

# Elyg



Nr 5 • 1945  
Pris 45 öre

DAVITA

**FLYGTJÄNST**

över hela Sverige

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

**LUFTBEVAKNINGSSKÖLDEN**

— märket som hedrar och pryder! Förgyllt i blå emalj. Pris 3:— kr. Knytt samman kamratbanden — bär igenkänningstecknet LS-skölden. Rekvirera även vår stora katalog — gratis mot porto.

Naturlig storlek.

**AERO-TJÄNST, Malmö**

**ÖMÅRLIG TILL FLYGETS UNIFORM**

*Pilot Uniform*

**Mey**

**Modell Pilot** Kr. 4:20 pr dubb.  
**Modell Uniform** Kr. 3:80 pr dubb.

Mey-kragen utan tyg den aktuella kragen. Den nya kvalitén till lägre pris. Snitt, passform och utförande precis som förut. Mey-systemet betyder alltid en ny krag, eftersom den helt enkelt kasseras, när den är smutsig. Mey-kragen är elegant och håller sig länge ren.

Men se till att Ni får den äkta MEY-KRAGEN

Säljes även hos flygöstilljernas marketentier.

**A.B. Mey KRAGEN**  
 G:la Bragatan 32 Tel. 1076 26  
 STOCKHOLM C

**FLYG**

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

**REDAKTION:**  
 Västmannagatan 60 1 tr. - Stockholm  
 Tel. 31 34 58  
 Huvudredaktör och ansvarig utgivare:  
 Överste W. KLEEN  
 Verkställande redaktör: G. KNUTSSON  
 Tel. 30 11 92  
 Andre redaktör: H. MILLGARD  
 Redaktionssekreterare: A. WALLIN

**ANNONSAVDDELNING:**  
 Chef: 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, o signerade artiklar är ett uttryck för redaktionens och redaktionskommitténs åsikter. För åsikter, framförda i signerade artiklar svarar författaren.

Ahlén & Akerlunds Fotogravyranstalt  
 Stockholm 1945

### 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.

*Flygintresserad:* Det amerikanska tvåsitsiga sportflygplanet Aeronca C-70 var utrustat med en 70 hk Le Blond-motor. Med denna motor hade planet en högsta hastighet av 184 km/t. C-70:s övriga data: Spännvidd 10,9 m, längd 6,86 m, höjd 2,14

m, vingyta 13,9 m<sup>2</sup>, tomvikt 393 kg, flygvikt 681 kg, marschhastighet 160 km/t, landn.-hast. 80 km/t, topphöjd 3965 m och längsta flygtid 5 tim. Flygplanet konstruerades så tidigt som 1935 och ansågs som tämligen misslyckat, varför blott en mindre serie tillverkades. Vad priset beträffar rörde det sig om ca 15—20 000 kr. Det torde inte komma att säljas efter kriget.

S. A. Varberg: Praktikantjäntgöring vid flygvapnet är avsedd för pojkar som är intresserade av flygvapnet och har tänkt sig bli flygofficerare på stat eller i reserven. Här för fordras som bekant att man avlagt studentexamen eller motsvarande. I följd härav fordras flygvapnet att de pojkar, som får göra praktikantjäntgöring, beräknar ta studentexamen inom ett par år — alltså går i någon av gymnasiet högsta ringar. Meddelanden beträffande praktikantjäntgöringen lämnas i skolorna till de lärjungar, som kan ifrågakomma. Några särskilda kvalifikationer fordras inte i övrigt för dessa kurser. Man kan uttala önskemål om att få komma till en viss flottilj. Flygvapnet bekostar mat, uppehälle och kläder under tjänstgöringen.

### VIKTIGARE FLYGFÖRBINDELSER från den 12 februari 1945 tills vidare

Fr. Berlin	7.00 t.	Stockholm*	12.10
> Göteborg	20.00 >	Malmö	21.10D
> >	8.55 >	Stockholm	10.40D
> Helsingfors	12.30 >	Mariehamn**	14.20
> >	12.30 >	Stockholm	14.00D
> >	12.30 >	>	14.10V
> >	12.30 >	Abo	13.20D
> >	12.30 >	>	13.20V
> Köpenhamn	12.45 >	Malmö***	13.00
> Malmö	7.30 >	Göteborg	8.40D
> >	8.30 >	Köpenhamn***	8.45
> Mariehamn	9.50 >	Helsingfors**	11.40
> >	14.20 >	Stockholm**	14.10
> >	9.50 >	Abo**	10.35
> Stockholm	13.00 >	Berlin*	18.10
> >	18.00 >	Göteborg	19.45D
> >	8.00 >	Helsingfors	11.40V
> >	8.30 >	>	12.00D
> >	18.00 >	Malmö	21.10D
> >	8.00 >	Mariehamn**	9.50
> >	11.15 >	Visby	12.15D
> >	8.00 >	Abo	10.35V
> >	8.30 >	>	10.55D
> Visby	12.45 >	Stockholm	13.45D
> Abo	10.50 >	Helsingfors	11.40V
> >	11.10 >	>	12.00D
> >	13.35 >	Mariehamn**	14.20
> >	13.35 >	Stockholm	14.00D
> >	13.35 >	>	14.10V

Tiderna äro angivna i å resp. orter gällande tider.

V = trafik vardagar

D = trafik dagligen

\* = trafik måndag, torsd.

\*\* = trafik måndag, onsdag, fredag

\*\*\* = trafik måndag, onsdag, lördag.

**HANSA**

meddelar alla slag av

**FLYGFÖRSÄKRINGAR**

Huvudkontor i Stockholm  
 Telefonanrop: HANSA  
 Agenturer å alla större orter i riket



## **BOLINDER-MUNKTELL**

★ AKTIEBOLAGET BOLINDER-MUNKTELL • ESKILSTUNA ★

Miles Magister



Miles Magister var före kriget över hela världen känd som "den nya aerans främsta övningsflygplan" och Miles Master är sedan krigsutbrottet standardövningsplan för R. A. F:s jaktflygare. Dessa båda typer äro endast två av de märkliga milstolparna i utvecklingen av Miles Aircraft, vars flygplan, konstruerade efter revolutionerande idéer, komma att bli ledande på framtidens civila flyglinjer.

**Miles** AIRCRAFT LTD.  
READING ENGLAND



# Flyg

NORDENS STÖRSTA FLYGTIDNING

W. KLEEN:

## SORGLIG MEN GLÄDJANDE STATISTIK

Det är endast en gång om året vi ha anledning att i dessa spalter behandla inträffade flyghaverier, nämligen när chefen för flygvapnet utfärdat sin redogörelse för inträffade haverier och orsakerna till dem. Den olustkänsla som alltid måste förefinnas när man läser och ännu mera när man skriver om olyckor mildras emellertid av att denna makabra redogörelse i all sin kalla saklighet visar hur ytterligt låg olycksfrekvensen är inom flygvapnet.

Under det gångna året har nya flottiljer tillkommit, och beredskapen har ställt oförminskade krav på personal och materiel. Antalet flygtimmar har sålunda ökat avsevärt, men samtidigt har antalet haverier minskat, icke endast procentuellt utan t o m i absoluta tal. Antalet haverier med flygvapnets motorflygplan var 1943 29 och 1944 22, antalet därav förorsakade dödsfall 55 resp 45. Hur mycket man än beklagar och sötjer över dessa förluster måste man dock se dem mot bakgrunden av de tusentals dödsfall och invaliditeter som drabbat krigsmakten under beredskapsåren, och man finner då att förlustsiffran är försvinnande liten. Det kan vara skäl att anlägga denna relativa syn på saken och att göra klart för sig att flygvapnets bidrag till förlustlistorna är obetydligt.

Detta å sin sida visar att utbildning, disciplin och anda inom vapnet står på ett högt plan, materielen likaså. När vi med största tillfredsställelse fastställa detta måste vi komma ihåg att intet vapen frestar så till oförståndigt övermod som flyget. I armén talade man förr i tiden om att rida »på Kronans hästar men med egna sporrar» när någon oförvägen ryttare råkat ut för en mer eller mindre självförvållad olycka. Men hur oändligt mycket större frestelse ligger icke i flygarens liv jämfört med ryttarens! När flygvapnet var ungt förekom också beklagligt många motsvarigheter till »Kronans hästar och egna sporrar», men nu är den andan borta. Bara i ett enda fall har flyggeneralen satt indisciplinär flygning som orsak till ett haveri. Härtill kommer tre fall då flygvapenchefen nämner »brott mot gällande bestämmelser» och ett fall »bristande uppmärksamhet

hos föraren» — denne entledigades genast från sin anställning och överfördes till marktjänst. Dessa fåtaliga fall är bevis för den stränga disciplin som upprätthålls i flygvapnet, och som är en av grundförutsättningarna för dess framgångsrika verksamhet.

Om man utifrån samma synpunkt ser på de fall som orsakats av felmanöver eller felbedömning — summa fem — kommer man till samma slutsats beträffande utbildningen. Längre kan man väl icke nå, ty hur väl utbildad en flygare än är kan han göra fel, han lika väl som alla andra yrkesutövare.

Den utomordentligt fördelaktiga statistiken skulle ha varit ännu bättre om svenska spaningsflygplan icke blivit nedskjutna av tyska jaktplan. Sådan nedskjutning har kunnat bevisas endast en gång, men när under fullt likartade förhållanden andra spaningsplan försvunnit över havet utan att försvinnandet kunnat förklaras på annat sätt ligger ju misstanken snubblande nära. Men vi skall icke närmare uppehålla oss vid de tankar och känslor som dessa fall ger upphov till.

Man kan icke grunda några slutsatser beträffande de olika flygslagens »farlighet» på så fåtaliga fall som denna statistik dess bättre omfattar. Icke desto mindre kan det vara skäl att framhålla att man icke finner någon grund för att anse något flygslag såsom »farligare» än andra. Av haverier med dödlig utgång — de andra varmed vi här sysslat — kommer 9 på spaningen, väsentligen beroende på nedskjutna eller sannolikt nedskjutna plan. Därefter kommer bomben med 6 och jakten med 5 fall, skol- och torpedplan med vardera ett.

Till slut må betonas att den nya väderlekstjänsten redan visat sina verkningar, vilket också flyggeneralen framhållit. I motsats till vad förhållandet var 1943 kan intet haverifall tillskrivas brister i väderleksorganisationen. Och den blir för varje år bättre. Därmed har ett av flygningens främsta faromoment eliminerats — flygsäkerheten kommer ytterligare att ökas.

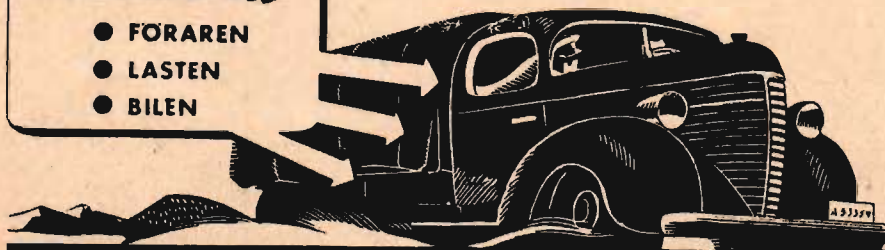
Det är lugnt för den äldre generationen att veta, att det icke tycks vara farligare att släppa sina söner till flygvapnet än till de andra försvarsgrenarna.

### Försäkra

- FÖRAREN
- LASTEN
- BILEN

### Låga premier!

Ständigt ökat  
förtroende



Specialbolag för automobilförsäkring. Kungsgatan 9, Stockholm. Tel. 23 21 20.

## Trafik

# FREDSFLYGET

*bjuder te på sängen  
och strålande individuell*

## BEKVÄMLIGHET



Från FLYG:s Londonkorrespondent  
G. KRISTIANSSON.

London i januari.

I slutet av november 1940 landade några tiotal Hudson-plan på ett flygfält nära Prestwick i sydvästra Skottland. Denna händelse kanske nu, fyra år senare, förefaller vara rätt så obetydlig, men den var i själva verket av flyghistorisk betydelse: när Hudson-planen tog mark på Prestwick-aerodromen hade de nämligen genomfört den första transatlantiska flygningen vintertid i västöstlig riktning.

Samtidigt kom dessa Hudson-plan att beteckna inledningen till en ny era för den dittills relativt okända flygplatsen. Allt flera flygplan sökte sig till Prestwick, inte bara från andra sidan Atlanten utan också från andra delar av världen, såsom Australien, Afrika, Ryssland — ja, även svenska plan och svenska piloter har landat och startat där. I dag har Prestwick blivit till en av världens betydelsefullaste och livligast trafikerade flygknutpunkter. I jämn ström kommer och går flygplan varje timme, varje minut både dag och natt. För Prestwick är flygaldern redan ett faktum.

Ägare till Prestwick är Scottish Aviation — ett synnerligen livskraftigt flygbolag med öppen och klar blick mot framtiden. Bolaget är inte gammalt, det bildades så sent som 1935, men det har under kriget skaffat sig så stor erfarenhet och vana i handhavandet av internationell flygtrafik, att det i fråga om flyghamnservice står »second to none» i hela världen.

I samband med fyraårsdagen av första vinterflygningen över Atlanten från väster till öster arrangerade Scottish Aviation en middag i Prestwick för några utvalda flyghabituer. Två svenskar var närvarande, nämligen Aerotransports London-represen-

tant Charlie Florman och flygkaptenen Marshall Lindholm.

Som redan nämnts bildades Scottish Aviation 1935, och bolagets förnämsta uppgift blev redan från början flygplatsservice. Man hade också varit särskilt noga med att välja en flygplats med bästa tänkbara flygväder — och efter att ha genomletat de brittiska öarna kors och tvärs, beslöt man sig slutligen för Prestwick. Valet var synnerligen lyckligt, ty det har sedermera visat sig att man på Prestwick kan starta och landa 360 dagar på året.

Detta var också anledningen till att militärmyndigheterna 1940 beslutade göra Prestwick till ändstation för det transatlantiska flyget. Där hade man nämligen ett flygfält, dit man var säker på att kunna dirigera flygplan året runt, och Scottish Aviation gavs i uppdrag att svara för den nödvändiga marktjänsten.

Utvidgning av flygplats och personal blev en tvingande nödvändighet och Scottish Aviation har under dessa fyra år genomgått en utveckling, som troligen intet annat civilt flygbolag i världen kan uppvisa någon motsvarighet till. Scottish Aviation är unikt även i ett annat avseende: man har en stab på över 6.000 anställda, handhar en av världens mest trafikerade och viktigaste flygplatser men äger endast ett enda flygplan (Fokker F XXII, d. v. s. typ »Lappland»), vilket därtill råkar vara icke flygvärdigt!

Efter kriget kommer dock Scottish Aviation inte att nöja sig med att endast betjäna andra bolags flygplan, som på väg till och från Amerika eller någon annan del av världen angör Prestwick, utan man planerar ett flertal egna flyglinjer.

Enligt ett föreliggande förslag ämnar Scottish Aviation omedelbart efter kriget flyga över Atlanten med ombyggda militära transportplan. Tyngdpunkten i denna inledande efterkrigsservice skall läggas på högsta möjliga komfort samt snabbast möjliga

Individuell komfort och rymliga sovhytter — en för varje passagerare — kommer fredsflyget över Atlanten och givetvis också på andra långlinjer att bjuda sina resenärer. Här intill en sovhytt, komponerad av den berömda engelska firman Rumbold.

resa. De transatlantiska flygplanen skall enligt denna plan utrustas med 20 sovplatser och tidtabellen skall göras upp så att man kan äta middag i London och frukost nästa dag i New York.

Resan från Prestwick till New York görs direkt med blott en mellanlandning på Goose Bay eller Gander — en mellanlandning, som dock passagerarna troligen inte kommer att märka, eftersom de sover som bäst.

Man kommer även att flyga över Atlanten på dagen, och för denna service insättes flygplan med plats för 40 passagerare samt ca tre ton frakt och post. Daglinjen skall gå via Island, Grönland och Goose Bay på Labrador.

Nattflygplanen byggs så att det är möjligt att snabbt omändra dem till dagflygplan, detta för att passagerare som vakna tidigt om de så önskar skall kunna äta frukost, medan man flyger fram över de östra Staterna mellan Kanada och New York.

Dessa morgontidiga passagerare kommer att åtnjuta samma komfort, som man normalt räknar med i ett hem eller i en lyxpullmanvagn. Målen serveras lika inbjudande och aptitretande som på ett första klassens hotell. Speciella arrangemang är också planerade för de flygande restaurangerna, liksom för måltiderna på flygplatserna. I vissa fall lagrar man redan färdiglagad mat i väntan på flygplan, som endast gör en kort mellanlandning. Som regel kan dock sägas, att de måltider som serveras i luften blir bättre än man är van vid på marknaden eftersom det tack vare flyget är möjligt att året runt skaffa t. ex. frukt och andra delikatesser. Dessa möjligheter skall helt komma morgondagens atlantresenärer till godo.

Sovhytterna i de först insatta nattflygplanen över Atlanten blir i det stora hela en motsvarighet till dem, de amerikanska järnvägarna har. Men samtidigt blir de dessa överlägsna däri att man kommer att ägna större uppmärksamhet åt den individuella passagerarens trivsel. Flygresenären är således ensam i sin »hytt» och får betydligt mera plats till förfogande för omklädnaden. Vidare blir det ett fönster vid varje huvudgärd, så att passageraren samtidigt med att han intar sitt morgonte på sängen kan beundra landskapet under sig eller njuta av soluppgången.

Inom bekvämt räckhåll finnes därtill en friskluftsregulator, vilken möjliggör luftbyte till varje önskad temperatur, liksom varje sovplats utrustas med läslampa och ringklocka för den händelse man vill tillkalla planetens steward eller stewardess.

Det föreliggande programmet för Scottish Aviations verksamhet efter kriget uppstår förutom denna atlantservice även direkta förbindelser mellan Prestwick och europeiska centra såsom Paris, Amsterdam, Ham-

(Forts. på sid. 18.)

Folkflygfunderingar :

## SEGELFLYGAREN HATAR ONÖDIGT LUFTMOTSTÅND

Allebergschefen STIG FÄGERBLAD vill ha ett sportflygplan med samma goda aerodynamiska utformning som ett högvärdigt segelplan

En kväll i somras satt Stig Fägerblad och jag på Allebergs startbrygga. Vi råkade komma in på ämnet »efterkrigstidens sportflygplan» och hur det borde se ut. Det visade sig att den motorflygutbildade men inbitne segelflygaren Fägerblad funderat mycket på den saken och var lika intresserad och initierad som vilken enbart motorflygare som helst.

— Sportplankonstruktörerna bör använda de erfarenheter som segelflyget samlat, sade Stig. Jag skulle vilja ha ett sportflygplan med samma goda aerodynamiska utformning som ett högvärdigt segelplan — ju renare och glattare ytor desto mindre kraft erfordras och desto snabbare blir planet.

Förresten är inte alla segelplan fulländade ännu, fortsätter han. Någon har sagt att venturiröret på ett högvärdigt segelplan gör lika mycket luftmotstånd som själva flygkroppen — och någon kärna av sanning ligger väl i det yttrandet. Därför bör det vara elektriska instrument så man slipper utstickande venturirör o. d. I luften skall det praktiskt taget endast vara vingarna

**TRIPP-TRAPP-TRULL.** Stig Fägerblad i en Klemm 25 illustrerar med sitt huvud hur ett flygplans luftmotstånd ökar, ju flera utskjutande delar det har. — Bilden nederst t v visar det relativt ringa luftmotståndet hos ett lågvingat plan, bilden här under det större motståndet hos ett högvingat stöttat plan och bilden t h det ännu större motståndet hos ett biplan.



egenskaper men är troligen mera svårfluga än »Cadet». Jag väljer nog »Swift»... Men eftersom Culver-kärnan åtminstone hittills tillverkats i tämligen stora serier så är den förstås betydligt billigare än »Swift», som antagligen bara byggts i prototyp.

— Visserligen, invände intervjuaren, men häromdan såg jag i en amerikansk flygtidskrift att Globe »Swift» skall seriebyggas nu, så du kan nog få den för skapligt pris också.

— Tack, då tar jag den kärnan då!

Så fann Fägerblad sitt ideal. Till på köpet med platserna bredvid varandra, vilket ju passar bra, lyckligt nyförlovad som han är med B-diplomatskan Lillebil Bohman i KSAK.

Har man sagt A så får man säga B och därför är det befogat med en jämförelsetabell mellan de två närbesläktade typerna Globe »Swift» och Culver »Cadet»:

	»Swift»	»Cadet»
Spännvidd ...	8,84	8,10 m
Längd .....	5,76	5,30 m
Höjd .....	1,75	1,60 m
Vingyta .....	12,00	11,10 m <sup>2</sup>
Tomvikt ....	370	327 kg
Flygvikt ....	662	592 kg
Vingbelastn ..	55,19	42,20 kg/m <sup>2</sup>
Effektbel ....	8,70	7,90 kg/hk
Maxhast ....	232	224 km/t
Marschhast ..	208	193 km/t
Landhast .....	67,20	72,40 km/t
Stighast .....	4,30	4,00 m/sek
Tjänstetopp- höjd .....	5,670	5,335 m
Flygsträcka ..	960	960 km
Motorstyrka ..	80	80 hk

Båda flygplanen har vingklaffar, infällbart landställ, sidsitsar och enbalkiga vinggar av trä. Men — och det glömde vi titta efter — »Swift» har stålörkropp, medan »Cadet» har »bakad» träkropp (Fägerblads ideal)! »Swift» har inga slots, medan »Cadet» har inbyggda sådana.

De täl nog tittas på en gång till, de två »efterkrigsflygplanen»... Någon av dessa två är i alla fall Allebergschefens önskedröm — om han får elektriska instrument förstås!

Pro Mille.



och stjärtrodren som sticker ut från kroppen.

Hittills har privatflygplanen mest varit avsedda för skolning och man har inte brytt sig så värst mycket om hastigheten. Tänk på alla dessa högvingade flygplan med bromsande stöttor. För att inte tala om de kvarlevande biplanen, t. ex. Moth, som har låg hastighet trots stor motorstyrka och sjunker nästan rakt ner när man drar av motorn. Man har ofta resonerat som så att det är huvudsaken att vara i luften — men nu är det stadiet övervunnet... nu skall det gå fort! Vi har blivit mer inställda på att resa i luften och inte i första hand bara hänga där och titta på landskapet. Finge jag inte flyga annat än t. ex. Cub så kunde jag lika gärna åka bil!

Mitt idealflygplan är lågvingat, helt fribärande, av »bakad» plywood och de två ställbara sitsarna bredvid varandra. Radmotor på 60—70 hk, propellern ställbar och av metall. Infällbart landställ med hydrauliska hjulbromsar. Vingklaffar och fasta slots. Alla roder trimbara; höjd- och sidroder skall kunna trimmas under flygning. Marschhastigheten minst 200 km/t och god bränsleekonomi: 15—16 liter i timmen är lagom. Allt skadligt motstånd skall som sagt reduceras, det är det viktigaste, och därför måste t ex ytbehandlingen vara perfekt — och underhållsfri. Man skall kunna spegla sig i ytan — det skall inte vara som på en GV—38 jag sett, där duken bucklade sig rysligt.

Så långt kom vi på Alleberg. När vi sedan träffades i Stockholm bläddrade vi i Jane's »All the world's aircraft» för att hitta Fägerblads ideal. Det blev två: de amerikanska läckra flygplanen Globe »Swift» och Culver »Cadet», båda med 80 hk motor som standard.

— Ja, sa Stig, 80 hästar går ju lika bra som 60—70 fast det blir dyrare.

Sedan vi jämfört de två planen siffror siffror avgjorde Fägerblad saken på följande sätt:

— »Swift» har vingbelastningen 55,19 och »Cadet» 42,2 kg/m<sup>2</sup>. Redan det säger en del och om man jämför data kommer man till resultatet att »Swift» har bättre

# Det flytande problemet



**Dir. C. af Burén,  
INTAVA.**



**Dir. K. G. Bussler,  
BP.**



**Herr Cl. Lejdström,  
Svenska Shell.**



**Dir. H. Hedberg,  
Nynäs Petroleum.**

## BENSINBOLAGEN INFÖR FREDSFLYGET

Den dag då bensin och olja åter skall flyta fri synes inte vara så avlägsen. Trafikflyget kommer då att mångdubbla sina linjer och turer, flygplanfabrikanterna sadlar om till fredsproduktion och åtskilliga svenskar kommer omedelbart att sälla sig till privatflygarnas skara. Bensinfrågan kommer då att bli högaktuell och det är helt naturligt att man frågar sig: Hur planerar bensinbolagen för freden?

FLYG har gjort en rundfråga hos de stora bensinbolagens chefer och funnit att dessa i stort sett förhåller sig avvaktande. Betyder det kaos i serviceförhållandena vid fredsutbrottet?

### Dir. C. af Burén, INTAVA:

#### Vi går vår egen väg

— Vi väntar oss en kraftig och omedelbar utveckling på flygets område i och med krigets slut, säger dir. Claes af Burén i Intava. Vi är också beredda att omedelbart bygga ut vår rörelse i behövlig omfattning. Till en början blir det väl trafikflyget, som kommer att träda i förgrunden och för det har vi redan några servicestationer, som kan utbyggas. På Bromma har vi en modern anläggning som togs i bruk för 10 år sedan. På Bulltofta har vi en mindre anläggning, som nu, efter fältets utvidgning, måste utökas och på Torslanda är vi just i färd med att tillsammans med andra bolag efter anvisningar av Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen bygga en ny servicestation.

— Har ni tänkt er något mer omfattande samarbete med övriga bensinbolag i landet?

— Ett förslag till samarbete i fråga om flygplatsservice har framförts men för vår del tackar vi nej. Intava startades 1938 under mottot »Enhetlig service över hela världen» och den linjen håller vi på!

(Forts. på sid. 21.)

### Dir. K. G. Bussler, BP:

#### Minutiös kontroll

— I Amerika låter man icke 100-oktanig bensin rinna genom ett rör som använts för 87-oktanig utan att först ha rengjort röret, berättar dir. K. G. Bussler i BP-bensin. Det vill med andra ord säga att man består sig med en minutiös kontroll. Och det är vad vi i BP kommer att lägga huvudvikten vid när det gäller flyget. En hundra procentig säkerhetstjänst!

— Sedan är det en annan sak hur denna vår service skall ordnas. Låt oss utgå ifrån att all flygbensin praktiskt taget är standardiserad. Det vill med andra ord säga att man mycket väl skulle kunna tänka sig en gemensam service för alla bensinbolagen. Det finns mycket som talar för den saken. I stället för flera mer eller mindre spärta service- och expeditionbyggnader upptagande en avsevärd markyta kunde man koncentrera den gemensamma servicen till en byggnad av lämplig storlek och höjd, givetvis kombinerad med en byggnad för

(Forts. på sid. 21.)

### Avdelningschefen Cl. Lejdström, Svenska Shell:

#### Filter stoppar blyttankning

— Vi planerar att i första hand förbättra våra serviceanläggningar vid Bromma, Torslanda och Bulltofta flygfält, berättar avdelningschef Cl. Lejdström vid AB Svenska Shell, Stockholm, på vår fråga om bolagets planer för fredsflyget. På de mindre flygfälten får man tänka sig någon lämplig form av flygservice, anpassad efter behovet på varje plats. Allt större flygplan har konstruerats under kriget med bensintankar på ända upp till 10 à 15 000 liter, och det blir troligen nödvändigt att vid planerandet av efterkrigsservice gå in för större tankbilar med utökad pumpkapacitet. De krigförande använder vid tankning av tunga bombplan tankbilar om ända upp till 25 kbm kapacitet, s k »semi-trailers». Sådana jättetankbilar tror jag inte vi kommer att intressera oss för här i landet. En tankbil med c:a 8—10 kbm tank, utrustad med 2 kraftiga pumpar och med en kapacitet av c:a 400 lit/min blir nog tillräckligt för våra förhållanden.

(Forts. på sid. 21.)

### Dir. H. Hedberg, Nynäs-Petroleum:

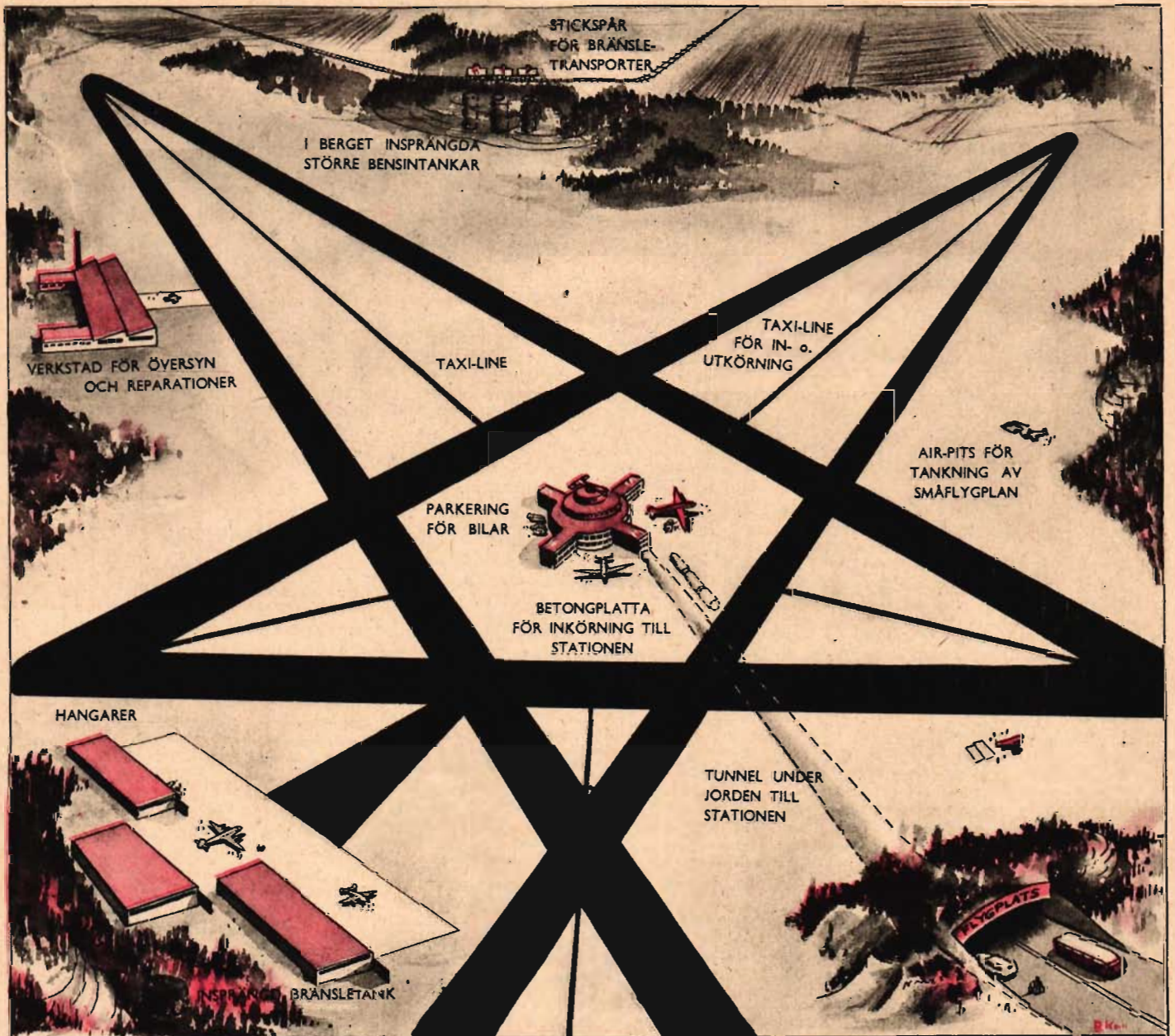
#### Svenskt samarbete förordas

— Flygbensinen blir en internationell affär av första ordningen, framhåller chefen för Nynäs Petroleum dir. Hedberg. Och, fortsätter han, det är just med hänsynstagande till internationella förhållanden, som samarbetet mellan olika bensinbolag i Sverige måste uppläggas. Å andra sidan skulle gemensamma service-stationer och kanske också delvis personal förbilliga driften avsevärt och följaktligen också priset. Givetvis skulle dessa service-stationer tillhandahålla de olika bolagens märken.

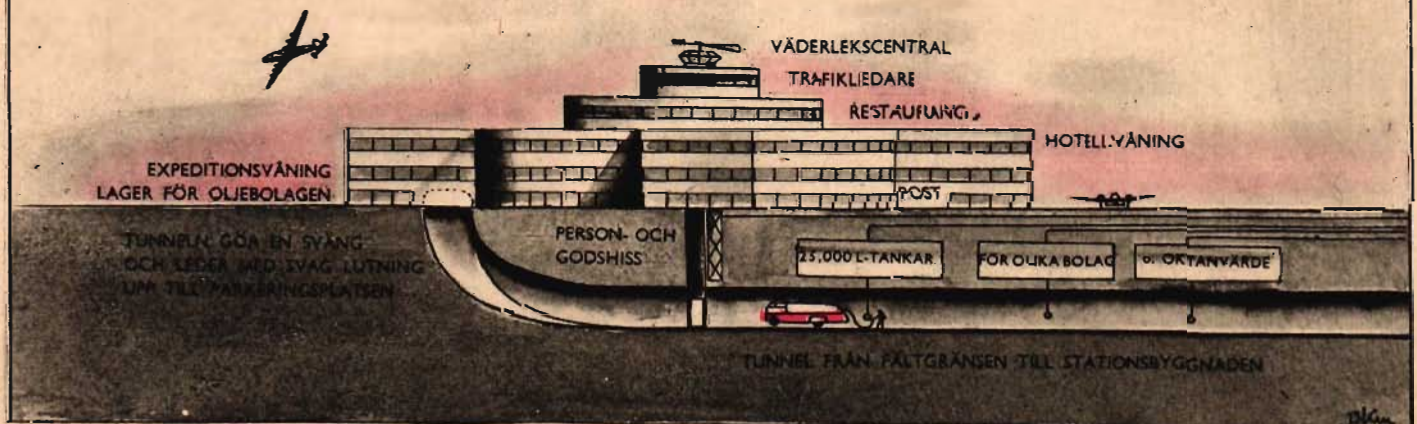
— Det har förekommit sammanträden med myndigheterna då dessa frågor diskuterats. Man har framhållit att den fria konkurrensen inte skulle kvävas av en sådan förnuftig ordning, men flygbolagen anser att de vill ha direkt kontakt med sina respektive leverantörer, såväl här som utomlands. En att gräla på! Jag för min del förordar trots detta oförbehållsamt ett samarbete.

(Forts. på sid. 27.)





TILL ENKÄTEN PÅ FÖREGÅENDE SIDA HAR FLYG:s TECKNARE BJÖRN KARLSTRÖM RITAT "IDEAL-FLYGPLATSEN" PÅ DENNA SIDA. TECKNINGEN TALAR FÖR SIG SJÄLV OCH VI BEHÖVER ENDAST PÅPEKA ATT BRÄNSLETANKARNA I TUNNELN GENOM LEDNINGSRÖR PÅFYLLES FRÅN DE STÖRRE TANKARNA I FÄLTGRÄNSEN. FÖRKORTADE IN- OCH UTKÖRNINGSTRÄCKOR ÅSTADKOMMES GENOM ATT PLACERA STATIONEN MITT PÅ FÄLTET. MOT DENNA FÖRDEL STÅR PÅFLYGNINGSRISKEN VID DÅLIGT VÄDER.



# SKJUTEN I FLISOR



## Gud är min ANDREPILOT

Robert L. Scott.

VII

Under dessa månader flög jag så ofta jag kunde till Kina för att prata med medlemmarna i AVG. Några av dem hade jag själv lärt att flyga hemma i Amerika i arméns flygskolor. Jag hade examinerat ett fåtal av dem och jag var äldre men jag är glad över att jag just då begrep, att dessa yngre flygare visste miljoner gånger mer om strid än jag gjorde. Jag brukade stänga in några av dessa »flygande tigrar» i ett hörn och pumpa dem, ty jag längtade efter den dag, då jag själv skulle få flyga med dem på stridsuppdrag.

I början var de ganska svåra att bli bekanta med. De män de hade mött som representanter för vår armé i Kina hade varit ganska fjärra mot dessa flygare med nerverna på högspänn, vilka när allt kom omkring hade gjort det största jobbet hittills i kriget mot fienden. I början var de i hög grad motsträviga, när det gällde att besvara mina frågor eller tala om hemligheten med deras stridsframgångar. De kunde inte förstå, varför en överste i arméns flygvapen måste veta allting. Eller som George Paxton uttryckte det: »Vet

inte armén allting? Det tycks mig», fortsatte han, »som om varenda arméofficer jag har sett här ute vet svaret på allting.»

När han fann, att jag var allvarlig och att min ambition hade som mål att komma över dit och flyga med dem och lära mig slåss av dem, så att jag slutligen skulle kunna lära ut det till våra yngre flygare, som kanske skulle komma ut i kriget, berättade han mig vad jag aldrig skulle ha lärt mig på annat sätt.

»För det första», sade han och ledde mig under vingen till en P-40, »för det första, säger gubben, ge dig aldrig in i kurvstrid med en 'Nolla'. Han påstår att det inte är bra.»

Jag fick lära mig, att den japanska kärnan skulle utmanövrera vilken som helst och stiga fyra gånger bättre än en P-40. »Men, det betyder ingenting», sade Paxton. »P-40 är världens strongaste kärra. Den är tung som fan men det gör att den dyker ifrån nästan vad som helst, och den dyker två gånger så fort som japsen. Med de två 12,7:orna i P-40B skötte vi oss förbaskat fint. Nu med sex stycken »halvtummare» (12,7 mm. ksp. Övers. anm.) i de nya »Kittyhawkarna» har vi fullständig vapenöverlägsenhet mot dem.»

Han talade om för mig, att Hill, Rector, Bond, Neal, Lawler och de andra essen hade sett »Nollor» springa i småmulor framför deras sex »halvtummare» och fortsatte att lära mig, hur jag skulle kunna utnyttja P-40:s goda egenskaper mot »Nollornas» dåliga men att jag aldrig skulle försöka att

besegra en japan med hans egen taktik — att klättra och svänga.

Paxton gjorde mig en massa tjänster — han ordnade min första flygning med AVG på kejsarens födelsedag. Men japanerna kom inte. Vi utgjorde det mest nedtryckta gäng ni någonsin sett. Varenda en steg upp och väntade klockan tre på morgonen, men de förbaskade »så-och-så» hade inte vett att komma.

### En skarp texikanare

Jag hörde en historia om George Paxton, som kommer att visa er vad för en skarp texikanare han var. Det var nere över Rangoon, nära Mingaladons flygfält, under en av de första dagarna av Burmakriget. Doktor Gentry, som berättade historien för mig, sade att den division, som Paxton tillhörde, på hög höjd hade inlett strid med japanerna över fältet. När man tittade uppåt kunde man se kondenseringsstrimmorna korsa himlen och då och då en rökplym, när en japansk »Nolla» började brinna och dök mot jorden.

Slutligen gaddade åtta eller nio »Nollor» ihop sig mot George Paxton. De fick honom i stjärten och de fick honom överallt. Han kämpade sig delvis ur fällan men två av dem, som hängde precis i stjärten på honom, sköt honom bokstavligen i småbitar. Georges kärra sågs vältra ut rök och dyka rakt ner från 4 500 meter. Doktor Gentry sade, att de stirrade på den kvaddade »fyrtyran» och visste av numret vem som satt i den. När den försvann bakom träden strök de i tankarna gossen Paxton från listan över levande.

Men George och hans hårdnackade P-40 var inte färdiga. Man hörde Allisonmotorns sista boost-skrik och kärnan strök över trädtopparna och gjorde en buklandning på den mjuka delen av fältet. Men till och med efter landningen, trodde de, när de tänkte på hur många japaner, som använt George som övningsmål, och såg, hur hans kärra såg ut med stora hål i stjärten, vingarna och kroppen; ja, de trodde, när de körde ut med jeepen mot vraket, att de bara skulle finna ett lik.

I stället hittade de George Paxton stående bredvid sin sönderskjutna kärra, skakande nävarna mot himlen under innerligt svärande.

Doktor Gentry berättade, att han hade tittat in i förarsätet. Instrumentbrädan var nästan helt bortskjutna, sidroderpedalerna var delvis skjutna i småflisor, pansarskyddet bakom förarstolen var kraftigt till-

— Jag påstår fortfarande, att de där utbildarna inte kan skjuta, skrek Paxton där han stod bredvid sitt sönderskjutna plan och skakade knytnävarna mot himlen.



# MEN ÄNDÅ VITAL

bucklat — men Paxton stod bredvid och skrek:

— Jag påstår fortfarande, att de där utölingarna inte kan skjuta.

Till och med hans Texas-skor var praktiskt taget bortskjutna från fötterna. Två läkare plockade hela kvällen nitur ur Georges rygg och spliter av japansk explosiv ammunition från hans fötter, ben och armar. De värsta skadorna hade åstadkommits av dessa explosiva kulor, som träffat ryggpansaret och drivit nitarna ur plåten och in i hans rygg. Men utan pansaret skulle de explosiva kulorna istället för bara nitarna ha hamnat i Paxtons rygg.

## En "straffad" transport

Den 17 maj flög jag med AVG på ett uppdrag från Kunming in i Indokina. Divisionschefen Bishop ledde anfallet. Jag flög »i vinge» med R. T. Smith, en av »flygande tigrarna» ess och en av de förare, som jag kom ihåg att jag hade examinerat under hans utbildning i Santa Maria i Kalifornien.

Vi startade från Kunming-fältet och satte kurs söderut över sjöarna på nära 4000 meters höjd. Inom några få minuter hade vi passerat Mengtse. Molnen blev allt tunnare och vädret verkligen fint. Vi flög precis över Laokay på Kina-Indokina-gränsen. Sedan följde vi Röda floden (River Rouge) genom den starkt slingrande »halsen» i bergen åt söder mot Hanoi.

Ungefär mitt emellan gränsen och Hanoi såg vi ett tåg komma norrut efter järnvägen. Bishop ledde fyra av oss neråt för att »straffa» det. (Det engelska specialuttrycket *strafe* är skapat av det tyska *Strafe*, som helt enkelt betyder straff men i detta speciella fall innebär låganfall med spelande kulsprutor. Övers. anm.), medan de andra fyra stannade kvar på 4000 meter för att bilda toppskydd. Vi cirklade över tåget, medan vi dök i spiral ned för att anfälla, och medan farten ökade osäkrade jag mina kulsprutor och försökte att trimma om kärran för den högre hastigheten.

När vi tog ur och gick in för dödandet, såg jag Bishops spårlys träffa loket. Under tiden, innan jag hann fram — som

nummer två i förbandet och »i vinge» med Bishop nu — sprutade den vita ångan ur hålen i den sönderskjutna ångpannan. Jag såg lokföraren och eldaren hoppa från lokomotivet, och medan vi strök ned utmed vagnarna och sköt rätt in i dem, såg jag japanska soldater och sannolikt även Vichy-franska civila också hoppa av. Vi kom tillbaka och satte en del av vagnarna i brand. Det var en barnsak nu, ty tåget hade stannat och rörde sig inte längre genom den smala slingrande »halsen».

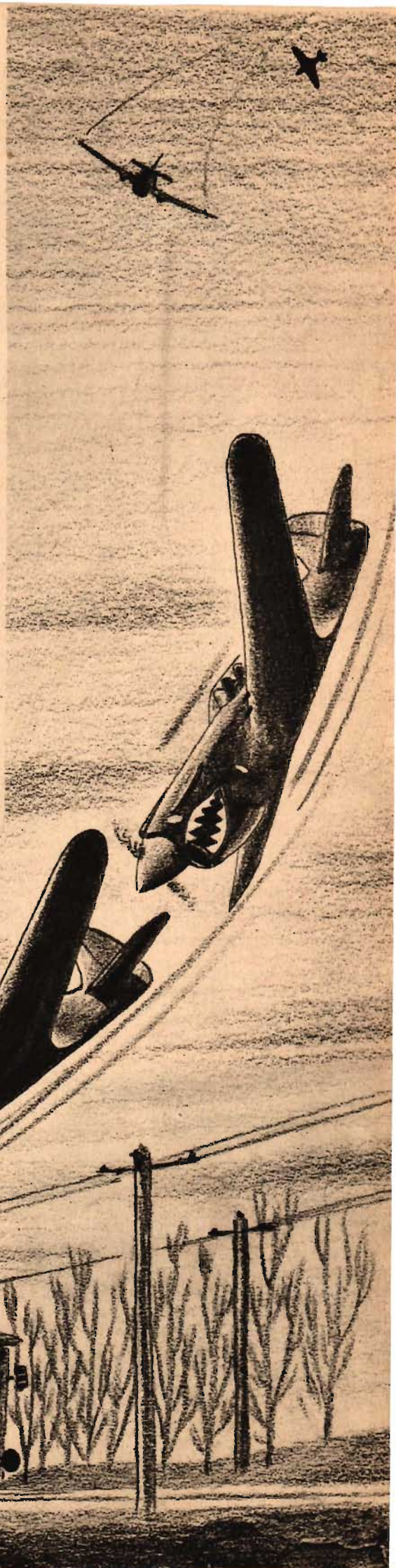
Medan pojkarna pratade med varandra, återsamlades vi och jag hörde Bishop säga: »Låt oss bomba järnvägsanläggningarna i Laokay med våra sprängbomber.» Jag tyckte då, att det var fel, ty vi hade väckt upp Laokay, när vi flög över, och de lyssnade troligen efter oss och väntade på oss. Det spelade emellertid ingen roll; vi skulle klippa till järnvägsstationen och några av luftvärnsserviserna också, om de inte såg upp.

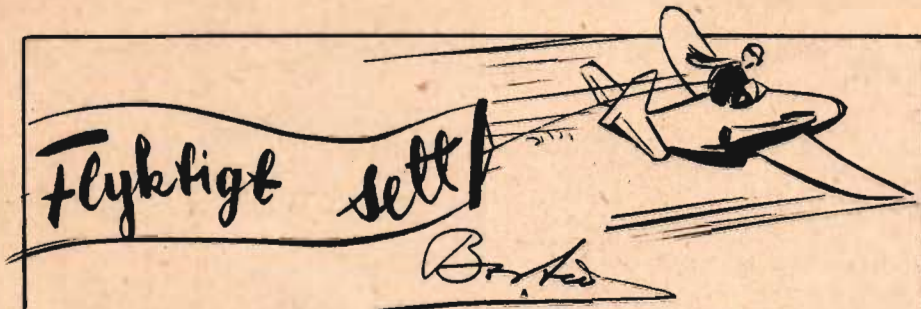
Vi spiraldök neråt för att bomba målet och jag såg Bishops bomber träffa osviktigt mitt i det runda lokstallet. Så fällde jag mina. Just i samma ögonblick bolmade Bishops jaktplan ut rök och eld och jag såg honom skjuta undan sin huv och hoppa. Hans fallskärm öppnade sig så nära intill min kärra, att jag tog upp henne av ren skräck att flyga rätt in i den. Jag hängde där i vad jag tyckte var timmar med hastighetsmätaren på 480 kilometer, medan svarta bollar från luftvärnet slog ut runt omkring mig. Kärran tycktes stå alldeles stilla, men jag såg Bishop dala ner mot floden, som bildade gräns mellan Kina och Indokina. I allra sista ögonblicket — när jag fick ner nosen och kom ur luftvärnseldens centrum — såg jag hur en olycksalig vind blåste skärmen tillbaka till den indokinesiska eller japanska sidan av floden; och Bishop blev tillfångatagen. Vi hörde från honom senare, att han var fånge hos fransmännen och att han mätte prima.

Vi återsamlades norr om Laokay och återvände till Kumming. General Chennault sade, att tåget var inte värt förlusten av Bishop. Vi borde ha låtit Laokay vara.

(Forts. i nästa nr.)

VI cirklade över tåget och dök i spiral. Bishops spårlys träffade loket och den vita ångan sprutade ur den sönderskjutna ångpannan.





**ALLA DELTAGARNA** i den internationella luftfartskonferensen i Chicago i höstas har nu undertecknat slutprotokollet. Av de bilagor till protokollet, som utformades vid konferensen, var interimsöverenskommelsen om en provisorisk internationell civilflygorganisation den viktigaste och den har nu undertecknats av 42 stater. 39 stater, däribland nyligen Norge, har undertecknat den internationella flygkonvention, som är avsedd att bli grundvalen för en permanent civilflygorganisation. Överenskommelsen om »två friheter» — d v s rätten till fri överflygning och landning för icke kommersiella ändamål — har undertecknats av 32 nationer, bland dem Norge. Överenskommelsen om de »fem friheterna», som utöver de nämnda två också innebär rätt till trafik från hemlandet till andra länder och tvärt om samt rätt till trafik också mellan punkter innanför ändpunkterna, har hittills undertecknats av 21 nationers delegationer. Undertecknandet innebär i och för sig inte att de slutgiltigt antagits, eftersom konferensen stipulerat att dylika beslut endast kan fattas av respektive länders regeringar. Dokumentet om den internationella flygkonventionen skall ratificeras på samma sätt som är brukligt i fråga om andra utrikesfördrag. Förenta staterna, som av konferensen erhöll i uppdrag att tills vidare ta emot de formella godkännandena, har hittills fått sådana från tre länder. Kanada har godkänt interimsöverenskommelsen, likaså Nederländerna, som också godkänt förslagen om de två och fem friheterna. Slutligen har också Norge formellt godkänt interimsöverenskommelsen och de två friheterna.

**SVENSK-AMERIKANSKA AVTALET** innebär en relativt snar start för det interkontinentala flyget mellan Stockholm och New York och vi har här i Sverige redan börjat på att få små förningar om



vad som komma skall. *American Air Transport Service*, världens hittills största flygtransportorganisation, har öppnat eget kontor i Stockholm. Och ute i Riksby, intill Brommafältet, har det amerikanska flygtransportbolaget byggt hus. Sveriges aeropolitiska läge, som *Hans Ostelius* älskar att uttrycka sig, är tydligen ganska gott. De goda svensk-amerikanska förbindelserna poängterades, när en aluminiumglänsande Douglas C-54 »Skymaster» landade på Bromma i mitten av februari. Den tillhörde AATS och var av »SILA»-typ ehuru med kroppstankar och alltså »bara» 28 sittplatser. Se FLYG 21/44. Vi återkommer med bilder i nr 6/45.

**BROMMA-REYKJAVIK** torde bli första etappen på vägen mot den svensk-amerikanska flygförbindelsen, som vi i alla väder måste komma ihåg står och faller med det officiella USA:s inställning. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen — läs *luftfartsmyndigheten* — har begärt anslag på tilläggsstat för innevarande budgetår med 6,75 milj kr till byggande och förbättring av flygplatser, 215 000 kr till radiofyrrar, 790 000 kr till belysningsanläggningar samt 800 000 kr till radioutrustning för att förstärka markorganisationen. Allt detta är ett uttryck för framsyntheten hos luftfartschefen *Carl Ljungberg* och hans ännu så länge tyvärr allt för fåtaliga personal, som i likhet med många andra önskar att Sverige skall stå berett den dag som vår första interkontinentala flyglinje får komma igång.

**ISLAND** har ännu inte undertecknat Chicagokonferensens fjärde eller femte dokument — om två eller fem friheter — men Sverige har ändå fått hjärtliga förklaringar, att Reykjavik med glädje kommer att se svenska flygplan från *SILA* landa där. Men — det beror inte bara på Islands välvilliga tillmötesgående, om vi skall kunna börja flyga över östra delen av Nordatlanten reguljärt. Och det är just det som luftfartsmyndigheten tänkt på. Meningen bakom de ovannämnda anslagsäskandena är, att Norrköpings och Uppsala flygplatser skall förses med var sin permanentbelagda bana. För fast radiotrafik med Island behövs ny radioutrustning och dessutom utrustning för pejlingar av flygplan i luften samt radiofyrrar av amerikanskt system för att förbättra angöringsförhållandena, som det heter, vid Bromma. Norrköpings flygplats behöver också en landningsradiofyransläggning och det är nödvändigt med en utbyggnad av

**RAGNAR KUMLIN**, Sveriges minister i Brasilien och ordförande i den svenska Chicago-delegationen, undertecknar här bredvid den internationella flygkonventionen. Som bekant undertecknade Sverige samtliga fem framlagda sluthandlingar redan i Chicago.



**A. J. ANDERSSON**, mannen bakom sportplanet SAAB-91, presenteras här i lyckad Sason-karikatur ur SAAB:s rolliga jultidning Vingtomten, som ett apropos till det senaste SAAB-projektet.

fältbelysningsanläggningen för att flygfältet skall kunna användas året runt. Bakom allt detta ligger givetvis *SILA*. Även Luleåfältet vid Kallax måste förses med fältbelysning, men det är närmast för Aero transports riksflyglinje, även den viktig.

**BROMMA FLYGFÄLT** torde komma att få en trafik, som femfaldigt överträffar sista fredsårets frekvens. Den saken vittnade borgarrådet och högste flygfälts- och flyghamnschefen i Stockholm *Yngve Larsson* om i Alvikshallen den 8 februari. Han berättade nämligen, att *Aerotransport* väntar 250 000 flygpassagerare årligen till och från Stockholm. Men därtill kommer den snabbt ökande privat-, taxi- och turistflygtrafiken. Borgarrådet talade också om, att experterna — i Stockholms stads styrelse? — är eniga om att helikoptern har framtiden för sig. Men för att återgå till Bromma flygfält — som inte alls är ensamt om att aldrig bli färdigt — så talade borgarrådet vidare om att undersökningar i n pågår med sikte på att utom den tidigare planerade förlängningen av hittills längsta banan till 2 500 meter, tillräckligt för alla längdistansplan, komplettera denna med en 1 700 meter lång bana i rät vinkel däremot. Trots detta ansåg högste flygplatschefen, att Stockholm behöver ett nytt storflygfält, eftersom Brommas kapacitet kommer att bli otillräcklig. Han ansåg också, att Väsby har stora fördelar framför Grönlby som atlantflygfält.

**VÄSBY VINNER** fö allt fler och fler anhängare. Den amerikanske flygfältsexperten *Boys Biggers* skrev här i Sverige en rapport, som av någon anledning inte blivit offentliggjord, men sedan han kom tillbaka till USA har han uttalat, att Väsby med all sannolikhet blir Stockholms nya atlantflygfält. Det är troligen lika sant som det är sagt, ty flygfältsutredningens ordförande, landshövding *Gärde*, har i en in-

(Forts. på sid. 18.)



»FÄSTNING» I VINTERGREPP. En strålande vacker gryningsbild från en av åttonde amerikanska flygkårens vintriga baser. En Boeing B-17G har kamouflerats av naturen själv, som under natten täckt dess vingar med ett vitt snötäcke. Idyllen varar dock inte länge. I nästa sekund har markpersonalen med sina långa kvastar sopat bort snön från vingarna och börjar trimma »fästningen» för deltagande i dagens bombträder mot de tyska kommunikationslinjerna bakom västfronten.

## KRIGET I LUFTEN AV EN ANNAN

De allierade västmakterna ha nu offentliggjort facit av 1944 års luftkrigsföring i Europa. Enligt dessa uppgifter fälldes de allierade flygstyrkorna under året 1 483 000 ton bomber över Europa. Av denna summa svarade det amerikanska flyget för 958 000 ton och det brittiska bombflyget för 525 000 ton. Av bombmängden fälldes 52 % mot industrimål i Tyskland och återstoden mot kommunikationsmål, hamnar, fartyg, startanläggningar för V-vapen samt mål, som bekämpades i samverkan med de allierade markstridskrafterna. I siffrorna ingår icke fällda minor, vilkas antal uppges vara betydligt större än under föregående år.

Jämfört med 1943 ha 2½ gånger så många flygplan sänts ut, och den fällda bombmängden var 3,3 gånger större. Bombflyget var i aktion 319 av årets nätter. Den största bombmängd, som fälldes under en och samma natt var något under 5 500 ton och den största under 24 timmar 10 300 ton. Över 10 000 ton bomber ha med 1944 års utgång fällts mot 13 städer i Tyskland, nämligen Berlin, Essen, Köln, Düsseldorf, Stuttgart, Duisburg, Hamburg, Frankfurt, Gelsenkirchen, Dortmund, Mannheim, Kiel och Hannover. 15 000 hektar tyska industristäder uppges ha blivit lagda i ruiner.

Flygplansförlusterna uppges vara 15 318 tyska och 9 274 allierade plan. Proportionen mellan de uppgivna tyska och allierade förlusterna är i anmärkningsvärt hög grad till allierad förmån, med hänsyn till att det så gott som uteslutande är de allierade, som uppträtt över fientligt territorium, och att sålunda i siffran ingår förluster ej endast i luftstrid, utan också nedskjutningar genom fientligt luftvärn och nödlandningar på fientligt territorium. Man kan utgå ifrån att i den allierade förlustsumman ej

inräknats haverier i hemlandet, vilka på grund av rådande förhållanden och den väldiga flygfrekvensen säkerligen äro betydande, ej heller förluster genom nödlandningar på neutralt territorium. Dessutom bör ihågkommas, att siffrorna ej heller i övrigt äro direkt jämförbara, eftersom de förlorade allierade flygplanen till största delen äro flermotoriga bombplan med upp till 10 mans besättning, medan tyskarnas förluster huvudsakligen utgöras av enmotoriga, ensitsiga jaktplan. Om förlusterna i stället angivits i antalet flygande personal, skulle följaktligen proportionen ha blivit en helt annan.

Ifråga om flygplantillverkningen föreligger från tysk och engelsk sida inga slut-siffror. Från allierat håll framhålles emellertid att tyskarna haft lättare att ersätta förlusterna av flygplan än av flygande personal, samt att åtgången på jaktplan mer än väl kunnat uppvägas, bl a beroende på flygindustriens utspridning inom stora områden. Uppgifter finnas även, som tyda på att det tyska jaktplansbeståndet avsevärt ökat, vilket icke motsäges av den oväntat starka jaktinsatsen i samband med von Rundstedts offensiv och sedermera även på östfronten. Förklaringen till denna ökning skulle vara, dels att den tyska flygindustrin nu helt inriktas på jaktplantillverkning, som kräver färre arbetstimmar per flygplan än de flermotoriga typerna, dels den återhållsamhet, som tyskarna iakttaga vid insättande av sina flygförband. Förenta Staterna ha under 1944 uppnått rekordsiffran 96 369 flygplan, trots att december-siffran på grund av de många helgdagarna stannade vid 6 697 st.

Medan flygverksamheten under januari ej oväsentligt hämmades av ogynnsamma väderleksförhållanden, har luftkrigsföringen

över Europa under den senaste 14-dagarsperioden varit synnerligen intensiv. Till stor del torde detta stå i sammanhang med den pågående ryska storoffensiven, i det de västallierade genom en omfattande kommunikationsbekämpning synbarligen söka hindra tyskarna att överföra förstärkningar till östfronten från väster och söder. Anfallen ha härvid riktats dels mot kommunikationscentra i närheten av västfronten samt Brennerlinjen, dels mot viktiga genomgångsstationer såsom t ex Regensburg, Cassel, Hannover, Magdeburg, Chemnitz och Leipzig samt slutligen mot trafikknutpunkter närmare östfronten såsom Graz, Wien, Dresden och Berlin. Den sista tidens kraftkoncentration mot Dresdenområdet skulle kunna tyda på en samling av de tyska reserverna söder om Berlin.

De siffermässigt största anfallen utfördes:

6/2 mot Magdeburg-, Leipzig- och Chemnitzområdena — 1 300 tunga bombplan jämte 850 jaktplan;

natten 8/2—9/2 mot den syntetiska oljeanläggningen i Pölitz samt mot Berlin — 1 000 tunga bombplan samt Mosquitoplan;

9/2 mot Lützendorf (syntetisk oljeanläggning), Weimar och Magdeburg — 1 300 tunga bomplan och 850 jaktplan;

natten 13/2—14/2 mot Dresden samt den syntetiska oljeanläggningen i Bohlen sydost om Leipzig — 1 400 tunga bombplan;

14/2 mot Dresden, Chemnitz och Magdeburg — 1 350 Liberatorplan och flygande fästningar samt över 900 jaktplan (enligt uppgift insattes denna dag sammanlagt 6 500 flygplan);

natten 14/2—15/2 mot Dresden, Cottbus och Magdeburg — över 1 100 Liberatorplan och flygande fästningar samt 450 jaktplan.

(Forts. på sid. 18.)



## ALLAN NORBERG fick St.-T:s guldmedalj

Allan Norberg, flygstationsmästaren och ambulansflygaren i Bodén, har tilldelats Stockholms-Tidningens guldmedalj samt stipendium på 1 000 kr för 1944 års vackraste flygarbragd. FLYG gratulerar hjärtligt och instämmer med den eniga juryn, att en värdigare guldmedaljör icke kunnat uppletas. Under 1944 utförde Norberg 105 ambulansflygningar med tillsammans 164 patienter, delvis under mycket svåra väderleksförhållanden. Endast i ett fall ansåg han sig böra avstå från flygningen på grund av allt för dåligt väder.

Att han vid flera tillfällen, då vädret varit miserabelt, ansåg sig kunna ta risken att starta och också genomförde flygningarna, berodde på hans varmhjärtade strävan att bringa hjälp samt på en utomordentlig flygskicklighet, parat med en metodiskt uppövad, sagolik lokalkännedom, förvärvad under sju års ambulanstjänst.

Av Norbergs flygningar under 1944 har juryn som den främsta utpekat hämtningen av två flyktingar vid Kilpisjärvi den 16 oktober. Under en flygning över 950 km var flyghöjden aldrig över 100 meter. Längs dalar, vägar, järnvägar och älvar letade han sig fram till målet och hem igen. Vid ett par tillfällen tvingade den ogenomträngliga tjockan honom att söka sig nya vägar eller, som vid ett tillfälle, att landa och vänta.

Allan Norberg har själv skildrat sin tjänst i boken »Med flygambulansen till fjälls», där han på ett nästan obegripligt blygsamt sätt talar om sin barmhärtighetsgärning.

**BILDERNA VISAR:** Överst t v pricksar guldmedaljören Allan Norberg ut sitt 421:a landningsställe med flygambulansen — närmare bestämt Akka-fjället — för sin efterträdare sergeant N. E. »Doggen» Olsson. — T h därom får guldmedaljören den allra hjärtligaste gratulation av Bodéns förste store ambulansflygare löjtnant C. F. Cornellius. — Nedan t v lastas en skadad skogsarbetare in i Beecherraften (Tp 4:an). I dörröppningen Allan Norberg, t v nedanför »Doggen» Olsson och t h mekanikern Ebbe Ernstgård. En strong besättning.



## LUFTFÄRDFÖRSÄKRINGAR

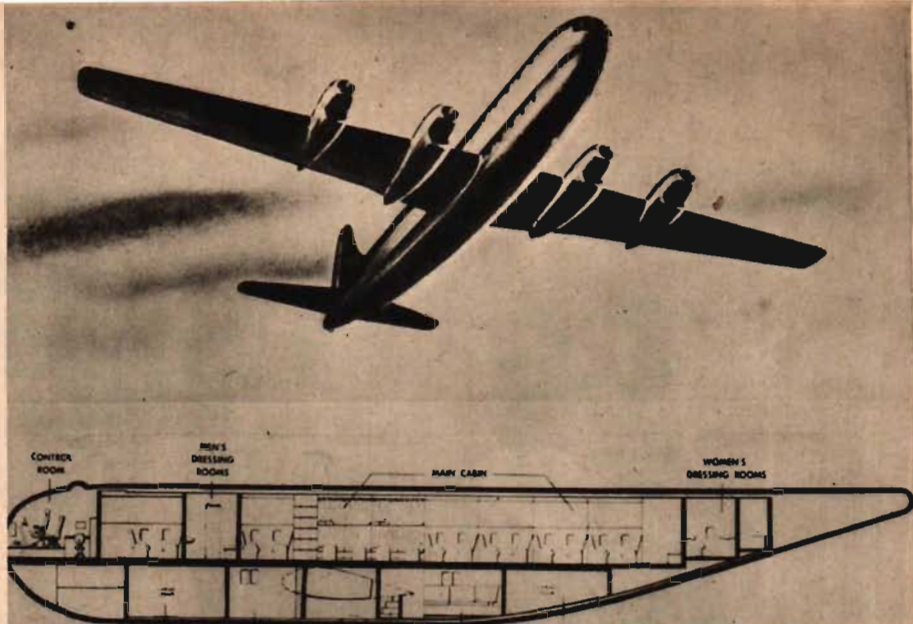
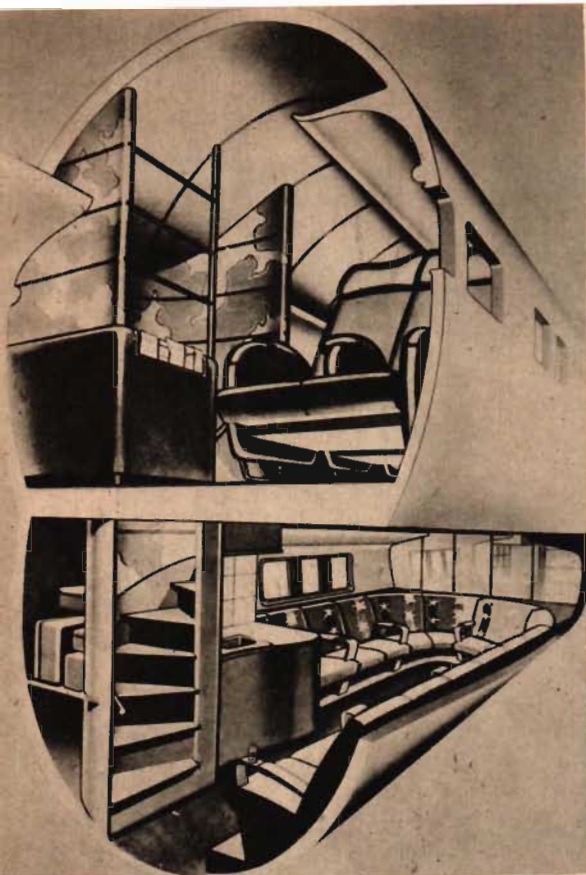
tecknas av följande till Den Nordiska Poolen För Luftfärdförsäkring anslutna bolag

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

14-CYLINDRIG LUFTKYLD STJÄRNMOTOR TYP STW-C3



SVENSKA FLYGMOTOR AKTIEBOLAGET — TROLLHÄTTAN

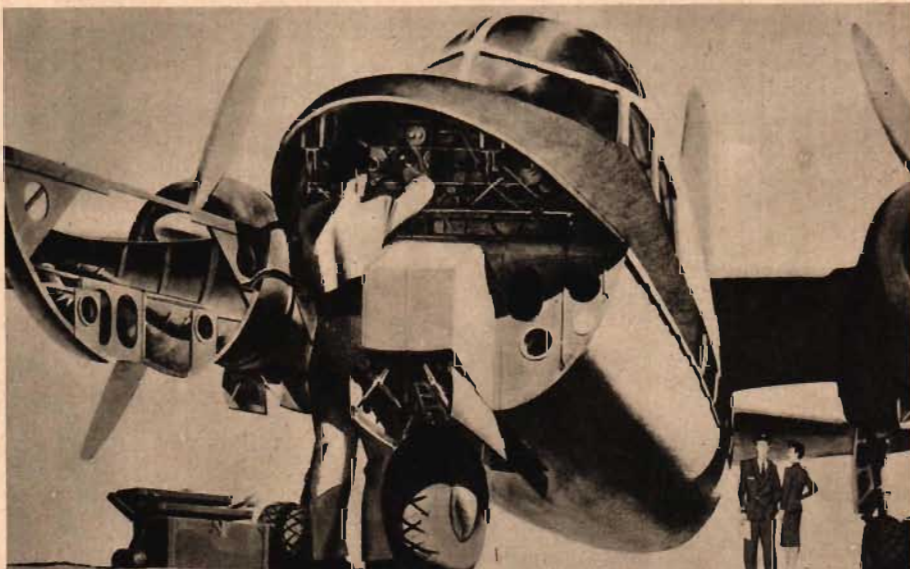


**BOEING »STRATOCRUISER»** — en trafikversion av »Superfortress» — ses här ovan som en amerikansk konstnär uppfattat den. — På den undre teckningen ser man, hur den väldiga flygkroppen (hermetiskt sluten övertrycks-kabin) uppdelats i två däck. På övre däck ses från nosen förarkabin och besättningsrum, herrum, huvudkabeln med 72 sittplatser samt längst akter ut damrum. På undre däck framifrån främre lastrum, kök, spiraltrappa från övre däck, kombinerad utsikts-, middags- och cocktailhytt samt bakre lastrum. — T v en kroppsgenomskärning med en dubbelstol på övre däck och den trevliga »loggjan» med bar på undre däck. Man räknar fullt riktigt med att långfärdspassagerarna behöver röra på sig under flygningen. — Längst ned på sidan det första exemplaret av den militära transportversionen av B-29 — C-97.

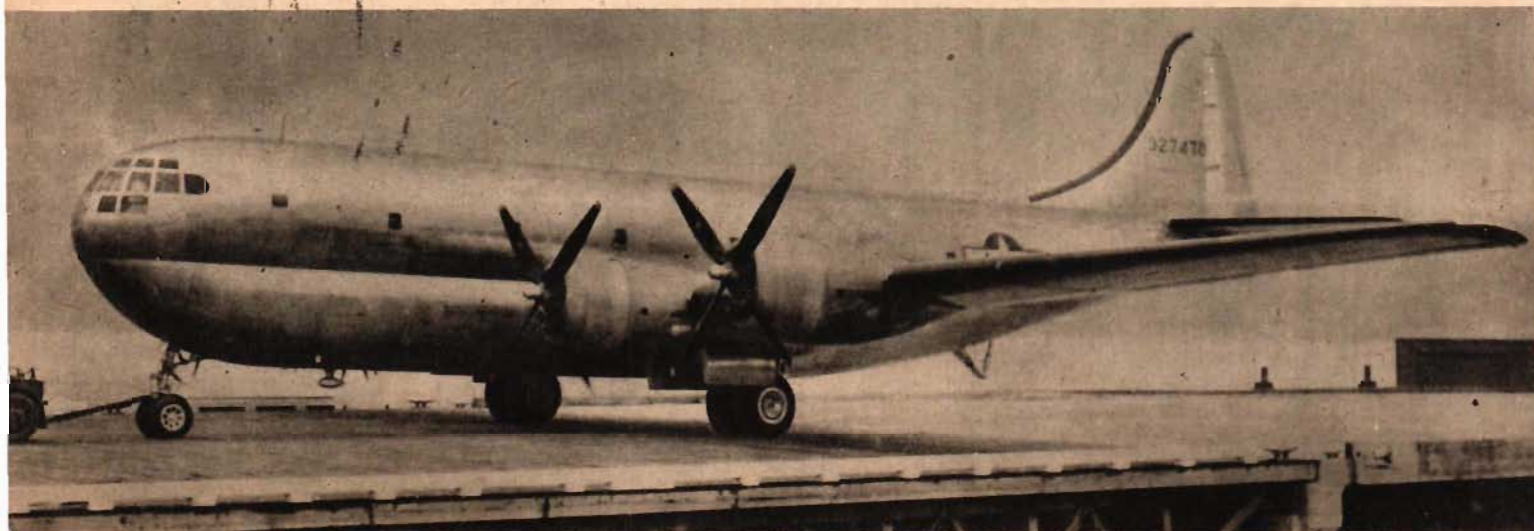
## USA-nytt

### Boeings 2-däckare

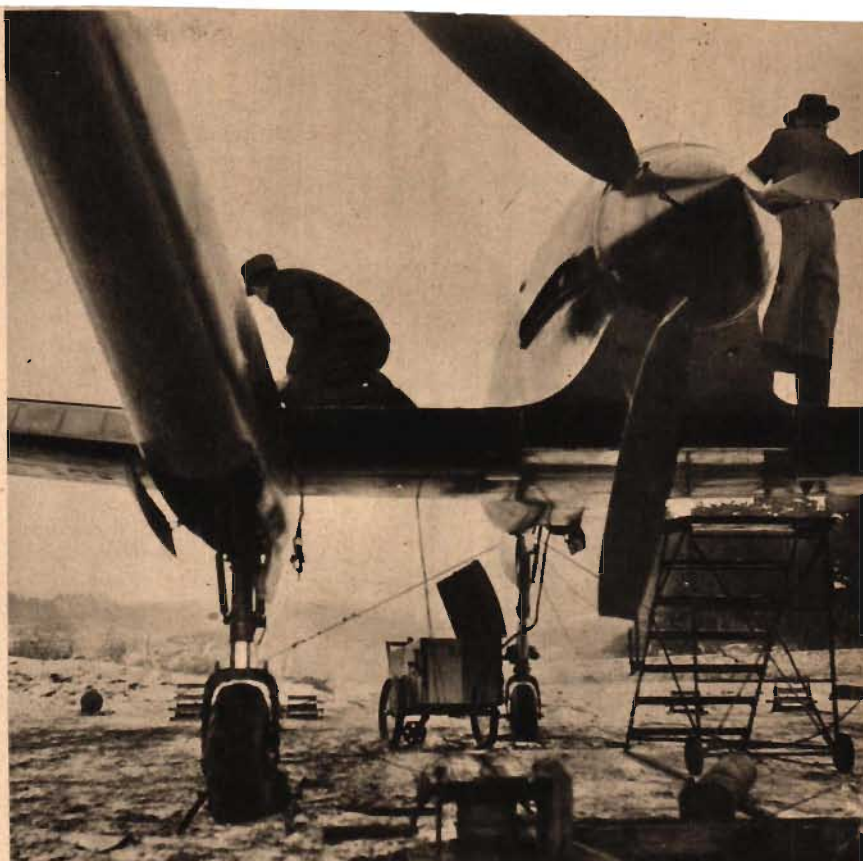
Bland alla de nyheter, som det kommande trafikflyget kommer att bjuda sina resenärer, märkes Boeing »Stratocruiser», den ombyggda »Superfortress» som i civil version får dubbelt så stort kroppsutrymme som bombversionen och byggs i två våningar. Den får en marschhastighet på 544 km/t och en flygsträcka på 5600 km. På övre däck kan 72 passagerare sitta — eller 36 ligga nattetid — och i den kombinerade utsikts-, middags- och cocktailhytten på undre däck finns det plats för 14 personer. Flygplanet har t v endast byggts i en lasttransportversion med den militära beteckningen C—97. Den har samma spännvidd som B—29 (43 m), under det att kroppen är 3,66 m längre än B—29:s som är 29,9 m. Lastversionen, som har 283 m<sup>3</sup> lastutrymme, kan ta 17 ton betalande last, d v s 100 fullt utrustade infanterister eller två lätta stridsvagnar. C—97 har en maxhastighet på omkring 500 km/t.



**LOCKHEED »SATURN»** heter ovanstående amerikanska fredsprojekt, avsett för 14 passagerare och med en marschhastighet av 320 km/t. Saturn kommer att få låg landningshastighet samt mycket korta start- och landningssträckor, vilket gör den särskilt lämpad för trafik på mindre flygfält. Projektet innehåller en hel del nyheter, bland vilka den svängbara nosen demonstreras på teckningen. Arrangemanget har tillkommit för att underlätta markservice, översyn m m. En annan finess är den långt drivna standardiserlingen. Båda motorinstallationerna är exakt lika — en finess som ju redan finns på den svenska SAAB-18 — men dessutom är båda hjulställen lika och kan alltså lätt bytas och — det allra modernaste — höjd- och sldrodren kan användas i varandras ställe liksom stabilisatorn och fenan.







## J 21 PRÖVAR SIN ELDKRAFT

Det nya svenska jaktplanet från SAAB — J 21 — är enligt AEROPLANE okonventionellt så tillvida, att »it is driven by a propeller» (drivs av en propeller). Man skulle kunna frestas att tro, att engelsmännen nu kommit så långt i fråga om reaktionsdrift, att den gamla hederliga propellerdriften blivit »okonventionell», men det är nog bara så att ordet »pusher» (skjutande) råkat falla bort.

FLYG presenterar på denna sida en ny uppsättning SAAB-21-bilder av stort intresse.

De två översta bilderna visar, hur J 21 prövar sin eldkraft. Dess kanoner av olika kaliber skjuter inskjutningstavlans sönder och samman. Av den högra bilden framgår ganska klart klaffarrangemanget samt det stora luftutsläppet under motorn.

Bilden i mitten t. h. är tagen under serietillverkningen och visar slutmonteringen på ett exemplar, som i nästa etapp är klar för kontrollflygning. Underst slutligen en vacker markbild av SAAB-21:an sedd snett framifrån.

J 21 har följande yttre mått: spännvidd 11,6 m, längd 10,45 m, höjd till fenans överkant: 3,4 m, samt till propellerens högsta spets med ett blad rakt uppåt: 3,97 m. Spårvidden är 3,6 m.



## FREDSFLYGET...

Forts. fr. sid. 6.

burg, Oslo och Stockholm. Man nämner också en »global route» runt norra hemisfären över Moskva, Peking, Vladivostok, Alaska och Vancouver med utlöpare till Centraleuropa, Mellersta Östern, Karachi, Kalkutta och Hongkong. Slutligen har man uppdragit riktlinjer för s. k. pendeltrafik till de större städerna inom England.

Förslag föreligger om att ett mindre antal av de flygplan, vilka skall insättas på den inrikes pendeltrafiken, utrustas såsom »tull-plan». Avsikten härmed är att transatlantiska passagerare skall kunna klara tull och immigrationsformaliteter, medan de flyger från Prestwick till den slutliga bestämmelseorten och härigenom undvika onödigtidsförlust.

Scottish Aviation är övertygad om att det är möjligt att erbjuda rimliga biljettpriser utan subsidier. Omedelbart efter kriget skulle det, enligt Scottish Aviation, sålunda fullt driftsmässigt inte kosta mer än 80 pund (c:a 1.350 kronor) tur och retur Prestwick—New York. Bolaget är också villigt att acceptera kontrakt om befördran av post utan subsidier och utan att kräva högre brevpöytä än vad en passagerare betalar för motsvarande vikt. Över huvud taget är det Scottish Aviations avsikt att basera sina flyglinjer på stark trafikfrekvens med låga priser.

I detta sammanhang kan det slutligen vara av visst intresse att nämna, att Scottish Aviation inte accepterar den officiella engelska inställningen till frågan om luftens frihet, utan ansluter sig till de synpunkter som bl. a. framförts av USA och Sverige.

Gunnar Kristiansson.

## FLYKTIGT SETT

Forts. fr. sid. 12.

tervju med Aftonbladet sagt bl a följande: »Personligen vill jag gärna, att fältet förlägges till Väsbö, om det nu bara går att lägga det där. Inom utredningen har sympatierna också tidigare legat mycket väl till för Väsbö, och det är nog fel att säga, att vi enbart varit intresserade för Grillbyalternativet.» Ja, enligt vad övertecknad låtit sig berätta, var utredningsmajoriteten t o m helt för Väsbö, ända tills kostnadsberäkningarna framlades. Då skedde en markant omsvängning, som underlättades av vissa halvkväda visor från järnvägsstyrelsen, att dubbelspåret skulle komma fram »av sig självt» m m. Men när järnvägsstyrelsen skulle yttra sig officiellt i remissvar, så blev det — återremiss. Och där stod utredningsmajoriteten med sin tvättade hals. Detta spelar ju dock inte så stor roll — annat än rent personligt — om det nu till »syvende og sidst» blir Väsbö.

»VÄRLDENS BILLIGASTE storflygfält» men ändå långt dyrare än Väsbö-Grana är den anomali, som framförts i Göteborg, där Aeroklubben bjudit in civilingenjör Bror Lindh att tala om Göteborgs flygfältfråga. Förslaget är utarbetat »med flygplatsutredningens kännedom» men synes annars vara helt personligt. Utredningen kommer dock att i detalj få del av det vid sammanträde i mars. Hr Lindh vill lägga Göteborgs storflygfält till bergsområdet väster om Lundby egna-hems-område. Det

kommer visserligen att kosta 152 miljoner kronor — mot Väsbö 113! — i engångskostnader, men »å andra sidan så skulle det då vara fixt och färdigt för långa tider framåt». Chalmerslever har gjort individuella beräkningar om trafikfrekvensen och funnit, att den blir tillräckligt stor för att amortera den beräknade kostnaden. I Göteborg är man tydligen inte lika rädd för de stora summorna som i Stockholm.

**COLORADO-BAGGEN** är en ful insekt, som invandrat från Nordamerika och speciellt i Frankrike och Tyskland åstadkommit oerhörda skador på potatisodlingarna. Nu skall den — och många andra skadeinsekter dessutom — få en svensk fiende nr ett i det nybildade bolaget *Aerotox*, vars uppgift som namnet anger blir att sprida gift (toxin) från luften. Bakom det nya bolaget står naturligtvis direktör *Tor Eliason* och *Svensk Flygtjänst*, som med utomordentligt gott resultat specialbehandlat larvskadad skog väster om Vättern och rapsodlingar i Skåne med gesarol, det specialgift som tillverkas av *A/B Pharmacia*. Den andra bolagsparten är *A/B Svenska Philips*, som visst inte bara tillverkar radioapparater utan har många andra strängar på sin båge och många andra uppgifter att ge sin världsomspännande organisation. Så snart kriget är slut kommer också *Aerotox* att utvidga sin verksamhet utanför Sveriges gränser till internationell mark. Ett nytt gift med namnet *Alltox* — gift för allt — kommer att användas men så småningom kommer det nog också specialgift — kanske ett dampud som garanterar att den mygga som vägar sätta sig på den så pudrade damens kind i samma ögonblick blir en död mygga, t o m utan att lämna något »dödsmerke» efter sig. En allmän bepodring av Stockholms damer från luften — de kan ju tänkas samlas på gatorna på morgonen och så kommer Svensk Flygtjänst och flyger över — får man dock t v anse höra till önsketänkandet. I varje fall måste bildandet av *Aerotox* betraktas som ett steg i det svenska flygets strävanden att göra sig gällande efter kriget, inte bara inom landet utan även internationellt.

**MEDAN VI VÄNTAR** på det svenska flygets expansion krymper det istället på grund av krigsutvecklingen. Stockholm—Berlin-linjen har sedan senhösten helt drivits i Deutsche Lufthansas regi och inga svenska flygplan har flugit Bromma—Tempelhof eller tvärtom. Trafiken har dock gått dagligen, men den 3 februari gjorde tyskarna kraftiga nedskärningar i denna trafik. Endast två gånger i veckan — måndag och torsdag — går planet och någon särskild linje Malmö—Berlin finns heller inte längre. Stockholmsplanet landar i stället vid behov i Malmö. Linjen Malmö—Köpenhamn—Berlin sprack samtidigt, eftersom flygresenärer från Malmö till Köpenhamn inte kunde få någon anslutning till den tyska huvudstaden. Den 12/2 inskränktes också trafiken Malmö—Köpenhamn till hälften med endast tre dubbelturer i veckan — måndag, onsdag, fredag.

**INLANDSTRAFIKEN** i ABA:s regi går så mycket bättre. På grund av ubåtshotet mot Gotlandsbåtarna har Visbyflyget fått hausse. Under januari befordrade sålunda ABA c:a 2000 passagerare Stockholm—Visby eller omvänt och februari kommer att slå detta rekord klart. En dag fick ABA-planet startförbud från Visby, därför att luftbevakningen hört motorbuller från

## KRIGET I LUFTEN

Forts. fr. sid. 13.

Härutöver har förekommit en mängd anfall av mindre omfattning samt en betydande anfallsverksamhet av det taktiska flyget på västfronten, särskilt mot Kleve-Kölnområdet, ävensom anfall mot mål i Norditalien.

Beträffande den ryska flygverksamheten saknas fortfarande närmare uppgifter. Däremot har den tyska flygaktiviteten på östfronten avsevärt ökat, vilket tyder på att det tyska flyget i öster fått förstärkningar. Enligt uppgift skulle emellertid tyskarna ha att kämpa med allvarliga drivmedelssvårigheter, beroende dels på det allmänna drivmedelsläget, dels på de illa åtgångna kommunikationerna. Detta skulle vara förklaringen till att ryssarna i ett flertal fall kommit i besittning av oskadade tyska flygplan på fälten. Under tiden 10/2—15/2 anges sålunda röda armén ha tagit 765 flygplan på flygplatser, som erövrats.

Ifråga om flygoperationer till sjöss ha endast mindre konvojstrider förekommit i Norra Ishavet samt utanför norska och svenska västkusten. Så mycket mera uppseendeväckande ha luftkrigshändelserna varit i Stilla Havet, som för närvarande är skådeplatsen för en av krigets största kombinerade operationer. Vid Filipinerna ha flygstridskrafterna understött amerikarnas fortsatta framträngande, bl a genom anfall mot japanska försvarsanstalter på Bataanhalvön och öfästningen Corregidor. Från baser på Marianerna ha flygande slagskepp riktat upprepade anfall mot japanska stöddepunkter på Bonin- och Vulcanöarna, bl a Iwojima, omkring 100 mil söder om det japanska hemlandet samt mot Tokioområdet och andra viktiga mål på den japanska huvudön. Den 16/12 hade en stark amerikansk flottstyrka, skyddande huvuddelen av Förenta Staternas hangarfartygsbaserade flyg, förts fram inom flygräckhåll för Tokioområdet, som bombarderades av dessa flygplan jämte flygande slagskepp, sammanlagt över 1500 plan. Samtidigt understödde andra flygstridskrafter landstigningsförsök på Iwojima bland Vulcanöarna. Anfallen fortsattes med växlande styrkor under den 17:e, 18:e och 19:e. De amerikanska förlusterna den 16:e och 17:e voro enligt japansk uppgift 246 flygplan. Själva uppges amerikanerna att de under dessa båda dagar förstört 322 japanska flygplan i luftstrider och 177 på marken samt att de själva förlorat 49 flygplan under operationerna mot Tokioområdet. De amerikanska försöken att sätta sig i besittning av flygfälten på Iwojima påg. 19/2 1945.

ett främmande flygplan. Avresan uppskötts till mörkrets inbrott men mörker hindrar ju inte längre trafikflyget, och så kom resenärerna i alla fall i god tid och helbrädda till Bromma. Senare på kvällen gav ett gotländskt luftvärnsbatteri eld mot vad det trodde vara ett främmande flygplan. Detta blev inte nedskjutet, ty det visade sig vara — en stjärna. Det påminner visserligen om historien om den frivilliga sydsvenska brandkåren, som rusade norrut för att hjälpa till med att släcka — norrskenet — men man måste komma ihåg, att när man står på helpänn, så kan man lätt göra »komiska misstag». Bastin.

## FLYGPLAN FÖR LOKALTRAFIK

I Amerika har under hela kriget stor uppmärksamhet ägnats planerna på efterkrigstidens trafikflyg. Den kontinentala och interkontinentala trafiken har kanske varit föremål för större publicitet än den lokala men på senare år har planerna för dennas ordnande tagit fastare form, vilket visat sig bl a i att det bildats en del mindre flygbolag, som skall handha denna trafik och de har dessutom utfärdat specifikationer för lämpliga flygplantyper för kortdistans trafik, s k feederplanes. Det finns redan sådana plan färdigkonstruerade, av vilka Douglas »Skybus» torde vara det mest kända.

I stora drag kännetecknas feederplanen av att stor lastkapacitet i förening med relativt ringa motoreffekt är önskvärd av ekonomiska skäl. Trots detta bör ett feederplan ha jämförelsevis hög marschfart samt mätliga start- och landningssträckor, man kan i regel ej räkna med att mindre städer har stora flygfält. Härav följer att stor omsorg måste ägnas den aerodynamiska utformningen. Vidare skall flygplanet funktionellt vara så byggt att lastning och lossning kan företas på kortast möjliga tid.

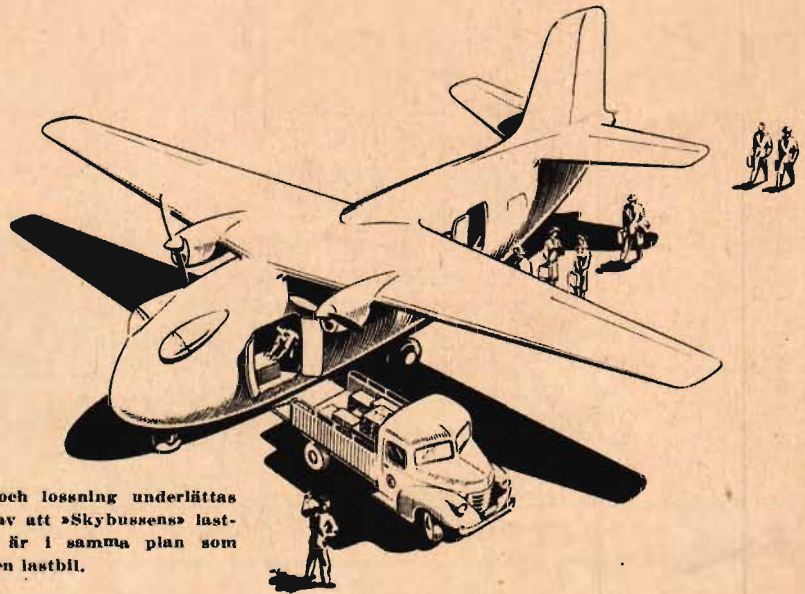
US Feeder Air Lines är en i Amerika nyligen bildad sammanslutning av de mindre flygbolag, som ämnar bedriva lokaltrafik efter kriget. Organisationen skall tillvarata bolagets intressen samt befrämja samarbetet mellan dem. Dess tekniska kommitté har utfärdat riktlinjer för konstruerandet av en lämplig flygplantyp — ett högvingat, tvåmotorigt flygplan med nos-hjul, som förutom 900 kg frakt även bör kunna ta 18—22 passagerare, så att den totala betalande lasten blir omkring 2 900 kg. Man föreskriver mycket korta start- och landningssträckor, endast 300 m, samt fordrar att flygplanet skall kunna landa i en sidvind med en styrka av upp till 32 km/t. Marschfarten bör bara 270 km/t och flygsträckan minst 800 km.

Det är intressant att jämföra dessa specifikationer med vad en annan amerikansk organisation, American Air Transport Association, som företräder några av de större flygbolagen, föreskrivit för en liknande flygplantyp, ATA—A1. Denna organisation är ej så sträng i kravet på start- och landningssträckor — man nöjer sig med 750 m — men önskar i stället högre marschfart och större betalande last, 320 km/t resp 3 200 kg.

I vilken utsträckning är det då möjligt att tillmötesgå dessa anspråk?

Ett studium av Douglas »Skybus», dess konstruktion och prestanda, kan kanske i någon mån ge svar på detta spörsmål, eftersom denna flygplantyp just byggts för att vara lämpad för lokaltrafik.

Douglas »Skybus» är ett tvåmotorigt, högvingat flygplan med infällbart trehjulstätt och byggt i lättmetall. I flygkroppen finns förarrum, kabin för 24 passagerare



Lastning och lossning underlättas betydligt av att »Skybussens» lastrumsdurk är i samma plan som flaket på en lastbil.

samt ett främre och ett bakre lastrum. Lastrumsdurrarnas höjd över marken är ungefär densamma som flakets höjd hos en lastbil; vid lastning och lossning fordras sålunda inga särskilda hissanordningar utan lasten kan lämpas över direkt från bilen och vice versa. Väggan mellan främre lastrummet och passagerarkabinen är genom några enkla handgrepp flyttbar, så att man kan anpassa fraktrummet efter antalet passagerare. För att minska spilltiden på marken är kabinen försedd med en främre och en bakre dörr, varigenom man får passagerarcirkulation som på spårvagnar och bussar.

Två motorer på vardera 700 hk är inbyggda i vingen, som dessutom inrymmer bränsletankar med en kapacitet av 1 150 liter. Denna bränslemängd ger flygplanet en

räckvidd av närmare 1 000 km. Marschfarten är 306 km/t på 1 500 m höjd vid maximal startvikt, 7 850 kg; detta är sämre än vad som föreskrivits för den tidigare nämnda typen ATA—A1. Då Douglas »Skybus» maximalt endast tar 2 000 kg betalande last uppfyller den ej någondera organisationens krav. Med 300—400 kg lägre startvikt än den maximalt tillåtna klarar »Skybus» den av ATA föreskrivna startsträckan, 750 m, men till de 300 m som US Feeder Air Lines önskar är det tydligen ett långt steg.

De anförda specifikationerna kräver av allt att döma större motorstyrka för att de skall kunna uppfyllas men större motorer försämrar driftsekonomi. Man torde få nära nog dubbla bränsleförbrukningen per tonkm om motoreffekten ökas med 30 %.

## Elektriskt drivna gyroskop

Amerikanarna, som under kriget i allt större utsträckning börjat elektrifiera sina flygplan, har infört eldrivna gyroskop i flyginstrumenteringen i flera av sina militära och kommersiella flygplantyper. Dessa elgyroskop ingår förutom i de vanliga flyginstrumenten — girindikatorn, kurs- och horisontgyrona — bl a i en fullständigt nykonstruerad autopilot, som helt och hållet drivs med elektricitet.

Genom att använda elektricitet för att driva gyroskoperna slipper man ifrån de ogynnsamma inverknings, som det hittillsvarande driftsättet — med sugluft från venturirör eller vacuumpumpar — medför vid flygning på extrema höjder och vid låga temperaturer.

Tack vare eldriften får man rotorn att snurra med konstant hastighet oberoende av luftens täthet eller temperatur. Detta är också ett nödvändigt villkor för att instrumenten skall kunna arbeta fullt tillfredsställande under alla förhållanden. En annan fördel med de nya gyroskoperna är att elmotorn och gyrosnurran, som är hopbyggda, blivit helt inkapslade. Detta medför att de fullständigt skyddas mot damm och gör att fuktcondensationen blir den minsta möjliga. Vid förvaring av instrument i förråd är det nämligen av stor vikt att de skyddas speciellt mot fukt, som annars på kort tid kan ruinera de fina gyroskopkullagren.

# Bristol

## Namnet bakom världens bästa flygmotorer

Världens bästa flygmotorer — det är ett djärvt påstående, men om man tar hänsyn till det enorma tillskott till krigsansträngningarna, som gjorts av den berömda raden av Bristol slidmotorer, är ett sådant anspråk berättigat. "Halifax III", "Lancaster II" och "Stirling" — för att nu bara nämna några få — äro alla utrustade med Bristol "Hercules" slidmotorer — ett oöverträffat rekord på flygmotorområdet. Å andra sidan rättfärdigar "Hercules" prestationer i dessa och andra brittiska stridsflygplan övertygelsen, att även fredens bästa flygmotorer komma att baseras på Bristols berömda enkla slidmotorprincip.

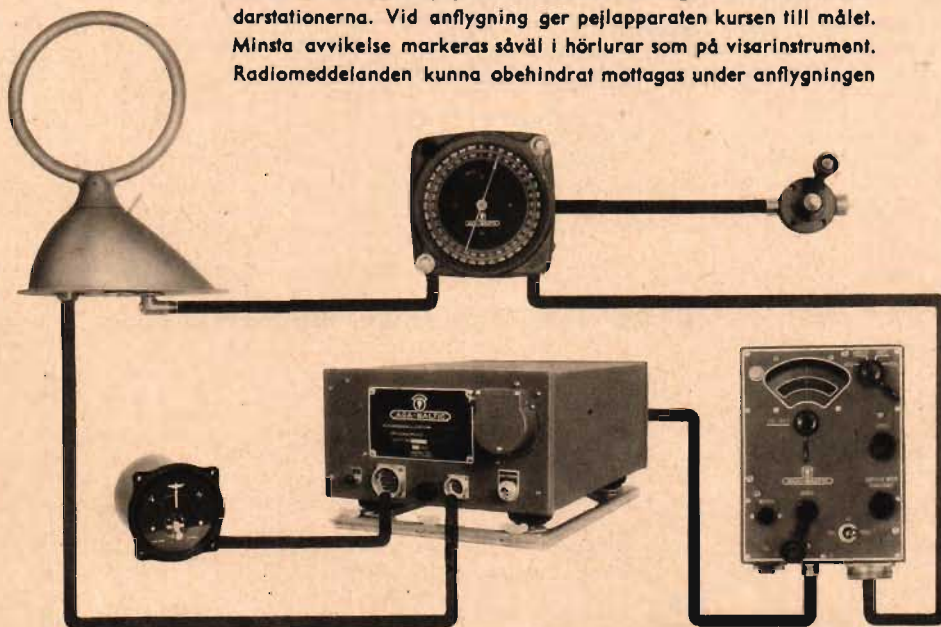


THE BRISTOL AEROPLANE COMPANY LIMITED, ENGLAND

## AGA-BALTICS FLYGPEJL



Genom vridning av pejlråmen erhålles riktningen till de olika sändarstationerna. Vid anflygning ger pejllapparaten kursen till målet. Minsta avvikelse markeras såväl i hörlurar som på visarinstrument. Radiomeddelanden kunna obehindrat mottagas under anflygningen



**AGA-BALTIC A.-B. LIDINGÖ**

## DET FLYTANDE...

Forts. fr. sid. 8.

### Dir. C. af Burén

#### Förbrukningsartiklar till salu

Till att börja med kommer vi nog att enbart tillhandahålla bränslen, oljor och olika fettkvaliteter, men längre fram är det tänkbart, att vi också kommer att föra en del andra för flygplan nödvändiga förbrukningsartiklar. fortsätter dir. Burén. Beträffande bränslet så kommer säkerligen det 100-oktaniga att ta överhanden. Högre värden, sådana som 140 o dyl. är inte oktantal i dess ursprungliga betydelse och sådana bränslen kan man inte kalla bensin.

#### Air-pits för småflygplan

— Det har visat sig att det smidigaste sättet att servera bränslet är genom tankbilar. De kommer lätt och snabbt intill de stora flygplanen. Och gäller det mycket stora flygplan där inte normalbilarna rymmande 5000 l. räcker, finns det möjlighet att haka på en trailer. Man har utomlands gjort försök med Air-pits, d. v. s. mindre tankar nedgrävda litet varstans så att man strängt taget bara har att fälla upp en lucka och dra upp slangen, men för min del tror jag mera på rörlig service. Vi har en sådan anläggning hos Skandinaviska Aero i Norrtälje och den har visat sig fungera bra. Men det gäller ju mindre flygplan.

— Hur anser dir. af Burén att en ideal-service bör se ut?

— Ja, själva serviceanläggningen bör ligga i så nära anslutning till flygplanens uppställningsplats som möjligt och förutom kontor bör den rymma pilotrum — ett sådant har vi på Bromma — och lagerrum för oljor jämte fettkvaliteter för olika instrument. De nergrävda bränsletankarna bör rymma 25- 30 000 l. Det är bättre att ha ett antal sådana mindre tankar än större, som lätt blir ohanterliga.

— Påfyllningskapaciteten är ännu inte fullt tillfredsställande. Det rör sig nu om 300 l/min, men flera lösningar på den frågan kan tänkas. Ett enkelt sätt är ju att ha två pumpar i gång samtidigt. Det blir en sak, som får ge sig så småningom.

#### Även småfältet får service

— Är det troligt att flygbolagen även efter kriget kommer att skriva kontrakt med var och en sitt speciella bensinbolag, frågar vi till slut dir. af Burén.

— Den frågan är mycket svårt att besvara, men man har ju anledning misstänka att det kommer att gå till på ungefär samma sätt som före kriget.

— Men, slutar dir. af Burén, det är inte bara de stora bolagen, som behöver bensin. Vi har därför börjat tänka på servicestationer också på småflygfälten. Den har tidigare ordnats genom Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen. Bli nu trafiken livligare måste vi antagligen ta hand om denna service själva och även på det området blir det konkurrens. Det finns massor av mindre flygfält i landet, där det säkert kommer att flygas mycket intensivt med sport- och trafikflygplan och där vår service kommer att moderniseras och byggas ut så fort kriget är slut och så fort vi får hit våra egna kvalitetsprodukter igen.



Så här tänker sig en engelsk annonstecknare att framtidens flygplats kommer att ta sig ut från luften. Naturligtvis räknar han med att trafikflygplanen är reaktionsdrivna.

### Dir. K. G. Bussler

tankbilar samt rampanordningar för påfyllnad av tankbilarna under tak. Genom en sådan koncentration skulle också anställandet av högt kvalificerad servicepersonal underlättas, varjämte en effektivare kontroll över distributionen skulle erhållas.

#### BP contra motlon 288

— Så långt vill jag alltså gå för det helas bästa, fastslår dir. Bussler. Då är inte heller den fria konkurrensen undergrävd. Alla önskar vi naturligtvis sälja så mycket som möjligt.

— Ett steg längre går den här riksdagsmotionen undertecknad av bl. a. Rickard Lindström, fortsätter dir. Bussler. Den vill ha till stånd ett monopol i bensinmarknaden. Det varnar jag på det bestämdaste för. Då kanske det kommer att gå så som det gick i Spanien, där ju oljemonopol tidigare införts. Där blev besinen dyrare utan att staten tillfördes motsvarande ökning i sina inkomster. Dessutom blev det så t ex beträffande servicen, att man för att få en bil tvättad måste säga till härom en vecka i förväg. Konsumenterna är också mycket missnöjda, icke bara över den dåliga servicen och de begränsade möjligheterna att när som helst få drivmedel, utan även på grund av de dåliga kvaliteterna, som monopol har att bjuda på. — Om det nu skall bli en fjärde utredning om monopol i Sverige, föreslår jag, att utredningsmännen först skulle resa till Spanien för att på ort och ställe ta reda på vad oljemonopol betyder för konsumenterna — icke minst för flyget.

— För att nu återkomma till servicen på de svenska flygplatserna så kommer vi inte att syssla med rent teknisk och motorspecialiserad service i någon högre grad — den önskar nog flygbolagen och privatflygarna själva ordna. Vårt mål är i stället att söka tillhandahålla högsta kvalitet av de olika flygbensinerna samt en service, som tillfredställer alla de krav, som kunna ställas på säkerhetstjänsten.

Förutsättningen för allt vad jag nu fram-

hållit är emellertid att oljebranschen får vara fri och som hittills i samhällets tjänst får verka för utvecklingen inte minst i luften, slutar dir. Bussler.

### Avdelningschef Cl. Lejdström

— Antalet bilar och underjordiska tankar kommer vi att utöka i mån av behov. Det är den enkla och rejäla grund, på vilken vi bygger vår service, och den har visat sig hålla streck tidigare. Någon service utöver den som direkt rör bränslen, oljor och specialsmörjmedel kommer vi icke att befatta oss med.

— Som jag tidigare nämnde, fortsätter avdelningschefen, hör ökandet av pumpkapaciteten till de problem, som snarast måste lösas. Jag vet, att de krigförande i vissa fall ökat pumpkapaciteten till 7 à 800 lit/min genom 2½" slang, men det är då omöjligt att utföra noggrann filtrering av bränslet. Ytterst noggrann bensinfiltrering är absolut nödvändig vid leverans till ett trafikflygplan. För att vara på säkra sidan måste nog minst tre bensinfilter finnas inmonterade i tankbilen, och då kan större pumpkapacitet än c:a 400 lit/min knappast erhållas.

#### Vi har största svenska erfarenhet

— Beträffande oktanvärdet tror jag, att 100-oktan som startbränsle samt 92- eller 95-oktan för normal sträckflygning blir de dominerande bränslena, framhåller herr Lejdström vidare.

— Shell var det första bolag i Sverige, som intresserade sig för flygservice. Det är nu c:a 25 år sedan vi startade, och under den tiden har vi skaffat oss en värdefull erfarenhet. De inskränkningar, som kristiden medfört, har givetvis varit besvärande även för oss, men vi har bibehållit en »rygggrad» av kunnigt folk, kring vilken vår blivande organisation skall byggas ut.

— Högsta kvaliteter och fullgod service till konkurrenskraftiga priser är och förblir vår paroll, slutar herr Lejdström.

# TERMIKENS FYSIK

**Avsnitt 2 av meteorolog TAGE SVENSSONS artikelserie "Väderlekstjänsten på Alleberg sommaren 1944"**

I dessa tider kostar det mer än annars att forska tillbaka ett segelplan efter utlandning. En misslyckad sträckflygning är ekonomiskt av ouddo. Ju bättre segelflygaren kan bedöma vädret och termiken, desto mer sparas transportvagn och bil. Plugga meteorologi! De stråkiga formelerna tjänar ett nyttigt ändamål. ....

mikblåsan betyder en ökning av dess täthet, vilket har samma effekt på accelerationen som om täthetsökningen åstadkommit på grund av en temperatursänkning. Denna temperatursänkning av  $T^1$  är  $w \cdot T^1$ , eller i närheten av  $0^\circ \text{C}$ ,  $\frac{c_p (T^1 - T^u) \cdot 273}{V}$

$$= 0,11 (T^1 - T^u)$$

I den ursprungliga formeln för uppvindens styrka under molnbasen måste alltså, när det gäller att beräkna uppvindens styrka i moln,  $T^1$  ersättas med  $T^1 - 0,11 (T^1 - T^u)$ . I närheten av  $0^\circ \text{C}$  kan som förut  $T$  sättas = 273. Efter insättning erhålles:

$$d(v_z)^2 = 0,05 [T^1 - T - 0,11 (T^1 - T^u)] dz$$

Den ursprungliga formeln kan också skrivas i följande form:

$$d(v_z)^2 = -\frac{1}{3} R (T^1 - T) \frac{dp}{p}$$

där  $R$  = gaskonstanten och  $p$  = trycket på resp. höjder. Genom insättning erhålles liksom i föregående fall uppvindens styrka i moln:

$$d(v_z)^2 = -383 [T^1 - T - 0,11 (T^1 - T^u)] \frac{dp}{p}$$

Vid praktiska beräkningar av uppviden är denna formel lämpligast. Beräkningen sker då skiktvis och skikten väljs lämpligen så att den omgivande luftens temperatur ändras lineärt.

Av härledningen av dessa formler framgår att de endast är approximativa. Man kan alltså vid praktiska beräkningar ej förvänta exakta resultat. Därtill kommer emellertid att man i regel ej har exakta uppgifter på den omgivande luftens temperatur, emedan meteorografsonderingarna ofta ej företas vid exakt samma tidpunkt som flygningarna. Under Allebergstävlingarna utfördes sonderingarna dessutom på platser som var belägna relativt långt bort från Alleberg. En annan felkälla, som dock ej kan elimineras, ligger däri att termikblåsan i realiteten ej avkyls adiabatiskt utan att ett visst värmeutbyte med omgivningen alltid äger rum. Dess exakta temperatur på olika höjder kan alltså ej med säkerhet förutsägas. För lösandet av dylika problem, men även för den exakta beräkningen av uppnådda höjder, vore det därför av stort värde om en meteorograf i framtiden kunde medföras i segelflygplanet, vilket ej skulle stöta på alltför stora tekniska svårigheter. Bortsett från alla dessa felkällor är det ju alls inte säkert, att segelflygplanet kommer in i en termikblåsa med just de egenskaper man räknat med. Särskilt under en dag med god instrålningstermik kan temperaturen inom ett relativt litet område variera högst betydligt från plats till plats. Trots alla dessa möjligheter till felberäkningar visar dock de följande jämförelserna mellan beräknad och uppmätt uppvind i vissa fall god överensstämmelse. Givetvis har endast sådana flygningar behandlats där termikanslutning vunnits ej alltför långt från startplatsen och där man alltså kunnat räkna med att termikblåsans utgångstemperatur ej kunnat variera inom ej alltför vida gränser.

(Forts. i följande nr.)

**TERMIKBLÅSANS ACCELERATION** under molnbasen  $\frac{d^2z}{dt^2}$  kan uttryckas enligt formeln:

$$\frac{d^2z}{dt^2} = g \frac{T^1 - T}{T}$$

där  $T^1$  = termikblåsans absoluta temperatur på en viss höjd;  
 $T$  = den omgivande luftens absoluta temperatur på samma höjd;  
 $g$  = den av tyngdkraften framkallade accelerationen vid fritt fall.

I formeln har hänsyn emellertid ej tagits till blåsans friktion, blandning med den omgivande luften o. s. v. Dessa faktorer verkar givetvis hämmande på dess rörelse och approximativt kan accelerationen sägas minska med  $\frac{1}{3}$ . Den ursprungliga formeln får därför följande form:

$$\frac{d^2z}{dt^2} = \frac{2}{3} g \frac{T^1 - T}{T}$$

Genom multiplikation med  $2 \frac{dz}{dt}$  erhålles om  $\frac{dz}{dt}$  sättes =  $v_z$

$$d(v_z)^2 = \frac{4}{3} g \cdot \frac{T^1 - T}{T} \cdot dz$$

där  $v_z$  = uppvindens styrka i m/sek.

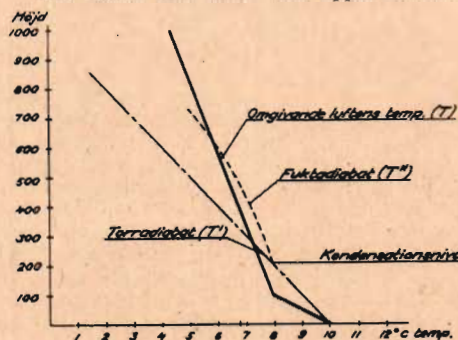
Under molnbasen avkyls vid uppåtstignandet termikblåsan med  $1^\circ \text{C}$  per 100 m. Med kännedom om dess temperatur vid marken kan man alltså beräkna dess temperatur på varje höjd. Man säger att termikblåsan under molnbasen avkyls enligt torradiabaten. Så snart däremot kondensation inträder sker en förändring i detta förhållande. Genom att ångbildningsvärmets vid kondensationen frigöres och tillföres termikblåsans avkyls denna ej längre med  $1^\circ \text{C}$  per 100 m utan mindre, vilket är i hög grad beroende på termikblåsans temperatur. Man säger att ter-

mikblåsan i moln avkyls enligt fuktadiabaten. Detta förhållande verkar i hög grad förstärkande på termiken, ja, är i många fall avgörande för dess vara eller icke vara.

I motsatt riktning verkar emellertid den vattenmängd som kondenseras. Såvida denna inte faller ut i form av regn betyder den en viss belastning för termikblåsan, som alltså hämmas i sin uppåtstigande rörelse. Om den kondenserade vattenmängden är  $w$  gram per gram luft och ångbildningsvärmets sättes =  $V$  är den vid kondensationen frigjorda värmemängden =  $w \cdot V$ . Temperaturskillnaden mellan torr- och fuktadiabaten på en viss höjd, d. v. s.  $T^1 - T^u$ , är ett mått på det frigjorda kondensationsvärmets. Om  $c_p$  är luftens specifika värme vid konstant tryck erhåller man därför:

$$w \cdot V = c_p (T^1 - T^u)$$

Det vatten som föres med uppåt av ter-



Kondensationens inflytande på termiken. Molnbasen (kondensationsnivån) ligger på 200 m höjd och över denna höjd avkyls termikblåsan enligt fuktadiabaten. Därigenom kan den stiga till över 600 m höjd, ty först där får termikblåsan samma temperatur som den omgivande luften. Om kondensation ej inträtt skulle termikblåsan endast kunnat stiga till ca 275 m höjd, emedan den enligt torradiabaten där hade fått samma temperatur som den omgivande luften.

# FLYGSTRIDS- KRAFTERNAS VAPEN

Av Kaptenen vid Flygvapnet  
**SVEN HOLMBERG**

Med förord av Souschefen vid  
Kgl. Flygförvaltningen  
**ÖVERSTE N. SÖDERBERG**

Ur innehållet: Sprängladdade bomber —  
Brandbomber — Lysbomber — Eldvapen —  
Bombekten — Kulsprute- o. automatkanon-  
skikten — Torpeder — Minor — Sjunkbomber  
— Framtidsblick.

Kr. 3:75.

# Sphän- laddad

**FOLKFÖRSVARET FÖRLAGS AB**  
KUNGSGATAN 32, STOCKHOLM

Undertecknad rekvrerar härmed att sändas mot  
postförskott

..... ex. Flygstridskrafternas vapen. Kr. 3:75  
(Omsättningsskatt tillkommer)

Namn: .....

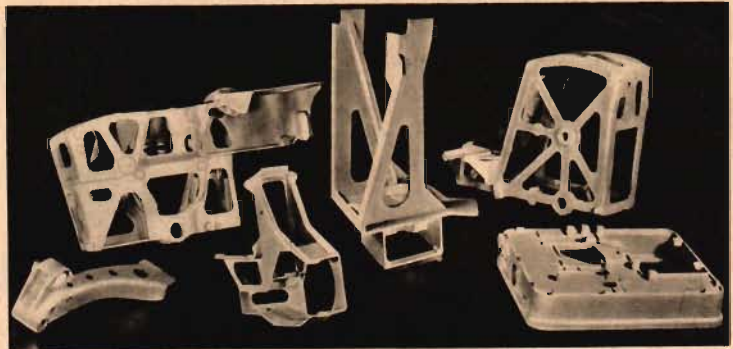
Adress: .....

Poststation: .....

**klipp** →

Skriften är en välavvägd sammanfattning, lämplig för militärt bruk, men  
vänder sig även till den intresserade allmänheten, som får många dunkla  
begrepp upplarade.

**HÖGSTA STYRKA**  
**LÄGSTA VIKT**  
**FLYGETS FRAMTID**



*Gjutgods av:*

**MAGNESIUM \* ALUMINIUM**



**LINKÖPINGS ARMATUR- OCH  
METALLFABRIKS AB LINKÖPING**

# EN INTRESSANT HANDBOK som Ni får



## Gratis

■ Den 64:sidiga, rikt illustrerade handboken innehåller bl. a. uppgifter om det framtida flygets personalbehov, utbildning för flyget samt upplysningar om NKI-skolans nya flygtekniska kurser, som äro upplagda och utarbetade i samråd med luftfartsmyndigheterna.



HANS OSTELIUS, dagens succéfförfattare på flygets område, har redigerat den intressanta handboken "Flyget efter freden". Ni får den gratis från NKI-skolan, Stockholm 12.

# NKI

skolan med de nya kurserna

# LIDMALMS TYP SEGRADE

## i folkflygtävlingens tredje etapp

Resultatet av folkflygtävlingens tredje etapp blev i viss mån en överraskning för juryn. Att det svenska projektet vann, enligt nedanstående lista, är inte så konstigt. Nej, den verkliga sensationen är att den typ som amerikanerna gillade bäst, Franklins önsketyp, kom jumbo i den svenska tävlingen!

Så här placerade sig de fyra familjetyperna i tredje etappen:

- 1) Lidmalms idealtyp (typ nr 2), som fick 36,9 % av rösterna;
- 2) Chrislea »Ace» (typ nr 3) 26,1 %;
- 3) Stinson »Voyager» (typ nr 4) 19,4 %;
- 4) Franklins önsketyp (typ nr 1) 17,6 %.

De 14 Lidmalmbeundrare som i tredje etappen gynnats av fru Fortuna är följande:

100 kr till:

- 1) Lars Tiberg, Skansvägen 23, Tureberg.
- 2) Ragnar Nilsson, c/o Bergqvist, Floragatan 8 B, Örebro.

50 kr till:

- 3) Åke Eriksson, Johanneslund, Ärna, Eskilstuna.
- 4) Erik Elmberg, Boda, Eksjö.

25 kr till:

- 5) G. Lindström, Rådhusgatan 51 B, Nässjö.
- 6) F. V. Röjmyr, Spaldingsgatan 7, Göteborg.
- 7) Sven Svensson, Box 17, Döversborg.
- 8) Erik Strömfors, Lantmannagatan 15, tr. G, Malmö.
- 9) Bertil Svensson, Mejeriet, Gothen.

- 10) Curt Danielsson, Tivoligatan 11, Kristianstad.
- 11) Dick Samuelsson, Kung Oscars väg 3, Lund.
- 12) G. Harno, Sinebrychosgatan 15 as 8, Helsingfors.
- 13) Civiling. Timo Anas, Frejehöjd 4, Västerås.
- 14) Per Åke Lundberg, Norra Esplanaden 12, Sala.

Skåne och Småland är av prislistan att döma rikt representerade landskap den här gången — skulle detta kunna betyda att familjeflygplan passar särskilt bra för skåningar och smålänningar? Tja, speciellt skåningarna är ju kända för att vara släktkära och sällskapliga medborgare...

Lidmalms idealtyp blev i väljarnas kommentarer föremål för många högstämda lov-sånger. Huvudvikten läggs vid att planet är tvåmotorigt, trehjuligt, hövingsat, bekvämt och svenskt samt att det ser »rasande trevligt» ut. Stockholmare Bengt Wadman skriver bl a: »Enligt min åsikt är säkerheten det viktigaste hos ett familjeflygplan och hos Tord Lidmalms idealtyp är just detta en av huvudegenskaperna — om planet blir flygbart på endast en motor. Att planet är hövingsat anser jag vara en fördel. Eftersom det skulle tillverkas vid SAAÞ kunde reservdelar lätt anskaffas och reparationer utföras utan större besvär. Enda nackdelen: det är ett dyrt plan. Men säkert skulle det stå sig i konkurrensen med utländska konstruktioner och kanske genom storserielltillverkning bli billigare.» Värdet av två motorer fastslås av tävlingens flitigaste kommentator, Ralf Schauman i Helsingfors: »En flygare som tar med sin familj på en flygtur bör bestämma att han får en oersättlig last ombord».

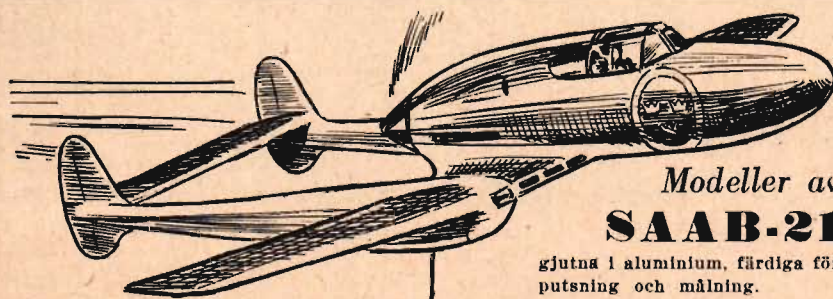
Chrislea »Ace» blev tvåa så gott som utslutande på grund av det låga inköpspriset. I övrigt verkar planet »flygande fågel-skrämma», tycker en kommentator. »Ace»-röstaren »G-vall» säger att han skulle valt Lidmalms typ »om det inte varit för det oerhört onormalt fabulösa priset».

Stinson »Voyager» får beröm för trevligt utseende och goda prestanda. Sune Ekholm i Stockholm vill dock sätta flottörerna på planet: »Vem vill vara bunden vid städernas flygplatser i ett land där det finns så gott om sjöar och härliga skärgårdar? Ett familjeflygplan, som skall användas till rekreation, måste absolut kunna landa på vatten», skriver hr Ekholm.

### Tipsy vann på lågt pris i etapp två

Andra etappens flygplan — de fyra ensitsarna — har automatiskt uppdelats i två huvudgrupper: Tipsy—Stürmer och AM-6—Hi-20 »Mose».

I sina kommentarer skriver en del av de »fyrkampare» som valt Tipsy eller Stürmer att de länge tvekat mellan de båda typerna men till slut fallit för den ena, beroende på vad de ansett viktigast, lågt inköpspris och driftbillighet (Tipsy) eller stor hastighet (Stürmer). De som valt Tipsy har förklarat sig nöjda med typens hastighet och be-



## Modeller av SAAB-21

gjutna i aluminium, färdiga för putsning och målning.

Nr G-20 Modellens spv ca 12 cm Kr. 3:—	Nr R-20 Ritning ..... Kr. 0: 35
Nr G-120 » » » 16 » » 5:—	Nr R-120 » ..... » 0: 50
Nr G-200 » » » 23 » » 6: 75	Nr R-200 » ..... » 0: 70
1 sats modellack 40 gram olivgrön och gråblå till SAAB-21 ..... Kr. 1: 40	

ÅTERFÖRSÄLJARE ANTAGAS!



Hamngatan 20

Linköping

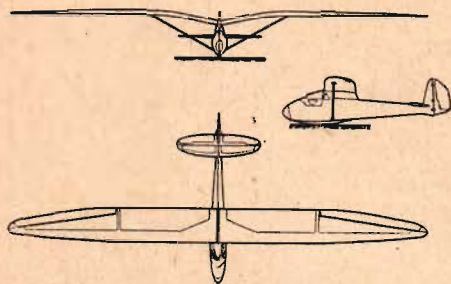
Sänd mig mot postförskott + porto .... st. SAAB-21 + Ritning Nr ..... Kr. ....  
..... sats Modellack olivgrön och gråblå Kr. ....

Namn .....

Adress .....

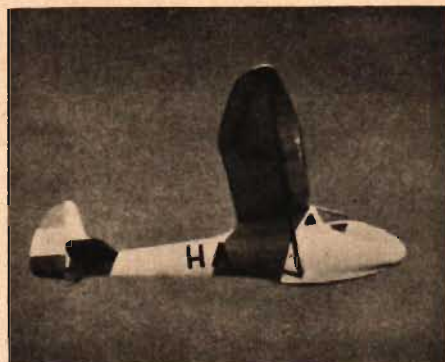


## R-03 "SZITTYA" (Ungern)



I FLYG nr 3/45 (segelplanbeskrivningen) sades att vi skulle få anledning återkomma till den ungerske segelplankonstruktören diplomom. Rubick. Här kommer vi med hans lilla högvärdiga plan R-03 »Szitty», som han konstruerade 1936—37. Senvintern 1938 flög en ungrare 180 km i snödigert väder med ett sådant plan. »Szitty» seriebygges fortfarande vid Aero-Ever.

»Szitty» liknar i viss mån den i nr 3/45 beskrivna R-12 »Kevely». Vingen är enbalkig och »måsförmad». Data och prestanda: Spännvidd 15 m, längd 6 m, vlygyta 15 m<sup>2</sup>, tomvikt 140 kg, flygvikt 220 kg, vlygbelastning 16 kg/m<sup>2</sup>, bästa glidtal 1:24, minsta sjunkhastighet 0,75 m/sek.

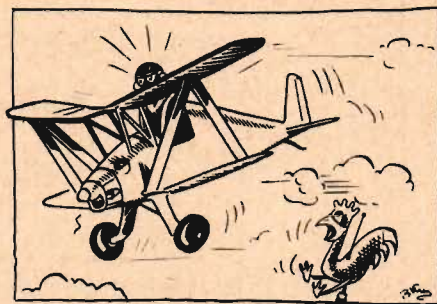


träffande dess tämligen ömtåliga byggnads-sätt och känslighet i kyttigt väder säger de som t. ex. Tora Eriksson i Katrineholm: »I dåligt väder kan man ju använda andra bra kommunikationsmedel» eller som Sven-Åke Reis i Trollhättan: »Vad skall man ute i dåligt väder att göra? Solskens-dagar är flygdagar.» Tipsys »puttriga» ut-seende har också bidragit till att ge den-na typ segerpalmen.

Stürmerdyrkarna är betydligt kräsna-re än Topsy-väljarna och föredrar att *flyga ifrån* det dåliga vädret! Det högre priset spelar tydligen ingen större roll för dem. C. J. Tranchell i Landskrona skriver: »Om man skaffar sig ett ensitsigt plan, gör man det till stor del för flygningens skull som sport och om man är i sådan ställ-ning att man kan utöva denna hobby så kan prisskillnaden mellan Stürmer och de andra planen ej vara oöverkomlig.» Ralf Schauman från Helsingfors skriver i ett långt brev med intressanta kommentarer bl a: »Stürmer äger flera goda fördelar, som en kräsna privatflygare ej så gärna vill undvara: estetiskt tilltalande utseende och flera flygtekniskt förnämliga detaljer, såsom vingklaffar, hjulbromsar och god strömlinjeutformning. Vidare större flyg-sträcka och marschhastighet samt motorns större antal hästkrafter, som borde ge pla-net tillfälle till åtminstone lättare avance-rad flygning.»

Alla som kommenterat sitt val av AM—6 vill ändra landstället. De önskar an-tingen vanligt tvåhjulstall eller trehjulstall på planet så att föraren slipper ha besvär med starthjälp. Ökad motorstyrka är också ett tämligen allmänt önskemål. Det som gett AM—6:an de flesta rösterna är det enkla bomsystemet och den skjutande propellern — tydligen en framtidsmelodi!

Om *Hi-20 »Mose»* sägs bl a att den »inte har folkflygplanets form eller pris». Att starthjälp erfordras är också ett klart minus. Ja, alldeles säkert skulle en billigare och bättre motorseglare kunna konstrueras!



Så här föreställer sig Agaton att han skulle känna sig i den lilla puttriga BA-4:an.

## BA-4 får ny motor

BA—4-konstruktören ing. Björn Andreason i Halmstad meddelar, att han är på språng efter en starkare motor till sitt put-terplan, helst en på 40 hk. Här är alltså en chans för motorägare att bli av med en motor.

Häromdagen provflögs BA—4 igen under två dagar. Ena dagen gjorde löjtnant Olow en flygning på 23 mil med stall och vikningar på 500 m höjd. Nästa dag blev det 7 flygningar. Start- och landningssträckorna på det halvfrusna, snöiga fältet upp-mattes till i medeltal 90 resp 70 m. Hastig-heten med motorn på 1800 varv/min var 125 km/t och stighastigheten med samma varv 2 m/sek. Planet visade, enligt vad löjtnant Olow anförtrott FLYG, god roder-harmoni och vänderbarhet. »Svänger på en tvåöring, hyfsade egenskaper!» sa' Bengt Olow om BA—4.

Och så väntar vi på en ny motor till kärran!

## 10 Olympia svenskbyggs

En stor nyhet för er, herrar och damer segelflygare! Vårt bestånd av civila hög-värdiga segelplan skall flerfaldigas: 10 st Olympia har beställts av KSAK hos AB Flygindustri i Halmstad, meddelar chefs-instruktören löjtnant J. G. Karlsson. Detta medför att en del flygklubbar får högvär-diga segelplan, vilket ju är på tiden.

Anledningen till att det inte blir Moswey III, vilket en icke initierad skulle kunnat vänta och hoppas, är att det inte finns några verktyg i landet för Moswey-bygge, medan AB Flygindustri har sådana för Olympia, sedan fabriken byggde detta plan för några år sedan.

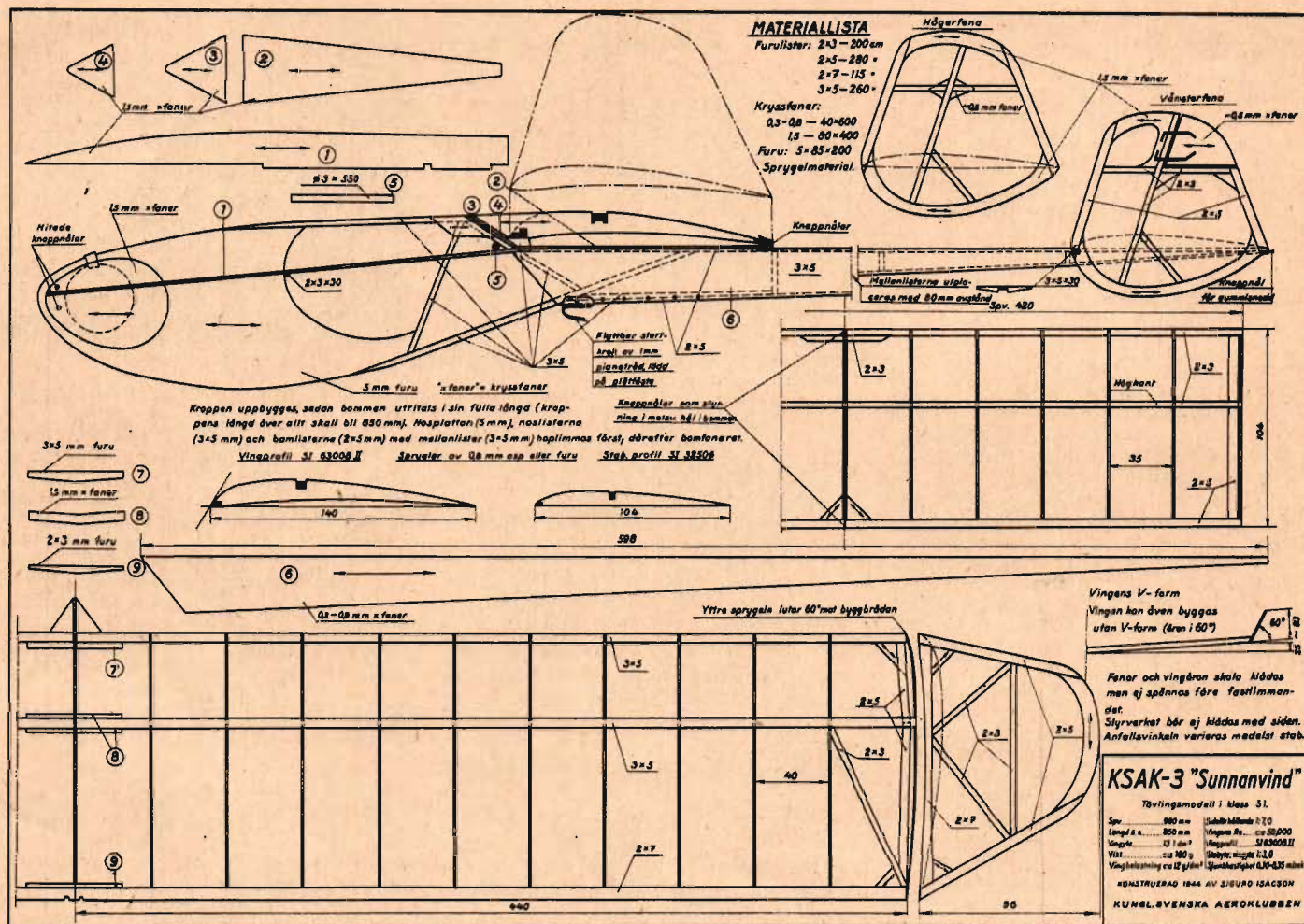
## »Okänd» avslöjar sig

I FLYG nr 4/45 offentliggjordes vinnar-na i folkflygtävlingens andra etapp — ut-om själve segraren, som glömt skriva sitt namn på talongen. Nu har han avslöjat sig som *Lars-Eric Johansson*, Box 73, Ny-kvarn. 100-lappen har redan anlänt.

Skansens årskort kan enligt meddelande från KSAK beställas där till nedsatt pris — kr. 8:— för vuxna och kr 5:— för medlemmar under 21 år. Beloppet skall in-sättas på postgirokonto nr 55570, varvid namn, adress och titel skall uppges.

## KLIPPBILDSPÄRMARNA

är nu klara och kan rekvireras från FLYG, Västmannagatan 69, Stockholm. De som samlar FLYG:s klippbilder får inklu-siven till självkostnadspris — 50 öre inklu-sive oms och porto. Så nu kan det bli ordning i läsekretsens klippbildarkiv!

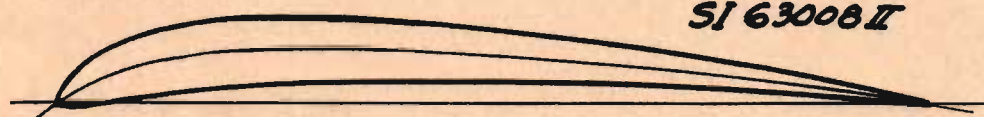


# ÄNTLIGEN "SUNNANVIND"-RITNING!

Sigurd Isacsons ritkontor, som strejkat en tid och därför inte kunnat producera ritningen till »Sunnanvind» tidigare, har nu

äntligen upptagit arbetet — och här är resultatet. Man kan nu alltså betrakta serien om KSAK-3 »Sunnanvind» som avslutad.

**SI 63008 II**



## PROCENTVÄRDEN

X	0	2,5	5	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100
Yö	0	3,5	5,3	7,4	9,4	9,5	9,3	8,5	7,4	5,9	4,3	2,4	0,1
Yu	0	-0,5	-0,4	0,3	1,6	2,4	2,6	2,4	2,2	1,9	1,3	0,6	0

Nosradie r=0,5 % av kordan. (Minustecknen anger att punkterna ligger under kordan.)

Samtidigt passar FLYG på att återge procentvärdena för vingprofilen SI 63008 II, som ing. Isacson ritat för »Sunnanvind». Skillnaden mellan versionerna I och II är att II:an fått fram- och bakkanterna neddragna, varigenom välvningen ökat. Tjockleken är också något större. Välvningen är dock fortfarande ca: a 6 % (på SI 63008 var den knappt 6 % — på SI 63008 II är den styvt 6 %).

SI 63008 används — förutom på konstruktörens »Reynold III» och KSAK-2 »Tigern» — på en mängd svenska och danska segelmodeller upp till 150 cm. spännvidd. Profilen 63008 II torde ge något lägre fart men oförminskat glidtal, medan startförmå-

gan blir bättre. Prototypen till »Sunnanvinda», som blivit mycket omdiskuterad i FLYG, hade version I till profil, varför »Su» kan väntas få lägre sjunkhastighet och bättre startförmåga, om den byggs väl.

F. n. håller ing. Isacson på med två nya S 1-typer: »Nordanvind» och »Reynold V», förenklade utvecklingsformer av »Su» och den förut omnämnda modellen i »Reynold»-serien. Båda dessa nykonstruktioner, som snart kommer ut i marknaden, har vingprofilen SI 63008 II.

### DET FLYTANDE...

Forts. fr. sid. 8.

### Dir. H. Hedberg

#### Ingen allmän service

— Vår service kommer att inskränka sig till driv- och smörjmedel, dekreterar dir. Hedberg på signaturens fråga. Sådan service som försäljning av detaljer, mindre och större översyner på flygplanen och tillsyn vid flygplatserna kommer vi icke att befatta oss med.

— Beträffande nyanläggningar av servicestationer vid flygfälten, kommer dessa att bli beroende av myndigheternas prövning i varje särskilt fall. I allmänhet blir det väl frågan om nedgrävda lagringscisterner i fältgränserna, administrations- och garageutrymmen. Från cisternerna distribueras bensinen med tankbilar. Andra metoder har visat sig mindre goda.

#### Flygbensinen blir billig

— Vilket oktänvärde som kommer att bli det vanligaste, fortsätter dir. Hedberg, är beroende av motorfabrikanterna men är också en kostnadsfråga. Den 100-oktaniga flygbensinen har emellertid blivit så vanlig under kriget, att jag tror att den också efter kriget kommer att användas i mycket stor utsträckning. Det har de senaste åren frambringats sådana kolossala mängder 100-oktanig bensen hos de krigförande att man på goda grunder kan förutsätta att man lyckats avsevärt förbättra och förbilliga framställningsmetoderna. Det kommer sannolikt att bli rimliga priser på flygbensinen efter kriget!

### SEGELFLYGLÄRARE

Chefen för flygvapnet har kodkänt följande som segelflyglärare, vilket som bekant betyder att de får meddela undervisning i tvåsitsigt segelplan: Löjtnant Bengt R. Olow (bevis nr 1), löjtnant J. G. Karlsson (bevis nr 4), vpl furir Eide H. Lindelöw (bevis nr 5), sergeant O. Haglund (bevis nr 7), den sistnämnde hemmahörande i Ljungbyhed. — Som säkerhetsförare har flygvapenchefen godkänt vpl furir C. A. Henry Engström, Stockholm.

*Auktoriserade firmor:* Följande företag har av luftfartsmyndigheten godkänd kontrollorganisation: Svenska Aeroplan AB, Linköping, AB Aerotransport, Stockholm, Irvin Fallskärmsaktiebolag, Stockholm.

*Tillverkningstillstånd:* Skandinaviska Aero AB, Stockholm, AB Flygindustri, Halmstad, AB Flygplan, Norrköping, AB Aero Service, Stockholm, Firma Flygreparationer, Halmstad.



## LÅT H.S.B. ORDNA EDER BOSTADSFRÅGA

H. S. B. i Upsala bygger f. n. 36 st. hyresrättslägenheter i kv. Huglek vid Styrbjörnsgatan—Egilsgatan, vilket läge är synnerligen lämpligt för personal vid F 16 och F 20. Lägenheterna, som omfatta 2 och 3 rum och kök med matrum, utrustas med badrum och balkong, el. spis, kylskåp samt H. S. B:s ändamålsenliga köksinredning.

För erhållande av hyresrätt erfordras endast 2 % kontant inbet.

Tillträde den 1 okt. 1945. Ring eller tillskriv vårt kontor.

H. S. B. I UPSALA, Kungsängsgatan 23, ing. fr. Vretgränd.

Tel. namnanrop: »HSB».

## Filmer över segelflyg

Nr 2257 VINDEN BÄR OSS

(normal- och 16 mm-film, även med ljud)

Nr 2453 SEGELFLYGARE

(16 mm-film i färg från Ålleberg)

Begär katalog!

Föreningen

Armé- Marin- och Flygfilm

Riddargatan 23 B.

Telefon 67 09 40

# ÖRNUNGEN flyger jorden runt



TEXT AV  
MAJOR H. VICTORIN  
En **113**serie

VÄRLDSFLYGTÄVLINGEN skall just börja och minuten innan har svenskarna Nord och Bång anlänt till startplatsen. Den amerikanske flygbolagschefen Glensky och hans skumma hejdukar har alltså inte lyckats i sitt uppsåt att redan före tävlingen oskadliggöra sina värsta konkurrenter svenskarna. Det är klart för start. Då upptäcker Bång något fatalt!



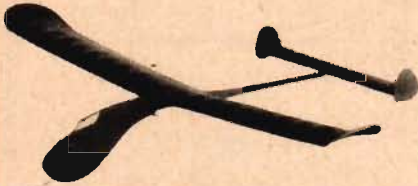
**FLYGSOLDAT 113 BOM**  
RITAT OCH BERÄTTAT AV 241B BJARRE



**TRUEDSSON**

presenterar

"ÖRNUNGEN"



En utmärkt nykomling i vår oerhört populära serie av »8-ettor». Spännvidd 874 mm. En verkligt tillförlitlig och välflygande modell. Byggsats med färdigsågade spryglar, utsågade kropp, lister, lim etc. Ritningar i full skala medföljer.

Pris Kr. 4: 50 + porto.

**Sven E. Truedsson**  
Modellflygindustri, MALMÖ 9

GLÖM ej att omg. skriva efter nya KATALOGEN som upptager allt för modellbygge. Sändes mot 20 öre i frimärken.

"MOTHPLAN"

TILL SALU

Närmare upplysn., Gotlands Flygklubb.

Flygplan

köpes omgående. Ev sådant som är i behov av större rep el grundöversyn. Svar till »Flygplan 60-130 hkr», d t k.

**Alex Anderssons**  
**Bageri**

REKOMMENDERAR

sina utsökta brödsorter

Tel. 4 89, 11 33 - Halmstad - Tel. 4 89

**A.-B. Janne Richardson, Halmstad**

Tel. Numnanrop

Filial i Falkenberg - Tel. 6 96, 8 96

Specialitet: Motorrenoveringar Cylinder-  
o. vevaxelslipning, lagergrjutting

Lager av: Kolvlar, kolvbultar och ringar  
Reservdelar och tillbehör

Gengasaggregat »Källes» och »Bollnders»

★ Service och reservdelar för samma ★

**KALMAR LÄNS SLAKTERIER**

försälja till lägsta dagspriser Charkuteri-  
varor, Kött och Fläsk, Ost, Konserver och  
Dellkatter, Vilt m. m.

Aterförsäljare på de flesta platser.

OBSERVERA! Ni kan alltid tryggt  
lämna en KLS-butik, ty endast ett kon-  
trollslakteri har sträng kontroll.

Kungl. Medicinalstyrelsen utser veteri-  
närer och mikroskopister, som utöva kon-  
trollen utav råvaror, fabrikation och hy-  
gien. Egna butiker i Kalmar, Oskars-  
hamn, Nybro, Högby, MÅLILLA, Mörlunda,  
Rockneby, Emmaboda, Päråd, Färjestaden.

**FÖRENINGEN**



**VÄRNPLIKTIGA**  
**FLYGFÖRARE**

Nynäsvägen 301 - Enskede  
Tel. 49 36 52 - Postgöro 27 37 00

**Den civila arbetsmarknaden**

Med tanke på att det stora flertalet bland  
er har för avsikt att så småningom ägna  
er direkt eller indirekt åt flygning vill jag  
här som en viss ledning beröra dels det nu-  
varande och dels det troliga kommande läget  
inom detta arbetsområde.

**Anställning som pilot**

För flygföraren-piloten är ju möjligheterna  
en relativt små att erhålla anställning. An-  
ställningar sker men i förhållande till antalet  
sökande mycket få. Förutom ABA och Sila  
finns i huvudsak tre flygföretag, nämligen  
Svensk Flygtjänst, Skandinaviska Aero och  
Norrlandsflyg, vilkas sammanlagda flygande  
personalstyrka utgör ca 25 man. Härtil kom-  
mer en del enskilda personer samt några  
flygklubbar vilka i sin tjänst fast anställt  
flygförare till ett sammanlagt antal av ca  
10 man.

Sälunda sysselsättes för dagen i runt tal  
inom landets gränser högt räknat 40 man  
som piloter (ABA och SILA ej medräknade).  
Flygningens art är, på en del undantag när,  
luftvärnsflygning. Inom segelflyget fast an-  
ställda flygförare-instruktörer faller i viss  
mån utanför denna ram, men torde utgöra  
tillsammans 5-10 man.

Efterfrågan är så liten att man ej för när-  
varande bör kalkylera med anställning som  
flygförare-pilot. Att tiderna förbättras är  
dock ofrånkomligt men framhållas bör att  
skillnaden mellan antalet sökande och till-  
gängliga platser kommer att vara mycket  
märkligt de närmaste åren även efter krig-  
ets slut. Detta medför bl a att någon offent-  
lig annonsering efter piloter sällan torde bli  
föllden. Behovet kommer att tillgodoses på  
intern väg eller såsom hittills ofta skett ge-  
nom hänvändelse till föreningens platsför-  
medling. Var och en som önskar komma i  
åtanke bör således vinnlägga sig om att hålla  
sitt kort i föreningens kartotek up to date.

De vpl ff, vilka har för avsikt att söka  
till ABA som flygstyrmän måste i första hand  
komplettera sina språkkunskaper om så ej  
redan skett, för att hävda sig bland flyg-  
vapnets officerare. Då kunskaper motsvaran-  
de fördringarna för studentexamen är till-  
fyllest torde ju dessa relativt fort kunna in-  
hämtas per korrespondens.

De bland er som ännar helt ägna sig åt  
pilottens yrke gör sälunda klokt i att förutom  
förvärvandet av språkkunskaper söka erhålla  
så mycket flygtid som möjligt. Lämpligt är  
härvid att försöka erhålla kommandering till  
flygförartjänstgöring. De som för närvarande  
befinner sig på det tidigare utbildningssta-  
dium och ännu icke tilldelats någon flottilj  
bör, så vitt möjligt försöka få GFSU på 2-  
motoriga flygplan. Bombflygaren är otvivel-  
aktigt mera meriterad som trafikflygare än  
jaktflygaren om de båda har ungefär samma  
flygtid. ABA väntar stor vikt vid detta. Jag  
återkommer till frågan. G. E.

**OMSLAGSBILDEN**



visar denna gång  
SAAB-tecknaren  
Hans von Posts ex-  
pressiva och attrak-  
tiva teckning av  
SAAB B 18B i dyk-  
anfall, medan flam-  
morna från det brin-  
nande målet stiger  
mot himlen.



**Nya jaktplanet J 21**

Ritning i skala 1/50 in-  
går som bilaga i nr 2 av  
tidskr. HOBBY.

Den, som ej tidigare fått provex.  
erh. gratis sådant mot ins. av ne-  
danstående kupong.

HOBBY, Apelbergsgat., 48, Sthlm.

Sänd mig provex. gratis.

Namn: .....

Adress: .....

Skriv tydligt! Flyg

**Allt för bilen**

HOS

**RYDBERGS**

Tel. 3 57, 16 34

KALMAR NYA BILVERKSTAD

**Återvinn hälsa**

genom **CHIROPRACTIC**

Mottagning varje helgfri dag kl. 11-3.  
Månd., onsd. och fred. kvällar kl. 5-7.  
Drottninggatan 3, Hälsingborg. Tel. 163 04

Dr: C. Peterson, Chiropractor.

**Aib. GOZZI's**

**MURBRUKSFABRIK**

Köpmangat. 5, Uppsala Tel. 331 87.

MURBRUKSFABRIKEN

Telefon G:a Uppsala 127.

**Uniformer kem. tvättas**

**AROS kemiska**

UPPSALA

Svartbäcksgat. 8.

Tel. 33944

Adilsgatan 27.

Tel. 33922

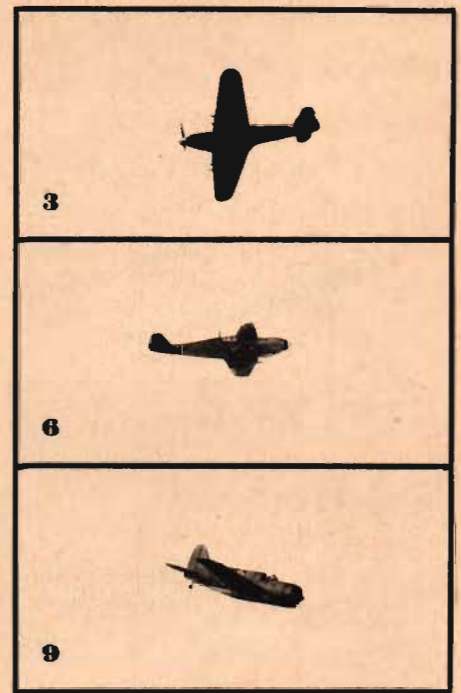
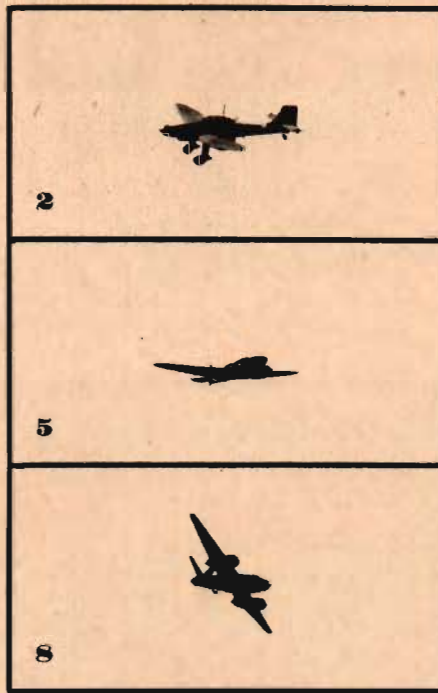
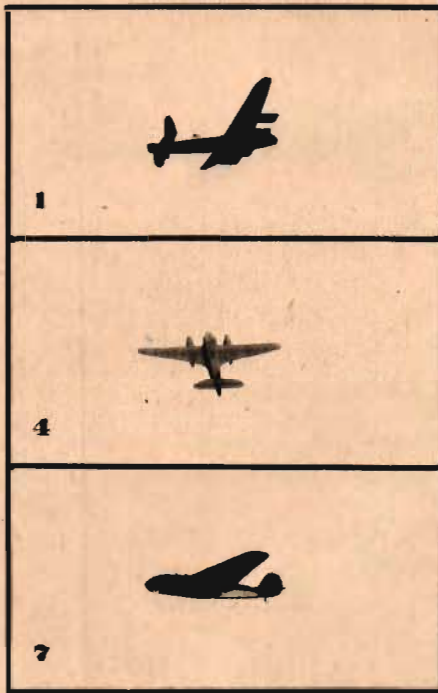
**Gösta Danielsson**

**ÅKERI & GRUSTAG**

Röbo, Tel. 367 04 - Bost. G:la Uppsala 1 04.

Transporter och grusleveranser utföres.

# FLYGPLANIDENTIFIERING NR 14



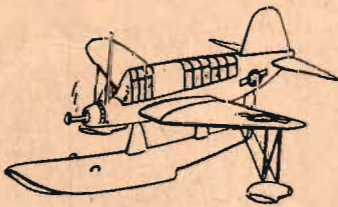
Här ovan följer flygplanidentifieringsuppgift nr 14 i Flygstabens och FLYG:s synnerligen uppskattade tävlingar. Särskilt på militärförbanden landet runt har de i varje nummer återkommande nio uppgifterna hälsats med tillfredsställelse, eftersom bilderna är av just den storleksord-

ning man önskar och det är mycket ont om identifieringsmaterial.

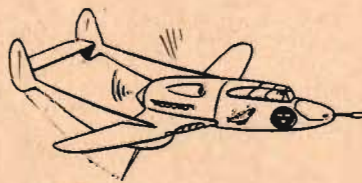
Fr o m FLYG nr 21/44 gjordes tävlingen ännu värdefullare, i det att lösningen för varje omgång kompletteras med en karikatyr av varje flygplantyp. Det är en känd sak, att flygplanekarikatyren är det bästa medlet att lära sig de olika typerna.

Lösningen på uppgift nr 14 skall vara FLYG:s red., Västmannagat. 69, Sthlm, tillhanda senast den 14/3 och det är lämpligt att använda kupongen på sid. 31. Första pris: 25 kr, andra 10 kr och tredje helårsprenumerat på FLYG. Skriv »Identifiering 14» på kuvertet.

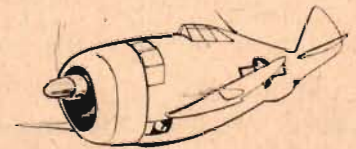
## KARIKATYRLÖSNING IDENTIFIERING NR 13



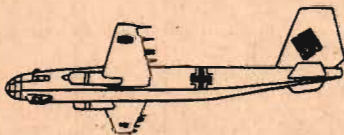
Vought-Sikorsky »Kingfisher»



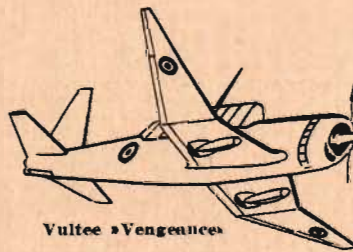
SAAB J 21



Republic »Thunderbolt»



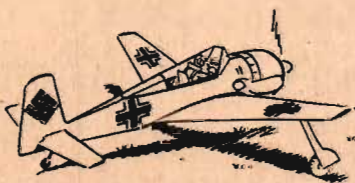
Heinkel He 177



Vultee »Vengeance»



SR-2



Focke-Wulf FW 190



Short »Sunderland»



TB-3

# LÖSNING TILL FLYGPLANIDENTIFIERING NR 13

1



**KINGFISHER:** Centralflöttör. Två vingflöttörer. Jfr SAAB 8178, Curtiss »Seagull».

2



**J 21:** Enmotorigt. Stjärtbommar. Dubbla, ovala stjärtsidplan. Tvärvaskurna vingspetsar. Motorn i bakre delen av centralkroppen. Kylfluttag i vingens framkant. Jfr Lightning, Fw 189.

3



**THUNDERBOLT:** Tjock flygkropp. Lång, smal spinner osymmetriskt placerad i motorhuv. Vingens bakkant avrundad. Pilformig stabilisator. Jfr J9, Helldiver.

4



**HE 177:** Tvåmotorigt. Enkelt stjärtsidplan. Lång, rak flygkropp med långt framskjutande nosparti. Högvingat. Långa, smala vingar.

5



**VENGEANCE:** Tjock flygkropp. Midvingat. Hög, kantig fena. V-form på vingarna. Långsträckt överbyggnad av glas. Obs! Dykbromsar i vingen. Jfr B 17.

6



**SB-2:** Tvåmotorigt. Enkelt stjärtsidplan. Kort nos. Pilformigt och bakåt utdraget stjärthöjplan. Avrundade övergångar mellan vingens bakkant och flygkroppen. Stjärnmotorer. Jfr Beaufighter, Mosquito, Hs 129.

7



**FW 190:** Kort trubblig nos. Lågvingat. Flygkropp med bakåt något uppsvängt stjärtparti. Jfr J 22.

8



**SUNDERLAND:** Fyrmotorigt. Centralflygkropp. Vingflöttörer. Hög sockertoppsformad fena. Keptorn i stjärten.

9



**TB-3:** Fyrmotorigt. Enkelt stjärtsidplan. Högst och upptill tvärvaskuret sidroder. Långt framskjutande nos. Tvärvaskurna vingspetsar. Jfr TB-7.

## Vinnarna i tolfte etappen

Nr 6 i 12:e etappen har vället mycket bekymmer. Många har velat ha SB-3:an till AR-2. De två är också mycket lika med samma form på vinge och stabilisator. AR-2 har dock inget kulspjutetorn under kroppen samt luftintagen placerade i vingens framkant utanför radmotorerna, medan SB-3 har typiska luftintag under motorerna. AR-2 har slutligen spetsigare nos. Vidare har man förväxlat Do 215 och B 18B i rätt stor utsträckning. Pristagare blev: hr Rune Klarström, Box 430, Molkom, (Värml.) — 25 kr, — furir L. Brus, F 12, Kalmar — ytterst flitig, mycket skicklig och av fru Fortuna gynnad gosse, som får 10 kr — samt hr Kurt Blomberg, Bergmansgat. 7 E 33, Helsingfors, Finland.

FLYG 5/45

## FLYGPLANIDENTIFIERING 14

### TÄVLINGSKUPONG.

DE NIO FLYGPLANEN ÄR:

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

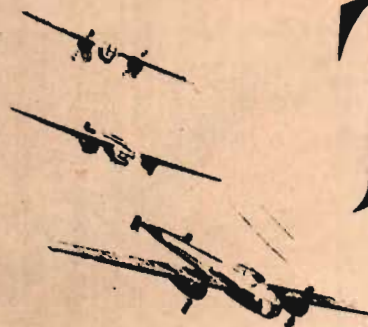
NAMN: .....

ADRESS: .....

*En stark film om våra svenska flygare*

**GEORGE FANT**  
**STIG OLIN · GÖRAN GENTELE**  
Britta Holmberg \* Håkan Westergren  
Margit Manstad

**TRE SÖNER**  
**gick TILL FLYGET**



Regi: ROLF HUSBERG  
Manuskript: Sven Björkman  
Inspelningschef: Arthur Spjuth  
Distribution: A. B. Sandrew-Baumanfilm

PRODUKTION:

