

Flyg



Nr 19
1945

NYA NORSKA FLYGVAPNET

Helikopterförsäljning 1946 i Sverige?

TAXIFLYGET ÅTER IGÅNG

45 öre

I Finland Fmk 18:-
I Norge 70 öre
I Danmark 75 öre



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

REDAKTION:

Tegnérsgatan 35, 1 tr. - Stockholm
Tel. 20 33 95
Huvudredaktör och ansvarig utgivare:
Överste W. KLEEN, Tel. 20 88 91.
Verkst. red.: GUNNAR KNUTSSON
Tel. 21 02 38.
Andre red.: H. MILLGÅRD, Tel. 21 02 46.

ANNONSAVDDELNING:

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

EXPEDITION:

Förlagsaktiebolaget FLYGNING
Svenvägen 53 - Stockholm

Postgirokonti: 1111.

Prenumerationspris:

Helår Kr. 9:75 - Halvår Kr. 5:—

Ahlén & Åkerlunds Fotogravyranstalt
Stockholm 1945

Flygnytt

I KORTHET

BRISTOL Airplane Co har sedan starten av nybyggnadsprogrammet 1936 producerat flygplan och motorer enligt nedanstående tabell:

MODERLANDET

Flygplan:

Blenheim	5 400	st
Beaufort	1 500	"
Beaufighter	5 400	"
Övriga	200	"
Totalt	12 500	"

IMPERIET

Beaufort — Australien	700	"
Beaufighter — Australien	250	"
Bolingbroke (Blenheim IV) — Kanada	700	"
Totalt	1 650	"

Motorer:

Mercury	20 700	"
Pegasus	14 400	"
Hercules	57 400	"
Centaurus	2 500	"
Övriga	6 500	"
Totalt	101 200	"

LOCKHEED P-80A "Shooting Star" flög nyligen från Daytona till New York, en sträcka av 948 km på 62 minuter. Detta gör en medelhastighet av 918 km/t.

DEN 15 000:e P-47 "Thunderbolt" lämnade häromdagen Republics Farmingdale-fabrik.



hedrar
för
värdefullt
stöd

Solgårdens Bageri, Hasselbyvägen 28,
Hasselby.

Sten Larssons Speceri, Fjällsta, Märsta.

AXEL GUSTAFSSON

BLECK- & PLATSLAGERI
Levgrensvägen 6, GÖTEBORG
Telefon 16 46 48

UTFÖR ALLT VAD TILL
YRKET HÖRER
Införda offert

Bygg



REPLIKAMODELLER

Finns i ett 70-tal olika byggsatser.
— I 1:100-serien även pressade
hjul av lättmetall.

Avdelningar för Båtar, Järnvägar,
Modellspårvagnar.

Senaste nytt: gjutna lättmetallmo-
deller av de förnämsta flygplan-
typerna.

model-CRAFT
KUNGSGATAN 7 MALMÖ

Air Marshal

Sir ARTHUR TEDDER

använder sedan siff be-
sök i Stockholm vår
flygarkronograf No. 768.



KRONOMETER
STOCKHOLM

Kronometrar
Flygar-
kronografer
Kronografer
Ters-ur
Tidtagarur
Arbets-
studieur
Armbands-
och fick-ur

garantistidmpel:
"KRONOMETER"

Instrument av
alla slag

A.-B. KRONOMETER

Tel. 105433 STOCKHOLM Tel. 105434

TYSKT REAKTIONSFLYGNITT: Ara-
do Ar 234 som huvudsakligen använts
som obebäpnat bombspaningsplan med
en 1 000 kg:s bomb under kroppen
och en 500 kg:s under vardera aggregatet.
har också existerat som jaktplan beväp-
nat med 4 st 30 mm Mk 108 akan samt
som bombplan med 4 st reaktionsaggre-
gat. Messerschmitt Me 262 var vid tid-
punkten för kapitulationen färdig att
börja tillverkas i en fabrik med en kapa-
citet av 1 250 plan i månaden. Heinkel He
162 "Volksjäger" var också klar för pro-
duktion i en fabrik som hade en kapaci-
tet av 750 plan per månad. Några versio-
ner av He 162 var försedda med reak-
tionsaggregat av typ BMW 003 med en
dragkraft av ca 735 kg d v s omkring
2 000 hk. He 162 hade en flygvikt på
2 750 kg.

VIKTIGARE FLYGFÖRBINDELSER från den 15 augusti 1945 till vidare

Fr. Göteborg	22.20 t.	Köpenhamn ¹⁾	8.45D
"	13.00	Luleå ¹⁾	11.55D
"	22.20	Malmö	23.30D
"	10.15	London ²⁾	15.10
"	8.20	Stockholm	16.05D
"	13.00	"	14.45D
"	20.40	"	22.25
"	8.20	Sundsvall/ Härnösand	16.20D
"	8.20	Visby	12.05D
"	8.00	Malmö	8.15D
"	18.00	"	18.15D
"	8.00	Stockholm	10.30D
"	8.00	Sundsvall/ Härnösand	16.26D
"	8.00	Visby	12.05D
"	16.10	Göteborg ²⁾	20.20
"	10.15	Stockholm ²⁾	22.25
"	16.10	Köpenhamn ¹⁾	8.45 ²⁾
"	16.10	Malmö ²⁾	23.30
"	16.00	Göteborg ¹⁾	12.45D
"	16.00	Malmö ¹⁾	12.06D
"	16.00	Stockholm	26.36D
"	16.00	Sundsvall/ Härnösand	18.10D
"	16.00	Visby ¹⁾	8.45D
"	7.00	Göteborg	8.05D
"	8.30	Köpenhamn	8.45D
"	13.25	"	13.40D
"	7.00	London ²⁾	15.10
"	8.40	Luleå ¹⁾	11.55D
"	7.00	Stockholm	16.05D
"	8.40	"	16.30D
"	7.00	Sundsvall/ Härnösand	16.20D
"	8.40	"	16.20D
"	8.00	Göteborg ²⁾	9.55
"	10.50	"	12.45D
"	26.10	"	22.05D
"	11.15	Köpenhamn	13.40D
"	8.00	London ²⁾	15.10
"	7.45	Luleå	11.55D
"	11.15	Malmö	13.05D
"	20.10	"	23.30D
"	7.45	Sundsvall/ Härnösand	9.36D
"	14.20	"	16.20D
"	7.35	Visby	8.46D
"	16.55	"	17.06D
"	19.50	"	21.00D
"	14.50	Göteborg	22.05D
"	16.50	Köpenhamn ¹⁾	13.45D
"	9.55	Luleå	11.55D
"	16.50	Malmö	23.30D
"	16.50	Stockholm	18.50D
"	18.30	"	24.30D
"	16.50	Visby	21.06D
"	12.35	Göteborg	22.05D
"	12.35	Köpenhamn ¹⁾	8.45D
"	21.30	Luleå ¹⁾	11.55D
"	9.15	Malmö	13.05D
"	9.15	Stockholm	10.25D
"	12.35	"	13.45D
"	21.30	"	22.40D
"	12.35	Sundsvall/ Härnösand	16.20D

Tiderna är angivna i på resp orter gällan-
de tider.

D = Dagligen.

¹⁾ = Ankomst följande dag.

²⁾ = Trafik tisdag, torsdag, fredag och
lördag.



Kommunikationerna Bygger Städerna

Titta på vilken större stad som helst och ni kommer att finna detta: dess tillväxt beror på handel som möjliggjorts av transporter av människor, råmaterial och helfabrikat. Utan kommunikationer skulle dagens storstäder vara fiskelägen eller lantliga byar, ty industrin växer endast tack vare arbete och handel.

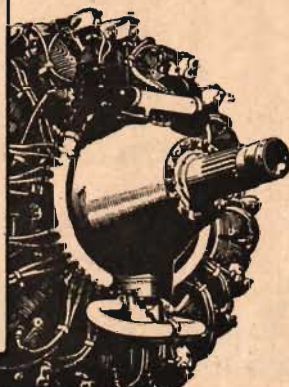
Nu finns det en ny kommunikationsform som hjälper till att bygga städer. Transportflyget bygger upp handeln och skapar arbete. Där berg, träskmarker, sjöar eller floder spärar ytliga färdlinjer, bär flygplanet passagerare, post, gods och frakt raka vägen. Tack vare flygservice kan städer, som tidigare varit handikappade på grund av dåliga kommunikationer, ta en plats på världens handelslinjer.

Men — för att bygga upp handeln måste varje transportsystem, även i luften, vara effektivt. Ett kvartssekels erfarenhet har bevisat, att Wright Cyclone flygmotorer erbjuder flyghandeln den allra effektivaste kraftkällan. De står högt ifråga om kraft, lågt ifråga om driftkostnader, de har långt tjänsteliv och hög tillförlitlighet. Det är därför de utvalts av ledande flygbolag över hela världen.

FRAMTIDENS FLYGPLANJÖBB



I framtidens flyghandel erbjuder Lockheed Constellation snabbaste service över världshaven och kontinenterna. Den kombinerar hastighet med stor lastkapacitet och kan bära 55 passagerare med mer än 480 km/t. Dess kraftkälla: fyra Wright Cyclone 18 på vardera 2.200 hk.



WRIGHT

FLYGMOTORER

DIVISION OF
CURTISS  WRIGHT
FÖRST I LUFTEN

Wright Aeronautical Corporation • Paterson, New Jersey, U. S. A.

EXPORT SALES DIVISION: 30 ROCKEFELLER PLAZA, N. Y. 20, N. Y.

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.

JABLO WORKS, MILL LANE, CROYDON, SURREY, ENGLAND

FLYG 19/45



SPITFIRE



HURRICANE



WELLINGTON



BEAUFIGHTER



HALIFAX



Flyg

NORDENS STÖRSTA FLYGTIDNING

W. KLEEN: FLYGBENSINEN

Det är mycket vårt folk har längtat efter under kriget, och nu när kriget är över har längtan övergått till förhoppning. Av förhoppningarna har blivit misräkningar, och till dessa hör den uteblivna införseln av flygbensin. Man frågar sig varför vi inte kan få flygbensin, av vilken vara det måste finnas överflöd i Amerika sedan krigsrörelser och strider slutat. Man har inte bara frågat sig själv utan också FLYG:s redaktion, som verkligen bemödat sig om att besvara frågan. Vi förutskickar att svaret ingalunda är tillfyllest utom i så måtto att det kan skingra mångt missförstånd, mången anledning till missnöje.

De faktorer som övar inflytande på bensinfrågan är vår egen regering, västmakterna, sjöfartsläget och tillgången på flygbensin.

Vår egen regering är högeligen misstänkt att vilja förhålla olje-frågans lösning tills den hunnit ta slutgiltig ställning till den tanke på monopolisering av oljehandeln, som dykt upp i någon plan-hushållares hjärna och med vanlig pompa förts ut i den politiska marknaden. Ett uttryck för denna förhållningsvilja skulle vara det ännu bestående importförbudet på bensin. Så ser många människor på läget, och det finns onekligen skäl för deras miss-tankar. Monopolhotet har länge legat som ett spöke bakom fly-gares och bilisters för att inte tala om industrimäns förhopp-ningar på en snabb normalisering av oljehandeln.

Vi har emellertid på fullt auktoritativt håll erfart, att det icke beror på någon åtgärd av svensk myndighet att bensintillförseln icke kommit i gång — en fluga gör ingen sommar, allra minst så här på höstkanten. Våra myndigheter försäkras vilja göra allt för att snabbt få in så stora mängder olja som möjligt. Eventuella monopolplaner har intet inflytande på denna fråga.

Men varför inte då upphäva importförbudet? Jo, därför att det måste ta sin tid att leda in oljeströmmen i normala banor efter årtal av nödtvunget statsingripande. Så länge vi kan få endast en bråkdel av vårt normalbehov, är det ofrånkomligt att reglera införsel och fördelning. Dessutom skulle ett upphävande av im-

portförbudet inte skaffa oss en enda liter bensin. Allt detta förefaller oss fullt klart. Sedan får vi hoppas att hotet om stats-monopol avlägsnas ju förr desto bättre. Men det är bara ett hopp. Vi vet intet om framtidsplanerna härvidlag.

Västmakterna är den andra faktorn. De har att ta hänsyn till icke bara Sverige utan till bl a hela Europa i övrigt. Och vi måste erkänna att det finns mera ömmande skäl att ge andra både bensin och brännolja innan vi kan komma i åtanke. Vilka skäl som förestavat västmakternas hållning känner vi icke, men ett faktum är att vi ännu icke ens vet hur stor kvot som kommer att tilldelas Sverige. Vi fastställer således att västmakterna — som har den svåra uppgiften att fördela nyttigheterna i större delen av världen — är en restriktiv faktor i vårt oljeproblem.

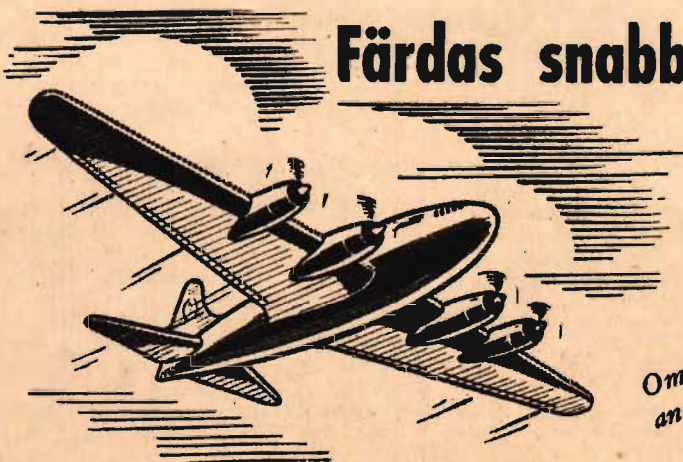
Efter detta fastställande kan vi nöja oss med att i största kort-het nämna, att det finns rikligt med både bensin och tanktonnage, sett ur våra synpunkter, men att vi icke kan överse hur tillgången ställer sig i förhållande till världsmarknadens behov. Den över-sikten finns nog bara i Washington och London.

Lika litet kan vi förutse när oljemarknaden blir normal, även om vi inte själva krånglar till den med monopol eller i onödan förlängda statsingripanden.

Vi sammanfattar: ännu så länge föreligger intet svenskt hinder för införsel av oljor av något slag. Hindret kommer från oljans ursprungsland, icke från oljeproducenterna utan från deras myn-digheter.

Bakom hela denna problemställning skymtar bilden av den stora europeiska oljeproducenten, Sovjetunionen, som törhända ser med andra ögon än sina allierade även på detta problem. Nog får vi bensin, bara vi ser tiden an. Men vi tycker att tiden går bra lång-samt och att den inhemska horisonten icke är så alldeles fri från hotfulla moln. Riksdagen har ju begärt utredning om oljehan-dels monopolisering, vilket ännu icke föranlett någon åtgärd. Desto längre kommer hotet över oljehandeln att verka som ett osäkerhetsmoment.

Färdas snabbt, bekvämt, modernt...



men tag inga risker —
tag luftfärdsförsäkring i

FÖRSÄKRINGSBOLAGET

TRAFIK



specialbolag för trafikrisker
Kungsgatan 9, Sthlm. Tel. 23 21 20.

Ombud
anställas.



En norsk Mosquito kommer in och landar på sin bas efter fullgjort specialuppdrag.

NORGE FÅR MODERNT FLYG

Det norska flygvapnet kommer att lägga huvudvikten vid jaktplan, reaktionsflyg och medeltung bomb, berättar den norske flygvapenchefen, generalmajor Hjalmar Riiser-Larsen vid en specialintervju för FLYG av vår Osloredaktör Odd Arnesen. Norge har gott om flygare både för sina lokala, internationella och interkontinentala flygrouter. I Norge fanns vid den tyska kapitulationen omkring 400 tyska flygplan — de flesta av dem kommer att skrotas ned, då de inte kan användas.

Oslo i september.

Vart går flygarna?

Det är en mängd frågor i samband med det norska flygets framtid, som väntar på svar.

— Vad blir det av våra flygare? Vilka chanser har de i luftförsvaret eller i civilflyget? Vi ställer frågan till generalmajor Riiser-Larsen och han svarar:

— En del av våra flygare skall återgå till sina studier vid universitetet och högskolorna, andra till privat verksamhet. Den civila luftfartens krav på flygare kan vi säkert tillfredsställa. (Generalen har själv i många år varit knuten till Det Norske Luftfartsselskap och var den 8 april 1940 i Köpenhamn för att diskutera Atlantflyglinjens start i juni 1940 med danskarna.)

Vi har ju också haft ett stort antal flygare i Air Transport Command sedan oktober 1940, fortsätter generalen. Dessa flygare har fått en härlig träning i flygning över Atlanten och andra delar av jordklotet. Allt som allt har norska piloter fört 250 bombplan över Atlanten. De som önskar fortsätta som flygare får genomgå en extra krigsskola utöver skolan i Toronto (Little Norway). I Kanada fick våra flygare den allra yppersta utbildning i luftstrid. Nu får väl många av dem lägga om — några vill till civilflyget och vi har som sagt tillräckligt många flygare för att täcka behovet. För närvarande flygs dagligen i genomsnitt 9 000 km av norska flygare inom landet och från Norge till utlandet, och vårt trafikflygnät kommer undan för undan att utökas.

Starten på bar backe

— Var det stora svårigheter med starten på bar backe 1940? Var det besvärligt att få flygplan?

— Nej, vi hade beställningar placerade hos Northrop, Douglas och Curtiss på jaktplan och de levererades efter hand från hösten 1940 och därefter. Dessutom fick vi köpa 60–70 Fairchild PT-19 skolflygplan. Omkring 30 skolplan skänktes oss av norsk-amerikanerna, svenskar och danskar i USA osv. Största svårigheten i början

Svenska läsare har ofta stått inför namnet Hjalmar Riiser-Larsen, chefen för det norska luftförsvaret under kriget och för något år sedan intervjuad av FLYG i London. Han är vida känd från sina många polarexpeditioner i nord och syd. 1925 deltog han tillsammans med Roald Amundsen i en expedition och var förare på en av Dornier Wal-flygbåtarna, som han förde upp till 88:de breddgraden, där de fångades i isen under tre dygn men räddades till stor del tack vare Riiser-Larsens mästertliga start från en startbana på isen, som deltagarna i expeditionen hade iordningställt efter att ha forslat bort 400 ton snö och is. Året därpå möter vi honom som souschef på Amundsens luftskepp Norge, som flög från Rom via England, Norge, Ryssland, Norge, Svalbard och tvärs över polarhavet. Han hade ändå inte fått nog av äventyr utan drog söderut till Antarktis, där han tillsammans med kommandörkapten Lützow-Holm — senare chef för marinens flygvapen i Norge — kartlade väldiga områden okänt land på sydpollandets kuster.

Det säger sig självt att en sådan verksam karl inte kunde sitta stilla och se på när Norge våldtogs 1940. Han begav sig snart över svenska gränsen samt fortsatte till England och senare Kanada, där han tillsammans med andra norska flygare byggde upp träningslägret Little Norway. Verksamheten där blev allt mera omfattande. Ett nytt läger tillkom i Moskuka och ett rekreationsläger, Vesle Skaugum.

Som mest var det sammanlagt 1 200 elever under utbildning samtidigt i de två lägren. På våren 1945 bestod det norska flygvapnet av 3 000 man, 350 man har förlorats under kriget, därav 288 man i aktiv tjänst. Många av de norska flygarna har nu varit hemma i Norge fyra månader och fått vila upp sig men ännu är omkring 500 man kvar i England vid en norsk flygskola där.

Generalmajor Hjalmar Riiser-Larsen, norsk flygvapenchef.



var att få över våra pojkar från Sverige till England. Men 1941 fick vi igång vår egen flyglinje med 12 st Lodestars. Materielbristen var svår den gången. Vi måste böja oss för viktigare saker — det gällde ju att stoppa Rommel i Afrika. Till det behövde de allierade materiel, materiel och åter materiel och det var en ögonblicksaffär. All utrustning till Montgomery måste forslas lång väg och det krävde massor av flygplan för att spara skeppstonnaget på den långa omvägen runt Kap Horn och genom Suezkanalen. Bara av bildäck behövde Montgomery 2 000 om dygnet för att nu inte tala om alla de ton vatten, som måste transporteras.

— Hur byggdes vårt luftförsvaret upp?

— Jag kan nämna, att det för 1944-45 beviljades anslag på c:a 72 miljoner kronor. Flygplanen köptes för pengar, som vårt sjöfolk seglade in, och på grundval av låne- och uthyrningslagen.

— Kan våra förluster anses vara stora?

— De var stora i och för sig men inte förhållandevis större än andra flygvapens. Det var flygvapnet som tog huvudstöten i det här kriget. Om arméerna hade måst kämpa sig fram som förr i tiden skulle det ha gått åt åtskilligt flera soldater än nu. Vi vet med säkerhet, att 288 man ur norska flygvapnet stupat; de andra 62 är saknade. Många av dem var krigsfångar men kom tillbaka efter kortare eller längre tid. Pojkarna rymde ur tysk fångenskap och kom tillbaka för att slåss vidare.

Det nya flygvapnet

— När vi nu går in för att bygga upp det nya norska flygvapnet, vilka typer bör vi då gå in för?

— Vi kommer att på allvar gå in för jaktplan, reaktionsdrivna flygplan, och medeltunga bombplan. I Mosquito har vi en typ som intresserar oss mycket. Den kan bli en torped. Det är antagligen det yppersta flygplanet av alla dem som kriget frambragt, så mångsidig som den är. Catalina är utomordentligt lämplig för Vestlandet och Nordnorge. Räckvidden är fenomenal — den kan flyga 26-27 timmar med omkring 200 km/t i ekonomisk fart. Lastförmågan är utmärkt men lastutrymmet inte det bästa, varför lasten helst bör bestå av bly och inte fjäder.

— Bör vi bygga våra flygplan själva?

— Det är en fråga, som vi inte tagit ställning till ännu. Det blir fruktansvärt dyrt att bygga själv. Å andra sidan är flygplantillverkning en god skola för personalen och för sådan lärdom måste man ju också betala något.

— Och motorerna?

— En amerikansk ingenjör uttalade sig en gång om den saken och sade: De norska ingenjörerna är lika skickliga som de amerikanska. När norrmännen bygger en motor bygger amerikanerna 1 000 eller flera men då finns det också 1 000 tillfällen att begå dumheter. Följaktligen finns det också rika tillfällen att samla erfarenhet. Jag håller inte helt och hållet med om det där men någon sanning ligger det nog

Överst t h kända norska gutter, blivande jaktflygare, marscherar med läxböckerna i portfölj under armen till en teoretisk lektion. — I mitten Norges främsta ess, kapten Svein Heggund, med 14 1/3 nedskjutna flendeplan på rekordlistan. — Nederst en sista översyn på Spitfiren före starten.



däri. Under ett krig är behovet av motorer så oerhört stort, att det är svårt för ett litet land att fylla det. Man behöver många motorer och behöver dem snabbt.

Norska flygaregenskaper

— Vilka egenskaper anser generalen vara särskilt utmärkande för våra flygare?

— De hade alla egenskaper som kan begäras av en krigsflygare. Det var gräddan av Norges idrottsungdom, som kom över till oss 1941 — sammanlagt 2 400 man. De tog alla pris de ville i skidtävlingarna i Förenta staterna. Det enda faromomentet — om man nu kan kalla det så — var att tanken på det som hände där hemma i Norge, i koncentrationslägren och i tortyrkamrarna gjorde pojkarna så ilska, att de gav en god dag i hur kvantitativt överlägsna tyskarna kunde vara i luften. Mer än en gång gick ett enda norskt flygplan löst på 12 tyska. Det hände att de klarade sig men det hände också, att de blev nedskjutna.

Då Mosquitoförbandet sattes upp fick det speciella uppdrag att lösa. Flygarna hade då order att inte inläta sig i strid med tyskarna. Det var hårt för dem. Det

(Forts. på sid. 27.)



FLYGET — ARMÉNS ÖGON



Ett finskt spaningsplan av typ Fokker C 10 väntar här ovan t v på starttillstånd. — T h anmäler två spaningsflygare för den senare stupade Mannerheim-ridderen major Maunola att de är startklara.

FINLANDS SPANINGSFLYG

På mångas begäran inför FLYG ytterligare några artiklar om det finska flyget under de två krigen, trots att det i FLYG nr 18 angavs att denna inte minst i Finland mycket uppmärksammade artikelserie skulle vara slut. Här nedan följer ett avsnitt om det finska spaningsflyget. I ytterligare ett par artiklar kommer finska förlusterna, finska flygutbildningen samt krigserfarenheterna att behandlas.

Efter det första världskriget var det kring jaktflygarnas huvuden ärans och beundrans gloria strålade klarast. I det

nyss avslutade krigets slutskede var det bombflygarna som fick ikläda sig denna gloria. Skall det behövas ett tredje krig för att spaningsflygets män skall komma i tur! Den stora allmänheten har inte klart för sig hur oändligt viktig spaningsflygarnas verksamhet är. Deras uppgifter är av sådan art att några detaljerade skildringar av deras dagliga arbete inte kunde publiceras under kriget. Men nu efteråt kan man dra en hel del slutsatser på basen av de artiklar som ingått i finska tidningar och tidskrifter.

En känd fransk militär skriftställare har sagt: »Flygarna är en liten armés ögon». Det är en träffande och upplysande definition. En liten armés flygvapen har en mycket begränsad effekt, i synnerhet om motståndaren är en stormakt som fallet var i kriget mellan Sovjetunionen och Finland. Jaktbandens arbete är mera sporadiskt och beroende på motståndarens flyginsats, och bombflygets verksamhet var rätt begränsad på grund av det ringa antal plan Finland kunde ställa upp. Men spaningsflygarna! Av dem fordrades mycket. I helg och söcken, i solsen och regn, alltid var de i farten, sällan ostörda och oftast i hårda strider med den fiendliga jakten.

Flygspanarnas uppgift kan sammanfattas i två ord: vad och var? Och detta måste de dessutom ta reda på snabbt, ty dröjsmål kan bli ödesdigert om en rapport eller en flygbild kommer för sent. Vidare måste deras uppgifter vara tillförlitliga, emedan även ett till synes obetydligt misslag kan få vittgående följder. Eller vad sägs om ett fall då flygaren berättar att han sett en bataljon på marsch mot fronten och det i själva verket bara var ett kompani eller i ett annat fall kanske ett regemente. Ett fältkök draget av tre eller

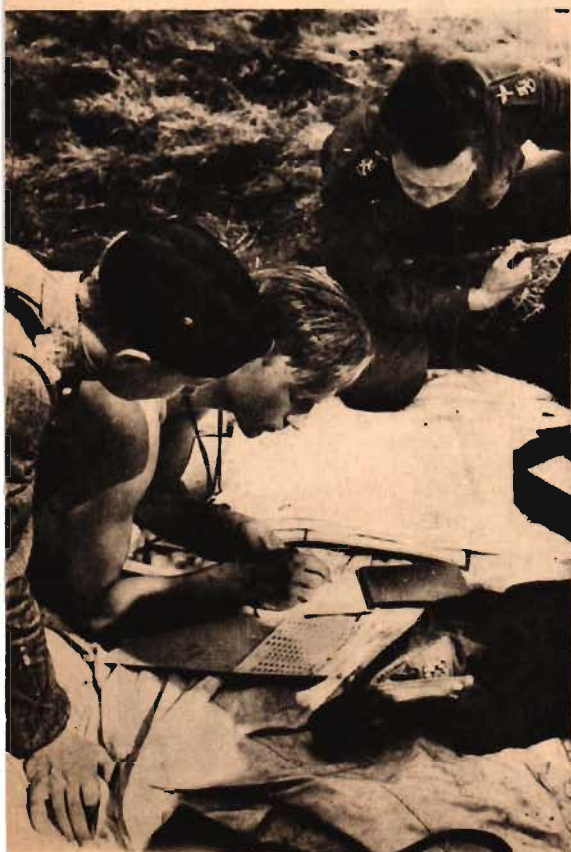
fyra hästar får inte figurera som en haubits i rapporten, och inte heller små hölador som camouflerade bunkrar.

När spaningsflygarna fastställt »vad som finns var», blir hemflygningen till deras bas ofta en ytterst hektisk historia. Fienden har med största sannolikhet observerat det rätt lågt flygande spaningsplanet och sänt upp sina jaktplan, eller också har hela det ifrågavarande områdets lv-artilleri alarmerats och beskjuter »den ensamma vargen» för fullt. Halsbrytande kurvor i höjd med trätopparna, långa flygningar i moln, svindlande störtdykningar på flykt undan närgångna jaktplan, se där spaningsflygarnas dagliga bröd.

Antik materiel

Som spaningsplan använde finnarna tämligen »antika» maskiner, och detta ställde självfallet synnerligen höga fordringar på flygarna själva. De mest använda ensitsiga och enmotoriga planen var Gloster Gladiator och Fokker D 21 »Wasp», och i undantagsfall även jaktplanen Brewster F 2 A—1 Buffalo, Morane-Saulnier MS 406 och Fiat G 50. De viktigaste enmotoriga tvåsitsiga maskinerna var Fokker C 10 och C 5 samt Westland Lysander, och slutligen de tvåmotoriga typerna Bristol Blenheim IV, DB—3, SB—2 (för sjöspanning och sjunkbombfällning) och PE—2. De tvåmotoriga planen insattes främst för fjärrspanning och fotografering och de enmotoriga för närspanning. Det torde inte under kriget ha funnits mer än tre egentliga spaningsdivisioner, som var underställda markstridskrafterna och samarbetade med dem. De tvåmotoriga spaningsplanens verksamhet leddes från högre instans.

Med beaktande av typernas goda och dåliga egenskaper och gjorda erfarenheter insatte finnarna sina plan för olika uppgifter.



En spanarelev avfattar sin spaningsrapport under lärnans överinseende.

De ensitsiga, enmotoriga spaningsplanen överflog i alla väder bestämda, välkända områden, och flygarna lärde sig snabbt känna de »velfångda» punkterna i frontens omedelbara närhet. Ett gott minne måste dessa spanare ha, ty det var knappast möjligt att göra skriftliga anteckningar i luften. De tvåsitsiga planen flög längre in bakom fiendens front, fotograferade och ledde artillerielden. Dessa maskiner kunde också fälla små bomber och flygblad. De tvåmotoriga spaningsplanen utsträckte sina färder långt in på fiendens sida, fotograferade hela områden eller enskilda punkter både före och efter bombningarna.

Spaningsjaktplanen blev ofta invecklade i luftstrider trots att det egentligen inte hörde till deras uppgift, men de ansattes hårt av den ryska jakten. Med finsk sisu klarade sig dessa flygare även ur mycket kritiska situationer, men självfallet blev det också förhuster, särskilt bland de yngsta flygarna. Men med litet tur går det ändå bra. På hemväg från en spaningsflygning, varvid han skjutit slut på all sin ammunition, mötte en finsk flygare en ensam rysk R-5, som inte hade någon synlig beväpning. Båda var sålunda fullkomligt ofarliga, och sedan de gjort några lovar kring varann vinkade de farväl och flög var och en hem till sitt.

Spännande ögonblick

Vid spaning på låg höjd var lv-artilleriet alltid farligt. Det fick kapten Paavo Kahla erfara. Hans förare blev träffad av en granatskärva och dog i Fokker C 10:ans förarsäte. Kahla krälade med stor svårighet fram till den döde, satte sig i hans famn, och fast han inte var utbildad förare styrde han planet till hemfältet. Han anlände lyckligt dit, men landningen gick inte riktigt bra. Och sitt spaningsuppdrag hade han till på köpet utfört! Kahla torde senare ha stupat i strid mot tyskarna i norra Finland.

En finsk spaningsflygare blev överraskad av en LAGG-3, och innan han visste ordet av hade ryssen skjutit mer än 500 hål i hans Fokker D 21. Som genom ett under lyckades han ta sig hem i detta säll. Manneheimriddaren major Karu tvangs av ryssarnas lv-eld att landa i ett ryskt minfält, men lyckades starta på nytt och nådde sin bas. Kapten Kalima landade sin Fokker på en skida sedan ryssarna i en hård och ojämn luftstrid skjutit bort hans andra »stoffel». En major hämtade i sitt ensitsiga plan hem en kamrat som landat långt inne på ryska sidan med sönderskjuten motor. — Också de tvåmotoriga planen blev hårt ansatta, för det var inte alltid möjligt att ge dem jaktskydd, och kampsugna ryska jaktplan fanns det lite varstans. Spaningsflygarnas äventyr skulle ge stoff till en tjock och spännande bok.

För spaningsuppdrag använde ryssarna huvudsakligen jaktplan. Då och då visade sig djupare inne i Finland även tvåmotoriga plan, av vilka de bästa var den utomordentliga PE-2:an, och ibland också Jak-4. I början av kriget utnyttjade ryssarna sina gamla typer SB-2 och DB-3 samt för sjöspaning flygbåten MBR-2. Senare förnyades materielen, och då fick jaktplanen mera krävande uppgifter. Detta var förmodligen anledningen till att finnarna i större utsträckning insatte jaktplan också för spaning, särskilt på kritiska punkter, och då uppstod det luftstrider titt och rätt.

Nypremiär

har det svenska taxifyget nyligen haft. Här ses (fr. h.) dir. Arvid Schauman, 17-årige Guy Forssius, hans fader Pariskonsuln Gustav Forssius samt i skuggan trafikflygare Rudolf Bryant-Meisner efter en flygning Lindarängen—Agö (Hudiksvall)—Norrtälje. Planet är Skandinaviska Aeros Waco på flottörer.



TAXIFLYGET ÅTER I GÅNG

Det finns finmakare med sinne för primörer åren och årtiondena runt: kräfter, surströmming, sparris, nypotatis — och taxifyg. FLYG:s medarbetare hade söndagen den 9 september möjet att i Norrtälje träffa passagerarna på Sveriges såvitt bekant första egentliga taxifygtur i Sverige efter kriget. Det var trafikflygare Rudolf Bryant-Meisner, som nypremiärflog Skandinaviska Aero AB:s Waco från Lindarängen med tre passagerare: svenske Pariskonsuln Gustav Forssius, hans 17-årige son Guy — som efter den tjuguså turen blev bergfast övertygad om att flyget var hans framtidsmusik — samt fanérdirektören Arvid Schauman från Stockholm.

Starten hade gått från Lindarängen på morgonen och sedan hade Waco stampat iväg upp till Agö utanför »gamla Hudik». Efter något över en timmes »uträttning» — inspektion m. m. — återvände planet och landade i Norrtälje, där bl. a. SAA-chefen Åke Forsmark med fru, segelflyginstruktören Walle Forslund från Borlänge och FLYG:s medarbetare tog emot de fyra mysande herrarna vid slipen.

— Hååårligt! sade passagerarna med en mun. Det här måste vi göra om snart igen.

— Ja, nu kan man börja känna sig som människa igen, säger direktör Forsmark. Vi kan få 10.000 liter per månad för att kunna (Forts. på sid. 23.)

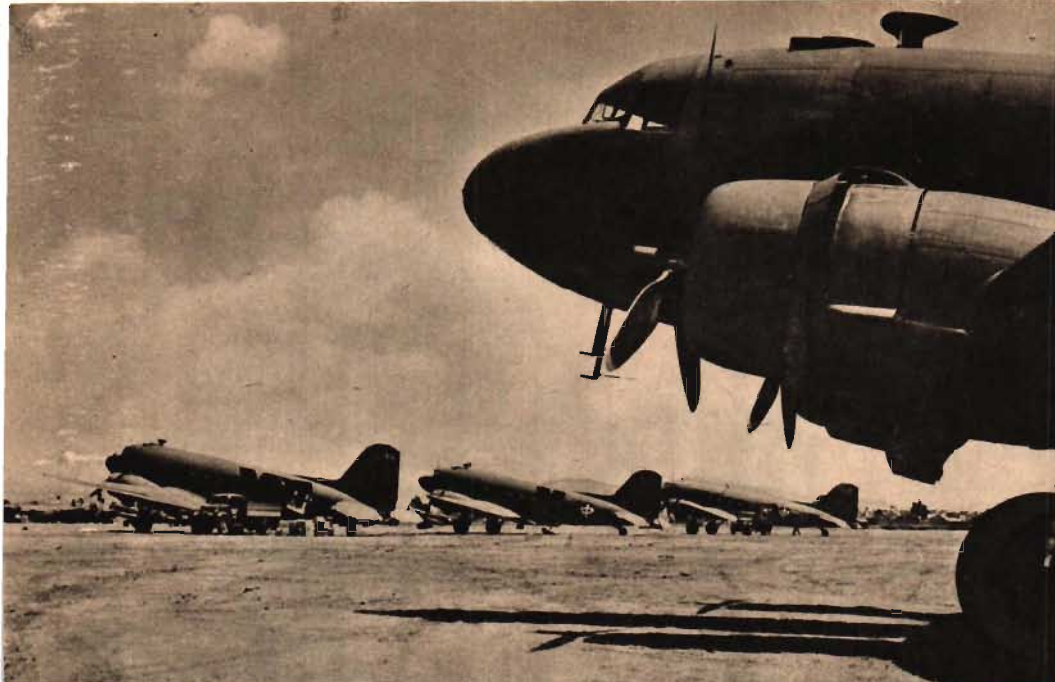
För störningsbombning och spaning om natten använde ryssarna R-5-maskiner. Under den sista krigssommaren skötte spaningen på finska viken av tvåmotoriga amerikanska bombplan i ständigt växande antal.

Kriget mellan Sovjetunionen och Fin-

land visade med all önskvärd tydlighet hur oerhört viktig flygspaningen är både i med- och motgång. Om någonsin dessa tystlåtna flygares upplevelser kommer att skildras blir det en berättelse om goda nerver, järnhård fysik, god flygskicklighet, stor anspråkslöshet och lysande bedrifter.

En av finnarna erövrade rysk PE-2, som användes för fjärrspaningsuppdrag.





**FLYG:s New York-korresp.
GUNNAR KRISTIANSSON
skriver om krigsflyglinjen
Indien-Himalaya-Kina**

kanska och brittiska styrkor för tre år sedan, och vägarbetet över en terräng, där man trodde att allt sådant var en omöjlighet, rullade den första konvojen med amerikanska förnödenheter in i gränsstaden Wanting den 28 januari 1945. Som ett bevis på hur omfattande projektet var kan nämnas att omkring 30 000 kinesiska kulis sysselsattes enbart med återuppbyggnaden av Burmavägen. Utmärkande för de militära ansträngningarna var att det japanska

VÄRLDENS VÄRSTA FLYGVÄG

En av de allra svåraste men samtidigt mest betydelsefulla flygvägarna under kriget var routen över Himalaya, som förband Indien och Kina. När Burmavägen stängts, förlorats och slagits sönder var luftens landsväg den enda, som alltiämt stod öppen. Men det var ingen bred, rak och bekväm autostrada utan en farlig och bedräglig väg. Men eftersom det var den enda väg, som fanns, så måste den användas. Och så startade civila och militära lastflygplan för att flyga över världens högsta berg, över öknar och annat ovänligt land, över dödliga djungler. En nödlandning i dessa trakter var detsamma som döden. Att klara sig med fallskärm eller göra en nödlandning och komma ifrån den med livet innebar helt enkelt ett mirakel.

Hela historien om flygtrafiken över Himalaya — eller »Knölen» som den populärt kallades — kan inte berättas. Det finns alltiämt hemligheter. (Detta skrevs före den japanska kapitulationen. *Reds. anm.*) Men en del fakta kan släppas och jag har just fått en del av den historia, som skrivits av piloter och flygande personal i China National Aviation Corporation (CNAC).

Sedan Burmavägen förlorades till japanerna i början av 1942 har transportplan från CNAC gjort mer än 35 000 flygningar över det förrädiska Himalaya och de var hela tiden i främsta stridslinjen för att återöppna den livsviktiga landartären genom de regnpiskade bergen i norra Burma, nu känd som Stilwellvägen.

Medan amerikanska och kinesiska ingenjörer och tusentals kinesiska kulis hackade ut Kedovägen ur de tvärbranta djunglerna och återuppbyggde den slingrande gamla

Burmavägen i hälarna på kinesiska arméns styrkor, vilka drev japanerna på flykten, var det CNAC:s jobb att förse de längst framskjutna förbanden i Paoshan-Myitkyina-sektorn med män, utrustning m m.

»Riskickare» i C-47:or

I specialutrustade Douglas C-47:or svepte CNAC:s piloter i trädtoppshöjd över de fientliga linjerna medan särskilt utbildade amerikanska och kinesiska »riskickare» sparkade ut 25-kilos rissäckar genom bakdörren och ner till vägbyggarna. I de smala, djupa dalgångarna krävde en sådan manöver verklig precisionsflygning och i många fall innebar det att dåna fram i en dal, allt för smal för att tillåta några som helst undanmanövrer, när japanerna bråkade lös med allt vad de hade av lätta vapen och luftvärn.

Den gamla Burmavägen stängdes i april 1942, när japanerna erövrade Lashio. CNAC-flygare fulländade sin matkastarteknik, när general Stilwells styrkor utkämpade sin förlustrika strid mot överväldigande odds i de tryckande djunglerna utmed Irrawaddys stränder.

Varje natt flög sex transportplan med CNAC-piloter vid spakarna in från Indien över Arakan Yomas gränstoppar till dolda landningsfält bakom stridslinjerna med tre till fyra ton krigsförnödenheter eller medicinsk utrustning i varje plan. Och under de sista bittra återtagsstunderna fälldes de livsmedel till skingrade kinesiska styrkor, som inte hade annat att livnära sig med än barken på träden.

Som ett resultat av motoffensiven, som startades från Indien av kinesiska, ameri-

motståndet bröts först dagen innan den första konvojen rullades in i Wanting.

När de samordnade ansträngningarna att öppna en landförbindelse till Kina var som störst rekvirerades ett antal flygplan från CNAC för att flyga förnödenheter till Yunnanyi, Tengchung, Paoshan och Myitkyina på sina Indiendestinerade tripper. På 224 flygningar mellan den 22 oktober 1944 och den 21 januari 1945 fraktade CNAC 736 personer och 217 300 kg utrustning. Risflygningarna började också den 22 oktober 1944 och fram till den 21 januari 1945 hade CNAC gjort 523 flygningar och sparkat ut 918 400 kg ris till vägbyggarna.

Under tiden ökades stadigt flygtransporterna mellan Indien och Kina över Himalaya och fortgick »klockan runt». I december 1944 utförde t. ex. CNAC inte mindre än 992 transporter av bråskande militära förnödenheter över »knölen».

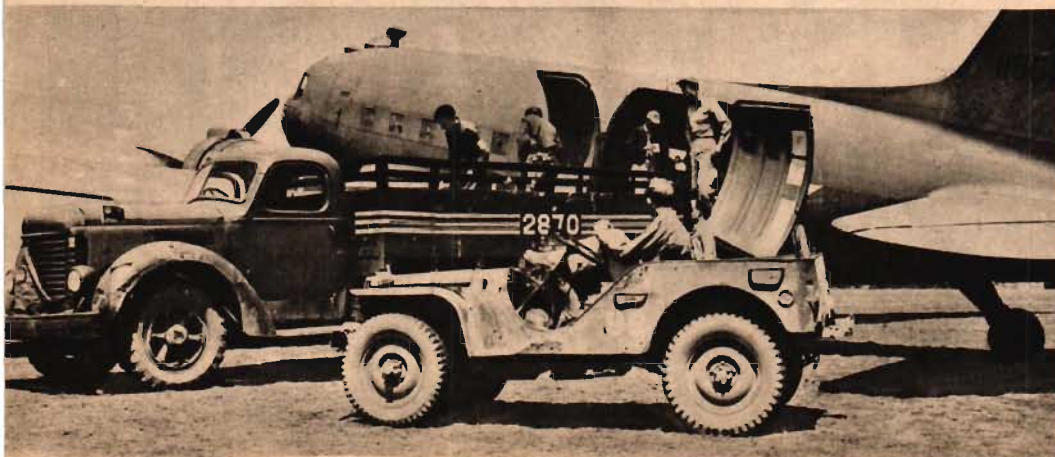
Ett otroligt arbete

Harold Chinn, en av de flygare som varit mer än 500 gånger över »knölen», säger ifråga om denna unika leveransväg att arméns ATC utträttat ett otroligt arbete.

— Där vi brukade försöka att hålla ihop det hela med hjälp av sex överansträngda flygplan har armén nu hundratals av sina stora transportplan, som flyger mellan Indien och Kina, säger kapten Chinn. CNAC ensamt har 100 flygbesättningar i arbete på Kinajobbet, tio gånger så många som för två år sedan. Men, för att ge er en bättre uppfattning om storleken av ATC:s arbete i dag, kan jag tala om att CNAC bara gör tiondelen av arbetet.

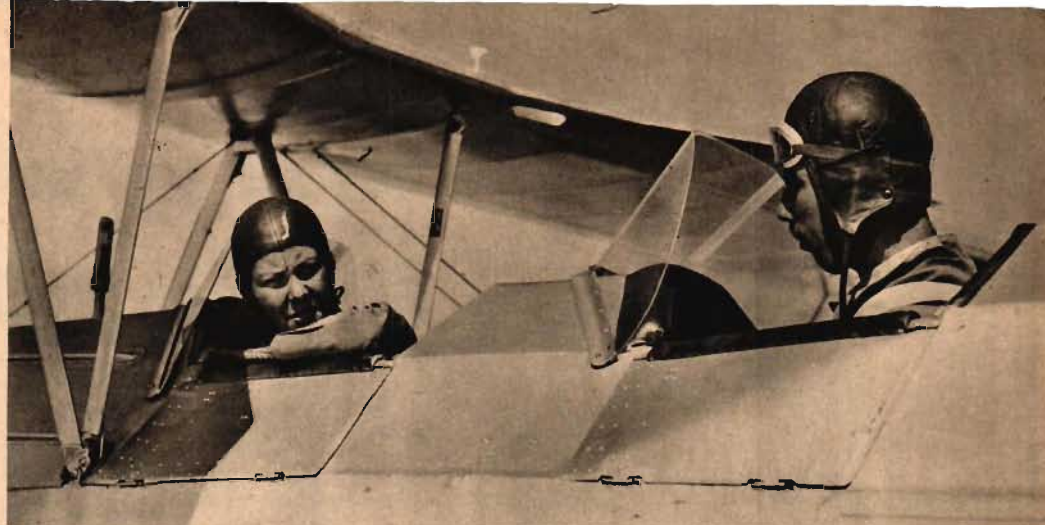
Under de sju krigsåren, under vilka CNAC flugit transporter till Kina, har de fått tre flygplan nedskjutna eller nedtvingade av japansk kanoneld. Andra olyckor har inträffat men flygtransporterna över världens säkerligen värsta flygväg kunde inte stoppas. G. Kr.

Ett stort antal amerikanska och kinesiska transportplan flög varje dag över Himalaya med nödvändig krigsmateriel till Kina, där de hämtade kinesiska råvaror för återvägen. På bilderna ses C-47:or på ett flygfält i Kina.



Var sjätte turkisk kvinna kan flyga

meddelar Erik Hallström i nedanstående artikel. Det var på en kvinnlig flygares klarsynta, berömvärda initiativ och sega envishet som »Blå Fågeln», institutet för civil luftfart, bildades i Ankara och samma energiska dam kan också ta åt sig äran att ha puffat i gång flygskolor runt Turkiet. I början av kriget uppsattes kvinnliga flygförband, som skötte överföringen av bomplan från USA till Turkiet.



TURKINNORNA OCH FLYGET

I Turkiet har flygningen blivit national sport. Långt ifrån att vara bara ett privilegium för de välsituerade samhällsklasserna dominerar flygsporten i dag hela Turkiets nationella liv. Turkarna i gemen är knappast fullt medvetna om sitt lands stora framsteg på detta område sedan förra världskriget. Det blev sålunda en amerikansk journalist förunnat att uppgöra en statistik, av vilken bland annat framgår att var sjätte turkinnas kan föra ett flygplan. Reportern framhöll också i korrespondenserna till sin tidning att man inte får glömma att Turkiet för ännu några årtionden sedan var de beslöjade kvinnornas och harems land, av vilket man i dag i stort sett inte kan märka något.

I själva verket är det förvånansvärt att just den turkiska kvinnan numera — vid sidan av den ryska — anses vara den modernaste och mest emanciperade i världen. I knappt något annat land i världen har kvinnorna slagit in på så många manliga yrken som i Turkiet. Flygarens är säkert ej det ovanligaste, vilket ju det stora antalet kvinnliga piloter bevisar.

En kvinnlig flygplanjör

I en artikel i tidningen »Ulus», som utges i Ankara, tillskrivs den främsta kvinnliga insatsen i det turkiska flygväsendet Dagmar Yildizlar, världsrekordinnehavarinna och ledare för institutet för civil luftfart. År 1935 var det turkiska flygväsendet dåligt utvecklat. Det fanns endast ett fåtal kvinnor som var lämpade för flyget. På den tiden var Dagmar endast 21 år. Hon hade fått i sitt huvud att hon skulle hjälpa den turkiska luftfarten till internationellt anseende. Framförallt insåg hon att flygningen måste upphöra att vara förbehållet förmögat folk. Redan på den tiden, då man inom världens olika generalstabar ännu inte till fullo uppskattade flygplanets oerhörda möjligheter, insåg hon att flygplanet särskilt under krigstid skulle komma att bli av utomordentligt stor betydelse.

För att utbreda flygsporten måste man göra den populär. Detta gjorde Dagmar Yildizlar, i det hon vid flera tillfällen uppträdde som luftakrobat så att hon snart blev bekant över hela landet för sina djärva konststycken. Faktiskt hade hon lyckats väcka ett livligt intresse bland ungdomen för flygning. Det turkiska flygvapnet överhopades med ansökningar från unga män och flickor, som ville utbilda sig till flyg-

gare. Men för kvinnorna var det dock på denna väg spärrat. Dagmar utarbetade därför ett projekt, enligt vilket ett institut för civil luftfart skulle upprättas. Möjlighet till utbildning som piloter måste stå öppen både för pojkar och flickor.

Som alla nya projekt stötte också detta i början på starkt motstånd. Dagmar var dock tillräckligt energisk för att inte genast ge tappt. Hon sprang från det ena ministeriet till det andra, så att man till slut helt automatiskt visade henne på dörren. Men hon lät inte så lätt jaga bort sig. Vid en trupperad dök hon på överste Falik Rifki Atay och gav sig inte förrän denne beviljade henne audiens. Slutligen vann hon sitt mål: projektet blev antaget. Så uppstod »Blå Fågeln», institutet för civil luftfart i Ankara.

Redan under de första åren var tillströmningen av elever så stort att man måste avvisa många på grund av platsbrist. Efter två år måste skolan utvidgas för att man skulle kunna ta emot flera elever. Men Dagmar övergav inte sin praktiska verksamhet utan fortsatte att träna luftakrobatik. Till denna flygerskans förtjänst får också räknas organiserandet av flyg-

utbildningskurser i en mängd turkiska städer och byar. Kurserna står öppna för lägst 14-åriga ungdomar av båda könen. Redan här kan en gallring ske, så att endast de bästa kommer till »Blå Fågeln».

Först vid krigets utbrott blev man på det klara med vilket stort praktiskt värde Dagmar Yildizlars arbete varit. Från För-enta staterna, England och Dominions måste varor fraktas i transportflygplan och nu fanns det nästan för få kvinnor som kunde utföra detta arbete, ty deras manliga kolleger hade under tiden blivit inkallade till flygvapnet. Den på den tiden regelbundet fungerande flygtrafiken mellan New York och Ankara (med olika mellanlandningar), som var av så stor betydelse för transport av vapen och materiel för Turkiets räddning, sköttes uteslutande av turkiska flygerskor.

Dagmar ägnade sig ända fram till krigsutbrottet helt åt civilflyget, men sedan började hon och hela »Blå Fågeln» från mobiliseringsdagen samarbeta med arméledningen. Till institutet i Ankara anslöts en avdelning för utbildning av hjälppersonal. Denna avdelning löd direkt under arméledningen.

Fortf. på sid. 38.

Liten men naggande god är Sabiha Gökceshen, en av Turkiets mest kända flyglärarinnor. Här ses hon i samspråk — eller aka vi säga instruktionsstagen — med en kull elever. — På bilden över rubriken märks inte hennes litenhet, kudden som hon säkert sitter på är osynlig och hennes pondus räcker nog till för att få eleven att lyda order och göra sitt bästa. Hon är adoptivdotter till Kemal Atatürk.



JÄMFÖRELSE MELLAN SPORTFLYGPLAN

Nedanstående ytterst intressanta artikel, som säkert har mycket att lära en stor del av våra läsare, är författad av den skicklige SAAB-konstruktören A. J. Andersson, som med anledning av tidigare i FLYG publicerade jämförelsesiffror mellan SAAB-91 och andra sportflygplan i samma klass känt sig manad att ställa kyrkan mitt i byn. Vännen A. J. sätter utan tvekan fingret på en mycket öm punkt, ty lite var har nog ofta kunnat konstatera hur illa s k kataloguppgifter om flygplan står sig, när de kontrolleras. Å andra sidan är det ett i initierade kretsar välkänt faktum, att SAAB aldrig förfallit till frisering av prestanda för firmans egna flygplan. Av princip »kortklipper» SAAB i stället siffrorna för att få fram garanterade minimivärden. Det vinner man också på i längden. Vi kan tala om ett belysande exempel på denna kloka SAAB-politik. SAAB J 21 har 25 km/t större maxhastighet än firman på sin tid garanterade. Och så överlämnar vi ordet åt A. J.

Då jag för någon tid sedan kom tillbaka från semester och började ögna igenom FLYG nr 14, fick jag en ordentlig chock vid genomläsandet av den där offentliggjorda jämförelsen mellan BHT-2 och SAAB-91. Min första reaktion var naturligtvis: hur kan det vara möjligt, att vi här på SAAB kan åstadkomma någonting, som är så uselt i fråga om prestanda som SAAB-91, när andra kan göra så bra flygplan. Jag lugnade mig emellertid snart med den tanken, att det strängt taget inte finns någonting, som är så fritt från trolleri och vidskepelse som just ett flygplans prestanda. Däremot kan man utan vidare konstatera, att man sällan ser två flygplantyper, vars prestanda i prospekt o. dyl. räknats resp. mätts efter enhetliga grunder. Hur BHT-2:s prestanda är räknade är en sak, som undandrar sig min kännedom. Däremot måste jag genast konstatera, att de värden, som offentliggjorts för SAAB-91, var till ytterligare försiktiga.

På grund av bristande tid hade vi ej kunnat göra några noggrannare beräkningar utan närmast nöjt oss med extrapolerade värden, som till yttermera visso hållits så låga, att de skulle kunna tjäna som garanti-

värden utan tolerans. Vi satte omedelbart i gång med något mera detaljerade beräkningar, och resultatet av dessa har förts in i jämförelsetabellen nedan. Denna tabell är uppställd just för att ge en liten överblick över de olika värdena för en del kända flygplantyper.

Tabellen innehåller dels firmornas uppgifter om vikter och prestanda, dels därutöver några jämförelsetal, till vilka jag återkommer längre fram.

Om vi börjar med vikten, närmare bestämt flygplanets tomvikt, så har det visat sig, att den del av flygplanets vikt, som kommer på flygplantillverkarens andel, nämligen tomvikten minus motorvikten, hos de flesta plan av någorlunda jämn kvalitet varierar förvånansvärt litet. Vi ser alltså i tabellens rad 11, att detta värde i stort sett håller sig mellan 42 och 48 % av flygvikten. Därmed är naturligtvis icke sagt att ett plan, som har ovanligt låg procent, är ett i alla avseenden välbyggt plan. Det finns nämligen en del faktorer, som inverkar på denna procentsats. Ett extremt lågt värde tyder givetvis på att planet är byggt med stor omsorg ägnad åt problemet att få bort överflödigt vikt, medan ett exceptionellt högt

TABELL 1.			Culver Cadet		Globe Swift		Ere Erebope	Me 108 Taifun		Bü 100 Student	Bü 181 Best- mann	Bü 182 Komet	BHT 1	BHT 2	SAAB 91		KZ II	
			Prot.	Serie	Prot.	Serie		Prot.	Serie						Skolflyg	3-sits		
1	Motortyp		Frankl	Frankl	Cont.	Frankl	Cont.	Hirth	Argus	Walter	Hirth	Walter	Walter	Cirrus	Gipsy	Cirrus	Gipsy	
2	Motoreffekt	N	hk	80	80	80	85	85	220	240	62	105	62	62	90	134	160	90
3	Motorvikt	G _m	kg	98	98	78	100	77	160	227	65	116	65	65	105	142	162	98
4	Längd	l	m	5,3	5,4	5,76	6,16	6,32	8,3	7,1	7,75	6,3	5,8	5,6	7,8	7,8	7,6	
5	Spännvidd	b	m	8,1	8,1	8,84	8,84	9,15	10,5	10,5	11,6	10,6	8,2	6,32	7,92	10,6	10,6	10,5
6	Vingyta	A	m ²	11,1	11,1	12	12	13,2	16	16	15	13,5	9,0	7,0	8,71	13,6	13,6	15
7	Tomvikt	G _t	kg	327	390	370	408	330	560	806	805	480	270	240	315	535	585	490
8	Flygvikt	G	kg	592	610	600	710	570	1050	1350	550	765	425	420	600	835	985	750
9	Disponibel vikt (Tillsats- vikt)	G _i	kg	265	220	290	242	240	490	544	245	285	155	180	285	300	400	290
10	Tomvikt-motor (4-3)	G _t -G _m	kg	244	292	292	368	253	400	579	240	304	205	175	210	393	423	362
11	Tomvikt-motor som % av flygvikten	100 $\frac{G_t-G_m}{G}$	%	41,3	47,3	44,2	51,8	44,3	38	43	43,5	47,5	48	41,7	35	47	43	48,2
12	Vikt pr m ² vingyta av tom- vikt-motor	$\frac{G_t-G_m}{A}$	kg/m ²	22	22	24,3	30,7	10,2	25	36,2	16	27,0	22,8	25	24,1	28,9	31	24,2
13	Slidförhållande	$\lambda = \frac{b^2}{A}$		6,0	6,0	6,5	6,5	6,3	6,9	6,9	9	8,3	7,5	6,7	7,15	8,3	8,3	7,35
14	Vingbelastning	$\frac{G}{A}$	kg/m ²	53,2	55,0	55	59,2	43	61,7	79,5	36,5	56,5	47,3	60	68,8	61,5	72,2	50
15	Landningshastighet	V _l	km/t	72,4	72,4	67,5	77	¹⁾ 65 ⁴⁾ 70	¹⁾ 70	¹⁾ 70	80			86	82	90	72	
16	Vingeffect	$\frac{N}{A}$	hk/m ²	7,2	7,2	6,67	7,1	4,92	12,95	14,1	4,13	7,76	6,9	8,85	10,3	9,85	11	6
17	Max. hastighet	V _{max}	km/t	224	224		217	¹⁾ 188	300	305	¹⁾ 180 ¹⁾ 215 ¹⁾ 203	245	260	240	249	¹⁾ 200		
18	Marsch-hastighet	V _r	km/t	193	193		200	160			195		205	234	215	230		
19	Effektbelastning	$\frac{G}{N}$	kg/hk	7,4	7,6	8,25	8,35	8,75	4,77	5,82	8,9	7,3	6,8	6,75	6,67	6,22	6,56	8,33
20	Stighast. fast prop. ställb. prop.	W _s	m/sek	4,1	4,06		3,55			2,5	3,5		5,2	4,8	4,5	3,9	3,8	
21	Startsträcka fast prop. ställb. prop.	L _s	m				275				250		100	180	235	310	95	
22	Räckvidd		km	905	720		906		706	650	800	1000	1700	900	1000	1000		

¹⁾ Fast landställ. ²⁾ Öppen sls. ³⁾ Utan klaffar. ⁴⁾ Med sls och klaffar över hela spännvidden.

APPROXIMATIV METOD **UTARBETAD AV** **A. J. Andersson**

värde tyder på att mindre omsorg ägnats detta problem. Det förefaller emellertid som om plan med ett högre värde för denna procentsats i allmänhet skulle vara robustare byggda. Rätt intressant är att iaktta hur vikten vid vissa flygplan varierar från prototyp till serie.

I de båda amerikanska typerna Culver »Cadet» och Globe »Swift» och den bekanta Messerschmitt »Taifun» har vi typiska exempel för den vanliga utvecklingen. Personligen känner jag ej närmare till de båda amerikanska typerna men väl »Taifun». »Taifuns» prototyp, som kom fram 1934, måste betecknas som ett utsökt konstverk i fråga om att hålla vikten nere. Planet var byggt som tävlingsmaskin och man hade inte tagit någon nämnvärd hänsyn till kostnaderna, då det gällde att få ner vikten. När »Taifun» c:a 3 år senare presenterades som fullgott serieplan, hade tomvikten stigit från 560 till 806 kg och kvoten tomvikt minus motor/flygvikt från 38 till 43 %. En liknande utveckling torde de båda amerikanska typerna ha genomgått.

Denna metod att komma fram till ett användbart plan finns det naturligtvis inte mycket att anmärka mot, men i allmänhet får man väl säga, att det är lyckligare, om konstruktören från början kan uppnå en vikt, som ej behöver ökas undan för undan. Det finns åtskilliga exempel på flygplan, som konstruerats på detta sätt. Det lilla amerikanska sportplanet »Ercoupe» tycks av tillgängliga data att döma höra till denna klass. Ett annat exempel är den på sin tid av mig konstruerade Bü 181 Bestmann (här i Sverige Sk 25), där serievikten håller sig vid praktiskt taget samma värde som den projekterade prototypvikten. (Den verkliga prototypvikten låg c:a 10 kg lägre, men denna vikt offentliggjordes aldrig, då vi ansåg det bättre att behålla dessa kg som reserv.) De relativt höga procentsatserna för bl. a. typerna Bü 181, Bü 182 och SAAB-91 som tvåsitsigt skolplan hänger delvis samman med att alla dessa plan är räknade för mycket hög lastfaktor (grupp 5 i de tyska bestämmelserna. Brottlastfaktor = 10,8 vid flygvikt motsvarande tomvikt plus en mans besättning och c:a halvt bränsleförråd).

Kan BHT hålla vikten?

Utan att på något sätt vilja trampa mina kolleger vid Skandinaviska Aeroaktiebolaget på tårna skulle jag vilja uttrycka en liten blyg förmodan, att de exceptionellt gynnsamma viktsiffrorna för BHT-1 och BHT-2 ej torde kunna hållas i längden, i synnerhet som den förra typen har samma brottlastfaktor som de förut nämnda flygplantyperna. Inom parentes kan nämnas att det plan, som har det hittills bästa värdet 38 % (Taifun prototyp), var dimensionerat för en betydligt lägre lastfaktor; omräknat till full flygvikt i runt tal $\frac{2}{3}$ av de föregående planens lastfaktor.

Till det relativt ogynnsamma värdet för SAAB-91, tvåsitsigt (47 %) medverkar utom den höga lastfaktorn även det faktum, att planet är försett med noshjulställ, vilket alltid ökar vikten något. Vidare är flygvikten som tvåsitsigt skolplan intet mått

Prestanda	Huvud-data	Vingbelastning G/A	Vingeffekt N/A	Effektbelastning G/N	Sidoförhållande $\lambda = \frac{b^3}{A}$
Maximihastighet	—	—	+3,3	—	—
Landningshastighet	—	+5	—	—	—
Lyfthastighet	—	—	—	-10	—
Sjunkhastighet	—	+5	—	—	c:a -3
Stighastighet	—	c:a -2,5	—	c:a -15	c:a +1,5

TABELL 2. Procentuell inverkan på ett flygplans prestanda av en 10-procentig ökning av dess huvuddata.

för planets maximala flygvikt utan är helt betingad av de laster, som normalt medförs vid skolflygning. Tomvikten för den tvåsitsiga versionen är räknad utan generator, starter, batteri och radio, då däremot vikten för den tresitsiga versionen är räknad med denna utrustning. Vikterna är räknade för nominella tjocklekar på plåtmaterial, varför vissa variationer av storleksordningen 15 kg tyvärr måste tas med i räkningen.

Hur man gör prestanda

Vi lämnar nu vikten och övergår till de egentliga prestanda, varvid vi lämpligen börjar med de värden, som vanligen gör folk mest imponerade — eller motsatsen — av ett flygplan, nämligen *maximihastigheten*. Vid moderna flygplan av besläktad typ (t. ex. lågvingade plan med två sitsar bredvid varandra och indragbart landställ) är tekniken numera så långt framskriden, att några stora olikheter i fråga om aerodynamisk kvalitet sällan förekommer. Det är egentligen endast i sådana fall, då något plan är exceptionellt illa konstruerat med skarpa kanter kring kabin, utskjutande föremål osv, som man kan tala om någon nämnvärd skillnad. Däremot anges ofta värdena i prospekt o dyl efter ganska olika grunder.

Så kan t. ex. maximihastigheten vara räknad eller flugen med en propeller, som är speciellt konstruerad för maximihastighet, men som alltså i gengäld ger sämre verkningsgrad både vid marschfart och framför allt vid start och stigning. För start- och stigprestandan utnyttjar man i stället en speciell start- och stigpropeller, men detta undviker man omsorgsfullt att tala om i sina prospekt och köparen står där sedan med ett plan, som har helt andra prestanda än de i prospektet utlovade. En del firmor anger sina prestanda i prospektet med toleranser och därom är naturligtvis ingenting att säga, ehuru enligt min uppfattning det enda sunda är, att prospektet skall ange garanterade minimivärden så att köparen ej skall behöva räkna med några toleranser. Vidare bör det klart och tydligt sägas ifrån om prestanda är räknade resp. flugna med fast propeller, varvid givetvis samma propeller måste komma till användning vid samtliga prov, eller om de förutsätter en omställbar propeller.

”Friserering” avslöjas lätt

Nu är det emellertid ganska enkelt att komma underfund med om den ena eller andra firmen har »friserat» sina värden. Utom de mycket små skillnader i motståndskoefficient, dvs aerodynamisk utformning, som finns mellan moderna plan (det kan

röra sig om max 2 % av hastigheten), är det nämligen endast en faktor, som har med planets maximihastighet att göra — det är kvoten motorns hästkraftantal genom vingytan (N/A). Egentligen skulle propellerverkningsgraden η ha varit med här, men då alla flygplanfirmor har ungefär samma möjligheter att skaffa goda propellrar, kan vi bortse därför.

Ett plans maximihastighet är helt enkelt proportionell mot tredje roten av detta värde eller enklare uttryckt, om vingeffekten t ex ökas med en viss procent så ökas *maximihastigheten med tredjedelen av denna procentsats*. Om alltså vid jämförelse mellan två någorlunda lika byggda plan det ena uppges ha en högre maximifart än vad som skulle framgå vid en omräkning av vingeffekterna, måste man misstänka, att det ligger en hund begraven. I allmänhet är orsaken, att de båda värdena ej är erhållna med likvärdiga propellrar.

Vad beträffar *marschhastigheten*, som givetvis är betydligt värdefullare för planet praktiska användbarhet än maximihastigheten, så ser man tyvärr sällan eller aldrig några vettiga uppgifter härom i prospekt. I allmänhet kan man emellertid vid användning av en fast propeller med någorlunda acceptabla egenskaper för såväl start och stigning som för marschhastighet utgå ifrån, att marschfarten ligger 10 à 15 % under maximihastigheten. Om man har tillgång till en i luften omställbar propeller, kan förhållandet bli gynnsammare, men omställbara propellrar är tyvärr än så länge ingen vardagsmat för sportflygplan.

Beträffande flygplanets hastighet bör ännu en sak tilläggas. Just i dessa tider, då sportplan ömsom förses med fast och ömsom med indragbart landställ, kan det vara av intresse att göra klart för sig, hur mycket man tjänar i hastighet på att dra in landstället. För i övrigt lika plan av den storlek, som det här är fråga om, torde motståndet av ett någorlunda hyggligt inklätt landställ vara i runt tal 10 à 15 % av flygplanets totala motstånd. Härav följer att hastighetsökningen genom indragning av landstället uppgår till 3,3—5 %, alltså strängt taget inte så fasligt imponerande.

Landningshastigheten

Nästa värde, där uppgifterna många gånger ser ytterst problematiska ut, är *landningshastigheten*. Det är klart, att man med vingklaffar av olika typer kan åstadkomma viss minskning av landningshastigheten, men då praktiskt taget alla sportplan med vingbelastningar på 50 kg/m² och däröver numera är försedda med klaffar, kan skill-

(Forts. på sid. 23.)



De fick lov att bära Olympian på ryggarna genom skogen...

TUR OCH RETUR JÖNKÖPING

Lärarna och instruktörerna på Alleberg har det inte alltid för roligt. Dag efter dag satts deras gamla, nötta tålamod på nya prov då eleverna visar sina mänskliga svagheter. Gång efter annan får de hjärtat i halsgropen då någon av eleverna — och förresten inte bara eleverna — försöker öppna en ny »passageprofil» genom berget eller flytta på de många staketen. Dessutom blir instruktionsarbetet rätt snart rutin där den mesta energien får nedläggas på att mana på eleverna med handräckningsarbetet för att snabbt nog få ett landat plan åter i luften. Mycket flygning blir det heller inte för lärarnas vidkommande, med undantag för de ideliga släpstarterna i Mothjagaren. Därför är söndagarna en välsignad dag för lärarna i mycket högre grad än för eleverna, som då får hålla sig till jorden och se på när lärarna flyger.

Så hände det också i somras en söndag att Henry C. fick lust att pröva på en sträckflygning till Jönköping. Ingen kan säga att segelflygning hör till hans största passioner men då han ändå tjänstgjorde på Alleberg tyckte han att han skulle utnyttja tillfällena till silver-C-prov. Hans natur förbjuder honom att i fem långa timmar skumpa fram och tillbaka längs berget i en Baby, men sträckflygning är ju en annan sak. Den här söndagen var vädret också idealiskt med lagom vind och höga, vackra cumulusmoln, så resan till Jönköping skulle mänskligt att döma inte ta längre tid än han kunde stå ut med.

Det behövdes ingen längre diskussion med Stig Fägerblad för att Henry skulle få ta Stigs älskingsplan, Olympian SE—

Svensk originalnovell av Christian Barr

SAF, och kunde göra sig klar för avfärd. De av pojkarna, som inte hade farit till Mullsjö för att bada, hjälpte honom ut till startplatsen med planet. Så kom »Stålmannen» taxande ut med Mothjagaren och så bar det iväg.

Innan släpet stigit många hundra meter fann Henry en kraftig termikblåsa och kopplade ur. Mothjagaren försvann så hastigt som den bara gör med »Stålmannen» vid spaken och Olympian kurvade lugnt uppåt. Det skulle inte förvånat någon att höra ner till marken hur Henry satt och skrek instruktioner till sig själv, om kulan händelsevis skulle råka litet på sidan i svängen. Han är en outröttlig instruktör som älskar att höra sin egen röst och det är inte många som fått en syl i vädret under en Kranichflygning tillsammans med honom. Under DK-flygningar i Kranich har han dessutom ett sätt att flyga tvärs igenom termikblåsorna som kan göra även den mest kunskapsstörstande elev galen och det var därför bland pojkarna på berget denna gång både fröjd och förvåning över att se honom kurva runt i uppvinden med Olympian med samma entusiasm som deras egen.

Inom kort hade Henry hissat upp Olympian till 1 500 meters höjd och när han låg

över Vartofta släppte han kontakten med uppvinden och flög rakt fram mot Jönköping. Vädrgudarna var välvilliga mot honom och förlade fallvindsområdena på andra platser än i hans flygväg. Han hade bara att åka iväg på bästa hastighet och se på utsikten över det sakta bakåtgliedande landskapet som långsamt, långsamt kom närmare upp emot honom. Gud allena vet hur många termikblåsor han flög tvärs igenom under rakflygningen, men med tanke på dagens braktermik måste de ha räckt till för ett helt års segelflygverksamhet vid en storklubb. Men Henry lät inte förläda sig till något onödigt kurvande. Han är van att flyga stora trafikplan och i sådana ligger man inte och svänger som en vansinnig bara för att det råkar blåsa uppåt någonstans.

Olympian har ett bra glidtal som inte blev sämre av medvinden. Henry C. flög lugnt fram över järnvägen till Jönköping och när han omsider var nere på femhundra meters höjd låg han rätt över Mullsjön, där det krålade av folk längs stränderna och i vattnet. Där stod också bilen från Alleberg och transportvagnen, som fick tjänstgöra som en mera rymlig än komfortabel buss för de badlystna eleverna från berget. På fyrahundraftio meters höjd övervann Henry äntligen sin motvilja mot att svänga i termikblåsor och lät sig åter föras uppåt mot molnen. Uppvinden var inte lika kraftig här som borta vid Alleberg — trakterna kring Mullsjö och Habo har också dåligt rykte för sina fallvindar. Det är också många silver-C-adapter som utan att alls egentligen vilja

det fått bekanta sig med traktens vackra natur på nära håll. Med den låga stighastigheten i blåsan tog det lång tid för Henry att få upp Olympian så högt han önskade, och när han nått fjortonhundra meter låg Jönköping inte avlägset.

Han slutade därför raskt upp att svänga och lade Olympian på sista etappen: rakflygning med kurs Jönköpings flygfält, där mineringen just tagits bort. Som en liten påminnelse om sin dödlighet kom han under vägen igenom två fallvindsområden, men han ökade flyghastigheten och tog sig igenom utan större höjdförlust. Fallvindarna hindrade honom i varje fall inte från att nå fram till flygfältet på sjuhundra meters höjd. Hade han varit en vanlig silveradept skulle han nu ha lagt sig till ro över fältet eller flugit in och tittat på staden, men så icke Henry.

Han hade ju redan suttit en halv timme i luften, och eftersom det var alltför varmt och trångt i Olympian för hans smak drog han ut bromsarna omedelbart och gick ner för landning. Trettioåtta minuter efter urkopplingen över Alleberg snuddade Olympians skida mot gräset på Jönköpings flygfält och Henry fick äntligen stiga ur och räta på benen.

Efter att ha lagt Olympian skyddad för eventuella kastvindar gick han och ringde hem till Alleberg för att ordna med hemtransporten. Han fick en komplimang av Stig Fägerblad för den snabba flygningen och det beslöts att hemtransporten skulle ske per flygsläp. Olympians transportvagn stod i Mullsjö och tjänstgjorde som buss och det enklaste var ju att flygsläpa hem honom, särskilt när Henry landat på ett flygfält som riskfritt tillät flygsläpstart. »Stålmannen» borde kunna åta sig att släpa hem honom i Mothjagaren och det gällde bara att få tag i honom. Efter något telefonerande hittades han nere på mejeriet i Saleby, där han höll på att fylla sin buk med jordgubbar och tjock gräddesammans med sin förtjusande unga hustru. Efter något protesterande — mest från hennes sida — förklarade han sig emellertid beredd, gick upp på berget och startade med Mothen väl tankad och medförande bogserlina.

Trots att Henrys flygning hörde till de snabbare fick han dock finna sig i att bli slagen av Mothen som, hur gammal den än är, går fortare än en Olympia. Tjugo minuter efter starten stod Mothen på Jönköpings flygfält, och Henry fick åter klämma ner sig i Olympian. Klämma är egentligen inte rätta ordet för han är långt ifrån stor, men grandezzan och svärmodet som präglar honom när han stiger i ett så löjligt trafikmedel som ett segelflygplan gör att man mycket väl kan använda uttrycket.

Med hjälp av folk som sköt på Olympian i starten kom så släpet i luften och »Stålmannen» satte kurs mot Alleberg, där jordgubbarna och vispgrädden väntade på honom.

”Det roliga” börjar...

Nu borde ju inte mycket mera finnas att säga om flygningen, men det var egentligen först nu som något att tala om började hända.

Den kraftiga termiken för dagen hade främst betingats av ett kallluftsinbrott från nordväst, och som var och en vet kan det under sådana förhållanden lätt uppstå åskfronter, som varje segelflygare hälsar

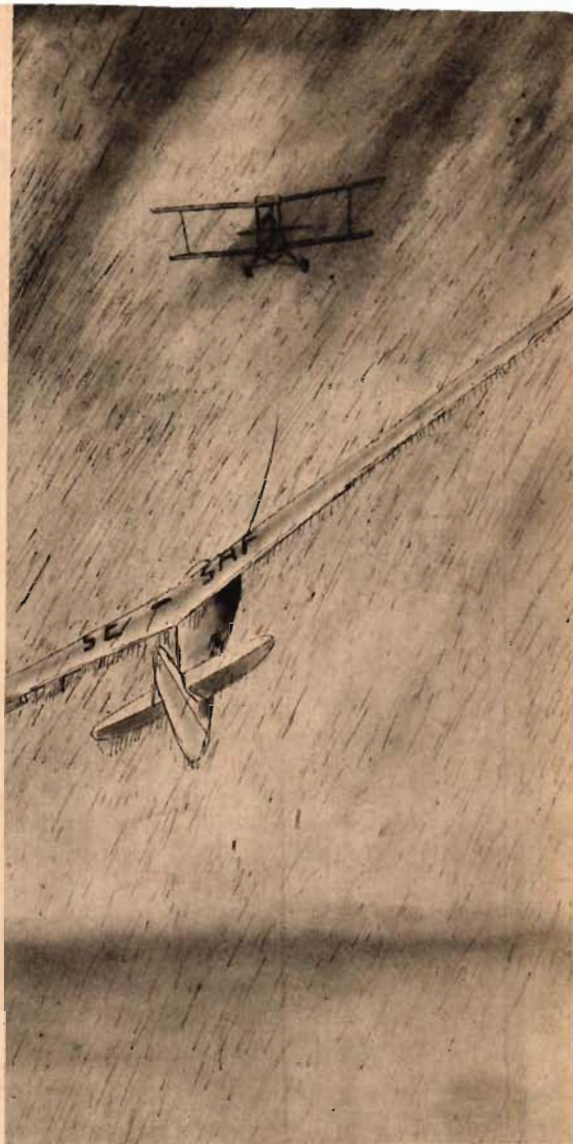
med förtjusning. Efter Henrys landning hade solskenet värmt upp markluften ytterligare några grader, och termiken var så pass kraftig att »Stålmannen» haft en ganska slängig färd till Jönköping. Flygningen i släpet blev också från början mera orolig än som kan anses behagligt. Det var omöjligt att hålla flyghöjden konstant — än åkte de upp åtskilliga hundra meter och än tycktes de små bergen nedanför växa himmelshögt i deras väg. Men sådant hade ju båda varit med om åtskilliga gånger tidigare och det fanns ju ingen påtaglig anledning till oro. Båda hjälptes också åt att parera termiken. När marken började komma alltför nära gav »Stålmannen» fullgas och steg det värsta Mothen förmådde, och när uppvindarna tycktes vilja föra dem upp i molnen drog han av gasen helt och lämnade åt Henry att med hjälp av Olympians bromsar försöka hålla sig på samma nivå.

Det tränga föret i portgången visade sig emellertid denna gång inte vara någon garanti för ett lyckligt slut. När de kommit ungefär halvvägs till Alleberg spärrades deras väg av ett långt och högt, svart moln. »Stålmannen» hade ingen lust att flyga runt om det — han längtade väl efter jordgubbarna — och så flög han med Olympian efter in under det. De möttes av ett våldsamt slagregn som tidvis helt skymde marksikten, samt av uppvinde av en styrka som de inte räknat med. »Stålmannen» tog till det gamla receptet och drog helt av gasen på Mothen. Men här hjälpte det inte — släpet steg trots allt med fem meter i sekunden, och molnbasen började komma nära. Han ökade planéastigheten på Mothen och hoppades att det skulle finnas fallvind i närheten. Inte heller detta hjälpte och enda resultatet var att Henry C fick användning för alla sina konster för att hålla sig på Mothens nivå. Sikten försämrades för varje ögonblick och stighastigheten ökade ständigt. »Stålmannen» insåg det omöjliga för dem att komma igenom åskfronten helskinnade och beslöt att vända. Med sämsta tänkbara sikt och under förfärliga knyckar i bogserlinan svängde han släpet för att försöka komma ur uppviden på samma sida som de kommit in. Det var för sent. Efter bara något tiotal sekunder försvann Mothen helt för Henrys blickar i den diffusa övergången mellan regn och moln.

Knyckarna i linan blev än värre och det var omöjligt att parera dem i den onormalt höga hastigheten. Stundtals var Mothen skymd tio sekunder i sträck och Henrys enda möjlighet att gissa var den fanns var att se åt vilket håll bogserlinan pekade från Olympians nos. Att fortsätta släpet skulle varit en omöjlighet för elever med ringa erfarenhet, men här var båda gamla rutinerade flygare som gett sig hin på att inte ge upp förrän det inte längre fanns någon möjlighet att fortsätta.

Fallvinden kommer...

Slutligen kom fallvinden, men det var inte den sortens fallvind som de hoppats på. Den kom med ett enda ryck som höll på att ta andan ur Henry. Först pekade bogserlinan rätt ner och innan han hunnit följa efter med rodren pressades han upp mot taket i Olympian så att det sved under axelremmarna. Så såg han en skymt av Mothen och fann att om han inte kopplade ur bogserlinan på ögonblicket så skul-



Sikten försämrades i varje ögonblick...

le ändå brottstyckets skröplighet sörja för att han inte längre skulle få sällskap med »Stålmannen». Han kopplade just innan rycket kom och såg linan försvinna som en jättepisksnär. Trots att fallvinden och bygheten fortsatte kändes det som en lisa att inte längre oupphörligt behöva rätta sig efter snöret i nosen och parera de otrevliga knyckarna.

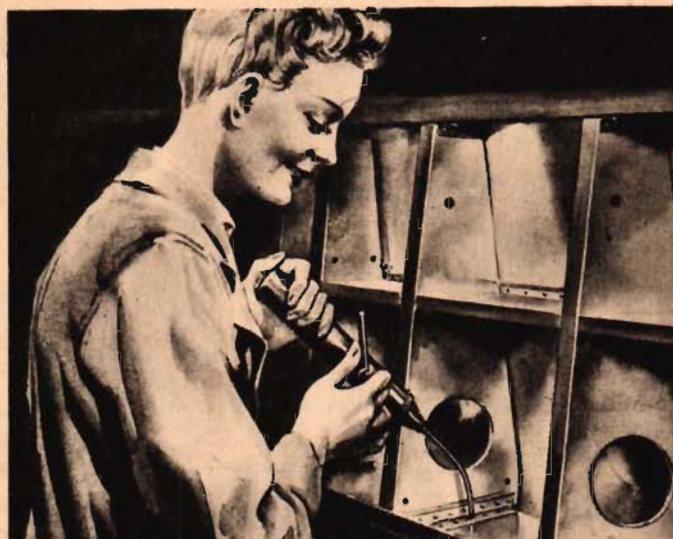
Någon fortsatt flygning var inte att tänka på. Fallvinden höll honom hårt i sitt grepp och marken skymtade allt närmare i regnet. Först nere på hundra meters höjd, där fallvinden fortfarande var stark, var sikten tillräcklig för att välja landningsplats. Något ordentligt fält stod inte att upptäcka utan enda möjligheten för honom att få ner Olympian hel var att landa på en liten nyplöjd leråker som låg alldeles intill en hög, skogklädd backe.

Olympians förträffliga bromsar kom väl till pass vid nerflygningen över skogsbrynet och landningen gick perfekt i den degiga åkerleran. Ännu medan Henry gjorde inflygningen till åkern öste åskregnet ner, men i samma ögonblick som Olympian stannat och Henry började fundera över sin belägenhet bröt solen fram. På mindre än en minut var åskan förbi och landskapet, fast genomdränkt av regn, låg åter i samma strålände sommarvader som förr. Efter knakandet i flygplanet och regnsmattret mot vingarna blev allt plötsligt tyst

(Forts. på sid. 36.)

NITAD AV CHOBERT - EMEDAN...

Intet annat nitningssystem erbjuder sådana möjligheter. För det första behöver bara en arbetssida vara tillgänglig... men, som bilden visar, förargliga skrymslen och lägen »runt hörnet» kunna nås och nitas med perfekt verkan. Vad mera är!... hastigheten varierar till upp emot 1.000 nitar i timmen och dimensionerna från 1/8" lättmetall till 5/16" högvärdigt stål. Den enastående press-



passningen garanterar täta nitar även efter kraftig vibration — kontrollerad expansion hindrar deformation av plåten. Nya tillämpningsområden för detta system uppenbarar sig ständigt. Våra forskningsingenjörer stå gärna till tjänst med fullständiga detaljuppgifter.



CHOBERT *System* FÖR BLINDNITNING

AVIATION DEVELOPMENTS LIMITED, KINGSBOURNE HOUSE, 229-231 HIGH HOLBORN, LONDON, W. C. 1. ENGLAND
Aviation Developments (Canada) Ltd., 152 Kings Street West, Toronto
Australian Agents: Robert Bryce & Co. (Pty) Ltd., 515-52 Little Bourke Street, Melbourne, C. 1.
Indian Agents: R. K. Dundas (Eastern) Ltd, Box 767 Bombay

senaste och
kraftigaste
tillskottet
till en rad
av berömda
slidmotorer...

CENTAURUS

enastående kraftutveckling och därtill alla fördelar hos Bristols berömda en-slids-princip gör "CENTAURUS" stjärnmotor till ett suveränt exempel på högeffektiv kraft. Denna senaste 18-cylindriga Bristol-motor, som utvecklar över 2 500 hk, kommer snabbt att bli en mäktig faktor i den framtida civila flygutvecklingen.



... pionjär för och fulländare av en-slids-principen

THE BRISTOL AEROPLANE COMPANY LIMITED, ENGLAND



ABA-FASTNINGEN »TOM» gjorde den första svenska flygningen till Moskva efter kriget lördagen 8/9 med en spårvägs-delegation, som skulle studera Moskvas tunnelbanesystem. Flygningen var en tillfällig extratur men ger inte desto mindre ett litet hopp om att det svenska trafikflyget kanske så småningom får återuppta Moskva-linjen, som tidigare flögs i pool med Aeroflot. »Tom» återvände samma dag till Bromma och hade då svenska affärsmän och legationsanställda ombord.

GEORG LINDOW var pilot på denna flygning och blev dubbelmiljonär — ABA:s andra — på kuppen. Den gode »Joije» har alltså nu flugit en sträcka som motsvarar femtio gånger jorden runt vid ekvatorn i Aerotransports tjänst. En verklig trotjänare men ändå bara pojken ännu med sina 44 år. Han började flyga för 22 år sedan som värnplikting på Malm-slätt och utom sin ABA-tjänst har han avverkat åtskilliga tusen kilometer även som militärflygare och ambulansförare i Boden, där han 1926 avlöste C. F. Cornelius. Som ambulansflygare utförde han en mängd utomordentliga flygarbragder och fick guldmedaljen för berömliga gärningar samt Carnegie-pris med guldur och 1500 kr. Ännu en dubbelmiljonär fick ABA den 10/9, telegrafisten S. Piculell, en av de flitigaste på den nya atlanttrou-ten, passerade sin andra kilometermiljon.

TILL GENEVE flög en av ABA:s fästningar f f g efter kriget den 6/9 och inledde därmed en ny kurirtrafiklinje med flygning till Schweiz onsdagar och därifrån torsdagar. Till Paris flyger ABA alltså i pool med Air France tisdag, onsdag, torsdag och fredag och åter samma dagar. Som regel flyger de båda bolagen varannan dag och ABA använder ombyggda fästningar. Måndag och fredag flyger ABA med DC-3:or till och från Amsterdam och på fredagarna t o fr Bryssel med »fästning». Till Warszawa har hittills gått en Ju 52:a varje onsdag men härnäst skall det bli en DC-3:a. Till Oslo flyger ABA från Stockholm dagligen liksom till Köpenhamn, som dessom har ännu en daglig förbindelse

med Malmö. Till London flyger ABA liksom tidigare tisdag, torsdag, fredag och lördag. Finlandsrouten har alltså svårt att komma igång och sammanlagt har ABA endast gjort tre flygningar till den finska huvudstaden efter flygförbindelsernas avbrytande i våras.

SVENSKT TRAFIKFLYGPLAN med plats för 24 passagerare håller SAAB på och bygger, har direktör Ragnar Wahrgren berättat. SAAB-90 heter projektet men med bolagets vanliga försiktighet ifråga om beräkningar eller prestandalöften vill man ännu inte säga något om vad det nya planet kommer att gå för. I vår torde prototypen bli färdig för flygproven. FLYG återkommer till SAAB-90 så snart bolaget anser tiden vara mogen för detaljpublicering.

SAAB:s SPORTPLAN har ju blivit för-senat kraftigt genom strejken men torde flyga f f g i slutet av oktober eller början av november. Vid ett besök på SAAB har jag kunnat konstatera, att den nya SAAB-skapelsen, som ju är ett kombinerat skol-, övnings-, ambulans-, rese- och privatflygplan, snart närmar sig sin fullbordan under A. J. Anderssons ledning. Kroppen är redan klar, när detta läses, och snart kommer som sagt detta svenska kvalitetssportplan att flygas runt landet på demonstrationer. Svenskarna får förresten lov att passa på om de skall få något med av de första SAAB-91:orna, ty en isländsk delegation har varit nere hos SAAB, tittat på och blivit stormförtjusta i planet, som passar islänningarna precis. Priset fann de förbluffande billigt med hänsyn till kvaliteten. Bara motorn kostar ju f ö nära 10 000 kr i inköp, så nog är SAAB-91 värd sina 30 000 kr och mer till med nuvarande penningvärde. 30-40 st SAAB-91:or hoppas firman kunna sälja om året och det borde kunna gå. Islänningarna kanske kommer med en beställning på 20 st.

FLYGPLANPRISERNA är egentligen värda sitt eget kapitel, som vi här dock måste nöja oss med att endast snudda vid. Ofta ser man uppgifter om sensatio-



Georg Lindow, den nyblivne dubbelmiljonären. I ungdomens vår då han flög nattposten till Amsterdam, Paris och London.

nellt billiga amerikanska eller engelska plan men för det första vet man inte, hur mycket utrustning som följer med för det uppgivna priset. Ofta visar det sig att planet i flygfärdigt skick kostar minst 50 procent mer än det officiella priset. För det andra kan man inte bara räkna om priset enligt gällande dagskurs på dollar och pund för att få fram priserna i Sverige. Frakter och tull tillkommer och man gör nog bäst i att ifråga om flygplan använda samma faktor som när det gäller bilar. D. v. s. räkna dollarn i minst 8 kr. Kvalitet får man alltid betala och jag kan tala om att den 4-sitsiga engelska Miles M. 28 kostar 2500 pund, d. v. s. nära 50 000 kr i England. Den tyska Messerschmitt Taifun — också den 4-sitsig — kostade redan före kriget ännu mera.

FLYGGENERALEN Nordenskiöld med pressofficeren von Arbin som adjutant är när detta skrives på besök i England på inbjudan av Royal Air Force. Den 16/9 flyger general till USA i spetsen för två svenska kommissioner — en ingenjörsteknisk, som jämte generalen flyger med ATC den 16/9 och en läkargrupp som flyger med SILA två dagar tidigare. I resan deltar utom flygvapenchefen souschefen för flygförvaltningen generalmajor Söderberg, chefen för F13 överstelöjtnant Thunberg, flygdirektörerna Kjellson och Westergård, förste flygläkare Westring, kapten Rasmussen och professor Hohwü Christensen från GCI. Flygteknikerna har inbjudits av amerikanske flygvapenchefen general Arnold och läkarna av chefen för USAAF:s hygienisk-medicinska laboratorium överste Lovelace. Teknikerna kommer främst att studera reaktionsdriften, vilken även i Sverige är högaktuell, och läkarna främst höjdflygningens problem samt användningen av syrgas och den bergerska s. k. G-dräkten mot black-out.

(Forts. på sid. 35.)



De svenska Mustangerna har lockat karikatyrtecknarna och ovan och t h två alster av Bertil Björck.

K R I G E T M O T J A P A N

I.

EN ÅTERBLICK

Av AVIATOR

Början av kriget i Fjärran Östern kan hänföras till 1932, då japanerna besatte Shanghai. Deras expansion i Kina inleddes då, men började på allvar 1937. Fram till 1941 måste kineserna kämpa ensamma, illa utrustade och organiserade, utan krigsindustri, men med en ofantlig yta som främsta försvarsmedel. Japanerna besatte alltfler värdefulla områden och drogo sig sakta inåt landet, följande de stora floddalarna. Men landet var för stort för att kunna erövrast och kriget artade sig till en utmattningshistoria på lång sikt.

Japanernas expansionsdrift stod emellertid icke att hejda. Europas svaghetstillstånd efter krigsutbrottet där och de tyska framgångarna måste utnyttjas. I första hand lockade Bortre Indiens, Indokinas och Ostindiska öarnas ofantliga rikedomar och råvaror, därnäst Australien och som säkerhet mot angrepp österifrån ett gott bassystem i Stilla havets övärld. Den 7 december 1941 föll slaget mot Pearl Harbor, med det sjöburna marinflygets torped- och störbombplan som instrument och med fullständig katastrof för amerikanska Stillehavetsflottan liksom för flyget på Hawaii till resultat. Några dagar senare råkade brittiska flottans huvudstyrka vid Singapore lika illa ut. Även den gick till havets botten.

Följden blev en oerhörd prestigeförlust för de båda anglosachsiska makterna. Japanska flottan fick herravälde till sjöss och kunde efter behag verkställa de truppskeppningar som behövdes för hela raden av invasioner över de väldiga vattenvägarna. Men resultatet blev också att den amerikanska nationen reste sig som en man, sammanbitet besluten att icke nedlägga vapnen förrän Pearl Harbor var hämnat till fullo, ett mål som vid årsskiftet 1941—42 syntes mycket avlägset.

Under tiden december 1941—maj 1942 erövrade japanerna i rask följd Franska Indokina och Siam — båda utan strid —, Malacka, Burma, Filippinerna, Borneo, Java, Sumatra, vidare Moluckerna, norra delen av Nya Guinea, Bismarkarkipelagen, Gilbertöarna och Salomonöarna. Moderlandets livsmedelsförsörjning syntes tryggad, större delen av världens tenn- och gummiproduktion behärskades, oljetillförseln var riklig. För nativitetsöverskottet öppnades nya kolonisationsområden. Främre Indiens gräns hotades, invasion på Australiens kontinent syntes förestå.

Samtidigt som det japanska väldet sträcktes ut krävde det emellertid försvar i alla sina utposter. Japanska lantstrids-

krafter måste spridas ut över vitt åtskilda garnisoner utan möjlighet att understödja varandra. Landbaserat flyg måste också vid rådande avståndsförhållanden spridas ut och bli lokalt bundet. Försvaret stod och föll med en stark flotta och ett starkt sjöburet marinflyg.

Detta insåg emellertid också amerikanerna. Långt innan slagskeppsflottan hunnit hämta sig från Pearl Harbor samlade man hangarfartyg för offensiva operationer mot japanerna. Hangarfartygen hade lyckligtvis helt undgått förluster den 7 december. I maj 1942 kom en första uppmuntran genom sjöslaget i korallhavet, då en japansk sjöstyrka, möjligen på väg mot Australien, revs upp. Världen fick för första gången erfara den nya tidens sjökrigföring: sjöstrider mellan artillerifartygen uteblevo, i stället blev det båda sidornas hangarfartygsflyg som angrep fiendens större fartyg. Som följd därav blev kampen om själva hangarfartygen mycket viktig. Det starkaste och effektivaste hangarfartygsflyget innebar nyckeln till framgång i Stillehavetskriget. I korallhavet fingo båda sidorna förluster i dessa dyrbara fartyg, men den befarade invasionen mot Australien från japanernas nya basområde vid Rabaul på New Britain uteblev. I juni kom en ny sammandrabbning till sjöss, nu vid Midway, den lilla amerikanska öbasen nordväst om Hawaii. Det uppges numera att amerikanerna här gillrat en fälla för japanerna. Detta må vara riktigt eller icke, resultatet blev emellertid, att japanerna tillfogades ett klart nederlag och förlorade flera stora hangarfartyg. Den första vändpunkten i Fjärran Östernkriget hade kommit.

I augusti 1942 voro amerikanerna färdiga att gå till motanfall och börja återtagandet av förlorad terräng. Marinsoldater landstego på Guadalcanar och besatte inom kort ett av japanerna anlagt flygfält där. Liksom fallet varit under hela tiden för japanernas expansion gick återerövringen nu systematiskt ut på att steg för steg besätta nya flygbaser, varifrån offensiven kunde föras vidare. Man hade fått sin läxa ifråga om flygvapnets betydelse. Förutsättningen för varje ny ansats i sumilastegen genom Stilla havet blev herraväldet i luften på platsen i fråga, tillkämpat efter sega strider. Inledningen vid Salomonöarna stöddes av sjöburet flyg samt

landbaserat tungt bombflyg på Nya Hebriderna, söder om Salomonöarna. Kampen om Guadalcanar blev seg och avgjordes först efter många luft- och sjöstrider med förluster på ömse håll. Man räknade till sex stora flyg-flottslag vid ön. I början av 1943 var den en offensiv amerikansk flygbas och hotet via Salomonöarna mot Australien var eliminerat. Endast ett amerikanskt stort hangarfartyg var då intakt. En annan japansk anfallsriktning var emellertid Nya Guinea, på vars sydkust Port Moresby utgjorde de allierades utpost. I november inledde general MacArthur Papuafälttåget, som efter några månader ledde till att hotet avlägsnades och att de japanska baserna på öns nordvästra del återtog. Därmed hade goda utgångspunkter vunnits för att neutralisera den japanska huvudbasen Rabaul från både sydväst och sydost.

Större delen av 1943 användes till att konsolidera de sålunda vunna utgångslägena och samla krafter — flyg-, sjö- och lantstridskrafter — för de kommande stort upplagda inryckningarna i det japanska väldet på en sydlig väg ledd av general Mac Arthur, stödd av landbaserat flyg under general Kenney, en nordlig väg ledd av amiral Nimitz med stöd av amiral Mitschers berömda hangarfartygsflyg. De opererade oberoende av varandra, men startade samtidigt, på senhösten 1941, och nådde målet — japanska moderlandet — samtidigt, i augusti 1945. 10/9 1945.

LOCKHEED XP-58 var en utveckling av »Lightning», med bl a större spännvidd och nästan dubbelt så starka motorer. Typen var avsedd för operationer på hög höjd och spännvidden ökades därför till 21,34 m. Motorerna var av typ Allison V-3420 på vardera 2 600 hk. Planet hade även två mans besättning och var försett med dubbla hjul både för huvudlandstället och nosstället. Beväpningen var fantastisk och bestod av inte mindre än 4 st 37 mm akan och 4 st 12,7 mm ksp. Maxfarten var 690 km/t och topphöjden 11 500 m. XP-58 kommer inte att serie-tillverkas.

LOCKHEED XP-49 är en annan experimentutveckling av P-38. Den var utrustad med två 1 350 hk vätskekylda experimentmotorer samt försedd med trycktät kabin. XP-49 hade en marschhastighet av c:a 500 km/t och hade följande mått: spv. 15,85, längd 12,22 m och höjd 2,92 m. Icke heller XP-49 kommer att serietillverkas.

Det är utan tvivel det hangarfartygsbaserade flyget som haft den största betydelsen i kriget i Fjärran Östern — men stora japanska förband landbaserade bombplan har anfällt amerikanska och kinesiska mål. Bilden är tagen på en japansk bombbas före ett anfall med tunga bombplan mot kinesiska mål innan kriget USA—Japan började. Bombplanen var av den nu föräldrade typen Mitsubishi OB-96 (kopla av Ju 86) med två 1 000 hk »Kinsels»-motorer (Twin-Wasp-plagiat). Toppfarten var 385 km/t och beväpningen bestod på den version som ännu var i tjänst vid den japanska kapitulationen av 1 st rörlig 20 mm akan samt 6 st 7,7 mm ksp.



V A M P I R E

(D. H. 100) VAMPYREN

*de Havillands
reaktionsdrivna
jaktplan*

överskrider lätt

800 km/t

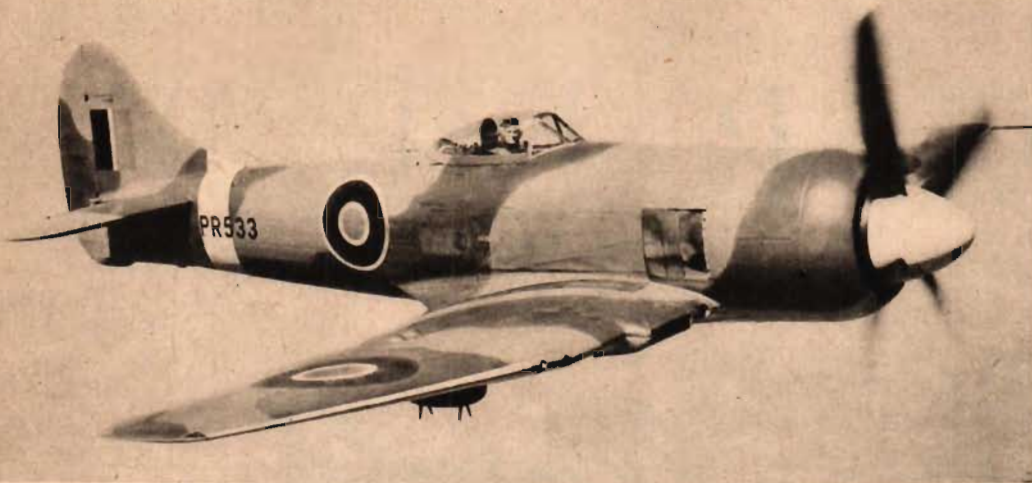
i planflykt på olika höjder

DE HAVILLAND

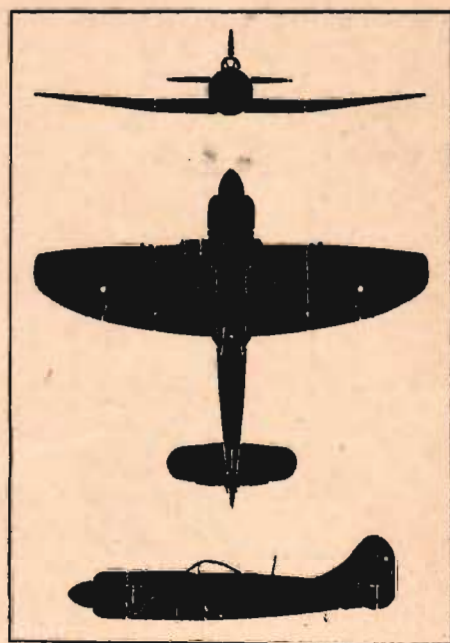


DE HAVILLAND · HATFIELD · HERTFORDSHIRE · ENGLAND

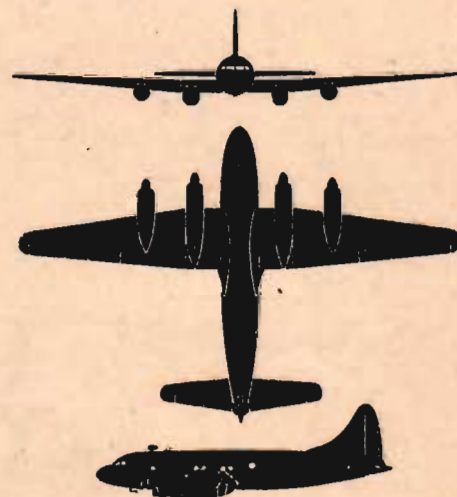




HAWKER »TEMPEST II» utrustad med stjärnmotor av typ Bristol »Centaurus» på över 2 500 hk ses här ovan. Trots att denna nya stjärnmotor är betydligt kraftigare än Napier »Sabre» har »Tempest II» en flygvikt på blott c:a 5 000 kg mot »Tempest V», som har en flygvikt på 5 200 kg. Beväpningen är densamma som tidigare, alltså 4 st 20 mm Hispano-akan Mk V. Topp hastigheten har inte offentliggjorts men troligen ligger den närmare 750 än 700 km/t. Mått: spv 12,5 m, längd 10,2 m, höjd 4,4 m och vingyta 28,06 m². T. h.: en treplansskiss av »Tempest II».



V-TECKEN PÅ STJÄRTEN har Beechcraft AT-10 »Wichita» (t. v.), som försetts med stabilisera, vilket hittills endast förekommit på vissa segelplankonstruktioner. Ausikten med denna ändring av stjärtkonstruktionen är i första hand att möjliggöra en förenklad konstruktion, större hastighet och bättre vändbarhet.

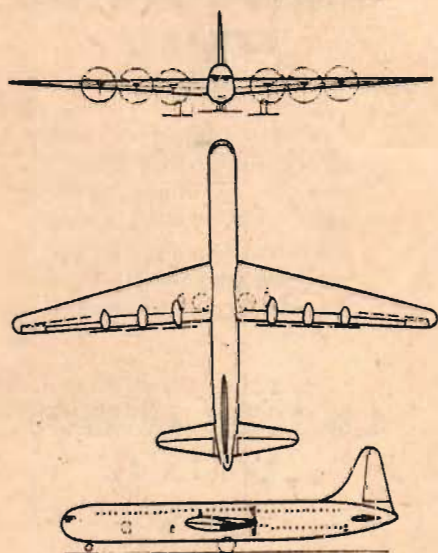


AVRO 688 »TUDOR I», det nya engelska transatlantiska trafikplanet, ses t. v. i två premiärbilder. Prototypen provflögs den 14 juni och visade sig motsvara högt ställda förväntningar. »Tudor I» är avsedd att användas endast för Atlanttrafik varför endast 12 passagerare kan medföras. Inredningen är i stället så mycket mer exklusiv med extra stora fönster m. m. »Tudor I» är också det första engelska trafikplanet med trycktät kabin men trots dess övriga modernitet har det vanliga tvåhjulsstället bibehållits. Motorerna är 4 st 1 850 hk Rolls-Royce »Merlin 100» som ger planet en maxhastighet av 557 km/t och en marschfart på bästa höjd av 485 km/t. Längsta flygsträckan är 7 830 km vid en flygvikt på 34 800 kg. »Tudor I» har följande mått: Spännvidd 37,44 m, längd 24,23 m, höjd på marken 6,71 m, vingyta 132 m². Här ovan en treplansskiss av »Tudor I».



FLYGNytt

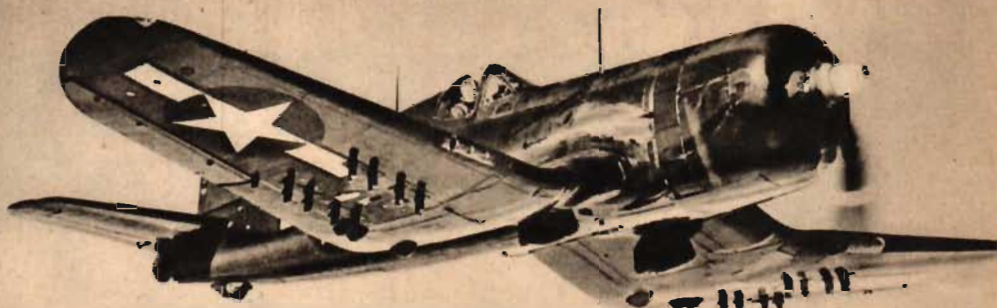
från ALLA FRONTER



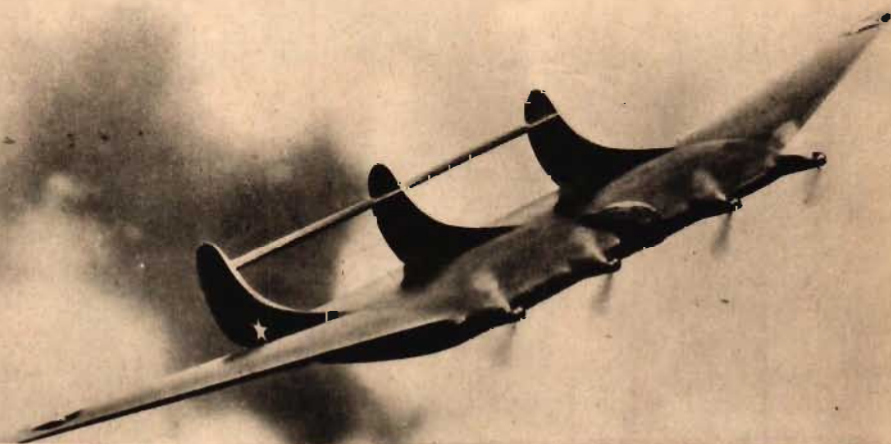
CONSOLIDATED VULTEE MODEL 37, den kommande »super-clippern» för 204 passagerare, ses här ovan i treplanskiss. Den militära benämningen på transportversionen är XC-99. Flygvikten blir inte mindre än 160 ton och den sägs kunna ta en betalande last av nära 46 000 kg över en flygsträcka på 2 400 km; 23 000 kg över en flygsträcka på 6 700 km samt en betalande last av 2 000 kg över en flygsträcka på 13 000 km, allt vid en marschhastighet av 500—550 km/t. Sex motorer på vardera 2 800 hk med skjutande trebladiga propellrar med en diameter av 5,8 m. Effektbelastningen är något över 8,7 kg/hk och vingbelastningen c:a 250 kg/m². Den är försedd med trycklåta kabinutrymmen och har en bästa höjd på 9 000 m. Spännvidden blir 70,14 m, längden 55,47 m, höjden 17,52 m och vingyta 577,8 m². Femton exemplar av detta jättemonstrum har beställits av Pan American Airways.

»SEAFIRE XV» heter planet t. h., den senaste versionen av den hangarfartygsbaserade varianten av Spitfire XII. Den landar just på hangarfartyget H. M. S. Pretoria Castle. Seafire XV är utrustad med en 1 890 hk Rolls-Royce »Griffon V», vilket är 300 hk mer än för senast föregående version. Denna kraftiga motor samt en hel del konstruktiva finesser gör att »Seafire XV» har större topphöjd och bättre stighastighet än alla sina föregångare. Raketstarthjälp används liksom på de flesta hangarfartygsbaserade engelska flygplanen. Maxhastigheten är c:a 650 km/t och topphöjden över 10 600 m. Mått: Spv 11,22 m, längd 9,7 m, vingyta 22,48 m² och flygvikt c:a 3 700 kg. Bevapningen består av 2 st 20 mm akan och 4 st 7,7 mm ksp. Dessutom kan »Seafire XV» ta en 230 kg:s bomb under kroppen.

FLYG 19/45



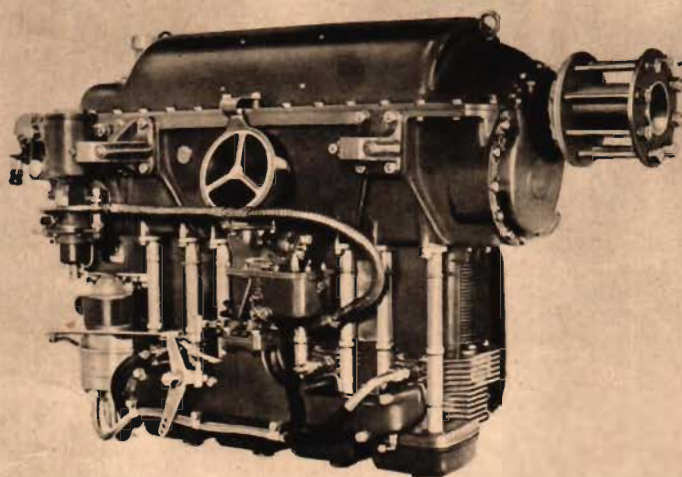
CHANCE-VOUGHT »CORSAIR» ses här ovan i en ny version med beteckningen F4U-4 som i stort antal insattes i slaget om Japan. Denna nya version skiljer sig från de tidigare genom att motorkåpan är oval med kylare inbyggd i undersidan. Motor: Pratt & Whitney »Double Wasp» på 2 100 hk. Vidare sägs planet nu ligga i 425 mph-klassen, dvs gör c:a 684 km/t, ett begrepp som i USA börjat brukas och missbrukas liksom tidigare 400 mph, dvs. 643 km/t. Under vingarna ses upphängningsanordningar av ny typ för raketprojektiler. F4U-4 eller »Super-Corsairs», som den också kallas, finns nu i en ännu senare Goodyear-byggt version med »tear drop»-kabin.



BURNELLI MB-4. Den kände amerikanske »flygande ving»-konstruktören Vincent J. Burnelli har framlagt ett projekt till ett fyrmotorigt transportflygplan, baserat på hans tidigare konstruktioner. MB-4 är nu under konstruktion vid en kanadensisk flygfirma och betecknas som en mycket lovande skapelse både i fråga om ekonomi och flygsäkerhet. Planet är avsett att utrustas med 8 st Wright »Cyclone 18» kopplade i fyra motorgondoler med motroterande propellrar. Varje sådant kraftaggregat är åtkomligt för reparationer under flygning och utvecklar över 4 000 hk. MB-4 kan inredas för 80 passagerare och beräknas få en marschhastighet på 450 km/t och maxhastighet av 550 km/t. Den totala flygvikten blir c:a 65 ton, spännvidden 60,96 m och längden 19,81 m.



"CIRRUS"

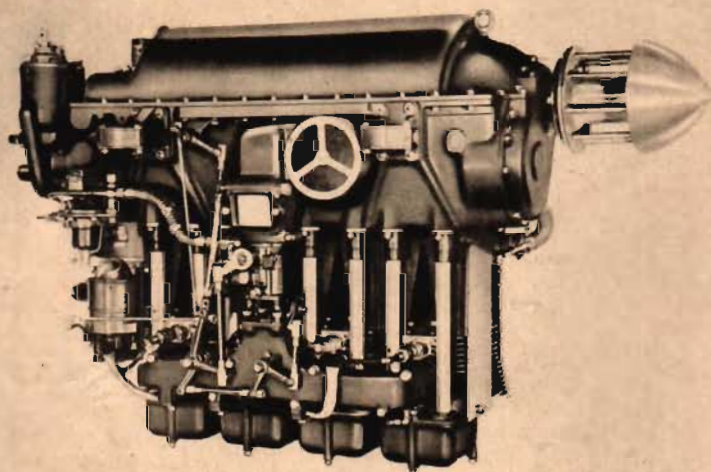


CIRRUS MINOR

SERIE I

90 hk

Den lätta flygmotorn, som gjorde så effektiv tjänst i RAF, är nu tillgänglig för civilt bruk. Enkel, robust och tillförlitlig, byggd enligt förstklassig brittisk standard och stödd av förstklassig service.

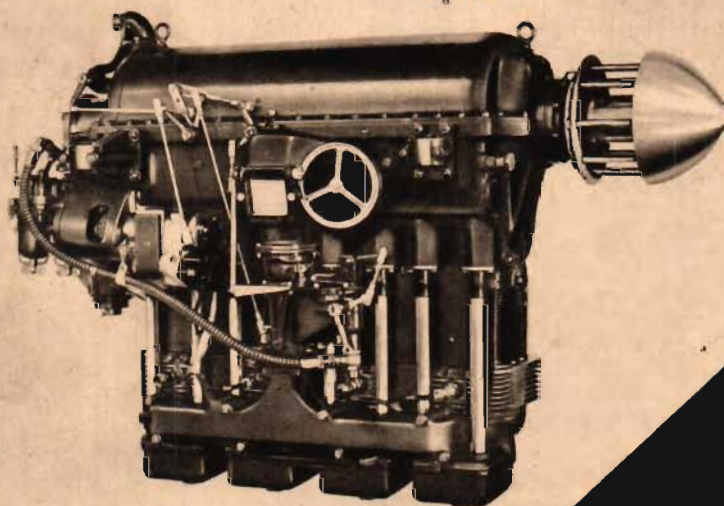


CIRRUS MINOR

SERIE II

100 hk

Utveckling av Serie I, men ger nyttig tilläggseffekt mot obetydligt högre vikt. (Samma infästningspunkter.) Utrustad med automatiska varm- och kallluftintag. Lämplig för blyhaltiga bränslen.



CIRRUS MAJOR

SERIE II 150 hk

SERIE III 155 hk

Två idealiska kraftkällor för moderna en- eller flermotoriga passagerarplan eller lätta fraktflygplan. Till det yttre identisk har dock Serie III högre kompressionsförhållande och fordrar bränsle med högre oktantal.

BLACKBURN AIRCRAFT LTD

BROUGH. E. YORKS.
ENGLAND

JÄMFÖRELSE MELLAN...

(Forts. fr. sid. 13.)

naden även här mellan i övrigt lika plan ej bli så värst stor. Den enda faktor, som i själva verket har något inflytande på landningshastigheten, är alltså vingbelastningen. Man kan säga, att landningshastigheten är proportionell mot kvadratroten ur vingbelastningen eller att en viss procentuell ökning av denna medför en hälften så stor procentuell ökning av landningshastigheten. Man ser ofta fullkomligt fantastiska värden på landningshastigheter, men dessa värden är i allmänhet ej mätta utan avlästa på en hastighetsmätare, vars pitotrör är felplacerat på något sätt, så att hastighetsmätarens utslag ej motsvarar den verkliga landningshastigheten.

Det händer tyvärr också ofta, att mindre nogräknade firmor uppger landningshastigheter utan att tala om, att denna hastighet kan vara flugen eller räknad med praktiskt taget tomt flygplan. Emellertid torde de värden i tabell 1, som är uppgivna för BHT och SAAB-91 kunna anses tämligen korrekta, ehuru SAAB:s värden är en aning försiktigare. Däremot är den i FLYG nr 14 för Globe Swift med 59 kg/m² vingbelastning angivna landningshastigheten 67,2 km/t en ren orimlighet. Det skulle nämligen förutsätta en 60 % högre lyftkraftkoefficient hos Globe Swift än hos SAAB-91. Det enda, som vi med säkerhet kan gå ut ifrån, är att landningshastigheten vid den uppgivna vingbelastningen ej gärna kan ligga nämnvärt under 80 km/t. Som synes en rätt betydande skillnad.

Stighastigheten

Även beträffande stighastigheten förekommer här och där uppgifter, som ser ut att stämma rätt illa överens. Detta hänger nog emellertid i allmänhet ihop med, att man i prospektet glömt att tala om, att hastigheten i fråga är räknad med en speciell stigpropeller eller också med omställbar dito.

För att få någon klarhet i frågan om stighastigheten får vi först komma ihåg, att stighastigheten är sammansatt av två hastighetskomponenter, nämligen lyfthastigheten, som är lika med den hastighet med vilken motorn skulle orka hissa upp en kropp vilken som helst med samma vikt som flygplanet, och dels sjunkhastigheten, dvs den hastighet med vilken flygplanet sjunker, om

**PREMIÄRTAXI-
CHEF:** Åke Forn-
mark, Skandinaviska
Aeros verkstadsdirek-
tör, kan känna sig
lugnare sedan han
fått 10.000 liter bräns-
le per månad. Nu
väntar han — och de
övrige bolagens che-
fer — på flera taxi-
uppdrag och nya
flygplan utifrån.



TAXIFLYGET ÅTER...

(Forts. fr. sid. 9.)

na fullgöra uppdrag som inte har med nöjesflygning att göra, alltså affärsresor, ambulans- och reportageflygningar m. m. Skandinaviska Aero har ännu så länge endast Wacon att taxiflyga med — vi får ju inte använda våra snabba Caudron-kärror för luftfartsstyrelsen. Men det dröjer väl inte alltför länge innan vi får in flygplan utifrån... Nog kommer vi att få användning för dem alltid! Vi får massor av beställningar. Senaste veckan gjorde vi två ambulansflygningar, båda nattetid. I ena fallet hämtade Torvald Andersson en sjuk på Träskö i norra Kanholmsfjärden. Han startade i bekmörker kl. 23, hämtade och landade vid Lindarängen kl. 00.15. Inga landningsljus nästan. Den andra flygningen var till Karlstad.

Efter en god middag på Norrtäljes stadshotell — som föraren dock aktade sig för

det glidflyger med den hastighet, som man normalt använder vid stigning. Om man har reda på dessa båda komponenters andel i stighastigheten är saken förhållandevis enkel. Lyfthastigheten är nämligen endast och allenast beroende av effektbelastningen och växer omvänt proportionellt mot denna, dvs mot en viss procentuell ökning av effektbelastningen svarar samma procentuella minskning av lyfthastigheten.

Sjunkhastigheten däremot är direkt proportionell mot kvadratroten ur vingbelastningen, dvs mot en viss procentuell ökning av vingbelastningen svarar en hälften så stor ökning av sjunkhastigheten. Vidare är den i viss mån beroende av sidoförhållandet λ . Man kan uttrycka detta beroende så, att mot en viss procentuell ökning av λ svarar inom det område som kommer i fråga, nämligen för λ -värden mellan 6 och 9, en c:a tredjedelen så stor minskning av sjunkhastigheten.

Nu går det emellertid i allmänhet ej att utan vidare få reda på de båda komponenternas andelar, varför man får försöka reda sig med en approximation. Eftersom stighastigheten är lika med lyfthastigheten minus sjunkhastigheten, måste ju alltid den förras absoluta värde vara betydligt större

— startade Wacon igen och satte kurs mot Lindarängen.

Malmöstart för Svensk Flygtjänst

— Vi tar emot beställningar varenda dag, men dels har det regnat så mycket på sista tiden, dels har vi inte flygplanen riktigt klara än sedan de använts till målflygningar, säger ing. Georg Malmström i Svensk Flygtjänst. Därför har vi inte kommit i gång än. Men just i dag flög vår chef, direktör Tor Eliasson, ner till Malmö med trafikflygare Allan Abrahamsson i vår tresitsiga Miles »Falcon», som skall placeras där nere för taxiflygningar. I övrigt har vi två Junkers W 34, som skall snyggas upp, liksom även två Hornet Mothar, av vilka den ena redan är placerad i Göteborg. Den ena W 34:an har använts vid malmflygningar i Norrland och den andra av kartverket. Innan vi får nya flygplan med fullständig blindflygutrustning måste vi inskränka oss till vackertvæderstaxiflygningar. Men underhandlingar är i gång utomlands om ny flygmateriel — Hans Ostelius för t. ex. vår talan i USA. Javisst, vi har också fått 10.000 liter per månad för sådana här flygningar.

Nordisk Aerotjänst i Norrköping flyger en del för militär räkning fortfarande, meddelar firmans tekniske ledare, ing. Lennart Hemminger. En Waco och två Caudron finns för ev. taxiflygning och bränsle har man fått. Närmast på programmet står emellertid motorflygskolning med till en början Cub och Moth — priset per timme blir sensationellt lågt. 45 kr. för Cub.

Pro Mille.

än den senares. Vid plan av den klass, som det här närmast är tal om, ligger i allmänhet sjunkhastigheten någonstans i närheten av tredjedelen av lyfthastigheten, varvid alltså den återstående stighastigheten representerar de övriga två tredjedelarna. Lyfthastigheten är alltså i allmänhet c:a 1,5 gånger stighastigheten. Detta betyder, att effektbelastningens inverkan på stighastigheten blir i runt tal 1,5 gånger större, dvs mot en 10 %-ig ökning av effektbelastningen svarar en c:a 15 %-ig minskning av stighastigheten. Sjunkhastigheten i sin tur utgör i runt tal halva stighastigheten. Vingbelastningens och sidoförhållandets inverkan på stighastigheten blir alltså ungefär hälften så stor som på sjunkhastigheten, dvs mot en 10 %-ig ökning av vingbelastningen svarar en c:a 2,5 %-ig minskning av stighastigheten och mot en 10 %-ig ökning av λ svarar en c:a 1,5 %-ig ökning av stighastigheten.

I tabell 2 är upptagna de ändringar i maximihastighet, landningshastighet, lyfthastighet, sjunkhastighet och stighastighet, som åstadkommes av en 10 %-ig ökning av vingbelastning, vingeffekt, effektbelastning och sidoförhållande.

(Forts. på sid. 32.)



Lär Eder

FLYGA

AB NORDISK AEROTJÄNST

öppnar i dagarna flygskola i Norrköping. Priser 45—75 kr. per flygtimme. Förstklassig personal och materiel. Närmare upplysningar från

AB NORDISK AEROTJÄNST.

Tel. 300 60.

FLYGPLAN till salu

Klemm-25, 2 sitsigt, öppet sportflygplan med Hirthmotor, 80 hkr., lämpligt för skolbruk och segelflygsbogsering.

KZ-II sport, 2 sitsigt, öppet sportflygplan med Hirthmotor, 105 hkr., lämpligt för skolbruk.

Flygplanen visas å Bromma flygplats efter hänvändelse till flygchefen.

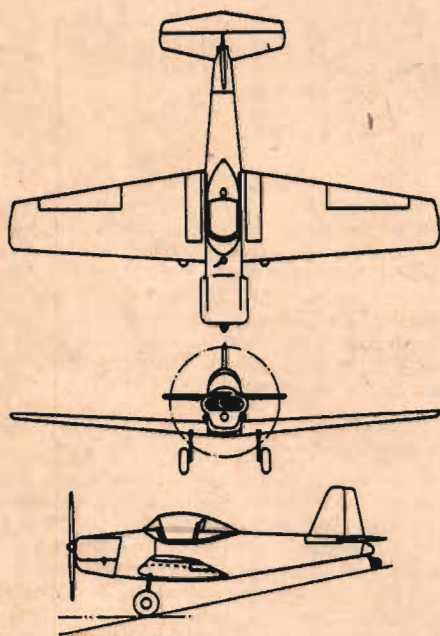
STOCKHOLMS FLYGKLUBB, Stockholm 40. Tel. 28 32 46.

I verkligheten...

"SKYHOPPER" för 1.000 dollar



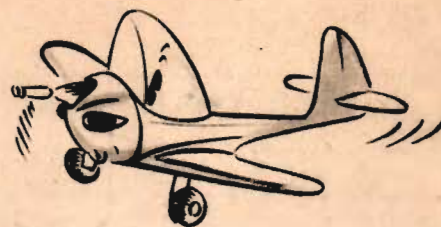
Den nya amerikanska ensitsaren »Skyhopper» är enkelt byggd och har en 50 hk motor. På fotot ses den öppna versionen och på treplansskissen lyxmodellen med teardropkabin.



Den nybildade amerikanska firmen Aviation Boosters Inc., Kansas City, Mo., har fått färdigt ett ensitsigt folkflygplan, som kallas »Skyhopper». Konstruktörerna heter George Stark (förut hos Commonwealth Aircraft) och M. E. Salvay (tidigare hos North American). Motorn är en 50 hk Continental med direkt bränsleinsprutning. Priset är 1 000 dollar.

»Skyhopper» har byggts så enkel som möjligt för att minska underhållskostnader och besvär med ideligt översynsarbete. Den tvåbalkiga vingen är av trä och plywood med dukklädsel. Kroppen består av svetsade stålror och är klädd med duk. De fasta styrtorna är av plywood, medan de rörliga består av stålror med dukklädsel. Alla roder är statiskt utbalanserade och påverkas av stötdämpare med korta wireanslutningar. Sporrhjulet kan vara antingen styrbart eller fritt svängande.

Data och prestanda för »Skyhopper»: spännvidd 7,62 m, längd 5,49 m, höjd 1,6



»Cub Skycycle.»

Ensitsarna lever!

»Ensitsartanken» har inte dött trots alla skrivelser om att det av många skäl är »okerier» att bygga ensitsiga sportplan. I FLYG n:r 9/45 kunde vi meddela att Piper håller på med en ensitsig »Cub Skycycle» (som här ovan ses i Karlström-karikatur) och på denna sida finns beskrivning över en liknande typ från den amerikanska firmen Aviation Boosters Inc. De som sysslar med ensitsarbygge är inne på den riktiga tankegången att man mycket väl kan tillverka och även sälja ensitsiga folkflygplan — om de är tillräckligt enkelt byggda och därför billiga. Att generellt påstå att ensitsare under alla förhållanden är osäljbara torde kunna kallas nonsens...

m, tomvikt 281 kg, flygvikt 390 kg, vingbelastning 41,50 kg/m², maxhastighet 200 km/t, marschhastighet 175 km/t, stighastighet 3,8 m/sek, bränsletankens rymd c:a 45 liter, flygsträcka 440 km.

Den som vill flyga »inomhus» kan få en skjutbar teardropkabin på sin »Skyhopper» och denna lyxversion kostar obetydligt mer än standardutförandet.

Aviation Boosters Inc håller också på med en tvåsitsig typ med 65—75 hk motor, som skall komma att kosta c:a 2 000 dollar. Denna tvåsitsiga »Skyhopper»-utveckling får trehjulstätt, slots, klaffar och ställbar propeller.

I drömmen...

Folkamfibien "LUKAS"

När jag läst igenom den läsvärda artikeln »Folkamfibien anger tonen» av major Enderlein i FLYG n:r 14/45 kunde jag inte låta bli att skissera upp min idealamfibie, som jag haft i tankarna rätt länge men som har stannat där, emedan jag i flygarkretsar märkt en svag motvilja mot amfibieflygplan för privatbruk. Denna illvilja har kanske nu, sedan ovan nämnda artikel publicerats, i viss utsträckning utbytts mot en önskan att ta vara på de goda egenskaper ett amfibieflygplan har.

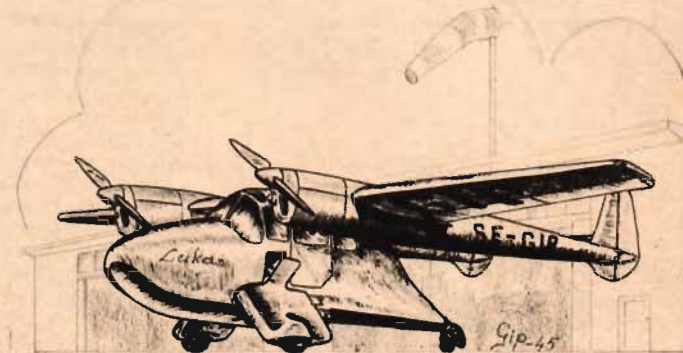
»Lukas» är enligt mitt förmenande det idealiska familjeflygplanet, som även är lämpligt för taxi- och reportageflygningar i vårt sjörika land. Det är förstås ett rent fantasifoster, ty jag är inte konstruktör utan flygförare. Det är dock en detalj som jag tror skall direkt kunna omsättas i praktiken och det är landställsprincipen.

Flygplanet, byggt i skalkonstruktion av lättmetall, är ett 4—5-sitsigt, tvåmotorigt, högvingat monoplan med flytkropp, två stjärtbommar samt på var sida en halv-

vinge, vilken tjänstgör som stödflopp på vatten och som landställ på land.

Motorerna är luftkylda radmotorer med direktinsprutning, som ger en starteffekt på 130 hk vardera och driver var sin trä- eller metallpropeller med ställbara blad.

Landställets båda huvudhjul sitter i spetsarna på stödfloppor. Dessa är lagrade i kroppen och ligger i vanliga fall parallellt med vingen. Men när hjulen skall användas sänks stödflopporna medelst ett mekaniskt pumpsystem. Landställets fjäderben är belägna i kroppen just där stödflopporna



Värre än flygföraren och segelflygaren Sten Gripenlöf är en spekulativ natur och här är hans senaste fantasifoster, GIP-67 »Lukas». Landställbenen är samtidigt stödfloppor — ett ganska listigt arrangemang.

vid nedfällt läge lämnar en öppning i kroppssidan. Hjulbromsarna är hydrauliska och av backtyp. Sporrhjulet är fast och

HELIKOPTERFÖRSÄLJNING

i Sverige nästa år?

Om allt går efter »ritningarna» kommer svensken att kunna köpa sig helikopter i slutet av nästa år. Bilfirman AB Gjestvang & Co i Stockholm har nämligen fått löfte om svensk generalagentur på den amerikanska helikopterfirman Kellett Aircraft Corporations produkter. Det hela ser lovande ut, varför det inte alls är omöjligt att vi på hösten 1946 får se Kellett-helikopters snurra fram över vårt land, tack vare gott initiativ från en svensk bilfirma.

Kellett-fabriken, som ligger i Upper Darby, Pennsylvania, och som tidigare endast sysslat med autogiros, har nyligen offentliggjort en ny helikopterkonstruktion XR-8, den första i sitt slag med trebladiga rotoror, som synkront snurrar i varandras fält. Denna princip sägs vara mycket fördelaktig och firman planerar att använda detta system på sina kommande helikopterkonstruktioner, berättar Gjestvangchefen ingenjör Bo Lindh, som i dagarna kommit

hem från en vistelse i USA, där han bl. a. undersökte möjligheterna att få agentur för försäljning i Sverige av Kellett-helikopters. Möjligheterna syns rätt goda och ing. Lindh lovades leveranser redan mot slutet av nästa år. Han omtalar även att Kellett f. n. arbetar med en 8-sitsig tvåmotorig helikopter, också denna tvårotorig. Provflygning beräknas ske någon gång i höst.

Den tvåsitsiga XR-8 kommer inte att byggas för civilt ändamål och är endast en militär experimentkonstruktion för USAAF Air Technical Service Command. Kelletts ingenjörer har arbetat med XR-8 sedan 1939 och den flög för första gången i maj 1945. Motorn är en luftkyld Lycoming 0-405-9 på 245 hk och medförd maximal bränslemängd 360 liter. XR-8 har följande data: kroppslängd 6,89 m, rotorspännvidd 12,19 m, höjd 3,57 m, rotorbladnya 7,85 m², rotorbelastning 157 kg/m², effektbelastning 5,55 kg/hk, tomvikt 1.065 kg, flygvikt 1.365 kg.

Detta är för resten inte första gången Gjestvangs visar flygsinne. På våren 1936 utställde firman en Topsy S-2, som såldes i samarbete med Svensk Flygtjänst. Ing. Lindh tog privatflygarcertifikat 1935.



Helikoptern Kellett XR-8 i luften. Motorn är på 245 hk och rotorsystemet nytt och epokgörande.

Nya Bendix typer

Den av svensken Vincent Bendix — numera avliden — grundade firman Bendix Helicopter Inc i USA har offentliggjort två nya helikoptertyper, modell I och modell H, båda med två motroterande rotoror. Enligt en artikel i »The Christian Science Monitor» — för vilken mr Bendix hann uttala sig innan han dog — skall modell I stå på toppen i fråga om säkerhet och enkel manövrering.

Modell I är fyrsitsig och har en 300 hk motor. Rotordiametern är 12,19 m, tomvikten 885 kg, flygvikten 1.395 kg, maxhastigheten 192 km/t, marschhastigheten 168 km/t och flygsträckan 670 km. Denna »kopter» kan stiga vertikalt med 3 m/sek.

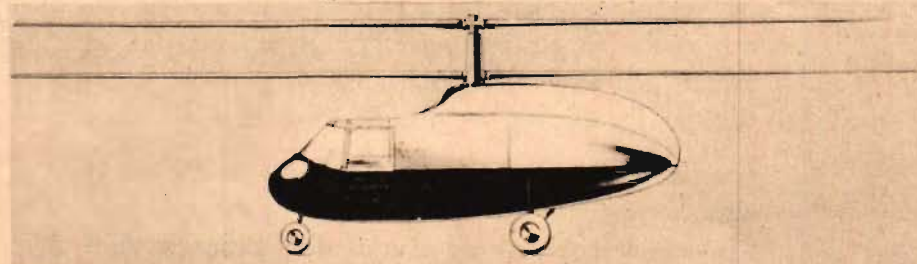
Om modell H föreligger inga andra uppgifter än att motorn är på 500 hk.

Samtidigt som vi publicerar ovanstående nyheter passar vi på att rätta till en del uppgifter om Bendix' helikopter med gummi-flottörer, som omnämndes i FLYG n:r 3/45. Denna typ heter modell G och här följer nya och riktiga uppgifter om apparaten: tvåsitsig, 165 hk motor, rotordiameter 9,75 m, tomvikt 630 kg, flygvikt 917 kg, maxhastighet 192 km/t, marschhastighet 160 km/t, stighastighet rakt upp 2,4 m/sek och flygsträcka 480 km. Motorns varv är normalt 2.100 v/min. och rotororns 300 v/min. Rotorbladens periferihastighet är c:a 550 km/t. Flygtiden är 3 tim 15 min.

Gnomo.



Bendix fyrsitsiga helikoptermodell I (ovan) har 300 hk motor och modell H (nedan) 500 hk. Båda typerna har två motroterande rotoror och nosjul. Enligt ett meddelande från fabriken skall modell I (och varför inte också H?) bli den hittills mest lättflugna helikoptern.



FLYGANDE GLASVERANDA: T h ett foto av världens största helikopter — PV-3 — från den amerikanska firman P-V Engineering Forum, som tidigare lancerat en ensitsig helikopter (PV-2) för privatbruk. PV-3, som är den första framgångsrika konstruktionen med två bärande rotoror i tandem, har konstruerats för US Navys kustbevakning, sjöfräddnings- och transporttjänst. Besättningen består av två man och på medellånga distanser kan tio passagerare medföras. Flygkroppens längd är 14,03 m och höjden 3,96 m. För att kunna starta och landa behöver PV-3 ett fritt område på endast 30 m i diameter.

FLYG 19/45



Olika vägg tjocklek

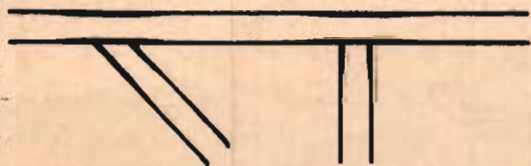
I ETT OCH SAMMA RÖR-



Prov på förstärkta Seefabrör.



Här nedan visas några olika prov på svetsningsutföranden. Patent Seefab.



det förstärkta Seefabröret — revolutionerande för lätta svetsade konstruktioner m.m.

Här har Seefab givit konstruktören ett material, som erbjuder stora möjligheter. I alla konstruktioner, där lägsta vikt men största styrka — t. ex. flygplan och cyklar — är ett oeftergivligt villkor, där är Seefab kalldragna stålrör med varierande vägg-tjocklek en tillgång av påtagligt värde.

Brottas Ni med problemet lämpligaste material till lätta konstruktioner, sätt Er i förbindelse med oss. Utnyttja vårt senaste resultat på det kalldragna stålrörets område. Vänd Eder förtroendefullt till Seefab.



• SEE FABRIKS AKTIEBOLAG • SANDVIKEN •

NORGE FÅR MODERNT...

Forts. fr. sid. 7.

hände också likafullt, att de gång på gång gick till anfall. Det var också enda gången våra flygare fick sig en överhaling av Air Ministry, som ju dock förstod pojkarne så innerligt väl.

Tyskarnas "luftsegrar"

— Tyskarna hade ju fina nedskjutnings-siffror att lysa med i tidningarna — »luftsegrar» kallade de det!

— Ja, dessa imponerande siffror har sin egen historia. Tyskarna använde uttrycket luftseger. De räknade inte med antalet nedskjutna flygplan på samma sätt som de allierade med deras ytterst stränga regler. Det måste inom det allierade flyget finnas absoluta vittnesbörd om att vederbörande flygare verkligen hade skjutit ned det eller de tyska planen, antingen intygat av vittnen eller med fotografier.

Tyskarna tillerkändes å andra sidan 3—5 segrar (!) för ett nedskjutet allierat flygplan. Ja, de fick »segrar» bara de var över England, även om de inte mött ett enda allierat flygplan på vägen. Det antal segrar en tysk flygare fick för att ha skjutit ned ett allierat flygplan tillerkändes också chefen för den division, som skytten tillhörde, därför att chefen lett sin division så väl att den kommit till strid. Chefen själv behövde inte skjuta ett enda skott för att få sina »segrar». På det fina sättet var det ju inte så svårt att komma upp i flera hundra »luftsegrar». (På svenska innebär ju faktiskt ordet *luftseger*, att det är något skumt med det hela. I stil med luftorder, luftleveranser etc. *Reds anm.*)

Det högsta antalet nedskjutna flygplan, som tillerkändes någon allierad flygare, var något över trettio. Framgångsrikaste norrmannen var kapten *Svein Heggland*, som hade 14½ nedskjutna flygplan, 6 antagligen nedskjutna och 5½ skadat. Han är f. n. biträdande norsk flygattaché i Stockholm. Näst bäste norrmannen var kapten *Helmer Spang* med 10½ flygplan. (½ och ½ flygplan förklarar av att 3 eller 2 flygare gemensamt utfört saken. *Reds anm.*)

Det var ingenting ovanligt, att divisionschefen inte fick någon chans att skjuta ned något fiendtligt flygplan. Hans främsta uppgift var ju att leda sitt förband och inte att till varje pris tänka på att själv komma till skott. Han måste tänka på sina pojkar och på att han under hela striden skulle kunna komma till hjälp, när det behövdes i en kinkig situation.

— Hur blir det med utbildningen av marinflygare?

— Alla flygare får samma utbildning i en landflygskola och därefter i en sjöflyg-

skola. Var denna skall läggas är ännu inte bestämt.

Tyska flygplanen i Norge

— Kan vi få användning för alla de flygplatser, som tyskarna välsignat oss med?

— I första utvecklingsstadiet av det nya norska flyget mäktar vi inte hålla dem allesammans. Det är tillsatt en kommitté, som skall ta itu med dessa frågor med överstelöjtnant Waage som ordförande. Det hela kommer väl att avpassas efter våra ekonomiska resurser. Vi har f. n. två flygplatser, stora nog att användas för atlanttrafiken — Sola vid Stavanger och Gardermoen nära Oslo. Dessutom finns det ju flera flygplatser med ganska stora mått.

— Hur blir det med den norska flygskolan i England?

— Den skall flyttas hem till Norge så snart som möjligt. Vi har just nu 100 flygare under utbildning och inalles 500—600 man. Gardermoen blir vår framtida flygplats för flygskolan. Den är idealisk för den uppgiften. Det finns tillräckligt många som vill bli flygare men kraven är mycket stränga. Jag kan tala om att en realstudent blev spräckt i matematik i Kanada, då han ville gå igenom flygskolan där.

— Vad skall det bli av alla tyska plan, som tagits som krigsbyte här?

— Det rör sig om 400 flygplan och de flesta av dem kommer nog att skrotas ned. Vi kommer att använda transportplanen och Fieseler Storch'arna, som är mycket behändiga på små fält, när man skall hämta sjuka eller skadade. Av 70—80 flygplan tyskarna lämnat på Gardermoen är knappast något användbart. De har nämligen rivit loss alla ledningar, tagit bort instrumentbrädorna osv.

Norska flygare till Tyskland?

— Kommer norska flygare att delta i ockupationen av Tyskland?

— Det är ännu inte avgjort. Vi står just nu inför den vanskliga uppgiften att demonstabilisera flygarna. Alla som vill kan avmobiliseras före nyår. Vi börjar med den saken den 15 september. Å andra sidan har vi tagit in 1 800 nya män av olika slag. Det är folk som anmält sig frivilligt och det är långt flera än vi behöver. Många passar på tillfället att klara av värnplikten, så att de har den gjord när landet kommer i lugna fredsförhållanden igen.

— Hur många ton bomber föllde de norska flygarna under kriget?

— Vi kan räkna med i runt tal 5 000 ton men dessutom deltog de ju i en mängd flygningar, där det inte var fråga om att fälla bomber utan att använda automatvapen och raketprojektiler. Den som har de flesta turerna över Tyskland är över-



ASNA FRÅN SKYN: Här är en efter-skörd i form av ett foto från Aeroklubben i Malmö och F 10:s flygdag på Bulltofta. Några pojkar från flottillen bärgar just Karlssons klister åsnedocka, som hoppat fällskärm från B 18.

stelöjtnant *Johan Christie* med 51 bomb-raider. De flesta turerna gjorde han som »stigfinnare». När flygarna hade gjort 30 turer fick de 6 veckors vila och 4½ månads mindre riskabel tjänst. Men alla brann av iver att komma iväg igen så fort som möjligt.

— Vad anser generalen om ett nordiskt försvarsförbund?

— Är det egentligen nödvändigt att över huvud taget tänka på sådant längre? frågar *Riiser-Larsen* med en glimt i ögat. Nu har vi ju fått atombomben. Hädanefter kan vi väl bara sitta här hemma och trycka på en knapp.

Odd Arnesen.

DETALJER om Consolidated Vultee B-32 Dominator, av besättningar i Stilla Havet benämnd »the Tail» (stjärten) på grund av sin abnormt höga fena, har den 28 juli offentliggjorts av War Dep. B-32 är byggd i begränsat antal i Consolidateds Fort Worth-fabrik och har en spännvidd på 41,14 m och en längd av 25,29 m. Vingen är av modifierad Davis-typ med Fowler-flaps. Det trehjuliga landstället har dubbla hjul med nosstället vridbart 360°. De fyra 2 200 hk Wright Cyclone 18-motorerna driver fyrbladiga elektriskt omställbara propellrar med en diameter av 4,88 m samt är försedda med två avgasdrivna turbokompressor. Propellrarna på de två inermotorerna är reversibla och används för bromsning vid landning. I markläge har fenan en höjd av 9,8 m. Vingytan är 132 m², tomvikten 27 540 kg, normala flygvikten 45 900 kg och flygvikt (överlast) 55 080 kg. Marschfarten är c:a 500 km/t och topphöjden drygt 9 000 m. Besättning 8 man.

LUFTFÄRDFÖRSÄKRINGAR

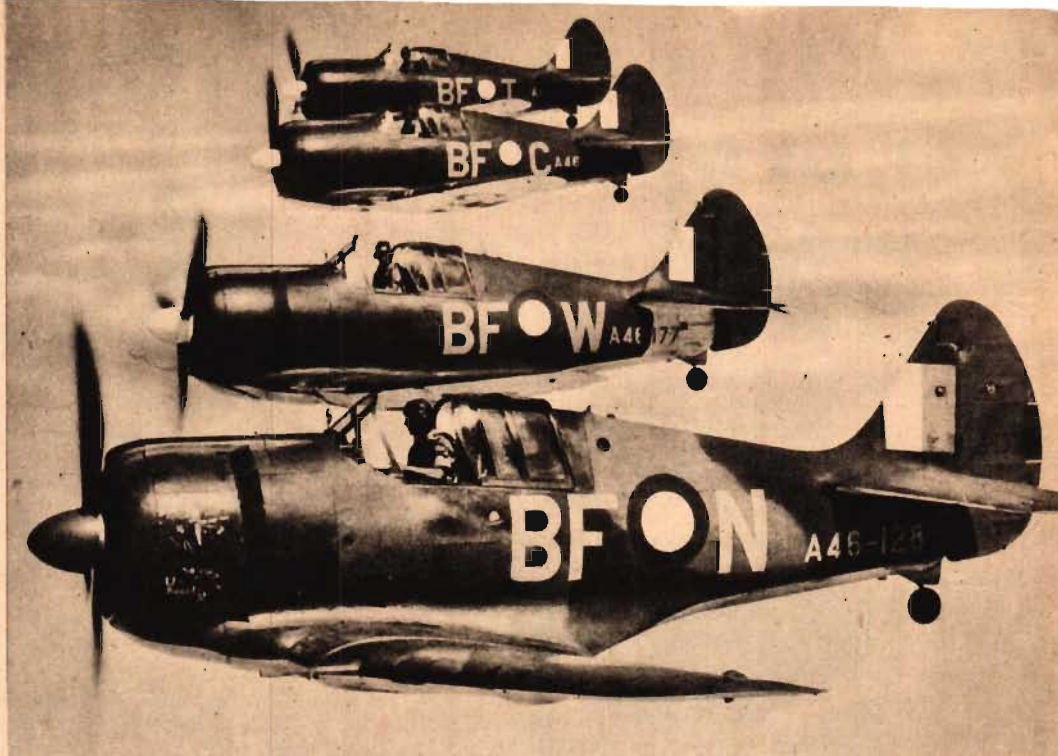
tecknas av följande till Den Nordiska Poolen För Luftfärdförsäkring anslutna bolag

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

6000 på lyckad Flygets kväll

För någon tid sedan arrangerade FLYG tillsammans med Skansenledningen Flygets kväll på Skansen, en mycket lyckad tillställning som lockat inte mindre än 6000 åskådare. Kvällen inleddes med en civil flygparad i miniatyr — det är ju tråkiga bensintider just nu och därför fick vi nöja oss med två civila J-11:or från Svensk Flygtjänst, KZ—III »Lärkan» från Aero Service samt KZ—II »Coupé» och en täckt Klemm 35 från Stockholms flygklubb.

Sedan F 8:s musikkår spelat promenadkonsert klev Albin Ahrenberg in och höll ett hälsningsanförande, varefter flygingenjör Lennart »Pim» Falk trollade fram gamla välkända schlagerörhången från 20-talet på flygeln. Albin Ahrenberg kom tillbaka i sällskap med flygingenjör Arvid Falke och berättade gamla flygarhistorier, så att publiken kom i verkligt god stämning. Så kom programmets huvudavsnitt flygförvaltningens revy, författad och tonsatt av ingenjör Gunnar Tigerström och med Hans Ostelius som konferencier i jättteform. Flygförvaltarna och flygförvalterskorna inhöstade en välförtjänt succé. Allra mest togs publiken med storm av Lennart Johnssons strålande kuplett om ocarinan. Han höll inte på att få lämna scenen. Baletten med tio sköna damer var ett annat verkligt fint slagnummer och primadonnan Ingrid Fransson var zigenar-



I samband med skala 1:100-ritningen på vänstersidan visas här en bild av ett »Boomerang»-förband i perfekt formering. Detta robusta jaktplan forcerades fram under den tid då Australien var som mest hotat av en japansk invasion, varför planet trots att det verkar mycket förtämlämsligt icke kan mäta sig i fråga om prestanda — men väl i fråga om beväpning — med samtida europeiska och amerikanska konstruktioner. »Boomerang» är en utveckling av »Wirraway», ett tvåsitsigt spanings- och arméanverksplan, utrustat med en 600 hk Pratt & Whitney »Wasp»-motor. Båda dessa flygplan är f 8 modifierade North American-konstruktioner.

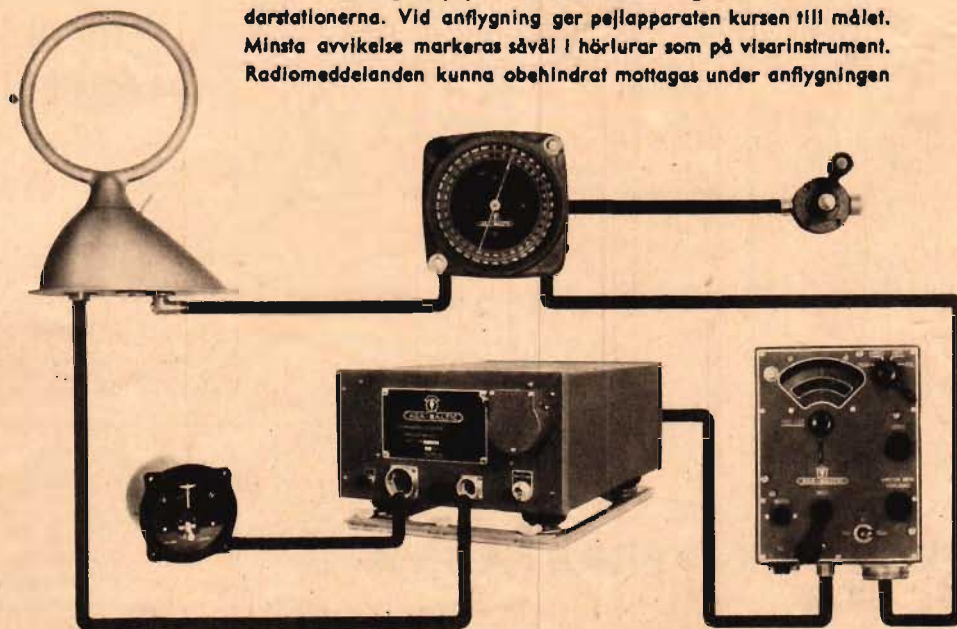
nas zigenerska med sin eldiga, inspirerade sång. Sötast av alla och tjugigt sjungande var lilla Marianne Broström, som herrarna bland publiken inte kunde se sig mätta på. Harriet Palmquist fick också publikens

handflator att svida efter sin rappa steppdans. Finalen med alla de uppträdande i vita flygdräkter var verkligt strålande och Gunnar Tigerströms splittrerna visa om flygäldern blev en direkt fullträff.

AGA-BALTICS FLYGPEJL



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

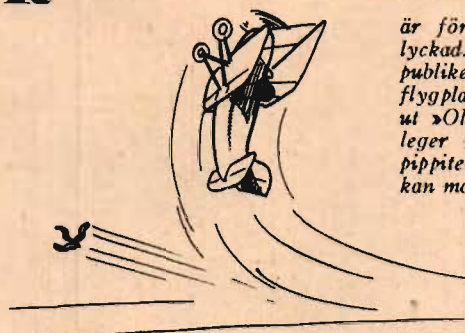


AGA-BALTIC A.-B. LIDINGÖ

FLYGDAGAR

Flygklubbarna är ivriga att ta igen så mycket som möjligt av de tillfällen till propaganda och penninginsamling som de förlorat under kriget. Den som vill och har tid att resa omkring kan få vara med om flygdagar varje söndag.

Den färskaste civila flygdagen anordnades av *Värmlands flygklubb* på Karlstads flygplats den 9 september med deltagande bl. a. från F 6. Omkring 7.000 betalande åskådare tittade på det fina programmet. »Överinspektör» var F 6-chefen överste



Ett omväxlande program

är förutsättningen för att en flygdag skall bli lyckad. Det där gamla spexet med mannen ur publiken, som plötsligt sitter i ett avancerande flygplan, börjar bli tåligt. Vår för inte ibland byta ut »Ola Trulsson från Anderslöv» och hans kolleger mot en sketch i den här stilen, som har pipptecknaren Rune Monö som pappa. En banan kan man nog få av en tekning om man ber vackert.



1016

ATT NI ALDRIG KAN LÄRA ER LÅTA BLI ATT SLÄNGA BANANSKAL PÅ STARTBANORNA!



Gösta Hård och ledare kapten Atlestad från samma flottilj. Den senare gjorde f. ö. succé som konstflygande skämtfigur i en Sk 12:a. En B 17-division visade stilig formationsflygning — bl. a. i form av ett snagsglas — och släppte fallskärmar. Att det var fred igen märktes på det skapliga antal civila flygare som kommit till Karlstad: från Göteborg Gösta Fraenckel i sin återuppbyggda Moth och Uno Ranch i Rearwin, från Stockholm Stig Lindström med KZ-III »Lärkan» och från Väse (ett par mil från Karlstad) dir. Hidéns Cub med flygledare Bertil Brunnerup som förare. Jo, för katten, Rolf von Bahr var också där och uppvisade sig med autogiro. Men varken han eller Lärk-Lindström gillade vindstillan, som omöjliggjorde allt trixande. En åtminstone av civilisterna uppskattad programpunkt var en pricklandningstävling mellan — civilisterna. Utom programmet kom en ABA-Jua från Oslo och gjorde en mellanlandning. På aftonen var det stor middag på »Statt».

I övrigt har det varit flygdagar i Trollhättan den 26 aug. och i Ljungbyhed den 2 sept. Apropå Halle-Hunnebergs flygklubb så har den öppnat nya vägar för finansiering av flygverksamheten — den företagsamma klubben driver en matservering! Men mera därom en annan gång.

Vid behov

av översyn och justering av magnetapparater, generatorer, startmotorer samt radio-, pejl- och UK-anläggningar för flygplan

vänd Er till

SIGNALMEKANO
Hagagatan 3 • Stockholm
Tel. 32 51 32

AKTIEBOLAGET CORDA

Tingvalla Industriområde
Tel. 10, 691 - Telegr.: Corda

Tillverkning av

Pressverktyg, Gliggar, Fixturer, Finmekaniska arbeten, Pressningsarbeten, Massartiklar, Regleringshandtag, Bakspeglar, Baklyktor m. m.
(Ben. infordra offert)

GRUNDBERGS MEK. VERKSTADS A.-B.

TROLLHÄTTAN

Telefoner: 125 60 - Ing Bergströms bostad 102 60 - Verkmästare Mårtenssons bostad 108 79
Utför mek reparationsarbeten alla slag, Järnkonstruktioner, grovplåtslagerierarbeten, acetylen- och elektrisk svetsning, metall- och tackjärnsgjutgods
Dessutom tillverka vi: Skotacks för skolindustri och skomakerier, specialnubb för möbelindustrin, handdrivna presspumpar för provtryckning
SNÖVÄLTAR FÖR FLYGFÄLT INFORDRA OFFERT

Huzells

Aug. Huzells Aktiebolag

*Diamond T — Lastvagnar —
Kelly Bilringar*

Största sortering av
BIL- och GENGASTILLBEHÖR

KARLSTAD

Telefoner:

100 02, 100 09, 100 10, 100 15, 100 29, 100 57

BIL- & MOTORREPARATIONER

— Magnusson & Bæff —

Telefon 123 16 - Rosenbadsgatan
Karlstad

★

Motorrenoveringar - Maskinarbeten
Elektrisk svetsning

Anlita vår verkstad, vi står till Eder tjänst med alla förekommande arbeten inom branschen, snabbt och till humana priser

MOTOR-

RENOVERINGAR
CYLINDERBORRNINGAR
VEVAXELSLIPNINGAR
LAGERGJUTNINGAR

A.-B. GEIJERS MOTORAFFÄR
EDMAN & CO KARLSTAD
Telefon 154 45 (växel)

NY HANDBOK i segelflygning

"HÖGRE SEGELFLYGNING"
av Charles Birch-lensen. Bok-
förlaget Forum. Pris kr 5:50



Den mångsidige tek-
nologen och FLYG-
medarbetaren Char-
les Birch-lensen har
nyligen nedkommit
med en välskapt
handbok i segelflyg-
ning, grundad på
egna studier. När
manuset var färdigt
sände förf. det till
den världsberömda
segelflygaren di-
plomingenjören Pe-
ter Riedel, som ef-
ter genomläsning
någon månad före
sin »avresa» åter-

sände det med nedanstående uttalande:

»Högre Segelflygning» av Charles Birch-lensen fyller en lucka i den tillgängliga segelflyglitteraturen, där författarna hittills övervägande ha behandlat sina erfarenheter som förare eller lärare. Då segelflygning i första hand är en fråga om känsel och erfarenhet tänker många inte på nödvändigheten att göra sig förtrogen med dess teoretiska grundlagar. Att flyga på känsel och intuition är bra, men det är naturligtvis bättre att kunna kontrollera instinkten genom teoretiskt vetande.

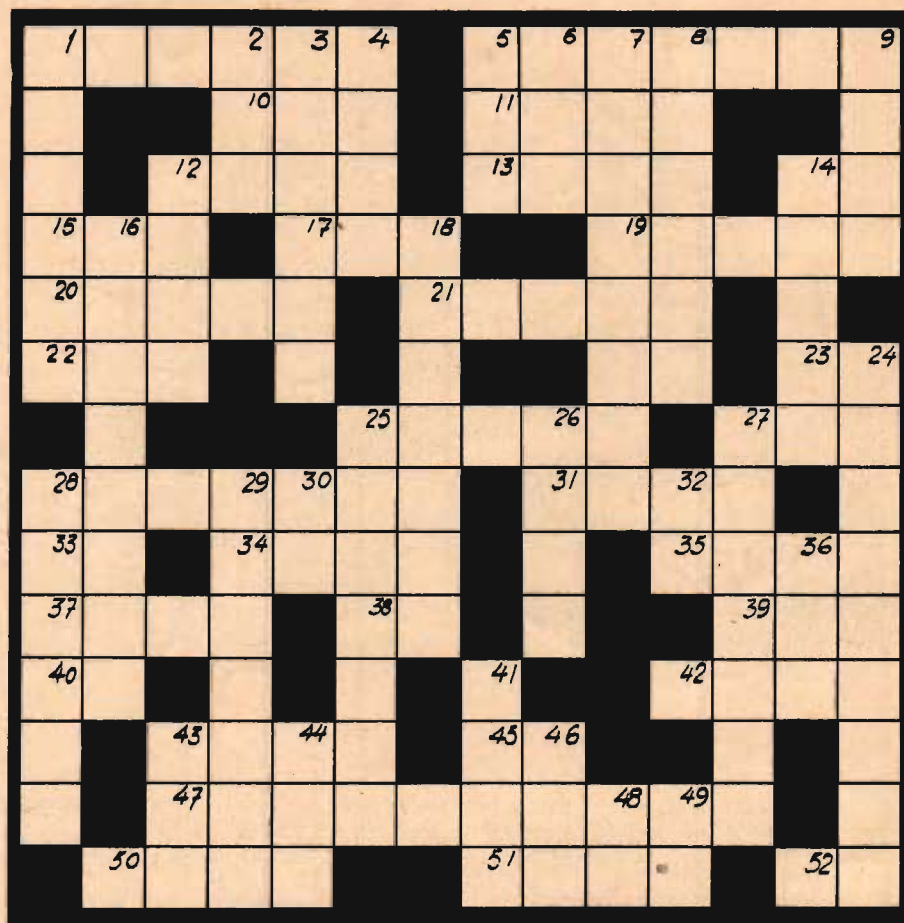
Birch-lensen har i sin bok skapat en utmärkt syntes av vetenskapligt exakta teorier och praktisk segelflygkunskap. Särskilt instruktivt är bokens avsnitt om variogrammet (ett av förf. själv skapat begrepp), där han klarlägger sambandet mellan den bästa glidhastigheten och atmosfärens rörelser. Nytt och särskilt intressant för mig var att finna teoretiskt fastslagen, riktigheten av min egen instinktiva reaktion under segelflygning i samband med denna fråga.

Jag är säker på att varje aktiv segelflygare skall dra nytta av boken.

Peter Riedel.

DET AMERIKANSKA HÖJDREKORDET (13 154 m) har nyligen inofficiellt slagits med en modifierad P-38 Lightning, som nådde 13 695 m. Pilot var Joe Towle med överste Randolph Lovelace som passagerare. Båda provade en ny typ av trycktät syrgasmask, som tillåter piloten att flyga på avsevärt större höjd än med syrgasmask av konventionell typ. Denna nya mask används nu på alla amerikanska höghöjdsflygplan, däribland »Superfortress».

XA-32 heter ett ensitsigt attackbombplan som byggts av Brewster Aeronautical Corp. i experimentssyfte. Planet är midvingat och enmotorigt och utrustat med en 2 000 hk Pratt & Whitney Double Wasp-motor. XA-32 hade en marschfart på något över 320 km/t och hade en spännvidd på 13,24 m och en längd av 12,22 m.



FLYGKORSORD

Då och då får FLYG uppmaningar att införa korsord och för att undersöka intresset för denna »konst» inför vi här ett flygkorsord. Den som vill vara med och tävla om priserna (första 10 kr och andra 5 kr) skall insända korsordet urklippt — eller avskrivet — senast den 15 oktober till FLYG, Tegnérsgatan 35, Stockholm. Märk kuvertet »Flygkorsord».

VAGRATT:

- 1 »Skymastern» används för det ändamålet.
- 5 På prärien eller F 16.
- 10 Motorer göra så bland Alperna!
- 11 Avskräcker inte den moderne flygaren.
- 12 Framför piloten!
- 13 Svensk storindustri i flygets tjänst.
- 14 På amerikanska flygplan.
- 15 Skyddar hangarvakten.
- 17 Det som syns ut på av pejlen.
- 19 Måste signalist göra ibland.
- 20 Tyskt spaningsplan.
- 21 Flygplan kunna målas i den färgen.
- 22 Sir Arthur Tedder hör dit.
- 23 Kan förvisso ingen flygare i luften.
- 25 Gör tallmätaren av Svensk Flygtjänst.
- 27 Också en flygare!
- 28 En kallades »flygande pennan».
- 31 En Lockheedprodukt.
- 33 Trädslag.
- 34 Där gjorde Mosquito sin första rald.
- 37 Går kanske Birgit Thüring omkring uti!
- 38 Luftbevakningsstation.
- 39 ... fick du, sa' Janne Wängman!
- 40 Osborn Allington.
- 41 Flyga — flugit.
- 43 Ryskt lågvingat jaktplan.
- 45 Aktlebolag.
- 47 Planet vägde 14 ton och hade en motor på 60 hk men gjorde ändå 500 km/t.
- 50 DB-3.
- 51 Flyger Fl-1.
- 52 Per Norlin.

LODRATT:

- 1 Kan ligga i eller hänga under vingen.
- 2 Spaken i magen och kärran dyker!
- 3 Den Första Flygaren.

- 4 Får man kanske göra vid buklandningar.
- 5 Flygare.
- 6 Kommer Alracobran ifrån.
- 7 Spitfiren var väl R. J. Mitchells stoltaste ...
- 8 Högst i Småland.
- 9 Måste piloten göra för att komma fortare.
- 12 ... Zeppelin.
- 14 Skyddar kanske ubåten mot flyganfall.
- 16 I många ryska flygplan.
- 18 Hangardoft.
- 24 »Dunderbumsen».
- 25 Amerikanskt jaktplan med J 22:ans linjer.
- 26 »Yorke» hör till den familjen!
- 27 Grummanprodukt.
- 28 Tedder kom till Stockholm med ett sådant plan.
- 29 ... pilot är säkert japan!
- 30 Inte bra på vingens framkant.
- 32 Grand-Prix.
- 36 Liten och obetydlig i Göteborgs skärgård.
- 41 Hawkertyp i Sverige!
- 43 Engelskt pojknamn.
- 44 På hangaren.
- 46 Kan ej ett jaktplan vara byggt av!
- 48 Slätt och fint att landa på.
- 49 Göteborgstidningen.

»FLYGKORSORD»

FLYG - Tegnérsgatan 35 - Stockholm
Lösningen insänd av:

(Namn)

(Adress)

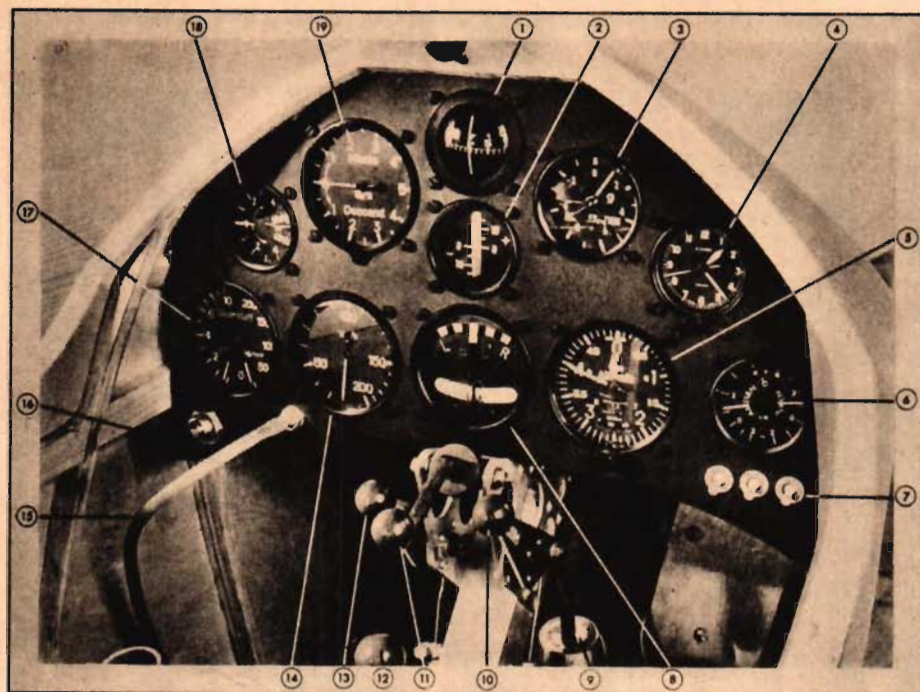
Varför bromsas Moswey?

Under Allebergstävlingarna i somras hade man rikliga tillfällen att se hur pass fältmässigt segelplanet Weihe var — eller rättare sagt hur stor dess brist på fältmässighet var. Denna brist är avsevärd, vilket givetvis i första hand beror på de svenska terrängförhållandena. Under den sorgliga dagen, då höjdflygning till Feringe anbefallts, kvaddade ju två flygplan tämligen grundligt på väg söderut, beroende på att säden växte hög där de två flygarna måste landa. När det i termikvåntansnacket på berget framfördes förmodan att Weihe skulle vara olämplig för svensk terräng svarade en tekniskt allmänbildad flygare på ett självklart sätt att »skärrorna ska gå sönder just i vingar och kropp för att inte vinginfästningarna ska gå åt pipan».

Det där var nog oantastligt — men jag vågar ändå förmoda att Weihe är olämplig för svenska förhållanden — med särskild vikt lagd vid flygklubbarnas möjligheter.

Weihens kusin Olympia har inte samma våldsamt stora och tunga flak till vingar m m utan har mera modesta dimensioner. Olympia är ett bra klubbflygplan.

Men så har vi en typ som det övervägande antalet tillfrågade segelflygare uttalar sig med översvallande entusiasm om — jag menar Moswey III. Detta flygplan har inte fått sin chans i Sverige. Visserligen har det flugits av både experter och vanliga segelflygare på Alleberg samt i Stockholm och Trollhättan — utom i ett par enstaka fall resulterande i förtjusta utrop efteråt — men planet har t ex inte fått



DEN FÖRNÄMLIGA INSTRUMENTUPPSÄTTNINGEN PÅ »MOSWEY III»: 1. Kompass, (tillverkn. Hänni); 2. Längd lutningsmätare (d:o); 3. Accelerometer (d:o); 4. Klocka (Thommen); 5. Grov- och finhöjdmätare (d:o); 6. Termometer för inner- och yttertemperatur (Hänni); 7. Strömbrytare för instrument- och positionsljus samt kontrollsignaler; 8. Elektrisk generator (Hänni); 9. Utjämningskyl för variometer; 10. Handtag för losskoppling av stjärtförtöjningen vid gummirepstart; 11. Omställningsvev för sidroderpedalerna; 12. Handtag till störtflygbromsarna; 13. Handtag för losskoppling av vären vid flyg- och vinschstart; 14. Hastighetsmätare (Thommen); 15. Slang med munstycke eller mask (syrgasapparat); 16. Regleringskran för syretillförseln; 17. Dubbelinstrument för mätning av syrebehållarnas gasmängd och den per minut förbrukade syrgasen (Hänni); 18. »Dynamisk» variometer (d:o); 19. Vanlig variometer (Thommen).

DIPLOMRUSCH

hos Umeå FK i Vännäs

Umeå flygklubb utbildar glidflygare på löpande band. Under tiden 1 okt. 1944—31 aug. 1945 har klubbmedlemmar erövrat 85 A-diplom och 35 B-diplom, summa 120 diplom. Och september är oräknad! C:a 15 A, 15 B och 20 C är på gång.

Flygplan: 1 st G-9, 2 st SG-38 och 1 st Baby SE-SFL. Byggledare är Åke Kronblad. På bilden: fr h gruppchefen och C-instr. Gösta Andersson, hans fru Greta (A-dipl.) och AB-instr. Hans Asp vid Baby'n på Vännäs flygfält. I sommar har även instr. Ulf Seger varit anställd.



JÄMFÖRELSE MELLAN...

Forts. fr. sid. 23.

Om tjänstetopphöjden gäller i stort sett samma sak som sagts om stighastigheten. För moderna sportplan har denna emellertid ingen praktisk betydelse.

Orimliga startsträckor

Värdena för den i prospekten angivna startsträckan är om möjligt ännu mera orimliga. Tyvärr går det ej här att få fram en enkel omräkningsfaktor, men man kan med litet omdöme trots allt skala ut uppenbart orimliga värden. Det är nämligen vid startsträckan flera faktorer, som alla spelar en viss roll. De båda viktigaste är effektbelastningen och vingbelastningen. Båda verkar i samma riktning, dvs ju lägre ving- och effektbelastning desto kortare startsträcka. En tredje faktor, som ehuru i mindre grad inverkar på startsträckan, är sidoförhållandet. Om exempelvis vingbelastning och effektbelastning (eller produkten av dessa) är lika, startar det plan bäst, som har det största sidoförhållandet. Vidare har markbeskaffenheten ett ganska stort inflytande på startsträckan. Man har ännu aldrig sett en uppgift om vilken markfriktionskoefficient, som legat till grund för några uppgivna startsträckor. För SAAB-91:s vidkommande är startsträckan räknad med en markfriktionskoefficient = 0,05 motsvarande normal, hård, torr gräsmark.

I tabell 1 kan man finna ett par typiska

exempel, där startsträckorna angivits utan nämnvärt verklighetsunderlag eller där man förfarit på samma sätt som när det gäller landningshastigheten, dvs mätt startsträckan i motvind eller med nästan tomt flygplan — eller båda delarna.

Firmornas uppgifter på flygsträcka gör man nog klokt i att ej ta alltför allvarligt utan det är säkerligen klokare att gå ut ifrån marschhastigheten, som man ju har relativt enkla medel att kontrollera, och sedan jämföra olika plans bränsleförråd eller, om det gäller verkliga långflygningar, planens möjligheter att med extratankar osv få in extra bränsle. Det är klart, att en stor räckvidd är önskvärd men i allmänhet tycks det som om tillverkare av sportplan skulle dimensionera sina normala tankar för 800 à 1000 km flygsträcka. Om en kund behöver längre flygsträcka, finns nog i de flesta fall möjlighet att öka densamma högst betydligt genom extratankar om tillsatsvikten tillåter detta.

Till slut vill jag ännu en gång upprepa, att den nu angivna metoden för jämförelse mellan flygplan endast gäller för flygplan av alldeles bestämd klass, nämligen med vingbelastningar mellan c:a 50 och 75 kg/m² och normala motorer, som har sin bästa effekt i markhöjd. Den gäller alltså under inga förhållanden vid jämförelser mellan moderna krigs- eller trafikplan med kompressormatade motorer. Ej heller får man vänta sig någon större noggrannhet. Speciellt vid jämförelse mellan stighastigheter får man vara glad om första decimalen är rätt. Denna noggrannhet är emellertid tillräcklig för att avslöja rena fantasivärden.

A. J. A.

LH-22 provflugen

I FLYG nr 25—26 beskrevs ing. Lennart Hemmings omkonstruerade Grunau Baby med stälkropp. Samtidigt lovade vi återkomma när flygplanet var färdigbyggt. Nu kan vi t o m meddela att LH—22:an är provflugen.

Det var chefsinstruktören löjtnant »Jidde» Karlsson som gjorde provflygningarna och han tyckte mycket bra om planet.

Kanske en del läsare förvånar sig över att en förbättrad Baby inte har större glidtal än 1:18,5 vid 65,5 km/t och inte mindre minsta sjunkhastighet än 0,84 m/sek vid 55,1 km/t. Ing. Hemminger säger själv att han utan större svårigheter och utan oproportionella kostnader skulle ha kunnat höja Babyns prestanda avsevärt. Han avstod emellertid från detta, emedan ett övningssegelplan i detta avseende bör vara ungefär som Babyn. Det är inte bra för en elev att ha för stort glidtal när han skall bedöma sig in på ett litet fält...

FLYG återkommer (förbaskat tjtande!) säger den otålige läsaren) med bilder när vi hunnit besöka Norrköping.

Apropå »Jidde»

så har han uttryckt en önskan att snarast möjligt få ta del av alla anmärkningar på sommarens regler för segelflygtävlingarna. Alla tips är värdefulla. Skriv ner dem och sänd dem snarast till KSAK, Malmskillnadsgatan 27, Stockholm.

Amerikanarnas motsvarighet till vår Grunau Baby är Bowlus Baby Albatross, som ses på bilden. Planet konstruerades av firman Bowlus Sailplanes Co Inc, som emellertid i januari 1944 övertogs av Lalster-Kauffmann Aircraft Corporation, St. Louis, Mo. Spännvidd 13,51, längd 5,84 m, tomvikt 115 kg, flygvikt 207 kg, glidtal 1:20.



ETT GETÖGA PÅ USA

Stig Fägerblad var ledsen när FLYG för sen tid sedan ringde honom på Alleberg.

— Jag vet inte om jag skall skratta eller gråta åt flygfirmonas höga priser. Vi har nyss haft ett typiskt exempel här — en reparation på en Kranichhuv kostade 450 kr vid fabrik. Den lagningen skulle vi själva gjort för 100 kr om vi haft tid. Inte så märkvärdigt att bygga flygplan med sådana fantasipiser. Skumt!

Nej, vi får nog även i fråga om segel-

plan göra som när det gäller folkflygplan o dyl: vänta tills USA kommer i gång på allvar med sin jätteproduktion. Ovanstående Baby Albatross — färdig eller i byggsats — var billig före kriget och kommer säkert att bli det igen. Att tro att svenska segelplan kan bli billiga är tydligen hopplöst. Om inte någon omfattande operation kommer till stånd. Till dess följer vi med vad som händer inom USA:s segelflyg.

provas en hel sommar på Alleberg och inte heller vara med på segelflygtävlingarna. Det skulle ha varit givande att få se hur Moswey klarat sig i kamp mot Weihe och om den vore mycket mer fältmässig än t ex Weihe.

Anledningen till att det inte kom någon Moswey med på tävlingarna var följande: en flygare ville tävla med Moswey men det ansågs på vederbörligt håll »inte lämpligt». Så manövrerades den ena Mosweyen ut och den andra kom inte med på grund av att ägaren inte hade råd. Den ena Mosweyen finns nu hos Halle-Hunnebergs flygklubb och den andra ägs av ett konsortium inom Stockholms segelflygflygklubb.

Den sistnämnda Mosweyen ägdes förut av flygingenjör Bengt Wassgren, som var eld och lågor över typens förtärlighet:

— Den som konstruerat Moswey är en klok man, som samarbetat med segelflygare för att få typen fulländad. Det finns knappt någon bläsa så liten att inte Mosweyen kan svänga i den. Den är roder-

känslig och lydig. Mosweyen är ett konstverk alltigenom, sa Wassgren.

Ja, fråga chefsinstruktören »Jidde» Karlsson, Stig Fägerblad, »Flygar-Lasse» (som flugit Moswey i släp från Alleberg till Stockholm utan att svära) — fråga nästan vem som helst så får ni höra många berömande ord om ett verkligt bra segelplan!

Moswey har blivit så populär att man numera ofta säger »Moswey på dej» i stället för »moss på dej»... Men å andra sidan har man från visst håll tyckt sig märka en medveten motarbetning av Moswey — annars skulle väl typen fått sin chans! Hur vore det att röja upp i bråten? Kan-ske en petition till KSAK att det görs ansträngningar att grundligt fältprova typen samt få tillåtelse att köpa Moswey med statsanslag?

Jag skulle gärna vilja veta vilka som vill ha Moswey som nästa högvärdiga segelplan för klubbarna. Verkliga Moswey-vänner uppmanas därför att skriva om saken till

Pro Mille.

HÖJDTÄVLINGEN

lutar mot säsongfinal och numera kommer det endast sparsamma rapporter, mest med fyllnadshöjder. Tage Löf, SSFK, har sänt in en rapport om 1 660 m höjdvinst, vilket höjer hans vinstsumma till 5 860 m och placerar honom individuellt på fjärde plats. Övriga nya höjdvinster: Erik Andersson, SSFK, 1 475 (ny summa 3 585 m); Åke Larsson, SSFK, 800 m (3 250 m); Arne Lind, VFK, 1 352 (4 292 m); Sune Ohlsson, VFK, 1 115 (3 245 m); Lennart Nordin, Örebro BFK — som därmed fyller klubbens första lag — 223 m (hans första notering). Örebro lagets vinstsumma är därmed 6 061 m.

I övrigt hänvisas till sammanställningen i förra numret av FLYG; några större förändringar har inte skett på grund av ovannämnda kompletteringshöjder. Ännu är det några dagar kvar — må vi hoppas på åsktermik!

KLIPP HÄR!





Här ovan Claes Arnells modell i luften. — T v därom Lars Anderssons GP Special på vattnet. — Under rubriken startas Nils Petterssons »Toffel-Fröjd».

TOFFELBILDER



I FLYG nr 12/45 utlystes en tävling om vem som kunde ta bästa sjömodellfoto. Tyvärr måste vi nu se sanningen rakt in i vitögat och erkänna att tävlingen inte gett på långt när det resultat vi väntat. Tävlingsjuryn har enhälligt beslutat skjuta upp tävlingen till nästa sommar, då man hoppas på bättre bilder och större urval. I år utdelas alltså inga priser utan de sparas till 1946. I stället har red. plockat ut tre bilder, som publiceras och belönas med en tia var. Lustigt nog bor två av de på så sätt hedrade i Motala, som tycks ha ganska hög sjömodellstandard.

Båda Motalamodellerna har trefteffstall — väl så bra som tvåteffel-d:o. Den modernaste modellen, som ägs av Claes Arnell, Medevigatan 9, Motala, är helt byggd i balsa med oval kropp. Motorn är

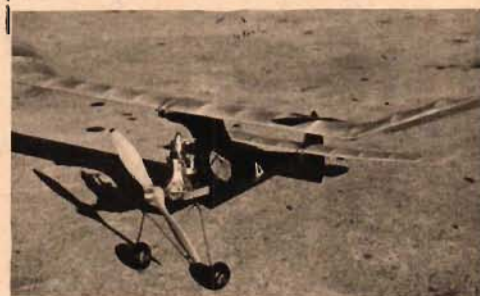
en GP-diesel. Lars Andersson, Drottninggatan 32, Motala, har byggt en modell av typ GP Special (Sven Truedssons konstruktion) och motorn är en diesel av Svedfelts fabrikat. Modellen är byggd av furu men trots detta stiger den bra, skri-

Apropå omslaget

DIESEL-”MYGGAN”

FLYG:s tecknare Björn Karlström har i sommar provflygitt en ny dieselmodell, kallad »Myggan». Byggtiden var 18½ timmar (utom tofflorna). På första provturen — med hjul — klättrade kärran som en helikopter med nosen i 75—80° vinkel och stannade uppe 6 min (motortid 50 sek). När tofflorna kom på steg och flög »Myggan» ungefär som FLYG—44.

»Myggans» spännvidd är 780 mm, vingdjup 140 mm, längd 540 mm, propellerdiameter 210 mm, flygvikt som



landplan 268 gram och som sjöplan 310 gram, vingbelastning som landplan 24 gram/dm² och som sjöplan 26 gram/dm². Vingprofil SI 63010, modifierad av »Löwen». Stabben är bärande och har egen profil. Motorn är förstas en GP-diesel. — På bilderna land-»Myggan» ensam samt sjö-d:o tillsammans med »Agaton» i sin Flygindustrikanot med Svensk Flygtjänsts Fokker i bakgrunden.



KLIPP HÄR!



J 26 N. A. P-51D ”MUSTANG”

Amerikanskt (svenskt) ensitsigt jaktbombplan. MOTOR: 1 st 1.520 hk Rolls-Royce »Merlin 68». (Packard V-1080-3), 12-cyl vätskekyld radmotor. SPÄNNVIDD: 11,27 m. LÄNGD: 9,82. HÖJD: 3,71 m. VINGYTA: 21,12 m². TOMVIKT: 3.484 kg. MAX FLYGVIKT: 4.900 kg. MAXHAST: 685 km/t. TOPPHÖJD: 12.000 m. FLYGSTRÄCKA: 1.000 km (med extratankar 3.000 km). BEVÄPNING: 6 st 12,7 mm ksp. BOMBLAST: 500 kg. TILLVERKARE: North American Aviation Inc, Inglewood, Kalifornien.

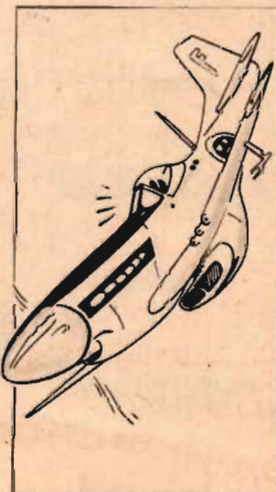


J 26 har utdragen nos med stor spinner. Kylaren sitter under spinneren, vilket gör att linjen mellan spinneren och kroppen blir något bruten. Närmast kroppen har vingen kraftig pilform men f 8 är den utpräglad

trapezformig med avbuggna vingspetsar. Den under kroppen i jämbredd med vingen placerade stora kylaren framträder markant. Stabilitetsorn är placerad relativt långt fram och



har nästan rektangulär form med svagt pilformiga fram- och bakkanter samt trubbiga spetsar. Fenan har mycket svagt lutande bakkant med rak översida och framkanten försedd med »fortressanslutning».



Segelplan



J Ä M I 3

Konstr.: »Bananen» Andersson.

Mycket lättbyggd modell med god flygförmåga. Byggsatsen innehåller utsågade spryglar och nos, lister, ritn. m. arbetsbeskrivn. m. m. Spv. 93 cm.

Pris endast Kr. 4:95.



N O R D A N V I N D.

Konstr.: Sigurd Isacson.

En förnämlig tävlingsmodell. Byggsatsen inneh. utsågade spryglar, lister, ritn. m. arbetsbeskrivn. m. m. Spv. 98 cm.

Pris Kr. 6:50.

MODELL-SPORT

Falkenberg.

Var god sänd omg. mot postförskott:

..... st. Jämi 3 à 4:95

..... st. Nordanvind à 6:50

..... st. Balsalim à 0:65

Namn:

Adress:

..... FLYG 19

FLYKTTIGT SETT

Forts. fr. sid. 17.

SVENSK FLYGINDUSTRI har under kriget brottats med betydligt större svårigheter än de flesta anat. Krigsflygplan har i alla krigförande länder varit en förbrukningsvara med i allmänhet ganska kort livslängd. Man har också där som regel mera lagt an på prestanda än flygsäkerhet och tillåtit relativt låga brottfaktorer. De svenskbyggda planen skall enligt myndigheternas ekonomiska ram hålla i sju år och flygsäkerhetskravet går det inte att rucka en tum på. Detta medför bl. a. en högre brottfaktor och följaktligen också större vikt och högre effektbelastning, vilket är ödesdigert för planens prestanda. De storsvuxna svenska flygarna kräver också högre tillsatsvikt och större utrymme i kabinen än t. ex. italienare och fransmän för att nu inte tala om japanerna. Trots detta har SAAB byggt flygplan, som ligger i toppen eller näst intill i fråga om prestanda. SAAB-konstruktörernas svåra handikap har tvingat dem till jätteanstängningar för att hänga med den internationella utvecklingen. De har löst sina uppgifter med elegans och stor skicklighet och är värda ett oreserverat beröm.

FÖRSTA PASSAGERARNA med SILA:s Jim till New York var bankdirektör Jakob Wallenberg och flygplatsexperten i Väg- och vatten Sture Jakobson, vilken senare flög till USA närmast för att studera det väldiga nya flygfältet Idlewild vid New York. Det var den 21/8 SILA flög första passagerarturen och utom de två ovannämnda var det ytterligare fem passagerare till Island. T. v. är det meningen att SILA skall flyga sex turer i månaden till New York. De beställda DC-4:orna är högeligen efterlängtrade, ty de ombyggda »fästningarna» är långt ifrån idealiska på denna route. Efter krigsslutet i Japan skall det väl också bli lättare att få loss USA-beställningarna.

CIVIL USA-BESÄTTNING var det på den DC-4, som anlände till Bromma den 25/8. Det var första besättningen från American Export Airlines, som nu började flyga in sig på den linje bolaget snart skall överta från den militära transportorganisationen ATC. Civil amerikansk markpersonal kommer också inom kort att placeras på Bromma. Chef för denna blir svensk-amerikanen Karl C. Anderson, vilken kom hit med första »civila» DC-4:an. Han har tidigare tjänstgjort för ATC på Bermuda.

ABA TILL BODEN vill garnisonsstadens fäder ha och de har uppvaktat den nye kommunikationsministern Torsten Nilsson med en utredning om en förflyttning av riksflyglinjens ändpunkt från Luleå till Boden.

STARTBANOR PÅ GÄRDET i Stockholm har flygförvaltningen nyligen begärt. Banorna — en eller två — föreslås bli 200 m långa och flygfältet avses närmast för helikopters samt i viss utsträckning även för militära och civila mindre flygplan av vanlig typ. Två tidigare framtällningar från flygförvaltningen har avslagits men man får livligt hoppas att denna tredje bifalles. Bastin.

Bevaka Edra intressen i luften — anteckna Er idag!

Flygaldern har brutit in...

De affärs- och industriföretag, som komma först i luften med egna flygplan, ha ett obestridligt försprång i konkurrensen. Varför skulle inte Ni vara med?

Ni behöver ett täckt, tvåsitsigt, bekvämt flygplan med gott bagageutrymme, lätt att flyga och lätt att landa, även på små fält.

Pilot — ? Flyg själv! Ert flygplan! Det är inte svårare att lära än att föra en bil, men erbjuder mångfaldigt mycket större nöje...

Vi tillhandahåller förstklassig flygmateriel samt stå till tjänst med all den service, Ni behöver och utföra alla verkstadsarbeten för materiellens underhåll och klanderfria funktion.

Låt anteckna Er i dag för demonstration och provtur. Några rader till oss på ett brevkort är allt som behöves. Leveranserna kunna börja omedelbart. Det första exemplaret av den senaste typen seriebyggda flygplan har redan kommit.

AB AERO SERVICE

Sveavägen 129 • STOCKHOLM



NYHET!

Fredsfästningen JIM

☐ Jim	Kr. 6:—	Spännvidd 202 mm
☐ B-29	» 8:—	» 320 »
☐ DC-3	» 4:—	» 141 »
☐ J-21	» 3:50	» 116 »
☐ J-21	» 4:75	» 150 »
☐ J-22	» 6:50	» 200 »
☐ LA-5	» 3:25	» 97 »
☐ Modellsäck, olivgrön, 20 gr.	Kr. 0:70	
☐ » gråblå, 20 gr.	» 0:70	

Modellsatserna innehåller stålull, smörgelduk, propellrar, axlar, ritning, arbetsbeskrivning, borrade propellrar och motorer. Uppdragna linjer för roder och fönster. V. g. sänd mig det korsade mot postförsk.

Namn

Bostad

Adress Flyg 19-45
Skriv tydligt eller texta!

MODELLTJÄNST
Värnamo

Vi äro ensamförsäljare i Halmstad av Hobby-Lagrets, Linköping, välgjorda modeller.

Lim, färg m. m. i största sortering.

Lambert Jepsson
SPORTAFFÄR HALMSTAD

Alex Anderssons Bageri

Rekommenderar sina
UTSÖKTA BRÖDSORTER

HALMSTAD - Tel. 489 - 11 33

Hotell Halmstad

31 STORGATAN 31

Tel. växel 2 75 och 25 67

Förnämnt hotell med finaste läge Telefon i rummen, rinnande varmt och kallt vatten i alla rum. Badrum.

Fotografiska Affären Zenta

Brogatan 7 - Halmstad

Kameror och alla fotogr. tillbehör, film, plåtar etc.

Frankallning och kopiering utföres omsorgsfullt

Seriefotografering Kr. 3:50

• I modern miljö i stadens centrum, kan Ni njuta av gott kaffe och utsökta konditorivaror.

Konditori Centrum

Telefon 18 94

Brogatan 14

PILSNER
LAGER
CARNEGIE PORTER
SVAGDRICKA

Appeltofftska Bryggeri A.-B.

LÄSKEDRYCKER
SOCKERDRICKA
TONIC
Tel. 316, 3316

TUR OCH RETUR...

Forts. fr. sid. 15.

och ljust. Längre och längre bort drog mullret från åskvädret.

Henry blev försiktigt med sina fina skor ut i leran och såg sig om efter människors boningar, varifrån han skulle kunna ringa hem till Alleberg och tala om var den snabba hemtransporten blivit avbruten för hans vidkommande. Men innan han hunnit fundera ut åt vilket håll han skulle gå hörde han det omisskännliga puttrandet från Mothen och stannade kvar vid planet. Efter en liten stund hade »Stålmannen» funnit var han låg och svepte fram på låg höjd över honom, vinkande. Så fortsatte Mothen och Henry såg den landa på ett fält någon kilometer från hans egen leråker.

Hämtas skall han...

»Stålmannen» hade tydligen svurit på att verkligen utföra hämtningen ordentligt och Henry hoppades bara att fältet som han funnit inte skulle vara för litet för en ny start. Eftersom han inte vågade lämna planet utan tillsyn satte han sig lugnt tillrätta och väntade på att »Stålmannen» skulle komma med folk, som kunde hjälpa dem med att forsla Olympian till fältet. Och vänta fick han. Det dröjde nästan en timme innan »Stålmannen» kom i spetsen för ett dussin starka pojkar.

Eftersom inga hjul och ingen vagn fanns i närheten var enda möjligheten att förflytta Olympian den att bära planet på ryggarna. Det var ett arbete som kom dem att hänskratta åt pyramidbyggarna. En liten bit skogsväg forcerades utan att några träd behövde huggas ner och så fortsatte det sorgslustiga ekipaget tvärs över regnsura och hala ångar med otaliga staket. Det var varmt och fuktigt efter regnet och svetten rann i strömmar. De tillkallade pojkarna svettades dock utan att knota och överöste flygarna med tusen frågor.

ARLÉN & FRUMMERIN

rekommenderar

ett väl sorterat lager av

JÄRN- & BOSÄTTNINGS-
ARTIKLAR,
JAKT- & FISKREDSKAP

Tel. 246 - 376 - 3346 HALMSTAD

Efter en timmes mödor nådde processionen startfältet med Mothen. De tog en överblick över fältet, som inte var det allra längsta de hade sett men som nog borde räcka att starta på. Henry yrkade dock på att staketet i ena ändan skulle rivas ner. Det var ett kraftigt staket och det tarvade deras förenade krafter innan ett hål var öppnat, stort nog att säkert släppa igenom Mothen. Så drogs motorn i gång och den välkända startproceduren upprepades. Atgärden med staketet visade sig dessbättre onödigt och släpet kom fort i luften.

Det hade under tiden hunnit bli kväll och av termik fanns inte längre mer än små spår. Lugnt och stilla flög de hem till Alleberg utan flera missöden eller sensationer. De landade just i tid för att stoppa en expedition som skulle sändas ut för att finna rätt på dem — på berget hade ingen vetat var de fanns eller om de förolyckats i det kraftiga åskvädret som man haft kännning av även på berget.

Och så rundades dagen av med jordgubbar och mera tjock grädde, innan lärarnas lugna, sköna söndag var till ända.

Christian Barr.



Ja, när någon kunnat föreställa sig att det skulle bli så!

Société des Avions Paul Aubert, en mindre, fransk privatägd flygplanfabrik som före 1940 byggde 60 st MS 230-skolplan i månaden, har offentliggjort sina kommande fredskonstruktioner: ett tvåsitsigt skolflygplan »Gigalon» med 70 hk motor, en kabinversion »Gigale» med 90 hk motor samt en 4-sitsig utveckling av den senare, utrustad med 140 hk motor. Senare planerar man även att bygga ett tvåmotorigt reseflygplan.

Hughes Manufacturing Co, Culver City, Kalifornien, bygger f. n. en ny jätteflygbåt benämnd »Hercules». Flygbåten är troligen den tidigare omtalade Hughes-Kaiser HK-1. Den har 8 st stjärnmotorer på vardera 3 000 hk och flygvikten är c:a 190 000 kg. Maxhastighet 350 km/t. »Hercules» kan ta 750 fullt utrustade soldater eller en 60 tons stridsvagn med besättning och vapen. Planet kan även användas som flygande sjukhus och har då 350 bärar.

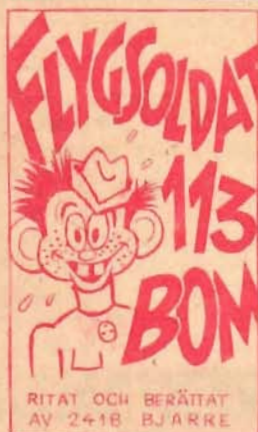
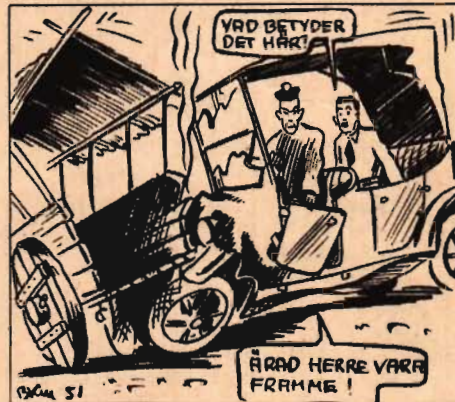
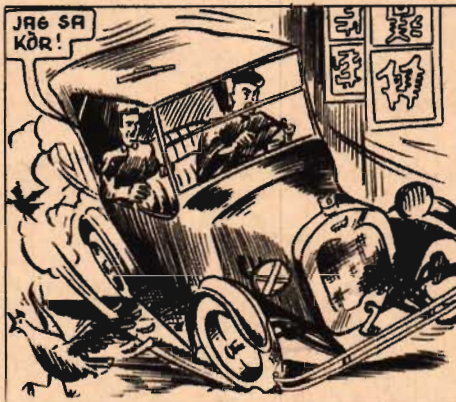
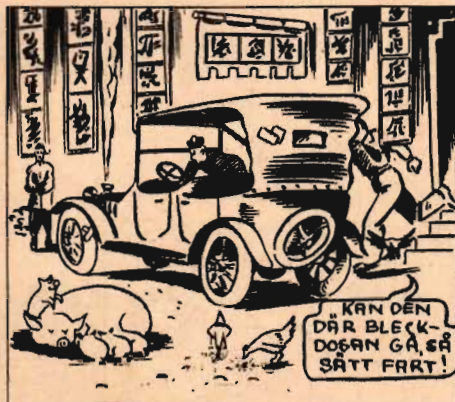
B M W 801:s första versioner var enligt AERONAUTICS A, C, D och L. Alla fyra hade samma storlek. Medan A, C och L kördes på 87-oktanigt bränsle användes 95 oktan på D. Versionerna A och L levererades endast som kompletta »powerreggs». C och D däremot användes på ensitsiga jaktplan samt A och L på bombplan. D gav FW 190 en större topphöjd än C.

ÖRNUNGEN flyger jorden runt



TEXT AV
MAJOR H. VICTORIN
En **KILL**-serie

Vid världsflygtävlingen kommer det svenska flygplanet in i ett moln av gräshoppor, som tvingar föraren Nord att landa på ett risfält för att rensa luftintagen. Han lyckas starta igen och landar i Shanghai.



Kalmar

RÖRLEDNINGAR

alla slag

VÄRMEAKTIEBOLAGET

Oscar Nilsson & Son

Konneby - Tel. 6 07

Kalmar - Tel. 10 70

Virserum - Tel. 41

UNION

Gummiverkstad

Unionsgatan 11 - KALMAR - Tel. 19 32

Utför vulkaniseringar och reparationer

A. CENELL, Cykelverkstad

Unionsgatan 11

Tel. 25 85

Försäljer ledande cykelmärken, såsom
HERMES, VEGA, REX m. fl.

Utför alla slags cykelreparationer
omsorgsfullt och till färla priser

INTAG EDRA MALTIDER PÅ

Stintans Matsalar

Storgatan 24 - KALMAR - Telefon 37 16

Där serveras god och nüringsrik mat till
humana priser. — Abonnenter och till-
fälliga gäster välkomna. — Mindre fester
och tillställningar arrangeras.

Kristianstad

PRESSNING
KEM. TVÄTT

Omsorgsfullt arbete Moderata priser

VASA Kemiska

V. Storgatan 16 - Kristianstad

Telefon 34 72

Luleå

Standard Hotell

LULEÅ

Centralt • Bekvämt
Populär restaurant
Musik dagligen

Inneh. HJ. OLSSON

Gynna

VÅRA ANNONSÖRER!

TURKINNORNA OCH...

Forts. fr. sid. 11.

Dagmar Yildizlars hittills största framgång är organisationen av en rad kvinnliga flygförband, vilkas uppgift bestått i att till Turkiet flyga tunga bombplan, som inköpts i Förenta staterna. Organiserandet av dessa förband var ett ganska svårt problem, då ju Turkiet saknade erforderliga provflygplan och skötseln av dessa luftkolosser kräver speciella fackkunskaper. Därför begav sig Dagmar med 444 andra kvinnliga flygare till USA, där de alla under amerikansk ledning genomgick en kurs i handhavandet av nämnda jättebombplan. I Amerika tillvann sig de turkiska flygerskorna aktning till följd av grundliga tekniska insikter och goda språkkunskaper. Sedan januari 1944 var dessa luftens amasoner i aktion och flög de för landets försvar erforderliga flygplanen från Amerika till Turkiet. E. H.

FOLKAMFIBIEN "LUKAS"

Forts. fr. sid. 24.

följer, inom en viss vinkel, styrningen för vattenroddet. Hjulen kan utbytas mot skidor.

»Lukas» är utrustad med blindflygningsinstrument och radio samt belysning för nattflygning. Man sitter rymligt och bekvämt och har ett stort bagagefack inom räckhåll från bakre sitsarna.

Till slut de prestanda jag önskar av detta flygplan: maxhastighet 250 km/t, marschhastighet 225 km/t, landningshastighet 80 km/t, stighastighet 4 m/sek, topphöjd 5.500 m, flygsträcka 900 km, startsträcka 250 m. Stig Gripenlöf.

TVÅ NYA VERSIONER av Vickers Armstrongs Warwick har nu publicerats. Den första — G. R. Mk V — är en beväpnad version utrustad med två st 2.500 hk Bristol Centaurus-motorer och avsedd för Coastal Command. Den andra — Warwick C. Mk III — var ursprungligen avsedd för transport av fallskärmstrupper, men har numera insatts på en linje London—Atén, försedd med en utbyggnad under kroppen som på t ex Halifax Transport C. VIII. Denna senare version av Warwick har kvar de tidigare Pratt & Whitney Double Wasp-motorerna på 1.850 hk. Båda dessa nya utföranden har försetts med en »fortressanslutning» till fennan.

OMSLAGSBILDEN



är denna gång en hyllning till den gångna sommaren och »fjörmodellflyget». FLYG:s tecknare Björn Karlström bärgar sin nya dieselmotorsmodell »Myggan» efter en flygning. Robert Löwen-Aberg paddlar kanoten (bygd av Flygindustri i Halmstad).

Malmö



ROOS KONST

Amiralsgatan 1 - Malmö
Telefon 105 05

Specialtillverkning
av Standar med föreningsmärken
På ett
RK-arbete kan Ni alltid lita
Återförsäljare antagas

Norrköping

NORRKÖPINGS HANDSKAFFÄR

Hospitalsgatan 5
Telefon 215 56

HANDSKAR - VANTAR - STRUMPOR

Homöopat M. Barry

Telefon 257 34

Ö. Kyrkogatan 39

Norrköping

IVAR LÖWGRENS EFTR.

(Johansson och Lindskog)

N. Rådstugatan 16 - Tel. 249 10
NORRKÖPING

Platsens största sortering av
VARTA ACKUMULATORER o.
PERTRIX TORRBATTERIER
Laddningsstation och Billelektrisk service

HOLMSTRÖM & JOHANSSON A.-B.

NORRKÖPING

Gila Rådstugugatan 18—20, Centrie
HEMINREDNINGSAFFÄR
I MÖBLER, MATTOR, GARDINER,
SÄNGKLÄDER m. m.
Telefon 254 14 - 254 24

GUMMICENTRALEN

Stockholmsvägen 20. Tel. 268 36, bost. 300 29

REKOMMENDERAS

för noggrant utförande av alla slags

REPARATIONER

FLYGARENS tvättbekymmer löses enkelt om han RINGER 241 51

Kneippbadens Ångtvätt

Strandvägen 28 - Norrköping
utför nämligen all HERRTVÄTT förstklassigt, snabbt och billigt.

Norrköping

Frisör och Tobaksaffären

FYRBYLUND - Tel. 112 79
Frisörsalongen, Finspångsvägen 76
Tobaksaffären, Grenadjärv. 4 - Tel. 239 96
Rekommenderas
Vördsamt
Bertil Sandin

Stockholm

ELEKTRISKA 44:an

Innehavare: AXEL ABRAHAMSSON

44 NYBROGATAN 44
(vid Karlavägen)

Telefon 60 69 04

Försäljer och reparerar allt i branschen!

Frisersalongen

LINDHAGENS GATAN 61

Telefon 53 58 78

Rekommenderas

G. ANDERSSON

Våra låga omkostnader gör att NI SPAR
PENNINGAR genom att köpa Edra möb-
ler hos oss. — Moderna enrumsmöbler,
soffor, fåtöljer, ottomaner, bokhyllor,
köksmöbler, trädgårdsmöbler m. m. Säng-
kläder och mattor.

ELVES MÖBLER

Östgötagat. 79 M. WELDER Tel. 44 10 05
KREDIT ORDNAS

Stockholms Lokalposttjänsts

Cykelexpress

Norrtullsgatan 5, Tel. 32 35 91. Utför alla
slag av körningar samt mattpiskning. Även
masslastning till ll. och fraktgods. Alla
bud utföres bra och billigt.

RIVIERA BLOMSTERHANDEL

Biblioteksgatan 4, Stockholm - Tel. 11 78 50

REKOMMENDERAS

Har radion tystnat?

Ring
40 28 31

ANELSONS RADIO-ELEKTRISKA
LABORATORIUM EFTF.

Torsten Fröberg Brännkyrkagatan 183

Stockholm

LJUNGS Ur & Optik

Odengatan 91

Stockholm

Tel. 30 35 32

Ur - Optik - Reparationer

Glasögon även efter läkarrecept

Nians cykelaffär

Innehavare R. HJULSTRÖM
Gästrikcgat. 9 (f. d. Uppsalag.) Tel. 31 93 27

Försäljer marknadens ledande märken.
Reservdelar. Fullständig reparationsverkst.
Svetsning

Cyklar även till vinterförvaring
Noggrant arbete Humana priser

Stockholms närhet

Har klockan stannat?

Vi utföra alla slags urreparationer under
betyggande garanti till humana priser.
På varje reparation utfärdas garantibevis
gällande under 1 år.

Moderna och eleganta ur stor sortering
Gamla ur tagas i utbyte

GARTZ URMAKERIAFFÄR
Värstavägen 2 - Spånga - Tel. 36 29 28

I MEDBORGARHUSET

HELENE LUND

finnes även en väl sorterad
CYKEL- & SPORTAFFÄR

som för allt i

Cyklar och sportartiklar

★ Välkommen till ett besök! ★

SOLLENTUNA CYKEL- & SPORTAFFÄR
Inneh. NILS NORDSTRÖM - Tel. 35 16 83

Tungelsta Bil- & Mek. Verkstad

utför alla reparationer samt svetsning av
Rör- och Järnkonstruktioner
Försäljning av Gengaskol och d:o Ved
Telefon Tungelsta 60

Åkersberga Elektriska Byrå

Inneh. M. Jakobsson - Ansvarig Installatör
Installationer och reparationer
Försäljer Lampor, Armatur, Värmeappa-
rater, Motorer, Radioapparater, Kylskåp,
Batterier och Ackumulatörer
Reparerar Dammsugare och Elektr.
Strykjärn och Värmeapparater
Telefon Åkersberga 61

Gott kaffe o.

Goda smörgåsar

Ruth Axens Kafé

ANGARN

Rekommenderas

Stockholms närhet

MÅLERIFIRMAN BROR HOLMGREN

Surtvägen 3 - Djursholms-Ösby

Telefon 55 12 69

Utför alla slags måleriarb. omsorgsfullt
Humana priser - Kostnadsförs. på beg.

Cyklar, cykeldelar och sportar-
tiklar. Reparerar cyklar, gram-
mofoner, skidor, källar m. m.

FLYSTA CYKELVERKSTAD

Innehavare B. W. Nyström, Centralväg. 31

Tel. 36 19 98

Bostad 36 10 52

Huddinge

Bosättningsaffär

Affärshuset (Invid Järnvägsstationen)

• Alla slags hushållsartiklar.
Nyheter i glas och keramik
samt leksaker

Inneh. Gertrud Söderström - Tel. 57 06 44

A. E. Petterssons Reparationsverkstad

Kv. Uranus 5, Kumla, postadr. Vendelsö
Telefon HANVIKEN 2 50

INSTALLATIONER av VATTEN,
AVLOPP och VÄRME

— Alla slags reparationer —

E. Carlsons

Café-konditori

Åkersberga

Telefon 1 60

★

Gott Kaffe och bröd

Läskedrycker - Choklad - Tobaksvaror

Södertälje

Södertälje Svarveri & Ledstångsfabrik

(Alfr. Andersson)

MIDGÅRD

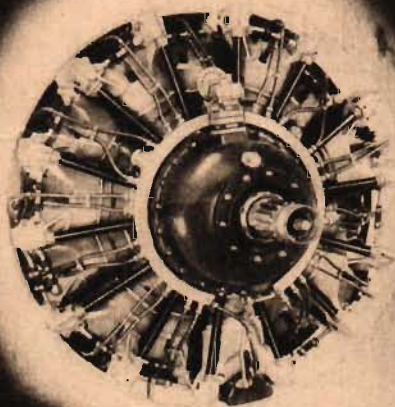
Utför alla arbeten inom yrket nog-
grant och till humana priser.
Tel. Södertälje 306 35

NYA KANALKAFÉET

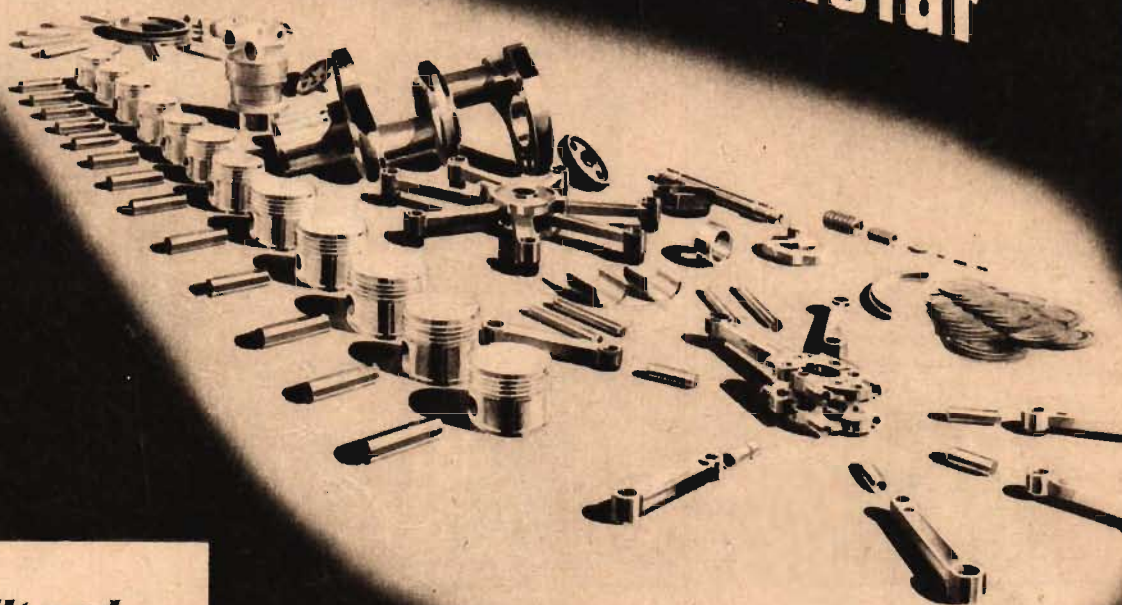
Telefon 303 27

SLUSSEN ★ SÖDERTÄLJE

PRENUMERERA PÅ **FLYG** NORDENS STÖRSTA FLYGTIDNING

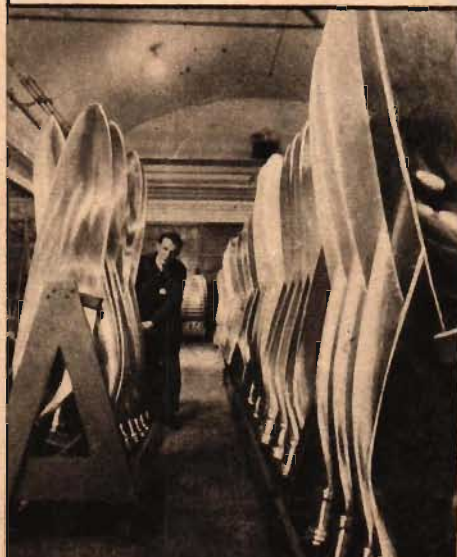


En flygmotor av typ
STW-C3 består av
inte mindre än —
6455 delar



Parallellt med

vår produktion av flygmotorer tillverka vi även propellrar av högsta världsklass för alla våra motorer.



...och samtliga dessa delar måste tillverkas med största precision. Icke inom någon annan svensk industri är därför kontrollåtgärderna så omfattande som hos Flygmotor i Trollhättan. När råmaterialet kommer hem, kontrolleras detta minutiöst — exempelvis röntgas gjutgods och många andra detaljer. Avsyring sker sedan under tillverkningens gång och för vissa dyrbara detaljer t. o. m. mellan varje operation. Innan detaljerna gått in i lagret passera de en slutavsyring. Till vårt förhållande står — förutom röntgen — både optiska, mekaniska, elektriska och kemiska kontrollapparater. Sedan motorn provkörts, demonteras den för slutkontroll av varje enskild del, varefter den åter monteras för leveransprov.

