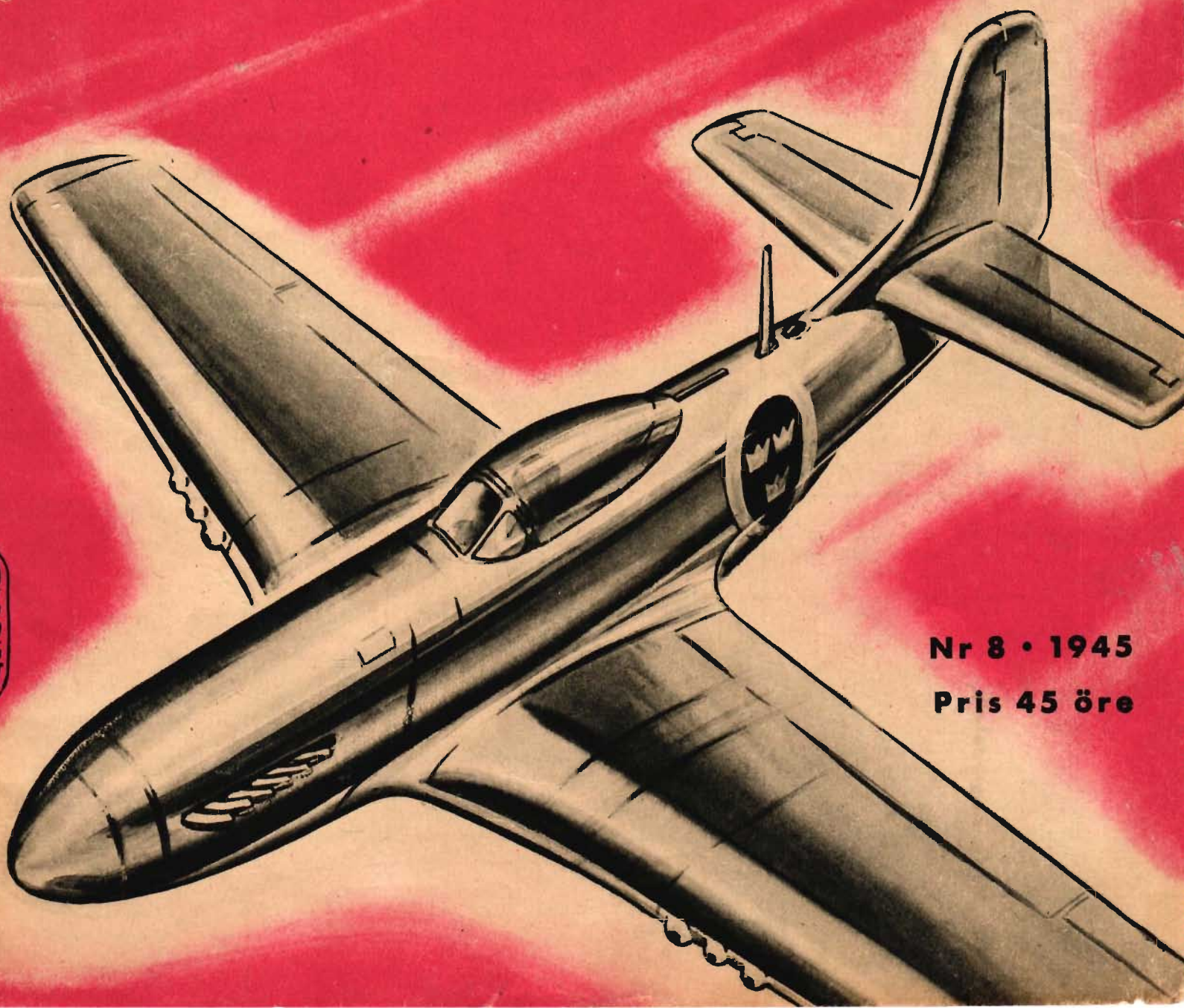
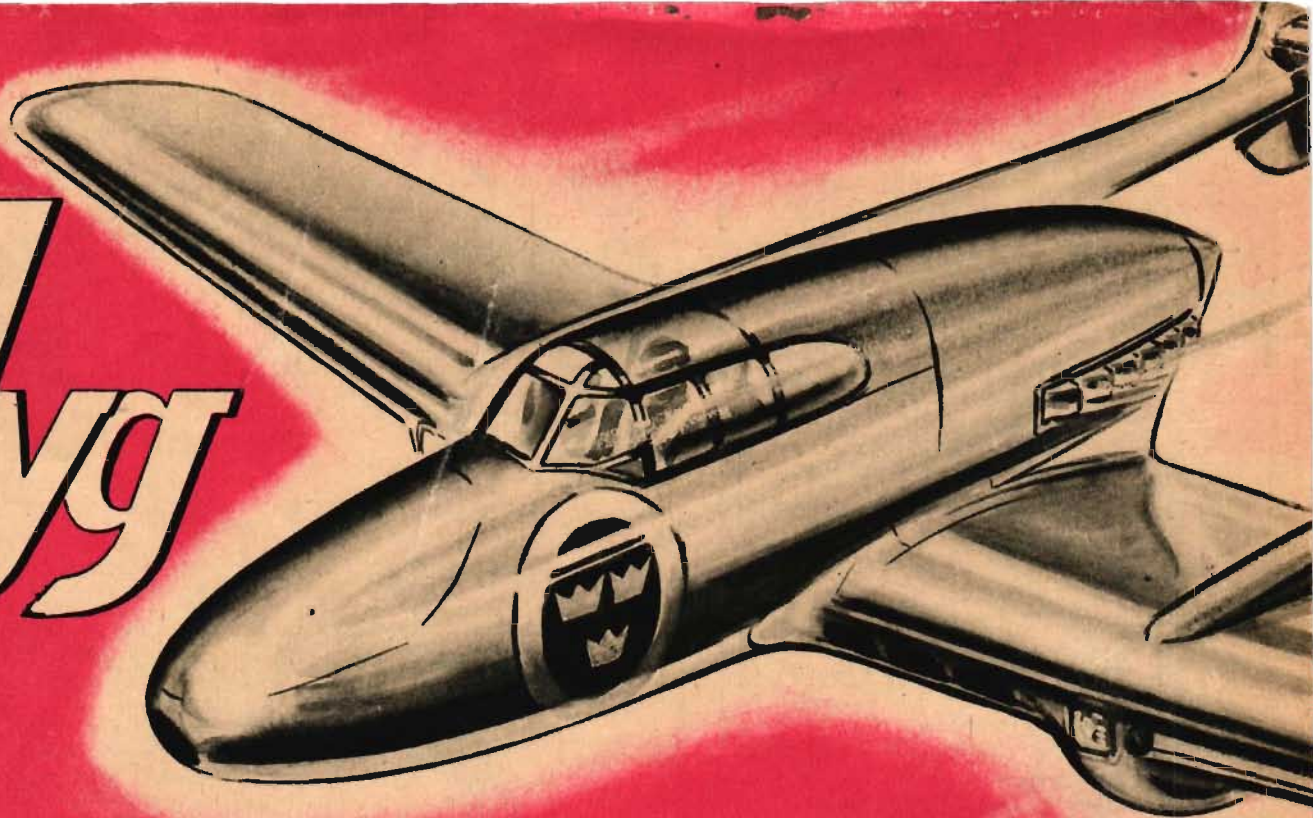


Flyg



Nr 8 • 1945

Pris 45 öre

ISADONT



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

REDAKTION:
 Tegnérgatan 35, 1 tr. - Stockholm
 Tel. 20 33 95
 Huvudredaktör och ansvarig utgivare:
 Överste W. KLEEN
 Verkst. red.: GUNNAR KNUTSSON
 Tel. 21 02 46
 Andre red.: H. MILLGARD, Tel. 21 02 46.
 Red.-sekr.: A. WALLIN, Tel. 20 33 95.

ANNONSÄVDELNING:
 Chef: J. E. SVENSSON - Tel. 21 06 27

EXPEDITION:
 Förlagsaktiebolaget FLYGNING
 Sveavägen 53 - Stockholm

Postgirokonton: 1111.

Prenumerationspris:
 Helår Kr. 9:75 - Halvår Kr. 5:—

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

Åhlén & Akerlunds Fotografvårnastalt
 Stockholm 1945



**hedrar
 för
 värdefullt
 stöd**

Annebergs Låd- & Snickerifabrik, Smålands Anneberg.

Lindelöf & Co., V. Hamngatan 2, Göteborg.

FLYGTJÄNST



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

BYGGNADS A-B
C. O. NILSSON
 ÖSTERSUND

Bro- och industribyggnader
Befogarbeten av alla slag
Bostads- o. affärsbyggnader
Ombyggnadsarbeten

Telefon: Kontor: Östersund 13 63
 Bostad: Brunflo: 28

BYGGNADS A.-B.

BIRGER ANDERSSON
 NORRKÖPING Tel. 30 351

Utför
BYGGNADSARBETEN
av alla slag
ENTREPRENÖR för Statliga
och Kommunala byggnader

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.

»Meteorolog?», »Realar?», Sune Ekholm m. fl.: För antagning såsom meteorolog-aspirant vid flygvapnet fordras att vara inskriven såsom värnpliktig, att det är anställningen börjar fylla högst 24 år och att ha avlagt studentexamen å reallinjen samt därvid eller vid fyllnadsprövning ha erhållit lägst vitsordet »godkänd» i muntlig och skriftlig prövning i matematik (allmän kurs och specialkurs), fysik och modersmål samt tyska och engelska eller på annat betryggande sätt förvärvat motsvarande kunskaper.

Kroppsbekaffenheten skall motsvara fordringarna för fast anställning vid krigsmakten och den sökande skall i fysiskt och psykiskt avseende vara lämplig för flygutbildning såsom flygspanare. Slutligen skall man enligt bestämmelserna vara »väl-frejdad och känd för laglydnad och medborgarsinn».

Utbildningen omfattar allmän militärutbildning, utbildning i väderlekstjänst, utbildning till navigatör i flygplan och fack-meteorologisk utbildning. Utbildningstiden uppgår till omkring 34 månader. Utbildningen sker vid aspirantskolan (Ljungbyhed), vid flygflottilj och vid Statens Meteorologisk-Hydrografiska Anstalt. Befordran sker efter hand under utbildningen till värnpliktig korporal, furir och sergeant.

Efter utbildningens slut antagas godkända meteorologaspiranter till militärmeteorologer av 3. graden i flygvapnets reserv eller (i den mån lediga befattningar finnas) till militärmeteorologer av 3. graden vid flygvapnet. Befordran kan efter hand ske till militärmeteorologer av 2. och 1. graden. För ytterligare befordran på stat kräves i regel akademisk utbildning.

Under utbildningstiden åtnjutes värnpliktslön. Därjämte utgår särskild ersättning under flygtjänstgöring. Militärmeteorolog av 3. graden avses åtnjuta en årslön av kr 3291—5346 växlande med tjänsteålder och dyrtid. Militärmeteorolog av 2. graden kr. 3822—6414 och militärmeteorolog av 1. graden kr. 5256—8100. Till lönen kommer rörligt tillägg m. m. Pensionsåldern är 60 år. Personal i reserv erhåller motsvarande lön under tjänstgöring.

Ansökan ställes till chefen för flygvapnet och skall vara inkommen före den 10/1 det år antagning äger rum.

Ansökan skall åtföljas av inskrivningsbok eller utdrag ur stamkort, åldersbetyg, läkarbetyg för fast anställning vid krigsmakten, styrkta avskrifter av betyg i avlagda examina och intyg rörande eventuell praktisk tjänstgöring, övriga handlingar, varned sökanden vill styrka sin behörighet, intyg, om sökanden är omyndig, att målsman intet har att erinra mot ansökan samt uppgift om postadress och telefonnummer.

Sedan ansökan inkommit, komma de sökande, som avses antagas, att inkallas till särskild läkarundersökning för utronande av deras lämplighet för flygtjänst. Därefter sker antagning och inryckning till krigsflygskolan i Ljungbyhed i början av juni.

Red.

OBS!

FLYG har flyttat
 till
TEGNÉRGATAN 35, 1 tr.
STOCKHOLM

NYA TELEFONNUMMER
SE REDAKTIONSRUTAN!

VIKTIGARE FLYGFÖRBINDELSER
 från den 12 mars 1945 tills vidare

Fr. Berlin	7.00 t. Stockholm*	12.10
» Göteborg	20.00 » Malmö	21.10D
» »	8.55 » Stockholm	10.40D
» Köpenhamn	12.45 » Malmö**	13.00
» Malmö	7.30 » Göteborg	8.40D
» »	8.30 » Köpenhamn**	8.45
» Stockholm	13.00 » Berlin*	18.10
» »	18.00 » Göteborg	19.45D
» »	18.00 » Malmö	21.10D
» »	11.15 » Visby	12.15D
» Visby	12.45 » Stockholm	13.45D

Tiderna äro angivna i å resp. orter gällande tider.

D = Trafik dagligen.

* = Trafik måndag, tisdag, torsdag och fredag.

** = Trafik måndag, onsdag och lördag.

FLYG-44 VANN...

Forts. fr. sid. 29.

vacker flygning på närmare 6 min. *Leif Andersson* gjorde också en bra sista flygning och slutade som tvåa. För övrigt behöll tätmännen från andra perioden sina placeringar. *Isacson* gjorde i sista omgången en rätt slätstruken flygning men vann i alla fall klassen G 1 med god marginal före tvåan *Landegren*. *Isacson* fick dagens bästa tid för motormodeller.

I G 2 vann *Landegren* — som vanligt, är man frestad att säga. Tvåan *Sune Stark* kunde ha gjort honom segern stridig, om *Sune* inte misslyckats i första omgången. Motorklasserna miste all sin spänning, då favoriterna från *Vingarna* misslyckades på grund av diverse oturligheter.

Publikens särskilda gunstlingar blev naturligtvis F-modellerna. Det var verkligen med glädje som man såg att så många ställde upp, men hur är det med kvaliteten? Det fanns ett par »knarrar» som flög bra: *Tore Haglunds* och *Arne Widéns*, men annars var det skralt med flygförmågan. *Arne Widén* var på vippen att vinna men hade oturen att kvadda snurran före sista starten. *Haglund* får väl sin bästa flygning på 2.37.4 godkänd som svenskt rekord i klassen, eftersom inget noterats förut.

Lagtvävlingen blev en rafflande sekundstrid mellan *Göteborg* och *Vingarna*. Det var nära att *Vingarna* hade tagit »bucklan» för alltid men »Götet» vann med 5 sek! *Vingarna* accepterade emellertid inte lagtvävlingen. De ansåg att den inte tillgätt på

ett »sportsligt tilltalande sätt». Inte så att *göteborgarna* hade »siffplat» på något sätt men att alla lagen inte blev i tillfälle att göra samtliga starter på grund av för knappt tilltagen tid. I det *göteborgska* laget deltog *Börje Börjesson*, *Leif Andersson* och *Assar Ohlsson*, och *Vingarna* har all anledning att känna sig lugna, emedan priset befinner sig i goda händer.

Mera om vintertävlingen i nästa nummer lovar *Han som var med.*

De bästa resultaten:

Klass S 1: 1) *Irma Gramer*, *Solnaeskadern*, 4.32, 2) *R. Löwen-Aberg*, *Vingarna*, 3.44.8, 3) *Olof Pettersson*, *Eskilstuna*, 3.9.6. **Klass S 2:** 1) *Löwen-Aberg*, *Vingarna*, 4.23.2, 2) *Leif Andersson*, *Göteborg*, 4.8.5, 3) *Valter Johansson*, *Örebro*, 3.51.7. **Klass G 1:** 1) *Sigurd Isacson*, *Linköping*, 2.51.7, 2) *K.-E. Landegren*, *Västerås*, 2.15, 3) *Börje Börjesson*, *Göteborg*, 2.3.9. **Klass G 2:** 1) *K.-E. Landegren*, *Västerås*, 2.39.9, 2) *Sune Stark*, *Vingarna*, 2.3.9, 3) *Osvald Eklöf*, *Eskilstuna*, 1.59.3. **Klass F** (förbränningsmotormodeller): 1) *Tore Haglund*, *Hofors*, 1.45.4, 2) *Arne Widén*, *Solnaeskadern*, 3) *Kurs Almroth*, *Norrköping*. **Lagtvävling:** 1) *Aeroklubben i Göteborg* 23 min 8.3 sek, 2) *Vingarna lag 2*, 23.2.6, 3) *Vingarna lag 1*, 22.21.7.

»26-årig»

ungdomsledare och snickare — utomordentligt flyg- och studieintresserad — söker mecenat, klubb eller enskild, för att kunna finansiera segelflygkurs på *Alleberg* till sommaren. Motto: Till flygets tjänst! **GUNNAR WOXLAND**
Björbäck, Växtorp Tel. 116

KOMPLETTA ARGÅNGAR 1941 och 1942 av Flygning önskas köpa. Svar till »Snarast», d. t. k., f. v. b.

Uppsala

**UPSALA
GLASMÄSTERI**

(CARL SVENSSON)
Kungsängsgatan 25 - Tel. 403 95
Fönsterglas, Fönsterinsättning, insättning av bilrutor, Bordskivor m. m.

FOTOCENTRALEN

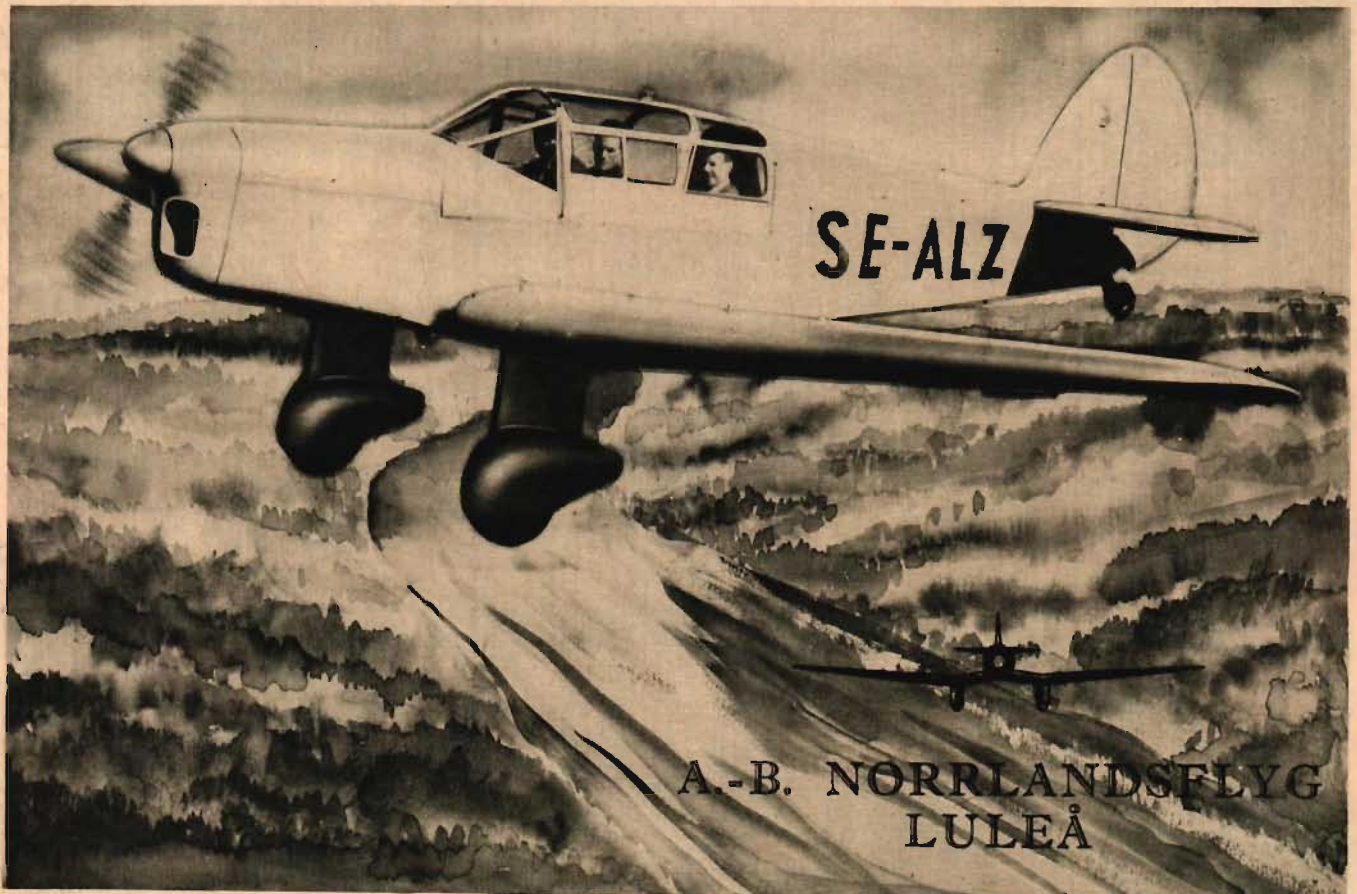
Kungsängsgatan 1 (Tempohuset), Uppsala
Telefon 342 82
SPECIALAFFÄR I FOTOFAROR
Ateljéer för Serier och moderna porträtt
Grupper och brudfoton

HERRTVÄTT

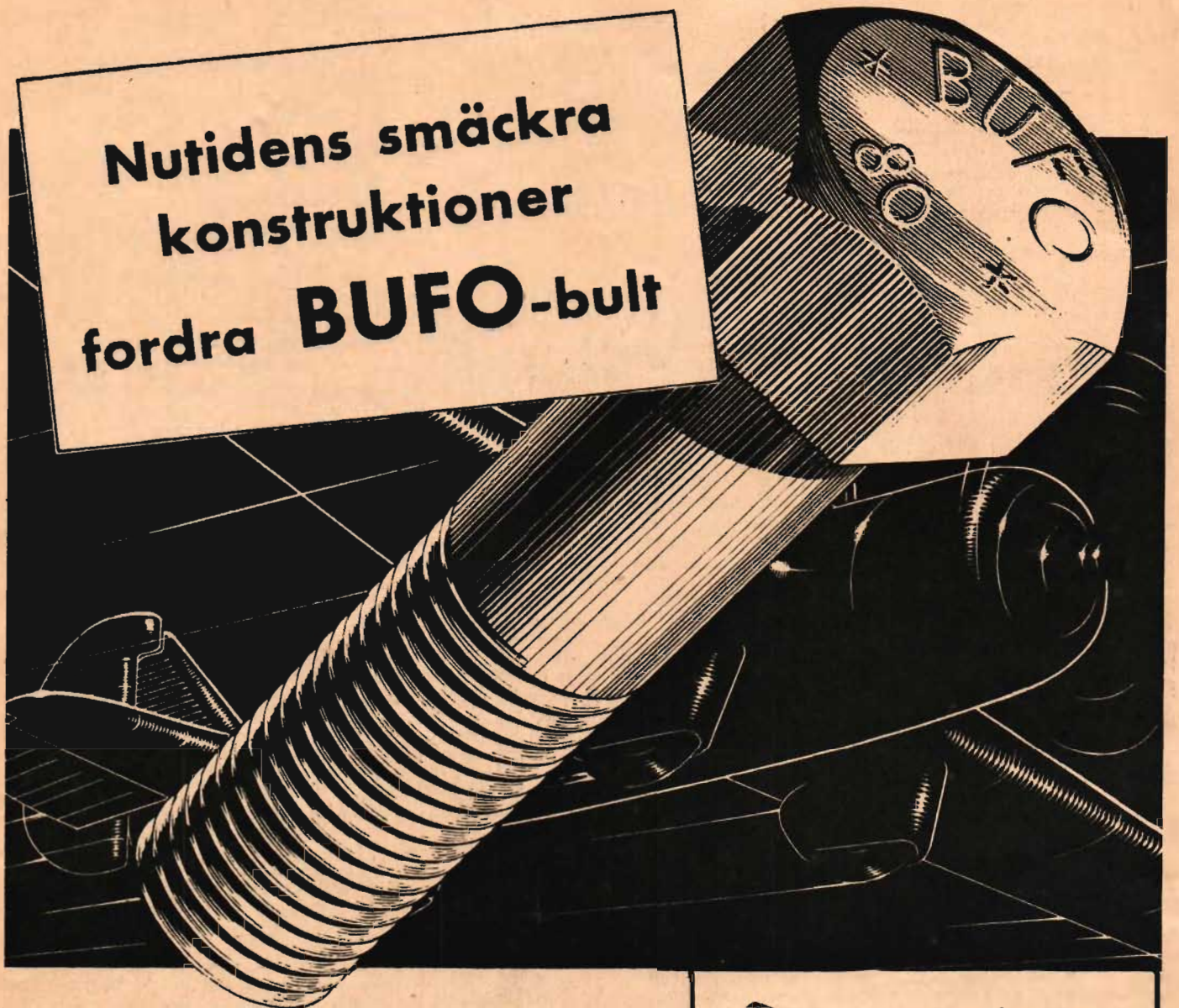
utföres
SNABBT - PROPERT - ELEGANT
UPSALA TVÄTT
Ö. Agatan 77 - Tel. »Kallenbergs»

TRÄVAROR

Träffberplattor i alla slag
Plywood och papp m. fl.
byggnadsmaterial
KALLENBERGS A.-B.
Ö. Agatan 77 - Uppsala
Tel. »Kallenbergs»

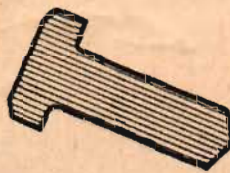


Nutidens smäckra
konstruktioner
fordra **BUFO**-bult

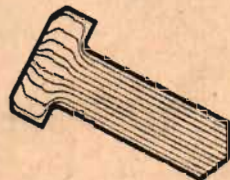


● Vår tids smäckra konstruktioner ställa helt andra krav på bultarna än tidigare. Bultens diameter måste bli mycket mindre men ändå skall bulten tåla samma belastning.

Den kallpressade Bufo-bulten motsvarar den moderne konstruktörens höga krav. Det svenska stålet, våra välbeprövade värmebehandlingsmetoder, våra kunniga arbetare och våra moderna maskiner möjliggöra en bultprodukt som Bufo, vilken med sina överlägsna hållfasthetsgenskaper förenar en ökad precision genom snävare mått-toleranser.



Den schematiska teckningen visar fasernas läge i en svarvad bult. Observera de avskurna faserna i bultbuvudet.



Teckningen här bredvid visar hur faserna i Bufo-bulten fortsätta utan avbrott mellan stammen och bultens huvud.

BULTFABRIKS^A/_B
HALLSTAHAMMAR





Elyg

NORDENS STÖRSTA FLYGTIDNING

W. KLEEN:

TRAFIKTAXOR I PRINCIP OCH PRAKTIK

I princip är alla ense om att billiga, bekväma och snabba samfärdsmedel är ett samhällligt intresse. Om därför ett trafikföretag säger att det dessutom ligger i dess eget intresse att sänka biljettpriserna och anhåller att få göra det, borde — tycker man — alla vara ense om att en så sällsynt begäran med tacksamhet skulle bifallas. Men nej! Princip är en sak, praktik en annan, dvs när det gäller det snabbaste och bekvämaste men samtidigt dyraste trafikmedlet, flyget.

Om Statens eller andra järnvägar skulle i eget ekonomiskt intresse vilja sänka sina biljettpriser skulle naturligtvis ingen ha ett ord att säga däremot. Sak samma gäller ångfartygsbiljetterna. Men när ABA hemställt om att få sänka sina priser så att bolagets flygplan inte längre behöver beflyga sin »rikslinje» med ofredsställande utnyttjande, då höjs betänksamma och avstyrkande röster. Det är egendomligt men sant.

Naturligtvis har länsstyrelserna och handelskamrarna i de berörda länen intet att invända mot den av ABA föreslagna taxesänkningen på 35—40 procent. Tvärtom, de tillstyrker på det livligaste. Men Kungl. Järnvägsstyrelsens avstyrker och vill vara med om en sänkning om bara 4,8—16,1 procent. Föreningen för Sveriges inrikesjöfart anser att en sänkning bör ske med en viss försiktighet, i etapper. Kommerskollegium föreslår att en sänkning bör åtminstone tills vidare begränsas till hälften av den föreslagna. Varför just hälften?

Järnvägsstyrelsens yttrande är det längsta och intressantaste. Styrelsen nämmer t o m orden »osund konkurrens» och tycker sig finna ett stöd härvidlag i yttranden 1935 av luftfartsutredningen och föredragande statsråd. Utan att närmare gå in på den sidan av saken kan man lugnt påstå att förhållandena nu är olika mot 1935, och att det är osund konkurrens om ett trafikföretag lägger stenar i vägen för ett annat. Om man följer Järnvägsstyrelsens linje blir flygets konkurrens osund när dess biljettpriser inte ligger åtminstone i höjd med priserna för järnvägar- nas I:a klass biljetter.

Det är förvisso en egendomlig utgångspunkt för bestämmande av trafikflygets taxor att ta järnvägar- nas I:a klass biljettpriser. Den naturliga och enda riktiga utgångspunkten måste vara trafikflygets inkomster i förhållande till dess utgifter.

Men Järnvägsstyrelsen har avfyrat en annan salva, som bör ge eko i de högre luftlagren: inför den väsentliga tidsvinst som

flyget medger över längre sträckor finner styrelsen att flyget är ett lyxfärdsätt, och att »denna tidsvinst bör betalas bl a med hänsyn till det vid andra förhållanden odisputabla argumentet att tid är pengar». Detta är med förlov sagt ologiskt. Om man vill framföra ett tåg eller ett fartyg med ökad hastighet kostar det mera i energi och pengar, varför man där måste betala mera för att färdas fortare. Men förevarande taxefråga har intet med flyghastigheterna att göra. Är det verkligen Järnvägsstyrelsens mening att flygpasageraren skall straffbetala för att flygplanet går fortare än tåget? Det är i varje fall kontentan av yttrandet.

Järnvägsstyrelsen liksom nyssnämnda sjöfartsförening hänvisar till ABA:s statsunderstöd och anför detta som ett skäl mot taxesänkning. Detta är oriktigt. Statsunderstödet — som f ö nu är helt obetydligt och 1944 var cirka 6 procent av inkomsterna — tillkom på sin tid för att under en övergångsperiod möjliggöra svensk luftfart mellan Sverige och utlandet. Men understödet minskas gradvis för att helt upphöra 1950. Intill dess skall trafiken på utlandet ha lärt sig stå på egna ben. Vad inrikestrafiken beträffar täcker den med de föreslagna taxorna sina egna kostnader, varför något statsunderstöd här aldrig ifrågasatts. Med hittills tillämpade taxor blir det ekonomiska resultatet icke tillfredsställande, varigenom fortsättningen av den påbörjade trafiken äventyras. Är det meningen att göra inrikesflygtrafiken beroende av statsunderstöd? I så fall bör de nuvarande biljettpriserna bibehållas eller höjas.

Ett exempel till! Järnvägsstyrelsen har svårt att förstå det berättigade i att starta en flyglinje som kan påräkna trafik av nämnvärd omfattning endast bland turisterna, »således från ett reseklintel, som i dessa bistra tider knappast kan betraktas som särdeles nyttobetonat». Men vad gör inte Järnvägsstyrelsen för turisttrafiken! Och vad den gör är förvisso till stor nytta för vårt folk. Flyglinjen till Kiruna skulle också vara nyttig.

Det är för märkvärdigt att man här i landet ännu icke kommit därtill att man i praktiken lika väl som i princip kan ge flyget dess rättmätiga plats i samhället. Det tjänar f ö ingenting till att spjärna emot utvecklingen, den kommer att tvinga fram flyget också hos oss, om vi inte vill släppa fram det frivilligt. Men vi kan förlora mycket på att låta ständaktiga tennsoldater fördröja utvecklingen. Därför: *ge oss så fort som möjligt så många tillfällen som möjligt att flyga så billigt som möjligt!*

Vår vinst —
Er vinst!



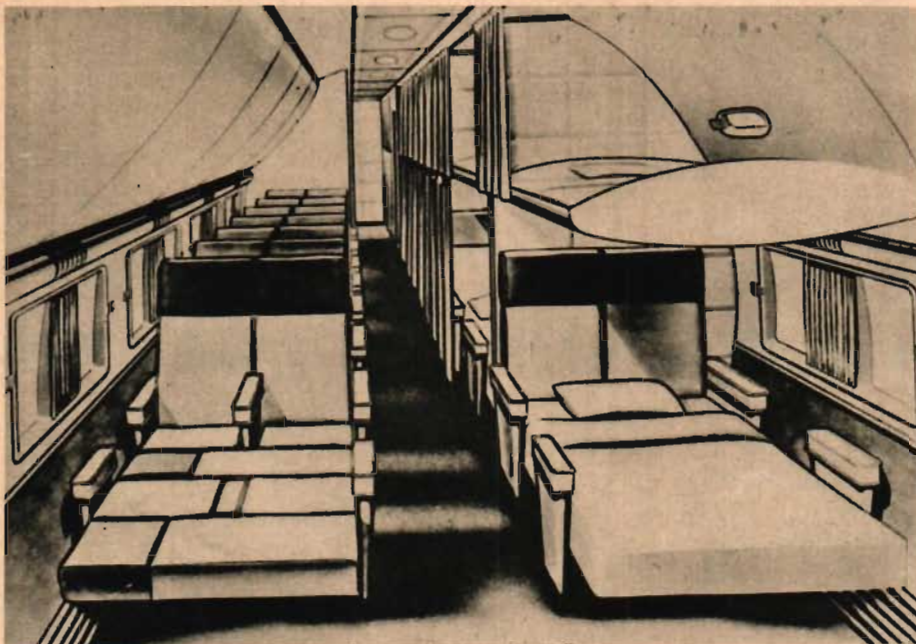
Ökar mest!

Av samtliga svenska automobilförsäkringsbolag visade TRAFIK under år 1943 största premieökningen. TRAFIK har vunnit det goda resultatet tack vare låga premier och god skadeservice. Detta har skapat popularitet och förtroende.

FÖRSÄKRINGSBOLAGET
TRAFIK

KUNGSGATAN 9, STOCKHOLM. Tel. 23 21 20

FLYG NEW YORK-STOCKHOLM



FLYG:s New York-korrespondent

G. KRISTIANSSON om USA:s globala flygplaner

NEW YORK, i mars.

De flesta av Amerikas stora flygbolag är i dag intensivt sysselsatta med att bygga upp världens kommande vägar genom att planera ett världsomfattande flyglinjenät. Pan American World Airways är bland de flitigaste av alla, och den första klara bilden av ett sammanhängande amerikanskt flygnät, uppbyggt för att förbinda Förenta staterna med viktiga utländska handels- och trafikcentra i alla världsdelar, kan man urskilja i de ansökningar om nya flyglinjer eller utvidgningar av gamla ruter som inlämnats till Civil Aeronautics Board (den amerikanska luftfartsmyndigheten) av detta bolag.

Pionjär sedan 1927 i fråga om amerikanska interkontinentala flyglinjer trafikerade Pan American flyglinjer på sammanlagt 157 732 km till alla kontinenter före Pearl Harbor men en del trafikcentra i Europa och därbortom — vilka dess kommersiella linjer avsåg att trafikera — kunde inte nås på grund av kriget.

Två nya oceanlinjer

Pan American föreslår nu två nya nordliga transoceaniska linjer till Europa och Asien med förlängningar för att komplettera de amerikanska flygrouterna runt världen, vilket planerades långt före kriget. Bolaget vill dessutom utveckla sin latinamerikanska trafik till att även omfatta masstransport i luften av lyxvaror till lågt pris och utsträcka sin afrikanska service till världsdelens sydspets vid Kapstaden.

Detta globala linjenät kommer att bli så sammanhängande att en amerikansk turist eller en amerikansk affärskoncerns ut-

ländske representant kan besöka storstäderna i Europa och Asien under en enda rundtur. Han kan t ex flyga från New York till Europa efter fritt val på tre transatlantiska ruter — en nordlig gående över Skandinavien till Moskva, storsirkelrouten genom London eller den sydliga routen över Lissabon och Marseille, vilken kan flygas i alla väder.

Storstäderna i ett svep

Han kan besöka Oslo i Norge, Stockholm i Sverige, Leningrad och Moskva i Sovjetunionen, Berlin i Tyskland, Genève i Schweiz, Paris och Marseille i Frankrike, Rom i Italien och Aten i Grekland. Flygande österut utmed Medelhavsrouten via Marseille, Rom och Aten kan han nå Kairo i Egypten, Basra i Irak, Karachi och Kalkutta i Indien. Från Kalkutta kommer en förlängning av Pan Americans Stilla havslinje att bära honom över Burma till Hanoi i Franska Indokina och vidare till Kanton—Honkong—Makao-området i Kina.

Här kan resenären välja på att återvända till Staterna antingen över den kortaste storsirkelrouten norrut genom Shanghai i Kina, Tokyo i Japan, Kurilerna och Alaska till Seattle eller också via örouten över Filippinerna, Guam, Wake, Midway och Honolulu till San Francisco och Los Angeles.

Dessa Stilla havsruter förenas i Shanghai och Kanton och väntas bli förbundna i Kalkutta och Hanoi med de linjer som trafikerats av Pan Americans kinesiska poolbolag, China National Aviation Corporation (CNAC), som tar hand om förbindelselinjerna genom Kina.

Än mera, om i Kanton affärer eller nö-

Så här kommer Interlören av det ombyggda »flygande slagskeppets», Boeing »Stratocruiser», omnämnd i FLYG nr 5/45 samt under Teknisk revy i detta nummer, att se ut, när några av de 72 sittplatserna gjorts om till sovhytter.

jen lockar resenären till det rika och exotiska Nederländska Indien kan han svänga av från örouten i Manila och flyga via Singapore över en ny linje till Batavia på Java. Örouten kommer på Wake att förbindas med storsirkelrouten från Tokyo. Och på linjen till Australien från amerikanska västkusten, vilken före kriget nådde Auckland, Nya Zeeland, kommer direkta förbindelser att skapas med Sidney, Australien, över en sydlig linje genom Honolulu, Kantonön, Suva och Noumea.

Framsynt precision

Typiskt för den precisa framsynta planering som möjliggör ett sådant vittomfattande program är det faktum, att endast två nya transoceaniska ruter nu begärts, den nordliga transatlantiska överfarten och storsirkelrouten till Asien över norra Stilla havet. På dessa ruter har Pan American varit engagerat under de senaste femton åren med studier, kartläggning, vetenskapliga expeditioner och underhandlingar, och har under tiden besegrat både Atlanten och Stilla havet på andra färdvägar.

Moskva via Stockholm

Den nordliga transatlantiska routen skall sammanlänka New York och Moskva med hjälp av Goose Bay eller någon annan plats i Labrador (med rättighet att alternativt utnyttja Botwood eller någon annan plats i Newfoundland), en plats på Island, Oslo, Stockholm och Leningrad. Avståndet via Goose Bay är 7 682 km. Pan American innehar koncession för trafikering av linjer till England, Frankrike, Eyre och Portugal.

Storsirkelrouten till Orienten är avsedd att bli en förlängning av Pan Americans linje Seattle—Nome, Alaska, och nå Kalkutta via Kurilerna, Tokyo, Shanghai, Kanton och orter i dess närhet, däribland Hongkong, Makao och Hanoi. Avståndet via Kanton i Kina och Jueau, Whitehorse och Fairbanks i Alaska är 13 632 km. Bolaget innehar koncession för Seattle—Alaska-trafiken och linjerna från västkusten till Australasien och Orienten.

Utbyggnaden av Pan Americans transatlantiska koncessionslinje antingen med storsirkelrouten till London eller »allvädersrouten» till Lissabon—Marseille skall överspanna Medelhavet och Mellersta östern till Kalkutta. Bolaget avser att utsträcka »allvädersrouten» för att trafikera Paris, uppta Madrid i Spanien som mellanlandningsplats mellan Lissabon och Marseille och att förbinda Marseille med Rom för anslutning till Mellersta östern—Kalkutta.

På storsirkelrouten ämnar bolaget bygga ut trafiknätet bortom London till Berlin och Moskva, till Paris, Genève, Rom, Aten, Kairo, Basra och Kalkutta. Via Sydatlanten vill Pan American sammanbinda New

650 KR!

York och kapstaden via Puertorico i Västindien, Monrovia i Liberia, Leopoldville i Belgiska Kongo och Johannesburg i Sydafrikanska unionen, varigenom Lagos i Nigeria skulle överhoppas som mellanlandningsplats.

Flygplan med otillräcklig flygsträcka, flyghöjd och lastförmåga begränsade möjligheterna att kommersiellt utnyttja flyget över långa distanser under det internationella trafikflygets tidigare pionjärdagar. Under årens lopp har emellertid Pan American medverkat till och deltagit i konstruktion och utveckling av 18 flygplantyper, vilka bidragit till amerikanska flygets framsteg, däribland Lockheed »Constellation» och Douglas »Skymaster» samt den Boeing-byggda 42-tons B-314 »Clipper», avsedd för transatlantisk flygtrafik och fortfarande det största kommersiella transportflygplanet i världen.

Slut med flygbåtarna

Efter kriget kommer emellertid Pan American att sluta flyga med Clipper-flygbåtar och i stället använda jättelika landflygplan. Dessa nya luftens giganter kommer att överta namnet »Clipper».

Den största av dessa nya Clipper-plan byggs av Consolidated-Vultee och kommer att ta 204 passagerare och omkring 7 ton bagage, post och gods. PAA har redan placerat sina order hos Consolidated-Vultee Aircraft Corp., som skall leverera upp till 15 st av dessa flygjättar. En fullskalemmodell av Clippern har redan färdigbyggts och mer än 90 % av konstruktionsritningarna är färdiga. Tillverkningen kommer att börja sedan krigstidens restriktioner undanröjts.

Mammut på 145 ton

Mammutclippern, som får 6 st motorer och en flygsträcka på mer än 6 700 km, blir 55,47 m lång, får en spännvidd av 70,14 m och kommer att väga omkring 145 ton. De nya planen är omkring dubbelt så stora som Boeing C-97 — transportversionen av »flygande slagskeppet» B-29 — och spännvidden är mer än dubbelt så stor som Liberators. Om man jämför jätteplanet med en byggnad finner man att spännvidden motsvarar höjden av ett 21-våningshus. Stjärten på det nya »skeppet» har samma höjd som ett femvåningshus och värmeanläggningen skulle räckta till att värma upp ett hyreshus med 40 rum. Förbrukningen av bränsle vid starten går fortare än om en man står och håller bort bensin det fortaste han kan med en tiolitershink. Trots den nya Clippers väldiga storlek flygs den av en enda pilot.

6 st. skjutande motorer

För att till fullo utnyttja fördelen av laminär strömning är de sex motorerna monterade i vingens bakkant och försedda med skjutande propellrar. Den exakta effekten hos dessa motorer, vilka är av en ny typ som för närvarande är under utveckling, är alltså jämt men det sägs att de tillsammans utvecklar en effekt som är likvärdig med 353 vanliga bilmotorers.



Världens största trafikflygplan i modell. Det byggs av Consolidated Vultee och kallas med amerikanarnas lätthet ett flåna bra ord »mammutclipper».

håller att den nya Clippern mellan New York och London får en flygtid på något mer än 9 timmar. En flotta på 8 av de nya giganterna, under sommarmånadernas intensiva trafik kompletterade av ytterligare 3, kan, säger mr Trippe, bära 442 764 passagerare och effektivt uttag. Kabinerna blir luftkonditionerade för flygning på 9 000 m, så att stormområdena kan undvikas. Mr Juan T. Trippe, Pan Americans president, fram-

Marschhastigheten kommer att variera mellan 500 och 550 km/t, beroende på sager om året i atlanttrafik, om man bara tar ut 50 % av deras kapacitet. Denna last skulle bli 67 % av det totala antalet passagerare som under förkrigstiden på ett år skeppades över Nordatlanten av alla sjöfarande nationer.

All tänkbar kontroll

Mammutarna bjuder på alla tänkbara bekvämligheter för passagerarna, däribland två sällskapsrum och ett antal vilorum. De får två genomgående däck och en sektion kommer att innehålla nio förstaklasshytter, vardera för två personer, och tolv bäddar. Flygbesättningen får särskilt kvarter.

Consolidated-Vultee-planet är inte den enda mammutclipper Pan Am beställt. Bolaget har placerat en order hos Douglas Aircraft Co på 26 st fyrmotoriga DC-7:or. Dessa »mindre» Clippers kommer att ta 108 passagerare och 13 mans besättning. De kommer att göra omkring 500 km/t och rymliga tryckkabiner tillförsäkrar passagerarna en angenäm flygning på 6 000 m höjd. Till storleken är DC-7 två gånger så stor som Boeing »Clipper», som nu trafikerar Pan Americans transoceana linjer, och 7 gånger större än de DC-3:or som utgör standardutrustning i så många av världens trafikflygbolag.

650 kr. New York—Stockholm

DC-7-Clippers kommer att användas av Pan Am för deras stora latinamerikanska

expansionsprogram och möjligen på andra långlinjer. Pionjärflyglinjen kommer att flygas av DC-7:or direkt till Latinamerika från New York liksom från Miami, New Orleans och Los Angeles till biljettpriser så låga som 3,5 cent per mile, d v s mindre än 9 öre per km. I detta sammanhang förtjänar det att omtalas att Pan Am beräknar att ta 650 kr för en flygbiljett till Stockholm. (Till en början får man nog räkna med ungefär det dubbla flygbiljettpriset över Atlanten och de här nämnda 650 kronorna torde vara det mål, som Pan Am vill komma fram till ifråga om taxorna på flygets långlinjer. *Reds anm.*)

De nya Douglas-Clipperna, vilka kostar omkring 6 milj kr per styck, kommer att ha två rymliga kabiner, en med plats för 72 passagerare och en med plats för 36, dessutom ett modernt kök, utrustat för att servera fullständiga måltider, omklädningsrum, toaletter, lastutrymmen, flygdäck och en avdelning för piloterna. Det kommer också att bli stora lagerutrymmen för matvaror. Elektriskt drivna ugnar och kylskåp ingår i den moderna utrustningen. DC-7:an kommer att flyga från New York till Buenos Aires på 22 timmar, till Rio de Janeiro på 19 timmar och från Los Angeles eller San Francisco till Honolulu på omkring 8 timmar. Den kommer att utrustas med 4 st 2 100 hk Pratt & Whitney »Double Wasp».

En tredje ny gigant i Pan Americans framtida flygplanpark är Lockheed »Constellation». Detta flygplan kommer redan denna sommar att användas av ett annat flygbolag, TWA (Transcontinental Western Air), på dess nordatlantiska tjänst under ATC-kontrakt. »Constellation» kan göra 480—500 km/t och TWA säger att med dessa plan kommer man att upprätthålla en 12-timmarsroute mellan Washington och London. Som jämförelse kan nämnas att denna sträcka för närvarande tar 19 timmar, då den trafikeras med Douglas C-54 »Skymaster».

G. Kr.



Det amerikanska bomb- och fjärrspaningsplanet Consolidated-Vultee PB4Y-2 »Privateer» har en centralfenan till skillnad från sin föregångare »Liberator».

CONSOLIDATED-VULTEE PB4Y-2 "PRIVATEER"

US Navy har fått ett nytt tillskott: Consolidated-Vultee PB4Y-2 »Privateer», vilken nu gör tjänst som bomb- och fjärrspaningsplan. Typen har utvecklats från den långa kedja av »Liberators», som hittills varit standardutrustning i fråga om bombplan både inom arméns och flottans flygvapen. Den mest markanta skillnaden mellan den nya »Privateer» och de äldre typerna är den nya centralfenan — »Libben» har ändfenor. Bevapningen på PB4Y-2 omfattar samma antal tunga ksp som på de ännu i tjänst varande Consolidated B-24H

och J, nämligen 12 st av de välkända 12,7:orna. Motorutrustningen är i stort sett densamma som på de tidigare typerna, vilka som bekant är utrustade med 1200 hk Pratt & Whitney »Twin Wasp»-motorer. Den enda synbara förändringen på motorerna är att de äldre motorkåpor med kylare på sidorna av motorerna utbyts mot kåpor av »Hellcat»-typ med kylaren placerad under motorn, ett ur aerodynamisk synpunkt fördelaktigare arrangemang. Några hastighets- eller andra siffror om den nya typen har ännu ej offentliggjorts.



Ny Heinkel He 177

Det tidigare i FLYG beskrivna tyska fjärrbombplanet Heinkel He 177 har nu lancerats i en ny utformning med de förut i två motorgondoler sammankopplade DB-610-motorerna utplacerade på konventionellt sätt i fyra motorgondoler (bilden här ovan). Några uppgifter om denna nya version har icke beaktgjorts. Den med två motorer utrustade Heinkel He 177 »Greif» har en maxhastighet av 450 km/t.

USA-experimentjaktplan

Inte mindre än fyra nya olika jaktplantyper av den mest okonventionella konstruktion har offentliggjorts i USA. En av dessa fyra typer, Fisher XP-75, som förut omtalats i en rapport från FLYG:s Londonkorrespondent, är utrustad med den nya 24-cyl. Allison-motorn V-3420 på 2600 hk och har två motroterande trebladiga propellrar. Detta flygplan kommer dock enligt beslut från USA:s krigsministerium icke att serietillverkas, då fabriken produktionskapacitet kommer att utnyttjas för byggande av delar till de flygande slagskuppen, Boeing B-29.

En annan typ, Consolidated-Vultee XP-54 — amerikanarnas motsvarighet till vår svenska SAAB-21 — har en skjutande fyrbladig propeller med en Lycoming 0-1230D, flat, vätskekyld 12-cyl. motor med en effekt på 1200 hk. Kylningen av denna motor har ordnats genom att som på SAAB-21 montera kylaren i vingen mellan bomarna och centralkroppen.

Nästa jaktplantyp är den tvåmotoriga

FLYGNYTT

från **ALLA**
FRONTER

Nya reaktionsjaktplan

Enligt färskt engelska uppgifter har nu det första allierade reaktionsjaktplanet — Gloster E. 28/39 »Meteor» — satts i tjänst vid RAF:s andra taktiska luftflotta på västfronten. Ännu så länge har dock inga som helst uppgifter om »Meteors» data och prestanda offentliggjorts men en inofficiell källa betecknar »Meteor» i fråga om stridsvärde som överlägsen tyskarnas Messerschmitt Me 163, Me 262A »Schwalbe» och Heinkel He 280, vilkas hastighet sägs överstiga 865 km/t. De motorer (2 st) som »Meteor» är utrustade med, tillverkas av den världsberömda engelska flygmotorfirman Rolls-Royce och är konstruerade enligt Frank Whittles principer.

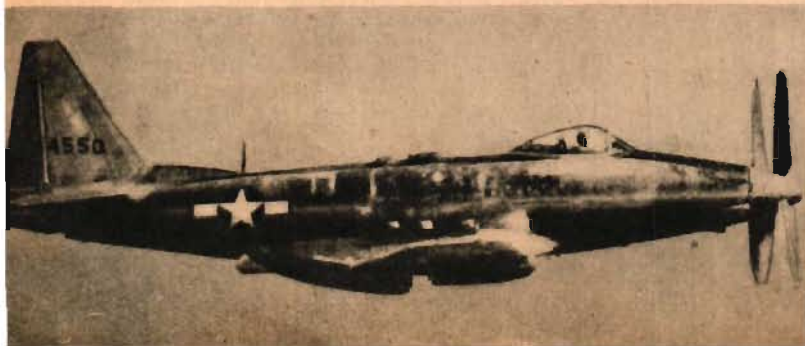
Den amerikanska flygplanfabriken Lockheed skall enligt nyligen ingångna meddelanden ha ett tvåmotorigt reaktionsjaktplan under tillverkning. Typen säges vara en avläggare av »Lightning» och dess militära namn är P-80 »Shooting Star» (»Stjärnskottet»).

Även engelsmännen lär ha ett alldeles nytt reaktionsjaktplan av de Havillandkonstruktion under tillverkning. Planet har utrustats med en reaktionsmotor av DH-konstruktion. Detta är hittills allt man vet om dessa tre splittrerna allierade reaktionsdrivna jaktplan.

Mc Donnell XP-67A, ett mellanting mellan en flygande ving och ett vanligt flygplan. Om denna nya typ vet man dock ännu ej annat än att planet drivs av två högkomprimerade radmotorer och att bevapningen omfattar inte mindre än 6 st 37 mm akan. Det nämns även att typen tillkommit för att utvärdera den flygande vingens förutsättningar som modernt stridsflygplan.

Den fjärde i raden av de nya typerna, Curtiss XP-55 »Ascender», återfanns i foto i FLYG nr 6/45, varför ytterligare kommentarer är överflödiga.

Samtliga dessa nya USA-jaktplan har infällbara trehjulstäl. Huruvida någon av typerna nått serieproduktionsstadiet är väl tvivelaktigt, då amerikanerna sannolikt inte skulle ha varit så öppenhjärtiga, om det varit fråga om kommande frontflygplan.



De två amerikanska experimentjaktplanen Fisher XP-75 (t v) och Consolidated-Vultee XP-54 — släkt med vår J 21.



TORD ÅNGSTRÖM:

USA:s LUFTRAFIK

KONCENTRERAD ORGANISATION · SKARP KONTROLL

Luftfartsinspektör Tord Ångström har återkommit från sin långa vistelse i USA, där han etablerat kontakt med den amerikanska luftfartsmyndigheten och speciellt studerat den amerikanska flygtrafikapparaten och den kontroll, som utövas av Civil Aeronautics Board. Här nedan berättar han för FLYG:s läsare om sina amerikanska erfarenheter i en ytterst intressant artikel.

Tidskriften FLYG har bett mig skriva något om mina erfarenheter från en resa i Amerikas Förenta Stater. Dessa berör vitt skilda delar av flyget; flygindustrin, lufttrafikbolagen och den amerikanska luftfartsmyndighetens organisation och verksamhet. Därtill kommer de iakttagelser som kunde göras i samband med den internationella luftfartskonferensen i Chicago.

Till att börja med skulle jag vilja beröra en fråga som just i dessa tider bör kunna vara av större allmänt intresse och det är kompetensfordringar på personal och företag som ägna sig åt kommersiell lufttrafik. Man kan därvid särskilja två fall, nämligen sådana fordringar som under alla förhållanden måste vara uppfyllda och vilkas underskridande kan medföra straffpåföljd och vidare sådana anspråk som i praktiken bli tillgodosedda. De internationella bestämmelserna och olika länders lagar och förordningar sysslar i allmänhet endast med det förstnämnda slaget, nämligen *minimikrav*. Chicagokonferensen har preliminärt godkänt nya bestämmelser för erhållande av luftfartscertifikat. De skilja sig avsevärt från tidigare gällande internationella bestämmelser (Pariskonventionens). De äro mera detaljerade och preciserade. De äro även betydligt strängare. Pariskonventionens bestämmelser i detta avseende ha under lång tid varit föråldrade och ett stort antal länder, däribland vårt eget, har för länge sedan infört nationella bestämmelser som äro mera tidsenliga.

40 tim för privatcertifikat

Ehuru våra egna krav nog måste anses ha representerat en jämförelsevis hög standard vid sidan av andra europeiska bestämmelser, kommer Chicagokonferensens dock att ställa ytterligare anspråk. Med de utbildningsprogram som varit gällande vid våra civila flygskolor torde de nya praktiska proven icke i praktiken innebära några mycket stora förändringar då det gäller ensam- och privatflygare. För privatflygare fordras emellertid en väsentlig höjning av flygtiden, nämligen till inalles 40 flygtimmar. De svenska bestämmelserna fordrar som bekant 25 timmar.

Även minimifordringarna för trafikflygare komma att ökas även om dessa ändringar i praktiken icke torde medföra så stora konsekvenser för vårt vidkommande. Företag som förfogar över sakkunnig kännedom om den verksamhet de bedriva äro nämligen icke tillfredsställda med att lägga några minimikrav till grund för rekrytering av personalen. Till denna fråga skall jag emellertid återkomma i det följande.

Beträffande provandet av ett företags kvalifikation att bedriva linjeluftfart har ett system utbildats i USA, som i många hän-

seenden är lärorikt icke blott för luftfarten i andra länder utan även på den grund att många anse att det i viss utsträckning är tillämpligt vid reglering av den internationella luftfarten.

USA:s linjeluftfart

Först några ord beträffande linjeluftfartens allmänna utveckling i USA. Förutsättningarna ha varit utomordentligt lyckliga: ett land med högt utvecklad handel och industri, med olika produktionscentra på stora avstånd från varandra och med mycket stora ekonomiska resurser och en hög levnadsstandard! Detta är nära nog ideala förhållanden för lufttrafik! Ingenstades i världen finnes ett motsvarande linjenät utbildat med genomgående förbindelser på sträckor av upp till 4.500 kilometers längd. Lufttrafiken har också fått en glänsande utveckling. Under tioårsperioden 1934—1944 har antalet personkilometer på de amerikanska linjerna ökat från 305 miljoner till 3,7 miljarder, dvs 12-faldigt. Trafikprestationen för år 1944 är ungefär lika stor som för samtliga svenska järnvägar före kriget, alla klasser inräknade. Och denna har kunnat utföras med endast 197 flygplan. Detta antal är åtskilligt mindre än tredjedelen av det antal flygplan som inom europeisk lufttrafik före kriget flog ungefär halva antalet flygkilometer. Ett faktum som visar att den europeiska lufttrafiken aldrig kunnat rationaliseras på samma sätt som i USA. De sändertrasade ekonomiska och politiska förhållandena i Europa ha omöjliggjort den kommunikationstekniska organisation som är en förutsättning för att uppnå den effektivitet man finner på andra sidan Atlanten.

Under åren 1927 till 1930 steg antalet lufttrafikföretag från sexton till fyrtiosju. Men sedan 1930 har antalet hela tiden minskats och denna minskning har skett trots att transportvolymen som vi sett ökat våldsamt. För närvarande bedriva endast sju företag lufttrafik med befördran av passagerare, post och gods. Men icke ens denna kraftiga reduktion av antalet företag ger ett riktigt uttryck för den koncentration som genomförts. Under de tre sista åren före USA:s inträde i kriget presterade de fem största bolagen 85 procent av det totala antalet personkilometer, 90 procent av hela postbefördran och 80 procent av antalet flygkilometer. Dessa siffror ha under krigsperioden förändrats något på grund av att de största företagen lidit mest av de militära rekvisitioner och de små företagen gynnats proportionsvis mycket mera av den onormalt höga utnyttjningsgraden av materielens lastkapacitet. För år 1944 äro siffrorna: 77 procent av personkilometer, 84 procent av postbefördran och omkring 70 procent av antalet flygkilometer. Det är myc-



Luftfartsinspektör Tord Ångström på Chicagokonferensen i samtal med den norske representanten Alf Henn.

ket sannolikt att förhållandena efter kriget komma att medföra en återgång till den trafikfördelning som förelåg omkring år 1940 och att således »de fem stora» komma att utföra det huvudsakliga transportarbetet.

Det minsta av dessa företag kunde uppvisa ett antal personkilometer för år 1944 som var omkring tolv gånger större och det största ett motsvarande antal personkilometer som var omkring sextio gånger större än samma maximala årssiffra för ABA. Detta må nämnas för att ge en föreställning om företagets storeleksordning.

Denna utveckling och dessa förhållanden äro av mycket stort intresse. Därav framgår nämligen den långt drivna koncentrationen av trafiken till ett fåtal företag. Denna utveckling är naturlig och sund. Den är också karakteristisk för allmännyttiga företag. Vidare kan man konstatera att ett enda företag med fördel kan svara för ett jämförelsevis stort transportarbete — ur svensk synvinkel ett mycket stort sådant.

Hög trafiksäkerhet

Den framgång den amerikanska lufttrafiken haft bevar i väsentlig grad på den trafiksäkerhet som uppnåtts och som ligger långt framför andra länders. Denna säkerhet är i sin tur beroende av det kontrollsystem och den markorganisation myndigheterna i tvämsamarbete med företagen genomfört. De äro föremål för ständiga kompletteringar och förbättringar. Den reglerande kontrollen utövas av luftfartsstyrelsen (CAB) redan vid ansökan om det trafikstillstånd varje företag måste inneha för att kunna bedriva linjetrafik. Enligt 1938 års luftfartsförordning skall certifikat om dylikt tillstånd utfärdas av CAB sedan det konstaterats att ifrågakvarande trafik motsvarar »public convenience and necessity». Något fritt skulle man kunna översätta detta med att trafiken skall vara för *de allmänna ändamålsenlig och av behovet påkallad*. Förordningen har på denna punkt helt säkert avsiktligt använt mycket generaliserade begrepp beträffande vilkas närmare innebörd

(Forts. på sid. 24.)

HÅRT BESTRAFFAT

ÖVERSTE ROBERT L. SCOTT berättar i det tionde avsnittet av sin bok *Gud är min andre-pilot, hur japanerna råkar ut för en jätteövertäckning på amerikanska nationaldagen, hur ett av AVG:s ess blir nedskjutet av ett slumpskott från luftvärnet samt hur det av general Chennault långt före kriget organiserade utomordentliga flygvärningsssystemet fungerar.*

Gud är min

ANDREPILOT

Robert L. Scott.

X

Allting har gått med en väldig fart i detta krig och organiserandet av 23:e jaktflygkåren var intet undantag. Det var ingen helgdag, fastän det var 4:e juli. Det var ingen tid till festligheter på nationaldagen. Vi visste, att ett hårt arbete väntade oss. Natten till den 3:e juli hade nämligen Tokyo-radion — den enda vi någonsin kunde höra i Kina — varnat 23:e jaktflygkåren, som kvickt skulle förintas av japanerna. Dessa visste nämligen, att de erfarna AVG-flygarna skulle fara hem till Amerika. Men japanerna hade inte räknat med generalens strategiska hjärna och lojaliteten hos första frivilliga amerikanska flygkårens stora piloter.

Generalen väntade i varje fall ett anfall på Självständighetsdagen, ty japanerna hade alltid visat en särskild lust för anfall på våra helgdagar. När japanerna flög in över Kweilin och väntade att möta gröna och erfarna jaktflygare, fann de istället en mängd amerikanska gossar, som i veckor hade flugit med AVG. De leddes av fem av AVG:s mest framstående flygare och det fanns ett oslagbart trumfess, som endast generalen och AVG kunde ha gömt i ärmen: Två divisioner »flygande tigrar» hade gått med på att stanna under två veckor för att hjälpa den nybildade 23:e jaktkåren.

Jag anser, att denna gest av män som Bob Neal, Charles Bond, George T. Burgard, Frank Lawlor, John E. Petack, Jim Howard och andra, vilka led av krigströtthet och dålig hälsa, var en av de mo-

digaste och mest självupppoffrande handlingarna under detta krig. Under de två veckor de stannade kvar, gav två av dem sina liv; offer som inte krävts av pliktens bud. Dessa män och de fem, som stannade hos oss för att leda våra divisioner — Hill, Rector, Schiel, Bright och Sawyer — samt AVG:s signal-, mekaniker-, vapen- och övrig markpersonal utgjorde vår ryggrad och inspiration.

Denna fjärde juli, när de alltför själv-säkra fiendliga flygarna flög in över Kweilin hade de tagit med sig ett nytt tvåmotorigt jaktplan, som de trodde skulle mörda oss. De flög in under övermodiga avancerade manövrer och väntade att kunna »straffa» oskyldiga kinesiska civila utan att möta något motstånd. General Chennault iakttog dem genom sin fältkikare, där han stod utanför skyddsrummet, och gav via radion deras inflygningsriktningar till Bob Neal, Ed Rector och Tex Hill, som låg med sina kärror mitt i solen högt däruppe på över 6000 meters höjd. På hans radioorder, »klipp dem», ramlade hela den nybildade 23:e jaktkåren med den avslutna AVG ner och massakerade japanerna. Det låg snart nog tretton vrak efter »Nollor» och de nya tvåmotoriga 1-45:orna runt fältet. Det var någonting för kineserna att avfesta.

Illu dtgången flodfart

Så organiserades 23:e jaktkåren, invigdes och fick sin första stridskänning. När jag övertog grejerna i Kunming fanns det tre jaktdivisioner och en depådivision. Major Tex Hill hade en division i Hengyang, Kina, och med honom var sådana underchefer som majorerna Gil Bright och Johnny Alison och kapten Ajax Baumler. Major Ed Rector hade en annan division i Kweilin med kapten Charlie Sawyer som ställföreträdare. Dessa framskjutna baser låg omkring 800 km i riktning mot Japan

från vårt högkvarter på Yunnan-platån i Kunming. Det tredje förbandet var major Frank Schiels division, där en intensiv träning av jaktkårens allra yngsta medlemmar försiggick. Jag fick högkvarteret att fungera och stod redo för order att leda jaktförbanden vid insats österut.

Den 10 juli ledde Tex Hill en liten grupp med Baumler, Alison och löjtnanterna Lee Minor och Elias uppför Yangtse. Deras primäruppdrag var att eskortera några få medeltunga B-25 bombplan mot Hankows dockor. Sådana uppdrag väntade vi oss i allmänhet mera av än ren eskortrutin. Ty om vi upptäckte något annat mål under bombplanens återflygning, så skulle vi ha roligt. Tex Hill ledde sin grupp vid sidan av och över bombförbandet, som hade överste Haynes som ledare. När bomberna hade gått och bombarna med stängda bombluckor var på väg hem igen, beordrade Tex jaktplanen att anfalla den fiendliga sjöfarten på floden.

En av bombflygarna berättade, att Hill satte nosen nedåt från 5000 meter och störtade sig mot de japanska kanonbåtarna därnere. De små kanonbåtarna sköt för allt de var värda på de amerikanska jaktplanen — men det, fick jag lära mig senare, var just vad Hill tyckte om. Tex Hills kanoner sköt ännu medan han tog upp alldeles ovanför vattnet och hans spårlyskulor svepte över däckerna på de fiendliga kanonbåtarna.

Jaktplanen svängde och kom tillbaka på lägsta höjd, vart och ett koncentrerande sig på sin kanonbåt, och man kunde se de sex raderna av 12,7 mm spårlyskammunition skära över vattnet. På långt håll tycktes de mötas framför jaktplanet och sedan breda ut sig solfjäderformigt över däckerna. När sedan jaktplanen kom närmare låg kulomas skärningspunkt just i vattenlinjen på de japanska kanonbåtarna. De måste ha slagit ordentliga hål. Vid ett andra anfall sjönk en av kanonbåtarna efter att ha fattat eld och Hills fyra jaktplan sänkte alla de fyra andra små kanonbåtarnas järnskröv.

Ett ödesdigert slumpskott

Nästa dag ledde Hill åtta jaktplan på en liknande flygning. Fyra av kärrorna hade ringbomber för störtbombanfall mot Nanchang, medan de andra fyra skulle stanna kvar som toppskydd, ifall någon japansk »Nolla» skulle komma och försöka överraska störtbombarna. Ajax Baumler berättade

23:e jaktflygkårens insignier. AVG:s flygande tiger har fått Onkel Sams hatt på sig för att utmärka, att förbandet är i amerikansk tjänst. Tigern hoppar genom den kinesiska solen och river sönder en japansk flagga.



ÖVERMOD

tade, att han låg i vinge med Petack och att han såg alltsammans. Johnny Petack dök mot sitt mål, en av kanonbåtarna på sjön, och i samma ögonblick som hans bomb träffade båten exploderade hans P-40, tydligen träffad av markelden. Ajax följde det brinnande planet nästan ända ned och såg det slå ned på ett risfält nära ett buddisttempel.

Så dödades Petack, som var en av dem som stannat två extra veckor. Det är löjligt, att en man som under nio månader klarat sig under otaliga luftstrider på detta sätt skall skjutas ner av ett slumpskott från luftvärnet. John Petack hade stannat för att träna de nya piloterna och hans andra jobb bestod i att skydda flygfältet. Han dödades under detta anfallsuppdrag. Det var ett som han kunde ha vägrat att delta i, även om han blivit beordrad därtill, istället hade han frivilligt anmält sig för detta störtbombuppdrag och dödats. Det var det mest inspirerande han någonsin kunde ha gjort.

Själv fortsatte jag att svettas med organisationen av jaktkåren hemma i högkvarteret men slutligen, den 17 juli, fick jag order från generalen att fortsätta till Kweilin-området och ta befälet över jaktoperationerna. Mitt hjärta hamrade nästan revbenen till småbitar, ty jag hade äntligen fått order att leda striden. Just när jag landade på detta flygfält i Kwansi såg jag återstoden av AVG klättra in i ett transportplan för att börja sin långa färd hem till USA. Vi var våra egna nu med undantag för de fem AVG-veteraner, som accepterat inträde i kinesiska jaktflygkåren, och omkring trettio man markpersonal.

Perfekt varningssystem

När transportkärnan stuckit iväg och dammolnen lagt sig klättrade jag ur min P-40 och tog mig en titt runtomkring. Gråa spår av lavaliknande klippor pekade rätt upp mot himlen, 300-600 meter höga. Det var över 38 grader varmt och sommarluften nästan helt mättad med fuktighet men ändå flög puderfint damm omkring och stoppade till munnen på en. Kweilin var sannerligen inte någon sommarkurort. Det fanns bara en enda rullbana, utskuren mellan de tysta stennälarna. Operationsavdelningen var placerad i en av de naturliga grottorna, radiostationen i en annan. När jag klättrade ur min kärna kunde jag dock inte se någon av dem.



Författaren, överste Robert L. Scott, på vingen till sin P-40, vilken just skall få vingkulspurtorna laddade.

Här i Kweilin fick jag för första gången klart för mig, hur flygvarningssystemet fungerade. Det var naturligtvis en fantastisk sak general Chennault hade åstadkommit. Det räddade många gånger våra jaktförband i Kina och utan det skulle våra chanser mot japanerna ha varit hopplösa.

Det verkar, som om generalen alltid vetat, att Japan var vår naturliga fiende. När han drog sig tillbaka från aktiv flygtjänst slog han sig inte till ro hemma på sin farm i Waterproof, Louisiana, för att skjuta ånder och fiska. Nej, han for till Kina. Han talade med generalissimus och med höga kinesiska vederbörandes gillande organiserade han flygvarningssystemet, lät bygga en rad strategiska flygbaser och predikade jaktflygets välsignelser.

Varningssystemet är naturligtvis hemligt och kan inte diskuteras i detalj. Men om ni föreställer er två koncentriska cirklar, en med 100 och en med 200 kms radie, runt nästan varje flygfält eller större stad i det fria Kina får ni en allmän bild av det hela. Inom dessa cirklar finns det tusentals rapportstationer — en del innanför de fiendliga linjerna, en del t o m just på de fiendliga flygbaserna.

Det är kanske en kul, som sitter på en stadsmur och tittar efter flygplan eller lyssnar efter flygmotorbuller och som rapporterar, vad han upptäckt, genom en visuell signal. Det är kanske en mandarin i ett

utsiktstorn; en soldat på ett fält med en portabel radio. Alla rapporter går in till den yttre cirkeln, där en del filtreras bort, och slutligen går de till operationsbordet i vår grotta eller operationsbarack. Där tar kinesiska tolkar emot rapporterna och flyttar små flaggor på nålar över Kinas karta. På det sättet vet vi var vartenda fiendligt flygplan — och våra egna med — befinner sig.

Detta varningssystem fungerar så effektivt inom vissa områden, att vi inte startar förrän japanerna är inom 100-kms-cirkeln. På det sättet spar vi en massa värdefullt bränsle.

Egna flygare lokaliseras

När japanerna kom, visste vi exakt på vilken höjd de flög och i vilken riktning. Vi visste deras antal och deras hastighet. I vissa fall visste vi, höjligt nog t o m när japanerna rullade ut sina plan ur hangarerna efter flygplanvärnen, när de startade sina motorer och när de lyfte från fältet. Rapportssystemet möjliggjorde dessutom många gånger, att vi kunde lokalisera saknade egna plan.

Navigeringsförhållandena i Kina är sannerligen inte de allra bästa. När en förare tappar bort sin position, vilket kan bero på avdrift på grund av hård sidvind, hans egen oskicklighet eller felaktigheter på kartan, anropar han den radiostation, som han antar ligger närmast, och berättar på code om sina bekymmer. Radiomannen säger åt honom att cirkla över närmaste stad ett par minuter. Nere i den staden sitter en medlem av flygvarningsorganisationen, får syn på flygplanet och rapporterar, att en P-40 cirklar däröver. Om ett par minuter kan radiomannen meddela piloten: Du är rapporterad över Lufeng — flyg på 58 graders kurs med 320 km/t och vi skall ha supén färdig, när du landar — vi har havregryn i kväll.

(Forts. i nästa nr.)

Tre ess och en stabschef. Fr v majorerna Ed Rector och »Tex» Hill, general Chennaults stabschef överste Merian C. Cooper och major »Ajax» Baumler.





I FOLKFLYGAVDELNINGEN denna gång framhåller två SAAB-konstruktörer att flygsäkerheten är viktigare än billigt pris och direktör Fraenckel försvarar sin gamla hederliga Moth. Kommentarer till folkflyglävlings fjärde etapp finns på sid. 24. — På bilden ses ingenjörerna F. Wänström (t v) och B. Bjurströmer vid en modell av B 17.

SAAB-röster: "SAFETY FIRST"

— Kom tillbaka och tala om »folkflygplan» när bilindustrin kan visa upp en vagn för 1000 kronor, då kanske tiden kan vara mogen, svarar de välkända flygplankonstruktörerna, ingenjörerna B. Bjurströmer och F. Wänström vid Svenska Aeroplan AB i Linköping på FLYG:s fråga om deras inställning till folkflygplanet.

Det har pratats så mycket om det prisbilliga folkflygplanet som var man kan köpa, fortsätter svaret, och överhuvudtaget om flyget och dess framtid — men tyvärr mest av folk vars optimism varit betydligt större än deras insikter i t o m flygteknikens fundamentala principer. Lekmannen tänker i regel först och främst på det billiga priset när han diskuterar om framtidens små privatflygplan men fredens flygplan måste framförallt byggas med motot »safety first». Tillverkningsmetoderna har visserligen förenklats betydligt under kriget men flygsäkerheten får man ändå inte pruta på. Denna skall ställas så högt som tekniken kan nå och måste givetvis påverka kostnaderna.

Men även om inte var man kan skaffa sig ett eget flygplan kan tekniken ändå ge intresserade tillfälle att få flyga fullgoda plan genom flygklubbarna, tror de två SAAB-konstruktörerna. Det första steget till »folkflygning» bör gå via statsmakternas ekonomiska stöd till flygklubbarna, så att dessa ej frestas att köpa de kristidsprodukter och förkrigsplan, som utan tvivel slumpas bort när freden en dag kommer. Skillnaden mellan dessa gamla uttjänta typer och de kommande fredsflygplanen blir så stor med avseende både på flygsäkerhet och flygegenskaper att det säkert lönar sig att vänta och betala en mellanskillnad av några tusenlappar.

Vad som först och främst kommer att revolutionera flygutbildningen är noshjulstället. Detta bjuder sådana avsevärda fördelar vid start och landning, att det äldre sporrstället säkert kommer att försvinna. Det är ungefär lika lätt att starta och landa med ett noshjulstall som att köra en bil. Möjlighet finns t o m att trimma planet så väl att det lyfter av sig självt så snart det kommer upp i lyftfart. Utvecklingen går utan tvivel i den riktningen att det kommer att bli lika lätt att lära sig

flyga som att köra bil. Framtidens flygplan blir så stabilt att det inte är planet fel om det skulle bära sig konstigt åt i luften; man behöver bara släppa spaken för att det åter skall inta sitt normala läge — vilken bil uppför sig så hyggligt om man släpper ratten en stund?

Hur kommer fredens civila mindre flygplan att se ut? Som svar på den frågan drar ingenjörerna Bjurströmer och Wänström upp några konturer.

Först och främst måste vingarna göras överstegringsssäkra (och därigenom spinsäkra). Tendenser att öka vingbelastningen finns: därigenom ökar man marschfarten. Naturligtvis kommer planet att ha nosstall, något annat är otänkbart. Landstället kan möjligen göras indragbart. För att underlätta start och landning förses maskinen med vingklaffar. Flygsträckan bör hålla sig omkring 500 km. En enkel instrument- och radiotelefonutrustning skall finnas i planet så att man ej är allt för bunden av vädrets makter. Tillägges sedan att kabinen bör rymma 2—3 personer och att flygplanet utföres i metall (skalkonstruktion) — det senare av underhållsekonomiska skäl — blir bilden rätt fullständig.

Kanske kommer mängden gammal flygare att klagas över att flygningens spänning försvinner. Ingenjör Wänström tröstar honom: jämför med gengasen, som ju bjuder på en viss osäkerhet och spänning! De flesta är nog bara glada över att denna spänning försvinner med den ökade driftsäkerhet som utvecklingen bjuder. —n.

FRAENCKEL och MOTHEN

Under rubriken »Välj reseflygplan!» i FLYG nr 3/1945 har Pro Mille bl a ägnat mig några vänliga rader. Jag har tyvärr icke omedelbart kunnat ge ett förklarande svar, ty min tid har varit alltför upptagen med sammanträden etc och kanske mest på grund av deklARATIONEN, men nu har det lättat och jag kan deklarerat min ståndpunkt.

Några anmärkningar mot min gamla Moth kan jag inte låta vara oemotsagda. Den är lika snabb och snabbare än forn-

tidens trafikflygplan, dvs vid den tid då jag började använda mig av trafikflyget. Att de moderna typerna vuxit den över huvudet — både trafik- och privatflygplan — medger jag gärna, men den stod ännu ganska högt på skalan 1939. Att jag envisas med att bygga upp den har sina grunder.

Först och främst vill jag framhålla att jag aldrig älskat vatten, möjligen med undantag för det som erfordras för morgontoaletten. Och detta endast därför att det vore skada att ersätta det med något som är bättre. Nu har jag haft tillfälle visa att ej heller min motor går med vatten, samtidigt som jag för flygets vedersakare kunnat bevisa att flyget är ett säkert transportmedel och att en nödlandning kan göras utan risk även under ganska ogynnsamma omständigheter. Men det räcker inte därmed. De tvivlande måste övertygas om att även flygplanet kan tåla en dylik ofrivillig behandling, också om det ej kommer ifrån utan att kräva en reparation.

Hur skulle eljest de otrogna kunna övertygas om att riskerna vid flygning äro minimala, och utan den övertygelsen kunna de inte omvändas och bättra sig.

För övrigt har jag en gång fått i mitt huvud att min mammas födelsedagspresent skall gå minst i 10 år, och det skall den också.

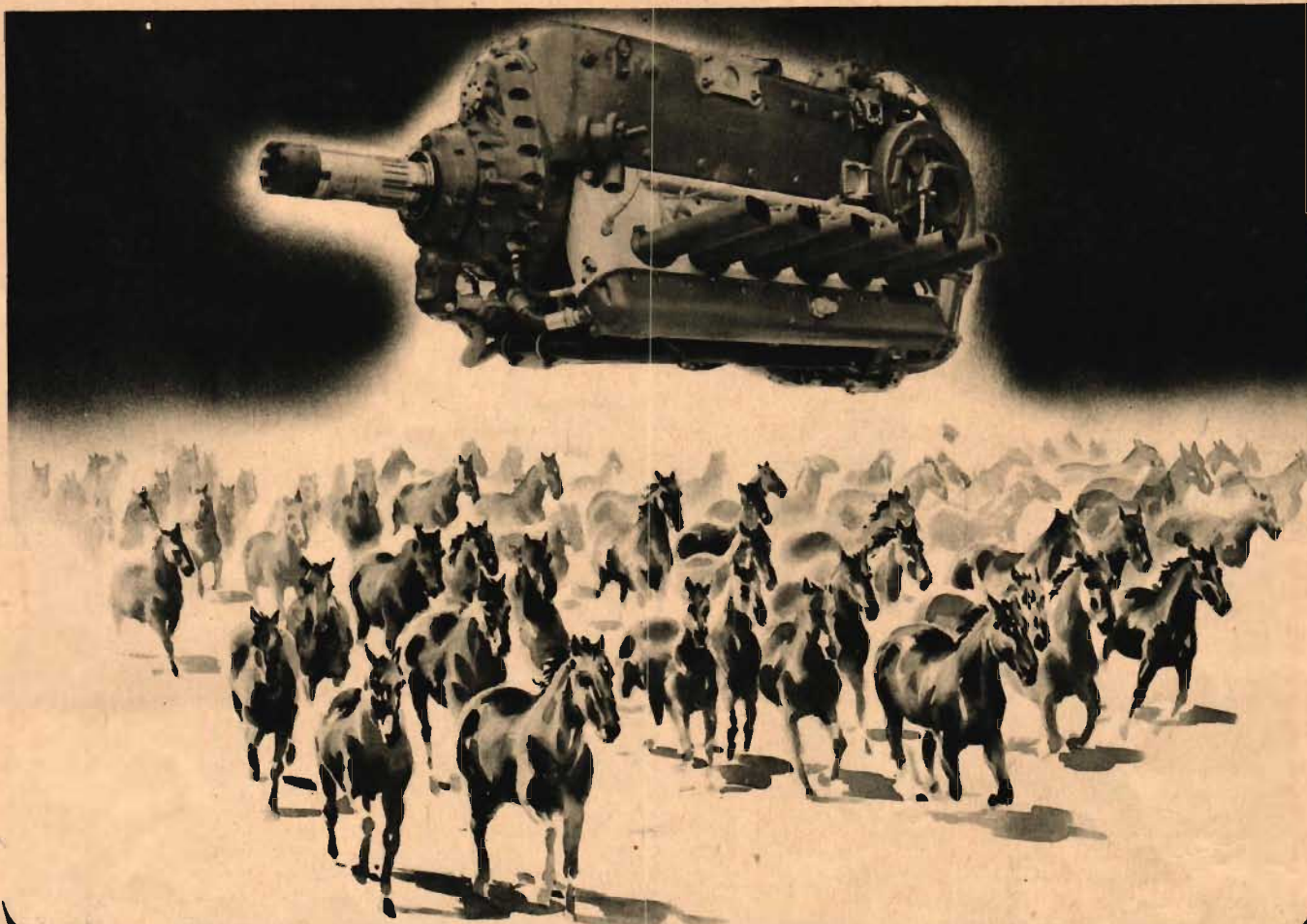
Men så är det en annan sak. Min övertygelse är att handel och industri i stor utsträckning kommer att använda sig av egna plan, privatflygplan, och jag tror att dessa komma att hålla sig i storleken 4—5-sitsiga med en hastighet av 250—350 km/t. Jag tänker emellertid f. n. inte ett ögonblick på att byta ut min gamla Moth mot en kärra, som motsvarar ovanstående pretentioner. För det första har jag talat med många flygbekanta om event. lämpliga flygplantyper, men inte ens en pro mille kan ge ett någotsånär tillfredsställande råd. För det andra: vad få vi för kärror efter kriget? Jag tror på en avsevärd nedgång i pris och på konstruktioner, som ekonomiskt kunna göra en hastighet av 250—350 km. Men rätt snart är nog en sådan hastighet lika otidsenlig som min gamla Moths 150 km är för närvarande.

Nähej! Jag väntar allt lite med nyinköp. Och så en sak till. Jag vill titta lite på utvecklingen av flygplatsfrågan. Inte tror jag att privatflyget på länge behöver avvisas från trafikflygplatserna, men jag vill vara säker på att privatflyget till sin disposition får tillfredsställande flygplatser med god service både för flygplan och flygande personal. Kan jag inte snabbt få den hjälp flygplanet behöver och vid behov ett varmt och bekvämt logi för detsamma, kan jag inte få snabb expedition utan måste beräkna en timme för väderleksuppgifter och ordnandet av alla handlingar och lika lång tid för att springa omkring för att samla ihop dem och för att betala mina avgifter, kan jag inte snabbt och behändigt komma från och till flygplatsen, ja då... Då vet jag inte vad en medeltjock grosshandlare skall göra med ett snabbt flygplan.

Men jag litar på våra myndigheter. En luftfartsmyndighet måste vara modern i sin uppfattning, sitt arbetssätt och sina dispositioner, annars är det ingen luftfartsmyndighet utan en påbyggnad på de myndigheter som försökt hålla bilismen tillbaka. Men det tror jag att vi gudskelov inte har anledning befara.

Jag hoppas härmed ha förklarat anledningen till att jag är gammalmodig nog att hålla fast vid Mothen.

Gösta Fraenckel.



**1500 "hästar"
väga endast**

**750
kg**

En flygmotor skall ha låg vikt i förhållande till den effekt, den utvecklar. Materialet måste av denna anledning vara av sådan kvalitet och detaljerna givas en sådan utformning och ett sådant utförande, att materialets egenskaper kunna utnyttjas till det yttersta. Vår luftkylda stjärnmotor, typ STW-C3, utvecklar 1065 hkr och väger 660 kg. Den vätskekylda radmotorn, typ DB-605, som utvecklar 1500 hkr, väger endast 750 kg — alltså bara $\frac{1}{2}$ kg per utvecklade hkr.



Högsta kvalitet

fordrar noggranna mätanordningar. Bilden nedan visar kontrollmätning av en kamaxel.



SVENSKA FLYGMOTOR AKTIEBOLAGET — TROLLHÄTTAN



En Taylorcraft Auster III, lätt monoplan, landar vid ett av RAF:s högkvarter vid fronten. Utrustade med 130 hk Gipsy Major-motorer användas dessa små vagabonder av de allierade styrkorna för samband och spaning.

LUFTENS SPRINGFLICKOR

Lätta flygplan — gårdagens och morgondagens flygande vagabonder — spela i dag en vital roll i det stora krigsdramat.

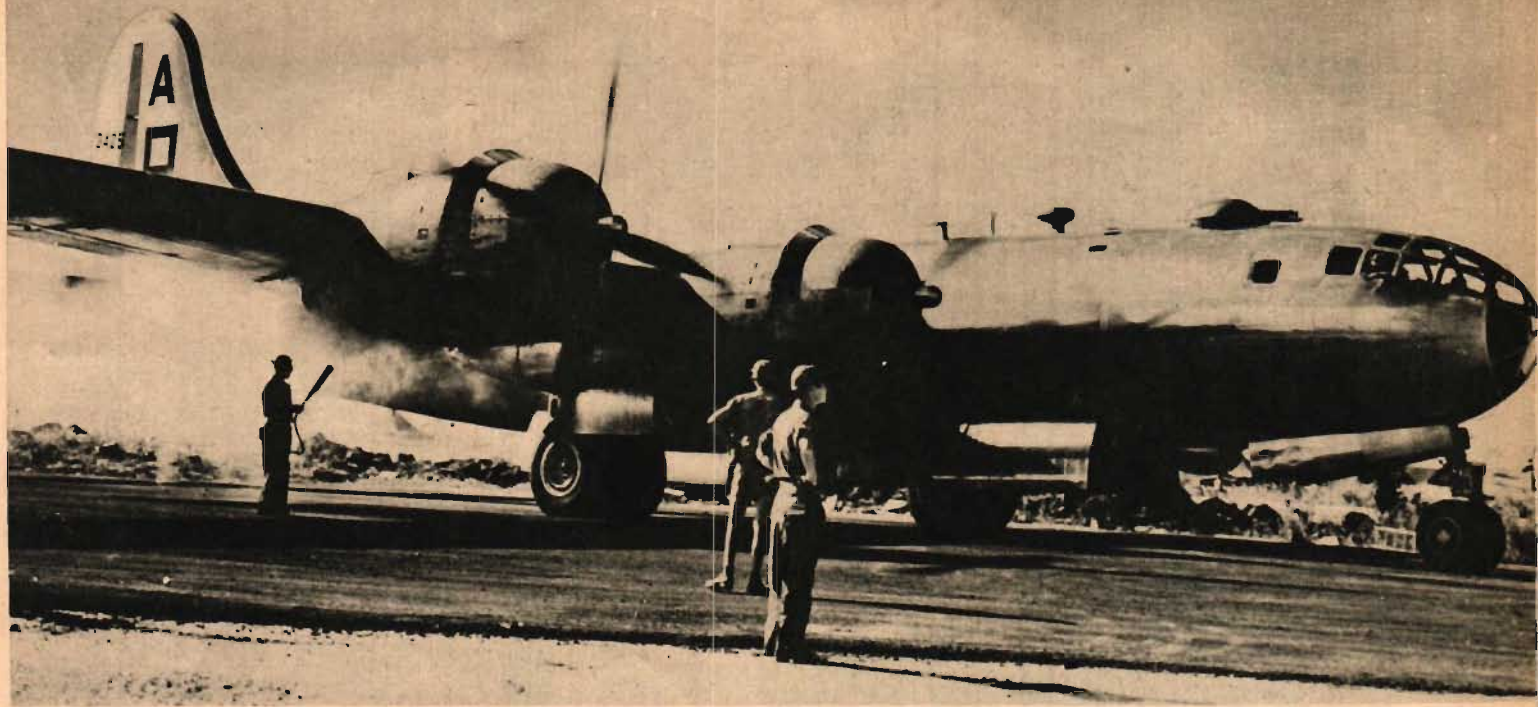
Framme hos de främsta truppena och användande obearbetade fält och landsvägssträckor som landningsplatser, hålla de militära cheferna i personlig kontakt med sina förband, tjäna som "ögon" för armén, leda

artillerielden och evakuera sårade när marktransporter inte stå till buds eller äro alltför långsamma.

Deras insatser under kriget antyda en mångfald sätt på vilka brittiska lätta flygplan, högt utvecklade och ofantligt förbättrade för att möta krigets fordrande krav, kunna göras för att tjäna fredens behov.

DEN BRITTISKA FLYGINDUSTRIN

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



Ett Boeing B-29 »flygande slagskepp» står startklart på en av 21:a amerikanska luftflottans baser på Saipan, varifrån de tunga raiderna mot Tokyo utgår. Motorerna har just startats och väldiga avgasmoln vältrar sig kring flygbjässen.

KRIGET I LUFTEN AV AVIATOR

Slutet på mars medförde omvälvande händelser på fronten i *Västeuropa*. Die Wacht am Rhein bröt samman med dunder och brak. Då detta skrives, var Ruhrområdet inringat, Holland på väg att befrias och pansarspetsarna i full fart på väg mot Hannover i norr, Thüringen i centrum och Nürnberg i söder. Man började redan skymta en blivande skiljelinje mellan öst och väst längs Elbe och ett första sammanträffande mellan öst- och västallierade trupper på de gamla slagfälten kring Leipzig. Den förbluffande snabbheten i framryckningen efter genombröten över Rhen får icke tillskrivas bristande tysk motståndsvilja eller försök att hellre släppa fram västmakterna och därmed få en broms på ryssarna. Sanningen är nog att det är motståndsförmågan som är slut och detta i sin tur beror icke blott av brist på trupper och rörliga reserver. Den långvariga, bulldoggensvisa bombningen från luften har till sist fällt avgörandet. Kommunikationssystemet är sönderslaget och oljan är slut. Därmed har också förmågan att föra ett rörligt försvar gått förlorad. Inom kort kommer lantkriget i västra Tyskland att ta formen av nedkämpning av ett antal större eller mindre motståndsoar, ett skede som dock mycket väl kan bli tämligen långvarigt.

Under första kvartalet 1945 fälldes omkring 365.000 ton bomber över Tyskland eller i genomsnitt 4.000 ton om dagen, en nästan ofattbar bombkvantitet. På eftersommaren 1944 nåddes liknande värden, men för att vara på vintern och tidvis i det närmaste oflygbart väder är resultatet imponerande och vittnar högt både om bombflygets styrka och dess förmåga att operera. Mars slog med 165.000 ton bomber över Tyskland — 5.500 ton per dygn — alla rekord.

Förspelen till offensiven över Rhen utkämpades som naturligt var väster om floden. I södra Rhenlandet, Saar och Pfalz hade betydande tyska arméer tydligen fått

order att försvara sig i stället för att reträtera och uppta försvaret i Rhenlinjen. Följden blev att reträttvägarna avskurots eller smalnade, då de amerikanska arméerna ryckte fram och 9:e luftflottan fick tacksamma mål i sammanpackade transportkolonner; med vanlig amerikansk överdrift kallade man dess anfall här för historiens största flygmassaker. Den 19/3—20/3 förstördes 6.000 motorfordon i detta område. Flygvapnets andel i omfattningen av de tyska arméerna väster om Rhen får icke glömmas bort, då man följer de segrande amerikanernas vidare färd öster om floden.

Det kraftigaste tyska motståndet till lands väntade man på 21:a armégruppens front norr om Ruhr. Montgomerys Rhenövergång var också väl förberedd och stödd av både strategiskt och taktiskt flyg. Ett par dagar i förväg bombades de försvarande tyska arméernas högkvarter — ett säkert tecken på offensiv. I fyra dagar anfölls systematiskt alla tyska flygplatser intill 200 km öster om Rhen. Genom kommunikationsbekämpningen ansåg man slutligen slagfältet vara isolerat och förstärkningar till försvararna, särskilt i Ruhrområdet, icke möjliga. Den 23/3 kl. 21 satte Montgomery i gång. Försvarsartilleriet var då så försvagat av bombning, att första vägen fick gott fotfäste på östra stranden. Efter 1 timme fälldes Bomber Command bombmattor framför de landsatta trupperna och jämnade vägen för dem. I gryningen följde luftlandsättning av 1:a luftburna armén. 200 transportplan fälde fallskärms-trupper och 1.200 andra bogserade vardera 1 à 2 glidflygplan, som landade på taktiskt viktiga punkter. Luftvärnselden mot dessa blev svår och förlusterna torde varit betydande. Under loppet av den 24/3 företogs 10.000 flygningar över fronten. Endast 90 flygplan förlorades, glidplanen inräknade, ett gott bevis på de allierades luftherravälde. Många jaktbombplan fingo flyga fyra gånger på samma dag. På kvällen fälldes 600

Liberatorplan förnödenheter till de landsatta lufttrupperna, som denna gång lyckades bättre med sin uppgift än vid Arnhem i höstas.

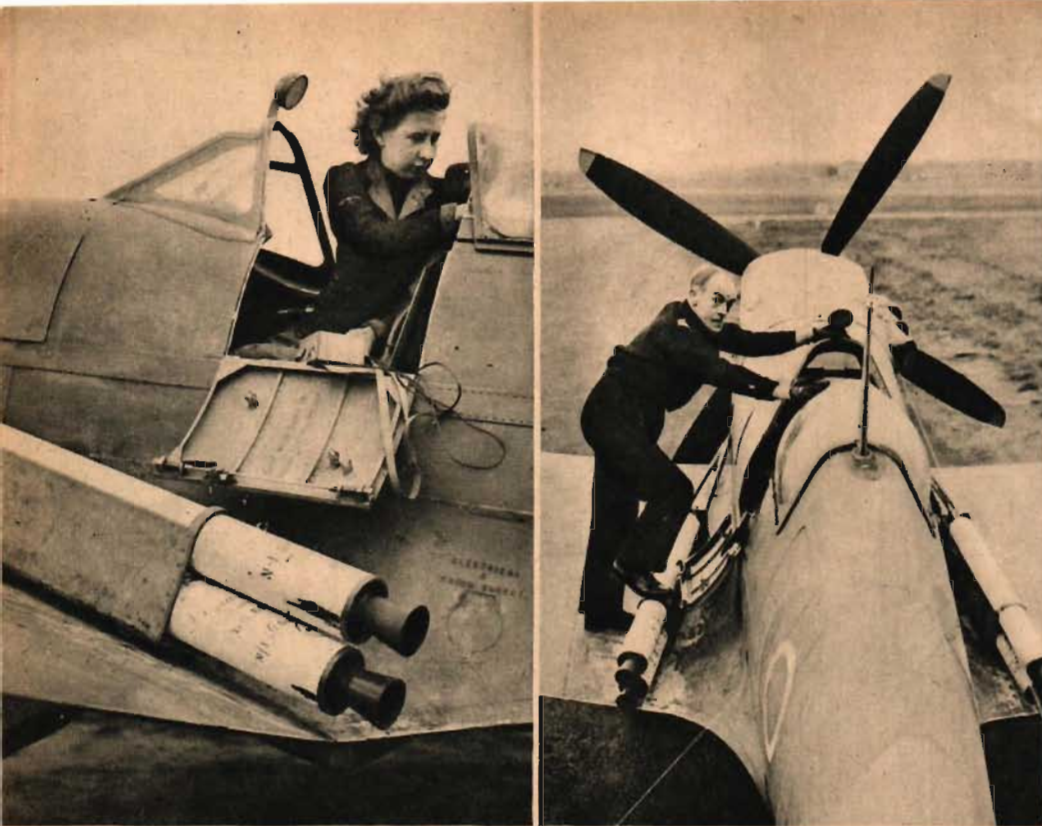
I fortsättningen lämnade de taktiska luftflottorna självfallet sitt stöd åt framryckningarna, såväl i norr som de amerikanska arméernas längre i söder. Tidvis voro emellertid vän och fiende så sammanblandade att de icke kunde åtskiljas från luften sett.

Snabbtruppernas framstöt är långt på djupet in i Tyskland med oskyddade flanker skulle helt naturligt icke varit möjliga utan de taktiska luftflottornas kontinuerliga stöd. Säkerligen har man här, liksom tyskarna hade i Frankrike 1940, jaktbombförband i ständig »droskstation» över tätarna förutom flygspaning.

Sedan brohuvudena säkrats och offensiven ut ur dem lättare än väntat kommit i gång återtog de strategiska luftflottorna sina anfall på Tysklands inre. Storanfall riktades ånyo mot oljeindustrierna vid Magdeburg och Leipzig samt krigsindustrier vid Braunschweig. I ett par dagar anfölls också hamnarna och ubåtsvarven i Hamburg, Bremen och Wilhelmshafen.

Den 20/3 företogs lågflygande Mosquitoplan ännu ett av sina precisionsanfall mot Gestapokvarter. Tidigare hade man med större eller mindre framgång anfallit Gestapos byggnader i Haag, Oslo och Aarhus. Denna gång blev det beryktade Shellhuset i Köpenhamn offer för ett sannolikt framgångsrikt anfall, kombinerat med en framstöt på marken av danska frihetskämpar, som lyckades befria många av sina kamrater. Förutom några 100-tal nazister omkommo över 100 goda danskar. Bl. a. trädfades en närbelägen flickskola. Endast 6 flygplan lära ha deltagit, 2 nedsköts. De tillhörde 2:a luftflottan och flögo från baser i Belgien.

Coastal Command fortsatte sina vanliga störningsanfall mot sjöfarten vid Norges



RAKETHJÄLP I STARTEN blir allt vanligare särskilt när det gäller hangarfartygsbaserade flygplan, vilka tack vare dessa startraketer kan lyfta från de relativt små däckerna med betydligt större last av bomber och ammunition än annars. Bilderna här ovan visar en »Seafires» med kordtilladdade raketer. Två raketer är placerade vid vardera vingroten och alla fyra avfyra samtidigt samt ger en fyra sekunder lång, mycket kraftig skjuts. — T v kontrollerar flygglötan Dorothy Lewis ledningarna till raketaggregaten. — T h killver kapten C. L. Kelghley-Peach upp i sin raket-»Seafires».

kust. Under påsken anfölls fartyg i Porsgrund, förmodad tysk evakueringshamn på sydkusten.

Inför händelserna i väster förblev t. o. m. de ryska offensiverna i öster. I norr gjordes här klart för slaget om Berlin; Danzig och Gdynia likviderades och fästningen Küstrin övermannades helt. I söder gjordes stora framsteg genom Slovakien och Ungern, norr och söder om Donau, i riktningen Wien. På sistnämnda front synas tyskarna ha samlat en stor del av sitt flyg, som bjöd avsevärt motstånd. Ryssarnas överlägsna resurser framgår dock av uppgiften att de på en dag företagit 6.000 starter över Donaufronten. Här liksom annorstädes förmodas himlen över retirerande tyska trupper av ett ohämmat fientligt flyg.

I Fjärran Östern fortsatte den amerikanska hangarfartygsflottans offensiv mot flyg- och örlogsbaserna i södra Japan. Samtidigt anföll B 29:or från Marianerna flygfält och industrier i samma område. Avsikten var uppenbarligen att förbereda en ny landstigning. Efter några dagar stod det klart att det nu var frågan om Riukiöarna, mellan Formosa och Japan. Efter kraftig artilleriförberedelse från slagskepp och flyganfall skedde landstigningen på ön Okinawa den sista mars. Ön ligger strategiskt synnerligen väl till — 750 km från Nagasaki, 650 km från Formosa och 800 km från Shanghai. Den har 5 flygfält, som tillsammans med baserna på Luzon kunna bli utgångspunkter för en tämligen effektiv blockad av sjöförbindelserna mellan japanska moderlandet och dess ostindiska imperium. För eskorterade bombföretag mot Japan äro de dock alltför avlägsna. Innan ön rensats från japanska trupper — och detta kan ta tid — lär man icke kunna dit basera några tunga bombförband.

Egendomligt nog löpte japanska flottans

huvudkrafter icke heller denna gång ut för att möta landstigningen. Sannolikt är den alltför underlägsen både i slagskepp och sjöburet flyg, särskilt om nu även en engelsk sjöstyrka med åtminstone ett slagskepp och ett stort hangarfartyg medverkar här. Motanfallen med flyg resulterade dock enligt japansk uppgift i att första dagen åtminstone ett hangarfartyg och en del jagare sänktes samt slagskepp skadades.

Den senaste framstötten i Fjärran Östern bör icke fattas som förberedelse till direkt anfall på japanska moderlandet — utom effektivisering av bombföretagen — utan snarare som ett led i en på lång sikt upplagd blockad och tredelning av det japanska väldet: huvudöarna, ostindiska öarna och fastlandsbesittningarna.

2.4.1945.

BROMSANDE PROPELLRAR. Curtiss Wright Corp har efter lyckade försök satt igång tillverkning i stor skala av propellrar, omställbara för bromsverkan vid utrullningen under landning. De avses för 4-motoriga militära plan. Landningssträckan kan verkligen högst avsevärt förkortas, om propellerbladen omställas till negativ anfallsvinkel. Vid försök i Schweiz av Escher-Wyssfabriken minskades landningssträckan för en Messerschmitt Me 109 med bromsande propeller till 28 % av landningssträckan med enbart tillslagna hjulbromsar.

NY SPRÄNGBOMB. Mera än 4 000 ton av en ny bombtyp har fallits över de tyska ställningarna vid Rhen. Bomben väger 120 kg och innehåller trotyl omlindad med grov ståltråd. Vid brisaden erhålles mycket stort antal skrot.

MAGNETISK RENSNING AV FLYGFÄLT. För att befria flygfält från bomb-splitter och dylikt, som utgör en stor fara för de dyrbara och svårersättliga flygplandäcken, använder de allierade numera en magnetisk släpvagn, som dras av en jeep. Släpvagnen är utrustad med ett antal elektromagneter. Den för magneterna erforderliga strömmen alstras av en generator placerad i bilen. Goda resultat sägs ha uppnåtts med anordningen.

FLYGPLANBESTÄNDET I U S A A F.

Den 1/11 1944 förfogade amerikanska arméflyget över sammanlagt c:a 74 500 flygplan, varav 12 000 i förbanden och 6 000 i reserv på krigsskådeplatserna. Skillnaden mellan dessa 12 000 och totalantalet förklaras av, att varje stridsflygplan i första linjen kräver sammanlagt fem andra flygplan såsom reserv eller för transport och utbildning, om styrkan skall kunna hållas konstant. Under transport m m befinner sig normalt c:a 3 275 plan. Tillverkningsciffrorna för tiden 1/7-40—30/9-44 äro följande: bombplan 74 953 st, jaktplan 70,627 st, transportplan 17 592 st, spaningsplan 2 345 st, skol- och övningsplan 54 642 st, sambandsplan 10 785 st och specialplan 1 459 st. Summa 232 403 st. Sammanlagda antalet stridsflygplan i första linjen i hemlandet och på krigsskådeplatserna är 23 000. I hemlandet finns 14 000 strids- och transportplan, 23 000 plan för övningsändamål samt 5 000 under reparation. Av transportplanen finns inom krigsskådeplatserna 5 000 st. vid lufttransportförbanden samt ytterligare 2 000 för diverse transportändamål.

KANADAS KRIGSINDUSTRI. En broschyr har utkommit med uppgifter om Kanadas krigsindustri. Antalet t o m 1944 tillverkade flygplan utgör 11 000.

TILL RYSSLAND. Mer än 5 000 flygplan hade den 1/9-44 flugits över till Sovjet-Ryssland från USA sedan slutet av 1941. Jan—apr 1944 levererades 2 200 fpl. Flygvägen går över Kanada och Alaska. Trots det svåra klimatet har förlusterna under leveransfärderna varit små.

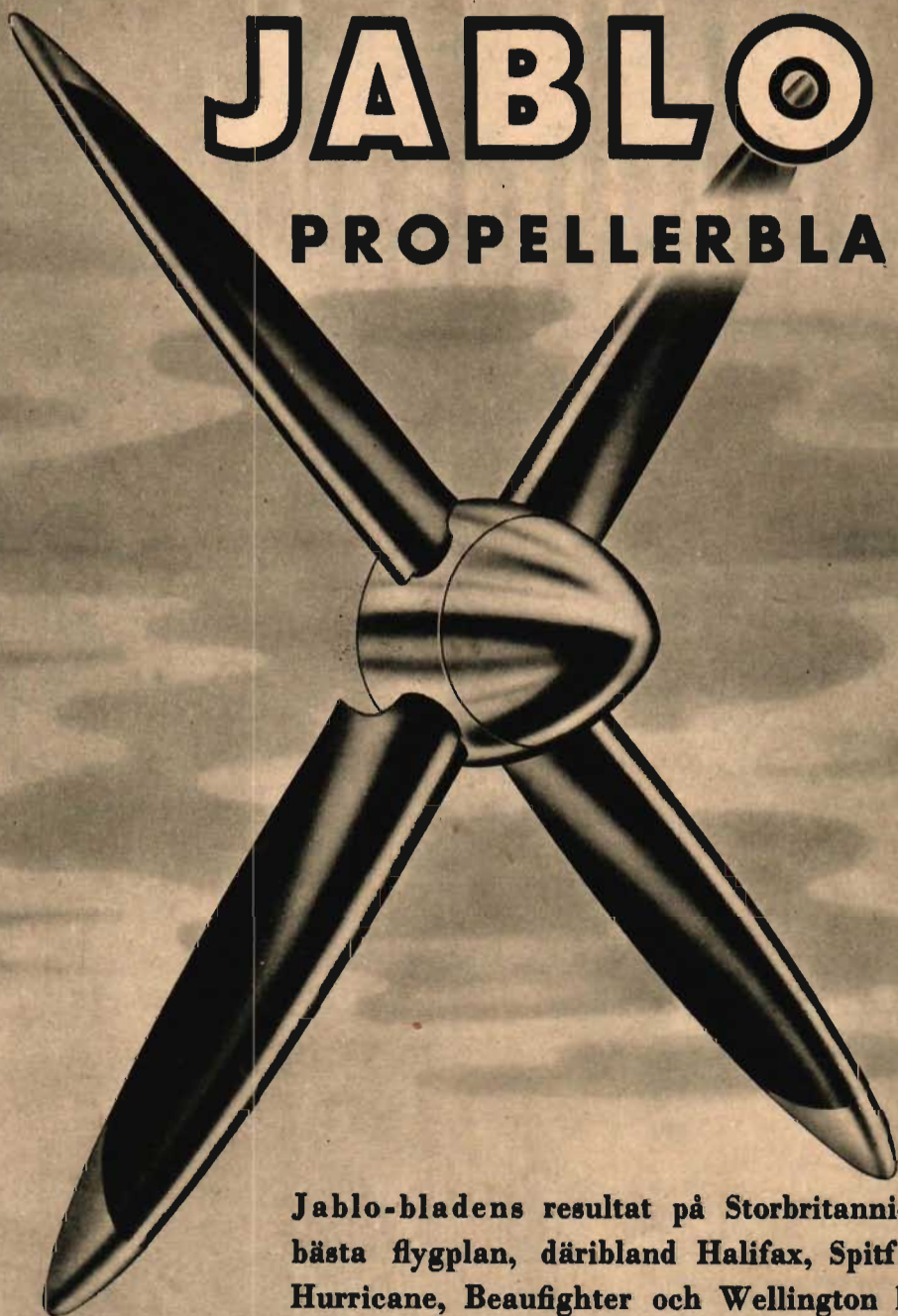
SEG »LANCASTER». En »Lancaster II» har sedan april —43 deltagit i 97 företag mot Tyskland, 5 mot Italien och 15 mot andra länder. Sammanlagd flygtid i samband med företagen var 962 tim. Flygtid pr företag var i medeltal c:a 8 tim. 880 000 liter bensin har förbrukats. Flygplanet har nu ställts i reserv.

NY FLYGDRÄKT MOT BLACKOUT.

En ny flygdräkt, »The Berger G-suits», har med framgång prövats vid amerikanska jaktförband. Den liknar en vanlig flygdräkt men sluter i motsats till denna tätt till kroppen. På insidan finns gummikuddar, en på magen, två på ryggen, låren och vaderna, som kunna blåsas upp och pressas mot kroppen. Vid våldsamma svängar och upptagningar åstadkommer dräkten en tryckutjämning i kroppens kärlsystem, varigenom hjärtat alltså kan pressa upp blod till huvudet (hjärna och näthinna). Den ökade blodströmningen till bukhåla och ben motverkas. För att alltid få lämpligt tryck tillförs tryckluften genom en av centrifugalkraften reglerad ventil. Tryckluften erhålles från trycksidan i vacuum-pumpen.

JABLO

PROPELLERBLAD



Jablo-bladens resultat på Storbritanniens bästa flygplan, däribland Halifax, Spitfire, Hurricane, Beaufighter och Wellington har förskaffat dem ryktet som "världens bästa".

**MAJORITETEN AV DE OPERATIVA JAKTPLANEN
ÄRO UTRUSTADE MED JABLO PROPELLERBLAD.**

*Större bomblast under krig..!
Större betalande last i fred!*

JABLO PROPELLERS LIMITED

Pionjärerna på skiktad konstbarts.

22, OLD QUEEN STREET, LONDON, S. W. 1. ENGLAND



SPITFIRE



HURRICANE



WELLINGTON



BEAUFIGHTER



HALIFAX

BOEING F-17

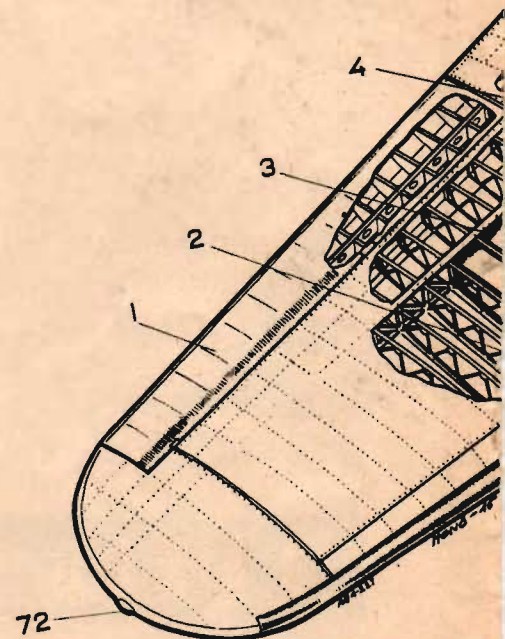
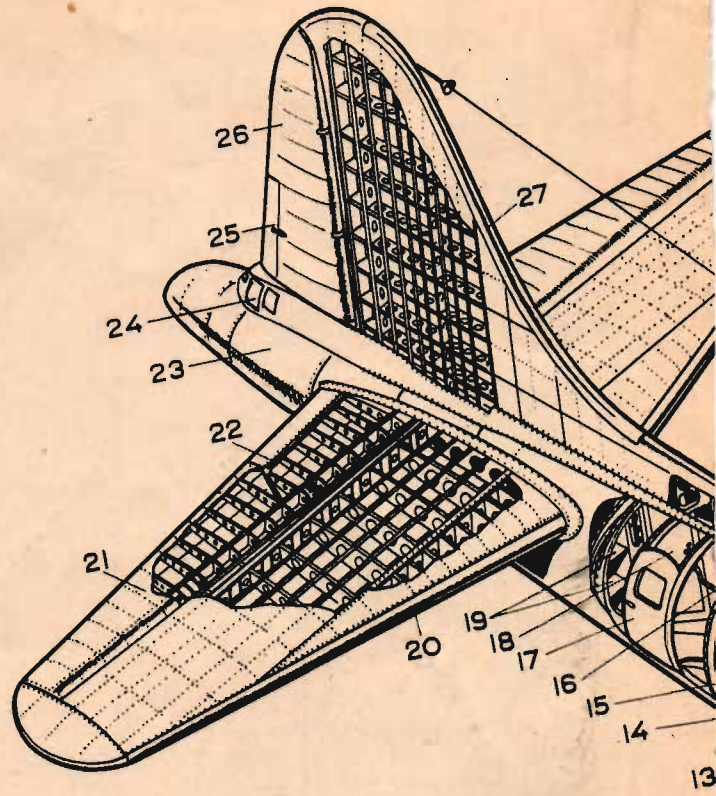
"FELIX"

DEN OMBYGGDA FÄSTNINGEN

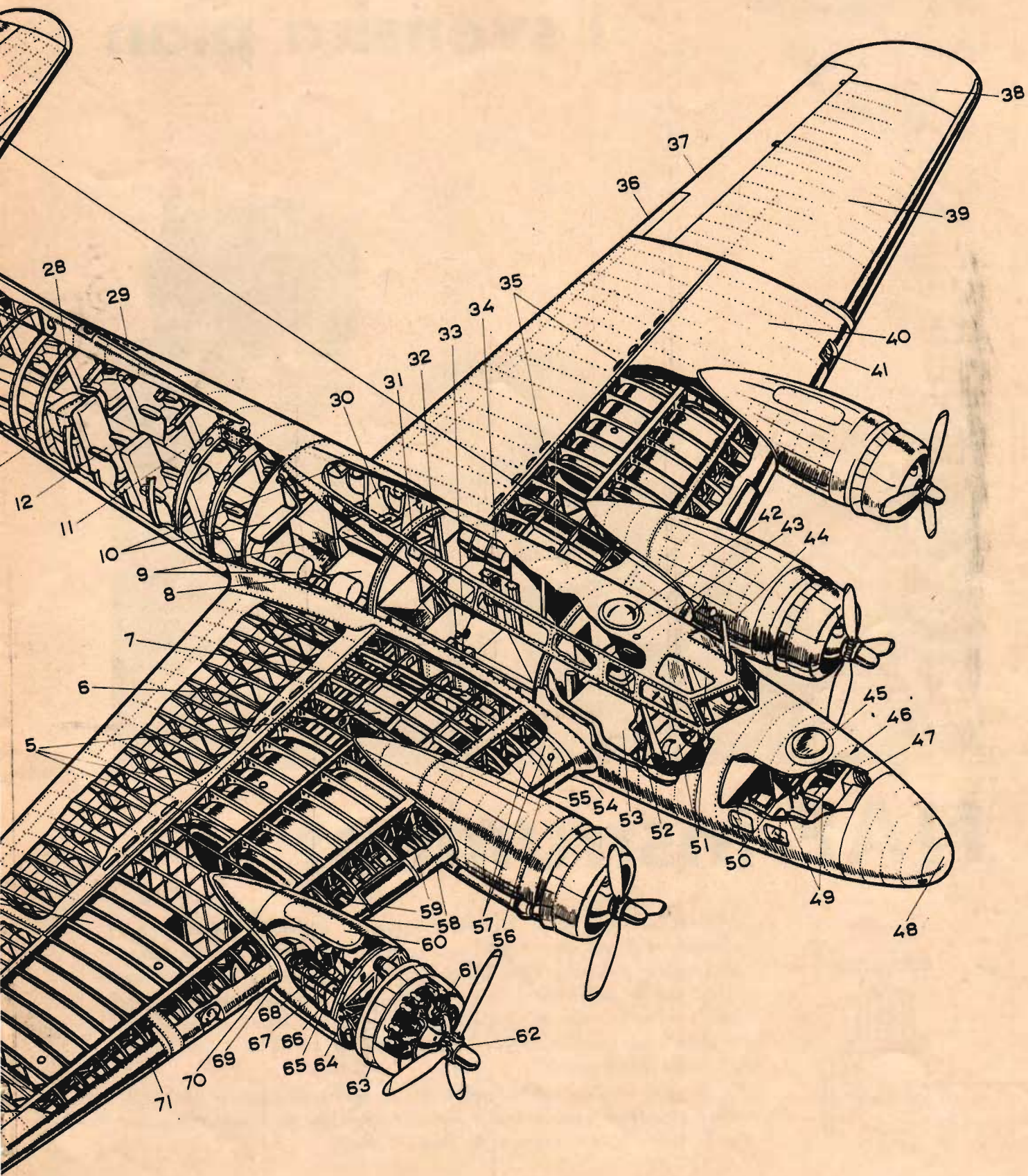
Röntgenteckning av RUNE G. MONÖ

SIFFRORNA VISAR:

- 1 Dukkliätt skevroder.
- 2 Frambalk.
- 3 Bakbalk.
- 4 Yttre vlngtankar.
- 5 Inre vlngtankar.
- 6 Sprygel.
- 7 Värmeväxlare för kablnuppvärmning.
- 8 Främre passagerarkabin.
- 9 Längsgående soffor med plats för vardera 3 passagerare.
- 10 Bagagehyllor.
- 11 Bakre passagerarkabin.
- 12 Stol med reglerbart ryggstöd. Antal 8 st.
- 13 Uppblåsbar gummilivbåt i bakre kabin.
- 14 Sittplats för steward.
- 15 Fack för syrgasmasker och flytvästar.
- 16 Rockhängare.
- 17 Dörr till bakre passagerarkabin.
- 18 Dörr till toalettrum.
- 19 Hyllor för hattar m. m.
- 20 Avlsarbelägg på stabilisatorns framkant.
- 21 Dukkliätt höjdroder.
- 22 Höjdröder.
- 23 Stjärtrum. Kan lredas till lastrum.
- 24 Fönster i stjärtrum.
- 25 Sidtröder.
- 26 Sidroder.
- 27 Avlsarbelägg på femms framkant.
- 28 Spant.
- 29 Nödutgång från bakre passagerarkabin.
- 30 Nödutgång från främre passagerarkabin.
- 31 Lucka över utlösningsmekanism för livbåt.
- 32 Dörr för livbåt (en på vardera sidan).
- 33 Lasthiss.
- 34 Reservportioner etc för livbåten.
- 35 Kylluftavlopp.
- 36 Skevtröder.
- 37 Skevroder.
- 38 Vingspets.
- 39 Yttrevinge.
- 40 Innervinge.
- 41 Strålkastare.
- 42 Astrodom.
- 43 Hål för signalpistol.
- 44 Radioantenn.
- 45 Ram för extra astrodom.
- 46 Radlorum.
- 47 Radioapparat.
- 48 Lucka till noslastrum.
- 49 Svängbara stolar för flygtelegrafister.
- 50 Omformaraggregat.
- 51 Stolar för förste- och andreplot.
- 52 Svängbar stol för färdmekaniker.
- 53 Navigeringsbord.
- 54 Luftintag för kompressor och värmesystem.
- 55 Luftintag för mellankylare och friskluftsystem.
- 56 Lucka över kompressorluftintag.
- 57 Batteriluckor.
- 58 Luftintag för oljekylare.
- 59 Oljekylare.
- 60 Inspektionslucka för turbinkompressorernas oljetank.
- 61 Propellerregulator.
- 62 Propeller (Hamilton Hydromatic).
- 63 Kylklaffar.
- 64 Motorfundament.
- 65 Oljetank.
- 66 Mellankylare.
- 67 Turbinkompressor.
- 68 Luftsl.
- 69 Luftintag för mellankylare.
- 70 Luftintag för kompressor.
- 71 Avlsarbelägg på yttrevingens framkant.
- 72 Lanterna.



Copyright för Norden: FLYG



I svenska plan



NAF-instrument



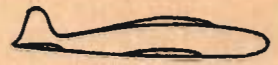
Segelflygklubbarnas antal bli större undan för undan, skickligheten hos ungdomen stiger och deras håg till högre rymder ökas för varje dag. Kraven på segelflygplanens säkerhet skärpes med sportens popularisering och avancering.

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

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

AKTIEBOLAGET NORDISKA ARMATUR FABRIKerna

STOCKHOLM • GÖTEBORG • LINKÖPING • MALMÖ • SUNDSVALL



Av ingenjör KARL-ERIK SANDBERG

SVÄRD-PLOGBILL, BOMBPLAN-TRAFIKPLAN

När det gäller att försöka få kommersiell användning för bombflygplan, har man huvudsakligen tillämpat två principer. Antingen har man gjort minsta möjliga ingrepp i den ursprungliga konstruktionen, tagit bort den militära utrustningen samt försett flygkroppen med ljudisolering och övrig inredning, eller också har man byggt en för kommersiella ändamål lämpad flygkropp och bibehållit vinge, landställ och motorinstallation från militärflygplanet.

Exempel på den förstnämnda principen utgör flygplan typ »Felix» — ABA:s ombyggda »Flygande fästning» — Liberator »Express» — transportversionen av det bekanta bombplanet — och Avro »Lancastrian» — Lancasterbombarens civila motsvarighet. Consolidated »M 39», Avro »York» samt den i annat sammanhang på denna sida omnämnda Boeing »Stratocruiser» representerar det andra ombyggnads sättet. Av »M 39» har bilder nyligen synts i den amerikanska fackpressen och Bromma gästades som bekant i vintras av en »York».

Avro »Lancastrian» har nyligen beskrivits i »Interavia». Två versioner förekommer, den ena utvecklad av Trans-Canada Air Lines (TCA) och den andra av British Overseas Airways Corporation (BOAC). Man har principiellt gått tillväga på samma sätt som ABA gjorde vid omändringen av »Fästningarna»; alltså bibehölls bombplanets flygkropp och försågs med nos och stjärt med strömlinjeformad inklädnad. Beväpningen togs bort och bombrummet ändrades till lastrum. Mellan bomb- och stjärt gjordes en passagerarkabin. Denna är ljud- och värmeisolerad, luftkonditionerad samt försedd med toalett. I TCA-versionen är stolarna placerade på konventionellt sätt i flygriktningen med två rader om vardera fem stolar. BOAC:s version kännetecknas av att man utmed vänstra väggen placerat nio stolar i grup-



per om tre, där varje stolgrupp lätt kan ändras till en övre och en undre bädd. Passagerarna sitter vända mot högra flygkroppsidan, ungefär som i en äldre spår-vagn.

I förarrummet finns permanenta platser för förste- och andrepilot, navigatör och telegrafist; i den ursprungliga bombversionen har besättningen så varierande uppgifter under flygning, att t o m andrepiloten endast har en fällbar stol.

Problemet att omändra bombplan till trafikplan bjuder tydligen inte på några större tekniska svårigheter. Ur kommersiell synpunkt förefaller dock resultatet bli godtagbart endast under exceptionella förhållanden. Bombplanen konstrueras under helt andra förutsättningar än trafikplanen, och



därav följer att de stora krav på drifts-ekonomi, som ställs på trafikplan, ej kan uppfyllas av omändrade bombplan utan mycket stora ingrepp i konstruktionen. Sådana kan vara ekonomiskt motiverade endast om andra, lämpliga flygplantyper ej finns att få.



En lönn-näsa använder amerikanarna nu ofta i stället för lastfallskärm, när det gäller att kasta ner proviant, ammunition m m till truppen på marken.

Fallsnurran slår ut fallskärmen?

Amerikanarna har konstruerat en behållare, som efter att ha kastats från ett flygplan, av sig själv sakta dalar till marken, trots att den inte är försedd med fallskärm. Idén har konstruktören tydligen fått någon gång på eftersonnaren då lönnen faller sina frukter. Apparaten påminner nämligen osökt både till utseende och funktion om en fallande lönnfrukt, s. k. lönn-näsa. Behållaren består av en kapsel med en platt vinge. Kapseln är tillverkad av konstmassa och rymmer 30 à 35 kg mediciner, proviant eller andra förnödenheter. Då behållaren kastas från flygplanet går den omedelbart i en perfekt flatspinn med en fallhastighet av c:a 16 m/sek; den sjunker alltså ungefär dubbelt så fort som en vanlig arbetsfallskärm. Den större fallhastigheten gör det lättare att träffa målet med fallsnurra än med fallskärm — vindavdrif-

ten blir inte så stor. En annan fördel är att vinden inte kan släpa snurran över stock och sten sedan den väl tagit mark, vilket lätt händer med fallskärmsbehållare; något som i krig kan vara mycket förargligt, t. ex. om vinden är stark och för efterlängtnade förnödenheter mot fiendesidan, krossar dem mot klippor eller doppar dem i ett vattendrag.

Proven med anordningen har ännu inte avslutats, men amerikanarna anser de hittills nådda resultaten tillfredsställande. »The Sky-Hook» — eller i ordagrann översättning »himmelskroken» — har visat sig ge bättre »träffsäkerhet» än fallskärmsbunns behållare vid nedkastning av förråd till isolerade truppförband.

För den typ av flygposttrafik, vid vilken posten fiskas upp och lämnas av utan att

PALMGRENS FLYGHUVOR

på beställning



ERKÄND PASSFORM

LÄTTA, ÄNDAMÅLSENLIGA
RESEFFEKTER
FLYGVÄSKOR



PALMGRENS

Joh. Palmgren, Kungl. Hovsadelmakare
Sibyllegatan 17, Stockholm
Tel: 61 04 73, 62 04 85, 62 54 67
Filial: Hälsingborg, Norra Storgatan 16
Tel.: 190 79



Flyg gärna, men
se till att försäkring-
arna äro ordnade i



FÖRSÄKRINGS A.-B.
FYLGIA
STOCKHOLM 7.

flygplanet landar, kan fallsnuran kanske bli till stor nytta, ty den är säkerligen billigare än en fallskärm och personalen behöver inte någon utbildning i konsten att packa fallskärmar.

Av naturliga skäl har något förslag om att använda fallsnuran för människor icke synts till.

Boeing 377 "Strato-cruiser"

I FLYG nr 5/1945 visas ett par bilder av »Stratocruiser», om vilken ytterligare uppgifter nu publicerats. Vingen, landstället och stjärtpartiet är identiska med motsvarande delar hos B-29 »Superfortress». Flygkroppen har däremot helt nykonstruerats; dess tvärsnitt bildas av två cirkelsegment som bildar en 8-formad figur ungefär som på Curtiss CW-20 »Commando». I 8-ans insnörning finns ett däck som delar flygkroppen i två våningar. Den undre delen har samma bredd som »Superfortress», medan den övre är något bredare, 3,35 m. Flygkroppen mäter 4,82 m från översida till undersida. Till en början är typen försedd med samma motorer som »Superfortress», Wright »Cyclon 18» på 2200 hk, men man avser att framdeles montera in starkare motorer på 3000 hk. Det torde nog vara behövt om man skall få rimliga start- och landningssträckor vid full startvikt, som uppges till 59 ton.



EN LÄMPLIG SPARFORM FÖR FLYGETS MÄN
är sparkasseräkning i

UPLANDS ENSKILDA BANK

Grundad 1865

FULLSTÄNDIG BANKRÖRELSE

Modellflyg



modell Skala 1:50

J-21

**BYGG FLYGVAPNETS
SENASTE JAKTFLYG-
PLAN "J-21:an"**

Flygkroppen, bommarna och vingarna äro konturfrästa, varför modellen är mycket lättbyggd. Med byggsatsen medföljer utförlig arbetsbeskrivning och ritningar. Pris för hela byggsatsen

Kronor 4:25 Inkl. oms.
Rekvirera å nedanstående kupong.

Från A-B ALGA, Värtavägen 55, Sthlm
Rekv. 1 st. byggsats J-21 till pris kr. 4:25
plus porto att sändas mot postförskott.

Namn
Adress
Postadress Flyg 8/45



Halmstadsflygarnas boplats

En promenad i Halmstad av i dag ger vid handen, att flygets uniformer allt mer börjat bli skönjbara i stadens gatuliv, och flygets stronga männingar tar Halmstads-evorna med storm. Konkurrenten mellan infanteristerna och flygarna är stor, men i full vänskap. Personalkärorna vid de båda förbanden i Halmstad har också vid många tillfällen gemensamt dryftat sina angelägenheter, till bådas glädje och fromma.

Från staden till flottiljen kommer man först efter många mödor upp för Fogdegatan och vägen över Galgberget. Uppe på bergets krön möter oss stabila grindar och det för flottiljen utmärkande vaktornet, som går under benämningen »Murzuku».

En blåfrusen vaktpost, väl påpalsad, ger det första beviset på att här är det slut med den fria promenaden. Med undantag för beredskapsbyggnaden med brandstation, som ligger i anslutning till vaktten, ser man så gott som ingenting av flottiljen. Borta bland träden syns emellertid något! Det är kanslihuset, »flottiljens hjärna». En pampig tvåvåningsbyggnad med flygvapnets emblem över ingången. På första våningen har intendentur-, mobiliserings- och fotoavdelningen fått sina lokaler och på andra våningen chefen med sin stabsexpedition samt signalavdelningen. Överst på taket i sin glashur sitter trafikledaren med en underbar utsikt över fältet och den vackra terrängen.

Kasernerna ligger vackert i skogen. På den öppna platsen på Galgberget, som kallas »Vapnö lyck» ligger nu matsals- och marketerhyggnaderna. För att citera en ortstidning: »matsalshangaren var den bästa tänkbara.»

Följer man flottiljens nyanlagda väg nedför bergets västra sida samlar blickfånget sig i hangarer, verkstäder och andra byggnader samt, så långt ögat kan nå, ett stort flygfält. Som reminiscens av strävsamma odlarår kvarstår en och annan gård, som ännu inte gått förgångelsen till mötes. När B 18 kommer, behöver den emellertid ett bra svängrum och fri passage.

Det var en snabbvisit inom det 6.920 m långa taggrådsinnehågnade område, som utgör Kungl. Hallands flygflottilj.

— etc —



FLYG 8/45

MÖRK VANN VITT FVM

— Från vår utsände medarbetare Kem. —

Som väntat belade de båda norrlandsförbanden, Flygbaskären från Luleå och hemmatävlande Jämtlands flygflottilj, de främsta platserna i poängtävlingen mellan förbanden vid de första flygvapenmästerskapen på skidor. För den förmåligaste lagprestationen svarade dock Flygkadett-skolan från Uppsala, som ända till det avslutande tremilsdoppet ledde före norrlänningarna och som i slutspurten fick se sig slaget av Jämtlands flygflottilj med blott en poäng. Flygvapnets förste mästare i fälttävlan på skidor blev sergeant Rask, F 4, under det att samma flottiljs spänstige chef överstelöjtnant Björn Bjuggren populärt vann oldboysklassen. Stafettstriden 3x10 km mellan F 21 och F 4 var ända till spurtens ovisst, men här säkrade lille mörke norrbotteningen vpl Mörk Flygbaskärens seger. Även i tremilsloppet blev det Lule-seger. Det var sergeant Sandberg, som trots ofördelaktigt startnummer korades till flygvapenmästare efter ett synnerligen väldisponerat lopp. Flygkadettskolans chef, major Grels Næslund, konkurrerade i tid starkt med sina egna elever och vann härigenom också oldboysklassen.

Att årets debuttävlingar blev en stor succés kan först som sist konstateras. Den största förtjänsten härav får tillskrivas hårt arbetande men alltid lika tillmötesgående tävlingsledaren, kapten Rydström. Att dessa mästerskapstävlingar har en stor mission att fylla inte minst därigenom att kamraterna från flygvapnets olika förband får komma samman och tävla under idrottsliga former kan också konstateras. Skall någon anmärkning riktas mot arrangörerna är det för deras till synes mindre goda förhållande till vådrets makter.

Överraskande kadetter

Gissningarna om bana för fälttävlan var dagarna före tävlingen många bland deltagarna. Kartbladen i Östersundstrakten studerades intensivt och med hjälp av den offentligtgjorda banbeskrivningen lyckades det säkerligen också flera av deltagarna att i stort sett fastställa rätt terräng, vilket dock torde ha varit till föga hjälp under tävlingen. Den gick på en ganska svår 1½ milsbana, där största höjdskillnaden var 240 meter. På banan var inlagda fyra skjutstationer med okänt läge samt fem stycken punktorienteringsplatser och ett för deltagarna okänt antal stationspunkter — också okända — varifrån kartläsning ägde rum. Sammanlagt avlossade deltagarna 28 skott vardera på de fyra skjutstationerna.

Som tippat visade det sig, att åktiden icke blev av avgörande betydelse. Poängbelastningen för fel i mm på punktorientering och kartläsning var nämligen stor. Dagens bästa åktid presterades av löjtnant Sjöstedt, F 4, som hade 1.38,20, men till

(Forts. på sid. 30.)

Från ovan: Vpl Mörk, slutmannen i F 21 segrande stafettlag i FVM klass. — Flygvapenmästaren i fälttävlan, serg Rask, ute i spåret. — F 2 utjämnar till 2-2, 42 sek före full tid i ishockeyfinalen. — F 4-chefen, överstelöjtnant Bjuggren går i mål som segrare i oldboyklassen.

☆

T v »Murzuku» som vaktar ingången till den uppväxande halmstadflottiljen.



USA:s LUFFTRAFIK

Forts. fr. sid. 9.

det må ankomma på CAB att ta ställning till. Detta har även CAB gjort och prövningen sker i huvudsak enligt följande grunder.

- 1) En undersökning verkställs med hänsyn till det verkliga behovet av den föreslagna linjen och utsikterna för dess utveckling.
- 2) De redan befintliga kommunikationernas möjligheter konstateras.
- 3) Den föreslagna linjens sannolika kon-

sekvenser med hänsyn till redan befintlig lufttrafik fastställs.

4) Den roll linjen kan spela i ett framtida linjenät studeras.

5) Den kostnad som luftpostbefordran på linjen kan komma att åsamka staten bestämmas.

6) De kostnader som åsamkas staten på grund av utökad markorganisation fastställs.

Skulle det företag som ansöker om trafikstillstånd icke tidigare ha bedrivit linjetrafik verkställs dessutom en mycket ingående undersökning rörande tekniska kvalifikationer och ekonomisk vederhäftighet. Sedan luftfartsförordningen 1938 trädde i kraft ha samtliga ansökningar av nya företag avslagits eller förklarats vilande. Alla företag som före förordningens ikraftträdande under viss tid på ett fullt tillfredsställande sätt bedrivit linjeflygfart tillförsäkrades enligt den så kallade »grandfather clause» trafikstillstånd. Den amerikanska lufttrafiken bedrivs således fortfarande av de tidigare verksamma sjutton bolagen. CAB har gjort ett mycket betydelsefullt uttalande om att ytterligare företag icke synas önskvärda såvida icke i undantagsfall speciella omständigheter kunna åberopas. Helt allmänt anser CAB att behovet av lufttrafik inom USA på ett fullt tillfredsställande sätt kan tillgodoses av de trafikföretag som nu äro verksamma.

USA har således ett linjeföretag på 7,7 miljoner innevånare och det kommer ett stort företag på 26,2 miljoner innevånare.

Vi har här rätt ylligt kunnat beröra en av de många kontrollerande uppgifter som åvilar CAB. Den är av stor betydelse för sunda förhållanden inom lufttrafiken och den kommer att bli av bestämmande inflytande på den fortsatta utvecklingen. Den har bl. a. inneburit en garanti för att allmänheten kunnat erbjudas en tillförlitlig trafik bedrivna av väl kvalificerade företag som förfogat över erforderliga tekniska resurser och kunning, erfaren personal väl förtrogen med den ansvarsfulla uppgift det här är fråga om.

Man hör i USA nämnas att varje flygolycka inom lufttrafiken medför en förlust genom förlorade trafikinkomster som uppskattas till en miljon dollar. Siffrorna torde vara ganska svåra att närmare bestämma. Men den som nämnts ger dock en antydning om vilken utomordentlig betydelse säkerheten har. Detta gäller naturligtvis icke blott med avseende på trafiken i dag utan i än högre grad beträffande utsikterna att kunna utveckla den i framtiden. På denna punkt äro myndigheter och företagare medvetna om att de ha en viktig mission att fylla. *Från det allmänna sida finnes ingen som helst anledning att godtaga andra prestationer än dem som stå i full paritet med den standard som förstklassiga lufttrafikföretag genomfört.* Detta gäller hela den trafiktekniska organisationen inklusive anläggningar, personal och flygande materiel. Den amerikanska lufttrafiken har följt dessa riktlinjer och därmed befäst en förnämlig position.

Tord Angström.

TUNGT GODS MED FALLSKÄRM.

Numera kan så pass tung material som jeeps, pansarvärnskanoner och liknande nedskickas med fallskärmar till trupp som behöver dem. Godset inpackas i särskilt konstruerat emballage, som fördelar stöten på ett stort antal lämpliga punkter. För att falla en jeep eller pvaken välgående mel-



NYA UTNÄMNINGAR

Till chef för tredje flygeskadern har från den 1 juli utnämnts överste N. G. F. Ramström, som således får det ansvarsfulla uppdraget att organisera den svenska jakteskadern. Överste Ramström är f. n. chef för F 7, Kungl Skaraborgs flygflottillj, i Sätenäs.



Till flottilljchef vid flygvapnet har från den 1 juli utnämnts överstelöjtnant I. O. D. Berg, som kommer att överta befälet över Kungl Skaraborgs flygflottillj efter överste Ramström. Överstelöjtnant Berg har tidigare varit chef för flygvapnets bomb- och skjutskola i Luleå.



Till chef för flygkrigshögskolan och överste vid flygvapnet har från den 1 okt utnämnts överste G. A. Westring. Överste Westring är nu chef för Kungl Västmanlands flygflottillj. För FLYG:s läsare är han känd bl a genom sina i varje nr återkommande luftkrigsöversikter.



Till flottilljchef vid flygvapnet med förordnande som chef för Kungl Västmanlands flygflottillj efter överste Westring har utnämnts major A. V. Falk. Major Falk är nu chef för utbildningsavd vid flygstaben.



Till flygläkare av 1:a graden på reservstat har utnämnts förste flygläkaren i flygvapnet, flygläkaren av första graden N. E. G. Sundgren vid Kungl Roslagens flygflottillj.

Följ med Er tid

Läs den intressanta broschyren

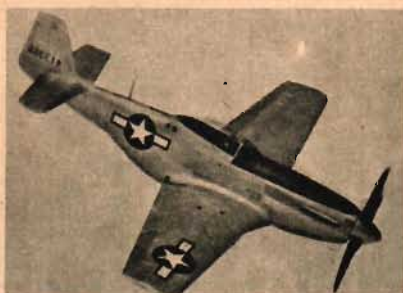


Ni får den GRATIS

NKI skolan

Hans Ostelius har i NKI-skolans nya handbok »Flyget efter freden» givit en livfull framställning av flygets framtidsutsikter. Skriv till

S:t Eriksgratan 33, STOCKHOLM



50 MUSTANGER

har Sverige köpt i USA

Ni får en perfekt modell i aluminium av P-51 D med 4-bladig propeller för endast 3 kronor från

HOBBY-LAGRET
HAMNGATAN 20 LINKÖPING
Firman med de aktuella modellerna

Vi offererar också:

Boeing B-17 G 4: 50	Lightning 4: 50
Alacobra 2: 75	Spitfire III 2: 75
Hurricane IIc 2: 75	Junkers Ju 87 2: 75

Sänd mot postförskott + porto:

Kr.

Namn

Adress

Flyg 8/45

Fjällsegelflyg måste prövas!

Frisk företagsamhet vid KSAK:s segelflygmöte

Trots överhängande fred och hot om upphörande statsanslag för segelflyget präglades KSAK:s segelflygmöte den 24—25 mars av större tillförsikt än vad det senaste årets diskussioner i denna fråga gett anledning vänta. En del av den goda andan får väl tillskrivas mötetets ordförande, ingenjör Bertil Florman, som stämplade sin egen glada optimism och entusiasm på »förhandlingarna». 50 deltagare från 29 flygklubbar (därav 27 statsunderstödda) hörde överste Enells hälsningsanförande och de sju givande föredragen.

Segla i midnattssol!

Det mest eldande föredraget hölls av meteorolog Tage Svensson, som talade om meteorologiska förutsättningar för högre segelflygning i Sverige. För att få internationell standard på våra sträckflygningar måste vi flytta oss norrut — Alleberg är inte bra som utgångspunkt i det fallet — helst ända upp till trakten av Karesuando i norra Lappland. Där kan man under gynnsamma förhållanden säkert termikflyga ett eller annat dygn. Segelflyg i midnattssol! Naturligtvis måste det bli våra verkliga oss som gör sådana flygningar. Det kan inte vara rätt, ansåg Tage Svensson, att Stig Fägerblad måste sköta kontor och flyga bogserplan på Alleberg, nej, våra elitflygare bör användas till kvalificerade uppgifter! Och beträffande hangflygningen så Svensson att han inte alls trodde på den — uthållighetsflygning på hang kan närmast jämföras med maratondans! Nej, tidsflygningar i termik är bättre upp. Kvalificerad flygning! Även jakten på långa vågor måste intensifieras och därför är det nödvändigt att våra fjäll undersöks närmare.

Långa vågor — internationella höjder!

Efter kriget vill Svensson sätta i gång med en expedition till norra Lappland — måtte hans önskan uppfyllas! Sverige har de bästa segelflygmöjligheterna i världen, så den entusiastiske meteorologen, och vi måste se till att göra något av dem.

Ett annat föredrag av mera allmänt intresse var informationschefen Yngve Norrvils »Några synpunkter på propagandaverksamheten». Det innehöll så tänkvärda saker att skänketomten Ivar Andersson under den följande diskussionen tyckte att talaren borde framföras fritt i radio i stället för »Oss illekor emellån»... Norrvil behandlade bl a missriktad »framtidpropaganda», som gör allmänheten missnöjd med det nuvarande och närmast liggande, Byråchef Ljungberg framhöll att denna sorts propaganda sätter vapen i händerna på dem som inte vill gynna flyget. Bengt Olow skällde på existerande segelflygfilmer — använd högvärdiga segelplan (och moln) samt utnyttja segelflygets skönhetsvärden bättre! »Rulle» Abelln ansåg att ett bra sätt att utbreda segelflyget vore att söka kontakt med arbetarrörelsen, det har andra länder gjort och detta har gett fina resultat.

Stå på egna ben!

Ett brännande diskussionsämne var huruvida segelflyget kunde bära sig utan statsbidrag. Anders Johansson från Göteborg intog den ståndpunkten att det ej behövde bära sig utan man kunde förlita sig på bidrag. Men ordf Florman och många andra så högt och tydligt ifrån att vi måste bort från understödsgaranderna. Vi får försöka stå på egna ben så gott det går. Donationer mottas tacksamt men verksamheten får inte baseras på väntade understöd. Vi kan nog se fram emot en ljusning förresten, så Karl Svänsson, ty nu har löserna stigit med 100 % medan materialpriserna gått i höjden med upp emot 400 % — någon gång måste det bli en utjämning.

Inför den planerade högre segelflygutbildningen höjdes röster för att icke endast flygvapennyttiga ungdomar utan även duktiga och uppoffrande klubbfunktionärer skulle få vara med och lära sig högre segelflygning så att det inte helt plötsligt kommer »spräckta» aspiranter tillbaka till klubbarna och slår

instruktören på fingrarna genom att kunna mera segelflyg. Överste Silfverberg tröstade supplikanterna med att det kanske kan beredas tillträde till de högre kurserna för t ex 25 st för flygvapnet överåriga instruktörer per år.

Ordf framhöll en sak av vikt: efter kriget måste de klubbar som nu bedriver segelflyg på stora civila flygfält ge sig i väg därifrån, varför de i tid bör söka reda på andra lämpliga fält, där motorflyg ej förekommer.

Det var många viktiga spörsmål som ventilerades och det är omöjligt att här redogöra för dem alla. Samtliga föredrag var högklassiga. Förutom ovannämnda var det följande: »Inför segelflygsäsongen 1945» av chefsinstruktören »Jilde» Karlsson, »Ekonomisk planläggning» av civilingenjör Kalle Svänsson, »Utbildning av instruktörer och byggleddare» av »Jilde» Karlsson, »Synpunkter på ungdomsarbetets» av flöräk R. Neveling, Sveriges Scoutförbund, samt »Flygscouting just nu» av sekr B. Ekeröth, samma scoutförbund (han visade även filmerna »Alltid redo» och »Scouter i luften»).

Sist men inte minst (ja, inte sist heller förresten, för det hände på lördagskvällen) pratades det flyghistorier m m så att tåket hotade lyfta sig vid supén på Rosenbad. Det var den verkliga kamrattanden, livligt underhållen av Forslund-Gävlö, Bertil Florman, ryttmästare Gyllensvaan m fl. Och så läste Yngve Norrvil egna, nattgamlas dikter med segelflygmotiv — pyramidalframgång!

Pro Milles.

Allebergsskolan 1945

KSAK har nyligen sänt ut det lilla trevliga prospektet »Segelflygsskolan Alleberg 1945». Den är lättläst och medryckande samt innehåller allt man behöver veta om utbildningen på det sköna berget. Vi saxar kursprogrammet samt lite annat smutt och gott:

Kurs nr	Varaktighet	Kurs nr	Varaktighet
AB 1	20/5—2/6	AB 6	1/7—14/7
AB 2	27/5—9/6	AB 4	29/7—11/8
S 1	3/6—10/6	AB 7	29/7—11/8
AB 3	10/6—23/6	AB 8	5/8—18/8
S 2	17/6—30/6	S 5	12/8—25/8
AB 4	17/6—30/6	AB 9	19/8—1/9
S 3	1/7—14/7	S 6	26/8—8/9
AB 5	1/7—14/7	AB 10	26/8—8/9
(abonn)		AB 11	2/9—15/9
		S 7	9/9—22/9

F-flygning: 3/6—14/7 och 20/7—22/9 i 1-, 2- eller 3-veckorsperioder med inställelse och avresa söndagar.

Kurserna AB 3—8 beräknas bli i det närmaste fullbelagda av stipendiaten till följd av det stora antal stipendier som utdelats under året. Därför bör övriga sökande till sådana kurser välja någon av kurserna AB 1, 2, 9, 10, 11.

Kursavgifterna är för A- eller B-kurs 135 kr och för S-kurs 200 kr. För F-flygning utgår följande startavgifter: för gummiropstart 1 kr, vinschstart 2:70 och flygstart 7 kr + 1 kr per 100 m urkopplingshöjd. Dessutom tillkommer flygavgifter:

Flygtyp	Flygu under 30 min	Varje därtutöver påbörjad 30-minuterperiod
Grunau Baby	4:—	2:—
Fi-1	6:—	3:—
Olympia	6:—	3:—
Weihe	7:—	3:50
Kranich med säkerhfr.	8:—	4:—

Återtransport efter sträckflygning (inom 150-kmraden kostar kr 1:50 per körmil).

Deltagare i F-flygning deponerar 100 kr för varje vecka i flygavgifter — ev återbetalning efter kursens slut.

Allebergsprospektet rekvireras från Kungl Svenska Aeroklubben, Malmkillnadsgatan 27, Stockholm.

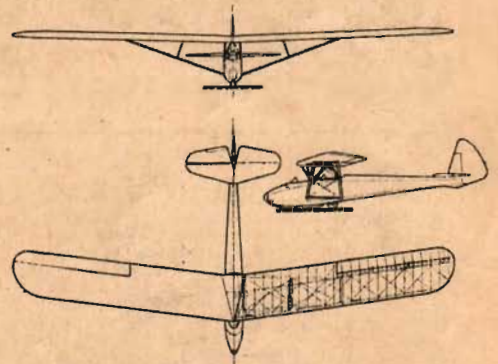


R-11b "CIMBORA" (Ungern)

Den ungerske konstruktören Ernő Rubick konstruerade 1939 det tvåsitsiga segelplanet R-11 b »Cimbora», som är typiskt särskilt genom de stöttade vingarnas starka pilform och placering högt över kroppen. Vid den första demonstrationsflygningen seglade planet flera timmar i termik och kort tid därefter satte Alexander Retkes och Hans von Solte med »Cimbora» ett nytt ungerskt tidsrekord för flersitsiga plan med 20 tim 45 min.

»Cimbora» har tvåbalkiga vingar, som monteras till en trekantig baldakin. Planet är byggt av trä. Högra höjdroderhalvan har trim. Bakre sitsen ligger i tyngdpunkten.

Data och prestanda: Spännvidd 15,00 m, längd 7,55 m, höjd 1,90 m, vingyta 22,50 m², tomvikt 180 kg, flygvikt 360 kg, vingbelastning 16,00 kg/m², bästa glidtal 1:18, minsta sjunkhastighet 1,00/sek vid 60 km/t.



Ny förste instruktör. KSAK har anställt en ny förste instruktör för segelflyget, flygdetaljen i stället för Elde Lindelöw, som övergått till annan verksamhet. Den nye instruktören blir Nils G. A. Cassel, född i Orsa 1918, Cassel har genomgått 1940 års flygreservskola, är värnpliktig flygförare och har bland annat tjänstgjort som 2. flyglärare vid flygreservskolan och som glid- och segelflyginstruktör vid F 9. Han tillträder sin befattning den 15 april.

Örebro Bil- och flygklubb samt Eskilstuna flygklubb har haft sina årsmöten och i samband därmed offentliggjort årsberättelserna för 1944. Örebroklubbens verksamhet går sin gylla gång under goda ekonomiska förhållanden att döma av den flotta medlemsartikeln med stadgar och styrelseberättelser som tryckts. Eskilstunaklubben meddelar i årsberättelsen att klubben för första gången ämnar delta i årets segelflygtävlingar i Flygklassen och rikssegelflygtävlingen (höjdtävlingen).

FÖLJ SEGELFLYGET

men gör det i FLYG som bjuder er de färskaste nyheterna — och de bästa.

FRÅN KSAK S

VERKSAMHET

KSAK ser tiden an

KSAK:s styrelse sammanträdde den 23/3 under ordförandeskap av prins Gustaf Adolf för att ta ståndpunkt till ett förslag till omorganisation av privatflyget, framlagt av en särskilt tillkallad utredningskommitté.

Kommitténs förslag utmynnade i att en ny flygorganisation, omspannande hela landet skulle bildas och ha till uppgift att ytterligare sprida flygintresset och stödja svenskt flyg i alla dess former. Enligt förslaget skulle den aktiva privatflygverksamheten (motor-, segel- och modellflyg) som nu bedrivs utbrytas ur Aeroklubben och inlemmas i den nya organisationen. Aeroklubben skulle bibehållas och intimt samarbete med den nya sammanslutningen, främst beträffande de internationella förbindelserna, alltså i stort sett med samma uppgifter som exempelvis den engelska Royal Aero-Club. Den nya organisationen skulle föreslagnas kallas Svenska Flygförbundet.

Som närmaste åtgärd hade föreslagits tillsätta ett utredningsråd för att utreda omorganisationen. Denna kommitté borde bestå av personer, intresserade för ett svenskt folkflyg och representerande alla samhällsklasser. Kommittén borde uppdelas på en propagandasektion och en organisationssektion, och propagandasektionens första uppgift borde bli att genom en marknadsundersökning utröna såväl flygfolkets som allmänhetens inställning till privatflygets aktuella problem.

Efter en synnerligen livlig diskussion, varvid samtliga de synpunkter som framkommit med avseende på omorganisationen ventilerats, beslöt styrelsen att så till vida bli trösta det framlagda förslaget, att ge Verkst Utskottet i uppdrag att tillätta propagandakommitté med uppgift att inkomma med förslag, ägnade att sprida flygintresset inom landet och öka anslutningen till KSAK och dess strävanden.

KSAK:s styrelse ansåg sig för övrigt ha funnit att de undersökningar som gjorts och de synpunkter som framförts av utredningskommittén, vore värda allt beaktande. Då tidsförhållandena emellertid icke kunna anses normala med avseende på flyget och flygintresset i vårt land, ansåg styrelsen att tiden icke vore mogen för en omorganisation, vilken möjligen sedermera skulle komma att visa sig icke endast vara opåkallad, utan kanske t o m olämplig. Styrelsen beslöt därför se tiden an och i avvaktan på säkrare erfarenheter bordlägga ärendet.

Sveriges flygkunnigaste

Bilden t. h. visar segraren i FLYG:s flygkunnighetstävling Gunnar Idström.



Intresset för flyg och flygning fick hr Idström omkring 1924 genom dagliga besök vid landningsplatsen för nattpostflyglinjen (en av de första i landet) Stockholm—Warne-münde. Efter skoltiden utvecklades sedan flygintresset genom civila flygklubbar i Stockholm, Malmö och Göteborg. Senare följde anställning vid Flygvapnet. Numera är hr Idström anställd vid Kungl. Göta flygflottilj.

FREDSFLYGET förberedes som bäst i alla länder, som har tid att tänka på framtiden. Från Amerika får vi nästan dagligen nya rapporter om allt mera avancerade flygplanprojekt — trafikflygplan som skall komma om några år och helt revolutionera tidtabellen för den interkontinentala trafiken. Vår gamle vän *Alexander P. de Seversky*, som i många år varit helt krigisk och fått sin bok »Victory through Air Power» (Segev genom Luftmakt) antagen som närmast bibeln i de länder, som är framsynta nog att verkligen begripa flygets oerhörda betydelse i modern krigsföring, har sedan länge inrättat sig på freden och de över hela världen observerade artiklar, som han numera skriver, handlar huvudsakligast om fredsflyget. Han vill — som FLYG:s läsare vet — ha mindre, snabba flygplan i Atlanttrafiken, flygplan som starta med bara någon eller ett par timmars mellanrum från båda sidor. Men han är ju ingalunda enbart teoretiker och därför bygger han själv i sin Republicfabrik ett av den närmaste framtidens snabbaste passagerarplan, som skall göra 650 km/t i marschfart och lägga New York bara tio timmar från Stockholm.

AUSTRALIEN har hittills byggt 2700 fpl sedan krigets början; av dessa äro 1000 stridsfpl och 1700 skfpl.



VÄRNPLIKTIGA FLYGFÖRARE

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

Till medlemmarna!

Det finns väl knappast någon vpl ff som inte kastar ett öga i varje nr av FLYG. Där finns ju en hel del av intresse och bl a har vi ju som alla kanske sett, vår spalt med artiklar av allehanda slag. Denna lilla spalt är den sammanhållande länken mellan alla vpl ff i när och fjärran. Det har därför sin betydelse att denna spalt återkommer i varje nummer av FLYG med artiklar av sådant slag att de kan vara av nytta och intresse för våra medlemmar. Styrelsen har uppställt som ett oeffterglövt villkor, att en artikel skall bjudas medlemmarna i varje nr. Det har emellertid visat sig, att det måste finnas flera krafter att åstadkomma detta. Därför vädjar vi nu till alla och envar att vädra lite i gömmorna om upplevda flygningar, då det säkert finns någon episod, som kan vara intressant och spännande samt kanske en påminnelse flygare emellan. I föregående nr av FLYG var det meningen att en dylik artikel skulle publiceras, men det visade sig, att den lute var lämplig att publicera under kriget. Om vi på detta vis kan erhalla en del material är det vår mening att skapa ett föreningsblad. Givetvis är alla artiklar lika välkomna om de är av intresse för en vpl ff.

Ja, det var de de. Jag har mycket att språka om och hoppas att jag får med allt jag vill ha sagt. När man ibland träffar en vpl ff och börjar tala om föreningen, visar det sig, att han icke är riktigt insatt i hur föreningen arbetar och undrar vad den gör. När man så pratat om allt är han rent förvånad över hur mycket nytta man egentligen kan ha av föreningen, bara man utnyttjar möjligheterna.

Platsförmedlingen är f n vår främsta »avdelning» och nästan dagligen inkommer skrivelser med anhållan om arbete med flygtjänst. Av tidigare artiklar under denna spalt har framgått, hur marknaden just nu ter sig och att chanserna är minimala. Upplysningsvis kan meddelas, att ett flygbolag för en tid sedan anställde 2 piloter, men det fanns 150 sökande! Måströsta ånlock icke — ul som önskar flygjobb — ty tider skola kanske komma, när dessa siffror kan vara omvända.

LUFTBEVAKARE

Som minne från den tid då Du dag och natt, i regn och solskin spanade efter flygplan skaffa Dig:

”Luftbevakarnas kamrätning”

vilken bevisar, att Du tillhört luftbevakarelliten o. att även Du fullgjort Din beredskapsplikt.



Äkta kontrollerat SILVER

Pris pr ring, frakt- o. portofritt Kr. 4:25

Till Guldsmed G. Bergman - Avd. FL Strålgatan 11 - Lilla Essingen

Härmed rekvideras ... st »Luftbevakarnas Kamrätning» å Kr. 4:25 att sändas frakt- och portofritt mot postförskott.

Ringmått nr (ell. pappersrensas bif.).

Namn

Bostad

Postadress

Obs.: Uppgiv ej fältpostnummer Flyg



TEKNISKA SKOLAN KATRINEHOLM

Begär genast kostnadsfritt prospekt fr. våra avdelningar för: Maskinteknik, elektroteknik, husbyggnad, väg- o. brobyggnad, värme- o. sanitetstekn., vägmästare, byggmästare, Mod. laboratorier, Platsförm. Kortaste studietid fr. folkskola ell. realexamen. Statsstipendier (45 kr. pr mån.) och slinkt avgift f. mindre bemedl. Nya kurser börja 20 aug. (Ettårig motortekn. kurs 20 aug.)

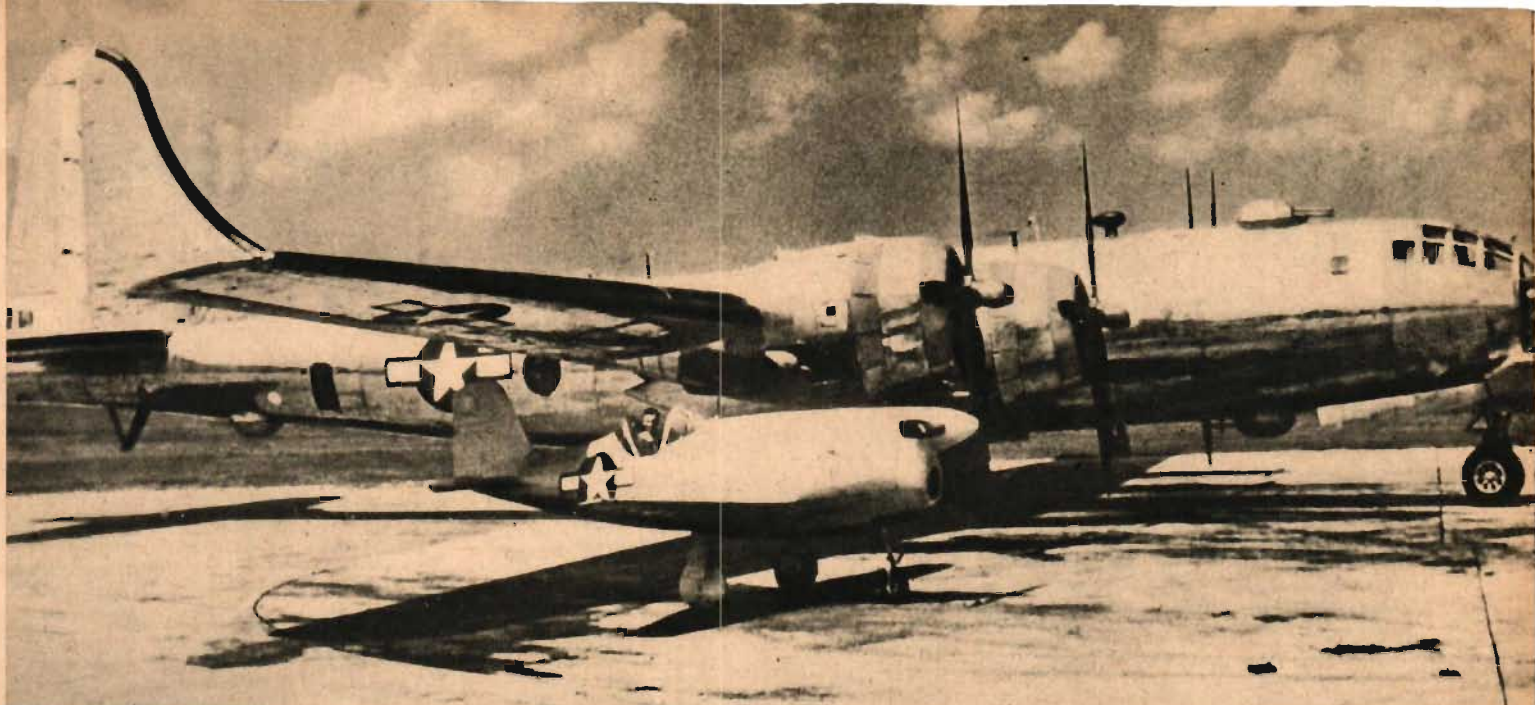
MEDALJER, PLAKETTER FÖRENINGSMÄRKEN KLUBBMÄSTERSKAPSTECKEN

Skisser och kostnadsförslag fritt på begäran.

SPORRONG & CO.

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





MONSTRUM OCH DVÄRG. Amerikas senaste och minsta jaktplan söker skydd under de väldiga vingarna till en Boeing-29 »Flygande slag-skepp». Det lilla jaktplanet, som är jättelikt endast ifråga om trevligt utseende, heter Bell XP-77 och befinner sig alltså allttjämt på experimentstadlet. Det är helt byggt i trä samt säges ha hög hastighet kombinerad med stor vändbarhet.

Optimistiskt? Ja, kanske. Vi arbetar i alla fall för fullt.

För några dagar sedan inkom en strålande nyhet, att möjligheter syns föreligga för vpl ff att antas som flygledarsprånter vid Kungl Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen om kvalifikationer medger. Utbildning motsvarande studenten är önskvärd och som sådan räknas teknisk examen med största vikten lagd vid språkkunskaper, varför vpl ff med enbart goda språkkunskaper kan räkna detta som lika meriterande. Ansökningshandlingar torde snarast insändas till Kungl Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen, Luftfartsbyrån, Stockholm 8. Skrivelse i denna sak har tidigare utgått till platsökande, trafikledare och representanter.

Då anslutningen till föreningen i år varit bättre än någonsin vill vi inte på något vis klaga, men det finnes faktiskt ännu några vpl ff som inte är medlemmar och för att inbespara portokostnader på kravbrev ber vi alla som inte inbetalt årsavgiften att snarast ordna densamma.

Representanterna påminnas om kvartalsrapporterna och helst bör ett samkväm eller dylikt anordnas på flottlierna för att därigenom kanske få fram flera punkter av värde. Från scoutkåren i Sundbyberg — KFUM — har inkommit en förfrågan huruvida någon vpl ff är villig att inom kåren leda modellflygverksamheten. Anmälan sker lämpligast direkt till scoutkåren.

Till slut ber jag att få överlämna några kalla siffror som kanske kan vara av intresse med anledning av bokslutet för år 1944. Då det icke är lämpligt att utlämna balansräkningen gör jag ett utdrag ur densamma och ser där att omkostnader, kransar och FLYG jämte representanternas omkostnader uppgått till kronor 1.266;— och årets vinst utgjort kronor 91;—. Omkostnaderna är kanske onormalt höga, men då föreningen inköpt skrivmaskin och deltagit i propaganda vid olika flygutställningar jämte annonsering i pressen är de fullt normala. Behållningen utgör kronor 450;—. Någon inkomst utöver inträde- och årsavgifter jämte vinst på föreningsnålen har icke förekommit. Ingen donation har således förekommit!

Revisorn, assessor Carl Sandblom, har efter genomgång av räkenskaper avlämnat följande revisionsberättelse:

Undertecknad, som utsetts att granska Föreningen Värnpliktiga Flygföräres räkenskaper för tiden den 1 november 1943—31 december 1944 får efter denna dag avslutad revision avge följande berättelse:

Anledning till anmärkning har icke framkommit under revisionen. Jag tillstyrker att fastställa den av styrelsen upprättade balansräkningen,

att till kapitalkonto överföra årets överskott, 449 kronor 37 öre,

samt att med frambärande av sin erkänsla för dess intresserade och förtjänstfulla arbete till föreningens bästa, bevilja styrelsen ansvarsfrihet för förvaltningen av föreningens angelägenheter under angivna tid.

Slut för denna gång och flygarbilsning till alla vpl ff Bertil Lantz.

Fråga oss om flygning?

G. Eriksson, Riksby: För att bli markmekaniker i civilflyget fordras endast vanligt friskintyg, vilket man kan få även om man är färgblind. För färdmekaniker ligger saken däremot annorlunda till.

Ingvar Stridh, Osby: Om synen är så nedsatt att man måste använda glasögon blir man icke antagen till flygsignalist.

»A 37»: »Bermudas» yttre mått är de som angavs i klippbilderna i FLYG nr 18/44, d v s spännvidd 14,32 m, längd 12,04 m och vingyta 34,37 m². Dessa mått gäller för den andra versionen, SB2A—2. Enligt uppgift i amerikanska »Aviation» är dock längden endast 11,94 m.

Många läsare: Inbudsingspärmar — blå eller röda — kostar 2:90 inklusive oms men är inte färdiga för distribuering. Om man vill, att FLYG skall sköta om inbudsningen måste årgången skickas in till red. Tegnér-gatan 35, Stockholm. Det hela kostar då 6:06 med oms. Ange om det skall vara blå eller röd pärm.

INGEN KRIGSSKADA har den här J 22:an fått, fastän det kanske ser så ut med hängande plåtar och dinglande hjul. Det är första bilden av det lilla ettriga svenska jaktplanet, medan det fyller in hjulen efter starten.

NYTT

i M. T. serien

Mustang

Det nya jaktplanet i skala 1:100 gjutet i lättmetall färdigt för putsning.

Under 14 dagar Kr. 2:—

<input type="checkbox"/> J-9 Kr. 2:90	<input type="checkbox"/> B-18 Kr. 3:50
<input type="checkbox"/> J-22 » 2:90	<input type="checkbox"/> Mustang » 2:—
<input type="checkbox"/> J-20 » 2:90	<input type="checkbox"/> Stång +
<input type="checkbox"/> J-21 » 2:90	<input type="checkbox"/> Askfat » 2:25
<input type="checkbox"/> B-17 » 3:15	<input type="checkbox"/> Stång +
	<input type="checkbox"/> Platta » 2:50

Var god sänd omg. mot postförskott det av mig korsade.

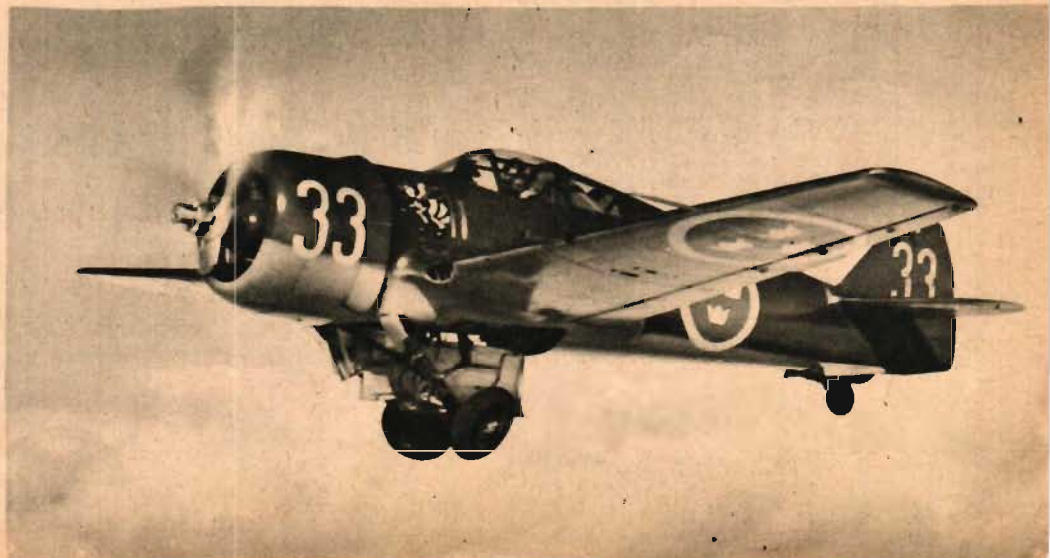
Namn

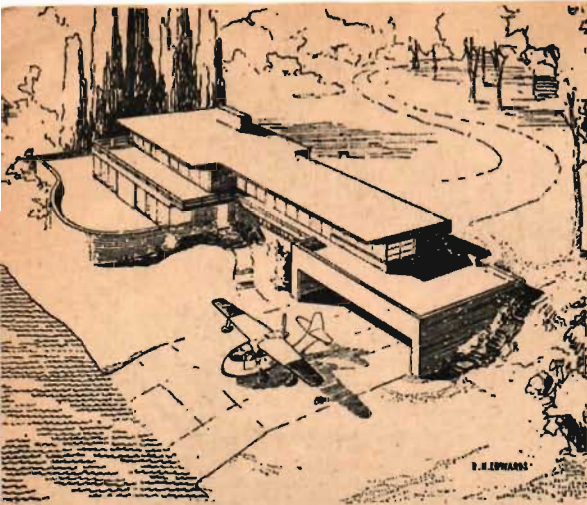
Bostad

Adress

Skriv tydligt eller texta!

MODELLTJÄNST • Värnamo





LEVE AMFIBIEN – DÖD ÅT AMFIBIEN!

Kommentarer till folkflygtävlingens fjärde etapp

SÄGA VAD MAN VILL om amfibiens nackdelar — den öppnar i alla fall porten till en lustgård av i krigstid oanad skönhet. Här har Republics nykonstruerade amfible just dragits ut ur familjehangaren och står startklar på släpen.

Den som ämnar försöka utrota »amfibiekärleken» hos flygbitna i sjörika trakter får ett besvärligt arbete. Det får man ett ganska bestämt intryck av vid genomgången av kommentarerna till etapperna nr 4 och 5 i FLYG:s folkflygtävling. De flesta kommentatorer som röstat på segertypen Grumman »Widgeon» i fjärde etappen är nämligen norrlänningar och finner! Är deras inställning så mycket att förundra sig över? Knappast, så kuperad terräng med massor av sjöar som det finns i Norrland och Finland. Näja, även om inte amfibien är nödvändig vill man i alla fall ha sjöflygplan.

Men, invänder någon, amfibien i femte etappen — Piper »Clipper» — blev ju dun-

derjumbo! Ja, visserligen, men det torde främst bero på dess omoderna och allmänt skabbiga utseende.

Så övergår vi till röstandes kommentarer i fjärde etappen.

Så här skriver *Per Lundblad*, Sundsvall: »Grumman Widgeon är visserligen inte så snabb men jag undrar om man inte vinner en hel del tid på att kunna landa på destinationsorten i stället för att behöva uppsöka ett flygfält, som kanske ligger flera kilometer bort, och sedan åka bil, buss eller tåg för att komma dit man vill. Härigenom lämpar sig ju kärran till familjeflygplan också.» Ungefär samma sak framhåller *Ingmar Stålberg* i Ockelbo: »Amfibien kan många gånger landa närmare 'konferensbordet' än ett landflygplan. Detta gör att nackdelen med den något lägre hastigheten i förhållande till de andra typerna elimineras. Dessutom vill säkert även en affärsman koppla av och tillbringa någon veckohelg i sin sportstuga t. ex. vid en fjällsjö. Vad kan då vara mera lämpligt som transportmedel för honom och hans familj än en Grumman Widgeon?»

Tom Helsingius, Helsingfors, skriver: »Ont om tid har jag visserligen men anser dock Widgeons hastighet tillräcklig.» *Ralf Schautman* i Helsingfors påpekar amfibiens lämplighet för nordiska förhållanden och anser att den utan större olägenheter bör kunna användas även vintertid. Han säger att den är pålitlig och säker med sina två

motorer och sin helmetallkonstruktion. *Lars-Erik Nilsson* i Stockholm tror att det efter kriget blir lättare att få tag i reservdelar till amerikanska flygplan än till tyska. Amerikanernas massproduktion förbilligar också flygplanen avsevärt, säger han.

Den typ som blev tvåa, *Siebel Fh 10M*, har många förespråkare med kloka kommentarer. De flesta av »Siebel-röstarna» säger att kunderna bor vid de stora flygfälten.

Stockholmaren *Sune Ekholm* tycker att det inte betyder så mycket att kunna landa på vatten när man är ute i affärer — »man lär väl inte få landa på Nybroviken i Stockholm när man skall på bolagsstämma; finge man det vunne man säkert åtskilligt med tid». *Sigurd Winheim*, Stockholm, har valt Siebeln för att den är så beprövad hos tyskarna samt på grund av dess överlägsna prestanda.

Trean, *Vega »Starliner»*, nedsablas friskt (»dödfödd skapelse» etc.) men får också beröm, bl. a. för noshjulet och det säkerhetsmoment som de två av varandra oberoende motorerna utgör.

Jumbo *Harlow PJC-2* »ser trevlig ut» och har »goda prestanda med liten motor». *Roland Ekman* i Österbymo tycker det är bättre att köpa flera Harlow än ett exemplar av någon annan typ.

Kommentarerna till den femte etappen med lovsånger över SÅAB-9i-an kommer i nästa nr. Det lovar att bli intressant!

Uppsala

MEKANISKA GRINDAR

Elmanövrerade - Handmanövrerade

Mekaniska grindmaskiner hava vi sedan många år tillbaka levererat till kör- och gånggrindar. Vår mångåriga tekniska erfarenhet borgar för att våra grindmaskiner bli utförda på ett sakkunnigt sätt och alltid kännetecknas av gedigen och pålitlig konstruktion och driftsäkerhet.

Begär utredningar o. kostnadsförslag från

TULLGARN'S

GJUTERI & MEK. VERKSTADS A-B

Telefon 894 70

UPPSALA



Gabu

Tillverkning av:
Jumpers, Kostor,
Barntrikå, Blusar
samt
Kamelhårsartiklar

AB GUSTAF A. BERGLÖF TRIKAFABR.
Kungsåmsgatan 41 - Uppsala
Tel. 306 75 (tvåxel)

Aktiebolaget

MELANDERSKA

• JÄRNHANDELN •

Kungsåmsgatan 4 - Uppsala

Telefon Namnanrop

Aug. Johansson

SKO- & LÄDER A.-B.

Grundad 1848

Vaksalagatan 3 - Uppsala

Tel. namnanrop:
»Aug. Johansson Sko- & Läder»

Stadens ledande skoaffär



MÖBLER

i stil och kvalitét finner Ni hos

WAHLUNDS EFTR.

Tel. 301 41 - Kungsgatan 51 - Uppsala

Gynna våra annonsörer!

RADIOHÖRNAN

UPSALA

Vänd Eder till oss vid radioköp o. reparationer. Fackmässigt service. SPECIALAFFÄREN FÖR RADIO

Svartbäcksgatan 24

Telefon 315 17

A.B. SÖDERBERGS

Tapet- & Färghandel

Svartbäcksgatan 2 - Uppsala
Telefon 303 02

VÄLSORTERAD
FÄRGHANDEL

FLYGETS MÄN

ekipera sig hos

Lindbergs
HERREKIPERING

Dragarbrunnsgatan 45, Uppsala. Tel. 350 70

FLYG-44 vann F-klassen i vinter(-sommars-)tävlingen vid Uppsala

Nästan vindstilla. Solen gassar, himlen är blå. Luften dallrar över markerna, hela naturen svettas. Lärkornas glada sång stiger och sjunker högt däruppe i skyn. Och där kommer en grann fjäril vinglande hit och dit i yr vårglädje. En varm glassgubbe säljer glass så fort han hinner. Och där springer en liten pojke omkring i bara byxor — enda klädseln en sådan herre kan må bra i en dag som denna.

Ja, så var det på Sundbro flygfält, när KSAK höll sin sk vintertävling söndagen den 25 mars. Vädret var således ur alla synpunkter idealiskt och fältet var jättehärligt för modellflygarna. Det var bara att starta modellerna och sedan springa och springa... Först var det egentligen meningen att tävlingen skulle gå på F 16:s fält vid Arna men därav blev intet. Närmare 800 personer hade sökt sig ut och nog fick de valuta för sitt besvär!

Kvalificerade för tävlingen, som numera officiellt gäller svenska mästerskapen för vinterhalvåret, var endast de modellflygare som innehar guld- eller elitmärket. När anmälningarna lämnades in var det en sensation att en dam, *Irma Gramer* från Huvudsta, kunde ställa upp — guldmärket är minsann inte det lättaste att ta.

På slaget kl. 11 startade den första modellen. Denna gång är modellflygarna värda en extra eloge, för att de inte som vanligt väntade med att göra sina starter till i slutet av perioderna. De kämpade från första stund för klubbens och sin egen ära. Det tycktes vara omöjligt att avgöra vem som skulle klara sig bäst. Så gott som alla modeller startade suveränt och glidet på modellerna var det inte heller så stor skillnad på. Trots den varma väderleken gjorde termiken sig inte så särskilt gällande och tiderna höll sig omkring 3—4 min.

Men så kom det! Högtalarna förkunnade att *Irma Gramer* hade gjort en flygning på närmare 6 min med sin S 1:a. Jubel och förvåning! En flicka som tänker ge pojkarna på moppe! »Bara tur!» sa hennes medtävlare. Första perioden slutade med att Irma fortfarande hade bästa tiden för dagen. I skuggan av Irmas prestation gjorde emellertid *Sigurd Isacson* en grann flygning på 3½ min i minsta motorklassen.

I andra perioden blev striden om möjligt ännu hårdare, ty Irma skulle slås — här gällde ingen artighet! *Anders Lindblom* från Mariefred lyckades till en del följja denna avsikt och trängde sig fram till ledningen, men på andra plats låg Irma och



ruvade inför den avgörande omgången. På tredje plats låg *Löwen-Aberg* efter två jämna flygningar. I andra segelklassen hade striden inte heller passerat oförmärkt. När de två första omgångarna avverkats hade sådana storhjärare som *Curt Janson* och »Bananen» ännu inte låtit höra av sig. Göteborgaren *Leif Andersson* ledde nu klassen efter två fina flygningar. Bland de övriga tätplaceringarna märktes två förut relativt okända mannar, *Valter Johansson* från Örebro och *Göran Thulin* från Vingarna. Den blivande segraren låg på 6:e plats.

Motormodellerna rehabiliterade sig efter en dålig första omgång. *K. E. Lundgren* gjorde en jättetjusig start och fick en bra tid på närmare 4 min i största motorklassen. Isacson säkrade sin ledning genom att göra ytterligare en 3-minutersflygning. I motorklasserna var det tydligen redan nu möjligt att skönja vinnarna och det hjälpte inte hur herr Blomgren, Stark och »Postis» kämpade för Vingarna. Ödet stod inte på deras sida den här gången.

Efter de två första omgångarna hade man en paus, som verkligen var välbehövlig både för de tävlande och funktionärerna. På grund av väsmen och flygkokarnas salta men goda lunchbäsk hade glassen och läskedryckerna en strykande åtgång.

Klockan 14.15 började finalen och det blev verkligen en synnerligen spännande uppgörelse. Luften hade blivit svalare och det troddes allmänt att termiken försvunnit, men det visade sig faktiskt först nu att den kommit på allvar. Den var visserligen inte så kraftig men hjälpte åtskilliga att få fina tider i finaluppgörelsen.



Här ovan ses dagens sensationsmannen, *Irma Gramer* från Solnaeskadern, som vann klass S 1 på dagens bästa tid. — T v tankar *Tore Haglund* från Hofors sin FLYG-44, som lade beslag på »segerstänkan» i F-klassen.

Fästmän slår fästman!

Irma gick omkring på fältet och nosade termik — det hade hon lärt av sin en dag gamle fästman (d. v. s. förlovningen hade eklaterats dagen förut) *Arne Widén*, seg-raren i FLYG-44-tävlingen. Om en stund sågs hon dra ut sin lina och starta sin »Alex». En lugn och säker start, bra koppling och... termikanslutning!

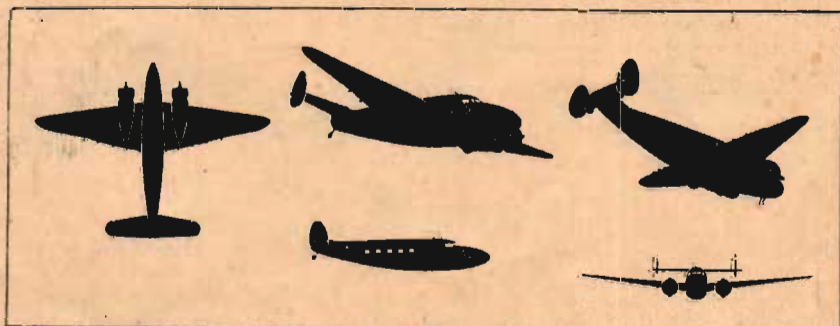
Tänk, vilka nerver hon måtte ha, den Irma! Att kunna göra en så säker start och veta att det gällde och att hon var föremål för allas intresse. Modellen flög och flög och naturligtvis blev det maxtid. Bravo, Irma!

Men det började bli verkligen spännande i den här klassen — det gällde om Irma skulle vinna eller bli tvåa. Det fanns en, endast en, som kunde bestämma detta — *Anders Lindblom*, han som ledde efter två perioder. Men det krävdes mycket av Anders. Han måste göra närmare maxtid för att de manliga skulle kunna sträcka på sig. Det var gruvligt nervpirrande när Anders slutligen gjorde sin start. Många hade vid den här tidpunkten gjort fina flygningar... skulle Anders också göra det? Men det låx inte för Anders. Irma vann och utklassade därmed även fästmannen Arne, som också deltog i klassen. Var det möjligt en liten man med svans och treudd som var i vägen — eller ren artighet?

I klass S 2 var det ända in i det sista ovisst vem som skulle bli segrare. Den ena S 2:an efter den andra gjorde granna starter och många »fastnade» i den svaga men rätt allmänt förekommande termiken. *Löwen*, som i andra perioden låg på sjätte plats, flög till sig en seger genom en

(Forts. på sid. 3.)

KLIPP HÄR!



Amerikanska tvåmotorigt transportflygplan. Besöks i USAAF C-50, C-53, C-59 och C-60; i US Navy K50-3 t o m K50-4; i RAF »Lodestar IA» (C-59) och »Lodestar II» (C-60). Besättning: 2 man (C-57) och sex trupptransportplan fullt utrustade soldater.

Spännvidd: 19,06 m.
Längd: 15,19 m.
Höjd: 3,6 m.
Vingyta: 51,2 m².
Tomvikt: 5,384 kg.
Flygvikt: 8,400 kg.



Motore: 2 st 750 hk Pratt & Whitney »Hornet» eller P & W »Twin Wasp» på 1050 hk. Dessutom förekommer Wright »Cyclone»-motorer på 1.000 hk.
Marschhastighet: 404 km/t (med Wright »Cyclone»-motorer).
Marschhastighet: 345 km/t (med Wright »Cyclone»-motorer).
Topphastighet: 1.000 m.
Flyghöjd: 2.670 km.
Tillverkare: Lockheed Aircraft Corp., Burbank, Kalifornien.

LOCKHEED "LODESTAR"



Major Grels Niestund, F 20, blev segrare i oldboyklassen på 3-milssträckan. Här pustar han ut i målet.

MÖRK VANN VITT FVM

Forts. fr. sid. 23.

följd av 40 mm sammanlagt fel på punkt-orientering och kartläsning hamnade först på trettionde plats. Speciellt jubel bland hemmapubliken blev det, när spänstige flottiljchefen överstelöjtnant Bjuggren åkte i mål på så god tid som 1.47,56 och med goda resultat inrapporterade från kontrollerna ute på banan. Spänningen vid hopräkningen av poängsumman var stor, men det visade sig, att kadett Lindegård, som just dykt upp som otippad favorit med knappa tre poängs försprång klarat av även denne konkurrent. Först en av de alla sist startande, nämligen sergeant Rask från F 4, lyckades slå honom. Han susade i mål på 1.42,25 tim åktid med två bomskott sammanlagt och blott 17 mm sammanlagt fel, på vilka resultat han också korades till flygvapenmästare.

Jämtlands flygflottilj hade sålunda vunnit dubbelseger i senior- och oldboysklasserna genom sergeant Rask och överstelöjtnant Bjuggren, men trots detta får man nog säga, att dagen blev Flygkadettskolans. Samtliga representanter gingo nämligen in på poänggivande plats.

Strong Flygbaskår

Att andra dagens stafett 3 x 10 km skulle bli en hård strid mellan hemmatävlande F 4 och Flygbaskåren hade man på känn redan

långt i förväg. Stafettbanan var lagd som en enmilsslinga i form av en åtta med start och mål på flygfältet. Rusningen på de skilda banorna de första 600 meterna över flygfältet blev stor. När åkarna svängde ut från flygfältet ledde F 16, men de båda huvudkonkurrenterna F 21 och F 4 lägo båda ganska väl till. Första sträckan blev dock en stor överraskning för norrlänningarna. Det visade sig nämligen att furir Axelsson F 1 och furir Blomgren F 11 gått ifrån favoriten Högberg, F 4, mer än 20 sekunder, under det att sergeanten Sandberg, F 21, växlade först som femte man.

När åkarna på nytt visade sig efter 5 km hade furir Kadin, F 4, och vpl Larsson, F 21, gått upp i täten. På de sista kilometerna drog Larsson ifrån ett femtiotal meter. Som tredje lag växlade F 1 före FCS, F 2, F 8 och F 3.

Slutstriden mellan F 21 och F 4 lovade att bli hård. När löparna visade sig efter 5 km hade vk Viklund gått ifatt ledande norrbottningen Mörk och även om denne tycktes ha de bästa krafterna, var det nog inte många bland hemmapubliken, som inte tippade Viklund först i mål. Besvikelsen var också stor, när Mörk visade sig ensam i skogsbrynet halvannan kilometer från mål. Visserligen skyntade Viklund strax där efter men man såg, att han inte hade någon chans att gå ifatt. 32 sekunder före Viklund spurtade Mörk i mål och hissades genast av överlyckliga norrbottningar. En aldeles speciell eloge bör ges furir Månsson, F 14, vilken helt i skymundan presterade dagens snabbaste tid med 43,51 min.

Starka sörlänningar

Tremilen hade tippats bli en helt norrländsk affär. Emellertid visade sig sörlänningarna oväntat starka och gav också sina kamrater norrifrån en hård kamp. Banan, som mätte 15 km och löptes två varv hade start och mål förlagda till flygfältet på Frösön.

Vid varvningen efter 15 km hade vpl Hultman, FCS, ledningen med 1,05,32 mot vk Viklunds 1,06,10. På tredje och fjärde platserna låg furirerna Röhr och Axelsson, F 1, på 1,07,07 resp 1,07,50. Det såg sålunda synnerligen väl ut för sörlänningarna i kampen med norrlänningarna.

Andra varvet åkte sergeant Sandberg kolossalt starkt trots att han måste ligga först i spåret. Visserligen ledde vpl Hultman ännu efter 25 km, men försprånget till Sandberg hade krympt ihop till 30 sekunder och man började förstå var segern skulle hamna. Furir Röhr låg här fortfarande på tredje

plats, under det att storfavoriten Viklund fallit ner till fjärde plats.

Slutsprunget blev sensationell. Sergeant Sandberg hämtade nämligen inte blott in de trettio sekunderna till vpl Hultman utan besegrade honom t o m med närmare två minuter.

F 21 vann poängstriden

Genom sina förmåliga placeringar på tremilen blev det Flygbaskåren som gick segrande ur poängstriden mellan förbanden med 182 poäng. Om andra platsen blev striden mycket hård. Det visade sig, att F 4 med en poängs försprång höll undan för de överraskande goda kadetterna.

Slutresultat

Fälttävlan, Seniorsklassen: Segrare och flygvapenmästare, serg Rask, F 4 124,7 poäng. 2) kadett Lindegård, F 20 130,65 p. 3) löjtnant Lundholm, F 21 135,7 p. 4) överfurir Eriksson, F 11 137,0 p. 5) kadett Gundt, F 20 138,45 p. 6) kadett Wexell, F 20 140,10 p.

Oldboys: Segrare och flygvapenmästare, överstelöjtnant Bjuggren, F 4 133,5 poäng. 2) överstelöjtnant Berg, F 21 142,2 p. 3) fanjunkare Danielsson, F 21 160,7 p. 4) kapten Eriksson, FS 164,95 p. 5) major Næslund, F 20 169,8 p.

Stafett 3x10 km

Segrare och flygvapenmästare, Flygbaskåren (serg Sandberg, vpl Larsson, vpl Mörk) 2.27,03. 2) Jämtlands flygflottilj (korp Högberg, furir Kadin, vk Viklund) 2.27,35. 3) Västmanlands flygflottilj (furir Axelsson, vk Rehn, furir Röhr) 2.30,42. 4) Roslagens flygflottilj 2.33,37. 5) Flygvapnets centrala skolor 2.34,32.

30 km Individuellt

Seniorsklassen: Segrare och flygvapenmästare, serg Sandberg, F 21 2.18,21. 2) Vpl Hultman, FCS 2.20,05. 3) furir Röhr, F 1 2.21,03. 4) furir Axelsson, F 1 2.22,38. 5) vpl Mörk, F 21 2.24,26.

Oldboysklassen: Segrare och flygvapenmästare, major Næslund, F 20 2.33,41. 2) fanjunkare Vibom, F 1 2.38,44.

Poängtävlungen: 1) Flygbaskåren 182 poäng. 2) Jämtland flygflottilj 158 p. 3) Flygkadettskolans 157 p. 4) Västmanlands flygflottilj 103 p. 5) Södermanlands flygflottilj 102 p. 6) Upplands flygflottilj 86 p. 7) Flygvapnets centrala skolor 83 p.

F 2 ISHOCKEYMÄSTARE

— Från vår utsände medarbetare Kem. —

Som vikingar kämpade flygarna från Roslagens flygflottilj först under två och en halv period för att utjämna F 1:s 2—0 ledning och därefter under tre hela förlängningar, innan segern bärgades i finalmatchen i flygvapnets ishockeyturnering.

Det blev en match, som i spänning gott och väl kan mäta sig med de berömda mö-

KLIPP HÄR!



Amerikanskt, tvåmotorigt transportplan. Be-teckn.: 1 USAAF C-47 »Skytrain» (fraktversionen) och C-53 »Skytrooper» (trupptransportversionen); 1 RAF »Dakota I» resp »Dakota II»; 1 US Navy R4D-1 resp. R4D-3.

Motorer: 2 st 1.050 hk Pratt & Whitney »Twin Wasp» R-1830, luftkylda stjärnmotorer.

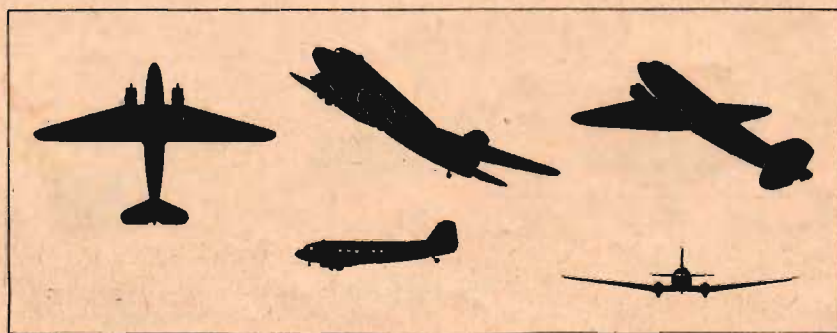
Besättning: 3 man. Lastar som trupptransportplan 28 fullt utrustade soldater.

Spännvidd: 28,9 m.

Längd: 19,03 m.

Höjd: 5,2 m.

Vingyta: 91,7 m².



Marschhastighet: 331 km/t.
Maxhastighet: 368 km/t.
Flygvikt: 11.441 kg.
Tomvikt: 7.057 kg.

Topp höjd: 7.076 m.
Flygsträcka: 3.400 km.
Tillverkare: Douglas Aircraft Company Inc,
Santa Monica, Kalifornien.

Arboga

UPPSAMLINGSKÄRLET "FIX"

för TRASSEL, PUTSTRASOR, ASKA
SLAGG och SOT etc.

Självstängande
lock



Godkänt av
Svenska Brand-
tarifföreningen

Tillverkare

HOLGER BERGSTEDT - PLÅTSLAGERI
Tel. 5 78 ARBOGA Tel. 5 78

ARBOGA EXPORTAFFÄR

Tel. 165

Köper:

LUMP — SKROT — BILSKROTNING

Djursholm

Jörgen Anderssons SNICKERI- o. MÖBELVERKSTAD

Rekommenderas

Valhallaväg. 15 - Djursholm - Tel. 55 17 43

Hälsingborg

Mallnesson's
Elektriska Affär

Tel. 151 70
107 08

Fågelsångsgatan 5 - Hälsingborg

Elektriska installationer
av alla slag utföras

Malmö

FLORINS

JÄRN-, VERKTYGS- OCH
BOSÄTTNINGSAFFÄR

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

Rekommenderas

Norrköping

RITZ HÔTEL

NORR KÖPING

Stadens modernaste hotell

Enkelrum Kr. 5-8

Dubbelrum Kr. 10-12

Radio i alla rum, Luftskyddsrum, Garage,
Restaurant, Betjäningavgift.
Nytt — Modernt — Trivsamt — Billigt
Tel. Namnanrop: Hôtel Ritz

tena mellan Hammarby och Södertälje. Trots att det var två utombys lag, som figurerade i finalen var publiken hela tiden med på noterna och mot slutet av matchen var det knappt domarens pipa kunde höras.

Tråkigt nog måste matchen spelas i duggregn på mesostis, varför spelet aldrig blev av bästa klass. Planens dominerande spelare var utan tvekan F 2:s lille tekniske slitvarg »Bimbo» Lind från Sundbyberg, vilken också hann göra sig till absolut publikfavorit. Så snart han visade sig på plan brast publikens jubel ut och det betydde, att publikjublet under slutet av matchen aldrig tog slut, då lille »Bimbo» utan avbyte var på plan under så gott som alla tre förlängningarna. I F 2 märktes dessutom mest landslagets reservmålvakt Samuelsson från Värtan. Bäst i F 1 var nyblivne allsvenske målvakten Ander, under det att hans klubbkamrat Bergström aldrig visade sitt bästa spel. Utmärkt var också kraftiga backen och strategen Grönberger, vilken dock mot slutet av matchen hade svårt att hänga med.

Matchen började med F 1-press, vilken resulterade redan efter 3 min. Det var Sandberg, som var den lycklige målgöraren. Spelet gick därefter över till F 2, men just som F 2-pressen var som värst ökade F 1 sin ledning till 2-0 genom Linderoth. F 2 kom in på plan till andra perioden fast beslutet att reducera och kvittera men det lyckades inte. Gastkramningen av F 1-försvaret fortsatte under tredje perioden. Lille »Bimbo» Lind, som var allestädes närvarande, drog upp det ena farliga anfallet efter det andra men det såg ut som om alla ansträngningar skulle vara förgäves. Tre minuter före matchens slut lyckades det honom dock att reducera till 2-1. Eldade av denna framgång och inseende sin stora kvitteringschans stormade rospiggarna nu mot F 1-buren under publikens vilda jubel. 42 sekunder före full tid lyckades det också Olsson från Värtan att utjämna till 2-2. En bit in på tredje förlängningen lossnade det äntligen för F 2. Det var Zimdahl, som visade vägen, genom att ge sitt lag ledningen. Strax därefter förrunnades det »Bimbo» att öka till 4-2, och man ansåg matchen avgjord. Men F 1, som tidigare inte visat på långt när samma kämpahumör som F 2, ville ännu inte ge slaget förlorat och Sandberg reducerade till 4-3. Alla

Stockholm

STÄLL UTFÄRDEN TILL Roslagen

med dess utomordentliga
vandnings-, orienterings-
och skidterräng samt an-
vänd därvid

ROSLAGSBANANS sportbiljetter

Närmare upplysningar och
tågtider genom telefon,
namnanrop:

"ROSLAGSBANAN"

ALLAN HOLMS

Rörledningsfirma

Sveavägen 47 - Djursholm

Telefon 55 23 70

Rekommenderas!

ERIKSSONS SNICKERI

Smedslättstorget 48 - Tel. 26 18 44, 25 82 14

VILLAREPARATIONER - SNICKERIER
FLAGGSTANGSSERVICE - VEDKAPN.

Rekommenderas!

Södertälje

Målerifirma JOHN LEÜ

Dalgatan 14 - Södertälje

Utför alla slag av MÅLERIARBETEN

Förstklassigt utförande garanteras

Telefon Södertälje 312 54

Stockholm

CAFÉ NORNAN

Serverar alltid god
MAT och gott KAFFE
Vältempererade milddrycker

Valhallavägen 155

Tel. 62 47 75

Stockholms närhet

WERNER ÖSTERMANS DIVERSEAFFÄR

Telefon Björnshuvud 23

Rekommenderas

Målerifirma

S. V. MELLERSTIG

utför allt inom yrket till humant pris.

Telefon 45 34 06

C. O. WINBERGS VARV

— Djurö äldsta båtvarv —

utför Reparationer, Vinterförvaringar,
Sliphalningar m. m. av Segel- och Motor-
båtar, Omriggningar.

Telefon Djurhamn 37

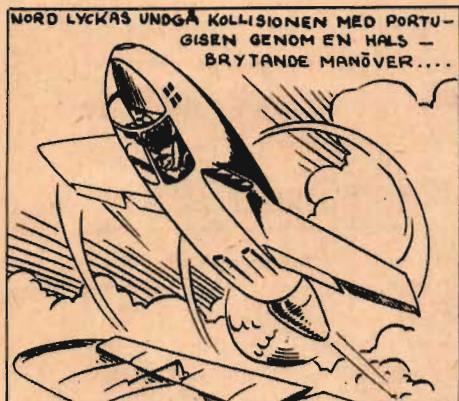
ÖRNUNGEN flyger jorden runt



TEXT AV
MAJOR H. VICTORIN

En **Älskserie**

Världsflygtävlingen har just börjat. Den amerikanske flygbolagschefen Glensky har inte lyckats i sitt uppsåt att före tävlingen oskadliggöra sina värsta konkurrenter, svenskarna Bång och Nord. I starten håller det på att bli kollision mellan svenskarna och portugiserna, men det klarar sig i sista sekunden.



FLYGSOLDAT 113 BOM

RITAT OCH BERÄTTAT AV 2418 BJÄRRE



Stockholms närhet

A. GILLBERGS ÅKERI

Tappström - Drottningholm

utför transporter med lastautomobiler i mån av tillgång på vagnar

Telefon Tappström 49

A. E. WESTINS Bil- & Mekaniska Verkstad

Erikslund - Postadress Ekerö

Telefon Träkvista 43

Palmqvists Elektriska Installations- & Radioaffär

Röstänga - Telefon 50

Utför elektr. anläggningar av olika slag. Försäljning av radio o. andra elektr. artiklar.

KILSVIKENS VARV C. CARLSSON

Adr. Saltsjö-Boo Telefon 15 08 27

Rep. av Segel- & Motorbåtar - Smides- & Mek. arbeten - Nybyggnader av roddbåtar

Byggmästare VALFRID CARLSSON

Stavsnäs - Telefon 12

Utför alla inom yrket förekommande arbeten, såsom Nybyggnader, Reparationer, Värderingar.

BYGGNADSSNICKERIER

av alla slag utföras omsorgsfullt och till allra lägsta möjliga priser

Vidbo Snickerifabrik

Tingslunda Telefon Uppl. Asby 11

TYNNINGÖ YACHT- & MOTORBÅTSVARV

Inneh. C. A. Olsson

Nybyggnader och Reparationer
Emottager båtar för vinterförvaring
Postadress Ö. Tynningö, Stockholm 1

Telefon Ö. Tynningö 23

ansträngningar till utjämning var dock förgäves.

Tack vare verkligt kämpahumör gjorde sålunda F 2 en utmärkt avslutning på en fin säsong som gett följande segrar: Studenternas IF 6-2, - Södra Latin 4-2, - F 8 12-1, - F 11 4-2, F 13 5-1, - F 16 7-0 och slutligen F 1 4-3.

KRING VINTERSPELEN

Anmärkningsvärt var, att flera av flygvapnets bästa frildrottsmän ställde upp i dessa vintertävlingar, många också med oväntat gott resultat. Sålunda visade sig den kände 400- och 800-meterslöparen, fänrik Crafoord vara en god fälttävlare och placerade sig som åttonde man i senlorklassen. F 8:s lika kände 400-meterslöpare furir Granzell aktade inte heller för rovt att konkurrera med specialisterna. Han blev tionde man i tremilslöppet. Flygvapenmästaren i höjdhopp kadett Gundt blev femte man i fälttävlan under det att hans konkurrent från höjdhoppsbanan fänrik Akervall fick nöja sig med en trettiofotredje placering i samma gren.

★

Bästa åktiden i fälttävlan presterades av löjtnant Sjöstedt, F 4 med 1.42.25, vilken i hela tävlingen fick nöja sig med en trettiofotredje placering. Därnäst i tid kom sergent Rask, segraren i hela tävlingen, på 1.42.25. Tredje man var furir Vall, F 21, på 1.46.53, vilken i hela tävlingen placerade sig som tjugosjunde man. Den kanske förnärmigaste prestationen utfördes av överstelöjtnant Hjuggren som hade dagens fjärde bästa tid 1.47.50.

★

När löparna åkt i mål uttalade många av dem sin åsikt, att skjutningen varit alltför lätt. Allmänt tippades också att flera deltagare skulle fullt. När resultatet förelåg klara visade det sig emellertid, att endast en man, nämligen furir Jönsson, F 5 lyckats därmed. Tre man hade endast ett bombskott. Det var kadetterna Lindgård och Wexell samt löjtnant Liljedahl. Fem man, bland vilka också märktes segraren Rask hade två bombskott. Bästa oldboyskytt var fanjunkare Vibom, F 1.

★

Bästa kartläsare och punktorienterare blev kadett Gundt, F 20, som endast hade 5 mm sammanlagt fel. Därnäst kom löjtnant Lothglus, F 9, på 8 mm, varefter följde löjtnanterna Lundholm, F 21, och Hansson, F 1, samt sergent Raghom, F 5, på 11 mm. Bästa oldboys var föräldraförvaltare Erlandsson, F 7, med 14 mm fel.

★

Sträcktiderna från stafetten visa, hur föret successivt förbättrades. På första sträckan noterade furir Axelsson, F 1, bästa tiden med 53.09 min, närmast följd av furir Blomgren, F 11, på 53.10. På andra sträckan hade vpl Larsson, F 21, bästa tiden med 49.12. Tvåa var furir Kadu, F 4, 49.27. På sista sträckan blev bästa tiden så god som 43.51. Det var furir Månsson, F 14, som i splendid isolation presterade den tiden. Därnäst bäst var furir Röhr, F 1 på 44.02.

Kem.

OMSLAGSBILDEN



till detta nummer visar de två allra färskaste tillskotten till det svenska jaktflyget. Överst SAAB:s J 21 och därunder North-American »Mustang», som svenska regeringen köpt i USA. Omslaget är utfört av tecknaren Hans von Post.

Stockholms närhet

Vallentuna Cementgjuteri

Adolf Sandgren

tillverkar och försäljer:

Cementrör, Brunnringar, Rördelar, Trädgårdsumnor, Cementhåsten (grundtegel) m. m.

Telefon Vallentuna 94

Gösta Karlssons Åkeri

Erikslund, Vallentuna

utför alla slags
TRANSPORTER
samt levererar

Matjord - Grus - Singel - Sand

Ring Vallentuna 60

VALLENTUNA SNICKERIFABRIK

Vallentuna

Telefon Västra Vallentuna 15

Entreprenader och byggen

Blommor och Binderiarbeten

H. PETERSSONS HANDELSTRÄDGÅRD

Telefon Vallentuna 117

Gunnar Gustafssons ÅKERI & BILSTATION

Rekommenderas

Telefon Akersberga 47

SJÖBERGS CEMENTVARUFABRIK

Medl. av Cementvarufabr. Centralförbund
AKERS - RUN Ö • Telefon Brottbj 33

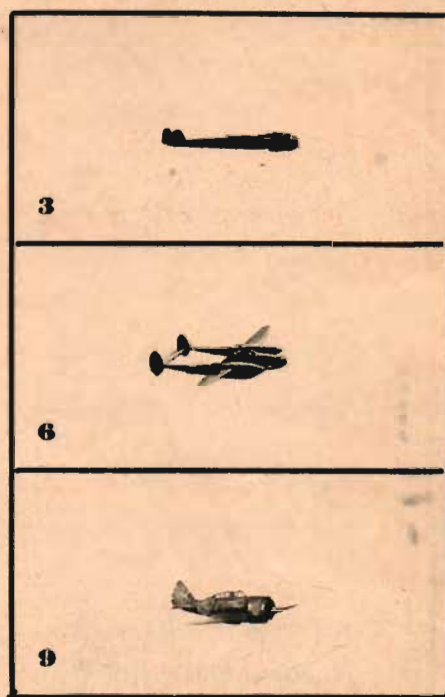
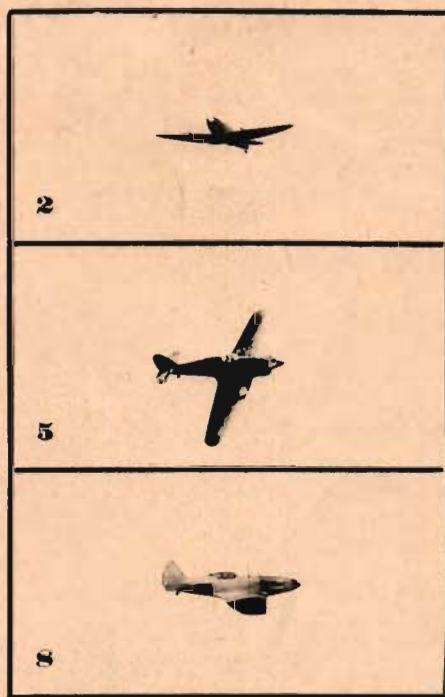
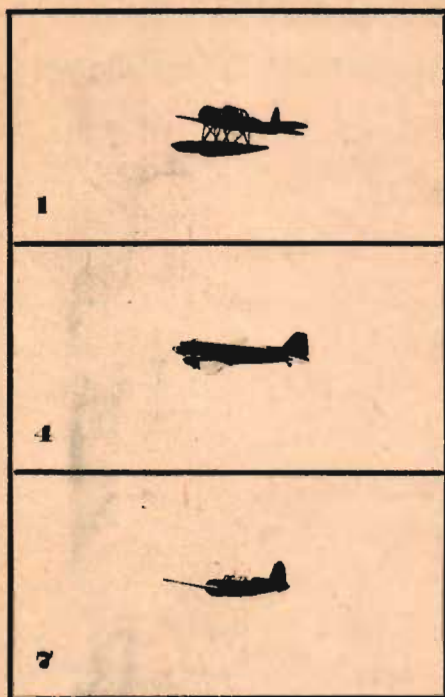
Tillverkning av Cementrör, Brunnringar,
Pool-block m. m.

O. HJ. Bengtsson

Utför Vatten-, Avlopps- & Värmeledningar,
W.C., Bad- och Toaletterns utredningar.

Postadr. Akersberga Tel. Österskär 147

FLYGPLANIDENTIFIERING NR 17



Här ovan följer flygplanidentifieringsuppgift nr 17 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 flygplankarikatyrrer är det bästa medlet att lära sig de olika typerna.

Lösningen på uppgift nr 17 skall vara FLYG:s red., Tegnérgatan 35, Stockholm, tillhanda senast den 25/4 och det är lämpligt att använda kupongen på sid. 35. Första pris: 25 kr, andra 10 kr och tredje helårsprenumeration på FLYG. Skriv »Identifiering 17» på kuvertet.

KARIKATYRLÖSNING IDENTIFIERING NR 16



Republic EP-1 (J9)



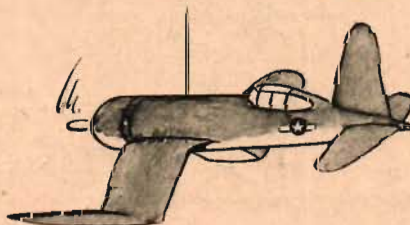
Junkers Ju 88



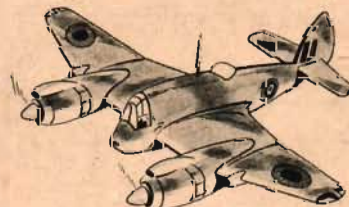
Consolidated »Catalina»



V 1



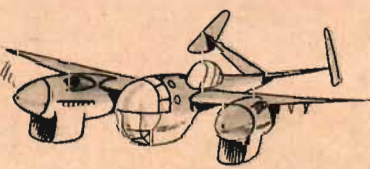
Vought »Corsair»



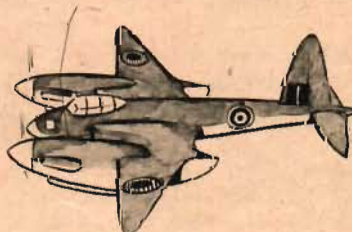
Bristol »Beaufighter»



I 16



SAAB B 18 B



De Havilland »Mosquito»

LÖSNING TILL FLYGPLANIDENTIFIERING NR 16

1



J 9: Vingor med rak framkant och elliptisk bakkant. Starkt pilformad stabilisator. Runda kåpor för landningsstället sticker långt ned under vingarna. Jfr J 20.

2



JU 88: Tvåmotorigt. Enkelt stjärtsidplan. Högvingat. Långt framskjutande motorer. Utbyggnad under nosen. Jfr Do 217.

3



CATALINA: Centralflytkropp. Enkelt stjärtsidplan. Högt ansatt stabilisator. Tvårävkurna vingspetsar. Glastäckta utbyggnader på flygkroppens sidor bakom vingen.

4



V 1: Ett reaktionsaggregat i stjärten på flygkroppens översida. Små tvårävkurna vingar.

5



CORSAIR: Markerad W-form på vingarna. Högt stjärtsidplan med rundad topp. Förarbuven långt tillbaka.

6



BEAUFIGHTER: Tvåmotorigt. Enkelt stjärtsidplan. Kort nos. Avrundade stabilisatorspetsar. Jfr Mosquito, Hs 129.

7



I 16: Tjock flygkropp. Kort, trubblig nos. Kort avstånd mellan vinge och stabilisator. Stort bakåt avrundat stjärtsidplan.

8



B 18 B: Tvåmotorigt. Högvingat. Dubbla trapetsformiga stjärtsidplan med avrundad underkant. Smal flygkropp. Motorgondolspetsarna sticker ut bakom vingen. Stor avrundad glastäckt nos. Jfr Do 217.

9



MOSQUITO: Tvåmotorigt. Enkelt stjärtsidplan (liknande hafferna). Nosen spetsig i jämhöjd med motorerna. Jfr Beaufighter, Hs 129, Me 210.

Vinnarna i femtonde etappen

Femtonde etappen tycks ha varit en hård nöt att knäcka eftersom mer än hälften av de tävlande tagit miste på en eller annan typ. De ryska flygplanen har som tidigare berett en del huvudbry men i övrigt var felprocenten jämnt fördelad. Vinnare av etappen blev följande: Frivillig *Jarl*, Fältpost 71853, som således får sig tillsänt 25:— kr; Herr *H. O. Westesson*, Katari-na Baagata 55, 1 tr, Stockholm, som får 10:— kr; Herr *Erik Söderholm*, Hissjön, som erhåller en helfärsprenumeration på FLYG.

FLYG 7/45

FLYGPLANIDENTIFIERING 17

TAVLINGSKUPONG.

DE NIO FLYGPLANEN ÄR: 5.

1. 6.

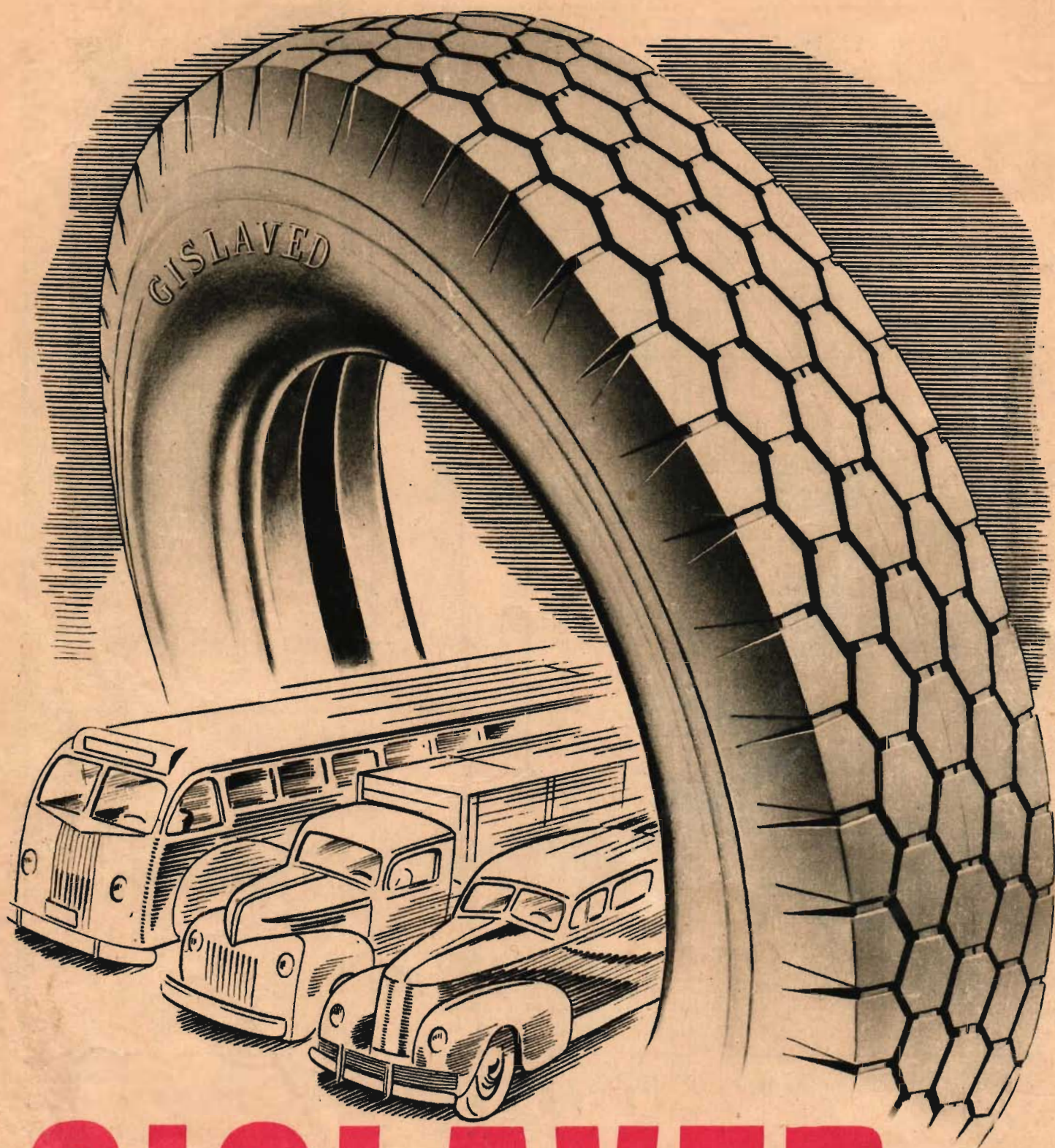
2. 7.

3. 8.

4. 9.

NAMN:

ADRESS:



GISLAVED

– för svenska vägar

25-