrierna och flottiljens jordägande grannar sänkades icke heller bland de inbjudna, som uppgick till ett 80-tal. Festen blev en värdig invigning och en manifestation på militär och civil »kontakt».

I sommar har det varit tämligen lugnt i luften över Peking, och stadens höga skorstenar hade inget sällskap annat än av kråkor och någon enstaka Moth-fighter. Vi jagade då på andra jaktmarker, men fick i början av augusti stadsinnevännare att vända ansiktena mot skyn när vårt mäktiga brum förkunnade att vi återvänt till det egna redet. Divisionen »Spader Ess» kände sig stolt när Bråvikens glittrande böljor och Kolmårdens mörblå rundning på långt håll varslade om kära hemtrakter.

Sedan dess ha vi spytt mycket bly i ha-



Flygingenjöraspiranten B. A. Hansson har utnämnts till flygingenjör av 3:e graden i flygvapnets reserv.

Kaptens tjänsteklass har tilldelats flygingenjören av 2:a graden vid flygvapnet A. G. Fransson.

Löjtnant C. H. Eklund, flygvapnet, har beviljats avsked.

Segelflygning vid F 8. Följande ha erövat guldflugtdiplom:

A: Överste Beckhammar.
A och B: Furierna 38 Bengtsson, 8008 Ehrnbring, 8002 Norén, 209 Spångberg; vpl furirerna 337 Gummesson, 1843 Egnertz; korporal 8005 Karlsson; vicekorpralerna 34 Darelius och 18 Carlsson.

Vid F 7 har nedanstående personal avlagt prov för:

C-diplom: Furi 8035 Svensson.

B-diplom: Korpral 1538 Svensson.

vet utanför Arkön i lovvärda försök att borra hål i korven, vilket i vissa fall lyckades till den grad, att den som försökt sy en näsduk av bitarna efteråt skändligen hade misslyckats! Om vi sköt så att det osade var detta ingenting mot vad det osade ur förarhytten på korvkärran, när den gick in över land för växling. Men vad som där yttrades vet bara »korvgubben», d v s han som ibland trasslar till wiren och hänger upp flera korvar till vädring på en gång!

Sommarens idoga arbete kulminerade i den stora flygvapenövningen där vi tillsammans med arga konkurrenter kastade oss över de feta mål som våra fiender ibland utgjorde. Men det kunde också hända att flera av oss med ögon som tefat av stridsiver dök ned över en arm spanare i ädel kamp om vem som skulle få den stora äran av skalpen. Vi hade bara önskat litet mera krut i gasreglaget, men vänta bara!

Under vila och i väntan på startorder spelades mas med en frenesi som resulterade i mycket smäk för den som efter fem förlorade omgångar konstituerades till »övermasgubbe av 1:a graden»!

Men nu är det höst, och hornblåsaren vandrar allt tidigare och tidigare till korsningen av Stora och Långa Allén för att med sina trumpetstötter bestämma flaggens nedhalande. Men litet av sommaren dröjer ändå kvar på Brävalla. Gräsmattorna äro fortfarande gröna och ute på fältet kan man ännu finna härliga champignoner!

TAM.

Herrgården som blev offmäss på Brävalla.



FLYGINDUSTRI PÅ



Det är så typiskt göteborgskt. Miljön gammeldags. Arbetet rationellt. Människorna och maskinerna förstklassiga. Produkterna prima. Man kliver upp för de nötta trapporna i ett affärshus i närheten av Göteborgs hamn. Skyltarna i trappav-satserna skvallrar om kolonialvaru-, maskintekniska- och alla de slag av bolag. Man öppnar en järndörr i översta trapp-avsatsen. En halv trappa upp till och på vinden finner man en modern industri som under dessa krigsår haft en hel del att be-tyda för vår flygplantillverkning — firma Uno Särnmark.

Man skulle knappast ha hittat vägen om inte ing. Uno Särnmark själv lett oriente-ringen från kontoret ett par trappor ner. Man har sagt att ett företags väl och ve beror på dess chef och hans närmaste med-arbetare. Det är, såvitt man kan bedöma, sanningen också bakom Uno Särnmarks framgång.

— Firma Uno Särnmark är mycket gam-mal, säger dess chef, men i sin nuvarande form är den ett mycket ungt företag. Som sådant startade det 1936, då vi började till-verkning av radioapparater, kylskåp och en hel del andra finmekaniska pjäser. När så kriget bröt ut 1939 beslöt jag — samma kväll — att ställa mig själv och mitt lilla företag i krigsindustrins tjänst. Jag satte mig i förbindelse med Svenska Aeroplan-aktiebolaget i Linköping och redan på vå-ren 1940 var samarbetet i full gång.

— Jag hade vid utgången av 1943 tio-dubblat omsättningen i företaget, fortsätter ing. Särnmark, och lustigt nog har anta-let arbetare inom industrin följt med i dubbleringen. 1940 hade jag 10; nu har jag något över 100.

Att namnet Uno Särnmark har en så god klang i vår flygindustri beror nog till stor del på att företaget arbetar efter vissa principer, som dess kanske inte unge men mycket ungdomlige och strängt upptagne chef dragit upp. Han är värmlänning till börden, har haft sin lekplats bland gruvor och hyttor och vet vad ett gott hantverk betyder.

När man vandrar omkring i de förvä-nansvärt rymliga och ljusa lokalerna, får man en god uppfattning om vad som tvin-gar fram kvaliteten på produkterna.

— Givetvis är det de höga kraven på oss, framhåller ing. Särnmark, som ytterst är orsaken. Jag tror att de här åren i ö har varit en nyttig läxa för hela vår in-dustri och vår flygindustri i synnerhet. Det har gjort att vår industri kvalitativt sett kommit på en mycket högre nivå än före kriget.

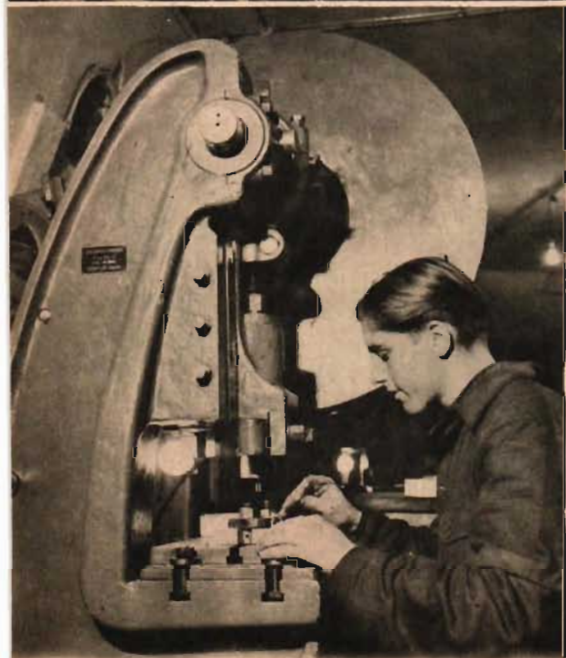
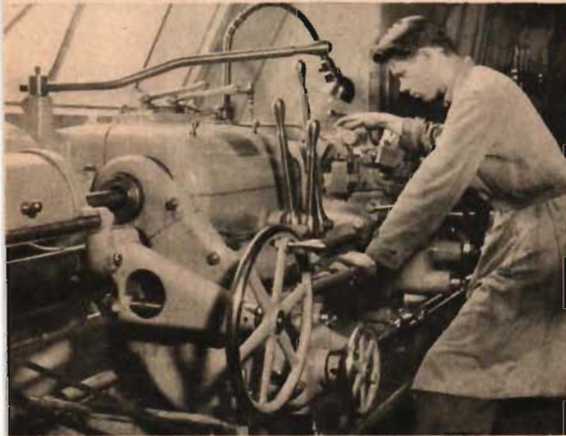
Överst på denna sida: Ing. Uno Särnmark, elektriker, ungkarl, in-i-tiativ- och framgångsrik företagare. Därunder en blick ner i monteringsavdelningen, där unga her-rar har företrädde framför d:o damer. — Bertil Olsson låter en revolvervarv av Herberfabriktat snurra. Den räknas ha ett värde av omkr. 30.000 kr. — Pressar av den typ som Folke Persson här demonstrerar kom till fältig an-vändning i industrin. — T. h. ett gäng unga svarvare i farten vid sina maskiner.

Vi råkar just komma in på kontrollavdel-ningen och får med detsamma en god illu-stration till vårt samtal. Härinne får pro-dukterna genomgå funktionsprov, slitprov, temperaturprov, fuktighetsprov och stöt-prov, innan de levereras. Allt det där tycks de tåla — ett och annat blir visserligen kasserat — men man förstår att de färdiga produkterna innan de hinner så här långt måste varit föremål för åtskillig omsorg. På kontrollavdelningen får man också en provkarta på de apparater, som här tillver-kas. Det är framför allt elektrisk utrust-ning till flygplan av alla de slag. Automat-säkringar, räkneverk och magnetomkopp-lare för att nämna något. Räkneverken är skotträknare till flygplankulsprutor. Siff-romna i dem ange inte hur många skott man skjutit utan vad viktigare är — hur många skott, som finns kvar!

— Principerna var det ja, säger ing. Särnmark medan vi går vidare bland hund-ratals maskiner och verktyg. De synpunk-ter jag lagt på konstruktionsarbetet har visat sig fruktbarande. Till att börja med fick vi apa efter amerikaner, engelsmän och tyskar i det mesta ty alla dessa detaljer har tidigare importerats men jag har hela tiden haft som mål att frigöra mig från andra. Först då kan man skapa något självstän-digt. Det är sak samma här som då det gäller konst.

— Titta på de här! Vi har just kommit in i monteringsavdelningen där det sitter över tjoget ynglingar och pillrar ihop appa-rater och ing. Särnmark snappar upp två automatsäkringar.

— Den här, säger han, och håller upp den klumpigaste och samtidigt mest inveck-lade av de båda, är av tysk konstruktion.



GÖTEBORGSVIND

Den innehåller inte mindre än c:a 150 delar.

— Den här, fortsätter han och håller upp den minsta och enklaste av de båda. Den är min egen konstruktion och är så förenklad — och alltså samtidigt förstärkt — att den innehåller bara 50 delar. Den är mindre än en tändsticksask och ändå åtskilligt stötsäkrare än den tyska automat-säkring. Detta är ett utmärkt exempel på principen att man alltid först skall tänka ut den enkla funktionen och sedan bygga upp minsta möjliga maskinelement för att möjliggöra den. Det brukar vara jag som ger impulserna till konstruktionen och sedan brukar utformningen göras av medarbetarna på projektavdelningen och vår skicklige verkmästare, han går under smeknamnet »Arne» och är virtuos på instrumenttillverkning.

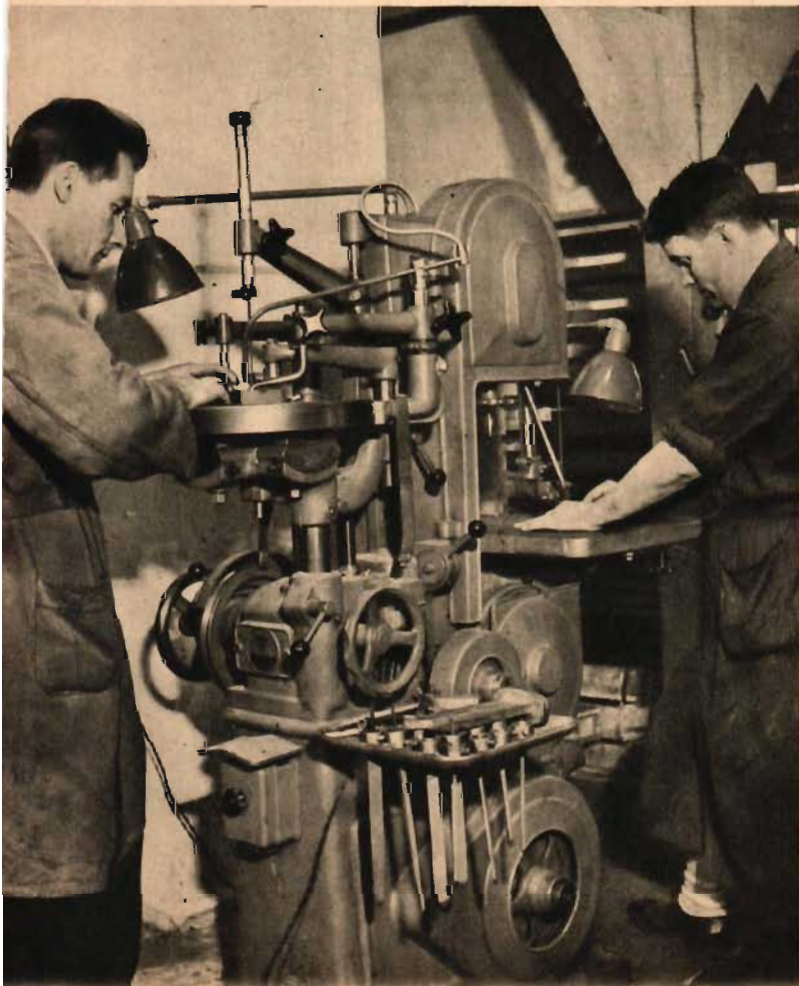
En annan princip hos Särmarks tycks vara att tillverka det mesta möjliga själv. Man har utan tvekan gått in för att tillverka de flesta maskinerna och stansarna inom den egna industrin och man har t o m nyligen sträckt sig så långt att man skaffat sig egna pressar för bakelit.

— För att bli kunna gjuta våra maskindelar själva har vi för någon tid sedan inköpt ett stort bruk — Marieholm — nere i Småland, berättar ing. Särmark. Bruket är visserligen en affär i och för sig med sina nära 1 000 tunnland skog, sågverk och gjuteri m m. Det sistnämnda kommer särskilt väl till pass nu...

— Själv är bästa dräng, citerar ing. Särmark till slut, och vill väl därmed ha sagt att ju mer man kan tillverka själv desto säkrare kan man vara att leveranserna motsvarar de krav flygvapnet ställer.

Flygmän.

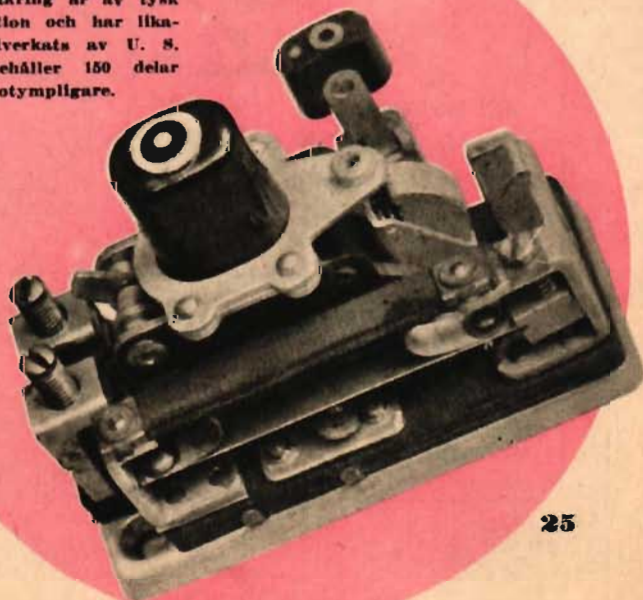
T. h.: Verkmästare »Arne», som varit hos Särmarks 1 20 år och enligt sin chefs utsägo är virtuos på instrumentbygge, granskar en skotträknare som räknar baklänges. Nederst t. v. ses herr Astor Bengtsson och Bertil Olsson i tandemarbete vid en kombinerad fil- och bandsågmaskin.



En Uno Särmarkprodukt — en automatsäkring knappt så stor som en tändsticksask innehållande endast 50 delar och ändå säkrare än den stora på bilden härnadan.



Denna säkring är av tysk konstruktion och har ilkaledes tillverkats av U. S. Den innehåller 150 delar men är otympligare.



**VÄRME-, GAS-, VATTEN-,
W. C.- & AVLOPPSLEDNINGAR**

NYANLÄGGNINGAR, MODERNISERINGAR, REPARATIONER • LICENSERADE SVETSARE



VÄRMEBOLAGET

FÄRGER • FERNISSOR • CELLULOSALACKER • SYNTETISKA LACKER • ACETON o. alla slags lösningsmedel
PENSLAR alla slag • LIM o. bindemedel till alla ändamål

HÖGSTA KVALITETER

GUNNAR AHLSTRÖM
GÖTEBORG

NORRA HAMNGATAN 6 TEL. 13 43 00, 13 40 99

**AKTIEBOLAGET
HENRIK JOHNSON & Co.**

Kungsgatan 17 • GÖTEBORG
Tel. 13 70 90, 11 05 03

Kalkérväv
Ritpapper
Skiss- och
Kalkérpapper

Allt för Ritkontoret
Ljuskopieringsateljé
Photostatkopior

Radlomatierial och service.
RADIOVERKSTADEN CENTRAL
Ö. Hamngatan 36. Tel. 13 75 10, Göteborg.

Annonsera i FLYG

Urmakare Gösta Hansson

Vallgatan 1 - Göteborg - Tel. 13 46 07.

Färger — Fernissor
Lacker

★

**COLLINS TEKNISKA
INDUSTRI**

Tel. växel 22 20 40. GÖTEBORG

Skilstuna-Boden

PRECISIONSMÅTT
FRÄSVERKTYG

Tel. NAMNANROP • GÖTEBORG

Flygarspråk

LONDON, i november.

Flygarna ha sitt speciella språk, och för man inte mera umgängesvan med detta speciella slag av människor, kan det hända att man stundom har svårt att riktigt följa med i deras samtal. Det finns nämligen en massa slanguttryck, som vanligt folk inte begriper första gången man hör dem. Så är det i Sverige, och så är det också i England.

Kanske kan det intressera någon att stif- ta närmare bekantskap med de engelska flygarnas slang — och FLYG:s london- korrespondent presenterar här några av de vanligaste uttrycken.

Man börjar sin tjänstgöring vid flyget som *Sprog* eller rekryt. Tjänsten blir kanske som *Erk* eller mekaniker, *Plumber* eller vapenmekaniker, *Woom* eller signalmekaniker. Med *Snoops* menas vaktjänst, *Met* är väderleksofficeren och stationsbefälhavaren kallas *Stationsmaster*.

Alla flygplan gå under den gemensamma beteckningen *Kite*. En Lysander kallas även *Lizzie*, en Miles Magister *Maggie*, en Spitfire *Spit* och den gamla hederliga Anson har givits smeknamnet *Faithful Annie*. En del typer ha fått sina smeknamn genom karakteristiskt drag i deras utseende. Så kallas Hampden exempelvis för *Flying tadpole*. Tyskarna ha givit Sunderland smeknamnet *Flying pig*, varmed engelsmännen emellertid själva mena lufttorpeder. Med *Flying pencil* menas Dornier Do 17, medan *HE, ME* och *YOU* betyder Heinkel, Messerschmitt och Junkers. En *Wimpey* är en Wellington och *Peanut special* den amerikanska Brewster Buffalo.

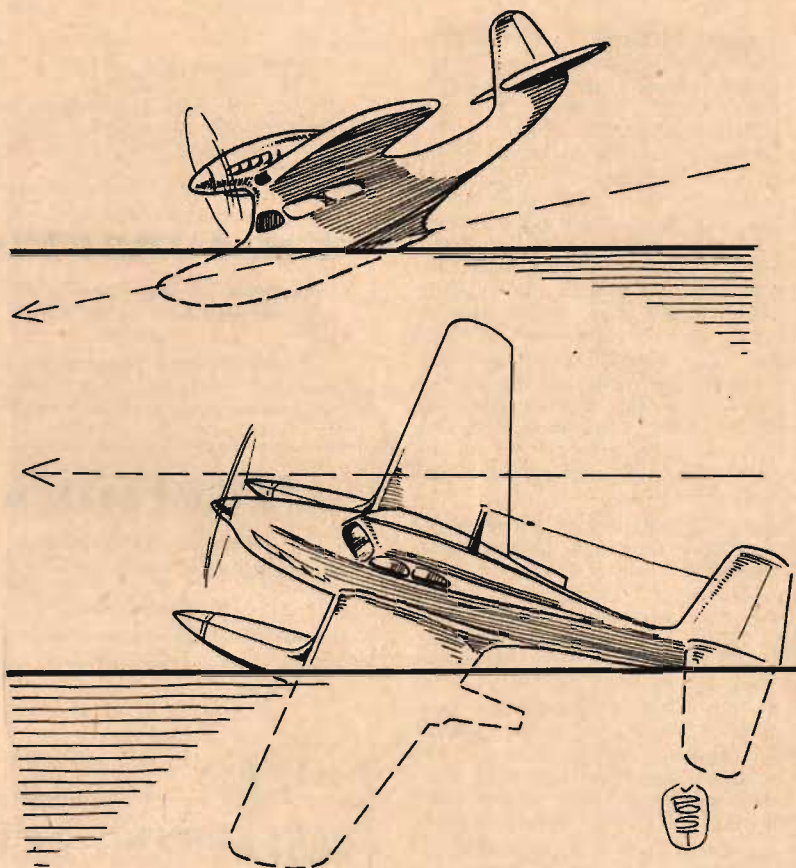
Fireworks eller *Brocks Benefit* äro slang för effekten av sökarljus, luftvärn eller bombkrevader under en attack. Spärrballongerna ha givits namnet *Flying elephants*. En *Bearded lady* är det diffusa sökarljuset — *Paul pry* det kraftigaste.

Det första som brukar möta ett bombplan under en raid är luftvärnselden eller *Flak*. Möter en engelsk flygare några Focke Wulf 190, så säger han att han strider mot *Abbeville kids*. De bjudas emellertid på *Confetti* eller eld från kulsprutor. *Prang* betyder fullträff på målet, varefter man vänder åter hem — *Jinking*. Det kan dock hända att man måste *Jump out of the window*, d. v. s. göra fallskärmshopp, om något missöde inträffar. Landar man *In the drink* (i drickat) får man användning för sin *Mae West* (flytväst).

En ansvarslös och tanklös person kallar för en *Prune*, och med *Binders* menas sådana, som bara är till besvär och ha ett otrevligt sätt. *To bind* är alltså detsamma som att ställa till obehag för någon. *Tearing a strip* är liktydigt med att få en sittopp. *Lay eggs* gör antingen ett tyskt plan, som faller bomber, eller ett engelskt, som lägger minor. Och när man slutligen tar emot en tillrättavisning, säges man *Carry the can*.

Gunnar Krishansson.

VISSTE NI DET ... ?



Det är många, speciellt här i Sverige, som förväntat sig över att sportflygplan inte utrustats med flottörer. Sjöar finns det ju gott om, vilket man däremot inte kan säga om flygfälten. Orsaken till att sjöflygplanen ej blivit mera populära än vad nu är fallet, beror utom på det högre priset till stor del på att dessa är mycket svårare att flyga än hjulförsedda flygplan. Särskilt är det mycket svårt att vid landning bedöma höjden över vattenytan. Det kan alltså hända att den ovane sjöflygaren »sätter» sitt plan något tiotal meter för högt, varpå resultatet kan bli ovanstående.

HAR NI TÄNKT PÅ DET?

BÖCKER

NY SEGELFLYGHANDBOK

»SEGELFLYGHANDBOKEN». Delarna I—IV översättning från »Handbuch des Segelfliegens» av Wolf Hirth; del V svenskt komplement. Förlag Svensk Flygtidning.

FLYG:s red. har fått i sina händer en snyggt inbunden bok, kallad »Segelflyghandboken». Vi har förut omnämnt de första delarna och med anledning av att femte och sista delen nu är klar och verket därmed fullbordat får vi härmed i korthet presentera boken i dess helhet.

Vad som först och främst intresserar svenska segelflygare är givetvis det svenska komplementet, som innehåller följande artiklar: Historik över segelflygningen i Sverige av red. Harald Martin, Svensk segelflygutbildning och Segelflygets framtid av red. Yngve Norrvi, Förutsättningar för ett starkt svenskt segelflyg av civiling. Karl Svänsson, Modellflyget — segelflygets bottenkola av ing. G. H. Dérantz, Danmarks segelflyg av överstinnan Harriet Förslev samt dessutom segelflygbestämmelser, instruktioner och förteckningar av olika slag.

Det är Yngve Norrvi och Karl Svänsson

som skrivit det bästa i det svenska komplementet, det är ryggraden så att säga. Norrvis artikel om segelflygets framtid är strålande, vittfamnande, hänryckande men ändå med faktisk grund och borde läsas av varje svensk man och kvinna. Nämda skribenters medverkan överskyler mer än väl bl. a. den svenska historikens virrighet och alla bestämmelesernas nödvändiga torrhet.

Aeristofanes.



SPORTARTIKLAR

— stor sortering —

AB. FRÄNKEL & HEDENBERG

N. Hamng. 26-28 Göteborg

Jul. Albrechtson & Co:s

A.-B.

Grundlagd 1888.

Telefon växel 17 26 50. GÖTEBORG.



SKEPPSFÖURNERING

Välsorterat lager av:

TÅGVIRKE, STÅLLINOR,
BLOCK, OLJEKLÄDER,
NÄT m. m.

COLLINS
järnhandel
TELEFON:
13 36 70, 13 36 53
13 36 56, 13 37 14
V. HAMNGATAN 24

KVALITETSVERKTYG



ORDNAR ALLT!

Gynna

VÅRA ANNONSÖRER!

MÖBELFIRMA
JOHN ANDERSSON
TIBRO

Leverantör till Kungl. Göta
flygflottilj.

Boden

Hj. Nordbergs Trävaror

ASKOGEN HUNDSJÖ

Telefon: Hundsjö 5

Alltid bästa virke till
billigaste dagspriser.

INFORDRA OFFERT

NYA HEMBAGERIETS

BRÖD

REKOMMENDERAS

Butik: Kungsgatan 10 - Tel. 24 14

ERIKSLUNDS-BAGERIET

V. LJUNG

Tel. 12 57 ERIKSLUND BODEN

Rekommenderar
sina välkända tillverkningar

Bruno Wallsténs

JÄRNHANDEL - BODEN

Telefoner: Butiken 20 43 - Kontoret 10 43

Rätta inköpskillan av:

Järnvaror, Byggnadsmiden, Hushålls-
artiklar, Sportartiklar, Fiskeredskap, Torex
Insulte

TRÄVAROR, hyvlade och ohyvlade

VED, olika sorters, även kapad och klu-
ven samt Isoleringsplattan TREETEX till
salu i partier och minut till humana priser

NORDLUNDS SÄG & HYVLERI

BODEN Telefon Kontoret 28 19
Bostadstelefon 28 85 och 20 91

Härnösand

ERNST EKLUND GUMMIVERKSTAD

Viktoriegatan 18 - Härnösand - Tel. 16 82

Vulkanisering med moderna maskiner
Nya slitbanor

Arbeten inom regumnering i alla före-
kommande dimensioner

NÄR DÖDEN FLÖG POSTEN

(Forts. fr. sid. 9.)

Hans mest rafflande historia växte fram ur en flygning, när han verkligen höll på att lämna in på grund av bensinbrist över North Platte, Nebraska, i en snöstorm. Buster berättade det så här:

»Jag bestämde mig för att hoppa. Så jag klättrade med A-12:an till tvåtusen och lade den på rätt köl. Sedan, efter att ha klättrat ut på vingen — alltså hållande i spaken — sade jag till mig själv: Buster, du vill väl inte göra det och lämna den här fina attackkärnan att krascha här uppfifrån. Så jag klev tillbaka igen, spände fast säkerhetsbältet och försökte igen att flyga tillräckligt lågt i stormen för att kunna se, var jag var. Slutligen såg jag ett ljus och fällde en fackla — jag drog av gasen och gled ned för att försöka landa. Jag tog mark fint som tusan utan att ens ha sett backen, besvärliga träd och snödrivor och stannade slutligen.

En bonde kom och tog mig och posten till tåget och jag togs med till borgmästarens hem, där det blev fest ända tills snöstormen hade slutat. Sedan gick vi ut och grävde fram kärnan under snödrivorna. Jag hade landat på strandbanken till Platte-floden och hade endast varit några centimeter från att flyga på träden — så jag antar att vår Herre var med mig. Borgmästaren hade folk ute för att dra mig till den bästa startplatsen och sedan jag fått upp kärnan på toppen av den med hjälp av en snöplog renskrapade strandbanken klättrade jag i för att fortsätta till Omaha.

När jag slutligen fick igång motorn efter att ha slitit ut de flesta gossarna på startveven tittade jag utefter den improviserade startbanan och beräknade starten. Borgmästaren kom springande just då och hållande hatten fast på huvudet i propellerdraget skrek han: »Kan ni komma över det där trädet, löjtnant?» Jag sade, att jag inte visste det; så borgmästaren vinkade med armen till karlarna skrek: »Hugg ner det.» Jag klättrade ur och väntade. När det där föremålet hade avlägsnats klev jag i igen men borgmästaren pekade på en lada långt nere på startbanan och frågade, om jag kunde komma över den. Vid mitt andra svar att jag inte visste, ropade han till karlarna och sade: »Bränn ner den.» Så jag måste stanna hos honom den natten för ännu en fest. Nästa dag fick jag igång kärnan igen och kom äntligen iväg.

Borgmästaren i North Platte var bara en pojke och det var Buster Coln också. Hans bästa historier brukade tävla med dem som postflygarna på Västkusten hittade på och de bästa av dem var tillräckligt goda för Lögnarklubben — vilken är klassisk i flygvapnet. Här är en som inte är så dålig.

Landning i det okända

En förare därute hade det bekymmersamt värre i verkligt dåligt väder. Han försökte gång på gång att landa i tät dimma i San Joaquindalen på Fresnos flygplats. För varje gång kom han närmare och närmare marken men eftersom han inte kunde se ett dugg måste han dra på och gå runt en gång till. Slutligen tog flygplanet mark lätt som en fjäder och stannade efter att endast ha rullat tre meter. Den trötte föraren tittade sig omkring men

Kalmar

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

TAPETSERARE

C. B. RUNDBLOM

Stoppning av alla slags möbler,
inläggning av mattor samt
gardinarbeten

Tullslätten 21 - Tegnérsgatan 4
Kalmar Telefon 15 00

Mörlings

CAFÉ och MATSALAR

Västra Sjöгатan 25 - KALMAR - Tel. 29 39

Rekommenderar

sina goda humanskost - Pilsnerrättigheter

Luleå

RESTAURANG FENIX

Storgatan 12 - LULEÅ - Tel. 27 65

REKOMMENDERAS

God och välagad mat Humana priser

Sjögrens Conditori

Storgatan 48 - Telefon 24 82

Då Ni önskar en god TARTA
beställ den hos oss

Tårtförmedling över hela landet

SERVERING

NYA

CHARKUTERIAFFÄREN

Stationsgatan 30 Telefon 26 45

FÄRSKVAROR och SPECERIER

Rekommenderas

Erik Hellstens Färghandel

Storgatan 45 - LULEÅ - Telefon 21 55

Lager av Färger - Linolja - Tapeter
Papp - Penslar - Fernissor - Kemikalier
Parfymner - Puder och Toalettartiklar

kunde inte se någonting. Han klättrade ur och med händerna utsträckta framför sig för att inte gå på någonting tog han tre långsamma steg och kände händerna röra vid en hård tegelvägg. Han gick framåt hållande ena handen på flygplanets vinge, sträckte ut den andra armen och hittade en ny vägg. Han fortsatte runt omkring kärnan och fann till sin förvåning att han var omgiven av väggar. Nästa morgon fann den trötte föraren, som i ren desperation lagt sig att sova under vingen, att han hade landat i en silo.

Min mest roande upplevelse kom när jag tog ett enmotorigt plan till Chicago från Cleveland omkring sista mars. Jag kom in med det nya jaktplanet P-16 och väntade att jag skulle ta samma plan tillbaka till Cleveland på natten. Men som vanligt var planerna ändrade. Jag fick istället en splitterny B-10 — ett tvåmotorigt bombplan, vid den tiden världens mest avancerade flygplan. Det höll på att värmas upp så jag visste, att det var »mitt». Jag gick till flygledaren och talade om för honom att jag hade försökt att få dem att låta mig flyga den där kärnan i Cleveland men de hade sagt, att jag var för ung.

»Näval», sade han, »det är din kärna nu och det är bäst att du lär dig hur man skall flyga den, innan du startar, därför att du ger dig iväg härifrån kl 2.35 nu på morgonen.» Jag ringde upp en av officerarna på hotellet, som hade till uppgift att pröva förare och han sade: »Den har spak och roder precis som andra plan. Du vet lika mycket om den som någon annan av oss, så gå bara ut och lär dig förarsätet.» Jag gjorde det och när de hade lastat i posten klättrade jag i och arbetade mig iväg på startbanan på Chicago flygfält.

Kunde inte få upp hjulen

Nu måste ni komma ihåg att på den tiden var B-10 ett av de få plan som fanns med indragbart landningsställ. Det var ganska mycket ny kärna att hoppa in i för den som tidigare hade flugit P-12, P-6 och A-3. Men jag kom ner och vände henne mot vinden, gav henne gas med de två gasreglagen och vi lyfte utefter startbanan. När vi gick upp över andra ändan av rullbanan försökte jag få landningsstället att arbeta, men jag visste inte hur. Jag försökte läsa på sidan av flygkroppen, hur jag skulle göra, men jag hade för mycket annat att göra — det snöade och det var mörkt och jag försökte flyga ett tvåmotorigt plan, som jag inte hade den blekaste aning om. Och jag sade: »Den här turen kommer att bli en barnsak — det finns ljus hela vägen till Cleveland.»

Så jag gick ned till spetsen av Michigan-sjön, där ljusen började svänga åt öster och jag har aldrig i mitt liv sett så många ljus blinka mot mig från marken. Jag tog en ljusrad som såg ut att gå i rätt riktning och jag flög vidare medan jag fumlade runt om i förarsätet för att få upp hjulen och försökte att få propellrarna synkroniserade och spinna vackert. Slutligen fick jag litet avkoppling och efter att ha dragit i och tryckt på allting fick jag upp hjulen omkring 130 kilometer från Chicago.

Jag var på väg till Kalamazoo. Och rädd som jag var, kommer jag ihåg, att jag skrattade därför att om jag måste landa i Kalamazoo, Michigan, med Cleveland-posten, skulle det bli flera skämt om mig än det någonsin hade varit om någon annan. Dittills hade Kalamazoo och Timbuktu bara varit tomma namn för mig — och nu

var jag här med kurs mot Kalamazoo med Cleveland-posten.

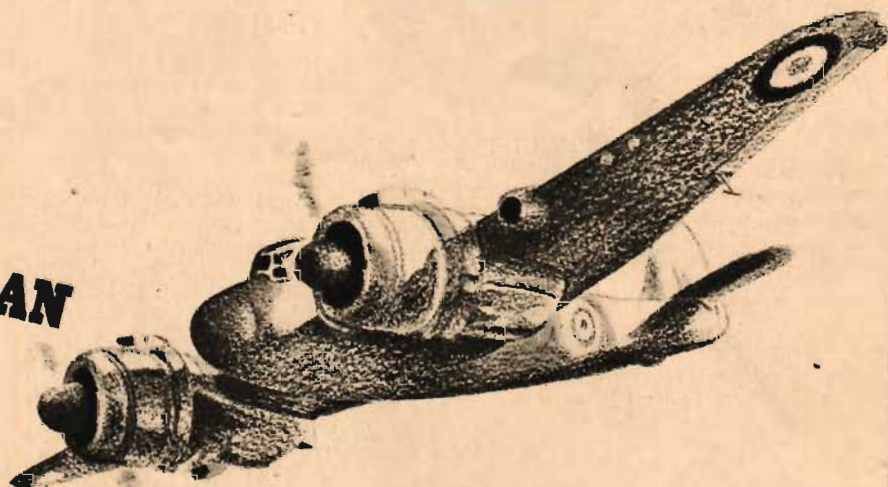
Jag svängde åt söder och fann en annan ljusgata men vid det laget hade jag inte reda på min flygtid. Jag visste inte exakt var jag var någonstans. Men jag fortsatte utmed ljusraden tills jag kom över ett grönt ljus, vilket betydde landningsfält, och cirklade runt det och hoppades att jag skulle landa i Toledo, ehuru jag inte visste riktigt säkert. Det var Toledo.

Något sade mig att stiga

En natt startade jag från Chicago och flög till Cleveland. Man kunde inte hitta den som skulle flyga posten vidare till Newark — jag hörde senare att han var sjuk. Jag bad dem att få fortsätta med posten österut. Jag klättrade i och satte kurs mot det dåliga vädret. När jag mötte det följde jag den erfarenhet jag fått under de föregående månaderna och de råd jag fått från trafikflygarna och klättrade uppåt istället för att gå ner och jaga efter en väg igenom. På 5 500 meter kom jag ut över molnen. Jag var ensam så vitt jag kunde se. Det fanns stjärnor och en måne och därunder fälde de bulliga molnen över Alleghanybergen sin snö och is. Om jag hade vänt tillbaka mot Cleveland skulle jag ha fått lov att leta mig ner i mörkret och hade troligen kraschat. Så jag beslöt mig för att fortsätta åt öster med New York som mål. Jag flög vidare och vidare i den klara natthimlen på 5 500 meter och när gryningen kom nästa morgon startade jag nerstigningen, ty jag borde åtminstone ha ljus att landa i.

(Forts. på sid. 33.)

**CIVIL- &
KRIGSFlygplan**
KONSTRUERADE OCH
BYGGDA AV EN
PIONJÄRORGANISATION INOM
DEN BRITTISKA FLYGINDUSTRIN



Bristol

THE BRISTOL AEROPLANE COMPANY LTD · BRISTOL · ENGLAND

Nu har den kommit:

SVENSK FLYGKALENDER 1945



Flygkalendern är ett bekvämt uppslagsverk

för det flygsinnade svenska folket. Vill Ni ha reda på det svenska flygets utvecklingshistoria, vilka de svenska Caterpillarna är, flygplanens nationalitetsbeteckningar, var man kan segelflyga, vem som har silver-C eller trafikflygcertifikat, segelflygrekorden eller tävlingsbestämmelserna för modellflyg m. m. — kan Ni hitta det i Svensk Flygkalender.

Svensk Flygkalender har vunnit en stor och intresserad läsekrets, som med varje år ökat tack vare kalenderns värdefulla innehåll. När flygkalendern nu ger ut sin sjätte årgång, har därför alljämt de principer följts, som från början legat till grund för dess utformning. Utom sin kalendariska del ger sålunda boken ett tvärsnitt genom svenskt flyg av i dag och i dess olika grenar. Liksom föregående år har dessutom ett antal sidor ägnats åt beskrivning av nyttillkomna, representativa utländska flygplentyper.

Redaktionens strävan har varit att ge läsekretsen en av framstående sakkunniga i lättläst och överskådlig form lämnad framställning av de viktigaste tekniska och organisatoriska frågorna i flygets senaste utveckling.

Berömda flygplankonstruktörer

är rubriken på en populärt lagd artikel i årets kalender, som ger värdefulla data och personalia om världens främsta flygplankonstruktörer och deras verk. En av de många intressanta sammanställningarna i 1945 års flygkalender.

Jordens trafikflygnät

sådant det ter sig just nu finns inprickat på en flygkarta i kalendern, och byråchefen Ljungberg ger i anslutning härtil en översikt av den aktuella flygplatsfrågan.

En översikt över flyg- och järnvägstrafik i utlandet med ett på fakta grundat förslag till svenskt inlandsflyg ger en intressant inblick i framtids-Sverige.

Kr 2:75

(+ oms.)

SEGELFLYGETS TEKNIK 13

Av löjtnant Bengt R. Olow

STRÄCKFLYGNING (2)

Några ord bör sägas om orienteringen under sträcksegelflygning.

Vid distansflygning med vinden drar man upp en färdlinje ungefär i vindriktningen, vid målflygning naturligtvis en linje till målet. Det kan rekommenderas att göra en distansindelning på färdlinjen. Vid kortare flygningar avsätter man t. ex. var tionde km och vid längre var tjugofemte eller var femtionde. Före starten bör man studera kartan så pass noga att man har klart för sig utseendet i grova drag av den terräng man ämnar flyga över.

Liksom vid all orientering från luften gäller det sedan att orientera sig så långt fram som möjligt. Går färdlinjen t. ex. över eller intill en höjdsträckning eller en stor sjö och man upptäcker den redan vid horisonten så behöver man inte bekymra sig om orienteringen på en bra stund. Vid sträckflygning med segelplan sker orienteringen endast i stora drag men under målflygning måste man dock mot slutet ägna lite större uppmärksamhet åt orienteringen.

Vid flygning i en termikblåsa har man inga möjligheter att sköta orienteringen och om terrängen är svårorienterad kan det lätt hända att man inte har en aning om var man befinner sig när man slutat kurva. En god hjälp för fastställandet av det »geografiska läget» är emellertid att man håller reda på var man låg när man fick anslutning och den ungefärliga vinden (styrka och riktning). Man lägger på minnet hur lång tid man ligger och kurvar — tiden \times vindhastigheten ger då den ungefärliga sträcka man drivit i vindens riktning. Beträffande val av kartor är otvivelaktigt flygkartan i skala 1:300 000 lämpligast för segelflygandamål.

Sträckflygningens stora tjusning ligger till stor del i att den ena flygningen ej är lik den andra — det går helt enkelt inte att

före en start säga sig att exakt så och så ska man lägga upp det hela. När man kommer upp i luften hänger alltsammans ändå på vederbörandes förmåga att improvisera och fatta snabba beslut.

De ovan angivna riktlinjerna äger giltighet vid gynnsamt sträckväder. Men väderlekssituationerna kan växla ganska snabbt under en långflygning och då far alla vackra tankar om minsta höjder o dyl sin kos och man får övergå till att kämpa för varje centimeter höjd och varje meter sträcka. Då är nödvändigt att följa regeln: »Ge aldrig tappt!» Har det gått så långt att landning kan befaras när som helst skall man hänga sig kvar i varje blåsa även om variometern visar endast på noll — det kan vara en blåsa under utlösning, i varje fall får man en stunds respit.

Men trots allt kan det hända att landning blir oundviklig och då måste man ha ett användbart fält till hands. Fältet måste väljas ut i tid. Har man ett högvärdigt flygplan med högt glidtal bör man se sig om efter ett fält när höjden sjunkit till omkring 300 m men har flygplanet lägre glidtal ökar man på höjden till c:a 500 m. Förare med mindre träning bör alltid gå in för den senare höjden.

För landning bör man om möjligt välja *vallar*, emedan: a) man har möjlighet att bedöma markbeskaffenheten från luften; b) markskadorna blir ringa eller inga; och c) landningar på fält med växande säd resulterar i kvadd om man råkar hänga på ena vingen i landningen.

Före landningen flyger man runt fältet på 150–200 m höjd och bestämmer sig för landningsriktning och -plats. Därpå utför man landningen som en vanlig bedömningslandning. Undvik att lägga landningslinjen över en mask — landa hellre i lite sidvind. Landa aldrig i utförsbacke utan uppför;



Man skall om möjligt låta bli att landa i växande sädesåkrar. Den här gången gick det visserligen bra — men det kan växa en låg stengärdsgård mitt i havren, ena vingen kan ta i och markskadorna blir stora.

men tänk på att då ta till lite överskottsfart.

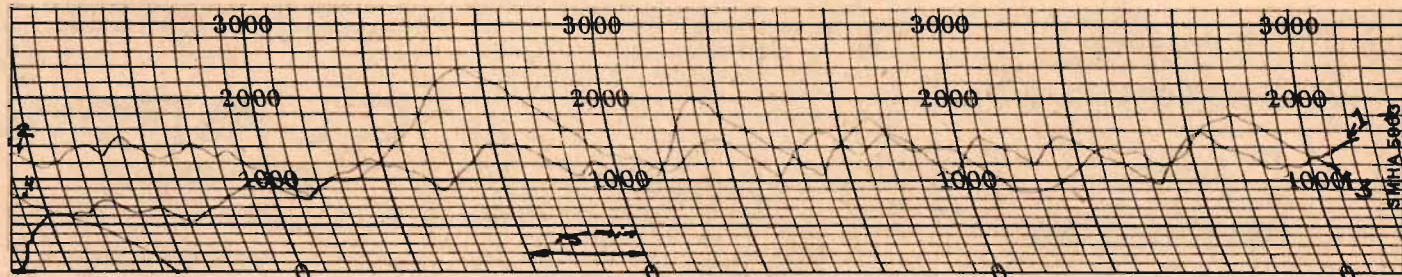
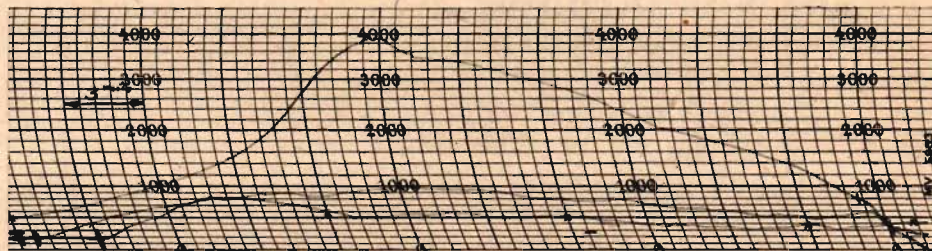
Efter landningen snokar man reda på någon pålitlig person, som kan hålla nyfikna och klåfingriga åskådare på avstånd (hit räknas även fritt kringströvande kor, som är barnsligt förtjusta i flygplan). Om det är svårt väder bör man också tjundra eller demontera planet eller åtminstone släpa in det till en vindskyddad plats. Först därefter kan man ägna sig åt att per telefon meddela var man hamnat (noggrann platsangivning, lämpligen i förbindelse med stad eller större samhälle).

Om sträckflygning skulle man kunna skriva tjocka avhandlingar men nyttan därmed vore tvivelaktig — till syvende och sist kan man inte *läsa* sig till att bli en god sträckflygare. Det kan emellertid anges vad som fordras för att göra en segelflygare till sträckflygare och det är: god termiknäsa (eventuellt förstärkt med »termikglasögon»), riklig erfarenhet av sträckflygning och så naturligtvis en smula tur.

För varje sträckflygning man gör lär man sig något som kan komma till användning vid ett senare tillfälle — för min del håller jag de misslyckade sträckflygningarna för de värdefullaste. Aldrig inser man så klart vilka dundertabbar man gjort som när man landat på en åker nägonstans fjärran från målet, solen gassar hett och den ena »bullen» präktigare än den andra tornar upp sig över en.

(Artikelserien slut.)

Barogram från två av förf:s sträckflygningar: T. h. Alleberg—Sätenäs 26/7 1944 (x-streckade linjen). Flygning under molngata med svag termik fram till anslutning under åskcumulus. På grund av den låga höjden måste nya landningsplatser rekognosceras under hela flygningen fram till »brakanslutningen». — Nedan Ljungbyhed—Gamleby (278 km) 24/8 1943. Molnhöjd vid starten 800 m. Stark sidvind. All flygning över 1.200 m i moln.



Luleå

STÖRST och BÄST

Tapeter - Färger - Tekniska-, Sjukvårds-
o. Förbandsartiklar - Parfymer - Kameror
och Fotografiska artiklar

JALA FÄRG- och DROGHANDEL
Luleå Telefon 22 29 - 15 94

Byggnads-, Bill- och Spegelglas m. m.
Glasmåttningar
Fönsterputsningar

Bröderna Boman

GLASMÄSTERI

Tel. 22 46 LULEÅ Kungsgatan 14

Nya Glasmagasinet

Storgatan 19 LULEÅ Tel. 21 51

Specialaffär i

Glas, Porälin, Kristall, Armatur, Nysilver
samt övriga Husgerädsartiklar

Lägsta priser - Presentkort

Största sortering

Algot Axelsson

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

Verkstaden 23 79 - Storgatan 7
Bostaden 27 79 - Parkgatan 18

Norrbottens

Träförädling A.-B.

LULEÅ, Tel. 36 31, 36 30.

Hyvlade o. ohyvlade trävaror

KARL NORDSTRÖMS MURBRUKSFABRIK

Kontor: Grindgatan. Telefon 12 75.

Tillverkar: MUR- och PUTSBRUK
I större och mindre partier.

Leverantör av SAND och GRUS
från eget sandtag.

TELEFON SANDGROPEN 500 05

Norrköping

IVAR LÖWGRENS EFTR.

(Johansson och Lindskog)

N. Rådströmgatan 16 - Tel. 20 10
NORRKÖPING

Platsens största sortering av
VARTA ACKUMULATORER o.
PERTRIX TOBBATTERIER

Laddningsstation och Bilelektrisk service

BÖCKER

OMÖJLIGT

komma ihåg allt

Svensk flygkalender
oumbärlig hjälpreda

Nu har den kommit — Svensk flygkalender 1945 — boken som hjälper er att komma ihåg det, som ni annars skulle glömma. Den kostar bara 2:75 plus oms och utges av FLYG tillsammans med KSAK. Allting kan ju inte få rum på 240 sidor men förbluffande mycket, som ni kommer att finna, när ni väl får flygkalendern i era händer.

Låt oss ta en hastig titt i den. Det börjar med det vanliga kalendarier, KSAK:s styrelse — tyvärr förra årets — samt en artikel om KSAK:s nya organisation. Efter ett svenskt bilduppslag och den svenska militära flygplanmärkningen kommer en artikel om Flygvapnets nya väderlekstjänst av förre press-, signal- och väderleksofficeren i flygstaben, major *Bill Bergman*, och därefter en presentation av den nya luftfartsmyndigheten.

Svensk flyghistoria heter en återblick på vad som hänt inom svenska flyget, och som jämförelsegrund har vissa betydelsefulla flyghändelser utomlands tagits med. Kaptenen vid flygvapnet *S. Holmberg* skriver initierat och rikt illustrerat om flygplanvapen och därefter kommer en av kalenderns värdefullaste avdelningar: Berömda flygplankonstruktörer och deras verk. Överste *G.-A. Westring* — FLYG:s Aviator — analyserar femte luftkrigsåret på sitt oöverträffliga sätt med massor av fakta och siffror. Avdelningen nya krigs-flygplan ger en kortfattad överblick över de nya typerna i världskrigsflyget.

ABA-chefen kapten *Carl Florman* skriver — sakkunnigast av de sakkunniga — om fredsrustningarna inom trafikflyget. Byråchefen *Carl Ljungberg* — luftfartschefen — har bidragit med en värdefull artikel om trafikflygplatser för olika ändamål.

Efter dessa mycket upplysande sidor följer en del statistiskt material, såsom förteckningar över gällande trafikflygcertifikat (C och B), senare följt av liknande listor på silver-C och S-certifikat. Därmed kommer en stor segelflygavdelning med typbeskrivningar, rekordnoteringar, Allebergsrapport, bestämmelser för glid- och segelflygning m. m.

Flygdirektör *Tore Edlén* ger en initierad redogörelse för reaktionsdrivna flygplan med historisk återblick och flygdirektör *E. Björnsjö* berättar om moderna flygmotorer av konventionell typ. Ett ytterst aktuellt och intressant avsnitt. Flygkalenderns sista del handlar om modellflyget, det första statsunderstödda modellflygåret, tävlingsregler, KSAK:s modellflygmärken, FAL-reglerna, KSAK:s rekordbestämmelser samt en trevlig artikel om de svenska elitmodellflygarna av *Robert Löwen-Aberg*. Klubbadresserna avslutar verket.

Allt detta och mer till får ni för 2:75 plus oms. Vad kan man mera begära?

Malmö

FLORINS

JÄRN-, VERKTYGS- OCH
BOSÄTTNINGSAFFÄR

Södergatan 7 MALMÖ
Tel. Linjevälljare: 232 01, 179 44, 158 55
Bostaden 524 88
Rekommenderas

OTTO MAGNUSSON

Byggmästare

Kontor: Österportsgatan 6 A
Tel. 74 574 MALMÖ

Piteå

ELIS BLOMS

ÅKERI & BILSTATION

Telefon 10 90 PITEÅ
Storgatan 21

REKOMMENDERAS

TAGE RAMS

BIL- & RADIOAFFÄR

Telefon affären 14 64, 15 34

REKOMMENDERAS

Gullvivans

BLOMSTERHANDEL

Storgatan 29 PITEÅ Tel. 14 34.
REKOMMENDERAS!

I PITEÅ

spisar man billigt och gott å

Nybergs Matsalar

SERVERING HELA DAGEN.

Aronsgatan 13, Telefon 11 82.

C. L. ÅSTRÖMS

GULDSMEDSAFFÄR

Tel. 1081. Bost. 10 07.

Vigsel- och förlovningsringar

FÖRENINGEN



VÄRNPLIKTIGA FLYGFÖRARE

Allingsåsvägen 6, Hammarbyhöjden
Telefon 49 61 78. Postgiro 27 37 00.

ÅRSMÖTE.

Föreningens årsmöte ligger — som tidigare annonserats — rum söndagen den 3 december 1944 kl. 11—17 i Aeroklubbens lokaler, Malm-skilnadsgatan 27, Stockholm.

Alla medlemmar äga rätt att deltaga och representanterna för varje flottillj erhåller, om så erfordras, fri resa och dagtraktamente.

Programmet bjuder på en hel del intressanta punkter som förutom de interna spörsmål bjuder på ett aktuellt intressant föredrag och event. film. Efter sammanträdet intages en gemensam supé, där så många som möjligt bör deltaga.

Ur dagordningen kan vidare meddelas, att vår värderade sekreterare Ingenjör G. Leijonflycht ämnar avgå på grund av ändrade arbetsförhållanden och vi stå alltså inför nyval på denna post. Förslag till ny sekreterare bör insändas till årsmötet av dem som icke kan närvara. Givetvis skall i övrigt insändas spörsmål, som bör upptagas vid årsmötet.

I övrigt hälsas alla medlemmar hjärtligt välkomna.

STYRELSEN.

NÄR DÖDEN FLÖG POSTEN

Forts. fr. sid. 29.

Min radio hade inte fungerat sedan jag kom in i snön och isen; så jag flög på ren beräkning. Jag stack ner över vad jag trodde var norra Pennsylvania men efter att ha flugit genom staden på låg höjd och läst namnet fann jag att jag var över Binghamton, New York. Jag flög söderut, sedan jag kommit ihåg ett fält vid Scranton, Pennsylvania, och där landade jag.

Landningen var helt enkelt en upplevelse. När jag dök ned över fältet där såg jag arbetare, som frenetiskt viftade med armarna. De höll på att reparera fältet. Men jag hade slut på bensinen så jag kom in och tecknade med handen åt dem att gå ur vägen. Den enda skadan åstadkoms av att jag landade på en av de små röda flaggor, som en av arbetarna hade viftat med — han hade snabbt stuckit ner den i marken, när han såg mig landa hänsynslöst, och jag kom ner rätt på toppen av den; men den lilla rispan hade ingen betydelse. Jag reparerade den, drack kaffe med flygplatschefen och fortsatte till Newark.

Man hade för länge sedan ansett mig

Det första av Svensk Flygtjänsts fyrstuga taxi- och familjepplan typ Cessna »Airmaster» — en trevlig bekantskap!



SVENSK CESSNA "AIRMATER"

Det är inte vardagsmat i dessa tider att få in civila flygplan från utlandet och därför måste man gratulera Svensk Flygtjänst, som lyckats förvärva två flygplan av typ Cessna »Airmaster» från Finland. Det skedde i våras och sedan dess har flygplanen undergått en grundlig översyn vid bolagets verkstäder.

Häromdagen provflögs den ena Airmastern, naturligtvis med gott resultat. »Naturligtvis», varför detta ord? frågar kanske någon. Jo, denna flygplantyp är känd för att vara en av de säkraste som finns på vårt klot, ett utmärkt »familjflygplan», som går i ur och skur.

Airmaster är fyrstigt, har dubbelkom-

mando och är försedd med en Warner Super Scarab på 145 hk. Data (som landplan): spännvidd 10,4 m, längd 7,5 m, höjd 2,12 m, vingyta 16,8 m²; tomvikt 613 kg, flygvikt 1065 kg, vingbelastning 63,4 kg/m², effektbelastning 7,35 kg/hk; maxhastighet 261 km/t, marschhastighet 230 km/t, landningshastighet med klaffar 79 km/t, stigningshastighet med klaffar 79 km/t, flygsträcka med standardbränsletank 845 km, tjänstetopphöjd 5 480 m, bränsleförbrukning vid marschhast 36 liter per timme.

Det andra flygplanet av samma typ är klart i dagarna. Ett av planen skall flygas för luftvärnet och det andra skall tillsvi-dare stå i reserv på Bromma.

UNGDOMSLEDARLÄGER I KALHYTTAN

I och med att segelflygrörelsen sväller ut och samlar allt fler och fler anhängare, speciellt bland ungdomen, är det nödvändigt att flygklubbarna kan möta dessa med ledare, som är lägnade att på rätt sätt ta hand om denna ungdom.

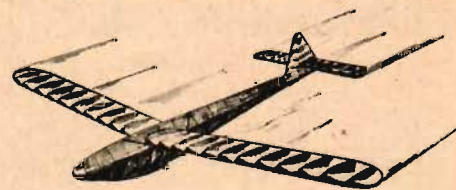
För att rikta in klubbarnas ledande personal på frågan har KSAK anordnat s. k. ungdomsledarkurser. Dessa tidigare kurser har ägt rum på våren och varit intimt förknippade med segelflygverksamheten.

Nu planerar KSAK att tillsammans med Skidfrämjandet anordna ett ungdomsledarlager under tiden 30/12 1944—8/1 1945, d. v. s. under en årstid då segelflygverksamheten ligger nere i största utsträckning. Härigenom behöver den ordinarie segelflygverksamheten ej bli lidande genom ledarens frånvaro. Dessa får ta del av de erfarenheter av ungdomsledning som gjorts inom Skidfrämjan-

det, vilken organisation under ett flertal år haft detta ämne på sitt program. Lagret förlägges till Skidfrämjandets turiststation Kalhyttan vid Filipstad. Lagret anordnas i samband med Svenska Ungdomslagen för Bygdekultur och Sveriges Postsparbank.

Ankomst till lagret sker den 30 december med upprop kl. 17.30 och hemresa den 8 januari. Lagrets program omfattar gymnastik, skidteknik, skidutflykter och orientering, terränglekar samt fluffövningar. Denna del av programmet upptager drygt 50 procent av tiden. Återstoden omfattar föreläsningar och diskussioner i aktuella ungdomsfrågor. På kvällarna anordnas sänkväm och underhållning.

SINKADUS II



Spännvidd 1500 mm.
Ritning erhålles gratis.

WENTZELS Apelbergsgatan 48
STOCKHOLM

förlorad, ty samma natt hade två andra armeförare mött döden över Alleghany. Ännu en gång kände jag att något hade sagt till mig att klättra när jag mötte det dåliga vädret och om samma något hade sagt till de andra att klättra skulle de ha flugit igenom istället för att gå ner — men de kanske hade låtit bli att ta hänsyn till varningen. I ett fall som det här tror vi att det är tur men det kanske det inte är. Till mig hade något sagt: »Ta höjd, snurra inte omkring här nere, ta höjd och fortsätt.» Och jag tror att efter det skötte det sig alldeles själv. (Forts. i nästa nr.)



DET ARBETAS FLITIGT I Sveriges nordligaste modellflygklubb — KFUM:s i Kiruna flygscoutavdelning. Bilden illustrerar bra Sigurd Isaacsons synpunkter.

UTBILDA MODELLFLYGINSTRUKTÖRER!

Sigurd Isaacson, som undervisar i KSAK:s instruktörskurser i Stockholm och utbildar de kvalificerade modellflyglärnarna, ger nedan tips för klubbkurser.

Instruktörsproblemet har alltid varit ett av de mest brännande för modellflyget liksom ledarproblemet, som ju är ungefär samma sak. Det vill till initiativ, pengar och kunskap för att få fram instruktörer. Sedan KSAK:s kursverksamhet kommit igång, finns det nu pengar i form av erforderliga verktyg, byggsatser och bidrag till lokalhyra. I Stockholm har flera kurser redan hållits och även några landsortstider har haft en nog kvalificerad lärare att på KSAK:s initiativ anordna en instruktörskurs.

Då det är av synnerlig vikt för klubbarna att få fram instruktörer, som kan leda egna reguljära nybörjarkurser, undervisa nyinkomna medlemmar eller ungdomar som tillhör andra ungdomsorganisationer där de kan införa modellflyget, vill jag på detta sätt med KSAK:s stöd visa hur lätt en instruktörskurs kan läggas upp, vilka ämnen man bör undervisa i och hur KSAK kan bistå.

Förutsättningar och arrangemang.

Hittills har den som varit kapabel att leda en instruktörskurs blivit adlad till modellflyglärare, d. v. s. vår högsta officiella kompetensgrad, i vilket fall som helst måste en arrangerande klubb ha tillgång till en någorlunda erfaren modellflygare, som förstår att lära ut. Alder och förstånd kan i viss mån ersätta erfarenhet. Om senare de teoretiska ämnena, som är ganska enkla, kunde ges ut i skrift (stencilerade eller i fackpressen, då de har intresse för alla modellflygare), bleve fordringarna på lärarens teoretiska kunskaper tillräckligt låga, och snart sagt varje klubb kunde anordna kurser.

Klubben måste givetvis förfoga över en lokal jämte verktyg. Men är dessa saker klara, är det bara att skaffa fram eleverna, anmäla läraren och antalet elever och begära skolmodellerna »Vargen» och »Tigern» för dessa. Registreringar för samtliga insänds senare, då kursen samlats.

Kursernas speciella syfte.

Det bästa med instruktörskurserna är att som nämnts utvalda representanter för andra organisationer kan utbildas. Om kursen bara består av sådana, kan kravet på erfarenhet och teoretiskt kunnande sättas betydligt lägre, dels därför att leke modellflygande klubbar kanske inte har några erfarna modellflygare, och dels därför, att modellflyget i dessa klubbar endast skall vara grundläggande.

Värdet av att andra klubbar börjar med modellbygge är givet för varje klubbledare. Med engångsbesväret med en instruktörskurs på orten kan en klubb så frön till en mångdubblad modellflygverksamhet, som leds och bekostas av de främmande klubbarna och KSAK. Dessa i sin tur vinner lika mycket, då de gratis får instruktörer utbildade, som kan ge deras medlemmar en ny trevlig selsättning. I sitt stilla sinne kan sedan modellflygarna hoppas att några av de sålunda utbildade helt övergå till modellflyget.

För övriga ungdomsklubbers representanter rekvideras från KSAK anvisningar för hur modellflygverksamhet startas, registreringsblanketter m. m. De uppmärksammas också därigenom att KSAK understöder verksamheten med material, verktyg, lokalhyres-

bidrag (i mindre utsträckning) m. m. för de registrerade klubbarna. De registrerade får gratis »Vargen» och »Tigern» mot rekvisition.

Alla ungdomsorganisationer kan intresseras, då modellflyget och modellbygget utan tvekan ger en mängd fördelar. I Stockholm representeras företrädesvis Unga Örnar, Frälsningsarméns, KFUM:s och andra scoutkårer, sportklubbar, ungdomsgårdar m. fl. De representanter för dessa jag haft att göra med är oftast mycket lärorika, sympatiska och glada att få införa modellflyget i sina organisationer; en särskild eloge måste ges åt Frälsningsarméns scoutkår. På landsbygden tillkommer J.F. SLU, IOGT m. fl. Folkskollärare (slöjd lärare) kan vara ytterst tackvärda objekt att undervisa, då de kan införa reguljärt modellplanbygge i skolslöjden.

KURSPROGRAM.

Den teoretiska undervisningen bör omfatta ungefär följande.

Organisation (ca 1 tim).

Kort orientering om modellflygets historia, mening och betydelse.

Det svenska modellflygets organisation och arbetssätt.

Klubbildning, registrering m. m.

Flygningens grundprinciper (ca 4 tim).

Lyftkraftsbildning vid plan platta, välvad platta och dubbelklädd vinge.

Stabilisering i höjd-, sid- och tvärlängd (styrvärkets och V-formens funktion).

Luftmotståndets natur och uppkomst. Lämplig form.

Avvägning och inställning av modellplan.

Demonstration på »Vargen» resp. »Tigern».

Startteknik. Löp- och vinschstart.

Konstruktions- och tävlingsregler. Märken.

Meteorologi (ca 1 tim).

Horisontalvindar, styrka och riktning.

Vertikalvindar. Uppkomst, utnyttjande och verkan av hang- och termikuppvind.

Moln och övriga väderfaktorer.

Tidskrifter för självstudium.

Omtala och visa Modellflygaren, FLYG, Svensk Flygtidning, Teknik och Hobby, Modellteknik, Hobbyboken m. fl.

Till ovanst. tider kommer repetition minst en gång, varvid eleverna kan få undervisa. Betyg sätts nämligen också för lärar- (och ledar-) egenskaper.

Praktiskt arbete.

Den praktiska undervisningen omfattar byggande av »Vargen» och »Tigern» (byggs färdig efter kursen för dem som ej hinner annat) samt flygövning med undervisning i högststart, start- och flygtränning samt ev. termikflygning, hur man söker i kedja efter modell o. d. Denna del är givetvis den viktigaste och avses lära deltagarna enhetsmodellernas konstruktion, hur de skall byggas felfritt och trinnas till bästa flygförmåga.

Och slutligen: lämnas inte denna goda möjlighet att utvidga verksamheten på er ort utan genomgående diskussion. Och häng inte upp er på påbud och paragrafer från KSAK. De är till för att hjälpa, ej att snärja, och skulle ni t. ex. behöva »Vargen»-byggsatserna innan ni vet exakt antal, har rekvisitions-kuponger e. d. så låt inte det hindra kursen utan skicka efter i förskott. Använd sunt bondförnuft!

Skellefteå

A.-B. Bröderna Nordin Snickerifabrik

DEGERBYN SKELLEFTEÅ
Telefon 101 93 och 100 94

Hederspresenter, ringar o. smycken
i olika prislägen.

A. WALLINS Eftr.

GULDSMEDSAFFÄR.
Stationsgatan 14. Tel. 100 48. Skellefteå.

SUNNANÅ TVÄTT- & STRYKINRÄTTNING

Sunnaná. Tel. 114 32.
SNABBTVÄTT FÖR RESANDE.
Välgjort arbete. Humana priser.
Skellefteå.

URSVIKENS MEK. VERKSTADS A/B

Tel. växel 300 08, 301 08
Ursviken, Skellefteå

Stockholm

H ELEGANTA

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

Y FRANSKA MODESALONGEN

»Damernas i glädje och sorg.»

Drottninggatan 51, 1 tr. (vid Epa).
STOCKHOLM. Telefon: 11 98 30.
Obs. Även avdeln. f. uthyrn. av Herrkläder.

Sundsvall

BESTÄLL HOS

Palms Konditori

Telefon 38 22
Originella och smakfulla
EFTERÄTTER

Kaffeaffären IDO

NYBROGATAN 8
Telefon 49 88

SUNDSVALL

Rekommenderas!

FOLKFLYGETS TJUSNING

Forts. fr. sid. 20.

som ett ljust leende över vattnet i sjöns
längdriktning. Briserna hade kommit! Ingen
fara längre!

Palle drog av gasen så hastigt att mo-
torn hickade. Glidflykt i högersväng snett
över sjön, vänstersväng och vingglid. res-
ten. Femtio meter rakt utanför ön jämkade
han ner planet och drog av gasen helt.
Cuben satte sig på hasorna som en töm-
bromsad häst, grävde ner baknabbarna och
sköt en mängd vatten framför sig. Palle
svängde in mot ön.

Björn hade vid brisens ankomst rivit ner
tältet och packat ihop grejerna. Nu stod
han med tänkande min och tog emot Palle.

— Hör du, Palle, tror du egentligen att
vi har det rätta folkflygplanet? Jag undrar
om sjöplanet är det allena saliggörande.
Och 50 hästar är för litet för två personer
— särskilt på tofflor.

— Ja, det kan du ha rätt i. Men det är
nog inget som heter »det rätta folkflyg-
planet» — det finns inte ett utan många
folkplan, d v s en önskvärd typ för varje
kategori av människor. Men nu har vi den
här kärnan och får nöja oss med den så
länge. Den är billig i alla fall.

— Just det ja. Folkkärnan ska vara bil-
lig. Och i den här turen som vi gör lig-
ger det en hel del av »folkflygningens
idé».

— Vi snackar om det en annan gång, sa
Palle, och så sticker vi iväg innan vinden
mojnar. Det finns andra och större sjöar!

Start i badbyxor mot nya friska hori-
sonter, nya sjöar med bad och fiske, nya
tältplatser med skogens frihetssång som
taptö och revelj. *Pro Mille.*

FOLKFLYGPLANET ...

Forts. fr. sid. 21.

för att vara med i den tävling, som FLYG
utlyser i detta nummer.

Tävlingen går nämligen helt enkelt ut på
att genom omröstning fastställa, hur det
populäraste svenska folkflygplanet skall se
ut och i stora drag ha för egenskaper. Täv-
lingen uppdelas i fem olika etapper. I varje
etapp kommer FLYG att behandla en sär-
skild kategori av folkflygplan öels i form
av en kort novell, i vilken just den kate-
goriens tjusning och goda egenskaper po-
ängteras, dels en saklig redogörelse för vil-
ka typer som finns inom kategorin och vad
man har att vänta. Och så blir det fyra ty-
per att rösta på varje gång. Dessutom
kommer en rad olika framstående flyg-
plankonstruktörer och andra i Sverige och
utlandet att framlägga sina expertsynpunk-
ter.

Läsarna skall för varje etapp rösta på
det bästa — läs populäraste — flygplanet
i den kategori, som just presenteras. På
så sätt kommer vi så småningom fram till
fem populära typer och så slutar tävlingen
med en omröstning mellan dessa fem. Re-
sultatet blir en enda typ — den svenska
allmänhetens populäraste folkflygplantyp.

Priser — ja, de blir sannerligen lockande
för var och en. Se sid. 20.

ALLA MÅSTE VARA MED.
ALLA KAN VARA MED.

Sundsvall

CAFÉ och KONDITORI

La-Sall

Storgatan 40 - Telefon 25 64
GOTT KAFFE
HÄRLIGA SMÖRGASAR

Konditori Berghems Eftr.

8. Esplanaden 7 Telefon 30 26
Servering av gott kaffe och goda
konditorivaror
☆ Beställningar mottagas ☆

S. VESTPHAL

KONDITORI & FINBAGERI
Långgatan 38 SUNDSVALL Tel. 19 13
Kaffebröd, Småbröd och Konditorivaror
av bästa kvalitet

Köp Ert dagliga bröd
från

B. Strandbergs Bageri
Stockviksverken Telefon 693 13
SUNDSVALL

IVAR PETTERSSONS MOTORVERKSTAD

Rådhusgatan 30 - Sundsvall
Platsens äldsta - Rekommenderas
Telefon 12 33, 19 33, 20 19
Utställningslokal: Telefon 24 57

JOHANSSONS AUTOMOBILVERKSTAD

Kyrkogatan 27 (mitt emot Badhuset)
Sundsvall Telefon 12 90
Utför alla inom branschen förekommande
arbeten
Reservdelar

Allas Motorverkstad

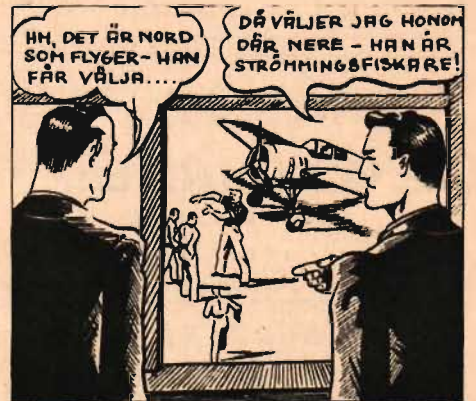
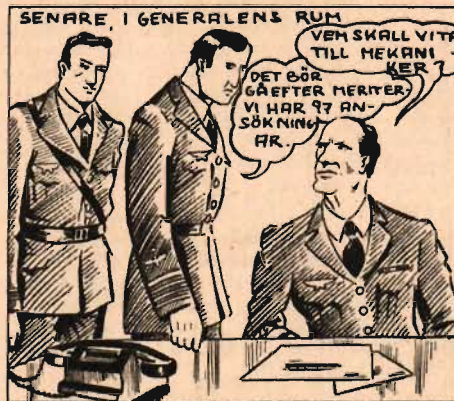
Axel E. Näslund
Långgatan 6 - Sundsvall - Tel. 51 62
UTFÖR ALLA INOM BRANSCHEN
FÖREKOMMANDE ARBETEN

ÖRNUNGEN flyger jorden runt



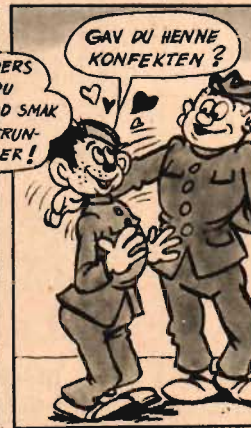
TEXT AV
MAJOR H. VICTORIN
En **Hum**serie

VAD HAR HÄNT: Den skrupelfrie flygbolagschefen Glenskys försök att omintetgöra det svenska deltagandet i världsflygtävlingen har misslyckats och löjtnant Nord och hans råstarke mek Bång när efter otroliga äventyr hem i sista minuten för att starta med den specialkonstruerade tävlingsmaskinen. I detta avsnitt gör de två sin entré hemma i Sverige.



FLYGSOLDAT 13 BOM

AV 2418 BJARRE.



Sundsvall

M. CEDERHOLM

GUMMIVERKSTAD
Dalgatan 7 - Sundsvall.

Telefon 24 16

Flygare! RADIO

Vid behov av
vård Eder till oss
Radioapparater högsta klass -
Fullständigt service

NORRLANDS RADIO

Storgatan 9 SUNDSVALL Tel. 53 80

ATELJÉ

Engström

STORGATAN 6-8, SUNDSVALL

Uppsala

Vår välsorterade

FÄRGHANDEL

erbjuder Eder i rikt
urval allt vad till
branschen hörer

A.-B. SÖDERBERGS TAPET- & FÄRGHANDEL

Svartbäcksgatan 2
Tel. 33302 UPSALA Tel. 30302

RADIOHÖRNAN

ERIK BOIVIE

Vård Eder till oss vid radoköp
och reparationer. Fackmässigt service.
SVARTBÄCKSGATAN 24, 1 tr. Tel. 315 17

SPECIALAFFÄREN för RADIO

Boden

NISSES SPORTAFFÄR

Allt i vintersport

Tel. 1005: BODEN. Bost. 12 25.

BÖCKER Erland Mossberg:

MINNEN FRÅN TRE KRIG

I ett avseende har jag haft tur här i livet. Jag har varit med i tre krig. Detta benämner jag tur, ty det bör vara varje officers diktan och traktan att lära känna krigets verkliga natur. — Med dessa tänkbara men förvisso diskutabla ord inleder överste Erland Mossberg sin bok »Minnen från tre krig», och med samma ord har förf. presenterat sig själv. Tilläggs må endast att de krig han varit med i äro boerkriget, balkankriget och första världskriget.

Sin främsta verksamhet har emellertid överste Mossberg haft förlagd till London i egenskap av först militärattaché, sedan flygattaché. Det är främst på grund av överstens sistnämnda befattning som hans bok bör intressera alla dem som ha intresse för vårt flygvapens *via dolorosa* under åren mellan de båda världskrigen.

Överste Mossberg var en av de icke alltför många officerare som tidigt insågo flygets betydelse i nutida krigföring. Med krigarens lovliga avsikt att döda deltog han aktivt i striderna omkring förarbetena till de försvarsordningar som tillkommo 1925 och 1936. Men motparten blev icke svaret skyldig utan försökte efter förmåga att döda Mossberg. På så sätt blev man kvitt. Det är synd att den stridbare översten icke ansett det lämpligt att redan nu framlägga hela materialet från dessa strider, men vad han säger är av största intresse, icke minst om man har möjligheter att läsa även mellan raderna. Dräplig är i all sin korthet beskrivningen på ett sammanträde i 1924 års riksdags försvarsutskott, där vi finna dåvarande löjtnanten Carl Florman i full aktion mot flygets mäktiga vedersakare, vilka i denna dust icke hade någon nytta av den vida högre graden än den kække löjtnanten, som däremot hade den största nytta av sin verkliga sakkunskap, och som utan krummelurer gjorde bruk av den.

Det är icke endast det svenska flygvapnets svåra kamp för tillvaron som överste Mossberg skildrar. Vi få även en utmärkt inblick i det engelska krigsflygets lika svåra kamp, som i många avseenden var likartad det svenska.

Det skulle vara oriktigt att begränsa det intresse Mossbergs bok väcker endast till flyget. Boken ger en utmärkt inblick i livet inom den indelta armén mot slutet av 1800-talet och inom den nya värnplikts-hären, för att inte tala om förf:s livfulla skildringar från Sydafrika och Balkan. Den sistnämnda krigsskådeplatsen har ju dessutom sitt dagsaktuella intresse just nu. Och naturligtvis äro förf:s minnen från 20 års tjänstgöring i London både roande och givande. De ha mycket att säga oss — till mångens förvåning står det klart att världen av 1944 i vissa avseenden är skrämmande lik den av 1924. Åtminstone när det gäller att bedöma flyget.

Den som så hava kan bör icke försumma att läsa den ungdomlige 76-årige överstens lyckliga minnen från tre krig och lika många mellankrigsperioder. Denne infanteriofficer har gjort en betydande insats för vårt flygvapens tillkomst och utveckling — i själva verket har han deltagit icke i tre utan i fyra krig — det fjärde för att skapa och utveckla det självständiga svenska krigsflyget. *W. Kleen.*

Örnsköldsvik

För Er...

som värdesätter gott kaffe!
och försäkt gott bröd!

Utbärning

NYA KONDITORIET

Örnsköldsvik
Storgatan 24 Tel. 21 14

J. Olssons Skofabrik

JÄRVED Tel. Örnsköldsvik 400 22

Försäljer i parti:

SKODON, HANDSKAR och SOCKOR
av egna tillverkningar

Östersund

Hedersgåvor och Sportpriser

I stort urval

SILVER, NYSILVER och TENN

Hovjuvelerare

C. G. HALLBERGS GULDSMEDS A-B
Prästgatan 25 - Telefon 4 25
Östersund

Östersunds Skinnberederi

Inneh. E. A. Ericsson

Telefon 9 96

Fälskinn av alla slag mottagas till
BEREDNING och FÄRNING

IVARSONS

Auto-Elektriska

BERTIL RAHM

Prästgatan 44 - ÖSTERSUND - Tel. 42 34
Postgirokonton 222 73

Specialverkstad för allt elektriskt & motorfordon - Bosch service - Reservdelar för alla Billelekt. system - Laddningsstation

Östersunds Rostfria Verkstad

Diskbänkar, Tvättrännor,

Charkuteri- och Mejerikärl

Telefon 24 39 - Östersund

Införda offert!

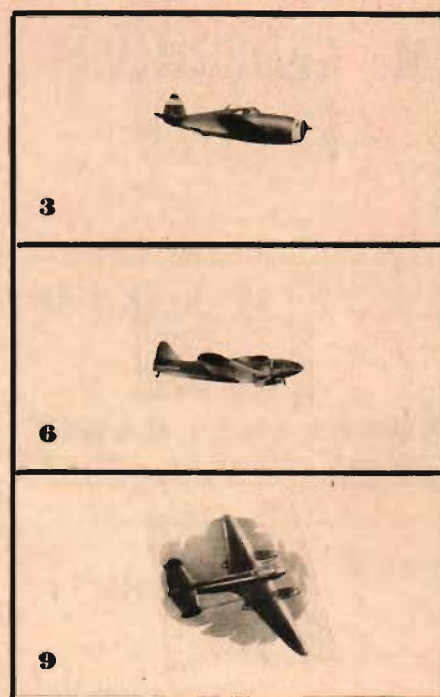
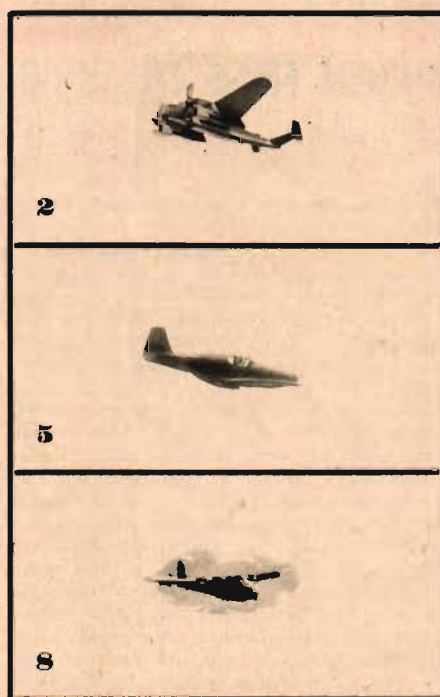
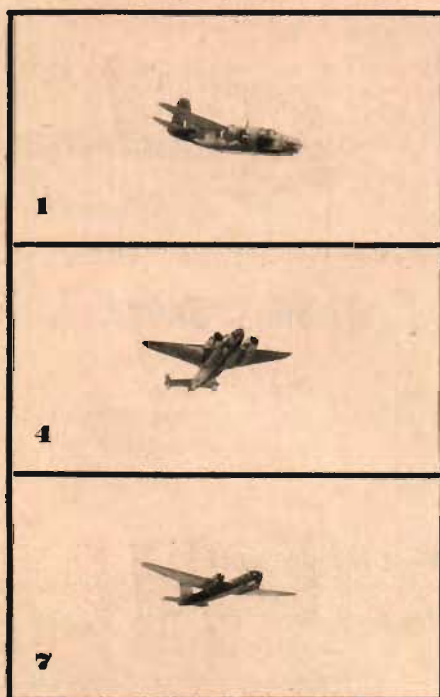
Metropolkonditoriet

Storgatan 34 - Telefon 6 38

Östersund

REKOMMENDERAS

FLYGPLANIDENTIFIERING NR 8



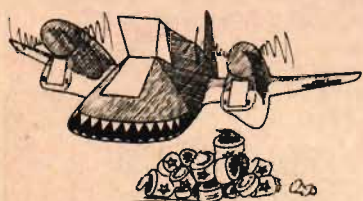
Här ovan följer flygplanidentifieringsuppgift nr 8 i Flygstabens och FLYG:s synnerligen uppskattade tävlingar. Särskilt på militärförbanden landet runt har de i varje nummer återkommande nio uppgifterna hälsats med tillfredsställelse, eftersom bilderna är av just den storleksord-

ning man önskar och det är mycket ont om identifieringsmaterial.

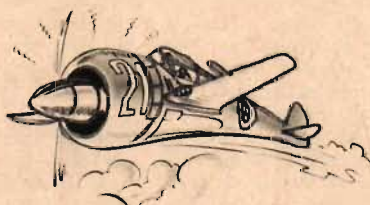
Fr o m FLYG nr 21/44 gjordes tävlingen ännu värdefullare, i det att lösningen för varje omgång kompletteras med en karikatyr av varje flygplantyp. Det är en känd sak, att flygplankarikatyror är det bästa medlet att lära sig de olika typerna.

Lösningen på uppgift nr 8 skall vara FLYG:s red., Västmannagat. 69, Sthlm, tillhanda senast den 13/12 och det är lämpligt att använda kupongen på sid. 39. Första pris: 25 kr, andra 10 kr och tredje helårsprenumerat på FLYG. Och så tar vi nya tag igen.

KARIKATYRLÖSNING IDENTIFIERING NR 7



Heinkel He 120.



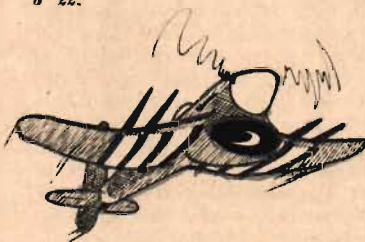
J 22.



Junkers Ju 200.



Short »Stirling».



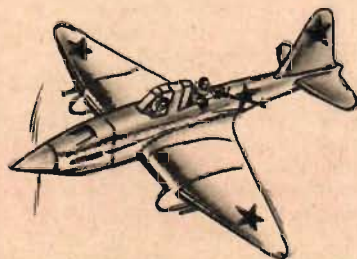
Hawker »Typhoon».



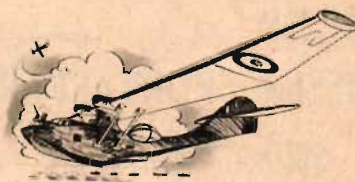
Focke-Wulf FW 187.



Consolidated »Liberator».



Iljusjin IL-3.



Consolidated »Catalina».

LÖSNING TILL FLYGPLANIDENTIFIERING NR 7

1



HS 129: Tvåmotorigt. Enkelt stjärtsidplan. Tvärvaskurna vingspetsar. Kort framåtlutande nos. Jfr Me 210, S 16, FW 187.

2



J 22: Mldvingat. Tvärvaskurna vingspetsar. Lågt, brett stjärtsidplan. Jfr FW 190.

3



JU 290: Fyrmotorigt. Dubbla stjärtsidplan synliga bakom och mellan motorerna. Lågvingat. Flygkrupp med hög rektangulär sektion. Jfr Liberator.

4



STIRLING: Fyrmotorigt. Enkelt, högt stjärtsidplan. Rak, jämntjock flygkrupp med långt framskjutande nos. Kaptorn i stjärten. Jfr Wellington.

5



TYPHOON: Lågvingat. Stor, karakteristisk kylare under motorn. Stjärtsidplan och stjärthöjdplan avrundade. Långt framskjutande kanoner i vingarna. Jfr Tomahawk.

6



FW 187: Tvåmotorigt. Enkelt, högt stjärtsidplan. Kort spetsig nos med uppbyggd långsträckt glashuv. Långt framskjutande smala motorer. Jfr Whirlwind, Me 110, Hs 129.

7



LIBERATOR: Fyrmotorigt. Dubbla stjärtsidplan, ellipsformade. Högvingat. Tjock flygkrupp med rak översida och svängd undersida. Jfr Ju 290.

8



IL-3: Lågvingat. Spetsig nos med luftintag på motorns översida. Käpor för landningsstället väl synliga under vingarna. Glasäckat överbyggnad med bukåtriktad ksp. Stort stjärtsidplan.

9



CATALINA: Tvåmotorigt. Enkelt stjärtsidplan. Centralflytkrupp. Parasollvinge med tvärvaskurna vingspetsar. På flygkroppen bakom vingen glustäckta utbyggnader.

Vinnarna i sjätte etappen

Sjätte etappen i FLYG:s identifierings-tävling var i lättaste laget av de många rätta svaren att döma. — eller har skickligheten stigit? Att tävlingen är populär får vi dagligen en mängd bevis för både i form av brev och påringningar. Första pris — 25 kr — gick denna gång till kadett B. Lindbeck, Flygkadettskolan, Uppsala, andra pris — en tia — vanns av hr Carl Axel Rickman, Olof Dalins väg 14, Stockholm, och tredje pris — en helårspremiation på FLYG — av hr Arvid Sax, Fältpost 708 60.

FLYGPLANIDENTIFIERING 8

TÄVLINGSKUPONG.

DE NIO FLYGPLANEN ÄRO:

- | | |
|---------|---------|
| 5. | 6. |
| 1. | 6. |
| 2. | 7. |
| 3. | 8. |
| 4. | 9. |

NAMN:

ADRESS:

Standard i **STÅL**



...lätt att ändra – lätt att bygga ut

Stål, naturligtvis skall det vara stål, i lager och för-
rådsinredningar — säger alla. Standard i stål säger
Rosengrens — och här är skälen varför: Ett lager
eller förråd inrett i Rosengrens-standard betyder
utbytbara standarddelar, som kombineras efter
skiftande behov, men som alltid tillsammans utgöra
en funktionell enhet. Med Rosengrens-standard

blir varje kubikmeter utnyttjad, varje fack, varje
hylla och varje skåp just sådant, som det skall vara
för att fylla sin speciella uppgift. Rosengrens-
standard betyder också högsta standard i kvalitet:
Speciell profilering, fogar utan skruvar, snäva tole-
ranser och utomordentligt detaljarbete. — Låt en
Rosengrensman planera Er förrådsinredning.



ROSENGRENS

E. A. ROSENGRENS KASSASKÅPSFABRIKS AKTIEBOLAG • GÖTEBORG
Göteborg: Telefon 22 21 80 • Stockholm: Telefon 10 24 64 • Malmö: Telefon 709 00 • Norrköping: Telefon 246 86