

Flyg

JULNUMMER



NR 25-26
19 45

75 öre

I Finland Fmk 30:-
I Norge Kr 1:-
I Danmark Kr 1:-



TIDSKRIFT FÖR FLYGVAPNET

Officiellt organ för

Kungl. Svenska Aeroklubben

Organ för

Föreningen Värnplikliga Flygförare

Utkommer varannan torsdag

REDAKTION:

Tegnérsgatan 35, 1 tr Tel. 20 33 95
Huvudredaktör och ansvarig utgivare:
Överste W. KLEEN Tel. 20 88 91
Red. G. Knutsson » 21 02 38
Red. Y. Norrvi » 21 02 38
Red. H. Millgård » 21 02 38

ANNONSAVDELNING:

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

EXPEDITION:

Förlagsaktiebolaget FLYGNING
Sveavägen 53 - Stockholm

Postgirokonto: 1111.

Prenumerationspris:

Helår Kr. 9:75 - Halvår Kr. 5:—

Ahlén & Åkerlunds Fotogravyranstalt
Stockholm 1945

Flygnytt

I KORTHET

BRÉGUET 1011 var ett franskt fyrmotorigt trafikflygplan som byggdes i prototyp under ockupationen men som förstördes under en allierad bombraid strax före befrielsen. Om denna typ skall fullföljas är osäkert, men en hel del uppgifter om planet har offentliggjorts. Planet konstruerades för långdistans kurirtrafik över Nord-Atlanten, var lågvingat och utrustat med trycktät kabin. Motorerna var av typ Hispano-Suiza 24H, som utvecklade över 3 000 hk vardera. Data: spännvidd 32,0 m, längd 21,25 m, vingyta 106 m², flygvikt 25 000 kg, vingbelastning 236 kg/m², effektbelastning 4,0 kg/hk, maxhastighet på 8 000 m höjd 580 km/t, marschfart på 10 000 m 510 km/t, flygsträcka med post eller sex passagerare 6 000 km vid en motvind av 60 km/t på 6 000 m och 100 km/t på 10 000 m höjd. En annan typ, vars realiserande fortfarande synes osäkert, är den likaledes fyrmotoriga Bréguet 870 ett trafikflygplan med två trycktäta passagerarutrymmen i två däck för 69 passagerare och 7 mans besättning. Motorerna på denna typ var liksom på typ 1011 4 st Hispano-Suiza 24H, som med kompressorer lämnade 3 600 hk vardera på 8 000 m:s höjd. Övriga uppgifter: spännvidd 50,8 m, längd 40,8 m, vingyta 257 m², tomvikt 40 270 kg, flygvikt vid nord-atlanttrafik 75 000 kg,

o vid syd-atlanttrafik 72 000 kg, vingbelastning 291 respektive 280 kg/m², effektbelastning 5,2 resp. 5,0 kg/hk, ekonomisk marschfart med full betalande last 350 km/t och längsta flygsträcka 6 000 km.

D. H. 100 »VAMPIRE» och även Gloster »Meteor» har prövats för hangarfartygsbaserings och experimenten har fallit mycket väl ut. Reaktionsdrivna flygplan har i allmänhet dåliga startegenskaper men L. H. »Goblin»-aggregatet på »Vampire» ger kraftigt effekt även på låga höjder, vilket gör det möjligt för RAF:s senaste emotoriga reaktionsjaktplan att operera från hangarfartyg under alla stridsförhållanden.

SERA 100 heter ett nytt franskt fyrsitsigt sportplan från Société d'Etudes de Realisations Aeronautiques. Typen är ett lågvingat monoplan med trehjulsställ, dubbla stjärtsidplan och något v-formad stabilisator. Motorstyrkan är relativt liten med hänsyn till att planet är fyrsitsigt, nämligen en Régnier 4—EO, luftkyld fyr-cyl. radmotor på 98 hk vid 2 300 v/min. Bränslemängden är 120 lit. Övriga data och prestanda: spännvidd 9,40 m, längd 7,10 m, tomvikt 450 kg, maxhast. 237 km/t, marschhastighet 200 km/t, landningshastighet 50 km/t, topphöjd 6 500 m och längsta flygsträcka 1 000 km.

MORANE-SAULNIER MS 472 heter ett nytt franskt tvåmotorigt jaktplan vars existens bekräftats av flygministern Charles Tillon. Några data om detta plan har emellertid inte offentliggjorts.



Flygvapnet

använder våra delbara skidor med luftgropssystem, vilka äro fullt ut lika starka som en vanlig skida. Luftgroparna eliminera vacuumsugningen under skidan och ge därigenom bättre glid.

Vårt världsberömda namn garanterar ett topputförande av alla våra olika modeller, med eller utan luftgropar.

Specialitet: Måttbeställda skidor.

Ni kan beställa Er egen skida hos oss, ty vi tillverka den efter Er kroppslängd och vikt.

ÖSTERSUND L. A. JONSSONS SKIDFABRIK STOCKHOLM

STOCKHOLMSKONTOR: STRANDVÄGEN 7 A.

TELEFON: "SALÉNREDERIERNA" (NAMNANROP)

Verkstadsarbetarens ansvar

för felaktigt arbete

Är en arbetare vid en flottiljverkstad eller en central verkstad ansvarig för den skada som kan uppkomma genom att han vid montering eller reparation av flygmateriel förfarit felaktigt, exempelvis vänt en kik i bränslekran fel, lämnat en mutter oläst, dragit styrilinorna fel o s v. Eller skall man anse att hans ansvar bortfaller genom den kontroll, som flygplanmästare, signalmästare, verkstästare och annan kontrollpersonal utövar å hans arbete.

Stannar arbetaren ingen värdslöshet till last kan det i intet fall bli fråga om ansvar. Frågan gäller blott de fall då arbetaren gjort sig skyldig till värdslöshet eller försummelse eller kanske rent av uppsåtliga åstadkommit felet.

Uppsåtlig skadegörelse medför självklart alltid ansvar.

Värdslöshet, försummelse — enligt juridiskt språkbruk culpa — föreligger om arbetaren kan anses ha räknat med eller i varje fall bort räkna med att en skada skulle kunna uppkomma genom hans förfaringsätt (underlåtenhet). När man har att avgöra vad han bort räkna med skall man utgå från vad en arbetare av genomsnittstyp vid en verkstad av ifrågakomnen typ skulle kunnat räkna ut. Den omständigheten att en viss arbetare står betydligt över genomsnittsnivån kan leda till skärpning av hans ansvar, blott i de fall han verkligen kan anses ha förutsett faran. Har han ej gjort det utan blott bort göra det, har man att gå efter genomsnittsförmågan hos arbetare. Skulle åter en arbetare stå på betydligt lägre nivå än den genomsnittliga leder detta leke till lindrigare ansvar för honom; i den mån han utfört arbetet efter frivilligt åtagande — frivillig anställning — får han svara för att han verkligen går i land med sitt åtagande och

presterar ett tillfredsställande resultat. Där emot ställer sig saken annorlunda om han leke frivilligt skridit till arbetet utan beordrats dit och sedan leke mäktar utföra det tillfredsställande. Då kan ansvaret minskas eller rent av bortfalla. Man kan likväl härvidlag fordra dels att han upplyser uppdragsgivaren om sin oförmåga, ifall han kan förut-sätta att denne leke visste om den, dels att han i intet fall får ha givit uppdragsgivaren befogad anledning anta att han var lämplig för uppdraget. I ett utslag av högsta domstolen (Nytt Juridiskt Arkiv, avd I, årgång 1930 sid 5) frikändes en furir från skadeståndsansvar enär han — som beordrats att leda visst arbete och därvid leke tillsett att nödig försiktighet iakttagits med påförd att skada uppkommit — med hänsyn till i målet upplysta omständigheter, särskilt hans ungdom, ringa tekniska utbildning och förfarenhet i dylika arbeten, leke skäligen kunde ställas till ansvar för det inträffade. Ett liknande avgörande förekom nyligen i ett utslag av Svea hovrätt (den 28/8 1945 i mål mot en volontär Karlsson). Svaranden hade beordrats att tillfälligt efterse ett flygplan och därvid erhållit noggranna instruktioner av sin förman om planetens rätta handhavande, men brutit mot dessa instruktioner. Men då det ansågs att han helt saknat erforderliga förutsättningar för att på ett betryggande sätt fullgöra uppdraget och någon värdslöshet sålunda leke låg honom till last, frikändes han av hovrätten.

Man bör vid bedömandet av frågan, om värdslöshet föreligger, städe ha för ögonen att i allt arbete, även verkstadsarbetet, det är oundvikligt att fel någon gång inträffar, även med iakttagande av vanlig försiktighet och omsorg. I den mån ett sådant fel, utan att vara utslag av värdslöshet, är att hän-

föra till en naturlig felprocent, är det mindre lämpligt att tala om culpa.

Föreligger nu värdslöshet eller försummelse från en arbetares sida kan hans ansvar leke bortfalla på den grund att arbetet, före avlämnandet, granskas eller bort granskas av kontrollpersonalen. Uppkommer skada svarar både arbetare och kontrollpersonal. Någon ansvarsfrihet kan leke kontrollen medföra för arbetaren. Men däremot kan den omständigheten, att arbetet granskats i kontroll och godkänts, anses såsom ett tecken på att det leke varit värdslost utfört. Denna reservation bör dock tas med viss försiktighet och förutsätter i varje fall att kontrollen verkligen underkastat just den felaktiga detaljen granskning.

Man skulle kanske tycka att en så liten felaktighet som en feldragen mutter eller dylikt leke borde medföra full skadeståndsskyldighet om skadan blir omfattande, utan att skadeståndsplikten skulle kunna minskas eller bortfalla i visst läge. Detta är emellertid leke fallet; blott straffrätten, men leke skadeståndsrätten, känner till nedsättning av ansvar då skulden är ringa. Blott ifall den skyldige är under femton år eller fråga är om underhåll åt efterlevande, kan skadeståndet nedsättas eller bortfalla, efter vad skäligen är. Är den skadade egendomen försäkrad, går den skyldige likaså fri mot bolaget, utom om skadan föranletts av uppsåt eller grov värdslöshet. Men den skadeliande har rätt att även annars vända sig mot den som vållat skadan.

Slutligen kan framhållas att det leke alltid är lätt att beträffande montering eller reparation leda sig fram till den felande. Arbetet har i regel tillkommit genom fleras åtgöranden och tredje man har lättare att vända sig mot arbetsgivaren med skadeståndsanspråk. Detta får dock leke föranleda till att tro att verkstadens ansvar skulle vara blott en teoretisk fråga. Särskilt när det gäller flyget är det oundgängligt att minnas att ett stort ansvar vilar på varje arbetare. Lättsinne från hans sida kan betyda liv och lem för den flygande personalen. Ett dylikt ansvar förpliktar.

Curt von Bonsdorff.



Flygvapnet

Ger Dig skuldfrä yrkes-
utbildning

Är framtidsplatsen för ynglingar med
framåtanda och teknisk begävnin

För Dig till målet utan
avbrott för värnplikten

Vill Du bliva

officers-, flygingenjör-, reservintendents-,
eller meteorologaspirant? Vänd Dig då till
Flygstabens personalavdelning, namnanrop
"Flygvapnet" eller till Din skolexpedition
eller till arbetsförmedlingen för att få
upplysningar.

Vill Du bliva

volontär, vänd Dig till Ar-
betsförmedlingen eller till
närmaste flottilj, så lämna
de alla upplysningar.

I hjärtat av Sverige ligger landets i storleksordning sjätte stad, den svenska skoindustrins huvudstad

ÖREBRO



Åt företagare har denna moderna handels- och industristad att bjuda:

ett idealiskt läge, centralt, med ett omfattande och burget uppland och utmärkta kommunikationer med alla delar av landet — flygplats — konkurrenskraftiga energitaxor — välbelägna och billiga tomter för industri, hantverk och bostäder — undervisningsanstalter av alla de slag liksom överhuvudtaget alla en modern större stads förmåner i fråga om trevnad och bekvämlighet samt en försiktig skattepolitik i samklang med landsdelens kynne.

Varför icke förlägga företaget hit?

Till tjänst med alla närmare upplysningar stå stadsdirektören eller fastighetsdirektören • Telefon Namnanrop: Nämndhuset, Örebro.

DRÄTSELKAMMAREN.



A.-B. H. ANDERSSONS VÄRME

UMEA

Ledande Norrlandsfirma
inom branschen

Telegramadress: Värmebolag

Tel. Namnanrop: "Anderssons Värme"

FILIALKONTOR:

Härnösand, tel. 24 21, 25 52
Kramfors, tel. 770
Östersund, tel. 16 58, 16 88
Örnsköldsvik, tel. 25 20, 26 20
Vännäs, tel. 288
Åsele, tel. 73
Lycksele, tel. 254
Vilhelmina, tel. 178
Skelleftehamn, tel. 311 48
Skellefteå, tel. 114 76, 114 77
Boliden, tel. 3
Piteå, tel. 13 77
Älvsbyn, tel. 330
Luleå, tel. 28 66, 20 69
Boden, tel. 21 88, 13 34
Haparanda, tel. 207
Malmberget, tel. 590

Värme- och sanitetstekniska
installationer, brunnborrning



KUNGL. HOVLEVERANTÖR

A. Rundquist & C:o A.-B.

GRUNDAT 1874

Rörledningsentreprenör

STOCKHOLM • JAKOBSBERGSGATAN 23

Telefonväxel 23 18 35

LEVERANTÖR TILL KUNGL. FLYGFÖRVALTNINGEN

Filial: SUNDBYBERG. Tel. 28 45 45

FULLTRÄFF

RATIN

Begir upplysningar om RATIN-SYSTEMET — den perfekta råttutrottningsmetoden. I världsmarknaden sedan 1906.



RATIN

för effektiv råttutrotning

Stockholm - Göteborg - Malmö
Norrköping - Karlstad - Skövde
Sollefteå - Östersund

Leverantör bl. a. till Flygvapnet

SVENSKA A-B RATIN - Kungsgatan 48
Stockholm

Var god sänd ovannämnda upplysningar:

Namn

Adress

Postadress

Flyg 25-26/45



K. L. M.

åter till Sverige!



VARDAGAR (med Douglas D. C. 3)

kl. 8.45	MALMÖ	kl. 16.25
9.00	Köpenhamn	16.10
9.30	Köpenhamn	15.40
12.10	AMSTERDAM	13.15

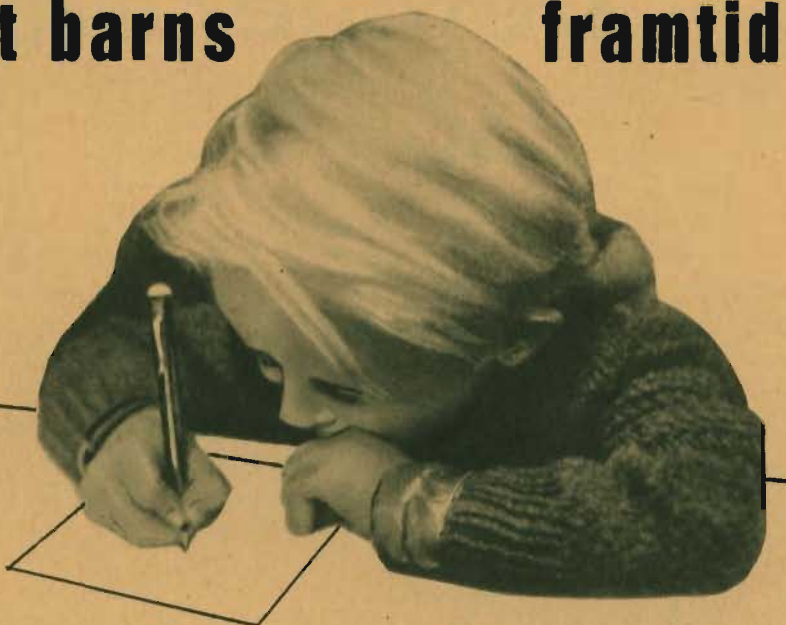
I Amsterdam anslutning till Paris och Zürich.

Det gäller Ert barns framtid

Det är oerhört viktigt vilken skola Ni väljer för Ert barn. Kanske Viggbyholmsskolan är just vad Ni söker. Viggbyholmsskolan är en internatskola, som i sin fostran vill ta samma hänsyn till varje barns individuella möjlighet som ett hem.

Viggbyholmsskolan består av

- 1 fyra förberedande klasser
- 2 en femårig mellanskola
- 3 en tvåårig examensfri linje
- 4 ett fyraårigt latin- och realgymnasium
- 5 en treårig teknisk gymnasielinje



— lär känna VIGGBYHOLMSSKOLAN

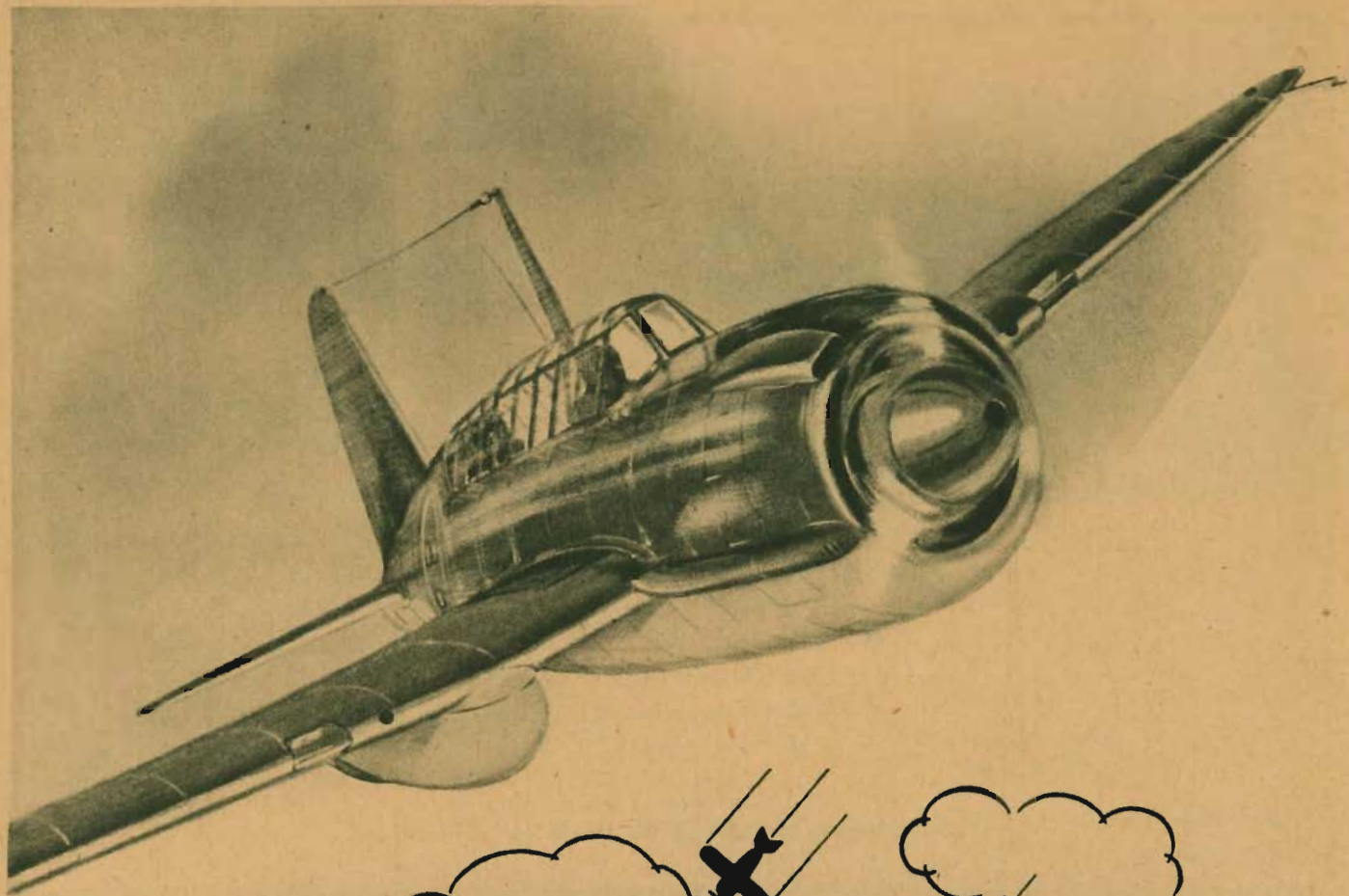
Till Rektor **PER SUNDBERG**,
Viggbyholm • Tel. 50 o. 767

V. g. sänd mig prospekt över Viggbyholmsskolan.

Namn:

Adress:

Postadress: Flyg 25-26/45



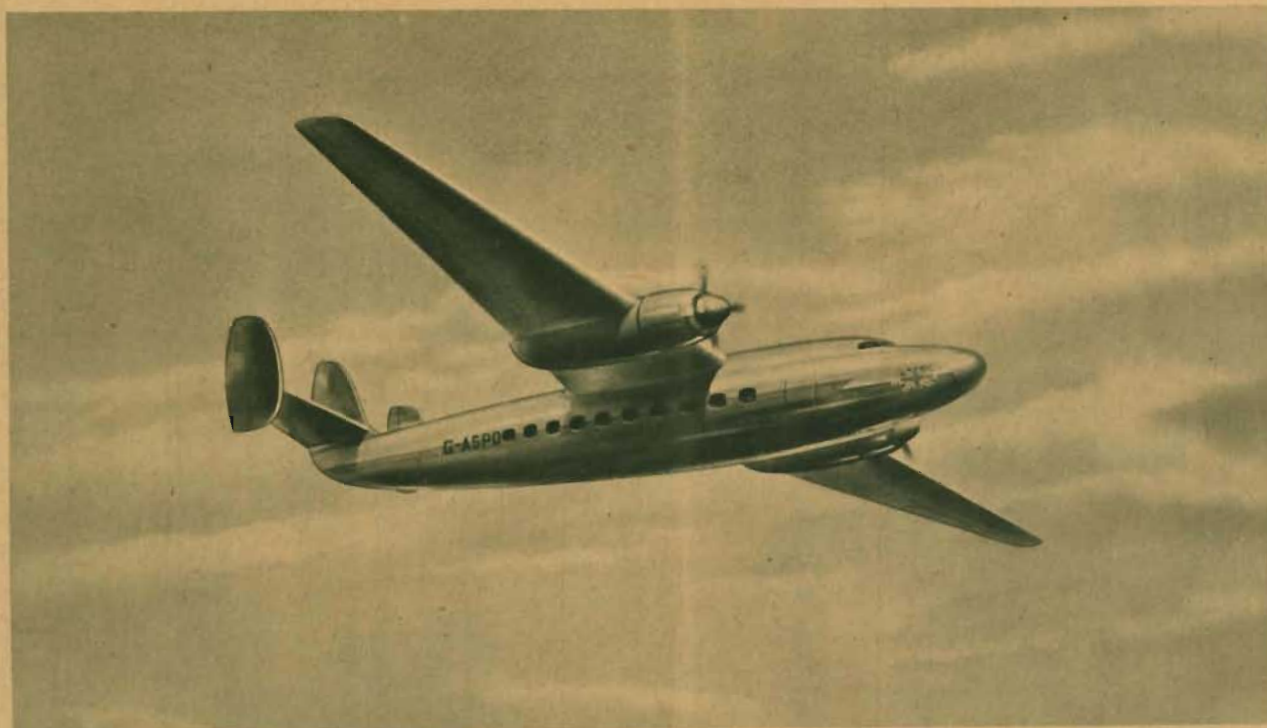
Detaljer att lita på

Elektriska och finmekaniska
apparater och detaljer
för flygplan tillverkas av

US

UNO SÄRNMARK
GÖTEBORG

Hur mycket bättre resultat skulle **ROWE** ha uppnått : . . .



»Ambassador» är ett trafikflygplan med två Bristol »Centaurus»-motorer och kommer från Airspeed-fabrikerna, där många transportplan och de värdiga militära »Horsa» lastglidplanen byggts. Det tar 40 passagerare på sträckor upp till 1300 km med en hastighet på 400 km/t.

om han rest i en **AMBASSADOR?**



Sir Thomas Rowe, som levde 1581—1644, var en brittisk ambassadör och diplomat, som företog resor till Västindien och Sydamerika för att söka efter guld. Han slöt handelsfördrag med Mogul-kejsaren i Hindustan, lade grundvalen till brittiska Indiens storhet och besökte Persien, utverkade privilegier för brittiska köpmän i Algier, medlade mellan Sveriges och Polens konungar, förhandlade om villkoren i ett allmänt fredsfördrag mellan Frankrike och Sverige samt var utomordentlig ambassadör i Wien.

Sir Thomas Rowes bedrifter inom den internationella handeln visar, att även för tre seklar sedan de personliga förbindelserna medförde vackra resultat. När handelsmän nu för tiden måste avgöra frågor av stor betydelse, resa de med flyg och nå snabba överenskommelser med sina kolleger i andra länder.

Storbritannien är geografiskt centrum för jordens landmassa och logiskt centrum för världens flygplanindustri. Direkt efter triumferna vid konstruktionen och produktionen av krigets främsta stridsplan äro de brittiska konstruktörerna och ingenjörerna nu sysselsatta med att producera moderna transportplan av alla storlekar och typer. Som arvingar till en tradition utan like på världshaven och pionjärer för det reaktionsdrivna flyget och ekoradion möta de nu — och komma att möta — varje krav från dagens och morgondagens flygäldar.

Efter sina triumfer i kriget bygger nu

DEN BRITTISKA FLYGINDUSTRIEN

för världens flyglinjer

ANNONS FRÅN THE SOCIETY OF BRITISH AIRCRAFT CONSTRUCTORS, LONDON, ENGLAND



Redan på "FLYGBARONENS" tid...

Redan på "Flygbaronens" tid var Bultfabriken i Hallstahammar leverantör till svensk motorindustri. År 1913, då Södertelge Verkstäder först i landet började bygga flygplan i industriell skala, blev företaget kund hos Hallstahammar. När Söderbloms Gjuteri & Mekaniska Verkstad år 1910 lade upp den första industriella biltillverkningen i Sverige, fylldes

behovet av bult och mutter från Hallstahammar. Alltjämt användes Hallstahammars bult- och nit-smide av ledande svenska bil- och flygverkstäder. Omsorg om materialet och ständigt förbättrade tillverkningsmetoder ha givit Bultfabriken möjlighet att fylla den moderna motorteknikens anspråk. Bultfabriken känner sin tradition som en förpliktelse nu och för framtiden.





Flyg

NORDENS STÖRSTA FLYGTIDNING

W. KLEEN:

FLYG UNDER DET NYA ÅRET

I årets sista nummer ligger det nära till hands både att göra en återblick på det snart gångna gamla året och att se framåt mot det nya. Vad återblicken beträffar överlämnar vi förtroendefullt till våra ärade läsare att bedöma tidskriften. Vi har bara att tacksamt fastställa en ständigt ökad läsekrets och en kvantitativ ökning av sidantalet, vilken uppgår till i genomsnitt fyra sidor per nummer, eller från 36 till 40 sidor.

Under nästa år hoppas vi på en motsvarande utökning av läsekretsen och samtidigt på en ytterligare ökning av sidantalet, i den mån förhållanden på vilka vi icke kan utöva något inflytande gör det möjligt. Vi hoppas att snart kunna ge vår läsekrets 48-sidiga nummer normalt, men är beslutna att icke höja priserna.

Enbart en kvantitativ ökning är emellertid icke tillfyllest. Vi vill icke endast vidmakthålla kvaliteten utan också ytterligare höja den. Sålunda avser vi att tillföra innehållet rent tekniskt betonade sidor, vilket kommer att väsentligt höja tidskriftens värde. Vi skall med andra ord försöka göra FLYG till den även i tekniskt hänseende ledande flygtidskriften i Norden.

Utvecklingen under 1946 kräver en förstärkning av vår redaktion. Till den fast anställda personalen har knutits hittillsvarande informationschefen i KSAK, red. *Yngve Norrvi*, som tillträdde sin nya befattning den 1 december. Han behöver knappast någon presentation för det flygintresserade Sverige.

Till de hittillsvarande författare som medarbetat i FLYG har kommit chefen för flygkadettskolan, överstelöjtnant *Grels Næslund*, vars artikelserie »Lär er flyga» redan börjat

införas. Det blir sammanlagt 25 artiklar! På de tekniska sidorna kommer vårt lands främsta sakkunskap att medverka — det blir en högintressant litteratur.

Med det nya årets första nummer börjar vi en ny följetong, inköpt i U. S. A., författad av Ernest K. Gann och handlande om de äventyr besättningen på ett amerikanskt transportflygplan ur ATC upplever. Det är spännande äventyr ur verkligheten men icke krigsskildringar utan berättelser om hur under pågående krig efterkrigstidens världsomfattande trafikflygnät byggts upp.

Under det nya året kommer flygtrafiken att växa fram med ständigt stigande fart och kraft, och sportflyget, som under kriget legat nere, kommer att återuppstå. FLYG kommer givetvis att följa denna utveckling på båda fronterna och är redaktionellt väl rustad härför, icke minst genom sina utmärkta utländska förbindelser och korrespondenter. Alla nyheter inom trafik- och sportflyget kommer att kunna följas i FLYG:s spalter lika bra som i någon världstidskrift. Segelflyget kommer vi att behandla med samma intresse som tidigare och modellflygarna får genom *Sven Salenius'* engagemang i FLYG garantier för aktuell och värdefull nyhetstext.

Kort sagt: FLYG kommer att befästa och ytterligare utveckla sin ställning som Nordens ojämförligt största och mest innehållsrika flygtidskrift. Framgången förpliktar och vi är väl medvetna om dessa förpliktelser mot vår läsekrets och skall veta att uppfylla dem.

Vår nyårshälsning till läsekretsen består icke enbart i att önska ett gott nytt år utan att lova en större och ännu bättre tidskrift till oförändrat pris.

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.



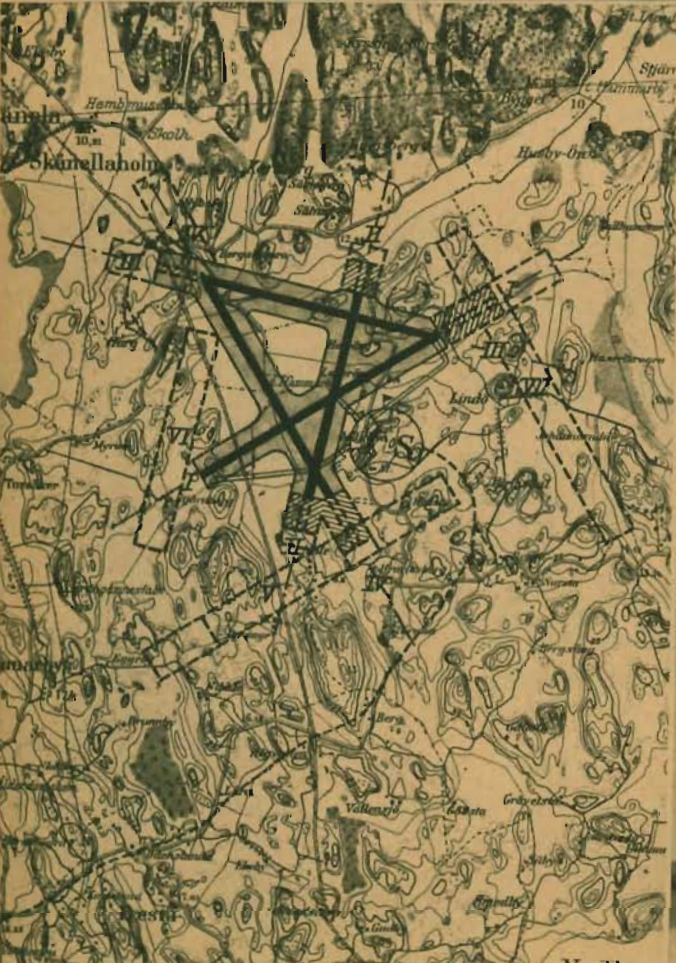
JANUARI:

Det nya svenska sportplanet BHT-1 'Beauty' demonstreras för första gången för pressen. — J 21:an (t v) frigges av den militära censuren och gör sitt segertåg i spalterna. — Ett nytt ämbetsverk för civilflyget — luftfartsstyrelsen — föreslås av sakkunniga. — Flygförvaltningen begär 250 000 kr för inköp av en Do 24 som sjöräddningsflygbåt.



FLYG:s ÅRSREVVY

Alla år är som bekant händelserika när man ser tillbaka så där i själva övergången till ett nytt. Frågan är dock om inte 1945 får anses vara det hittills händelserikaste. Vi har velat göra en liten återblick i bilder på de gångna tolv månaderna. Det är mycket mer som har hänt än vad som kommit med här, men det räcker kanske för att friska upp minnet.



FEBRUARI: Ambulansflygaren Allan Norberg (ovan t v) tilldelas av en enhällig jury Stockholms-Tidningens guldmedalj och 1 000 kr för 1944 års främsta flygarbragd. — Den första 'Skymastern' landar på Bromma efter en flygning över Atlanten.

MARS: Flygvapnet ställer ett dussin J 11:or till Svensk Flygtjänsts förfogande att användas som målplan. — FLYG:s och Östersunds Flygklubb's segelflygexpedition till Gröndalen startas. — Riksdagens båda kamrar bifaller förslaget att inköpa 50 amerikanska jaktplan, och flygplatsutredningen ändrar mening och anser Väsby bättre än Grillby som atlantflygfält.





APRIL: De tio första Mustangerna anländer till Bromma (ovan t v) från USA och kvitteras av general Nordenskiöld. — FLYG:s höjdsflygtävling nr 2 börjar, och Grändalen-expeditionen (ovan) avslutas. — Luftfartsmyndigheten medger kraftiga taxesänkningar på det svenska flygnätet.



MAJ: Det reguljära Norrlands-flyget startar återigen till Luleå. — KSAK håller ett tvådagars motorflygning, och Bengt Olow (ovan) sätter nytt svenskt distansrekord i segelflygning, Karlsborg—Smygehuk, 359 km. — Flygmarskalken Arthur Tedder kommer till Stockholm och hälsas välkommen av general Nordenskiöld (t h).

JUNI: Sverige vinner trelandskampen mot Danmark och Finland i modellflyg på Skarpnäck, och SILA:s »Jim» — ombyggd flygande fästning — startar och genomför den första svenska flygningen Stockholm—New York.





JULI:

Första segelflyg-SM genomföres på Alleberg. Mästare blir Sven Alm, Karlsborg (ovan), efter hårda duster med konkurrenterna. Fred Nordholm vinner Baby-klassen andra året i följd. — Luftfartsstyrelsen börjar och gamla luftfartsmyndigheten begravs.

AUGUSTI:

Stockholms Flygklubb startar den första civila motorflygskolan efter kriget.



SEPTEMBER:

En B-29, -flygande slag-skeppet, landar för första gången i Sverige, på Bromma (t v). Både plan och banor håller och fältet räcker väl till, vilket förvånar en del. — Bromma öppnar för allmänheten efter 6 års avstängning, och Gösta Fränckel i Göteborg (nedan) vill börja flyga kikhostpatienter men röner ringa förstäelse från läkarvetenskapen, som han vill hjälpa.





NOVEMBER: Björn Andersson (ovan) tar andra året i följd FLYG:s pris i höjdflygningstävlingen. — KSAK håller årsmöte och plakettsmyckar den 10 000:e registrerade modellflygaren (överst i v). — SAAB-91:an (nedan) provflyges för första gången och motsvarar mer än väl de högt ställda förväntningarna. — Hjälpplaneringsbanorna i Norrköping och Uppsala blir färdiga efter rekordsnabbt anläggningsarbete.

OKTOBER: KSAK ordnar nordisk privatflygkonferens och fått uppbära mycken ära därför. Chefsinstruktören (infälld) lägger fram alla tiders årsrapport från ett segelflygår utan motstycke.

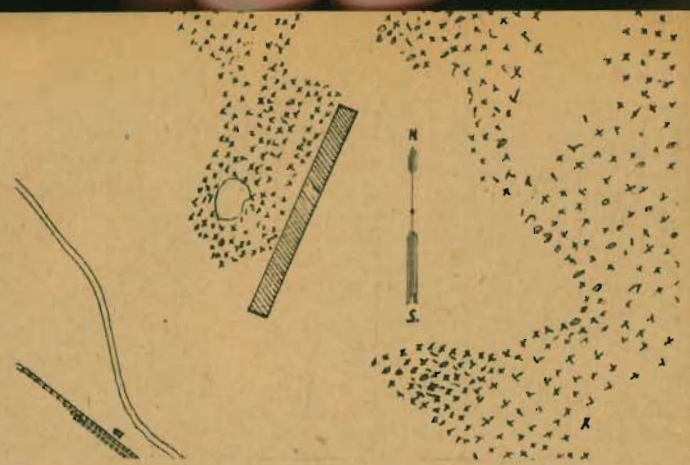


DECEMBER:

Den allt annat överskuggande flyghändelsen 1945:

FLYG:s

julnummer utkommer!



SVERIGES FÖRSTA LANDNINGSSTRÅK, som ligger i Dala-Järna. Invigdes söndagen den 4 november av flygförmachefen Hans Peterson från Orsa och flyglärare Tore Strindberg, vilka med en Klemm 35 landade på det nya fältet (t v). — Stråket utmärks på ovanstående skiss som en snedstreckad rektangel och fyrkanten mellan landsvägen och järnvägen är Dala-Järna station.

FRAM FÖR LANDNINGSSTRÅK!

Låt oss anta att handelsresande Qvintus Larson just nu är ivrigt sysselsatt att lära sig flyga på Bromma. Hans chef har nämligen i ett svagt ögonblick låtit undslippa sig att firman snart kommer att skaffa sig ett flygplan. Och varför skulle inte herr Larson kunna flyga det?

Om det nu går så väl att herr Larson, sedan han lyckats övertyga chefen om att han flyger lika bra som en vpl ff, får det ärorika uppdraget som flygande handelsresande, ja, då kan han börja planera sina resor i det blå.

Just det ja, i det blå svävar hans landflygplan (amfibien bortser vi tills vidare från) till de flesta av Sveriges städer, ty ner på marken kommer han endast där det finns flygfält — och det är tyvärr inte på så värst många platser. Om herr Larson t. ex. skall besöka Borås och envisas med att använda flygplanet så måste han landa på Torslanda vid Göteborg och sedan ta tåget till Borås — vart har då den flygande handelsresanden tagit vägen?

Så lämnar vi herr Larson i hans drömmar om flygfält överallt »där stora städer stryka fram» och övergår till de flygklubbar som inte har flygfält.

Västerdalarnas flygklubb visar vägen för Stockholm och andra svenska städer

Att vänta på att hemstadens fäder skall vidta omedelbara åtgärder för att skaffa flygfält är i de flesta fall betydligt överdriven optimism. Klubbarna måste ta initiativ och visa att »detta är nödvändigt». Så har Västerdalarnas flygklubb gjort genom att själv bygga ett landningsstråk i Dala-Järna, det första på privat initiativ i Sverige. Därmed kom Dala-Järna före själva Stockholm, som för länge sedan borde ha byggt ett landningsstråk vid flygvapnets högkvarter på Gärdet för flygplan med liten start- och landningssträcka. Flygvapnet har upprepade gånger begärt att få ett sådant fält — men hittills utan resultat.

— Vår verksamhet har ju legat nere under hela kriget, berättar Västerdalarnas flygklubbs kontakttjänstman red. Anton Wästhed. Men vid årsmötet i våras kunde vi inte behärska oss längre utan tillsatte en

flygfältskommitté, som fick i uppdrag att undersöka möjligheterna att skaffa mark och bygga ett flygfält i närheten av Dala-Järna järnvägsstation, där experten schaktmästare Gunnarsson tidigare undersökt terrängen och funnit den god. Markägaren, civilingenjör Carl Munters från Stockholm, var villig att lämna ifrån sig mark om den användes till flygfält. Inom klubben bildades en byggnadsförening och markköpet kom till stånd. Sedan har klubbmedlemmarna med hjälp av endast två betalda arbetare huggit skog, brutit stubbar och fyllt igen ett stort krongräsområde m. m. på det 950×85 m stora området. I slutet av oktober var stråket klart och den 4 november gjordes den första landningen av Hans Peterson och Tore Strindberg från Orsa. Samma dag fick klubben av kommunalfullmäktige ett anslag på 3.000 kr. för de re-

DET ENKLASTE LANDNINGSSTRÅKET består av endast en bana, som skall ligga i den förhärskande vindriktningen. Ett sådant stråk bör varje stad med flygsinne och självaktning skaffa sig! Vid växande behov kan en ny, vinkelrätt bana anläggas och den gamla ev förlängas — se högersidans stråkbilder!

ETT LANDNINGSSTRÅK PÅ GÄRDET I Stockholm skulle vara till stor nytta såväl för flygvapnet som för civilflygare med mindre plan (och så småningom helikoptrar). Här nedan har flygvapenchefen general Nordenskiöld just landat med en Storch på den del av Gärdet som lämpar sig för landningsstråk.



VAR SKALL JAG LANDA om jag får lust att bada i älven där nere? Ja, om vindriktningen är tvärs älven så sätter jag mig naturligtvis på den långa åkern bortom gården. Om jag skjälv ägde gården så skulle jag göra den åkern till ett landningsstråk för lätta sportplan! — Så tänker föraren på denna Piper Cub Special... kanske.

dan gjorda arbetena. Straket är f. n. 750 m långt men skall förlängas till 950 m. Nu funderar vi på att så småningom bygga en vinkelrät bana också, d. v. s. att bygga ut enkelstraket till ett L- eller T-format stråk. Då blir fältet ännu mer lämpat för t. ex. Skandinaviska Aero, som redan nu visat intresse för denna nya mellanstation för turistflygningar till Grövelsjön och Sälen.

Börja från början!

Västerdalarnas flygklubb har därmed visat vägen för städer och andra större orter som inte anser sig kunna bygga ett riktigt flygfält på en gång, d. v. s. klubben har lärt sig krypa innan den kan gå. Man bör i sådana fall alltså bygga en bana i den förhärskande vindriktningen och sedan utvidga anläggningen i takt med de ekonomiska resursernas konsolidering och behovets växande krav. De flesta städer torde ha någon lämplig plats för en bana på c:a 700x75 m. Och även om inte alla enkelstråk kan bli så billiga som Dala-Järnas så blir kostnaderna i alla fall överkomliga för en stad eller kommun. Och gäller det t. ex. en stad med några större industrier skulle det nog inte vara så omöjligt att förmå dessa att skjuta till pengar i *andelsform* för att få landningsstraket till stånd. Ett flygfält är ju reklam för sin ägare och vilken industristad med självaktning kan i långa loppet undvara dels denna reklam, dels möjligheten att erbjuda flygande uppköpare m. fl. landningsplats?

ETT L-STRÄK — d. v. s. med en ny bana till den gamla, enkla — är en god början till ett riktigt flygfält. På L-straket kan man landa i fyra riktningar. Flygaren ser helst att han på en så här pass bra anläggning kan få köpa bensin och ställa in planet i en enkel hangar.



För att inte tala om att industrins man ofta behöver taxifygplan för brådskande flygningar — det har hänt att industrimän varit villiga att betala praktiskt taget hur mycket som helst för att under dagens lopp komma till en plats utom tågäckhåll. Och ju hetsigare affärstempot blir desto mer kommer flyget att tas i anspråk. »Tider skola komma» då det blir en skam att inte ha tillgång till ett flygfält... Ett landningsstråk är en bra förberedelse till den gyllene flygaldern...

De tre stora bilderna längst ner på detta uppslag visar från vänster till höger hur man börjar blygsamt med en enkel bana, som sedan utvidgas till L- eller T-format landningsstråk. Bilderna är hämtade ur en mycket trevlig broschyr om »Vad er stad behöver» i fråga om flygfält, som den amerikanska flygplanfabriken Piper Aircraft Corporation, Lock Haven, Pa., sänt ut. Den broschyren borde varje flygsinnad »stadsfader» skaffa sig och noggrant stu-

dera. Den ger ett allmant intryck av vad som bör göras — och sedan kan man vända sig till Luftfartsstyrelsen...

Som sagt, handelsresande Qvintus Larsson borde i ett flygsinnat Sverige inte behöva landa på Torslanda när han ämnar sig till Borås i affärer. De pengar som läggs ner på flygfält — eller, för att till en början ta det så där lite lagom försiktigt, landningsstråk — är väl använda pengar, som ger ränta på många sätt! Flygklubbar, följ Västerdalarnas flygklubbs exempel! Tag initiativ!

Pro Mille.

ETT T-FORMAT STRÄK har samma fördelar som ett L-stråk med samma banlängder. Det blir terrängförhållandena som får avgöra vilken form man skall välja vid utbyggnaden från enkelstraket. Och sedan får man hoppas att trafiken på fältet växer så att det måste byggas ut ytterligare...





SE-BAW »Svalan» flyger just över de »ubblades» molnen rätt nära Mount Kenya, vars högsta topp ligger 5.246 m över havet.

SILA flög till Addis

Tisdagen den 4/12 startade SILA:s »Felix» SE-BAH »Sam» med kapten von Rosen vid spakarna, kapten G. Stefenson som andrepilot, chefen för ABA:s utbildningsavdelning kapten Sven Ahblom som navigatör, G. Ericsson som radiotelegrafist och A. Hjelm som färdmekaniker för att göra SILA:s första flygning till Addis Abeba, en ren affärsflygning med 24 stycken Etiopiensvenskar, medlemmar av den svenska Abessinienkommissionen. Första dagens flygning gick Bromma—Kairo, som nåddes programenligt 23.40 på kvällen efter start strax före kl. 8. Mellanlandning gjordes endast i Neapel.

Från Kairo flög SE-BAH non-stop den 5/12 till Addis Abeba för att återvända därifrån den 7/12 och åter vara hemma på Bromma den 8/12. Sammanlagt flygväg 14 470 kilometer.

MADAGASKAR TUR OCH RETUR

År 1865 gick det första norska missions-skeppet ut till de ännu obearbetade afrikanska hednamarkerna och den gången tog resan flera månader än det nu tog dagar för det första nordiska missionsflygplanet att flyga Stockholm—Madagaskar. Eller tillbaka via Dar-es-Salaam, Nairobi, Addis Abeba och Kairo. Den 12/12 göres andra missionsflygningen, även denna gång med den av ABA förhyrda SE-BAW och sannolikt även då med kapten C. G. von Rosen vid spakarna och samma besättning som tidigare, d. v. s. utom chefspiloten andrepiloten kapten G. Stefenson, radiotelegrafist G. Ericsson och färdmekaniker A. Hjelm.

Den första missionsflygningen avslutades den 28/11, då SE-BAW »Svanen» åter landade på Bromma kl. 19.30, två

timmar försenad på grund av en oberäknad mellanlandning i Göteborg och efter sammanlagt 23 882 km flygning.

— Den första flygningen har givit de allra bästa erfarenheter, säger också advokat Torild Backer i Nordiskt Missionsflyg. Missionen har på denna första resa fått orubblig tilltro till flyget som det bästa kommunikationsmedlet och redan nu har många missionärer förklarat, att de hädanefter inte vill begagna något annat samfärdsmedel. Man förstår också vad det betyder psykologiskt att tack vare flyget ha möjlighet att komma hem på ett par dagar. Som motvikt kan sättas upp missionärerna på Madagaskar, som inte kunnat komma hem på 12—15 år och nu befann sig i mycket medtaget tillstånd på grund av tropiska febrar och andra sjukdomar.

Missionsflyg har nu av amerikanerna i Frankfurt för 60 000 dollar inköpt en Douglas C-53, ett transportplan som efter hitkomsten måste förses med ljudisolering och inredning, innan den kan sättas in i tjänst. Den får den svenska beteckningen SE-APG men har ännu inte fått något tillnamn.

Kedan nu har vi ett reguljärt program för hela 1946 och det omfattar flygningar fram och tillbaka till Indien, Kina, Mandjuriet samt givetvis olika delar av Afrika, slutar advokat Backer. Över hundratalet missionärer är redan anmälda för flygtransporter och flera blir det undan för undan.

Att få flygkapten von Rosen att berätta om den första svenska flygningen till Madagaskar och åter är inte så lätt. Denne erfarne flygare, som ju dessutom är van

Högst 2.500 m får man enligt bestämmelserna flyga med passagerare, om det inte finns syrgasutrustning ombord. Nedanstående bild är tagen på drygt 3.000 m men inte ens missionärernas småttingar må annat än bra. — T v svart men rutinerad Shell-service i Dar-es-Salaam.



ABA kan stå på egna ben

Utvecklingen av det svenska trafikflyget har gått lavinartat efter krigsslutet. Längre har ABA-ledningen hoppats kunna säga upp den statliga subventionen och klara sin ekonomi helt utan statens stöd. Den stunden är nu inne — fem år tidigare än man från början beräknat — och den 3/12 kunde Aerotransport och dess lika lyckliga som lyckosamme chef, kapten Carl Florman, avge en skrivelse till K. M.:t varibolaget anhåller att få avsäga sig förmånen av statligt understöd. Avtalet med staten skulle egentligen inte ha upphört förrän 1950 och det är mycket glädjande — och samtidigt typiskt för Carl Florman och hans skickliga medarbetare — att ABA visat sig vara fem år före sin tid. Så här i pressläggningsögonblicket kan FLYG inte göra några längre kommentarer. Vi får nöja oss med att gratulera och önska god fortsättning.

vid t. ex. förhållandena i Abessinien, anser nämligen nästan allting vara naturligt och »ingenting att prata om». Det gick programenligt säger han bara, när FLYG ber om några synpunkter. Det blir därför framför allt hans egna bilder på detta uppslag, som får berätta om denna märkliga långflygning.

I Addis Abeba finns det bara en landningsbana i riktning öst—väst med ganska höga masker västerut. Eftersom flygplatsen ligger på 2 500 meters höjd var det inte så lätt att följa bestämmelserna om max 2 500 meter flyghöjd utan syrgasutrustning. De allra flesta människor tål dock utan vidare luftförtunnningen på betydligt högre höjd och ingen av passagerarna hade några obehag av att det svenska planet ibland på grund av terrängen måste gå upp på högre höjd.

Besväriligaste starten gjordes från Nairobi. Molnen gick nästan ända ned i backen och eftersom staden ligger mitt emellan de två höga bergen Kilimanjaro (6 010 m) och Mount Kenya (5 240 m), så gällde det sannerligen att hålla rätt kurs under blindflygningen efter starten. För en så garvad besättning som denna erbjöd dock detta inga svårigheter. Madagaskars huvudstad Tananarivo (eller Antananarivo) ligger på en bergsplatå som är 1 400 m hög men alldeles intill ligger den stora öns högsta punkt på 2 800 m.

Den dekorativa, mycket allvarlige svarte flygplanvakten i Dur-es-Salaam.



Den berömda vulkanen Kilimanjaro har sin högsta topp på 6 010 m och den är ständigt snöbetäckt trots det tropiska klimatet vid foten. SE-BAW flyger förbi på respektfullt avstånd.



Här ovan Addis Abebas moderna del — nästan europeisk men med utpräglad lågbebyggelse tack vare låga tomtpriser — sedd från »Svalans» försarsäte. — Nedan tankflug i Addis genom Shell flygservice, som ordnat service utefter hela flygrouten.





PICK-UP är en bra postutväxlingsmetod som skall användas i de svenska skärgårdarna, om 1945 års skärgårdsutredning får som den vill. Utredningen har nyligen i avsikt att bryta skärgårdsbornas isolering bett generalpoststyrelsen utföra försöksflygningar med postgång per flygplan i Stockholms skärgård. Eftersom posten inte endast skall avlämnas utan helst även hämtas utifrån öarna bör pick-up-systemet prövas. BILDERNA på denna sida visar tre faser från pick-up-försök som gjorts vid All American Aviation i USA. Här t. v. har föraren på pick-up-planet, en Stinson »Reliants», släppt ner den behållare som skall avlämnas och framför planets nos ses upphakad mellan två stänger linan till den behållare som skall »metas upp». På vänstra bilden nederst har »metkroken» just hakat fast i linan och på den högra bilden har uppmetningslinan släppt från själva »met-spöet» och föraren drar på fullgas — planet fortsätter med ny last.

POST-PICK-UP I SKÄRGÅRDEN?

I en tid då flyget åter börjar knyta band mellan avlägsna länder är det barockt att svenskar som bor endast ett par mil från civilisationen skall känna sig som Robinson Crusoe.

Denna känsla av »djup och varaktig söndring» från yttervärlden, som våra skärgårdsbor hittills varit tvungna att dras med särskilt under vinterhalvåret, har 1945 års skärgårdsutredning ansett som ett angeläget ärende att undanröja. Utredningen, vars ordförande är landshövding Nylander i Visby, har nämligen i en skrivelse till generalpoststyrelsen hemställt att postverket måtte i praktiken undersöka hur det ställer sig med postgång per flygplan till och från skärgårdsöarna. Till en början skulle försöken gälla endast nedkastande av post i Stockholms skärgård. Försöksflygningarna skulle begränsas till öar som har poststation eller postombud och vidare bör i första hand ifrågakomma öar som saknar dagliga postförbindelser eller får sin post först på kvällen. Skärgårdsutredningen förordar att försöksflygningarna tillsvidare sker efter följande

linje: Lindarängen — Utö — Ornö — Nämdö — Runmarö — Sandhamn — Harö — Möja — Stavsudda — Gällnöby — Västertranvik — Skälvik — Ingmarsö — Husarö — Svartlöga — Söderöra — Yxlan — Furusund — Blidö — Ö. Lagnö — V. Lagnö — Ljusterö — Linanäs — Lindarängen.

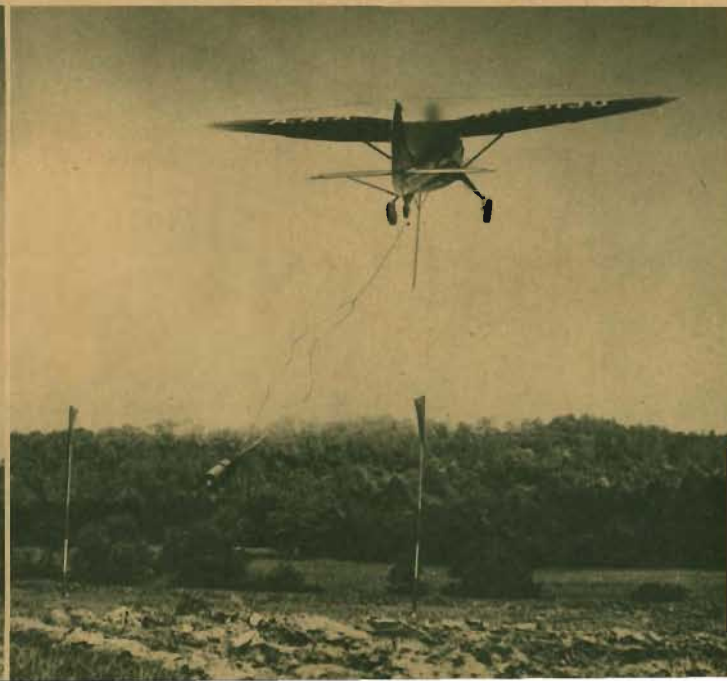
Om försöken går bra är det önskvärt att man även sätter i gång med upphämtning av post med »pick-up».

— Ja, där är det en liten hake än så länge, säger på FLYG:s förfrågan byråchef Lindencrona i luftfartsstyrelsen som också sitter i skärgårdsutredningen. Den amerikanska pick-up-metod som skulle användas är nämligen patenterad och vi har inte hunnit träda i kontakt med amerikanerna ännu, så det blir en senare sak. Först ska vi bara kasta ner posten och se hur det går. Att postflygningen — liksom ambulansflyget — skulle ha stor betydelse för skärgårdsborna är emellertid alldeles solklart. När de där ute får en färsk dagstidning kan de ju börja känna sig som människor! Och för det bolag som utför

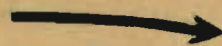
flygningarna — vilket det blir beror på vilket bolags anbud som segrar — kommer ju denna postflygning att bli en säker inkomstkälla, som i regelbundenhet skiljer sig fördelaktigt från taxifyget.

Aftonbladet tog i slutet av november ett käckt initiativ genom att i samarbete med Svensk Flygtjänst utföra den första försöksflygningen med utkastning av tidningar på en del platser i Stockholms skärgård. Flygplanet, ett biplan av typ Arado 95, startade från Lindarängen kl. 12.50, passerade Tisterumskär kl. 13.07, Långviksskär 13.09, Nämdö 13.13, Sandhamn 13.20, Berg 13.26, Långvik 13.28, Husarö 13.33, Svartlöga 13.37 (ej nedkastning), Rödlöga 13.40, Furusund 13.50 (landning för reportage och start kl. 15.03), Laggarsvik kl. 15.14, Lindarängen kl. 15.25. Tidningsbuntarna hade packats i rena gengassäckar. Som exempel på postflygets snabbhet kan nämnas att Rödlöga fick sina tidningar en timme och tio minuter efter tryckningen! Föraren Widell och kastaren ing. Bülow var båda mycket belättna.

(Forts. på sid. 71.)



Pioneer presenterar: Den nya **SNABB-PASSANDE** fallskärmssele*



*Fullständig, Lätt,
Automatisk Justering
på 3 SEKUNDER*

Följ fotografierna medsols. Lagg märke till hur snabbt och lätt samma Pioneer-sele perfekt anpassar sig för den 185 cm långa 110-kilosbjässen liksom för den lilla lättviktaren på 153 cm och 45 kilo. Båda får perfekt passform på samma sele på mindre än tre sekunder. Inga särskilda justeringar behövs för olika stora personer och därför utklassas de selar, som behöver justeras för att passa varje person.

* Patentsökt i U. S. A. och alla världens större länder.

Lagg märke till hur lätt selen justeras:
Knäpp bröstremmarna på vanligt sätt... Knäpp lårremmarna på vanligt sätt... Sedan behöver man bara dra ett tag i lår- och bröstremmarna för att selen skall få perfekt passform.
FÖR ATT TA AV SELEN behövs bara ett enkelt tag i bröst-

och lårremmarnas spänntampar för att selen automatiskt skall lossas — sedan knäpper man upp den på vanligt sätt. Selen kan om så önskas lossas under flygning och ögonblickligen dras åt igen i händelse av fara, därigenom får bäraren det ytterst bekvämt (som om han inte hade någon sele på sig). Detta är inte möjligt med någon annan typ av fallskärmssele.



CHENEY
fabrics

PIONEER PARACHUTE COMPANY, INC.
MANCHESTER, CONNECTICUT, U. S. A.

TELEGRAMADRESS: PIPAR TELEFON: Manchester 4157



TVÅ ÅR I KRIGETS

SOM FLYG:s LONDONKORRESPONDENT

under dessa 700 dagar i ett krigförande land, och därtill endast något tiotal mil bakom frontlinjen, så fann jag det vara tillräckligt för en personlig revy över dessa 700 dagar.

En dramatisk flygfärd!

Flygfärden från Stockholm till Skottland gav mig en försmak om kommande äventyr — över Nordsjön råkade vi nämligen in i ett fruktansvärt ovädersbälte med hård motvind och när vi anlände till bestämelseorten, kunde vi inte landa på grund av dimma. Vi måste flyga till ett annat fält, som emellertid låg i fullständigt mörker därför att en kraftledning blåst omkull. Med praktiskt taget tomma bensintankar — vi var i luften med vår DC-3:a i nästan åtta timmar! — gjordes en djävul och svår landning, som lyckades tack vare en skicklig besättning. Innan dess hade vi råkat in i en reguljär luftstrid, blivit beskjutna i den allmänna villervalla och mått tjuvtjockt.

I slutet av februari var jag med om min första flygraid. Engelsmännen bombade just då Berlin med jämna mellanrum och tyskarna var synnerligen angelägna att återgälda besöken. Jag erinrade mig luftskyddsövningarna hemma i Sverige och uppsökte skyddsrum, så snart flyglarm gick, och satt där tills man blåste faran över.

Jag blev emellertid snart varse, att det inte hörde till allmän kutym att springa ned i skyddsrum — man nöjde sig med att

En kuslig uppvisning

Scenen var nästan alltid densamma: dusintal sökarljus, som intensivt letade efter de tyska planen och nära nog gjorde natten till dag, intensiv spårreid från luftvärnet, som stundtals bildade en glödande ridå av järn och eld runt London, samt rasslet från nedfallande granatsplitter. När ett plan fångats av sökarljus, bjöds man på en fantastisk, ja, nästan kuslig uppvisning i luftakrobatik. Med djärva störtdukingar och undanmanövrer försökte piloten undkomma det intensiva skenet. Vid ett tillfälle såg jag, hur en luftvärnsgranat träffade ett tyskt plan, som infångats av sökarljus. En häftig explosion blev följden, och i nästa sekund störtade maskinen som en brinnande fackla mot marken.

Tyskarna försökte många knep för att utmanövrera det starka engelska luftförsvaret, men ingenting lyckades. T o m tricket att angripa London, medan brittiska bombare befann sig över världsstaden på in- eller utgående gav intet resultat. Visserligen kunde inte luftvärnet träda i aktion på grund av risken att nedskjuta egna plan, men vältränade jaktpiloter tog på effektivt sätt hand om inkräktarna.

Våren och sommaren 1943 gav nästan intryck av att freden återvänt. Enstaka flyglarm förekom visserligen, men de förorsakades huvudsakligen av spaningsplan. I stället började London putsa upp fasaden — de bombade områdena från »Blitzens» dagar rensades upp och inhägnades med en låg, pryddig tegelstensmur, och litet varstans såg man splitterskydden framför

Som skydd över krigets London svävar en spärballong. (Foto: G. Kristiansson.)

Samma dag som general »Ike» Eisenhower blev utnämnd till överbefälhavare för de allierade styrkorna i Nordafrika, landade jag efter en äventyrlig flygfärd från Sverige någonstans i Skottland. Det var den 6 februari 1943. De båda händelserna må förvisso inte tillmätas samma betydelse av framtida historieskrivare, men skulle någon glömma bort dagen för »Ikes» betydelsefulla utnämning, kan han (eller hon) med förtroende vända sig till undertecknad. Jag skall nämligen alltid minnas detta datum.

Det var som sagt den 6 februari 1943, jag kom till Storbritannien för att uppta befattningen som FLYG:s Londonkorrespondent, och när jag änyo packade min kappsäck för att fortsätta färden till Amerika, skrev jag — och även andra — den 5 januari 1945. En snabb räkneoperation ger vid handen, att jag varit i England jämnt 700 dagar.

När jag i minnas skrymsel börjar genomgå, vad jag upplevat och varit med om

Gunnar Kristiansson BERÄTTAR

söka splitterskydd för kreverande luftvärnsgranater, när spårreiden blev alltför intensiv. De tyska bombarna ansågs däremot inte så värst störande. Redan efter ett par raider gjorde jag som några andra journalister: tog en stål hjälm på huvudet och gick upp på ett hustak för att därifrån bevittna det krigiska skådespelet.

butiksönster försvinna och sönderslagna fönster, som tidigare provisoriskt igenspiakats med papp eller trä, försågs nu med nytt glas. Målare var också ganska allmänt i farten med att piffa upp av brandrök nedsvärtade byggnader.

När kriget hade vänt

Det kanske mest typiska tecknet på att kriget hade vänt, var återuppsättandet av vägvisare och gatuskyltar i London och Sydengland. Därmed hade de engelska myndigheterna otvetydigt sagt ifrån att det tyska invasionsspöket som länge vilat över de brittiska öarna, inte var något man längre behövde ta på allvar. Londonborna ansåg detta vara ett varsel om att freden redan då var nära.

Intryck av fredlig atmosfär fick jag också vid besök på en Spitfirebas och en ballongstation. De unga jaktflygarna företog med rutinmässig enformighet sina patrulleringar över Frankrike och Nederländerna — dessemellan var det närmast en ritet,

FLYG:s London-korrespondent framför nosen på en Boeing B-17G på en amerikansk bombflygbas i England.



Stolt vajär Union Jack över den lilla kullen vid en brittisk jaktflygbas någonstans i krigets England och där intill påminner en rula i Dover om allväret. (Foto: G. Kristhansson.)

om man fick order att gå upp. Inte heller mötte man mycket tyskt flyg »däröver». Scenen var densamma vid ballongstationen: förutom de dagliga inspektionerna hade man inte mycket att göra, alarm hörde till sällsyntheterna.

Den underligaste upplevelsen i denna atmosfär av fred hade jag i augusti, när jag ombord på en mycket snabbgående motorbåt gjorde ett svep in mot holländska kusten. Vi kom nämligen så nära den tyska atlantvallen som en knapp svensk mil, innan »något» hände.

Jag kunde tydligt urskilja olika punkter på land, tyckte mig även se tyska soldater, fast detta troligen endast var intryck förorsakade av för livlig fantasi. Varför sköt man inte på oss? Det är för mig ännu i dag en obesvarad fråga.

FW 190 angriper

Efter vad som tycktes mig en evighet — i själva verket torde det väl inte ha varit mer än en eller två minuter — vaknade dock »jerries» till liv. En handfull tyska jaktplan av typ FW 190 rusade mot oss på låg höjd och lät sina kulspjut smattra för fullt. Man siktade dock väl vårdslöst, ty kulkärvarna träffade vattnet långt bortom vår farkost. Medan vi med full fart satte kurs utav havs, svängde de tyska planen och upprepade attacken — dock med samma negativa resultat. Något tredje försök blev det inte, ty under tiden hade engelska jaktplan anlänt och de jagade snabbt bort våra angripare.

Hösten och vintern 1943 kulminerade flygoffensiven mot Tyskland. Dag och natt flög stora armador över London på väg ut mot kontinenten eller på väg hem efter att ha bombat något viktigt industrimål. Ibland när Lancaster-, Halifax- och Stirling-bombare i skymningen tog vägen över London hände det att besättningen signalerade en hälsning genom att »blinka» ett morserat V med en ficklampa. De amerikanska dagbombarna brummade också ofta över världsstaden just före kontorstid

Gunnar Kristhansson i ståljälmar bland brittiska ruiner någonstans.



på morgnarna och fick tusentals människor att för något ögonblick stanna och beundra de silvervita jättefågeln och de slingrande »svansarna» av kondenserad vattenånga, de lämnade efter sig.

Jag besökte ett par amerikanska bombbaser denna höst och fick då tillfälle att övertyga mig om, att bombning långt ifrån var någon lek. Det tyska försvaret var hårt, även om det inte förmådde stoppa den allierade luftoffensiven. Många plan återvände med svåra skador och visade tydliga tecken på både hårda och intensiva strider.

Falskt alarm

Med den intensiva bombningen under vintern, kom invasionen allt mera i brännpunkten. Man och man emellan diskuterade man var, när och hur detta gigantiska militärföretag skulle iscensättas. Varje människa med självrespekt hade sin egen dag och sin egen teori.

När Luftwaffe i februari på nytt gick till attack mot London i större skala, dvs angrep med förband på 50—100 plan, ansåg många att invasionen var mycket nära förestående, kanske en fråga om endast ett par veckor.

Men Luftwaffes angrepp hade uppen-

barligen ingenting att göra med invasionen. Det var förmodligen endast ett sista försök att ta »hämd» på London för vinterns flygoffensiv mot Tyskland. Likt Nero önskade Göring än en gång se London brinna — det var huvudsakligen brandbomber, som regnade ner över den brittiska huvudstaden under dessa raiden.

Det lyckades också tyskarna att få London att brinna på nytt, fast brasorna varade inte stort mer än två timmar. Den välorganiserade brandtjänsten visade sig nämligen situationen fullt vuxen. Omedelbart efter en flygraid var emellertid himlen över London eldröd, och i skenet från otaliga eldar blev mörkläggningen ren parodi.

En natt var jag på väg genom London i en spårvagn, när flyglarm gick. Alla ljus på spårvagnen släcktes, men man stannade inte utan fortsatte »som vanligt». Spårelden var intensiv, ibland darrade spårvagnen som ett asplöv av skakningarna från de skjutande kanonerna — men vidare gick färden. Vi passerade ett par platser, där brandbomber just fallit och där kraftiga eldsvådor just utvecklades. Ibland såg jag luften genomkorsas av några underliga projektiler med en lång röd svans. De

(Forts. på sid. 56.)





Vattnas det inte i munnen på alla privatflygare vid åsynen av All American Aircrafts läckra tvåsitsare »Ensign» med trehjulstätt — synbartligen en av de mest lyckade efterkrigstyperna, även om det uppgivna priset är 1 övertant t o m för ett helmetallplan: 3.000 dollar.

Före kriget var ju Piper Aircraft Corporation, Lock Haven, Penna., en i Skandinavien väl inarbetad flygplanfabrik. FLYG fick nyligen ett tjockt kuvert med finfina originalfotos och ett par utmärkta broschyrer och av detta lockande material publicerar vi en portion på detta uppslag.

Piper har nu efter kriget återupptagit serietillverkningen av två Cub-typer: den tidigare Trainer, som numera fått en 65 hk motor som standard och kallas Special, och den tidigare Cruiser, vars nya version Super Cruiser fått en 100 hk motor och liksom Special förbättrats efter erfarenheterna som »gräshoppa» under kriget. Tvåsitsaren Special kostar nu 2010 dollar och tresitsaren Super Cruiser 2905 dollar.

NYA VINGAR FÖR SPORTFLYGARE

Nu börjar man kunna skönja de möjligheter privatflygarna har att skaffa sig vingar — även de svenska flygarna.

Aero Service skall återförsälja Republic »Seabee» åt AB Hans Osterman, som fått agenturen för denna amfibie.

Diedric Cronstedt i Västerås har fått agenturen för den eleganta tvåsitsaren Globe »Swift». Kontraktet underskrevs den 7 sept. 1945. Den 8-åriga firman ombildas nu till bolag med namnet AB Arosflyg med bas på Johannisbergs fina flygfält strax utanför Västerås. Verkställande dir. blir Arne Lindén, Sjöfartsbolagens chef, Västerås. Man skall bygga verkstad vid Johannisbergsfältet och hålla service för alla flygplan som säljs men givetvis också för andra flygplan. Det nya bolaget har fått bensinförsäljningen för alla bensinbolagen och dessutom funderar man på taxi-flygning. Hittills har greve Cronstedts firma haft ABA-agenturen, d v s sålt bil-

jetter åt ABA, och det tänker Arosflyg fortsätta med.

Greve Cronstedt beräknar att de första exemplaren av »Swift» kommer till Sverige i början av 1946. Han hoppas att Globe Aircraft Corporation, Fort Worth, Texas, skall kunna sköta leveranserna till Arosflyg trots att »Swift» är en mycket efterfrågad sak — hittills har Globe fått »Swift»-beställningar för 11 milj dollar!

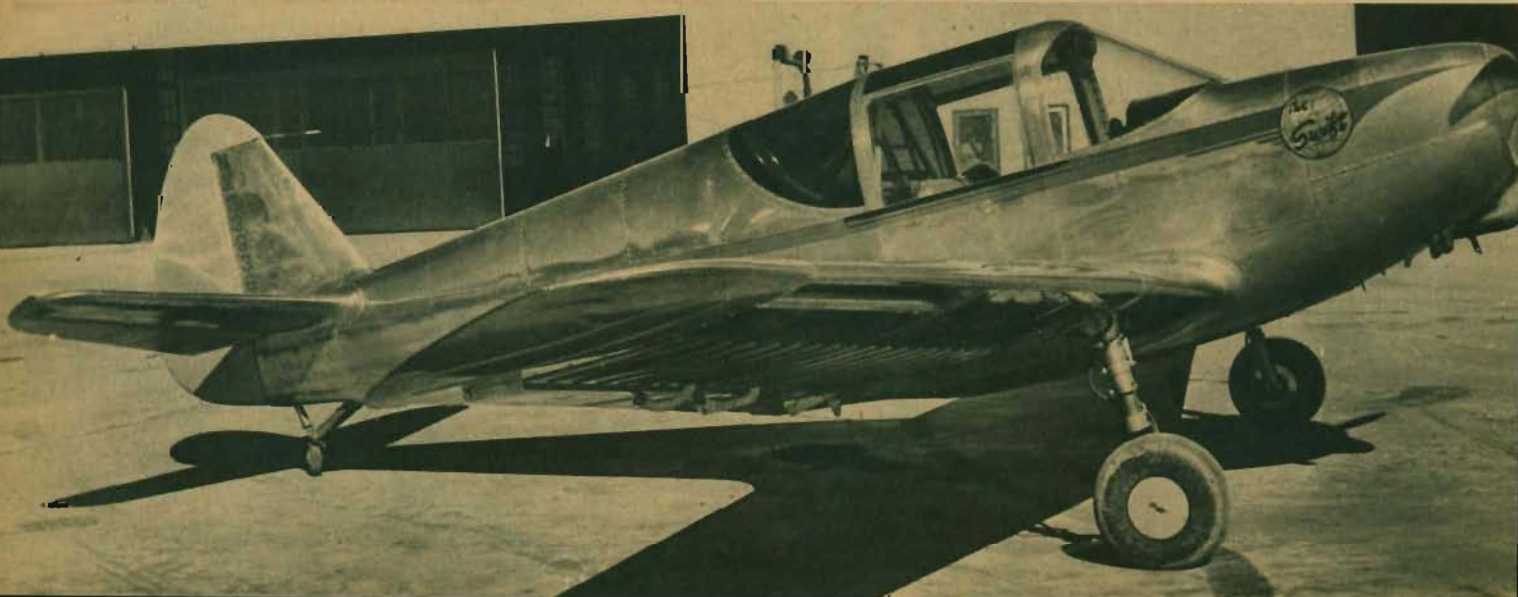
Marschhastigheten (katalogd:o) är för Special 144 km/t och för Super Cruiser 176 km/t samt flygsträcken 330 resp 890 km.

De övriga Pipertyperna på detta uppslag befinner sig ännu på experimentstadiet, varför FLYG:s läsare tillsvidare får nöja sig med att glädja sig åt att de ser trevliga ut och att de kanske så småningom kommer hit!

Pro Mille.



Här nedan ses en Globe »Swift» med 85 hk motor, den ena av de två »Swift»-versioner som Arosflyg i Västerås skall sälja. Den andra versionen har 115 hk motor.

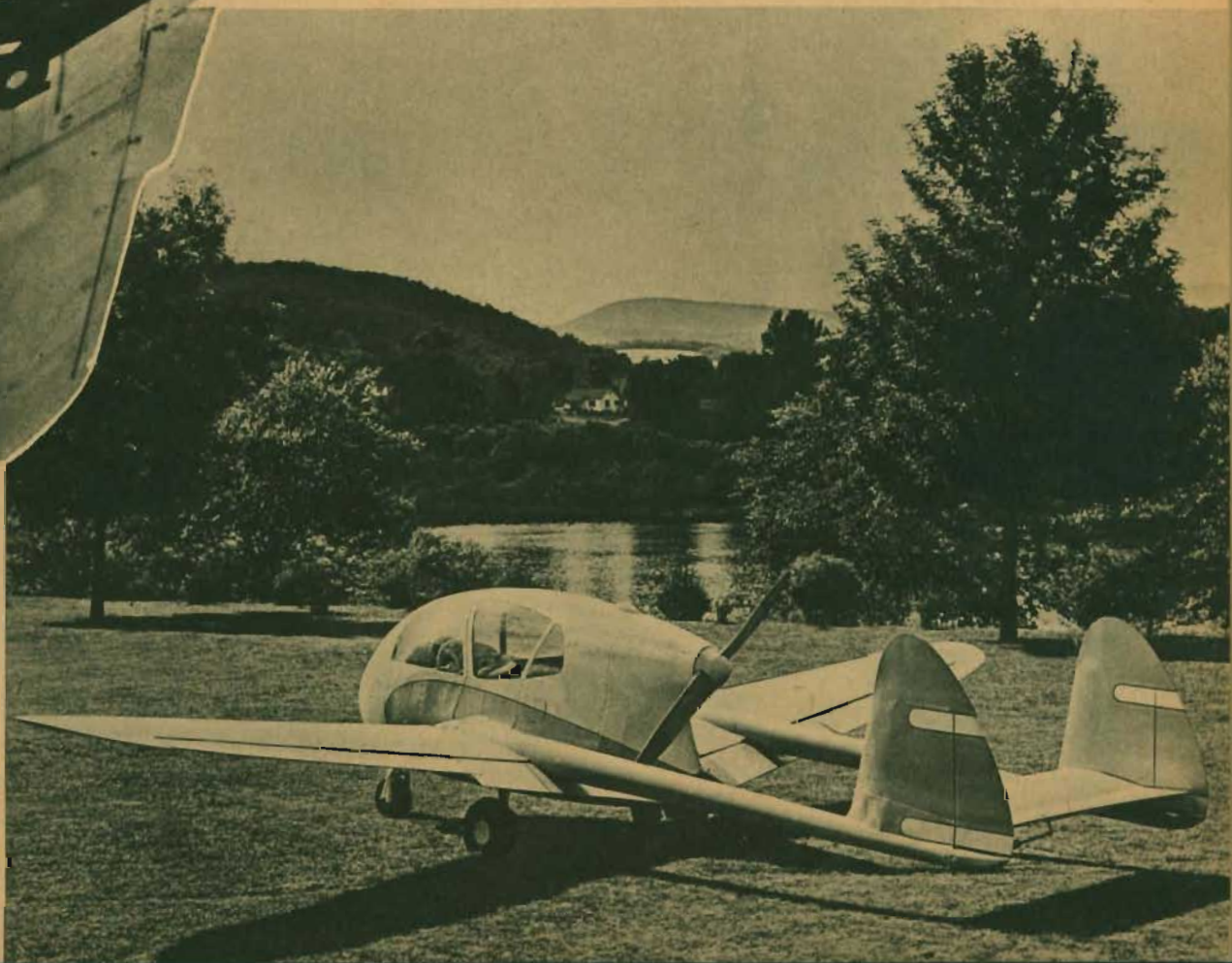


T h en tjugig bild av Piper Aircrafts förbättrade tresitsare som nu heter »Super Cruisers» och har 100 hk motor. Förmåreklamen säger att detta plan är den säkraste och mest ekonomiska tresitsare som någonsin byggts och det tror man gärna — den praktiska hastigheten är visserligen inget att skryta med... men Cubarna har dugt länge åt amerikanarna trots att dessa är kända för att ha brått!



Det frilagda flygplanet här t v är en Piper PT-1, tvåsitsig föregångare till firmans fyrsitsiga PA-6 »Skysedan», som ses i teckning på vänstersidan mitt framför PT-1:ans nos. Av Piper-firmans uttalande framgår det att PT-1 endast är en övergångstyp, som inte kommer att tillverkas. »Skysedan» skall få 165 hk motor och väntas marscha på 200 km/t.

Här nedan lockar oss Pipers experimenttyp »Skycouper» i en förtrollande omgivning. Om detta ganska puttriga flygplan med skjutande propeller skall serie tillverkas eller ej vet väl inte ens fabriksledningen än...



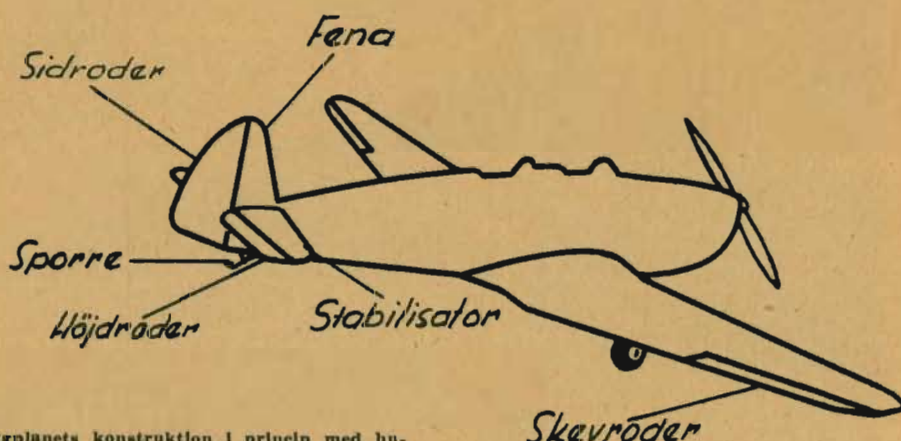
LÄR ER FLYGA I FLYG

Av

Grels Næslund

II

Chefen för flygkadettskolan, överstelöjtnant Grels Næslund, börjar i detta nummer den första egentliga flygktionen i FLYG:s flygkurs, sedan han i förra numret presenterat kursprogrammet. Varje motorflygintresserad bör passa på tillfället att bli delaktig av överstelöjtnant Næslunds utomordentliga erfarenhet som flyglärare.



Flygplanets konstruktion i princip med huvudvikten lagd vid roderorganen.

ETT SKOLFLYGPLANS DELAR OCH INSTRUMENT

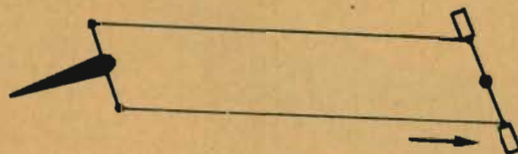
Innan man börjar sin första flygktion i luften, måste man känna till hur ett flygplan i princip är konstruerat, och vilken uppgift de olika delarna har.

Vingarna består av långsgående balkar, som är förbundna med spryglar och stag av trä, stål eller lättmetall. Vingen får sin form av spryglarna, på vilka vingklädseln är fästad. Det finns klädsel av olika slag: duk, fanér eller lättmetall.

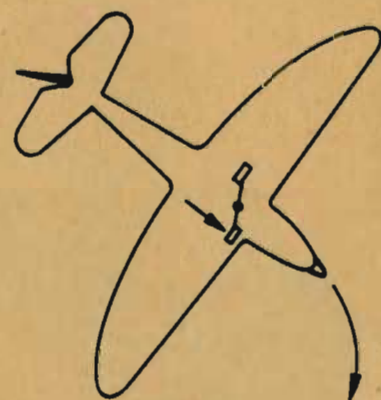
Vingarna har till uppgift att »bära» flygplanet i luften. Små vingar i förhållande till flygvikten innebär att startsträckan blir lång och att landningshastigheten blir hög.

Man skiljer på *biplan* och *monoplan*. De förra har dubbla vingar, de senare enkla.

Flygkroppen bär motorn och dess tillbehör, roderorganen, instrument och har plats för besättningen. Kroppen kan vara uppbyggd på olika sätt. Mestadels består den av långsgående stålrör med förstagnig, och det hela är klätt med duk, fanér eller metall. På 1-motoriga flygplan är motorn i regel placerad längst fram. Bakom motorn kommer sittplatserna, oftast efter varandra. På förarplatsens instrumentbräda finnes de flesta instrumenten, men även den andra platsen (lärar- eller passagerare-



Hur sidroderet fungerar.



platsen) har de instrument, som erfordras för flygplanets framförande och för kontroll av elevens flygning.

Motorn är vanligen luftkyld och kan vara utformad som stjärn- eller radmotor.

Propellern är tillverkad av hårt trä eller metall. Propellerbladen bildar mot luftströmmen en vinkel, som på vissa flygplan kan varieras. Skolflygplanen har dock i regel propellrar med fasta blad.

Landstället består av hjul, som är fästade till flygkroppen. På skolflygplan är landstället i regel fast. I bakre delen av flygkroppen sitter en sporre eller ett sporrhjul för att bära stjärtpartiet, då flygplanet befinner sig på marken. Landstället måste vara fjädrande och tillräckligt kraftigt för

att ta upp de stötar, som uppkommer vid landningar, framför allt om fältet är ojämnt eller föraren »sätter sig» högt.

Under senare år har många flygplan konstruerats med 3-hjulsställ. På dessa finnes utom de två vanliga hjulen även ett noshjul. Flygplanets stjärt kommer i detta fall icke i beröring med marken.



Biplanet med dubbla vingar och monoplanet med enkla. Skolflygplanen har i allmänhet fast landställ.



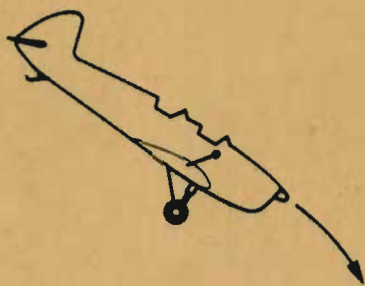
Hur höjdrodet fungerar.

Roderorganen

För styrande av flygplan i luften erfordras vissa roder jämte manöveranordningar, nämligen *sidroder*, *höjdroder* och *skevroder*.

Sidrodet är monterat på bakre delen av flygkroppen på en vertikal axel och är förbundet med sidroderpedaler, som föraren sköter med fötterna. En rörelse framåt med höger fot gör att flygplanet svänger åt höger och tvärtom.

Höjdrodet sitter också i bakre delen av flygkroppen och påverkas genom rörelser på handspaken (eller ratten). Om handspaken (ratten) fälles framåt går flygplanet nos neråt under förutsättning att flygplanet



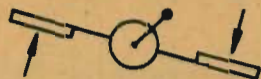
ligger rätt på vingarna och icke flyger »upp och ner».

Handspak är vanligast på små flygplan, medan ratt användes på större. Vissa mindre flygplan är dock utrustade med ratt.

Skevroden sitter på vingarnas bakre del och regleras genom att handspaken röres i sidled eller ratten vrides åt sidan. En rörelse från vänster till höger åstadkommer en sänkning av höger vinge och tvärtom.



Hur skevroden fungerar.



Instrument

Om man ser på instrumentpanelen i ett modernt jaktflygplans förarplats, har man svårt att förstå, hur föraren kan sköta allt: flygning, skjutning, radio m m. Instrumentbrädan verkar i det närmaste fullsatt med instrument. Dessutom finnes massor med manöveranordningar på sidan om själva instrumentbrädan. Instrumentutrustningen i ett skolflygplan är emellertid betydligt enklare.

Man skiljer på *flyginstrument* och *motorinstrument*. De förra visar flygplanets läge och rörelser, de senare anger ex motorvarv, oljetryck, bensintryck, oljetemperatur m. m.

De viktigaste flyginstrumenten är *hastighetsmätare*, *höjdmätare* och *kompas*. På flygplan utrustade för »blindflygnings» finnes dessutom girindikator, stig- och sjunkhastighetsmätare samt i de flesta fall kursgyro och gyrohorisont.

Hastighetsmätaren visar flygplanets hastighet genom luften (kurshastighet). Luftens rörelse inverkar på flygplanets hastighet i förhållande till marken (färdhastighet), som icke kan avläsas på hastighetsmätaren utan endast uträknas, t ex efter tidtagning. Om vinden kommer rakt bakifrån, är flygplanets färdhastighet = flygplanets kurshastighet + vindens hastighet. För att belysa detta, skall jag anföra ett exempel från elevutbildning. Det hände en gång, att jag beordrat eleverna på en orienteringsflygning med landning på en del åkrar nere i Skåne. Utan någon varning tilltog vinden kraftigt och ökade till 20—25 m/sek vid marken, dvs 72—90 km/tim. Denna hastighet var ungefär sättningshastigheten för det skolflygplan, som eleverna flög. För att få ner flygplanen ställde vi

upp markestrykan på två led parallella med vindriktningen och lät eleverna landa mellan leden. När flygplanen kom och lan-

dade hade de så låg hastighet i förhållande till marken (färdhastighet), att vi kunde fatta tag i flygplanen och dra ner dem. Och detta behövdes, ty vingarna bar flygplanen, även när dessa stod på marken.

Höjdmätaren ställes i regel på 0 före start och visar härvid under flygning *höjden över startplatsen*.

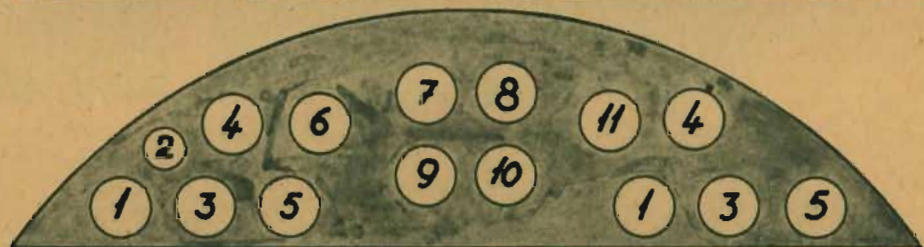
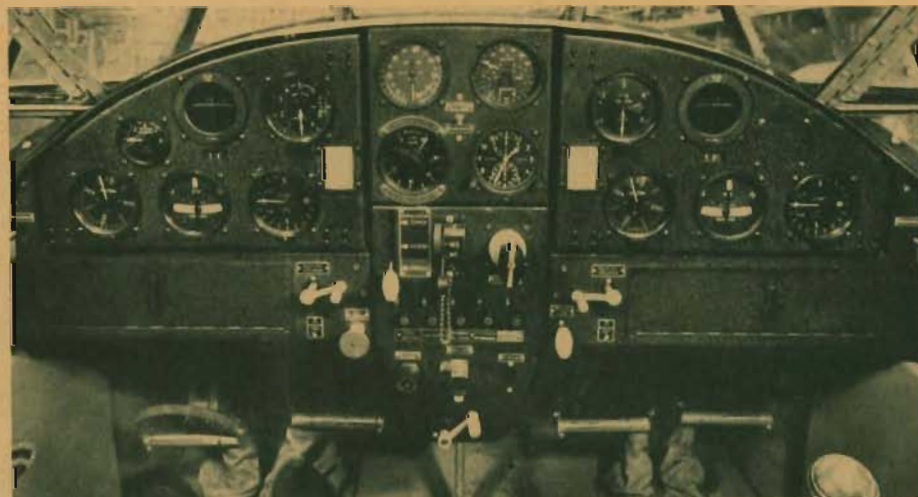
För att få reda på flyghöjden öven den underliggande terrängen, måste man genom att studera flygkartan jämföra markens höjd över havet med startplatsens höjd över havet.

En annan metod är att före start ställa höjdmätaren på flygplatsens höjd över havet. Vid flygning utan marksikt (i moln osv) kontrollerar man härvid på höjdmätaren, att flyghöjden med betryggande marginal överstiger den underliggande markens höjd över havet.

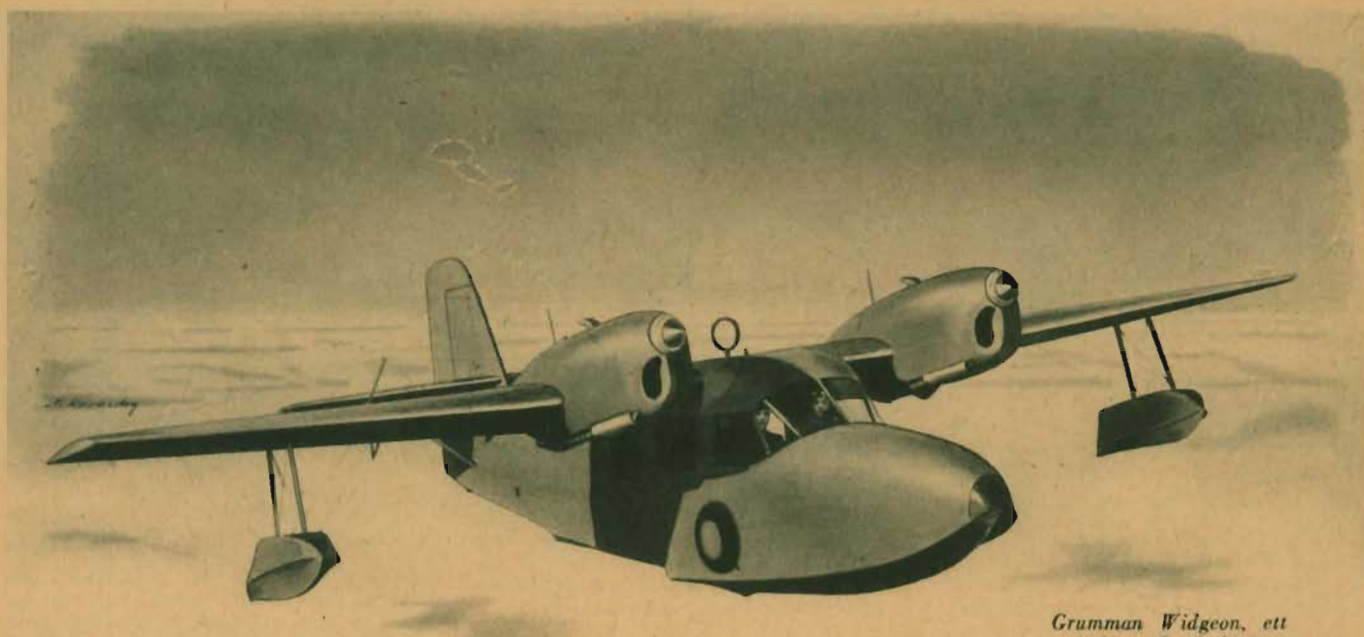
Kompassen visar flygplanets kurs. Det är ett mycket viktigt instrument, med vilket föraren måste göra sig väl förtrogen. En flygplankompass måste kompenseras och devieras. *Kompensering* innebär att de magnetiska störningarna från flygplanets stäldelar så mycket som möjligt tas bort genom s k kompenseringarna, vilka påverkar magnetnålen. Ett visst fel kvarstår i regel och då måste man undersöka hur stort detta är på olika kurser (0°, 45°, 90°, 135° osv). Detta senare kallas *deviering*. Vid avläsning av kursen tas hänsyn till deviationsfelet och den missvisning, som förorsakas av att magnetisk och geografisk nordpol icke ligger på samma plats.

Under och omedelbart efter riktning- eller hastighetsförändring är kompassen emellertid behäftad med s k accelerationsfel. Flygplanet skall alltså flygas *rakt fram på stadig kurs och höjd*, innan man läser av kompasskursen.

(Forts. på sid. 49.)



Instrumentbrädan i en Blücker »Bestmann». Se siffraklassen, där siffrorna betecknar: 1) Hastighetsmätare, 2) Undertrycksmätare, 3) Girindikator, 4) Kompas, 5) Stig- och sjunkhastighetsmätare, 6) Höjdmätare graderad till 10,900 m, 7) Varvräknare, 8) Bränsle- och oljetrycksmätare, 9) Bränsleur, 10) Flygplanur, 11) Höjdmätare graderad till 5,000 m.



Grumman Widgeon, ett av Aero Service' högklassiga taxiplan.

Vad sker hos Aero Service?

Aero Service arbetar intensivt för att helt och fullt kunna motsvara de krav på allsidig flygservice, som fredstidens civilflyg kommer att ställa. Flygskola, försäljning och uthyrning av flygplan, verkstäder och övrig flygplanservice, taxiflyg och fotograferingsflyg, se där några exempel på vad vi kunna erbjuda den allmänhet, som önskar utnyttja flygets möjligheter.

I det särtryck, som medföljer denna tidning, redogöres närmare för vår verksamhet i artikeln »Vad sker hos Aero Service?»

Om Ni — för Er själv eller Er firma — vill taga i anspråk den tillgång flyget utgör, då bör Ni inte försumma att taga del av den artikeln.



*Gunnar af Ekenstam,
verkst. direktör.*



*Anders Lönnqvist,
civ.-ing., teknisk chef.*



*Stig Lindström,
trafikflygare.*



*Ove Huzell,
ing., försäljningsavd.*

Vi ber att få förbereda den närmare bekantskapen med Aero Service genom att föreställa några av firmans män.

AERO SERVICE

GREVTUREGATAN 3-5, STOCKHOLM. TEL. 57 52 20



Från IATA:s senaste konferens i Montreal. Fr v ses major Me Crindle, British Overseas Airways, mr Rheinstrom, American Airlines trafikdirektör, dr Briand, Air France, hr Söderquist, ABA, dr Gorecki, IATA:s sekretariat, f d Lot, dr Cooper, Pan American, samt dr Symington, Transcanada Airlines, ordförande vid mötet.

PAN AM FÖRKLARAR PRISKRIG

Som framgår av nedanstående artikel från FLYG:s New Yorks-korrespondent Gunnar Kristiansson har Pan American förklarat priskrig och officiellt meddelat, att bolaget kommer att flyga över Atlanten för 250 dollar. En prissänkning torde överlag komma att genomföras ganska snart men under 375-400 dollar torde det med nuvarande driftskostnader inte gå att komma. USA:s luftfartsmyndighet CAB har för sin del redan behandlat Pan Ams dumpningspris och sagt nej. Redan den 8 januari sammanträdde f. ö. IATA:s trafikkommitté i New York och där blir flygtaxorna huvudfrågan. SILA kommer att representeras av dr. Per A. Norlin och major Eric Carlsson.

Av FLYG:s New York-korresp. G. KRISTIANSSON

kriget varit beredda att sänka priserna men inte erhållit luftfartsmyndighetens sanktion, enär sådana prissänkningar inte alltid varit baserade på sund konkurrens utan varit försök till dumping.

Konkurrens — ja, det råder i samning konkurrens mellan de olika bolagen här i landet. Flyget är här en industri och bedrivs också som en sådan. Varan heter flygbiljetter, och de säljes efter ungefär samma principer som bilar, dammsugare och radioapparater. I Rockefeller Center, t. ex., den stora skyskrapestaden i hjärtat av New York, har flygbolagen sina egna agenter, som regelbundet besöker de olika kontoren för att sälja flygbiljetter. Man talar för varan genom att framhålla de förmåner och den bekvämlighet, flyget bjuder, och alltid finns det någon, som just planerar en resa, blir intresserad — och beslutar sig för att flyga.

Den knivskarpa konkurrensen flygbolagen emellan har också lett till att man var och en på sitt håll försökt överträffa varandra ifråga om service. Resultatet har blivit, att flygresenären här i landet blir omhändertagen som en kung. Han serveras gratis sina måltider i luften, han bjudes artigt på en cigarett efter kaffet av planetis förtjusande värdinna — eller hostess, som det heter på amerikanska — och blir även i övrigt omsedd på bästa vis.

Sedan även kriget i Stilla havet var slut beviljade luftfartsmyndigheten biljettsänkningar på ett flertal inhemska linjer, enär framlagda kostnadskalkyler visade att ifrågavarande reduceringar var sunda. Med en ständigt ökad trafikfrekvens, större och snabbare plan, ett ännu effektivare utnyttjande av flygmaterielen hoppas emellertid flygbolagen att det inom en ej alltför avlägsen framtid skall bli möjligt att motivera ytterligare sänkningar. På vissa, starkt trafikerade linjer planerar man dessutom — som jag berättade i FLYG nr 24/45 — enklare service och bättre utnyttjande av flygplanen genom ökat antal sittplatser, och för en sådan »tredjeklass» inom flyget föreslås mycket låga priser.

Är konkurrensen på de olika flyglinjerna hård inom Amerika, är — eller rättare sagt kommer — den inte att bli mindre hård på de utländska. När det gäller flygpriserna på de utländska linjerna finns det nämligen ännu ingen priskontrollerande myndighet — den enda restriktiva bestämmelsen är att ingen prissänkning får företagas med mindre än 30 dagars varsel.

Hård Atlantkonkurrens

Det är speciellt över Atlanten, som man kan vänta sig att konkurrensen blir särskilt hård. Pan American World Airways, som före kriget hade monopol på Amerikas flygförbindelser med främmande länder och världsdelar, har mer eller mindre öppet låtit förstå att man ämnar bjuda nykomlingarna American Overseas Airlines och TWA mer än en match. De europeiska bolagen — och däribland SILA — har att se upp i denna fight mellan giganterna, ty för dem med deras mindre resurser blir det långt ifrån någon rolig dans. I England är man fullt varse vad man har att vänta och försöker så länge det går att spjärna emot på sitt vis.

Den 24 nov. är ett datum att minnas: då sänkte Pan American World Airways biljettpriset för enkel flygning New York — London från 525:— dollar till 275:—. En kraftig reducering, som i ett svep har gjort en transatlantisk flygresa billigare än före kriget, då en enkel biljett kostade 375:— dollars. Pan American förklarar framt, att reduceringen får tas som en kastad handske och att man uppriktigt sagt ämnar konkurrera inte bara på linjen till London utan även på den skandinaviska routen. Visserligen har man inte tillstånd att flyga den norra routen, men man får flyga till Bryssel och detta är man fast besluten att göra så billigt och för resenären så komfortabelt och snabbt, att man hoppas en del av de skandinaviska passagerarna skall finna det förmånligt med

(Forts. på sid. 29.)

Med även för amerikanska förhållanden anmärkningsvärd snabbhet har trafikflyget här kommit på verklig fredsvårt att få plats på ett flygplan på vissa fot igen, och om det alltjämt visar sig vara sträckor, så beror detta på att efterfrågan på biljetter nu är åtskilliga gånger större än före kriget — en ökning med nära 300 proc. noterades, då prioriteringsbestämmelserna upphävdes den 15 okt. — och att flygplansparken inte hunnit växa i takt härmed. Genom ett effektivare utnyttjande av flygplanen — bl. a. flyges nu åtskilliga turer om natten, vilket inte var fallet före kriget — har man dock lyckats att avsevärt öka trafikkapaciteten, men det torde dröja minst ett år — troligen något mera — innan nya, modernare och rymligare flygplan lämnar fabriker och hjälper till att lätta det enorma passageraretryck, som nu faktiskt råder.

Det ligger givetvis nära till hands att hålla biljettpriserna uppe och profitera på de gynnsamma konjunkturen så länge efterfrågan på flygbiljetter är så stor, att man med nuvarande flygplanspark på flera linjer måste göra reservationer veckor i förväg för att vara säker på en plats. Detta är emellertid något, som ligger det amerikanska flyget fjärran. Tvärtom har de olika bolagen gång efter annan även under

VI STÅ RUSTADE ATT MOTTAGA FREDSFLYGET

Provhus för flygmotorer
upp till 1.000 hkr.



Verkstaden med kontorslokaler.



Hangar (portöppning 25 m,
djup 20 m) med tillhörande
verkstadslokaler.



Baksida av verkstad.



MOTORMANDIN AB

MODERNASTE PRIVATA FLYGSERVICE

KUNGSÄNGENS FLYGPLATS

NORRKÖPING

INSTÄLLDA INVASIONER

Av AVIATOR

Slutet på kriget mot Japan kom långt **S**fortare än väntat. Blockaden och luftkriget framkallade ju en villkorslös kapitulation innan ännu något invasionsförsök tillgripits vare sig mot moderlandet eller de viktigaste besittningarna i sydväst. Planerna för de avsedda invasionerna voro emellertid redan utarbetade och ha nu publicerats. Det rörde sig närmast om en stöt mot Singapore och en mot södra Japan, vilken senare skulle följas av en stöt mot mellersta Japan.

Den 9 september var utsatt som D-dag för den av engelska stridskrafter planerade *offensiven mot Singapore*, operation »Zipper»¹⁾. Landstigningen skulle göras på öppen kust invid Port Swettenham, en hamn 350 km nordväst om Singapore, där sammanlagt 250 000 man skulle ilandföras. Avståndet därifrån till närmaste flygbaser, vid Rangoon i norr och på Kokosöarna i söder var över 1 500 km. Flygstödet vid landstigningen måste därför lämnas av hangarfartygsflyg intill dess ett brohuvud upprättats och flygfält kunnat iordningställas.

Flygstridskrafterna på den sydostasiatiska krigsskådeplatsen, underställda Sir Keith Park, tidigare Londons och Maltas försvarare, omfattade över 500 flygplan. De strategiska förberedelserna för operationerna skulle utgöras av anfall med Liberatorplan från Kokosöarna mot ekoradiostationer, mot järnvägen Bangkok—Singapore, mot sjöfarten samt mot japanska flygfält på Malacka. Japanska flygvapnets styrka där bedömdes till blott 170 flygplan. Tre flygfält omkring landstigningspunkten voro utsedda som truppers första operationsmål och skulle sparas från bombanfall för att kunna användas så tidigt som möjligt. Man beräknade att ha de tre flygfälten flygklara efter resp 6, 12 och 20 dagar, samt eventuellt ett fjärde, 120 km längre söderut, efter 40 dagar.

Marinflygets stöd beräknades erforderligt de sex första dagarna, varunder 190 jaktstarter om dagen kunde påräknas. Det omedelbara flygstödet efter brohuvudets upprättande skulle lämnas av en eskader (nr 224 Group) under Air Vice Marshal Bandon (känd tidigare för expeditioner till Mount Everest). Flygförband med kort räckvidd skulle transporteras till brohuvudets närhet med eskorthangarfartyg och därifrån flyga i land, medan de övriga flögo direkt från Rangoon. Man beräknade att första dagen sätta i land en framskjuten stab inkl signal- och ekoradioavdelning och redan nästa dag ha två Spitfiredivisioner i land.

Eskadern omfattade jaktförband med Spitfire XIV, spaningsförband med Spitfire och Mosquito, jaktbombförband med Thunderbolt, bombförband med Mosquito och Beaufighter, nattjakt (en div) med Mosquito, transportförband med Dakota och sambandsförband med Stinson Sentinel. I första omgången skulle ilandföras två jakt-, en nattjakt-, fyra jaktbomb- och tre spaningsdivisioner samt en transport- och sambandsdivision, den sistnämnda för att från luften med »DDT» desinficera malariefarliga områden och att med småflygplanen evakuera sårade. Dagen D + 13 skulle offensiven börja med stöd av då färdiga åtta Thunderboltdivisioner samt två

Dakotadivisioner, som skulle föra förnödenheter från stranden till främsta linjen, i början med 150 ton om dagen, från D + 23 med 300 ton. D + 25 beräknade man kunna förstärka med fyra bombdivisioner Mosquito, och först D + 43 avsågos de raketförande Beaufighterdivisionerna sättas in. Man var också beredd att i tredje eller fjärde veckan sätta in sex Dakotadivisioner för ett luftinvasionsföretag mot fiendens rygg, om detta skulle visa sig nödvändigt.

Tre Sunderland-flygbåtar och tre snabba motorbåtar skulle vara klara att ingå i sjöräddningstjänsten från D + 4.

Flygvapnets marktrupper, R. A. F. Regiment, skulle deltaga med 2 500 man. De hade till uppgift att taga och försvara flygfälten och ekoradiostationerna. I första omgångens landstigning ingick en bataljon om två arbets- och två luftvärnskompanier, avsedda för det första flygfältet.

I planläggningen är det särskilt påfallande, att relativt liten styrka ansågs behövlig till skydd mot japanernas flyg, som ansågs kunna elimineras i ett tidigt skede. För jaktpatrulleringen över brohuvudet räknade man dock med tre starter per dag och flygplan. Jaktbombförbanden avsågos både för jaktuppgifter på stort avstånd från basen och för anfallsföretag. Bristen på flygfält i brohuvudet begränsade eskaderns styrka och medförde, att fälten torde ha blivit överbelamrade med flygplan, en fara, som dock var oväsentlig, då japanerna voro relativt ofarliga i luften. Problemet visar emellertid en av svårigheterna vid varje överskeppningsföretag, därest försvararen lyckas hålla ett offensivt flyg operationsdugligt.

Operation »Olympic» mot Kiushu, den sydligaste av Japans huvudöar var planerad att börja någon gång under hösten, alltså först två månader senare än japanska sammanbrottet inträffade. Sjätte amerikanska armén, under general Krueger, skulle landstiga på tre olika ställen med sammanlagt 10 divisioner (fördelningar), samt 3 divisioner i en flytande reserv, som även skulle göra en vilseledande fint mot Shikoku österut. För erövringen av Kiushu jämte iordningställande av flygbaser för ca 50 flottiljer (200 flygande divisioner) och andra förberedelser för huvudstöten mot Japan beräknades en tid av fyra månader. Tidigast i januari 1946 hade sålunda invasionens avgörande stöt, operation »Coronet», kunnat komma. Denna skulle utföras med 8:e armén under general Eichelberger och 10:e armén under general Stilwell, omfattande tillsammans 14 divisioner. Bakom dem skulle följa den från Europa transporterade 1:a armén om 11 divisioner, till en början såsom flytande reserv. Landstigningen skulle äga rum på slättlandet öster om Tokyo. Samtidigt skulle Kiushugruppen avancera från sydväst och japanska försvaret fångas in mellan två gripmar.

Det är uppenbart att denna invasion skulle krävt ett dittills icke skadat uppådd av trupptransportfartyg, vars anskaffning torde varit en av orsakerna till det relativt långa dröjsmålet. En annan förutsättning var absolut herravälde till sjöss och i luften. Detta var uppnått redan i slutet på juli, såsom här tidigare visats till stor del

tack vare flygvapnet. I början av augusti omfattade de amerikanska flygstridskrafterna, beredda att medverka i invasionen:

Far East Air Forces (taktiska flygstridskrafterna) under general Kenney, högkvarter Okinawa; 5:e luftflottan, generalöjtnant Whitehead, Okinawa; 7:e luftflottan, brigadgeneral White, Marianerna (Saipan); 13:e luftflottan, generalmajor Wurtsmith, Leyte (Filippinerna).

Strategic Air Forces under general Spaatz, högkvarter Guam (Marianerna) ställföreträdare generalöjtnant Giles, stabschef generalmajor LeMay; 8:e luftflottan, generalöjtnant Doolittle, Okinawa; 20:e luftflottan, generalöjtnant Twining, Guam.

Härtill kommo australiska flygvapnet, anslutet till 13:e luftflottan, och 20 tunga bombdivisioner ur brittiska Bomber Command under ombasering till Stilla havet.

Medräknas styrkorna i Indien skulle enbart Brittiska Imperiet medverkat i Fjärde Östern med 177 divisioner, förutom 600 flygplan ur flottans flyg på 14 stora och 18 små hangarfartyg.

Någon förberedelse eller stöd för invasionen behövdes emellertid icke. Japanerna hade insett sitt läge. Flygvapnets betydelse har av en amerikansk författare träffande uttryckts så: Den som håller stånd i luften kan inte bli slagen; den som förlorar i luften kan inte vinna. — Japanerna hade, liksom tidigare tyskarna, förlorat slaget om luften.

PAN AM FÖRKLARAR...

Forts. fr. sid. 27.

flygplanbyte i Bryssel eller London i stället för direkt flygning till eller från Stockholm, Köpenhamn eller Oslo.

Och — förklarar Pan American vidare — 275:— dollar är inte vårt sista ord. Med nuvarande trafikfrekvens av två turer i veckan utlovar man en ytterligare reduktion till 215:— dollar inom ett halvår, och med daglig trafik och de nya »Rainbow»-planen anser man ett pris på under 200:— dollar enkel tur möjligt.

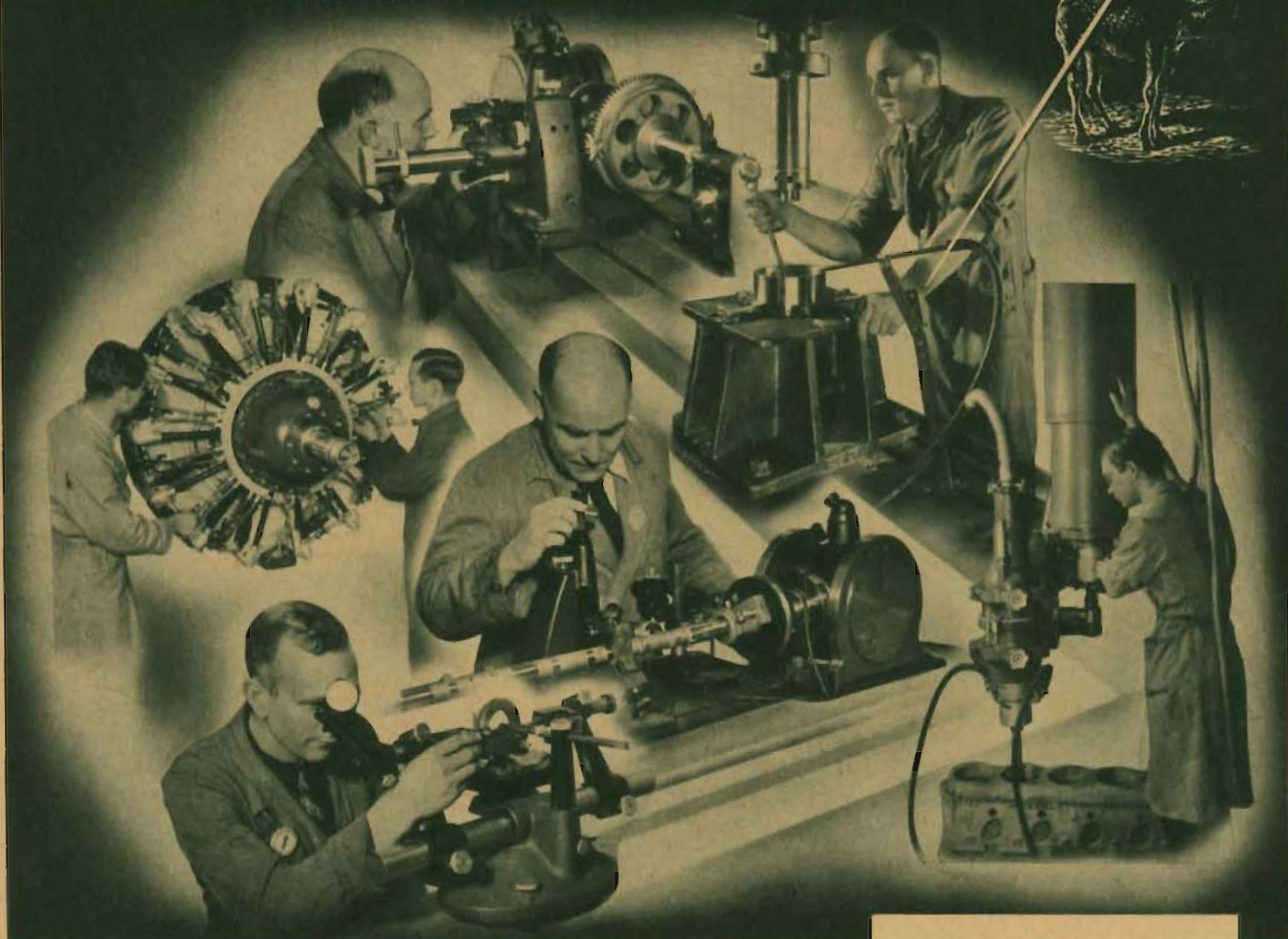
Även American Overseas Airlines, som det senaste och definitiva namnet lyder, är berett på att flyga över Atlanten till låga priser. Man har försiktigt nog inte annonserat någon detaljerad prispolitik ännu, men att priserna inte kommer att hållas mycket högre än Pan Americans kan man vara övertygad om. Dessutom har American Airlines ett annat trumfkort i bakfickan: man kan kan bjuda passagerarna från Europa direkt förbindelse med egna plan till olika delar i USA.

Det skall emellertid kanske visa sig, att den rena priskonkurrensen inte blir den farligaste medtävlaren för de europeiska flygbolagen i den stundande kampen om passagerarna. Den amerikanska servicen, den amerikanska måhheten och resenärens, det alltid synnerligen vänliga bemötandet men framför allt de fullkomliga skönheter, som de amerikanska bolagen tagit i sin tjänst, som stewardesser, skulle jag förmoda är en vida svårare konkurrent. Ty ifråga om kundtjänst och även s. k. »personal publicity» ligger Europa dessvärre alltjämt i lä.

Gunnar Kristiansson.

¹⁾ Namnet är symboliskt: Zipper torde betyda blixtnåboppar och operationen skulle öppna vägen till ockuperade Ostindien.

KAMELEN KOMMER LÄTTARE GENOM NÅLSÖGAT —



ÄN FELAKTIGA DETALJER GENOM VÅR KONTROLL

Mera omfattande kontrollåtgärder än hos Flygmotor i Trollhättan är praktiskt taget otänkbara. Ingenting får lämnas åt slumpen vid tillverkning av en flygmotor, som ju ständigt pressas till gränsen av sin förmåga. Varenda detalj, hur oväsentlig den än kan synas vara, måste undersökas och mätas så omsorgsfullt, att var 6:e man av vår arbetarstam är helt sysselsatt med kontrollarbeten. För all denna kontroll använda vi oss av de mest hypermoderna mätinstrument.

Tillverkningen av flygmotorer och propellrar är ett oerhört ansvarsfullt arbete — både mänskligt och flygplan äro i högsta grad beroende av den goda kvaliteten, som präglar våra produkter.



SVENSKA FLYGMOTOR AKTIEBOLAGET

— TROLLHÄTTAN



VILKA FLYGARE TÄNKER RED. PÅ?

100 KR. ATT VINNA

På denna sida har tecknaren ritat åtta teckningar, vilka alludera på sammanlagt nio olika flygare, sex svenska och tre amerikanska. Det gäller nu för FLYG:s

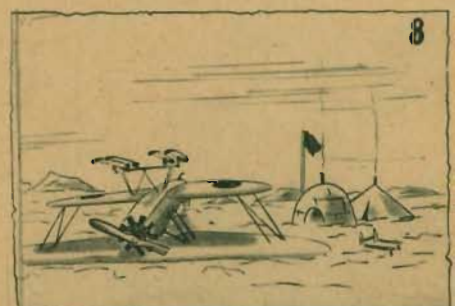
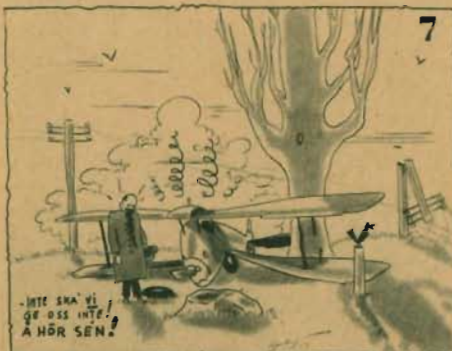
läsare att under julhelgen lista ut, vilka flygare det är, och så skicka in lösningen till FLYG:s redaktion, Tegnérgatan 35, Stockholm, senast den 18 januari 1946.

Belöningen för de först öppnade riktiga svaren kommer inte att utebli. Red. har nämligen i sin tomtegodhet beslutat att ge pristagarna en hel hundralapp, som fördelas så: 1:a pris 50 kr, 2:dra 25 kr, 3:dje 15 kr, 4:e 10 kr och dessutom ger vi femte pristagaren en helårspremieration på FLYG för 1946.

Tävlingen är ganska svår. Bl a har tecknaren gjort den svårare genom att rita en del fantasifygplan. Den flygare som åsyftas på bild 5 t ex satte visserligen en

gång rekord i sin egen racer tvärs över den amerikanska kontinenten och tecknaren har låtit honom flyga ensidigt jorden runt också, vilket inte är historiskt på något sätt.

Som sagt, vilka är flygarna?



HUGH JOSEPH WILSON:

HUR DET KÄNNES ATT VARA

VÄRLDENS SNABBASTE MAN

— Specialartikel för FLYG — Copyright FLYG —

»Världens snabbaste man» Hugh Joseph Wilson som skrivit nedanstående specialartikel för FLYG.

Group Captain Hugh Joseph Wilson, som den 7 november satte nytt världsrekord med 975,64 km/t i en Gloster »Meteor IV», har speciellt för FLYG nedskrivit sina intryck från rekordflygningen och berättar hur det känns att vara världens snabbaste man. Observera att den korrigerade hastigheten är betydligt större än den först uppgivna. Se nedan.

Group Captain Wilson är nu 37 år och chef för Empire Test Pilots School. Han har dekorerats tre gånger för sina insatser vid provflygningar, har flugit 200 olika flygplantyper och varit chefsprovflygare vid Royal Aircraft Establishment i Farnborough. Såsom den förste RAF-pilot som flög ett reaktionsjaktplan blev han ansvarig för träningen av den »Meteor»-division, som var de allierades första reaktionsflygförband. Under kriget sändes han två gånger till Wright Field på uppdrag av British Air Commission.

På mindre tid än det tar att läsa denna mening tillryggalade reaktionsdrivna Gloster »Meteor IV», som Eric Greenwood och jag flög vid Herne Bay den 7 november, den uppmätta rekordsträckan på 1,8 miles — eller mera exakt 3 km — som hade markerats i enlighet med de internationella reglerna för hastighetsrekord. Det

innebar, som jag fick veta samma kväll efter experternas långvariga granskning och kollning av tidtagningsfilmen, att Storbritannien hade återfått världshastighetsrekordet för flygplan med en medelhastighet på 975,64 km/t för fyra flygningar utmed banan.

Tydligen gjorde Greenwood och jag mer eller mindre samma erfarenheter, eftersom vi båda uppnådde över 600 miles i timmen (965,6 km/t). Jag är stolt över att rekordet återtogts till England av mitt flygplan »Britannia». Eburu Greenwood och jag är de bästa vänner ansåg jag det mycket viktigt att just »Britannia» skulle vinna, eftersom hon bar RAF:s färger och dessa färger inte skulle bli besegrade om jag kunde göra något åt det.

Vill flyga ännu fortare

Jag är ivrig att försöka uppnå ännu högre hastighet om vi bara få lov att ta ut den ännu större dragkraft, som Rolls-Royce »Derwent» reaktionsaggregat i dessa »Meteorers» har i reserv. Jag kanske skulle förklara, att de högre hastigheter som vi vill ta en dust med har en särskild verkan på grund av luftens kompressibilitet eftersom vi undan för undan närmar oss ljudhastigheten. Och ännu så länge vet vi mycket litet om dessa verkningar på grundval av verklig erfarenhet i förarsätet.

Som ni vet har jag populärt kallats »världens snabbaste man». Sedan jag satte det nya rekordet med en hastighet som endast är möjlig med reaktionsdrift har det varit en massa skämt i radion och pressen om detta rekord. Ja, hur känns det egentligen att vara »snabbaste mannen»? Sanningen att säga gav mig inte dessa extra 240 km/t utöver »Meteor» normala 725 km/t några sensationella nya intryck trots att sjön och markeringsbojarna under mig blåste förbi som ett enda sudd under lagflygningen utmed Kentkusten och jag måste ha ögonmärke 16 km framför mig nästan hela tiden.

Kytten känns utan tvekan fysiskt sett obekvämare för piloten vid 965 km/t och de orsakar manöversvårigheter, vilka var bland de detaljer som måste lösas under endast några få dagars riktigt fint väder, medan vi väntade på att göra rekordförsöket: flygplan som flyger allt för lågt tar onödiga risker men rekordreglerna gav oss endast 75 m maxhöjd.

Omöjligt att ändra kursen

Vad mera är, när hastigheten växer blir det alltmera betydelsefullt att man kan se flera km framåt. När jag fullbordade min

Filmkameran som utgjorde en del av tidtagningsapparaturen vid rekordflygningen.

första vänstersväng runt ön Thanet under rekordflygningen måste jag hålla ögonen på de två tornruinerna 16 km nedåt kusten åt väster. Om jag inte hade avslutat svängen precis på linjen mot dessa torn i östra änden av rekordbanan och bakom dem mot Herne Bay och den lokala piren skulle det ha varit för sent att på något sätt korrigerade kursen. Jag kunde inte ändra kursen när jag väl kom över 880 km/t även om jag hade upptäckt mitt misstag med låt oss säga 8 km till gods.

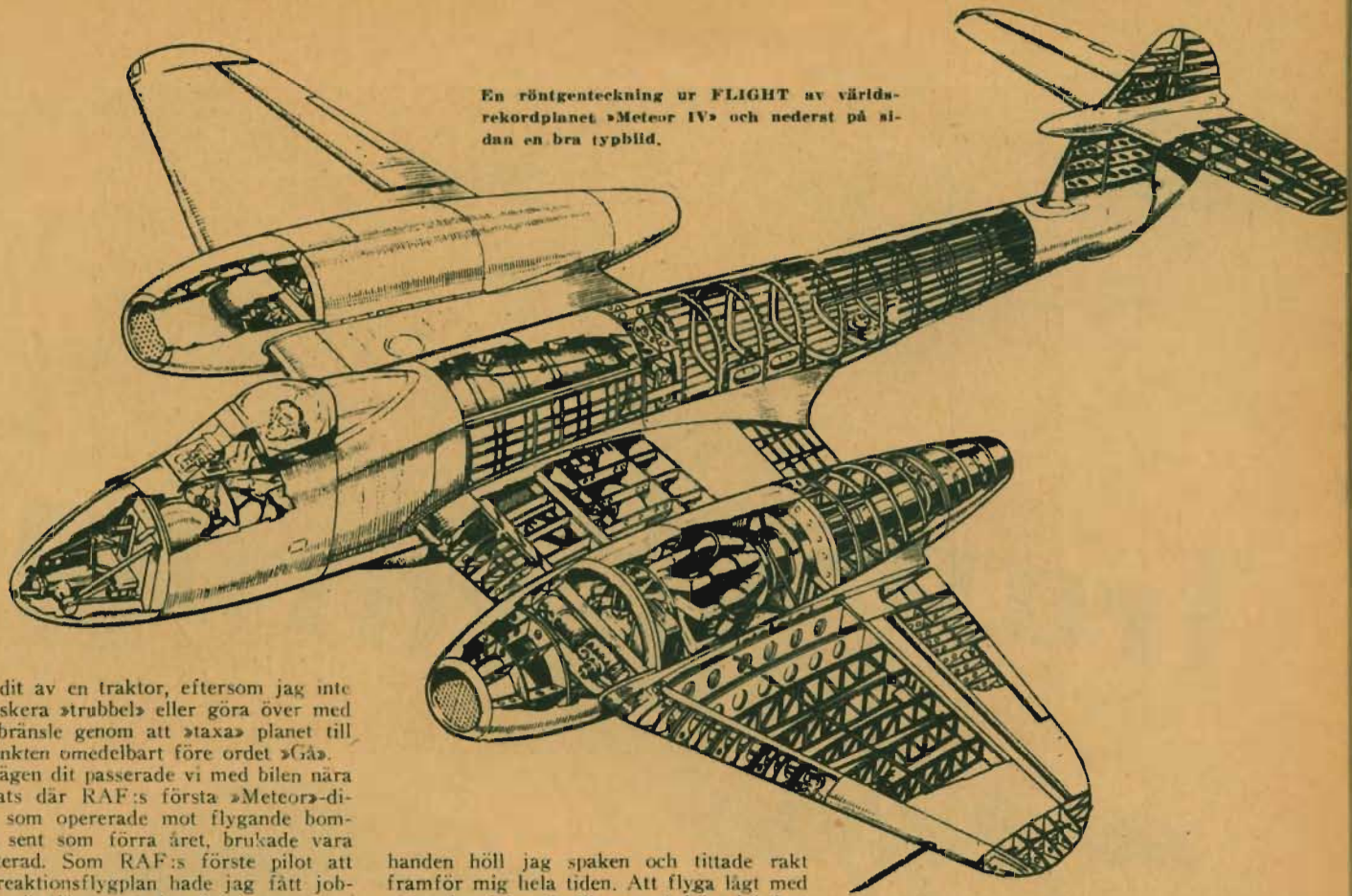
Samma sak hände vid andra änden av banan. Vänstervägen över ön Sheppey måste jag avsluta med »Britannia» nos exakt riktad mot ballongerna och blinkljuset 16 km bortom piren i Herne Bay, som såg ut som ett tunt rep utdraget i havet. Där stod liksom i andra slingan fotografier och åskådare och väntade att jag skulle komma tillbaka inom 30 sek. Jag hade inte mycket tid över att se mig omkring när jag fastställde kursen men under första flygningen kunde jag med vänstra ögonvrån se tecken på verksamhet på Herne Bays klippor. Med kameror, radiomaster, radiobussar och annan utrustning för tidtagning hade funktionärerna åtminstone en chans att klara sitt uppdrag efter flera veckors träning.

Jag kunde höra »Britannia» reaktionsmotorer ge från sig det välkomna karakteristiska bullret men entusiasterna i tidtagarlaget på klipporna kunde inte höra det förrän några sekunder efter det att flygplanet hade passerat. Tidtagarhuset blixtrade förbi... Jag hade fullbordat första varvet och höll »Meteor» mellan ballongerna på piren innan jag bankade åt höger mot Sheppey. I det förseglade förarsätet var det varmt och lika obekvämt som jag hade föreställt mig före provflygningarna. Min enda verkliga flygutrustning var en hjälm för att hålla ljudet ute. Bortsett från denna flög jag i skjorta och hängslen. Det fanns ingen radio ombord men ekoradions strålar fastställde automatiskt den tid jag behövde för att flyga över rekordsträckans 3 kilometer.

Vad beträffar mina känslor under flygningen så började de helt enkelt med att jag beslöt mig för att göra det bästa av denna morgon, som hade vaknat med ganska klar himmel efter några dagars väntan, och att flyga så fort jag kunde. Flight Lieutenant F. E. Clark, medlem av min personal från Empire Test Pilots School, startade vid frukostdags från jaktflygfältet i Manston utanför Ramsgate, den RAF-bas som hade valts för världsrekordförsöket, och kom tillbaka med en ganska tillfredsställande väderleksrapport.

Klockan var ännu inte halv tio, när min energiske flygingenjör, Squadron Leader E. J. Watts, tog mig i sin bil till östra änden av Manstons långa rullbana, där »Britannia» väntade på mig. Hon hade bog-

En röntgenteckning ur FLIGHT av världsrekordplanet »Meteor IV» och nederst på sidan en bra typbild.



serats dit av en traktor, eftersom jag inte ville riskera »trubbel» eller göra över med något bränsle genom att »taxa» planet till startpunkten omedelbart före ordet »Gå».

På vägen dit passerade vi med bilen nära den plats där RAF:s första »Meteor»-division, som opererade mot flygande bomber så sent som förra året, brukade vara inkvarterad. Som RAF:s förste pilot att flyga reaktionsflygplan hade jag fått jobbet som flyglärare på den divisionen.

Det tog bara ett par minuter att nå fram till min väntande »Meteor» och efter ytterligare några få minuter hade jag klättrat in och startat motorerna med hjälp av batterivagnen (bakom stod Rolls-Royce-experterna beredda att hjälpa till om jag oväntat skulle råka ut för några startbesvär), provat rodren, känt på gasregelaget, fotograferats av den oundviklige fotografen, givit starttecken, vinkat och startat.

8 min. senare eller så bar mig »Britannia» över Manston med rekordflygningen till hälften klar. Jag är glad att denna del av flygbanan förde mig över flygfältet. Det gav markpersonalen deras enda glimt av flygningen, ty de kunde givetvis inte vara med i glädjen där nere vid Herne Bay, tjuvtals km därifrån, där åskådarna hade en utomordentlig utsikt utmed hela fronten.

Mina tankar sysslade mest med själva flygjobbet. Med en hand kontrollerade jag gasreglagen, som jag drog på för fullt just före flygningen över själva rekordsträckan för att ta ut ett maximum på omkring nio tiondelar av den tillgängliga dragkraften i »Derwent»-motorerna. Med den andra

handen höll jag spaken och tittade rakt framför mig hela tiden. Att flyga lågt med sådan hastighet är liksom att köra bil fort utmed en smal väg — det är ytterst viktigt att vara exakt! Jag kommer emellertid ihåg att jag, trots att jag var så upptagen av flygjobbet, tänkte på att vinden inte var idealisk för att uppnå maximal hastighet och att sikten kunde ha varit bättre.

5 min. att få ned farten

När alltsammans var över — det tog i förbigående sagt omkring fem minuter innan jag kunde få ned hastigheten tillräckligt för att utan risk kunna ta ut landstället — väntade jag på att få höra de preliminära siffrorna. Uppriktigt sagt kände jag mig både besviken och förvånad, när jag hörde att en av flygningarna hade beräknats till under 600 milesstrecket. Men, som det visade sig när de slutgiltiga resultaten ringdes in på kvällen just som jag höll på att gå till sängs, var alla hastigheterna på rätt sida om 600 miles i timmen.

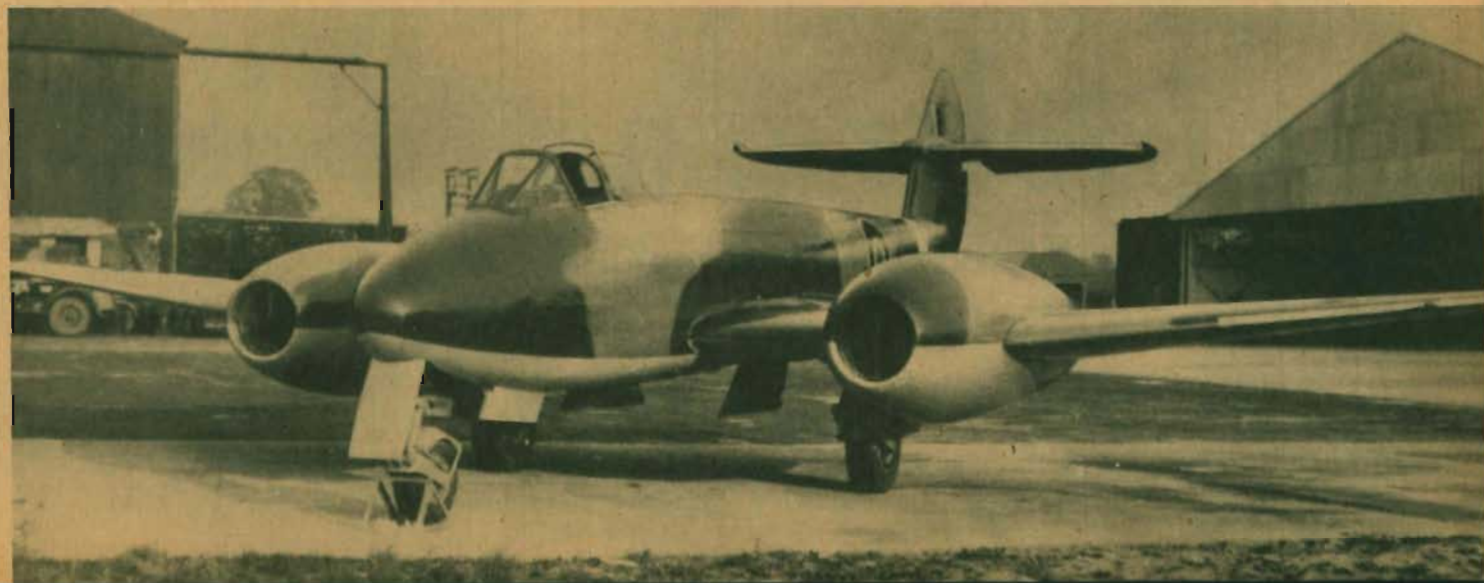
Så långt om den rent personliga sidan av flygningen. För mig tycktes den efter årtal av provflygningar mera krävande än

spännande, ehuru jag kan föreställa mig att många, som inte har flugit fort eller inte alls, skulle kunna anse det nervkittlande. Vad som synes mig vara viktigt och ett större utbyte av flygningen var det faktum, att den brittiska vanan att göra världens bästa motorjobb även under det långa krigets tryck ännu en gång hade ådagalagts så eftertryckligt.

Intet motor-»trubbel»

Från första till sista stund under rekordförsöket hade vi inga som helst bekymmer med våra reaktionsmotorer. Rolls-Royce kan ge oss mera effekt än vi kan använda. På förvånansvärt kort tid trimmade Gloster Aircraft Company standardplanet till rekordkondition — kom ihåg att det inte var någon ny flygplantyp! Det var helt enkelt ett RAF-jaktplan, som med smärre ändringar särskilt i fråga om de yttre detaljerna kunde uppnå en hastighet mer än 240 km/t över dess konstruktörers ursprungliga beräkningar.

(Forts. på sid. 49.)





Transport- fallskärmar *av papper*

De äro sammansatta av 48 st. pappersark samt 12 st. genomgående papperslinor bestående av 20 mindre trådar. Det ingående klistret, som är av egen tillverkning, är vattenfast och okänsligt för långa lagringstider. Lastkartongerna, som höra till skärmarna, äro av wellpapp och specialkonstruerade för att tåla stötarna mot marken. Begär närmare upplysningar om dessa pålitliga och starka fallskärmar.

Nissafors fredstillverkning är: $\frac{3}{4}$ av landets behov av pappersbärkassar (= ca 15.000.000 st.), regnkappor, skolboksomslag, papperspåsar, hyllpapper samt andra bearbetningar av papper.



NISSAFORS PAPPERSFÖRÄDLINGS A.-B.

Nissafors. Tel. 30.

Ombud för Nissafors fallskärmar: AB FLYGLEVERANSER, STOCKHOLM

JÄSTSPÄL UTI JORDMAGNETISMEN

av
Philip

Ända sedan julen 1942 har jag inte lätit höra av mig. Men det är inte mitt fel — min tunga har varit låst av tystnadsplikter och inte förrän nu kan jag låta några händelser från de farliga krigsåren träda fram för allmänheten. Argonauternas strövtåg efter det Gyllene Skinnets är en futtig spåravsnitt jämfört med Claudius och mina upplevelser under denna tid.

Som envar erinrar sig nådde min vän Claudius och jag berömmelsens torn och tinnar efter att ha uppfunnit det ugnsbakade flygplanet. Den gången började vi lika fattiga som de löss vi använde som kraftkälla i planet, men när lössen dog av undernäring var vi i stället fullständigt nedlusade med gods och guld. Långe kunde dock vår obändiga verksamhetslust icke vila på sin lager. Vål var det lusdrivna raketspelplanet utomförträffligt och lusmotorn städe en källa till god och säker drift, men det måste finnas mera ärorika och invecklade sätt att bli framforslad på!

Claudius och jag drog oss alltså, som vi för sed hava, bort från världen till vår ensliga camp i bergen norr om San José, endast medförande några kaggar god visky och de hjärnor som redan gjort så mycket för en otacksam mänsklighet. Vi skulle göra något nytt, något stort. Hur vi skulle förfara visste vi inte just då, men försynen har alltid varit vänlig mot oss och det skulle nog gå bra.

För att hedra vårt avgångna mästerverk »Himmelslusen» beslöt vi kalla vår nykonstruktion »Den flygande Fästingens», och så började arbetet. Nu var emellertid tiderna onda — femtekolonnare strök omkring och Spionernas Fackförening hade fullt upp att göra. Man kunde befrukta snart sagt vad som helst i San José. För att i vidrigt fall inte stå utan möjlighet att försvara oss beslöt vi att bygga apparaten starkt armerad. Såsom lojala medborgare ansökte vi till den ändan hos myndigheterna om tillstånd att få inköpa ett antal mörsare och bazookor för armeringen, men förgäves. Sedan Claudius hos kommissionens ordförande fumlat av ett kilo dynamit ville denne man

inte bevilja oss licens ens för den nättaste ärtbössan.

Vi blev mycket bekymrade för vår personliga säkerhet och Claudius klädde sitt huvud tills den sista lusen dog. Till slut fann han dock lösningen. Såvitt han lätit sig inberätta vore betong licensfri och läte sig med lätthet armera till den största kraft och obändighet. Och då man vet att de största fartyg och pråmskepp byggts av betong inses att man mycket väl kan bygga flygplan, som ju är mycket mindre och lättare, av samma material.

Vi skred till verket, ritade, ändrade och byggde. Att bygga flygplan är praktiskt taget en ren formsak när man använder betong, och vi var mycket noga med formgivningen. Snart kom både vi och planet i form och vi glädde oss vid åsynen av allt det trä som vi skulle slippa att ha med oss. En tillkallad byggmästare från San José fyllde hålen med betong, som sedan fick stelna tills den blev hård som diamanter, fast billigare. Sedan flygplanet kommit ur form lindade vi ordentliga armeringsjärn av aluminium (s k alarmering) runtomkring allsammans varpå byggmästaren gjorde lite puts och strök omkring. Slutligen hade vi en något fuktig slipskiva för att runda av det hela med.

Tyvärr drack byggmästaren Sebastian i det sammanhanget upp all vår visky och då våra pengar var slut var vi tvungna att lägga upp en egen tillverkning av denna nödvändighetsartikel. Vi inskaffade apparatur och plockade jästsvampar av en särskilt aggressiv sort i skogen där de växte vilt. Socker var det värre med — allt som producerades i trakten gick i export till Cuba, där det såldes på svarta börsen till de vita.

I stället skaffade vi zackarin, som är tusen gånger sötare, och tillredde en stark mäska som jätten fick smaka på. Effekten var oväntad. I stället för att med det för jästsvampar kännetecknande saktmodet långsamt suga i sig sin näring blev våra svampar kollriga av den ovana sötman, knuffades och bet omkring sig som vainsinniga. Under den sekund fenomenet varade såg vi bara hur ett stort, lysande moln steg ur mäskpannan åtföljt av ett starkt buller. Värmen var så stark att håret svedes på oss och putsen på flygplanet smalt till glasyr. När vi tittade efter i mäskpannan hade varenda droppe försvunnit. När

vi sedan gjorde en svagare zackarinlösning gick det emellertid bra, ehuru fortfarande med stark värmeutveckling. Vi beslöt att använda anordningen som spis i köket på flygplanet och ägnade oss därefter åt att inreda detta så att vi skulle kunna ha det komfortabelt under våra resor.

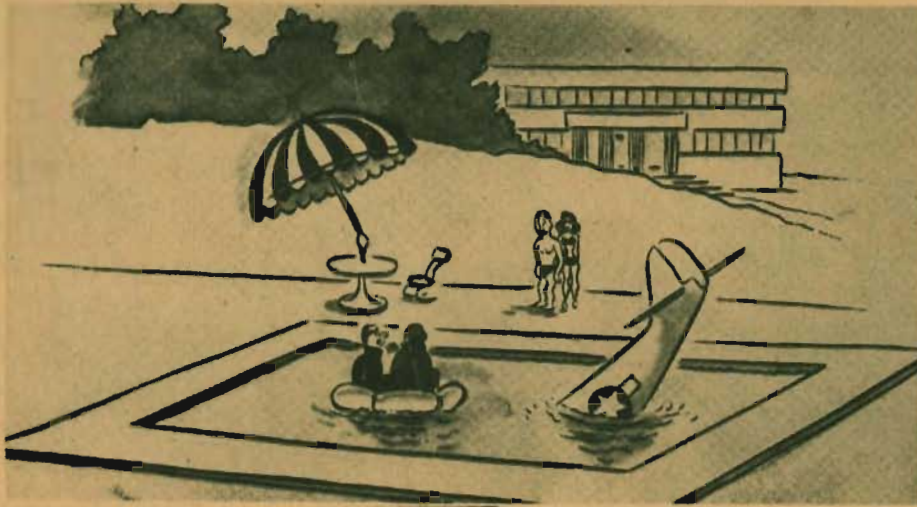
Inredningen blev också mycket smakfull i rött och guld. Möblemanget fick vi från en herr G. A. Dahl varigenom denne man fick en oförtjänt reklam. När inredningsarbetet var praktiskt taget avslutat inträffade ett intermezzo som fick en avgörande betydelse för hela företaget. Claudius envisades nämligen att lägga in elektrisk belysning i planet och då jag ägde ett ficklampsbatteri gav jag honom så småningom min tillåtelse. En kväll, när han dragit alla ledningar och kabellängder på plats skulle vi prova belysningen.

Jag slog till strömbrytaren. Döm om vår förvåning när det väntade ljuset uteblev och flygplanet i stället började att med ständigt ökande blixthastighet röra sig mot Nordamerika! Då jag anade ett sammanhang vred jag åter på strömbrytaren. Flygplanet saktade farten och landade vackert. Jag funderade blixtnabbt ut mysteriets lösning. Claudius hade slarvat med kopplingen och anslutit batteriet till armeringsjärnen, som låg som en jättespole runt flygkroppen. På grund av denna spoles utomordentligt låga elektriska motstånd blev strömstyrkan så stark att flygplanet som en gigantisk elektromagnet sögs mot Nordpolen likt ett järnfilsån.

Det var den gamla tumregeln som spökade igen! Förebrående Claudius för hans slarv med materielen kastade jag om strömriktningen varpå vi attraherades av

(Forts. på sid. 49.)





Vi kraschlandade mitt i natten. (FLYING)



JAG BRUKAR ALLTID TA DEN HÄR VÄGEN, NÄR JAG SKALL HEJMA PÅ EFTERMIDDAGEN

JULSKRATT



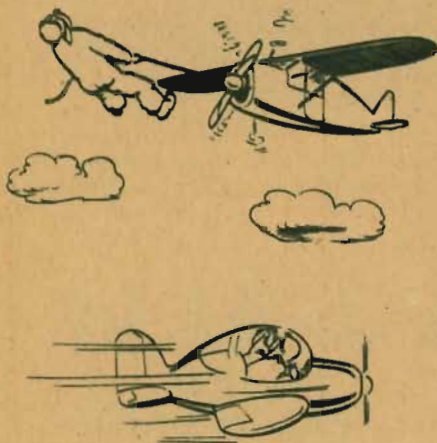
Smith har tydligen fel på sin syrgasmask nu igen. (FLYING)



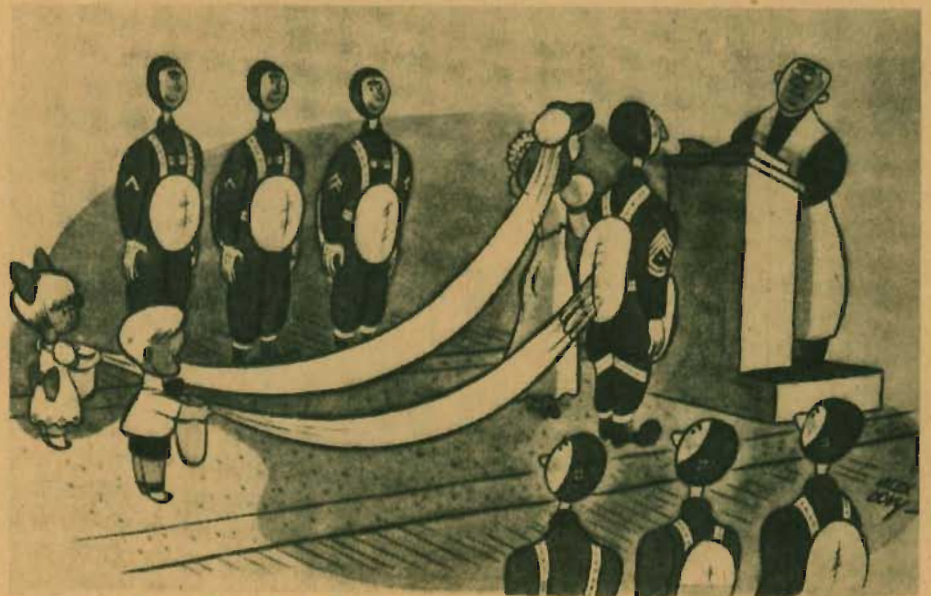
Dagens pascha måste ha specialutrustning på sin flygande matta, när han vill göra solskensflygning ovan molnen.



STEWARDESSAN VAR SNÄLL OCH TOG BOKET KARLEN SOM STÅR OCH TITTAR PÅ MIG DÄRUTE!



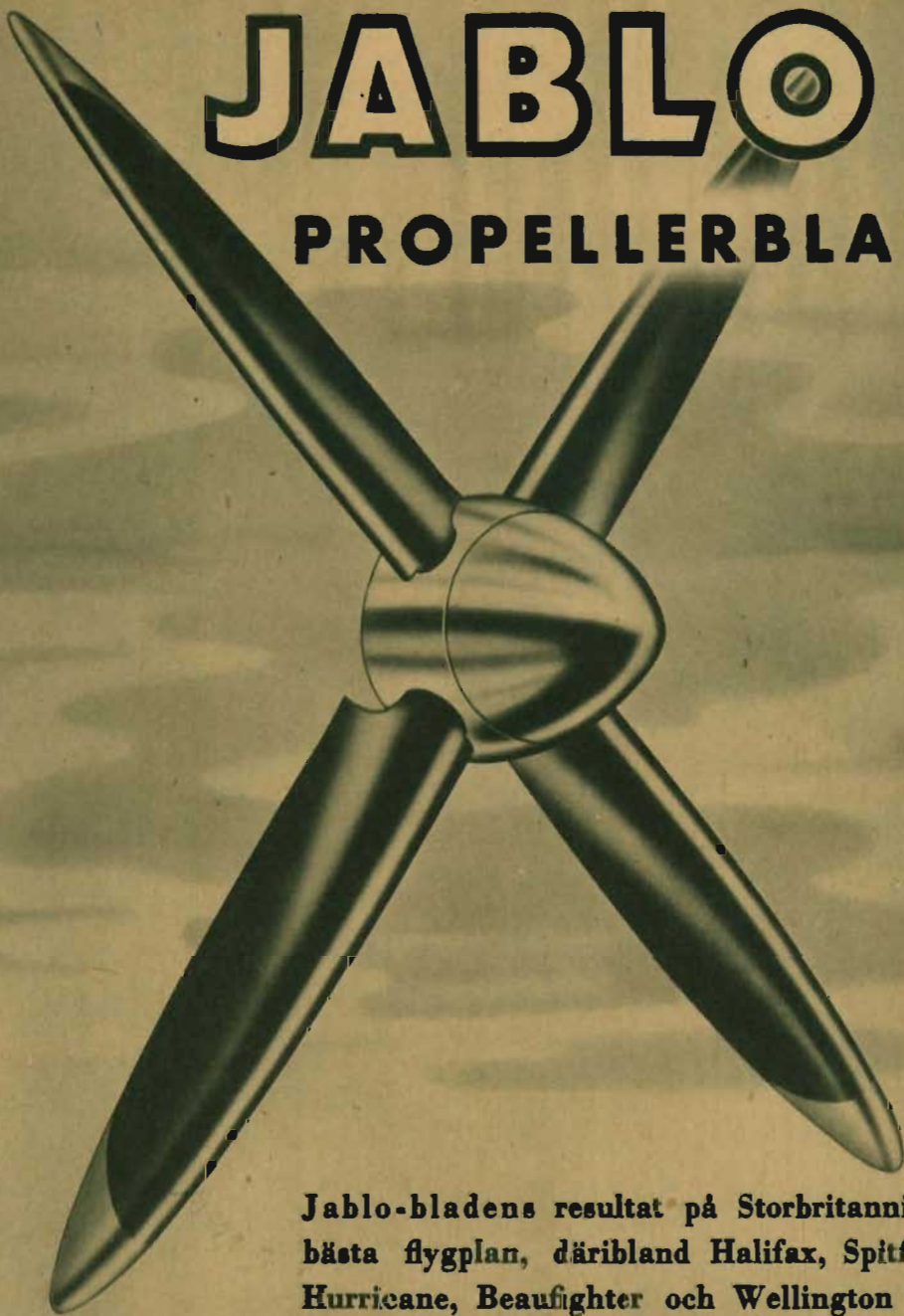
HAN HAR ALLTID VÄRIT LITE UNDERVIS AV SÅG!



Fällskärms soldaten gifter sig. (FLYING)

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



SPITFIRE



HURRICANE



WELLINGTON



BEAUFIGHTER



HALIFAX



DÆDALOS OCH IKAROS

och huru den senare satte grekiskt höjrekord i segelflygning

Upptecknad av Ikaros J:r¹⁾ efter ivriga forskningar i källskrifterna och med flitigt anlitande av Kusin Konrads rimlexikon²⁾.



Daedalos hystes med Ikaros, sonen,
i våning en träng en hos Minos på Kreta.
Ständigt de frågade sig i vad mån en
annan bekvämare stod att uppleta.



Att trivseln var liten är självklart som dagen,
så fader och son ringde rikshyresrådet.
Men det låg på week-end i arkipelagen
och metade mört. Man kan nog förstå det.



Och Minos den knölen satt' hänslås för dörren
och ville ha skriftligt på hyreskontraktet,
att flyttning ej skulle få företas förrän
han fann det lämpligt och själv hade sagt'et.



Då tog de av värdfolkets hönor och ancor
fjäder och dun uti mängder och klämde
det fast på ett par utav köksgolvets plankor
med vax ur de kupor Minos sina benämnde.



Med vingar som himlens keruber på ryggen
de frejdigt en natt sen klev upp att bepröva
aftontermiken tillsammans med myggen.
Tid fanns ej längre att vänta och töva.

¹⁾ Ikaros hade före gästspelet hos Minos varit h...
med en av Zeus biustrur. ²⁾ Utlånas icke t...

SEGELFLYGFLICKAN

sådan hon då och då förekommer
i närheten av andra uppvindsom-
råden.

*Blyg och blond och knappast konfirmerad
kom hon på en rödlackerad
cykel, som stod bra i färg med kjolen.
Skrapade med skon i backen,
vände vilset om på klacken.
Frågte: »Vem kan vara instruktörn?»*

*Nu hon karsk med sommarns färg på
künden
blöter finger, håller upp i vinden.
Svettas som en stuevarbas i solen.
Hjälper villigt till vid starten.
Frågar minst en gång i kvarten:
»Har ni sett min make, instruktörn?»
IKAROS J:R.*



*var prima för båda.
de redan i fjärran.
g var skön att beskåda,
atte smurra med kärnan.*

*stig i en blåsa vid Sparta
kurva' med spaken i magen.
syntes skymta med svarta
anletsdragen.*

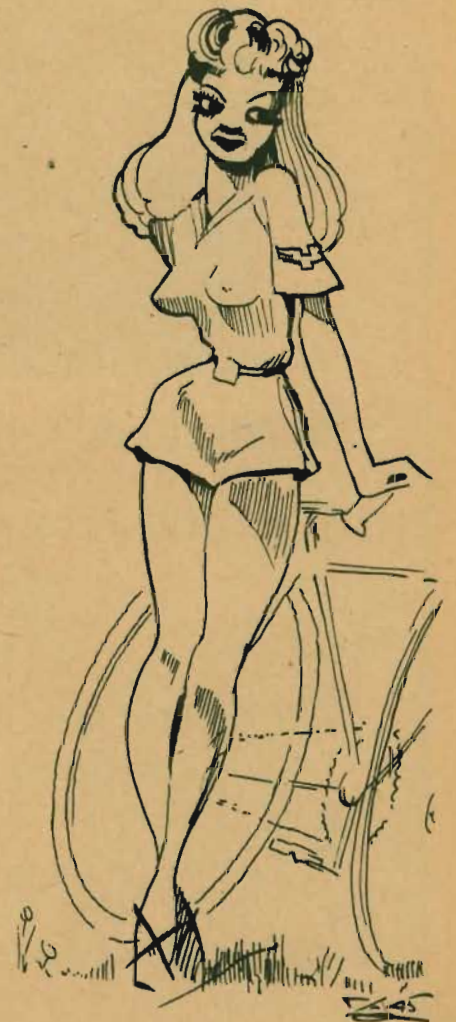
*å vax och på fjädrar
väng nedåt Peloponnesos.
drog och tänkte, att djädrar,
och ett Guld-C plus pesos.*

*v varm — och draget det rätta,
Ikaros tappat kontrollen.
örnor log så koketta,
blitt lummig i bollen.*

*an uppe i solhöjd med kärnan.
malt och en ryggs-pin blev slutet.
kymta' i fjärran.
grav har nån lärd räknat ut'et.*



ΔΙΥΑΙΛΥΟΕΡΩΚΑΗΓ'ΟΜΥΑΜΛΙ



ALLHABO

pansarjalusier

— svensk tillverkning —



Flamsäkra — Inbrottssäkra — Spara utrymme

ALLHABO PANSARJALUSIER ge genom ställamellernas kupiga form största möjliga motstånd mot intryckning. Lamelltjocklek 1,4 mm. Manövreringsätt: handspel med wire, kuggstångsdrift eller elektrisk drift. Levereras med eller utan gångdörr.

Ett 60-tal jalusier ha under de senaste åren levererats till flygvapnet och flygindustrien.

ALLMÄNNA HANDELSAKTIEBOLAGET

Brunkebergstorg 15 - Stockholm - Telefoner: 11 83 02, 11 83 12, 11 83 14, 20 83 12

E K O R A D I O

FLYGETS VÄN NR 1

OCH FIENDE

Av flygingenjör J.-H. Kylberg

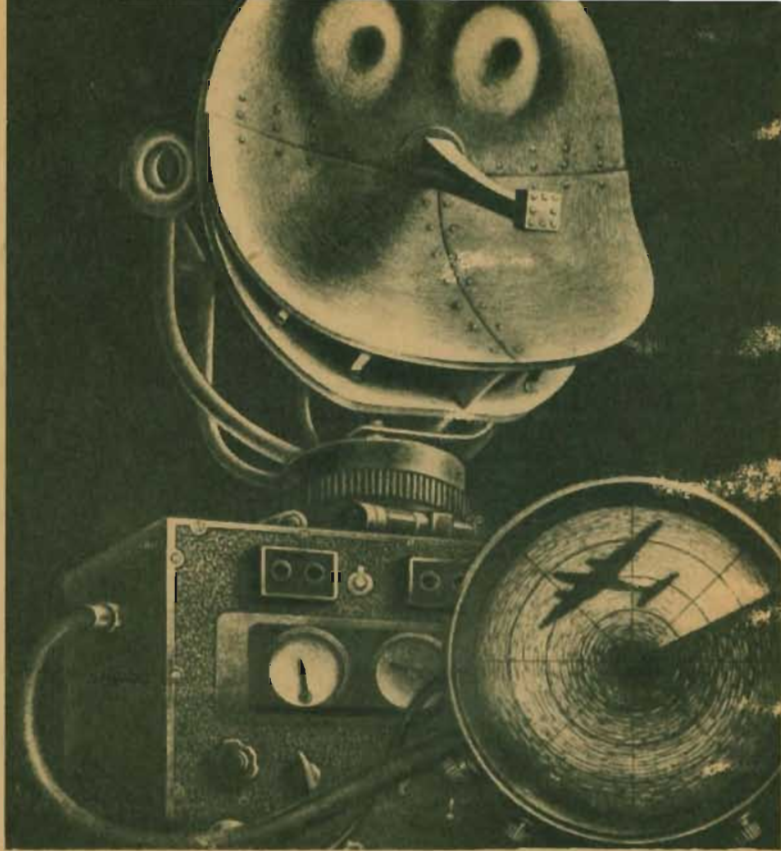
Kriget är slut. Man kan nu konstatera att de tre faktorer, som mest bidrog till de allierades seger var Radar, överlägsenhet i luften och atombomber. Det kan ifrågasättas om icke det betydelsefullaste bidraget var Radar (ekoradio på svenska), emedan insättandet av detta dels i slaget om Storbritannien 1940 och dels i slaget om Atlanten gav de allierade den tidsfrist och den rörelsefrihet de behövde för att överhuvudtaget utnyttja sina övriga resurser.

I en i FLYG nr 16/45 införd artikel avhandlades Radars fysikaliska principer, tekniska utformning och funktion och där sattes Radar utan tvekan först på listan bland Englands räddare. I anslutning härtill hyllas också Radars engelska upphovsmän i så entusiastiska ordalag, att man nästan är frestad tro, att dessa ensamt hade äran av denna märkliga tekniska landvinning. En amerikansk framställning, hämtad ur Time, visar emellertid att så icke är fallet utan att Radar, som de flesta stora tekniska framsteg, är resultatet av internationellt naturvetenskapligt och tekniskt samarbete.

Den tyske vetenskapsmannen Hertz anges som upptäckare, avslöjare, om man så vill, av den elektromagnetiska strålningens med ljuset besläktade natur, vilket bl a verifierades genom att en utsänd impuls efter reflektion mot en metallskärm uppfångades i en mottagande öppen trådslingla och i densamma alstrade en högfrekvent ström och en gnista. Detta skedde 1887. Senare har japanerna nedlagt ett omfattande arbete på studium av bl a riktantenner för kortvågig elektromagnetisk strålning. Den efter professor Yagi namngivna antennen har ingått som ett viktigt element i Radarutrustningen. Amerikanerna har vidare under hela 20- och 30-talet arbetat med det allmänna problemet att skapa ett system för upptäckande av störande föremål med hjälp av radiovågor.

Emellertid syns den engelska insatsen 1939—40 ha varit något av ett under. Med utgångspunkt från allmänna fysikaliska och tekniska möjligheter som fanns tillgängliga skapades, som amerikanerna uttrycker det, nära nog »overnight» (på ett natt) en praktiskt användbar apparatur, som insattes med känt resultat under »Blitzen» 1940. Därefter synes emellertid amerikanerna, som hjälpte engelsmännen 1939—40, ha fått blodad tand på anordningar av Radartyp. Mellan 1940 och 45 har nämligen icke mindre än 3 miljarder dollar (eller m a o 12—15 miljarder svenska kronor) lagts ned av amerikanska staten på enbart utvecklingen av ny och effektivare Radarmateriel och på utvidgning av användningsområdet för Radar.

När nu den militära sekretessens dimma skingrats, kan därför den amerikanska pressen formligen ösa Radarnyheter över oss. Från att ha varit en avlägsen möjlighet och senare ett vagt rykte, framspringer nu denna speciella teknik på en gång, fullt rustad att möta den fredliga världens behov med en mångfald apparater och anordningar, alla skapade för kriget men många av dem redan tagna i den fredliga samfärdselns tjänst.



Med ekoradio har tekniken besegrat mörker, dimma, tjo-ka och moln. den mänskliga samfärdselns svåraste fiender. Här ovan en festlig monterteckning ur TIME.

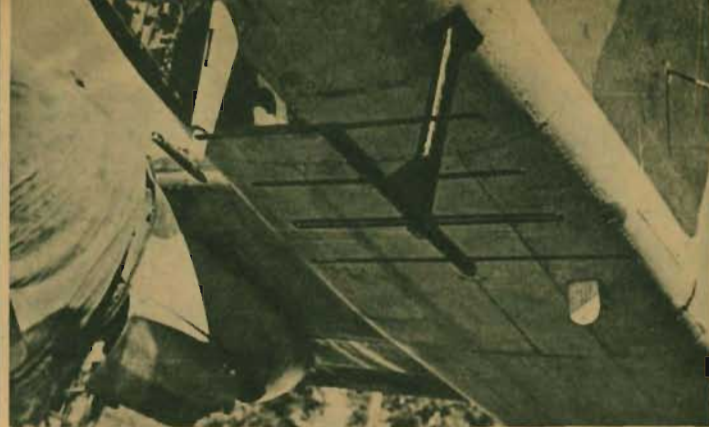
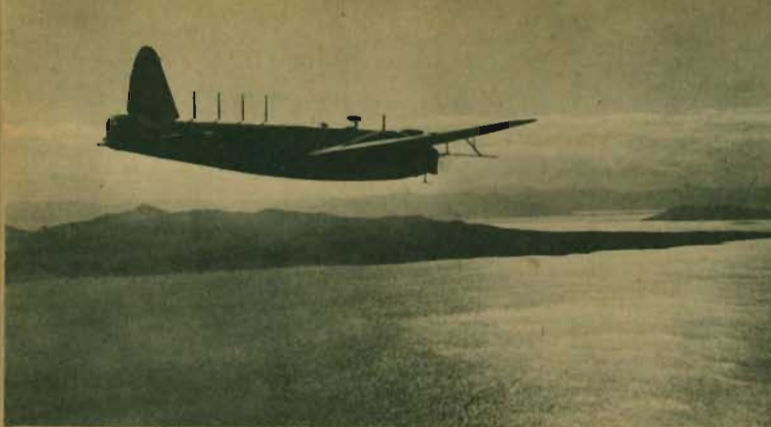
Fiende och bundsförvant

Under kriget var Radar flygets svåraste motståndare och viktigaste bundsförvant. Det var mot flyget och genom flyget som Radars egenskaper kom till sin rätt. Vi utesluter sålunda all annan användning inom sjöfart m m som Radar redan fått och kommer att få i fred och ser uteslutande till dess nytta för flyget. Härvid kan vi från början konstatera, att det som för 5 år sedan ännu var en okänd typ av utrustning, redan nu synes ha blivit en oumbärlig del av flygsäkerhetssystemet i fredlig flygtrafik. Man frågar sig onekligen vilka möjligheter, som skulle stått trafikflyget till buds för att med en över förkrigsnivån väsentligt ökad trafikvolym klara säkerhetskravet, om icke Radar utvecklats. Skärskådar man nu den arsenal av Radarapparater och liknande system, som framskapats för militärt flyg, finner man en hel serie anordningar av vilka de flesta kan tänkas få någon uppgift för civilt flygväsen.

Radar kallas som sagt på svenska även ekoradio. Detta namn anger principen för verkningssättet. Genom att riktade radioimpulser av mycket kort varaktighet (1 miljondels sek) utslungas i rymden och återkastas (eko-effekt) om de träffar ett fast föremål, företrädesvis metallföremål, och därvid äger förmågan att genomtränga atmosfären över stora avstånd under mörker, dimma, tjocka eller moln, kan man vid mottagning av dessa eko-impulser



Ett flygplans vy av överflugen terräng, synlig genom ekoradioapparatur natt eller dag eller genom tjockaste moln.



Exempel på antenner till flygplanburen ekoradioutrustning. Med övergång till mikrovågor ersättes de skrymmande yaglantennerna med koniska reflektorer av mindre dimensioner.

icke endast konstatera närvaron av avlägsna föremål, utan även mäta avståndet till föremålet ifråga, avgöra dess färdhastighet och dess höjd över marken.

Markutrustningen har väsentligen utförts för spaning och inriktning av luftvärnseld mot flygplan. Viss utrustning är sålunda dimensionerad för att inom ett större avsnitt av rymden konstatera om främmande flygplan uppträder. Annan utrustning har konstruerats så, att ett mycket smalt och skarpt avgränsat strålknippe söker flygplan, som skall beskutas, varigenom luftvärnet kan riktas med tidigare okänd noggrannhet, då målet är ouppfattbart med våra vanliga sinnen, för långt bort för att höras samt dolt bakom mörker, dimma eller moln och därmed osynligt för ögat. För att ge trafikledaren på flygplatser med stor trafikthet möjlighet att skapa sig en bild av det momentana läget i luften kan dylik utrustning tänkas bli av stor nytta och exempelvis minska kollisionsrisken vid trafikknutpunkter.

Den flygburna utrustningen är kanske av ändå större intresse för den civila flygfarten, emedan den innebär möjligheter för flygplanet att orientera sig i överflugen terräng och konstatera om flygleden är hinderfri utan bistånd av någon markorganisation. Då även vid de mest perfekta blindflygningssystem hittills förekommit, att trafikflygplan flugit vilse genom icke önskvärda reflexer och falska ledstrålar från radiofyrrar, är det naturligtvis

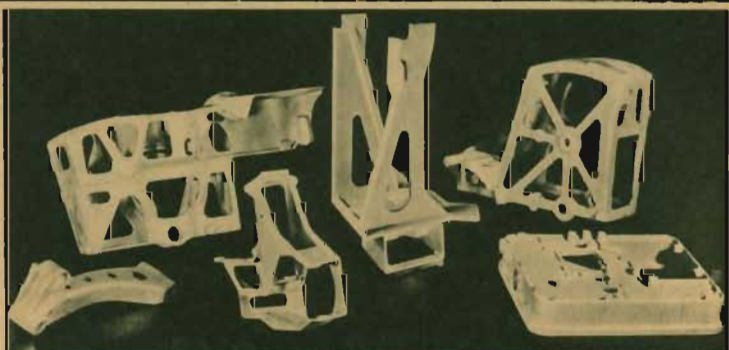
av största betydelse för en flygplanförare att kunna avgöra om den överflugna terrängen stämmer med flygroutens terräng.

Den flygburna radarutrustningen består av flera olika slags anordningar med skilda syften. Sålunda finnes utrustning, som fyller samma funktion som markutrustningen och användes för spaning i nattjaktplan efter fiendliga flygplan. Denna anordning är alltid kombinerad med en automatisk igenkänningssignalering, som utlöses på de egna flygplanen då dessa kommer inom nattjaktens spaningsområde. Sådan igenkänningssignalering utlöses även vid spaning med markutrustning för att ej beskjutning av egna flygplan skall ske. Identifieringen av enskilda flygplan i en grupp av iakttagna flygplan är däremot ett problem, som fortfarande väntar på en tillfredsställande lösning.

Sensationen — reliefkarta

Den mest sensationella anordningen är emellertid den utrustning, som från luften, på natten eller dagen eller genom det tjockaste moln, avslöjar den överflugna terrängen i form av en reliefkarta och visar kustlinjer, skepp, hamnar, berg, sjöar, floder, broar och städer. På kort avstånd med den mest koncentrerade Radarstrålen är det möjligt att uppfatta och särskilja kanaler, gator samt i o m enskilda byggnader i städer.

**HÖGSTA STYRKA
LÄGSTA VIKT
FLYGETS FRAMTID**

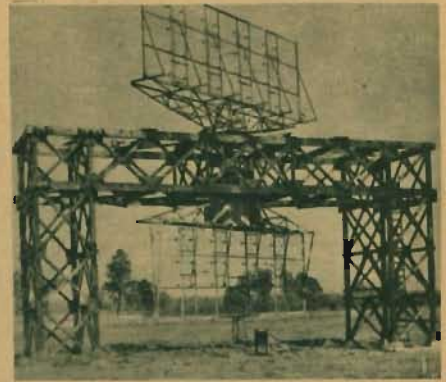
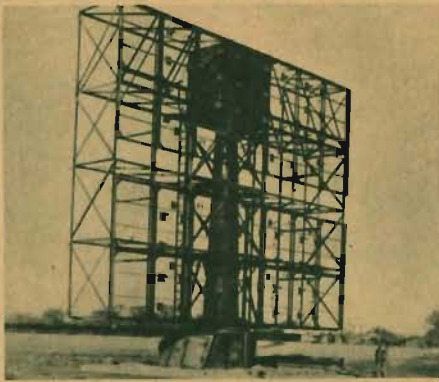


Gjutgods av:

MAGNESIUM * ALUMINIUM



**LINKÖPINGS ARMATUR- OCH
METALLFABRIKS AB LINKÖPING**



Två exempel på fasta ekoradioantennor för spaning mot flygplan.

Normalt visar oscillograskärmen storleksordningen men icke den verkliga formen av det iakttagna föremålet. Vid vissa tillfällen kan dock bilden få en nästan fotografisk skärpa.

Hur ett landskap ter sig i denna apparat framgår av bilden nr 2, som även utvisar hur stort område som kan omfattas med »en blick» vid överflygning på stor höjd.

Radars förmåga att »se» beror på föremålets reflexionsförmåga (vilket på tekniskt språk anges genom materialets »dielektricitetskonstant»). Metall ger mycket goda reflexer, jordytan är mera obestämd. Vatten är också en idealisk återstrålare, men då dess yta är horisontell överallt studsar strålarna i väg i sådan riktning, att de ej kan uppfångas av flygplanets antenn. För den skull framträder vattenytan som mörka fläckar på oscillograskärmen. Ekon från jordytan få karaktär av strålens infallsvinkel mot dess ojämnheter och av de »skuggor» som höga föremål kastar.

Sålunda framträder på skärmbilden bergstoppar och höjdsträckningar tydligt mot den omgivande terrängen.

Den flygburna utrustningen omfattar även Radarsikte. För att ge en antydning om Radarsiktets betydelse och enorma precision nämnes här ett par exempel på berömda beskjutningar från krigsfartyg under kriget, som lyckats tack vare Radarsikte.

Ett amerikanskt krigsfartyg lyckades sänka slagskeppet Jean Bart i Oran tack vare Radar. De Radaranordningar som härvid användes möjliggjorde inriktning på c:a 40 km håll.

Den engelska slagkryssaren Hood sänktes av tysk kanoneld med Radarsikte, likaså var det med engelsk Radarutrustning som »Bismarck» spårades och sänktes av flyg och flotta gemensamt.

Det som vi nu får veta om Radarutrustning och -system är vad som redan nått praktisk mognad och som för länge sedan lämnat forskningsanstalterna och blivit rutinmässig produktion. Med den takt, som forskningen på Radar bedrivits ända till krigsslutet och troligen alljämt, kan man vänta sig betydande nyheter i användning av Radarprincipen och avsevärd förbättring av redan befintliga anordningar. Allteftersom möjligheter att alstra

Exempel på transportabel ekoradioantenn med peceellt goda höjdbestämningssegenskaper.



Exempel på ekoradioantennor placerade på höga mastar för att kunna upptäcka lågt flygande flygplan.

mycket korta vågor (millimetervågor) med mycket stora effekter erhålles ökar möjligheterna att använda Radar i flygplan, emedan antenanordningarna blir lättare och mindre farthindrande. Samtidigt betyder sannolikt ianspråktagandet av mikrovågorna att nya egenskaper och effekter kommer att upptäckas hos dessa strålar, som därmed nyttigöres på nya sätt. Man får hoppas att icke den militära sekretessen gör att sådana värdefulla tekniska nyheter lägges på is i väntan på ett nytt krig, utan att de frigges och därmed ökar flygets möjligheter att bli icke blott det snabbaste och komfortablaste av alla transportmedel utan även det säkraste.

Y. H. K.



Exempel på ekoradlostationer under Jorden, deras utrustning och bemanning, framför allt med kvinnlig personal.

BENDIX GYROSTABILISERADE KOMPASS

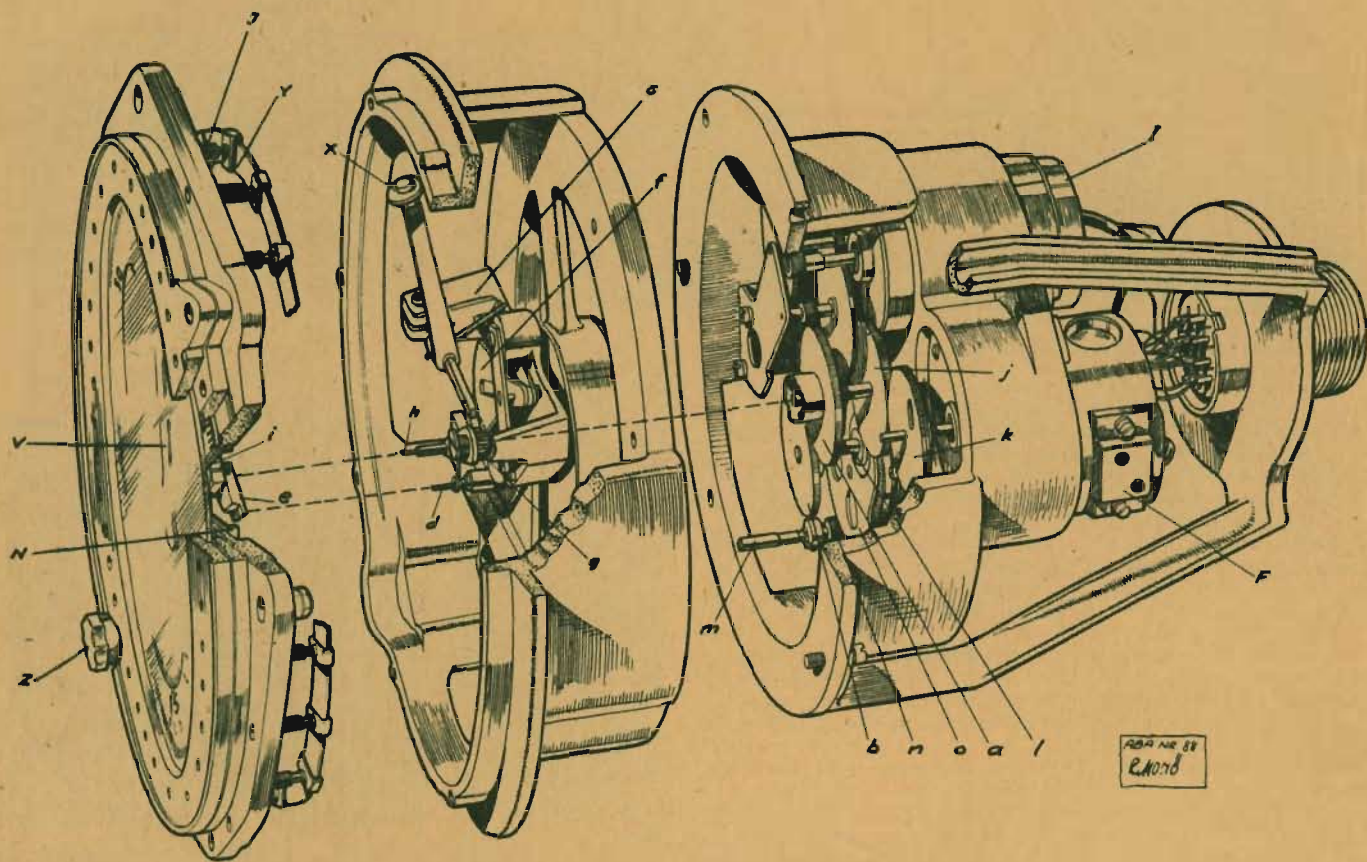


Fig 1. Röntgenteckning av huvudindikatorn till Bendix gyro-kompass. Bokstavsförklaringar i texten.

TEXT: ING. HALTE DAHLSTRÖM

RITNINGAR: ING. R. MONÖ

Den stora amerikanska instrumentfirman Bendix Aviation Corporation har gjort sig känd som banbrytare i fråga om konstruktion av framför allt elektriska flygplansinstrument. En av de senare nykonstruktionerna är en ny typ av elektrisk fjärrkompass, en gyrostabiliserad induktionskompass.

Induktionskompassen, som i många avseenden är äldre fjärrkompasser överlägsen, användes bl a på Boeing B 17, flygande fästningen. De enda svenska flygplan, som har denna förnämliga kompassanläggning, är ABA:s och SILA:s flygplan av typ Felix, d v s de ombyggda flygande fästningarna.

I denna artikel skall lämnas en kortfattad beskrivning av induktionskompassens verkningsätt och av en av anläggningens viktigaste delar.

Induktionskompassen består av kompassgivaren, förstärkaren, huvudindikatorn och en eller flera dotterindikatorer jämte ledningar. Kompassgivaren, som är den egentliga kompassen, mäter flygplanets kurs i förhållande till den magnetiska nordriktningen och sänder ut elektriska signaler till förstärkaren, som sedan matar ut kraftigare, förstärkta impulser till huvudindikatorn och dotterindikatorerna, de instrument på vilka kursen avläses.

Huvudindikatorn är i allmänhet placerad på en instrumentpanel hos navigatören eller telegrafisten, vilken då också gör alla erforderliga korrigeringar för missvisning (och avdrift). Till huvudindikatorn kan sedan kopplas ända upp till sex dotterindikatorer, vilka ger samma (korrigerade) utslag som huvudindikatorn. Föraren, som har en dotterindikator på sin instrumentpanel, kan således direkt avläsa flygplanets färdriktning utan att behöva göra några besvärliga omräkningar av visarutslagen.

Induktionskompassen mäter magnetisk nordriktning och är, på samma sätt som en vanlig magnetkompass, utsatt för magnetiska störningar från stålmassor och elapparater i flygplanet. Den måste därför också kompenseras för sådana störningar. Kompenseringen

sker emellertid inte på vanligt sätt med kompenseringsmagneter i kompassgivaren utan med en betydligt enklare och effektivare mekanisk anordning i huvudindikatorn.

Induktionskompassen har stora fördelar framför vanliga magnetkompasser. Så hålles t ex kompassgivarens för det jordmagnetiska fältet känsliga organ ständigt horisontellt av ett lodstyrt gyroskop. Den anger också flygplanets kurs exakt och utan svängningar eller eftersläpningar, även vid girar och accelerationer. Vidare är kompassen, som redan antytts, utförd som fjärrkompass, d v s kompassgivaren är placerad långt bort från indikatorerna på en från inre störningar relativt fri plats i flygplanet, t ex långt ut i en ving eller i stjärten.

Kompassgivarens princip grundar sig på jordmagnetismens förmåga att ändra karaktären på den indicerade strömmen i en växelströmstransformator. Kompassgivarens magnetkänsliga organ består sålunda av tre små växelströmstransformatorer med mjukjärnsstavar som kärnor. Dessa transformatorer är hopbyggda till en triangulär enhet, en s k triangeltransformator, med en transformator i varje ben. Denna enhet hålles ständigt horisontellt av ett gyroskop, som är kardanskt upphängt. Beroende på vilken riktning flygplanet har kommer jordmagnetismen att inverka olika på de tre transformatorerna, och följden blir, att man får olika karaktär på de indicerade spänningarna i var och en av dem och dessa spänningars inbördes förhållanden är beroende av flygplanets kurs och alltså kommer triangeltransformatorn att avge elektriska signaler av entydig karaktär.

De elektriska signalerna från triangeltransformatorn går över förstärkaren till ett s k syngonelement i huvudindikatorn. På röntgenteckningen av huvudindikatorn har syngonelementet beteckningen F. Syngonelementet består av en stator, och en rotor. Statorns magnetiseringslindningar matas med den i triangeltransformatorn indicerade strömmen och rotorn strävar att ständigt inta ett läge gentemot statorn, som överensstämmer med triangeltransformatorns läge i jordmagnetfältet. Syngonelementets rotoraxel vrides nämligen över en kuggväxelordning av en liten tvåfasmotor I, som är så inkopplad, att den automatiskt vridet rotorn till ett sådant läge, att jämvikt inträder i systemet triangeltransforma-

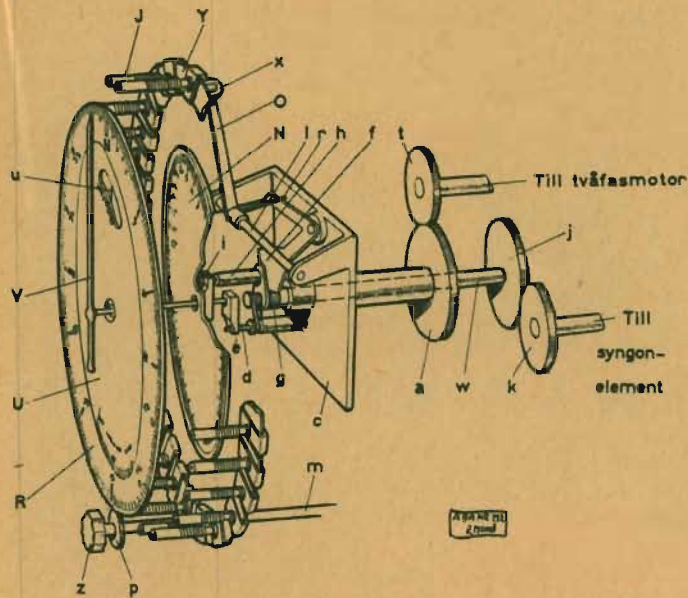


Fig 2. Kompenseringsanordningen till Bendix induktionskompass. Bokstavsförklarningar i texten.

tor—syngonelement. Motorn driver visaren *V*, som således kommer att visa triangeltransformatorns läge i jordmagnetfältet; den visar *m* a o magnetiska nordriktningen.

För att induktionskompassen skall visa rätt magnetisk kurs måste den vid installationen i flygplanet kompenseras för den avvikelse, som magnetiska störningar i flygplanet åstadkommer. Detta sker, som tidigare nämnts, med en korrektionsanordning på huvudindikators. För att förstå korrektionsanordningens funktion måste man först ha klart för sig, hur tvåfasmotorn *l* driver visaren *V*.

Motorn driver via en trestegs kuggväxel hjulet *a* (på fig 2-skissen representeras kuggväxeln av hjulet *t*), på vars axel en plattform *c* är fästad. Motorn *l* vrider alltså hela den enhet, som består av hjulet *a* och plattformen *c* och som är lagrad på axeln *w*. På sidan om hjulet *a*:s och plattformens vridningslinje sitter en medbringartapp *d*, som följer med plattformen i dess rörelser. Denna medbringartapp sticker in i gaffeln *e*, vilken tar med sig visaren *V*.

På principskissen ser vi vidare, att plattformen uppbär en vinkelhåvarmsanordning, på vars ena vinkelben *O* en trissa *X* är lagrad. Håvarmens mindre, bakåtriktade vinkelben *r* fasthåller ett på plattformen lagrat kuggsegment *f*, som är i ingrepp med kugg-hjulet *g*. Kugghjulet *g* är fäst på samma axel (*w*) som hjulet *j*, vilket är i ingrepp med syngonelementets drivhjul *k*, och det är alltså över det fasta kuggsegmentet *f* och kugghjulen *g*, *j* och *k*, som tvåfasmotorn vrider syngonelementets rotor.

Genom att ändra plattformens vridningsvinkel i förhållande till hjulet *g* skulle man alltså kunna ändra medbringartappen *d*:s, och därmed visarens, ställning vid en given ställning hos syngonelementets rotor, *d v s* vid en given kurs. Detta är också vad som i själva verket sker vid korrigeringen: Man ändrar nämligen plattformens vridningsvinkel i förhållande till *g* genom att ändra ingreppsläget mellan *f* och *g*. Dessa ändringar av kuggsegmentets läge mot kugghjulet *g* åstadkommes av vinkelhåvarmen. Trissan *X* rullar nämligen utefter ett cirkulärt plåtband *Y*, som normalt är plant, men som kan höjas och sänkas med en serie korrektionsskruvar *J*. Om man skruvar på en av korrektionsskruvarna, kommer alltså trissan *X* att sjunka ned eller höja sig ett stycke, då den glider förbi skruven. Dessa rörelser överföres av vinkelhåvarmen till kuggsegmentet och därmed till plattformen och visaren, som får en liten korrektionsvridning. Hela kompenseringsanordningen tillgår så, att man ställer in flygplanet på olika kurser och skruvar på korrektionsskruvarna, till dess att huvudindikators visar rätt kurs. När kompenseringsanordningen är färdig, kommer alltså plåtbandet *Y* att vara buktat i jämna kurvor och ser, populärt uttryckt, ut som en berg- och dalbana. Kompenseringsanordningen är jämförelsevis enkel att utföra, och man får den utan svårighet så noggrann, att felet i visarutslagen helt försvinner. Hålen för korrektionsskruvarna på indikatorns åtsida är normalt dolda av en täckring, som borttas endast när kompassen skall korrigeras.

Mot indexet *u* på skalan *UNCORRECTED* i den fasta visartavlan *U*:s övre del kan man avläsa den icke kompenserade kurs-

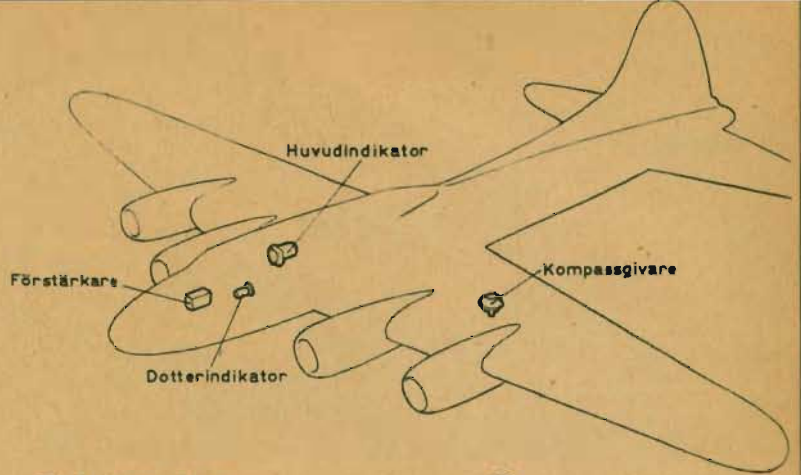


Fig 3. (Ovan.) Lägebild för Bendix gyrostabiliserade induktionskompass.

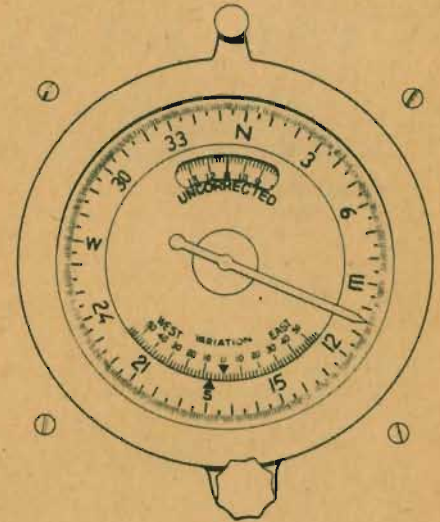


Fig 4. (T h.) Huvudindikators till Bendix gyro-kompass, sedd framifrån.

sen, *d v s* syngonelementets ställning. Där visas nämligen i ett fönster visartavlan *N*, som är fast förbundet med hjulet *g*. Visartavlan *N* vrides sålunda av medbringartappen *h*, som sticker in i gaffeln *i* på visartavlan och som är fästad direkt på hjulet *g*:s axel.

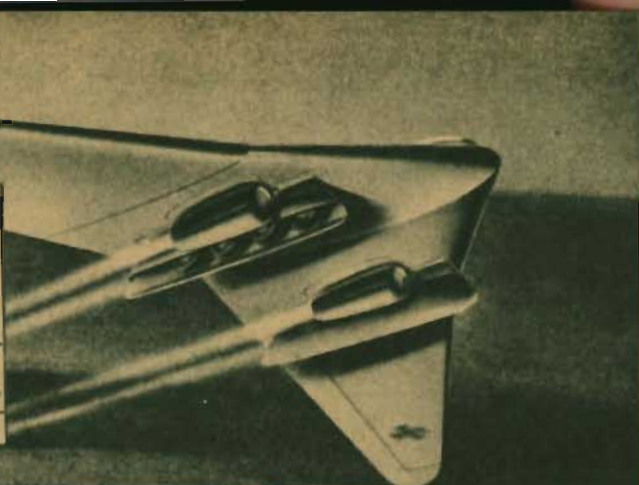
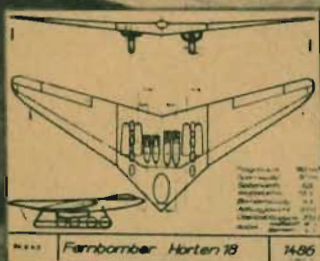
För att instrumentet skall ge färdriktningen måste missvisningen inställas på skalan *VARIATION*. Detta göres med hjälp av ratten *Z*, som över hjulet *p* vrider kompassskalans graderade del *R*.

Om vi återgår till röntgentyckningen, ser vi, att kugghjulet *a*, som över plattformen och medbringartappen *d* är fast förbundet med visaren och alltså tillhör det system, som visar magnetisk kurs (ej korrigerat för missvisning), är i ingrepp med ett annat, ej tidigare nämnt kugghjul *b*, som är fäst på axeln *l* till en *s k* magnesyngivare (tyvärr skymd på bilden). Det är denna magnesyngivare, som skickar ut elektriska impulser till dotterindikatorerna, så att de ger samma visarutslag som huvudindikators.

Då magnesyngprincipen torde vara fämilen ökad, skall här nedan i korthet redogöras för dess huvuddrag. Magnesyngapparater användes för fjärrregistrering och innebär en tillämpning av principen för självsynkroniserande motorer. Man använder sig här av två olika enheter, magnesyngivaren och magnesyntäljaren, vilka kan vara belägna på godtyckligt avstånd från varandra och är förbundna med varandra endast med ett par elektriska ledningar. Varje enhets huvudbeståndsdelar är en rotor och en stator. Rotorn kan dock inte själv röra sig eller producera kraft, men när statorn magnetiseras med högfrekvent växelström, börjar samarbetet mellan rotorerna i de olika enheterna. Om rotorn i givaren rör sig aldrig så litet, rör sig täljarens rotor exakt lika mycket, och de två rotorernas lägen gentemot resp stator kommer därför alltid att exakt överensstämma med varandra.

Huvudindikators är alltså försedd med en magnesyngivare, vars rotor står i förbindelse med visaren. Varje dotterindikator består sedan helt enkelt av en magnesyntäljare, där rotorns läge utvisas på en kursgraderad skala medelst en visare, som är fästad på rotoraxeln.

Som tidigare nämnts står magnesyngivarens rotor i förbindelse med det system, som ej är korrigerat för missvisning. Korrigeringarna, som göres på skalan *UNCORRECTED* blir dock, även de, överförda till magnesyngivaren. När man vrider på ratten *Z*, vrider man nämligen också på axeln *m* och hjulet *n*. Hjulet *n* kuggar in i hjulet *o*, som vrider magnesyngivarens stator samma vinkel som hjulet *p* vrider skalan *R*. Detta innebär, att dotterindikatorns utslag korrigeras på samma sätt som huvudindikators. Malte Dahlström.



På teckningen i v med den infüllda tyska treplansskissen ses ett projekt till fyrmotoriga långdistansplanet Horten 18, konstruerat av bröderna Horten för atombombning av USA. Ritningen är daterad februari 1945.

Granskningen av det tyska flygvapnets kvarlåtenskap, som började i FLYG nr 24/45, fortsättes här nedan av »Gnomos», vilken samlat uppgifterna ur en mängd utländska källor.

TYSK KVARLÅTENSKAP GRANSKAD

II

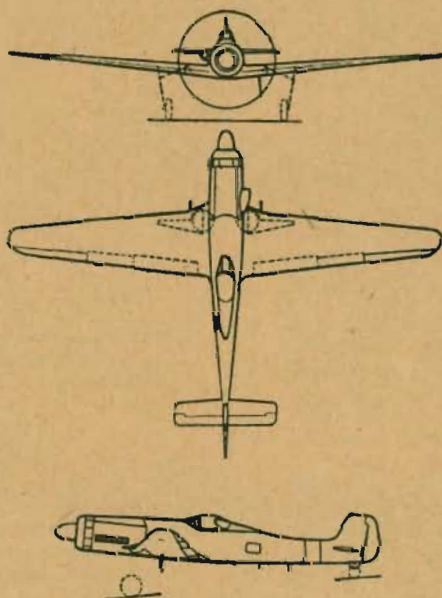
Focke-Wulf

Bland Focke-Wulfs senare typer var de flesta utvecklingar av den berömda FW 190, vars »långnosiga» version konstruerades om och fick beteckningen *Ta 152* efter chefskonstruktören Kurt Tank. Denna konstruktion förekom i fem varianter av vilka den mest intressanta är *Ta 152C* vilken med MW 50-methanolinsprutning i för-gasaren gjorde en maxfart på 752 km/t på 10 665 m höjd. Den andra kända versionen kallades *Ta 152H* och var ett kombinerat jakt- och spaningsplan för stora höjder. Detta flygplan hade den anmärkningsvärt stora spännvidden 14,78 m och medförde 84,6 liter GM I (kväveoxidul=lustgas) och 70 liter MW 50. Motorn var en 1700 hk (utan insprutn.) JUMO 213E med tvåstegs-kompressor och gav *Ta 152H* en maxfart av 770 km/t på 12 495 m höjd.

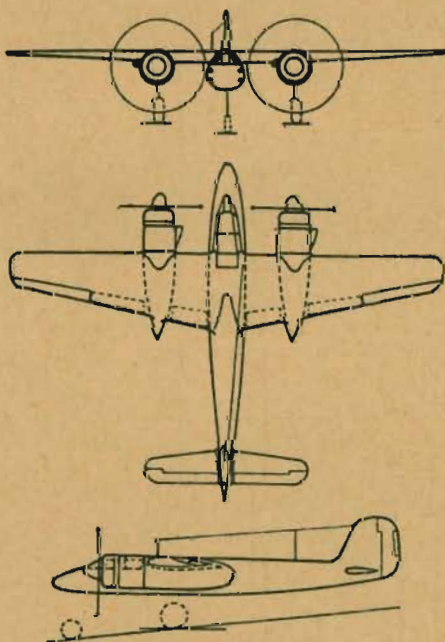
Ett tvåmotorigt jaktplan, kallat *Ta 154A*, var avsett för operationer i dåligt väder samt över korta flygsträckor. Detta flygplan var tidigare även känt som den träbyggda Focke-Wulf »Moskito». Motorerna var av typ JUMO 211R och maxfarten 634 km/t på 8 000 m. Planet var skuldervingat och försett med trehjuligt landställ. Prototypen till *Ta 154* färdigställdes 1943 men någon krigsinsats har detta jaktplan aldrig gjort. Spännvidden var 15,85 m, längden 12,57 m och höjden 3,66 m.

Professor Tanks sista jaktplanprojekt var det ensitsiga, reaktionsdrivna enmotoriga *Ta 183* som vid kapitulationen hade nått ganska långt i utveckling. *Ta 183* var byggd i blandad trä- och metallkonstruktion och utrustad med ett reaktionsaggregat av typ Heinkel-Hirth S 011 som beräknades ge planet en maxfart av 950 km/t. Flyttiden var max 3 timmar.

En annan tidigare okänd typ var det sexmotoriga bombplanet *Ta 400*. Planet sades vara utvecklat ur den välkända FW 200 »Condor» och hade en spännvidd av 42 m och en max bomblast på 10 ton. Förutom de sex motorerna planerade man att utrusta en version med två reaktionsaggregat av typ JUMO 004 monterade under vingarna bakom de båda inre motorgondolerna. Med detta framdrivningsarrangemang beräknades *Ta 400* göra en maxfart på 725 km/t. *Ta 400* hade en kraftig defensiv beväpning, som bestod av inte mindre än 16 st akan (troligen 20 mm), varav 4 st i ett rörligt stjärttorn. En annan engelsk källa talar om ett sexmotorigt långdistans kurir- och



Här ovan treplansskiss av det kombinerade höjdspanings- och jaktplanet *Ta 152H* från Focke-Wulf.

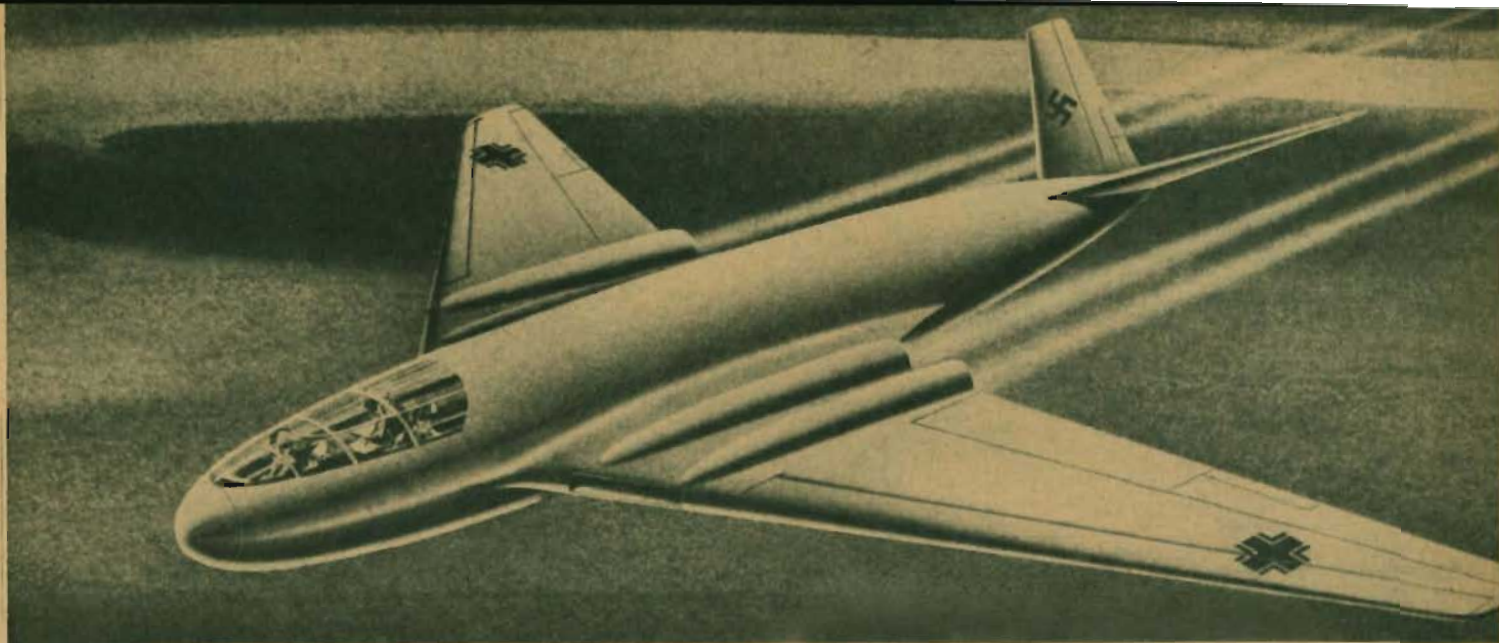


Här ovan treplansskiss av det tvåmotoriga jaktplanet Focke-Wulf *Ta 154*, även kallat »Moskito».

bombplan byggt av en fransk flygplanfabrik under ockupationen. Planet hade beteckningen *FW 300* och uppges ha haft följande data: spännvidd 39,6 m, längd 29,9 m, bombschaktets längd 8,84 m, vingyta 170 m², flygvikt ca 60 ton, vilket gör en vingbelastning på omkring 350 kg/m². Transportversionen av *FW 300* sägs ha varit försedd med endast fyra motorer och haft flygvikten 42 ton. Slutligen nämner samma källa ett tvåmotorigt transportflygplan, betecknat *FW 206*, även det byggt i en fransk fabrik.

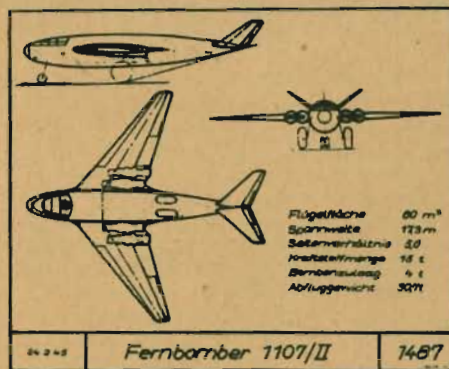
Heinkel

Heinkel-koncernen tillverkade efter produktionen av He 111 några exemplar av den »siamesiska tvillingen» He 111Z vilka huvudsakligen kom till användning som glidplanbogerare och i någon mån som bombplan. Heinkel gjorde även ganska tidigt en prototyp till ett mycket snabbt plan med okänd beteckning, utrustat med en DB dubbelmotor som via en »vernisse»-växel drev en konventionell dragande propeller. De enda uppgifter som finns om planet är att det var tvåsitsigt och hade ytterst rena linjer. En annan intressant Heinkel-skapelse var det ensitsiga enmotoriga reaktionsjaktplanet *He 162A* »Salamander» eller »Volksjäger», som det mera populärt kallades. Detta plan kom i aktiv tjänst strax före tredje rikets sammanbrott och bl a. har amerikanska nionde armén påträffat en fabrik nära Tathun som uppges ha haft en kapacitet av 700 plan i månaden av denna typ. *He 162* är ett hövingsat monoplan med dubbla stjärtsidplan med reaktangulär, kraftigt V-ställd stabilisator samt infällbart trehjulstall. Konstruktionen sägs vara gjord med tanke på så stor besparing som möjligt av sådant material som tyskarna led brist på. Vingen har två balkar och 4-5 mm plywood-klädsel. Landningsklaffarna är av metall liksom de nedvikta vingpetsarna för förbättring av kursstabiliteten. Kroppen är gjord i helmetall-skalkonstruktion med undantag för den plywood-klädda nosen. Stabilisatorn i metall med ändfenor av trä. Huvudlandstället fälles in i kroppen bakåt-inåt. Stabilisatorns anfallsvinkel kan varieras från +3° till -2° genom höj- och sänkning av hela stjärtpartiet. Beväpningen består av två 30 mm akan, vardera med 50 skott eller två 20 mm akan med 120 skott vardera. Motorutrustningen på standardversionen är ett reaktionsaggregat av typ BMW 003 E-1, monterat ovanpå flygkroppen. Den medförda bränslemängden



Här ovan en amerikansk reproduktion av det tyska projektet »Fernbomber 1107/II», som ses i tysk treplansskiss t. h. Det var ett reaktionsdrivet långdistansbombplan, avsett som ett komplement till Horten 18. Ritningen är daterad februari 1945.

förvarades i en bakom föraren placerad kroppstank rymmande 764 liter samt 182 liter vardera i två vingtankar. He 162A hade följande data och prestanda: spännvidd 7,21 m, längd 9,06 m, stab. spännvidd 2,27 m, vingyta 11,15 m², normal flygvikt 2 515 kg, överlast flygvikt 2 727 kg, max tillåten landn.-flygvikt 2 212 kg, vingbelastning vid normal flygvikt 228,02 kg/m², maxfart på 0 m höjd 788 km/t, eller 840 km/t på 6 000 m eller 781 km/t på 10 970 m höjd, landningsfart 164 km/t, stighastighet 1 280 m/min vid havsytan eller 750 m/min på 6 000 m eller 210 m/min på 10 970 m höjd, topphöjd vid normal flygvikt 11 985 m, 6,6 min stigtid till 6 000 m eller 20 min till 10 970 m, flygsträcka 389 km vid maxfart på 0 m och vid max bränsleförbrukning eller 998 km vid maxfart på 10 970 m, max flygtid vid maxfart på 10 970 m 85 min, startsträcka vid normal flygvikt 650 m, eller vid raketstart-hjälp 320 m, startsträcka vid överlast 800 m vid raketstarthjälp 380 m. En kuriositet är fö att He 162 som var i tjänst vid Tysklands kapitulation, hade ett lägre nummer än He 178, vilket som världens första reaktionsdrivna flygplan flög första



gången den 27/8 1939. Det sista nya plan som man arbetade på hos Heinkel var det tvåmotoriga ensitsiga lågvingade reaktionsjaktplanet Heinkel He 280 med dubbla fenor och trehjulställ. Utvecklingen av denna typ skedde parallellt med Me 262, men då detta flygplan visade sig överlägset He 280 i fråga om prestanda lades He 280 ned.

Heinkel He 177, som ett tag var tyskarnas enda motsvarighet till de engelska »Lancaster» och »Halifax», byggdes i rätt stort antal bl a i franska fabriker och vid sporadiska anfall mot den brittiska hemorten kom detta flygplan till användning. Någon succé blev inte He 177 på grund av en mängd svårigheter med bl a motorinställningen vilken på standardversionen bestod av 2 st DB 610, alltså två par kopp-

lade DB 605 som via en ganska vidlyftig »verniss»-växel drev en fyrbladig propeller. Den sammanlagda effekten per motoraggregat var 2 700 hk. Övriga uppgifter om He 177A-5 återfinnes i FLYG nr 12/45. Vid den franska fabriken Avions Farman, senare kallad Atelier Aéronautiques de Suresnes, har vidare under ockupationen byggts en utveckling av He 177 kallad He 274.

Av den ursprungliga tyska ordern på 6 provflygplan av He 274 väntades det första planet bli klart i mars och det andra i augusti. Hittills har emellertid inget färdigställts! He 274 var ett fyrmotorigt långdistansbombplan avsett för operationer på höjder omkring 10 000 m och därför utrustat med trycktät kabin. Motorerna var av typ DB 603A på vardera 1 570 hk försedda med mekaniskt drivna kompressorer, som gav full effekt på 5 700 m. Dessutom var varje motor försedd med en avgas-kompressor som garanterade en effekt på 1 450 hk per motor på 11 000 m. Bränslet förvarades i två vingtankar om vardera 1 200 l, en tank rymmande 1 000 l i vardera yttervingen, en central kroppstank om 1 520 l och slutligen två tankar i bakkroppen rymmande vardera 1 140 l. Dessa sju tankar rymde alltså sammanlagt 8 200 lit. Den centrala kroppstanken kunde dock på en bombschaktets bekostnad bytas ut mot en större bränsletank med 3 450 l bränsle, dvs en total medförd bränslemängd på 10 130 l. Oljetanken rymde 780 lit. He 274:s data och beräknade prestanda var: Spännvidd 44,20 m, längd 23,8 m, höjd 3,89 m, vingyta 150 m², tomvikt 21 000 kg, flygvikt 36 000 kg, vingbelastning 240 kg/m², effektbelastning 6 kg/hk, maxhastighet 430 km/t på 0 m:s höjd, 500 km/t på 5 700 m eller 600 km/t på 11 000 m, marschhastighet 460—480 km/t och flygsträcka 4 000 km.

En annan tämligen okänd Heinkel-typ var det tvåmotoriga nattjakt- och lätta bombplanet He 219. Denna typ byggdes aldrig i någon större serie utan planet förekom endast i några få provexemplar på de olika



Här ovan och t. h. två foton av det reaktionsdrivna lätta jaktplanet Heinkel He 162A »Volksjäger» eller »Salamander».





Ovanstående bild är tagen på Kustrup och visar ett av de fåtaliga exemplaren av det tvåmotoriga jaktplanet Heinkel He 219.

fronterna. Vid ett engelskt nattanfall mot Berlin under slutet av 1944 lyckades dock en He 219 skjuta ned en »Mosquito» vilket lär ha framkallat stor glädje i det tyska flygministeriet. He 219 var försedd med två DB 603-motorer på vardera 1 570 hk inklädda i »stjärnmotor»-kåpor liksom på t ex Ju 88. Beväpningen bestod av 2 st 20 mm akan och 4 st 13 mm ksp. (Se FLYG nr 16/44.)

Henschel

Det mest intressanta och tidigare okända Henschel-stridsplanet var ett enmotorigt reaktionsdrivet experimentplan, kallat Hs 132 och avsett för störbomb- och låganfall. Hs 132 var byggd i trä och metall med fö-raren liggande på mage i planet. Reaktionsaggregatet var av typ JUMO 004, som gav planet en maxfart på 796 km/t på 1 000 m. Det tidigare i FLYG omtalade stratosfärbombplanet Hs 130E, som var tre-

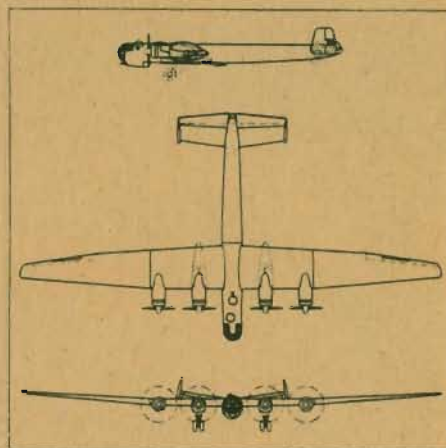
motorigt och utrustat med tre uppkomprimerade DB 605-motorer, blev byggt endast i tre prototyper vilka alla havererade. Den i kroppen inbyggda DB-motorn var ej försedd med propeller utan användes endast för att driva kompressorerna till de båda vingmotorerna.

Horten

De i segelflygkretsar välkända bröderna Horten, vilka före kriget sysslade med segelflygplan av typ flygande vingar, konstruerade mot krigsslutet ett fyrmotorigt reaktionsdrivet långdistansbombplan avsett för atombombanfall mot USA. Detta projekt hade beteckningen Horten 18 och skulle utrustas med 4 reaktionsaggregat av typ JUMO 004 eller BMW 003 med en sammanlagd startdragkraft på 3 600 kg. Horten 18-projektet hade en spännvidd på 30 m, vingyta 165 m², flygvikt (normal) 33 100 kg, flygvikt (överlast) 37 600 kg, bombast normalt 4 000 kg, bränslelast normalt 15 ton och max 19 ton. Detta projekt gjordes i februari 1945 men någon prototyp blev aldrig klar.

Som ett komplement till det nämnda fjärrbombplanprojektet Horten 18 gjorde mot slutet av februari i år en okänd fabrik ett liknande utkast till ett fyrmotorigt reaktionsdrivet bombplan, helt enkelt kallat »Fernbomber 1107/II». Spännvidden var endast 17,3 m, vingytan 60 m², bränslelasten 15 000 kg, bomblasten 4 000 kg och startflygvikten 30 700 kg.

(Forts. i nästa nr.)



Treplansskiss av långdistansbombplanet Heinkel He 274.

NORTH AMERICAN XP-82 är beteckningen på ett nytt amerikanskt jaktplan utvecklat ur »Mustang». Planet är försedd med två motorer och två flygkroppar med en »teardrop»-kabin på varje, dubbelkommando och avsett för eskortuppdrag över långa flygsträckor. Samma firma har i dagarna färdigställt »mock-upen» till ett fyrsitsigt lågvingat sportflygplan.

MARTIN BTM-1 är beteckningen på ett nytt amerikanskt torpedbombplan som sägs komma i produktion under december månad.

»Lärkan»

(KZ III)

För affärsmän, journalister, privatflygare och flygklubbar är »Lärkan» idealplanet. Vid konstruktion av denna flygmaskin har man vinnlagt sig om att få fram en maskin, som går att använda även när det inte finns tillgång till fina flygfält. 45 m. är vad som behövs för start och landning! Landningshastigheten är endast 50 km/t. Med sina fasta slots och sitt oömma landningsställ är maskinen »idiotsäker».

Kabinen är praktiskt och bekvämt inredd och rymmer två passagerare sida vid sida. Motorn är en Cirrus Minor. Den ger en marschhastighet av 160 km/t. Bränsleåtgång: 20 l/t.



SKANDINAVISK AERO INDUSTRI A/S

KÖPENHAMN

Representant för Sverige: A. B. AERO SERVICE
Grevturegatan 3-5, Stockholm, tel. 57 52 20.

JÄSTSPEL I...

Forts. fr. sid. 35.

Sydpolen och återvände till startplatsen. Då jag fann att batteriet fortfarande var i gott skick var jag inte länge ovänlig mot Claudius utan lät honom endast som straff anskaffa ett batteri till och kopplade själv in belysningen så att den blev tillfredsställande. Misstaget hade ju i alla fall haft det goda med sig att vi inte längre behövde bekymra oss om att uppfinna en ny motor — vi bara kopplade in strömmen och susede iväg. Till en början kunde vi bara åka mot norr eller söder, men sedan fann jag att vi genom att inkoppla båda batterierna åt olika håll med ett motstånd kunde åstadkomma varje blandning av sydpolar och nordpolar och alltså åka i vilken riktning vi ville. Det var också ett mycket billigt sätt att färdas — genom det ringa motståndet i armeringsjärnen gick strömmen bara runt, runt och kunde användas hur många gånger som helst utan att försvinna. När vi ville sakta farten bröt vi bara den utgående ledningen, varvid all strömmen åkte tillbaka till utgångspunkten och batteriet var laddat igen.

Nu vidtog en härlig tid. Vi allierade oss med ett antal stora tidningar och åkte omkring på reportageresor till de olika fronterna i kriget och tjänade stora pengar. Det är beklagligt att vi själva, eller rättare sagt Claudius, genom eget förvållande, skulle stjäla vår inbringande verksamhet. Tidningen Dagen i San José var mycket intresserad av bombningarna i Japan och vi färdades vitt och brett för deras räkning.

En dag, när vi åkte över södra Japan

stod Claudius och lagade mat i köket — han hade blivit riktigt road av matlagning sedan knäckkokningstiden. Han hade lagt in en lite väl svag mäska i spisen och hade dålig värme. För att avhjälpa detta tog han fram både jäst- och zackarinburken och skulle just slå något av detta vita kol i spisen, då, på grund av någon skrynkla i jordmagnetismen, flygplanet tog ett skutt åt sidan. Claudius tappade båda burkarna ut genom fönstret. Jag vågar ännu i dag knappast tänka på vad som sedan följde. Zackarinburken föll först, jästburken efter. Det var uthungrad jäst och de intelligenta vegetabilierna såg nu sin chans att få sitt skrovsmål. Kanske tiotusen meter under oss, rakt över en stad hann jästburken upp zackarinet och störtade sig över det. Resultatet blev just det som vi sedan den första misslyckade jäsningsen hela tiden sökt undvika. En fruktansvärd, explosionsliknande förökning av svamparna ägde rum på en miljondels sekund och ett moln som en jättelik jästsvamp sköt upp mot himmeln.

Efter denna katastrof, som berövade oss våra välbehövliga inkomster därigenom att kriget upphörde, blev jag kallad till Presidenten, som allvarligt tillhöll mig att inte förråda sanningen. Han gick så långt att han lät anlägga en jätteanläggning av egenomliga hus ute i den amerikanska öken och antydde försiktigt för omvärlden att detta vore den anläggning där man tillverkat den s. k. atombomben. Jag har respekterat hans önskan om tystlåtenhet tills nu, men med hänsyn till de diplomatiska förvecklingar som uppstått kring detta nya vapen kan jag inte längre tåga den sanningen. Nu smuglar Claudius och jag zackarin ut jästsvampar till Finland.

VÄRLDENS SNABBASTE...

Forts. fr. sid. 33.

Det passar ju bra att England sedan Air Commodore Whittles pionjärbete har givit Storbritannien ledningen inom reaktionsdriften skulle erövra hastighetsrekordet tack vare detta.

Fråga mig inte var det här hastighetsjobbet kommer att sluta. Men vi kan tävla med vem som helst trots att våra konstruktörer har samma hinder för hastigheter i närheten av ljudets som den övriga världens konstruktörer.

Hugh Joseph Wilson.

De exakta tiderna

Före världsrekordflygningen den 7 november gjordes en rad provflygningar av både Glosters chefsprovflygare Eric Greenwood och Group Captain Hugh Wilson. Den förre nådde i tre flygningar resp. 769,24, 897,99, 883,5 km/t, d v s en medelhastighet på 844,88 km/t. Wilson hann endast med två flygningar med »Britannia» men nådde då 967,19 resp 980,06 km/t d v s en medelhastighet på 973,63 km/t.

Under rekordflygningen uppnådde Wilson på sina fyra flygningar följande korrigerade hastigheter: 972 km/t (604 miles/h), 978,7 (608), 968,8 (602) och 983,3 (611). Medelhastigheten blev 606,25 miles/h eller 975,64 km/t, vilket är det nya världsrekordet.

Greenwoods hastigheter var: 964 km/t (599 miles/h), 978,7 (608), 962,4 (598) och 976,9 (607), vilket gör ett medeltal på 603 miles/h eller 970,4 km/t.

LÄR ER FLYGA I FLYG

Forts. fr. sid. 25.

Blindflyginstrumenten kommer vi att behandla i samband med lektionerna i instrumentflygning.

Motorinstrumenten ger föraren möjlighet att kontrollera motorens arbete. Man behöver icke ständigt sitta och titta på dem, en övervakning då och då är tillfyllest.

De viktigaste motorinstrumenten torde vara oljetermometern och oljetrycksmätaren.

På vissa motorer kan oljetemperaturen regleras genom spjäll. Saknas sådan anordning och oljetemperaturen blir för hög, måste man försöka landa, om icke — t ex genom neddragning av motorvarvet — motorn kan kylas ner. Före start måste oljetemperaturen ha nått ett visst minimivärde, annars riskerar man, att motorn icke drar tillräckligt.

Oljetrycksmätaren ger bl a tillkänna om oljan håller på att försvinna. Jag har en gång själv måst stoppa en motor under flygning och nödlanda på grund av att en mekaniker efter kontroll av ett oljefilter glömt att »plugga» igen. Den gången började oljetrycket sjunka och genom att stoppa motorn lyckades jag hindra hopskärning.

Varvräknaren omtalar motorens varvtal. Det är av vikt att motorvarvet icke över-skrider tillåtna värden. Man kan t ex genom att dyka en längre sträcka med pådragen motor helt förstöra denna.

Grels Næslund.



Låt reparera däck hos oss, som har modern vulkaniserings-verkstad med ypperligaste maskiner. Vi utföra alla reparationer av däck till bl. a. ABA, SILA och ATC. Även för Flyget utföra vi arbeten. Detta bör vara goda garantier för Eder.

God sortering av ringar och automobilbehör. Laddningsstation.

H. M. Konungens Hovleverantör

RINGCENTRALEN

i Stockholm A. B.

Nybrogatan 8. Tel. 62 78 88, 60 95 52.



Han är ändå lugn
ty han har sina
flygförsäkringar
i

GOTHIA

anslutet till

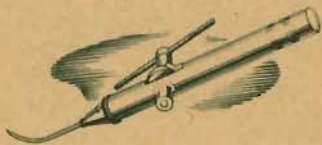
Städernas Försäkringsbolag

NITAD AV CHOBERT — EMEDAN...

Intet annat nitningssystem erbjuder sådana möjligheter. För det första behöver bara en arbetsida vara tillgänglig... men, som bilden visar, förgångliga skrymslen och lägen »runt hörnets» 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 uppenbara sig ständigt. Våra forskningsingenjörer stå gärna till tjänst med fullständiga detaljuppgifter.

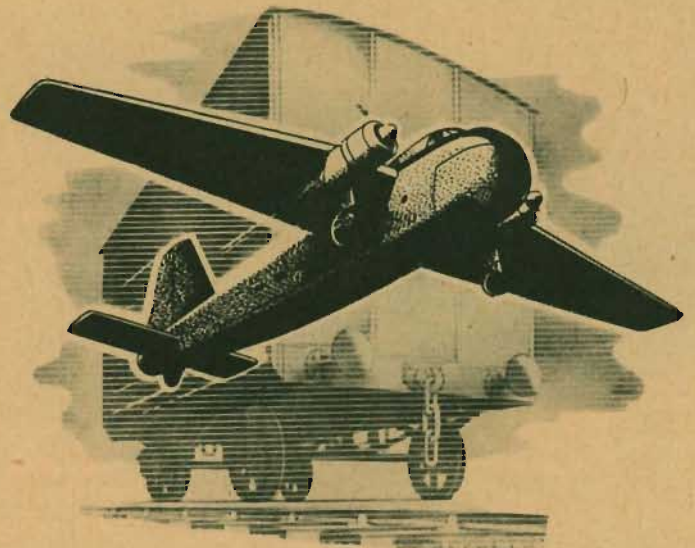


CHOBERT *System* FÖR BLINDNITNING

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., 518-32 Little Bourke Street, Melbourne, C. 1.
Indian Agents: R. K. Dundas (Eastern) Ltd, Box 767 Bombay

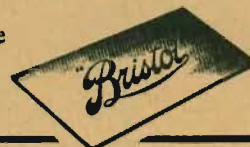
BRISTOL "FREIGHTER" ..luftens godsvagn..

Bristol "Freighter" ... ett flygplan som konstruerats för godstransport och populär passagerarflygning till priser som placerar transportflyget inom ekonomiskt räckhåll för en helt ny kategori av möjliga flyggäster. Den allra högsta driftsekonomi, låga underhållskostnader och ändamålsenlighet var vägledande vid dess födelse, projektering och konstruktion samt resulterade i ett i alla väder lika bra flygplan för billigt gods- och passagerarflyg.



målsenlighet var vägledande vid dess födelse, projektering och konstruktion samt resulterade i ett i alla väder lika bra flygplan för billigt gods- och passagerarflyg.

The Bristol Aeroplane



Company Ltd., England

KRIGS FLYGNYTT

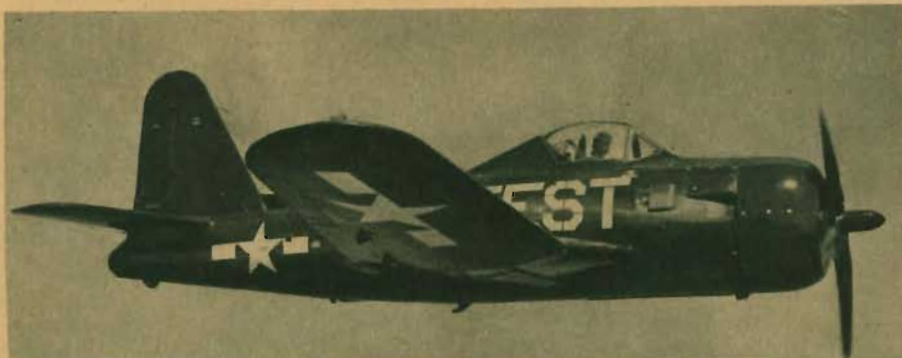
GRUMMAN "BEARCAT"

Grumman F8F-1 »Bearcat» heter en förbättring av »Hellcat», bl a försedd med »tear drop»-kabin och helt omkonstruerat landställ. Den är utrustad med en förbättrad P & W »Double Wasp»-motor på 2 800 hk. En uppgift om en toppfart på 835 km/t verkar i hög grad överdriven.

Data och prestanda: *Motor:* 1 st 2 800 hk Pratt & Whitney R-2800, 18-cyl. luftkyld stjärnmotor. *Spännvidd:* 10,82 m. *Längd:* 8,69 m. *Maxhastighet:* över 650 km/t på 0 m. *Stighastighet:* 1 490 m/min. *Flygsträcka:* 2 400 km. *Bomblast:* 920 kg.



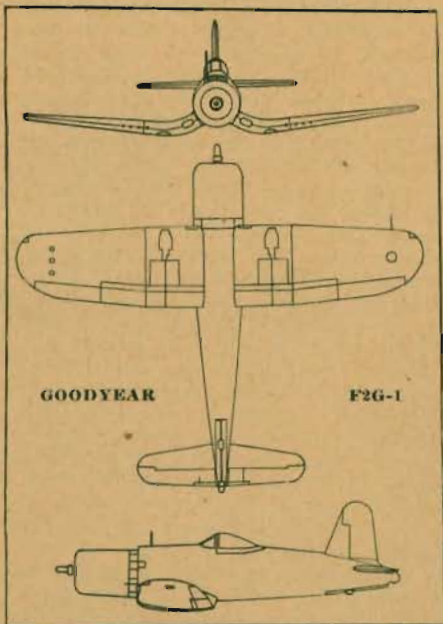
Grumman F8F-1 »Bearcat» ses här ovan i prototyp samt nedan t h i treplansskiss av serieversionen med »fortressfena».



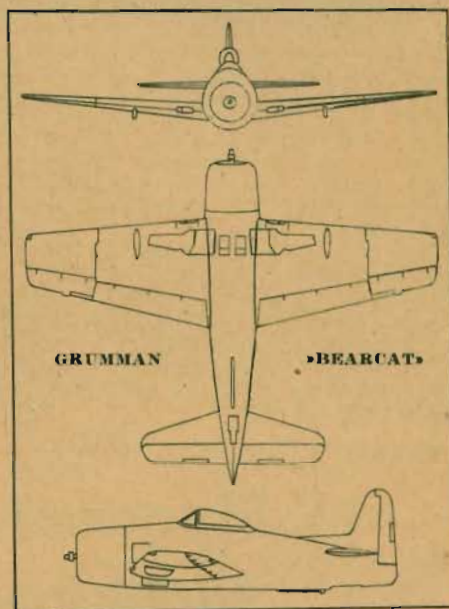
Ryan FR-1 »Fireball» här ovan och t h i prototyp. Ordet TEST betyder provflygplan.

RYAN "FIREBALL"

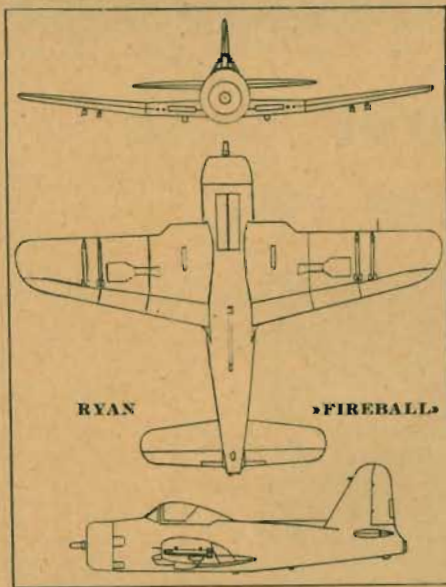
Ryan FR-1 »Fireball» är det första jaktplan som utrustats med både reaktions- och propellerdrift. Trots att kolvmotorn är nosplacerad är »Fireball» försedd med trehjuligt landställ. Prototypen XFR-1
(Forts. på sid. 64.)



Goodyear F2G-1 här ovan och t h är en utveckling av »Corsair».



GRUMMAN »BEARCAT»

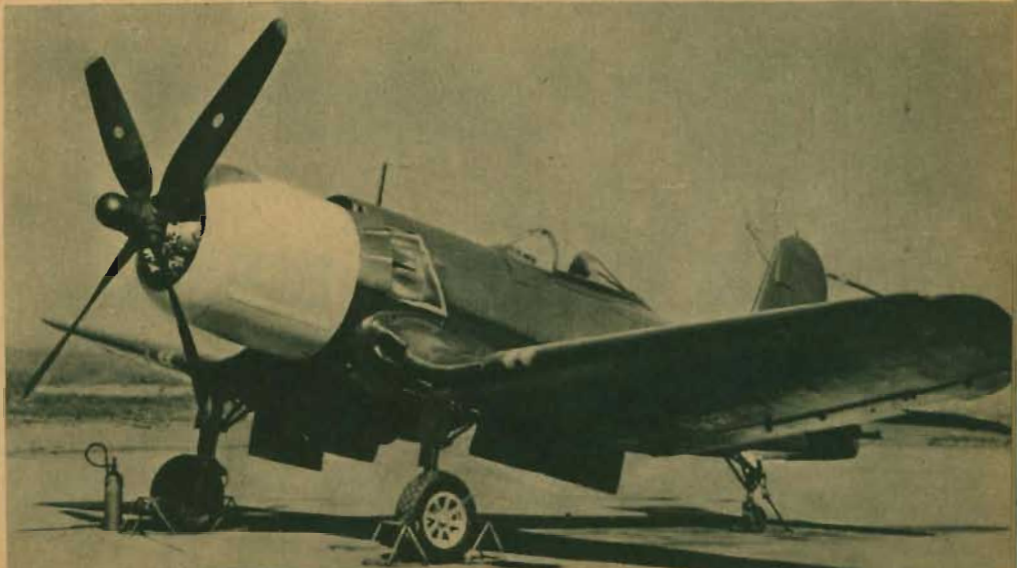


RYAN »FIREBALL»

GOODYEAR "F2G-1"

Goodyear F2G-1 kallas en utveckling av Chance-Vought »Corsair» och är det första flygplan som utrustats med den nya 28-cylindriga stjärnmotorn Pratt & Whitney R-4360 »Wasp Major», som ger 3 650 hk med metanolinsprutning. Denna motor ger F2G-1 en stighastighet på 2 130 m/min.

Data och prestanda: *Spännvidd:* 12,5 m. *Längd:* 10,28 m. *Höjd:* 5,11 m. *Maxhastighet med metanolinsprutning:* 725 km/t på 5 000 m. *Maxhastighet utan metanolinsprutning:* 690 km/t. *Stighastighet:* 2 130 m/min.





HOLLANDS SEGEFLYG

En Minimoa (när-
mast), en Kranich
och en Goevler (t h)
vid det holländska
segelflyglägrat i
Eindhoven.

Segelflygarna kan åter knyta kontakt med kamrater i andra länder! Här har FLYG glädjen att till de nordiska segelflygarna vidarebefordra en artikel av den holländske teknologen och segelflygaren H. SCHWING, medlem i Delft-studenternas flygklubb.

SEGEFLYGET I HOLLAND, som föddes 1930, växte ganska långsamt fram till 1938, då det fick ett kraftigt uppsving.

År 1938 gjordes flera goda flygningar, bl a en sträckflygning med angivet mål från Haag till Namen (Belgien), en distans på 80 km. Samma år importerades landets första högvärdiga segelplan, en Minimoa. Segelflygklubbarnas medlemsantal växte snabbt och de flesta klubbar hade snart sin egen materiel, varvid Baby, ESG och Zögling var mest förekommande. Samtliga klubbar tillhörde »Bund Niederländischer Segelflieger Clubs» (De nederländska segelflygklubbarnas förbund).

I maj 1939 deltog den holländske C-flygaren H. Nienhuis i tävlingen »Concours Internationale Virtuosité en Planeur» vid Paris och vann med sin Wolf andra pris efter fransmannen Doret, som hade en Habicht. Tyvärr stoppade kriget all vidare kontakt mellan de holländska och franska segelflygkamraterna.

Under sommarmånaderna ordnade förbundet en träningstävling för Olympiaden. Avsikten var att få fram ett antal flygare med erfarenheter i sträckflygning. Av dessa skulle sedan de bästa sändas till Olympiaden i Helsingfors. Under tre månader flögs 2000 km.

Årets höjdpunkt var en segelflygtävling vid Eindhoven 11—21 augusti, varvid 16 flygare flög med 3 Baby, 2 Bussard, 1 Kranich, 1 Minimoa och 2 bogser-Mothar. Många bra flygningar gjordes till Belgien, Tyskland och Frankrike. Segrare blev KLM-flygaren O. Koch, som satte nytt rekord i målsträckflygning på 240 km till St. Quentin i norra Frankrike. Nienhuis flög till Les Mazures i Frankrike och med en termikflygning på 5½ tim klarade H. van Zanten som fjärde holländare sista provet för silver—C. De flesta starterna gjordes med flygsläp och endast ett relativt fåtal med vindsch. Av denna tävling lärde sig holländarna mycket — den gav självför-

troende, ty man upptäckte att det även i vårt land med dess klimat finns möjligheter att göra goda segelflygprestationer.

Några veckor senare lamslogs hela det holländska segelflyget av krigsutbrottet.

Under de första månaderna 1940 kunde en begränsad övningsverksamhet genomföras på några få flygplatser till det tyska överfallet på vårt land omöjliggjorde också denna flygning.

De bästa segelflygnoteringarna i Holland är i dag: sträcka O. Koch 240 km; tid J. Hoekstra 24 tim 3 min. 700 A-diplom, 450 B och 100 C samt 4 silver—C har erövrats av holländare.

Även om det inte har segelflygits i Holland under de senaste 5 åren så har vi emellertid fortsatt att bygga övnings- och högvärdiga segelplan (bl a Olympia) och skaffat oss en ny organisationsform. Kungl. Nederländska Föreningen för Luftfart, till vilken segelflygförbundet hört i två år, omorganiserades nämligen i och med 1941 års början. Medlemmarna grupperades i följande »fackavdelningar»: motorflyg, segelflyg, ballongsport, modellflyg och senare även flygteknik. Klubbarna finns kvar som förut men grupperas i distrikt, d v s en stad eller flygplats med omgivning bildar ett sådant distrikt, vars ledning består av en representant från varje »fackavdelning».

Premie för sträckflygning!

Segelflygklubbarna fick ritningar till skol- och högvärdiga segelplan gratis och stort understöd till en redan 1939 byggd central verkstad. Under sitt första år reparerade denna verkstad klubbarnas skadade flygplan, för vilket arbete endast materialkostnaderna betalades. Vid hembygge av högvärdiga segelplan erhåller klubbarna även de viktigaste instrumenten och en barograf.

Förutom diplompremier får klubbarna premier även för avlagda sk flygläro- och teknikerdiplom. T o m för utförda sträckflygningar får klubbarna betalt! Om en klubb för en viss tid — i ex vid en tävling — vill låna en Minimoa eller en Bussard så möter det heller inga svårigheter.

Konstruktören R. Snellen, som vid krigets slut satt i koncentrationsläger, hade tidigare fått i uppdrag att skapa ett billigt övningssegelplan med hel vinge, spännvidd 12 m och med V-stjärt, d v s stabilifena som på den amerikanska Nomad. Konstruktionsarbetet var redan klart då genom en åtgärd från ockupationsmaktens sida förbundets verksamhet plötsligt lamslogs: rikskommissarierna utnämnde en medlem av förräddarpartiet N. S. B. till kommissarie för Luftfartsföreningen. Följden blev att de flesta av medlemmarna gick sin väg och att alla segelflygklubbar lades ner för

Till Flygmotorer fordras Förstklassigt gods,

som både konstruktören
och flygaren kan
lita på.

Silumin Gamma

har dessa egenskaper



Bröderna

SÖDERBERG

Eskilstuna



Vevhus till
Flygmotor
Vikt c:a 125 kg.

att växa upp igen först när Holland åter var fritt. Under den nya ledningen sysslade förbundet endast med modellflyg tills de allierade marscherade upp i södra Holland. Då försvann största delen av förbundets funktionärer åt öster...

Under de fem ockupationsåren har många av våra segelflygkamrater fallit, några i den holländska marinens tjänst, några hos RAF, några som aktiva i motståndsrörelsen, medan andra dött i koncentrationsläger och arbetsläger eller i fängelse. Till de senare hörde sekreteraren i segelflygavdelningen J. Verwaal. Två av våra silver-C-flygare tillbringade flera år i ett tyskt tukthus som straff för flyktförsök till England i en kanot.

Även våra materiella förluster är stora. Redan 1940 förlorade åtskilliga klubbar sina flygplan och vinschar och 1944 brann den centrala verkstaden i Arnheim. 5 Baby kan lyckligtvis repareras men 2 Olympia, 2 Bussard, 2 Baby, 2 Zögling och 2 ESG hade förstörts eller släpats bort av tyskarna jämte de flesta instrument och alla fallskärmar. Alla holländska sportflygplan är också borta.

Emellertid har vi inte tappat sugen. Klubben i Haag, som lyckades bevara sin Baby och vinsch utan skavanker, satte åter i gång med flygverksamheten så snart kriget var slut och myndigheterna tillät det.

Segelflygläger efter fem år

Hollands befrielse var knappt genomförd förrän vi började ordna ett segelflygläger. Detta var emellertid inte så lätt, eftersom alla flygfält hade förstörts av tyskarna eller beslagtogs av de allierade. Men snart föreslog Eindhovener Aeroclub att ordna ett läger på den privata flygplatsen vid Eindhoven, tillhörig »Van Kuyk» Flugzeugbau. Denna del av landet hade befriats månader tidigare.

Så kunde de holländska segelflygarna 8-15 september ta de första stegen på återuppbyggnadens väg. Anmälningarna hade strömmat in så snart lägerplanerna blev kända — vi hade räknat med ca 35 innehavare av C och certifikat men det blev över 85... Lägrrets ändamål var först och främst att träna instruktörer och certifikatinnehavare. Alla deltagare skulle på nytt



Holländarna har tydligen inte varit alldeles nöjda med Grunau Babys roderkänslighet, ty på den här bilden ses en holländsk Baby II B med elegant rundat sidroder. Det var väl inte endast av skönhets skull detta gjordes? I så fall skulle hela den gamla »arkens» behöva byggas om... (Fotos: Teepe.)

klara certifikatproven: 5 mällandningar efter vinschstart samt 3 landningar inom en 100x30 m stor rektangel efter flygstart till 400 m höjd. Huvudorganisationen ställde en Minimoa och två Baby till förfogande, medan de flesta klubbar kom med en Baby eller en vinsch. Segelflyggruppen »Ypenburg» hade med sig en Kranich och en grupp anställda vid Nationella luftfartslaboratoriet medförde en av tyskarna kvarlämnad tvåsitsig Goevier — på vilket flygplan vi dock tyvärr märkte att det hade byggts av tvångsarbetare...

Läget gynnades av härligt sensommarsväder. En och annan kurvade uppåt i de tämligen svaga termikblåsorna. Ehuru dessa termikflygningar var en bisak togs dock 3 st C-diplom.

Auster III som bogserplan

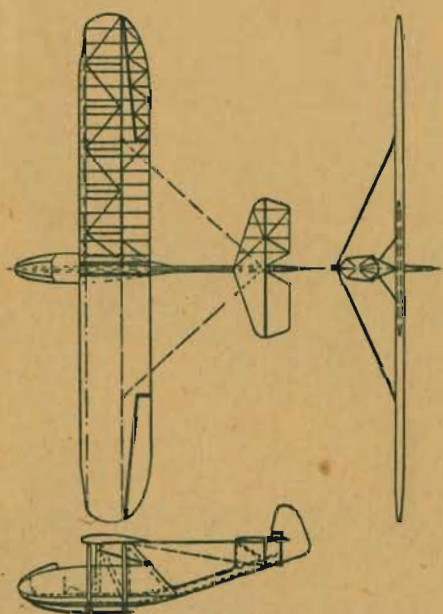
Varje dag startade vi med två vinschar, medan holländska militärflygare från »No.

6 Dutch Auster Squadron» gjorde flygsläp med Auster III, vilket flygplan som bekant har 130 hästar i nosen.

Vi gjorde först våra fem mällandningar med Baby, sedan ett flygsläp i Goevier och därpå de tre Babysläpen med mällandning. Sammanlagt utfördes mer än 500 vinschstarter och 166 släp. 30 instruktörer fick sina papper förnyade. Med Kranichen gjordes en hel del passagerarflygningar och bl a var en rysk kapten vår gäst. Även den engelske befälhavaren på Eindhovens flygplats besökte oss i sin Avro Anson.

FLYG läses med ordbok

Med stort intresse har vi följt det svenska segelflygets utveckling genom tidskriften FLYG, som vi läser med hjälp av ordbok. Vi hoppas också snart kunna få kontakt med de svenska segelflygarna — flygare av ett folk som hjälpte oss i vår hungersnöd. H. Schwing.



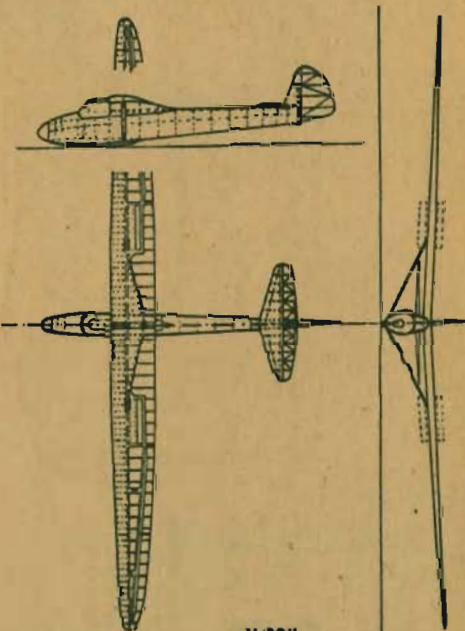
„Universal“

TVÅ HOLLÄNSKA TYPER

Här ses två holländska typer, som inte nämnts i teknolog Schwings artikel på detta uppslag.

»UNIVERSAL» (t v) konstruerades 1937 av J. Wijkens och byggdes vid N. V. Vliegtuigenbouw i Deventer. Spännvidd 10,8 m, längd 6,30 m, höjd 1,70 m, vingyta 15,40 m², tomvikt 120 kg, flygvikt 220 kg, vingbelastning 11,70 kg/m², bästa glidtal 1:15, minsta sjunkhast, 1,00 m/sek vid 56 km/t, landningshast, 42 km/t, max. tillåten hast, 100 km/t.

»V-20» (t h) byggdes 1937 vid samma fabrik. 1938 utkom »V-20a», en förbättrad, delvis konstflygtillåten version: spännvidd 15,40 m, längd 7,10 m, höjd 1,30 m, vingyta 14,10 m², tomvikt 165 kg, flygvikt 255 kg, vingbelastning 17,80 kg/m², bästa glidtal 1:26 vid 72 km/t, minsta sjunkhast, 0,70 m/sek vid 58 km/t, sjunkhast, med utfälda bromsar 1,5 m/sek, max. tillåten hast, i bogsering 200 km/t.

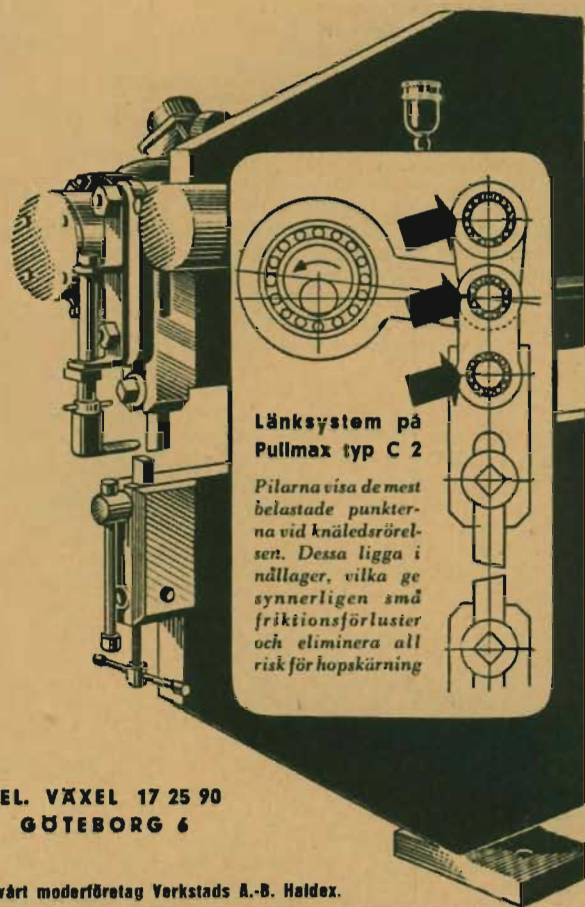
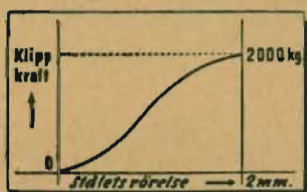


„V 20“

Varpå beror PULLMAX höga kapacitet?

Bilderna härintill visar klippmekanismen hos en Pullmax plåtbearbetningsmaskin typ C 2, som har 2.800 arbetslag per min. med en toppbelastning av 2.000 kg. per slag. Nållagrat knäledssystem och speciellt snäva toleranser möjliggör upptagandet av sådana höga lagerbelastningar

Övriga värdefulla Pullmax-detalyer äro de speci-
alslipade stålen och
den patenterade stål-
hållaren, som medger
bekväm och noggrann
inställning av stålet
i höjd- och sidled.



Länksystem på
Pullmax typ C 2

Pilarna visa de mest belastade punkterna vid knäledsrörelsen. Dessa ligger i nållager, vilka ge synnerligen små friktionsförluster och eliminerar all risk för hopskärning

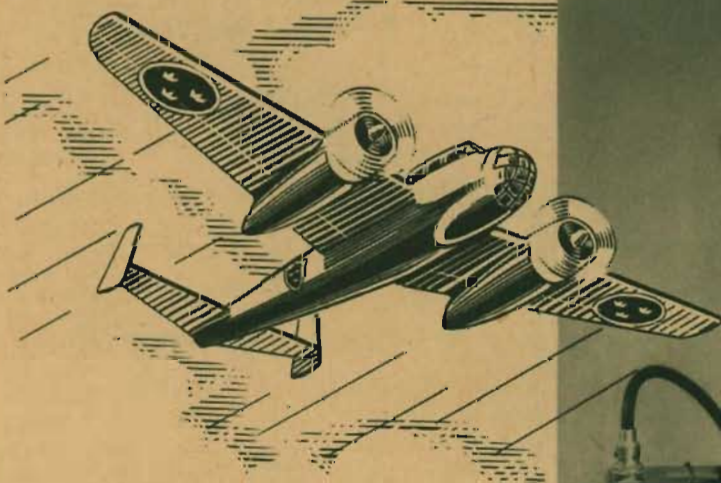
AB. SVETSMEKANO



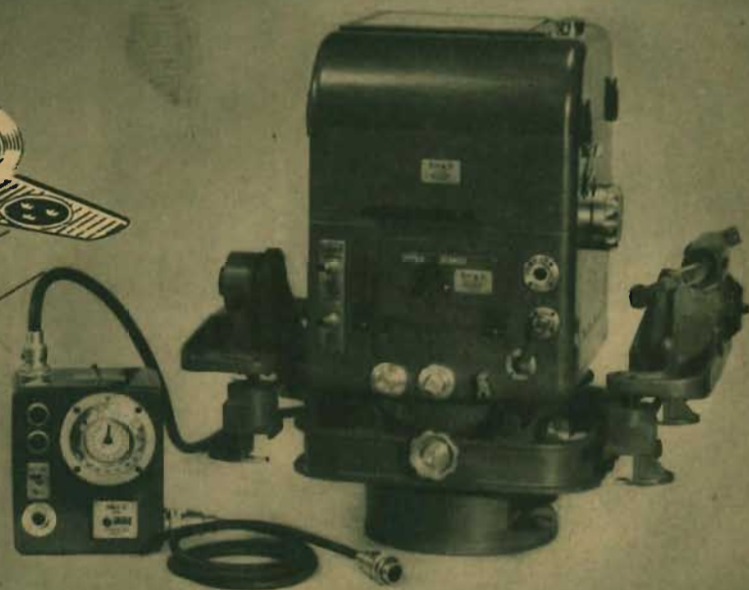
TEL. VÄXEL 17 25 90
GÖTEBORG 6

f. d. AB ELEKTROSVETS

Försäljningen av Pullmax har från 1/10 1945 överflyttats till oss från vårt moderföretag Verkstads A.-B. Haldex.



Svenska flygvapnets moderna serie-
kamera Ska 5 är en god representant
för ROSS militära tillverkningar.



ROSS AKTIEBOLAG · GÖTEBORG



FRS

Flygreservskolans Sk 15 flyger in i grupp från vänster och t h får gruppflygarna kritik efter landningen.



VPL FF I SKOLSITS

Flyglärare M. E. SKOOG granskar åttonde kursen

Då jag blev ombedd av FLYG att skriva några rader om vpl ff:s utbildning och hur vi lärare ser på dem, förstod jag genast, att det skulle bli ett angenämt arbete. Vid närmare eftertanke fann jag dock, att det inte alls skulle bli så lätt, som jag hade föreställt mig. Artikeln skulle vara kort och det finns ju så mycket att skriva om.

Alla flygsinnade och alla som vet något om flygvapnet vet väl säkert vid detta laget, vad en värnpliktig flygförare är för något. Många säger reservförare men jag vill redan från början avliva detta felaktiga uttryck, ty en vpl ff är ingen reservförare (reservförare enligt OSF — Ordnings- och säkerhetsföreskrifter för flygning, kap 1 begreppsförklaringar — benämnes den som avdelats att vid behov överta flygplanets manövrering) utan en flygförare av renaste vatten och lika god som någon.

Ja, en vpl ff har fullständig flygutbildning och bär flygarmärket och han har utgått från Flygreservskolan i Eslöv. (FRS.)

Alla lika inför FRS

För att antas till flygelev vid flygreservskolan skall vederbörande ha minst realskola eller motsvarande, många har dock haft studenten eller ingenjörsexamen. Flygeleven kan ha tidigare militärutbildning och många har haft grad inom andra vapenslag — ända upp till vpl fänrik. Dessa grader tas naturligtvis bort, när flygeleven kommer till skolan.

Den kull som i år gick ut, den åttonde i ordningen, skall nu närmast bli föremål för min granskning. De ryckte in till skolan i vanlig tid omkring den 1 februari i år och hade då framför sig 9 månaders hård utbildning. Det var 100 förhoppningsfulla pojkar i åldern 18 till 25 år, en del för första gången i kronans kläder, andra med många månaders militärtjänst bakom sig. En hade tre år och var vpl fänrik. Nu var alla lika.

De första två månaderna var nog lite påfrestande för de flesta, när det trevligaste ämnet för en flygelev, nämligen flygning, förekom mycket sparsamt. Vädrrets makter tog ingen hänsyn till flygelevernas varma önskan att få flyga utan lät den tredje dagen efter den andra vara den första lik — icke flygdag. Sysslolöshet existerade dock inte, nej då, det är så mycket teori, som skall köras in, för att inte tala om exercisen. En huvudpunkt i utbildningen.

Obefogad pessimism

Nåja vädret blev bättre och flygningen kom i gång på allvar. Det var fröjd i lägret, tills den första gallringen blev aktuell. Det är ju nu så en gång för alla, att en flygelev själv inte kan bedöma, hur han flyger och tillgodogör sig utbildningen, varför alla har samma åsikt: det här går inte! C:a 30 % fick rätt, övriga fel.

Så hade den första milstolpen nåtts och arbetet fortsatte. Snart kom den stora stunden i deras liv, då de skulle få flyga ensamma för första gången. Det är en upplevelse som få, när man själv för första gången har ensam hand om allting och slipper höra lärarens »eviga tjtand» för en kort stund.

När första ek-flygningarna var över, började det också som vanligt bli fart på flygningarna. Flera pass och flera övningsflygningar Orienteringsflygning, navigeringsflygning och avancerad flygning följde slag i slag. Hittills hade flygeleverna sysslats med skolflygplan typ I, Klemm 35 (Sk 15) men snart började Sk 14, skolflygplan typ II, den tyngre av dem, att bli behandlad av flygeleverna. Svårighetsgraden i flygningen steg jämnsides med fordringarna. Den som inte hann med fick avbryta utbildningen och ägna sig åt något jordbundet, eller »ytbundet», som professor Wellander föreslår.

Läraren kunde nu börja se, hur elever-

na artade sig och hur de tillgodogjorde sig utbildningen. En flyglärare har en mycket påfrestande uppgift, ty hans tålmod skall räcka långt utöver det normala, varför det inte är att undra på att han av många elever betraktas som något av barbar. Läraren i sin tur får ibland en skön avkoppling, om jag får säga så, när han får en elev som är lättlärd och gör sitt bästa. Man skulle vilja tro, att alla flygelever alltid gör sitt bästa men tyvärr är det ej alltid så. Det finns verkligen påfrestande elever men de blir i allmänhet inte gamla, såvida de inte bättrar sig förstås. På FRS där det inte är bestämt hur många elever som skall gå ut blir endast de bättre eleverna godkända, sådana elever som absolut säkert kan sina saker. Det betyder föga eller intet om det är 35 eller 50 som blir kvar.

Blir ungdomen sämre?

Årets kull var nog lite besvärlig i början; det måste öppet och ärligt sägas ifrån att ungdomen de senaste åren tycks ha blivit sämre. Det är sämre stil och hållning på pojkarna, vad det nu kan bero på. Kanske det bara är en ren tillfällighet, kanske inte, eftersom det är samma lät vid nyrekryteringen av aspiranter och stamanskap. Hursomhelst, denna skola blev mot slutet allt bättre och bättre och avslutningen den 19 oktober gav ett gott bevis på flygelevernas vid Flygreservskolan goda klass. Deras avancerade flygning var fin med rollar på toppen av loopings, stigande roll osv. Divisionsflygningen med fyra divisioner, två bombdivisioner och två jaktdivisioner med nio resp åtta flygplan i varje division, kom månet lärarhjärta på marken att klappa lite hastigare. Det var bra!

Nu har vi kommit litet i förväg och vevar tiden bakåt ett par varv. De två sista månaderna på en flygskola är nog den dry-

(Forts. på sid. 72.)

Chefen för flygvapnet tar emot 1945 års flygreservskola på morgonen den 19/11 1945. Framför fronten chefen för FRS, kaptan N. G. I. Willander. Ett nytt värdefullt tillskott till flygvapnets flygförargarde dessa värnpliktiga flygare.





EN LÄMPLIG SPARFORM FÖR FLYGETS MÄN
är sparkasseräkning i
UPLANDS ENSKILDA BANK
Grundad 1865
FULLSTÄNDIG BANKRÖRELSE



**C 26 S,
RC 34 S, RC 35 S**

har under kriget levererats till Amerikanska Flygvapnet och särskilt överlägset utstått de fruktansvärda påfrestningarna.

Vi kan lita på Champion.



MOTORAMI

A.-B. AMERIKANSKA MOTOR IMPORTEN
GÖTEBORG · MALMÖ · STOCKHOLM · HALSINGBORG · KRISTIANSTAD

TVÅ ÅR I KRIGETS ...

Forts. fr. sid. 21.

åstadkom ett väsende ljud och exploderade vykortsgrant likt fredstidens fyrverkeripjäser.

Det var Englands då ännu hemliga raketkanoner, jag såg i verksamhet. Detta luftförsvarsvapen kom som en överraskning för tyskarna och gjorde London till ett ännu svårare och mera kostsamt mål än tidigare.

I april fick jag en inbjudan från amerikanska flygets Air Service Command att som ende neutral göra en flygtur runt England, Skottland och Nordirland ombord på en »trangerad» flygande fästning. Under en vecka skulle jag få tillfälle att ta en titt bakom kulisserna till den väldiga uppladdning, det amerikanska flyget företagit inför invasionen och av Tysklands slutliga besegrande. Resan, som för mig blev en oförglömmelig upplevelse, därför att den gav mig ett helt nytt begrepp om vad som menas med modern flygmakt, refererades i en längre artikel, publicerad i FLYG 13/44.

Invasion och robotbomber

Den länge väntade invasionen inleddes efter en dags försening den 6 juni 1944. Man väntade allmänt att Luftwaffe skulle gå till motangrepp, men så skedde inte. I stället kom robotbomberna en vecka senare. Den första robotbomben föll i London den 13 juni och det dröjde sedan två dagar, innan anfallet insattes på allvar.

Den första veckan var utan tvekan den nervösaste, därför att man då ännu inte visste mycket om vapnets verkan och hur man bäst skulle ta skydd. Men man vände sig förvånansvärt fort och därmed fortsatte londonborna att leva livet som vanligt — så långt det gick.

Själv var jag nära tre robotbombnedslag. Det första var sent på natten, när jag satt i informationsministeriets pressrum och en bomb föll ned alldeles utanför byggnaden. Den andra bomben »landade» på endast ett 20-tal meters avstånd, just som jag skulle stiga ur en buss. Bomben träffade en annan buss och söndersmulade den fullständigt — delar påträffades sedan på taket på byggnader hundratals meter bort. (Se FLYG 15/44.) Det tredje nedslaget skedde i Tamsen och blev en grann syn: en jättepelare vatten slungades som genom ett trollslag skyhögt upp i luften.

Tio sekunder att ta skydd

Många bomber passerade nattetid över min bostad, men som så många andra londonbor stannade jag i min säng och hoppades att motorn inte skulle stanna. Hade den stoppat — eller »cut out», som engelsmännen sade — hade jag haft tio sekunder på mig att söka skydd mot splitter och glas genom att blixtnsnabbt krypa under sängen.

Från en högt belägen bro i närheten av min bostad kunde jag utmärkt följa, hur bomberna kom in över London, dök ner och exploderade. Jag vaktade dem flera nätter — ett hemskt skådespel som dock inte kunde undgå att fascinera.

Långt innan bomberna nådde Londonområdet kunde man vid horisonten se ett svagt sken — det var sökarljuset vid kus-

ten, som trätt i aktion. Strax därefter sågs tusentals eldkulor fylla luften, när luftvärnet utanför London gjorde en sista ansträngning att sätta stopp för robotbombarnas inflygning över världsstaden. Ibland hade man tur, då sågs skenet från en kraftig explosion, när robotbomben exploderade. Ibland passerade emellertid bomberna, och då spelade genast sökarljuset i London upp. Det tjänade som signal till londonborna, att fara var å färde. Genom att följa sökarljuset, kunde man lätt räkna ut bombens väg och således söka skydd, ifall man befann sig utmed berörda stråk. I samma ögonblick bomben började dyka mot marken släcktes sökarljuset.

För att bekämpa robotbomberna företogs en gigantisk omflyttning av Londons luftförsvar till engelska sydöstkusten. Kanoner och ballonger flyttades med rekordfart och inom loppet av 24 timmar var försvaret redo att ta upp kampen mot Hitlers V 1, det s k första vedergällingsvapnet.

På invasionsbaserna

På eftersommaren 1944 tilläts en grupp neutrala journalister att besöka några av invasionsbaserna i Sydengland. Bl a fick vi bese ett flygfält, som sades ha varit startplats för den sjätte luftburna divisionen, vilket blev landsatt vid Caen.

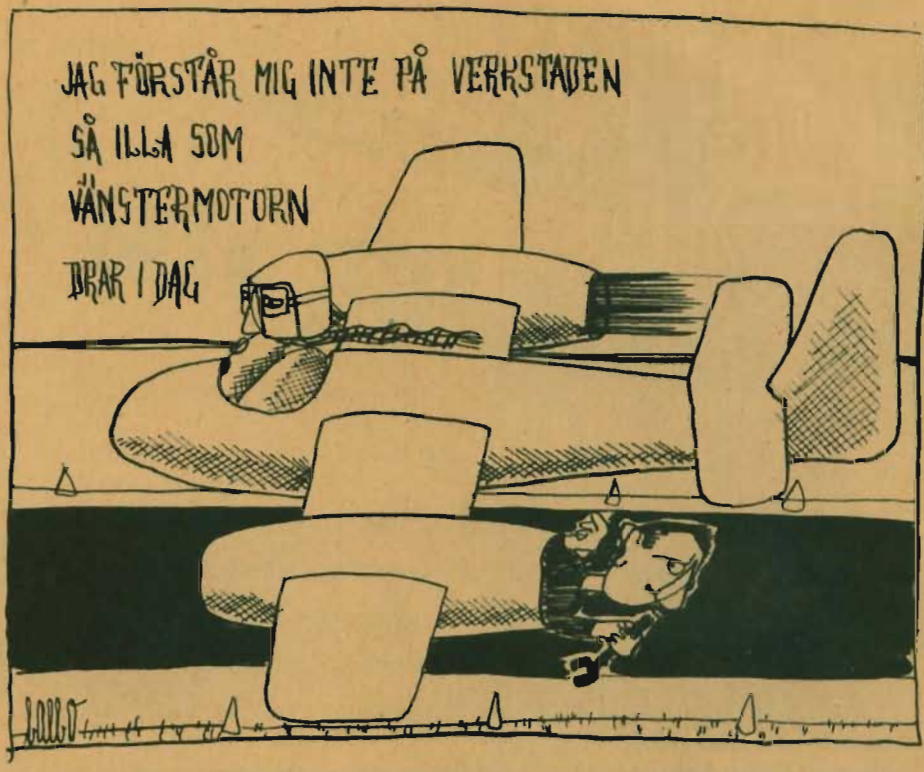
Bland glidplanen på ifrågavarande fält fanns även ett av typen Hamilcar. Detta plan var det enda i världen, som kunde transportera en stridsvagn, och jag blev också imponerad av planets proportioner — utrymmet invärtes var t ex ungefär som en godsvagn. Det krävs stor skicklighet att flyga planet, men även det bogserande planet pilot och besättning sattes på svåra prov.

«Helveteseldens hörn»

I september for jag ner till det hörn av England, som blivit känt under namnet »Hellfire Corner» (helveteseldens hörn) nämligen sydöstkusten med Dover och Folkestone. Detta hörn var frontlinje i drygt fyra år — från sommaren 1940 till hösten 1944 — och utsattes hela tiden för bombning och beskjutning av tyskarna från andra sidan Kanalen.

Det var redan under »Slaget om England» hösten och vintern 1940—41, som Dover-området döptes till »Hellfire Corner» på grund av de intensiva och bittra flygstrider brittiska och tyska flygare utkämpade i lufrummet över denna del av England. Men det var inte bara hårda flygstrider och störtbombningar man fick uppleva — länge dröjde det inte, förrän långskjutande tyska kanoner runt Calais och på Cap Gris Nez började skjuta in sig på Dover. Sydostengland var därmed mer än någonsin utsatt för »helveteseld».

Under de 14 dagar, jag reste omkring i sydöstra England, fick jag uppleva slutfasen i den tyska beskjutningen av Deal, Dover och Folkestone, bevittnade från en utkikspost på Shakespearclippan allierade krigsoperationer mot de tyska garnisonerna i Calais och på Cap Gris Nez samt såg jättearmadan av glid- och transportplan den 17 september styra ut över Kanalen med kurs mot Holland. Föga anade jag emellertid då, att denna luftarmada representerade krigshistoriens dittills största luftlandsättningsföretag.



Ett tyskt huvudmål

Dover var huvudmålet för de tyska kanonerna på andra sidan Kanalen, och de sista veckorna låg den för så många kontinentala turister så välkända staden praktiskt taget under ständigt bombardemang. När det var som värst avstannade nästan allt liv — inga restauranger var öppna, inga biografier, inga butiker. Bussar och tåg inställde trafiken och folk flyttade till krigsgrottorna, där de fick mat från ett gemensamt fältkök och försökte sova på den hårda marken, oftast endast insvepta i ett par filtar.

Under dessa provningens värsta dagar var det inte solen, som bestämde dag och natt, eller almanackan, som utpekade söndag och vardag. Den enda kalender, den enda klocka, som gällde för Doverborna, representerades av signalerna »Faran över» och »Alarm». Så snart »Faran över» gick, rusade folk ut ur grottorna till närmaste butik för att göra sina inköp. Om det var natt eller dag spelade ingen roll — man hade öppet, när det gick, och stängde så snart det gavs ny granat- eller flygvarning.

Intressant var det att från den höga Shakespearclippan bevittna de allierades aktioner på andra sidan Kanalen. Om dagarna såg jag jaktbombare svepa ut just över vägtopparna och kunde sedan några minuter senare se rökpelare vid horisonten samt höra ljudet av explosioner och luftvärnseld. Om natten var bilden än mera fascinerande: tunga bombplan brummade då ut mot Calais och Bologne. Så snart de närmade sig franska kusten, trädde det tyska luftvärnet i livlig aktion, men endast några få minuter senare lystes natthimlen upp av kraftiga explosioner, följda av ljudliga detonationer samt kännbara skakningar i marken.

När det allierade artilleriet spelade upp runt de inneslagna tyskarna i Calais och på Cap Gris Nez, såg man detta från Do-

ver i form av en flammande halvcirkel. Då och då föreföll det, som om cirkeln slöts — det var när tyskarna gav eld mot Dover.

Under mina resor runt »Helveteshörnet» hände det vid ett tillfälle, att tåget stannade ute på linjen och sedan började krypa fram: några timmar tidigare hade en granat skurit av spåren och man reparerade just linjen. Vid ett annat tillfälle bilade jag runt till Folkestone och några andra platser — just som jag återkom till Dover slog en granat ner ett 100-tal meter framför vår bil. Vi hade tur och klarade oss undan med en kraftig omskakning, men när vi tittade närmare på nedslaget, fann vi en annan bil slängd upp och ner i gränthålet. Den bilisten hade varit för nära för att hinna stanna i tid.

Samtidigt med luftinvasionen i Holland började tyskarna sända raketer, dvs V 2, över Sydengland. Verkan av vapnet var avsevärt mindre än man räknade med på förhand, men dess stora hastighet — som var större än ljudets — gjorde det omöjligt att ge någon förhandsvarning. V 2 hade stor genomslagskraft och borrade sig djupt ner i marken, innan den exploderade. Stora kratrar bildades vid själva nedslaget och skadegörelsen runt själva nedslagsplatsen var också avsevärd.

Jag vill sluta denna artikel med att uttala min glädje över att det engelska folkets provningar nu är över samt tacka för den gästfrihet som visats mig och FLYG under de gångna krigsåren.

Gunnar Kristiansson.

EN GLOSTER »METEOR» har överförs till kanadensiska flygvapnet i experimentsyfte. Detta plan flög nyligen från Montreal till Ottawa, en sträcka på någö över 160 km på endast 12 minuter. Genomsnittshastigheten var alltså över 800 km/t.

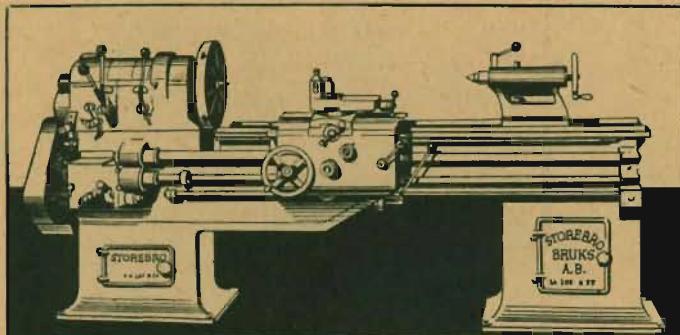


Bland de senare leveranserna av våra radioutrustningar för flygplan märkas utrustningar i ABA:s ombyggda »flygande fästningar», däribland »Jim». Såväl besättning som passagerare kan skatta sig lyckliga över den trygghet som Standard radioutrustning skänker. Välj en driftsäker radioutrustning för flygplanen — välj Standard radio.



A-B. Standard Radiofabrik

ULVSUNDA • TEL. STOCKHOLM 2526 10



8" SNABBSVARVAR *med gap*

Ändamålsenlig konstruktion, förstklassigt utförande. — Korta leveranstider. Tillverkas även utan gap.

STOREBRO BRUKS AB
STOREBRO TELEFON 8

DIAMANTER FÖR INDUSTRIEN
CARL RIDDERFELT
MALMÖ Tel. 165 18

Gamla och nya vingar

Flykt över jorden heter en av John Foltmanns senaste, på ett förträffligt sätt översatt till svenska av Jöran Forsslund och utgiven på KF:s förlag. Den danska boken är ett flyghistoriskt dokument, som börjar med drömmar och fantasier i den grå forntiden, fortsätter över den hittillsvarande flyg-erans påtagliga verklighet och slutar med en framtidsbild, onekligen inspirerad av Hans Ostelius. Översättaren har lagt till ett kortfattat men välskrivet kapitel svensk flyghistoria »Från flygbaron till J 22».

Det nyss avslutade världskriget har givetvis satt sina spår i denna bok och kapitlet Det bevingade kriget har blivit en presentation av de olika flygslagens uppgifter, kompletterad med en tabellarisk uppställning över de vanligaste krigsflygplanen, deras data, prestanda och beväpning.

Som helhetsomdöme måste man säga, att det är en välskriven bok, som man gärna vill rekommendera. Den är lärrik och lättläst — två goda plus. *G. K.*

Motorflyg för alla

På Svensk Flygtidnings förlag i Malmö har i serien SFT:s flygbibliotek utgetts Motorflyghandboken — Motorflyg för alla med den gamle flygkännaren och pionjären, majoren vid flygvapnet Nils Kindberg som sakkunnig författare. Det är en populärt upplagd handledning i motorflyg för alla flygtresserade, lättläst, lättförstådd och överskådlig, som man också hade anledning att vänta av »Nic Morane». Boken ger en mängd goda tips för flygare inte minst när det gäller allmänt gott uppförande i luften.

Författaren ger inte bara av sin egen erfarenhet utan har även tagit vara på de råd och lärdomar han kunnat få av goda flygarkamrater samt ur en del utländska källor. Författaren säger själv, att bokens främsta syfte är att väcka intresse för svenskt flyg alla grenar och i detta sitt vällovliga uppsåt har han onekligen lyckats. Major Kindberg är inte bara en av landets flitigaste flygskribenter just nu, han är utan minsta tvekan också en av de allra sakligaste och kunnigaste. *G. K.*

FILATELI

LUFTPOSTMÄRKEN
från **SVEN O. LARSSON**



Filatelisten Sven O. Larsson, Box 29, Stockholm I, har sänt FLYG en del vackra luftpostmärken. Här ovan den svenska luftposttrafikens 25-årsmerke, avstämplat den 29/9-45. — Nedan t v två märken utgivna med anledning av att den schweiziska luftposten och flygrouten Genève—Zürich fyllde 25 år den 20/9-44. — Nedan t h ett märke utgivet till minne av det danska flygtrafikbolaget DDL:s 25-årsjubileum.

Bra om flyg

John Foltmann

Flykt över jorden

Den kände danske flygskribenten har här givit en mycket innehållsrik och rolig översikt över flygets utveckling. De första tekniska fantasierna, Lilienthals och bröderna Wrights försök, den väldiga utvecklingen därefter och de stora nya möjligheter som yppat sig i våra dagar — allt är lika intressant framställt. Jöran Forsslund har översatt boken och skrivit till ett kapitel om det svenska flygets utveckling. Rikt illustrerad.

5:75

Jöran Forsslund

Segla på vingar

Ett reportage om segelflyg för ungdom i alla åldrar. Rikt illustr.

»Sprängfyllt av saklighet men ändå lättillgängligt och — ja, faktiskt spännande att läsa.»

Yngve Norrvi i Vi.

4:50

KF:s bokförlag



Den tyska luftposttjänsten fyller 25 år.



Ovan två italienska luftpostmärken, det vänstra även expressmärke.

T v ett märke till minne av finska Aero O/Y:s 20 år.

T h ett nytt spanskt luftpostmärke.



Ryska luftpostmärken.



**A.-B. ERIKSSON & STARKS
MEK. VERKSTAD**

ULVSUNDA - Tel. 25 6133, 25 9466



Leverantör till Flygvapnet av vinsch-
aggregat för start av segelflygplan



Böcker :

**SVENSK FLYGKALENDER
ÅR 1946**

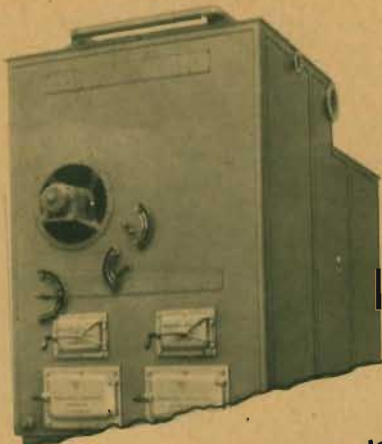
Svensk Flygkalender för 1946, liksom tidigare utgiven av FLYG och KSAK, har utkommit i delvis ny form. Kalendern har denna gång fått en mera kalendarisk prägel än tidigare och detta markeras främst av inledningsartikeln Vad sig i flygriket tilldragit — en översikt dag för dag över händelserna i den svenska flygvärlden från den 1/7 1944 till den 30/6 1945. Den kalendariska karaktären understrykes av en stor avdelning med data och prestanda på svenska och utländska flygplan, aktuella under kriget, samt en förteckning över svenska civila flygplan med registreringsbokstäver. På grund av trycktekniska skäl har dessa avdelningar inte kunnat göras så aktuella som önskvärt vore — redigeringen måste i huvudsak avslutas den 1/7 detta år. En nyhet är den svenska medlemsförteckningen över Caterpillar-klubben. Överdirektör C. Ljungberg skriver en intressant artikel om storflygplatser och SILA-chefen Per A. Norlin klargör begreppen kring luftens fem friheter. Civilingenjör S. E. Wallin ger synpunkter på konkurrensen flyg—järnväg. Folk- och privatflygentusiasterna får tre fina köttben att gnaga på: Folkflygplanet och Folkflygmotorer samt Vad kostar ett sportflygplan i drift? Reaktionsdriften behandlas sakkunnigt av ing. I. Edengran och civiling. G. Gudmundsson står för en intressant artikel Från råmaterial till flygmotor. Överste G.-A. Westring ger en sakkunnig och belysande skildring av flygets betydelse under krigets slutskede från invasionen i Normandie till Japans kapitulation. De flygtekniska fackuttrycken vållar ibland stora svårigheter, då en enhetlig nomenklatur alltså saknas inom vissa områden. Civiling.

Prov och praktisk drift visa

MT-pannans

överlägsna egenskaper

Typ
UVASS
100 kvv.
1,5 milj.
Kcal.



Slutomdöme av utlåtande över typprov
med MT halvgaspanna Uvass

Som slutomdöme rörande de verkställda provledningarna vilja vi anföra att pannans verkningsgrad är mycket god vid såväl hög som låg belastning och att pannans verkningsgrad i stort sett är oberoende av pannbelastningen inom de gränser provningarna omfatta. Proven visa sålunda att panna utan några omändringar med utmärkt resultat kan eldas med såväl kol som ved.
Stockholm den 14 Juni 1945.

Mollersta & Norra Sveriges Ångpanneförening
Ångtekniska avdelningen
G. Edling / H. Öhrwall

Hugo Theorell
Ingenjörbyrå A.-B.
Axel Theorell

Kurva a = verkningsgrad, fastställd genom mätning av vattenmängd och temperaturer, + anger resultat för resp. prov.
Kurva b = verkningsgrad, fastställd genom mätning av förlusterna, * anger resultat för resp. prov.



Pannbelastning Kcal/m²h

Ovanstående officiella typprov, utförda enligt Värmetekniska föreningens provningsnormer, äro de mest omfattande, som verkställda här i landet med värmepanna av denna storleksordning. MT halvgaspanna har varit i marknaden sedan 1941 och har oavbrutet förbättrats, så att den nu i den definitiva utformningen står på toppen av effektivitet och ekonomi. MT-pannan är patentskyddad.

SVENDSÉN & WIKSTRÖM AKTIEBOLAG

STOCKHOLM
Vasagatan 15-17
Tel. 10 30 00-06

SUNDSVALL
Verkstäder och
huvudkontor
Tel. 566 30-33

GÖTEBORG
Kungsgatan 36
Tel. 11 66 76

MALMÖ
Repr.: Ingenjörf.s.a
Börje Werder
Stortorget 17
Tel. 787 80



**Nytt foto på
HAWKER "TEMPEST"**

FLYG-BILDEN
Box 61 05 • Stockholm 6

- Sländ mot postförskott/frimärken.
- st. foto 9x12 cm. å kr. 1:—.
- st. foto 12x18 cm. å kr. 1:50.
- st. foto 18x24 cm. å kr. 2:50.
- katalog å 25 öre.

Namn

Adress

Flyg 25-26/45

B. Björkman ger goda tips och välmotiverade synpunkter på den saken. Segelflyget och modellflyget får sina årsöversikter och så avslutas den innehållsrika kalendern med porträttgalleri samt personuppgifter för militära och civila flygorganisationer med klubbregistret längst bak.

Flygkalendern torde i år liksom föregående år vara oundgänglig för varje flygintresserad som kunskapskälla och uppslagsbok.

Den kan rekvideras från FLYG:s redaktion och kostar 2:75.

Flyktingsdramatik

Vår vän ambulansflygaren Allan Norberg har inte vilat på lagrarna från sin förra litterära framgång utan har även till denna jul skrivit en bok om sina och flygambulansens äventyr — denna gång särskilt i de svensk-norska gränstrakterna. »Vingar över vildmarken» heter hans senaste och den är också utgiven på Lindfors' förlag. Litterärt sett är det Allan Norbergs bästa bok. Han har mognat som författare och man läser denna bok med större tillfredsställelse än hans tidigare. Samtidigt ger han läsaren lika mycket av dramatik, ödesbestämd levnadssaga och de lappländska viddernas överväldigande makt över vandrare eller flygare, över friska eller sjuka. Man känner sig liten inför den lappländska naturen men man känner sig nästan ännu mindre inför Allan Norbergs anspråkslöshet och hans uppriktighet, när han skildrar hur han försökt att bemästra

svårigheterna och — framför allt — när han med en naturlig öppenhet, som tar andan av varje kritik, erkänner hur han blir besegrad av vädrets oersonliga makter eller »andra omständigheter», när han intet hellre önskar än att hjälpa.

Allan Norberg har i denna bok mera utpräglad än tidigare ställt sig själv vid sidan men läsaren förstår kanske bättre än någonsin hans storhet som människa. Många tragiska flyktingsöden kommer man i intim kontakt med i denna bok men samtidigt blir man som svensk glad över att »vi» gjort så mycket för våra krigshärade norska grannar. Och man beundrar deras onaturliga förmåga att stå ut med övermänskliga strapasser under flykten undan tyskarna över fjälltrakterna och veckolånga skidturet eller vandringar — många gånger med ohjälpligt sönderfrusna fötter, inlindade i trasor.

En bok som bör läsas och som ger mycket. G. K.

Efterlängtd ordbok...

Den synnerligen energiske och produktive danske kaptenen John Foltmann, som tydligen gör sitt bästa för att slå Hans Östelius produktionsrekord, har bl a sänt oss »Flyveordbogen», utgiven på Povl Branners förlag i Köpenhamn. Tidigare har man varit hänvisad till Lothar Ahrens flygtekniska ordbok, som dock lider av det felet för oss här i Norden, att intet av de nordiska språken är representerat. Foltmanns dansk-engelsk-svensk-tyska flygordbok är alltså starkt efterlängtd och fyller utan tvekan ett stort behov. Den är uppdelad i fyra avdelningar, en engelsk-dansk, en svensk-dansk, en tysk-dansk och en dansk-engelsk-svensk-tysk. Det är alltså lätt att hitta i ordboken även för en svensk.

Den svenska nomenklaturen synes vara nog så riktig om man undantar en på sina ställen väl »skandinavisk stavning», t. ex. march i st f marsch, affyringstopp i st f avfyringsstopp (som egentligen borde ha hetat eldavsrott), kamaxell i st f kamaxel, skive i st f skiva etc. När man jämför den danska och svenska nomenklaturen får man också än en gång klart för sig, hur önskvärdt det är med en mera enhetlig nordisk nomenklatur. Ett typiskt exempel är syrgas på svenska, som heter ilt på danska och surstoff på norska. Och att danskarna kallar vinge för bæreplan samt använder »plan» i de flesta sammansatta ord men »vinge» t ex i vingekanon och vingeglidning är väl heller inte precis ägnat att underlätta.

Detta är självklart ingen anmärkning på John Foltmann, som är värd ett uppriktigt tack för sina bemödanden och ett svenskt grattis för det goda resultatet.

...och all världens flyg

Den andra John Foltmann-boken, som dumpat ned på vårt skrivbord, heter »Flyvemaskiner fra alle Lande» och är utgiven på August Bangs förlag, Köpenhamn. Det är som titeln anger en bok av flygplantyper med data och prestanda, fotografier och översiktsritningar. Sammanlagt 140 olika typer finns beskrivna och det är utan tvekan ett mycket förtjänstfullt arbete.

Som källa har framför allt den engelska Jane's All the Worlds Aircraft jämte bl a FLYG använts men som alltid ifråga om sammanställningar av detta slag har författaren inte kunnat undvika misstag. Det torde vara omöjligt förresten, eftersom det vimlar av olika uppgifter om samma flygplantyper. En del förargliga fel måste noteras. Förf presenterar t ex två bilder av Messerschmitt Me 262 men kallar den ena gången Arado Ar 234. I den svenska avdelningen har silhuetterna för S 16 och S 12 kastats om. De i Sverige licenstillverkade typerna B 3, B 4, B 5, Sk 12, Sk 14 och Sk 25 såges vara köpta utomlands och det är ju riktigt att licenserna köpts där. Boken är relativt modern och författaren väl initierad. Synd att USA inte hann publicera uppgifterna om alla de moderna japanska stridsflygplanen förrän strax efter det Foltmann fick sin bok klar. Nu är den japanska avdelningen av förklarliga skäl en smula mager och antikverad.

G. K.

Allan Norberg

ödemarkens flygande livräddare,
Stockholms-Tidningens guldmedaljdör för främsta flygarbragd,
berättar i sin nya bok

Vingar över vildmarken

enkelt och anspråkslöst och med den rättfram charm, som tycks vara förknippad med flygarens yrke, om spännande färder för att rädda sjuka lappar och nybyggare eller olyckliga flyktingar i Lapplands ödebygder.



»Det är friskt och trevligt skrivet och den anspråkslösa tonen ökar bara effekten av de prestationer på flyghjälpens område som denne man utfört.»
Expressen.

»En bok som man inte gärna lägger från sig förrän man hunnit till sista sidan.»
Sydsv. Dagbl.

7:—, inb. 9:75

LINDFORS

* BRANNER * BØGER *
* BØGER * JOHN FOLTMANN * BØGER *
* BØGER * **FLYVE-ORDBOGEN** * BØGER *
* BØGER * *Dansk, Engelsk, Svensk, Tysk* * BØGER *
* BØGER * Mange af de flyvetekniske Udtryk, der bliver benyttet i udenlandske Flyvetidskrifter af enhver Art, er af saa ny Oprindelse, at de kun findes i de færreste Ordbøger. * BØGER *
* BØGER * Derfor er denne Bog en uundværlig Haandbog for alle flyveinteresserede. * BØGER *
* BØGER * **Kr. 15,50.** * BØGER *
* BØGER * *En Branner Bog* * BØGER *
* BØGER * BRANNER * BØGER *

KOCKUMS

Flygindustri



Vingar som bära

I den övertygelsen att flygets oerhörda expansion under kriget kommer att övergå i motsvarande framgångar för och en avsevärd utbredning av civilflyget, fortsätta vi AB Flygindustri i Halmstad verksamhet.

Vår avsikt är att med absolut först-

klassiga arbeten samt med en sakkunnig och pålitlig service söka bidra till denna utveckling i Sverige. Härvid äro våra ingenjörers och arbetares mångåriga erfarenheter och dokumenterade skicklighet de bästa förutsättningarna för att vi skola lyckas.

Vi tillverka glid- och segelflygplan samt byggsatser och reservdelar och leverera fanér, lim, stålplåt, duk, lack och annat material enligt gällande normer och till lägsta priser. Vi föra även alla slags flyginstrument i några av världens ledande märken. *Reparationer* av glid-, segel- och motorflygplan utföra vi till *fasta priser*. Låt oss lämna offert på arbetet!

KOCKUMS FLYGINDUSTRI • FLYGPLATSEN • HALMSTAD

LUFTIGA PLANER FÖR 1946

Högre segelflygkurs på Alleberg

Segelflygverksamheten ser inte ut att minska trots motorflygets uppträdande på arenan. Segelflyget håller positionen och motorflygskolningen kommer till — samtidigt som trafikflyget växer vid de större stadernas flygfält. Följden kan inte bli annat än trängsel. Det ropas också efter speciella sportflygfält. FLYG har gjort några stickprov för att ta reda på KSAK:s och flygklubbarnas planer för 1946 och resultatet meddelas på denna sida.

— Den viktigaste nyheten för Allebergs del under 1946 blir en högre segelflygkurs som finansieras med Tempomedel, svarar chefsinstruktören på KSAK, löjtnant J. G. Karlsson. Till denna 14-dagarskurs, som troligen blir i juni, tas de 12—15 bästa svenska segelflygarna ut. De får lära sig instrumentflygning och har en chans att för en gångs skull göra riktiga prestationssegelflygningar — bli försöka sig på att ta guld-C.

Det verkar förresten som om Alleberg blivit t o m ännu populärare bland övriga nordiska segelflygare än bland svenskarna. Islänningar, danskar och norrmän har redan nu begärt kursprogram för 1946 och för att möta denna ökade efterfrågan har KSAK planerat en speciellt nordisk instruktörskurs på Alleberg under de sista veckorna på hösten i stil med den vi hade i höstas. Allebergsskolans ordinarie kursprogram börjar i juni och håller på t o m första veckan i september. Dessutom blir det på Alleberg två segelflyginstruktörskurser, en i maj och en i augusti, samt två bygglärdarkurser samma månader. Glidflyginstruktörskurser planeras preliminärt i Trollhättan under juni och i Gävle under juli. På Alleberg tänker vi också släppa in modellflygarna i större utsträckning än hittills och bli ett par modellflyglärdarkurser på berget under sommarens lopp.

Segelflygtävlingarna har föreslagits att gå under första delen av juli, fortsätter löjtnant Karlsson. Klass I skulle antingen förläggas till Alleberg eller Västerås och Babyklassen till Örebro. Om våra underhandlingar med telegrafstyrelsen leder till resultat kanske de tävlande i fria klassen hinner montera in radioapparater på sina segelplan — och så kan vi använda radio i Allebergsskolans flygplan också. I övrigt vill jag meddela att chefen för flygvapnet lovat medverka i viss utsträckning med flygplan från vapnet vid klubbarnas flygdagar, vilket är glädjande. Det planeras många flygdagar vid klubbarna ute i landet under det kommande året. Till sist hoppas jag att de sk stående vägorna i Jämtlandsfjällen undersöks närmare — åtminstone genom att sända upp ett motorplan med meteorolog.

AEROKLUBBEN I GÖTEBORG:

Sportflygfält söks.

— Vi har en ny kull motorflygelever i gång och hoppas på ett gott motorflygår,

säger civiling. Nils Rydelius. Torlanda ligger emellertid för långt bort från staden och dessutom torde trafikflyget vilja ha fältet för sig självt. Därför är vi på språng efter ett eget sportflygfält inte allt för långt från Göteborg. Vi har lagt fram vår önskan för stadens myndigheter och hoppas på förståelse. I övrigt planerar vi en flygdag till maj eller juni och hoppas snart kunna återuppta våra söndagsutflykter med sportplan bli till Aalborg i Danmark — det är ju bara en 45 minuters tripp dit.

AEROKLUBBEN I MALMÖ:

Segelflyget flyttar till Sövdeborg.

— Trafikflyget vill ha Bulltofta självt, säger gruppchefen Karl-Erik Rosenqvist, och därför har vi sökt och fått tillstånd att segelflyga på det sk Sjöbohangen vid Sövdeborg c:a 2½ mil från Malmö. Markägaren major Knut Stiernswärd på Sövdeborgs slott är mycket välvilligt inställd och det är inte heller omöjligt att vi får arrendera ödegården Pelsahusen för att inkvartera eleverna under sommarens segelflygläger där. Dessutom torde vi också komma att segelflyga i Eslöv samt på jättestora luzernodlingar vid Landskrona, tillhöriga disp. Torbjörn Weibull. Detta är den högvärdiga segelflygningen, som vi nu ämnar gå in för. Vi ska ha en Olympia och har ju redan en Kranich... En havererad bogser-Moth har klubben köpt av flygvapnet och den är snart klar nu. På Bulltofta kommer vi — i den mån vi får vara kvar — att ha A-, B- och C-skolningen.

HALLE-HUNNEBERGS FLYGKLUBB:

Högre segelflygning.

— Vi tänker lägga större vikt vid den högre segelflygningen än hittills, säger ordf. överingenjör Erik Rydberg. Vi tänker fortsätta att segelflyga som vanligt på fältet och vid Hunneberg och börjar ev. motorflygutbildning i sommar om den kan bli ekonomiskt bärkraftig, vilket dock är högst tveklaktigt. KSAK borde ordna försäkringarna, tycker jag! Och så borde Moswey III bli tillåten för statsanslag!

HALMSTADS FLYGKLUBB:

Rekordlångt motorflygpris.

— Vår motorflygutbildning pågår, berättar ing. Rudolf Abelin, och flygläraren förvaltare Hugo Öhrstedt har en Bucker Student och en Tiger Moth till förfogande. Timpriset är 45 kr. i dubbelkommando och 35 kr i enkelkommando med Studenten och 55 resp 45 kr med Mothen. Klubben funderar på att köpa ett tvåsitsigt segelplan, speciellt på grund av att det behövs särskilt omsorgsfull omskolning från glid till segelplan på det här lilla fältet. Och så ska vi försöka få staden att hjälpa oss med att ordna hangar med bygg- och verkstadslokal, som vi verkligen är i stort behov av. Klubben har planer på att ordna bogserflygkurser — för segelflygare alltså — och även elever från andra klubbar är välkomna.

ÅRETS SEGELFLYGBRAGD

kan man gott säga om löjtnant BORIS SWENSONS sträckflygning i somras på omkring 25 mil från F 7, Sätenäs, över Vättern och till Arkösund. Det märkliga var ej sträckan i och för sig utan att den flögs med en BABY. Vad? (säger läsaren) — det där har vi aldrig hört talas om!



Nej, på grund av Swensons blygsamhet — det blev inte guld-C-distans som avsetts — hölls saken hemlig så att FLYG fick veta om den för sent för att kunna meddela den som aktuell nyhet. Men nu, när man i tankarna summerar årets betydelsefulla händelser måste denna märkliga segelflygning fram i ljuset. 250 km med en Baby! Fantastiskt! Om löjtnant Swenson flugit en civil Baby och flygningen skett 1946 så hade den kanske gett förraren segern i det då antagligen instiftade sträckmomentet av höjdtävlingen — ty där blir det fråga om en omräkningsfaktor för olika segelplan. Mer om det senare. Alla segelflygare önskas God Jul och Gott Nytt År!

LINKÖPINGS FLYGKLUBB:

SAAB-91:an som skolplan.

— SAAB-91 behöver ju samla erfarenheter från skolflygning och klubben hoppas få disponera planet för sin motorflygutbildning, säger kapten Claes J. Smith. Vi har f n en Klemm 35, en Klemm 25 och en Moth Trainer. För övningsflygning kostar det mindre att flyga med 25:an och Mothen än med Klemm 35:an, varigenom priset per kilometer blir detsamma men man vinner flygtid genom att flyga de två förstnämnda typerna. Eleverna står i kö — speciellt segelflygare — och snart måste vi anställa en flyglärare, ty lördagar och söndagar räcker inte till. Så hoppas vi till sommaren få besök från andra motorflygande klubbar och att själva få ge oss ut på klubbbronder med våra motorplan. Och naturligtvis hoppas vi bli etta i FLYG:s höjdtävling 1946... vi ska ha en Olympia om den ekonomiska frågan går ordna.

STOCKHOLMS FLYGKLUBB:

Ned med hangarhyrorna!

— Klubbens planer, ja, det är i första hand att fortsätta med motorflygskolningen ännu intensivare än i år, säger kapten Mac Hamilton. Och så hoppas vi att hangarhyrorna nedbringas samt att start- och landningsavgifterna sloopas så att vi kan sänka flygpriset för våra elever. Ett eget fält för sportflygarna är också en berättigad önskan — Skå-Edeby ligger ju långt bort från Stockholm.

(Forts. på nästa sida.)



VÄRLDENS FRÄMSTE

bragdflygare

BERNT BALCHEN

Denna initierade, vasst skrivna och rafflande dramatiska äventyrs-historia ur verkligheten skildrar

- hur Balchen ledde kriget mot tyskarna på Grönland —
- hur V-2-bomben landade i Småland och i hemlighet flögs till England i en gammal Dakota, innan vapnet sattes in mot London —
- hur de Svarta Fåglarna undsatte Norge från luften —
- amerikanska fallskärmsoperationer från svensk bas i Norrland —
- de hemliga flyglinjerna mellan Skandinavien och allierade baser —
- Gestapos jakt efter amerikanska militärhemligheter i Stockholm —
- kriget i Nordnorge och det flygande lasarettet —
- en av historiens sensationellaste atlant-flygningar —
- och historiens sensationellaste polarfärd i luften.

En önskebok för all flygbiten ungdom
JULKLAPPEN nr 1.

I närmaste bokhandel eller direkt från förlaget.

Sänd in kupongen — boken kommer på posten!

Till A-B ALLHEMS FÖRLAG - Malmö
Sänd mig omgående mot postförskott:
.... ex. »BERNT BALCHEN. Den flygande vikingen», häftad till ett pris av kr. 9:50 + oms. och porto.
.... ex. »BERNT BALCHEN. Den flygande vikingen», inb. till ett pris av kr. 13:50 + oms. och porto.
Stryk det ej tillämpliga!

Namn
Bostad
Adress

Flyg 25-26/45

STOCKHOLMS SEGELFLYGLUBB:

Hangflyg i Saltsjöbaden?

— Vi ska inte ha någon glid- och segelflygskolning förrän i april — förutom att vi ska undersöka möjligheterna att flyga på ett hang på södra sidan om viken vid Saltsjöbaden, berättar civiling. *Karl Svänsson*. Om vi hittar någon som vill finansiera bygget av vårt nya övningssegelplan »Ägg-lådan» så ska vi sätta i gång med mall-bygget m m. Till sommaren blir det läger på Skå-Edeby, som är en bra bas för sträckflygningar. Vi har nu en egen bog-serkärria, en Klemm 25:a, som köpts för Tempomedel. Den kan också hyras av innehavare av motorflygcertifikat.

UMEÅ FLYGKLUBB:

Vill ha »Baby-Falk» och jeep.

— Vi ska fortsätta med skolningen på Vännäsfältet nästa sommar igen och hoppas på samma framgång, säger ordf. dir. *Erik Modig*. Till nyåret planerar vi flyg-uppvisningar på Umeälven. Nästa år ämnar vi skaffa en »Baby-Falk», en jeep och en SG-byggsats — om vi får!

VÄSTERÅS FLYGKLUBB:

Expedition till Dalarna.

— Det är mycket vi vill ha, säger fan-junkare *Gösta Magnusson*, bl a ett eller två moderna sportflygplan för skolbruk och ett klubbhus vid vårt fina flygfält Johannisberg. Det har föreslagits att vi skall ordna segelflygtävlingarna i klass I här i Västerås och det vill vi gärna. En expedition till Dalarna i vår för våra silver-C-kandidater står också på vårt program, liksom en allmän mobilisering av alla våra resurser att öka antalet sträckflygningar i sommar. Och så hoppas vi mycket av den låga linkopplingen på segelplan.

RYAN "FIREBALL"

Forts. fr. sid. 51.

som endast byggdes i tre exemplar utvecklades senare till FR-1, vilken nu är i tjänst vid divisionen VF-66 i US Navy. Reaktionsmotorn som är av typ General Electric I-16 användes huvudsakligen vid start samt under luftstrid, där den ger »Fireball» mindre kurvradie än varje annat modernt jaktplan.

Data och prestanda: *Motorer*: 1 st 1 425 hk Wright »Cyclone» R-1820-C9H, 9-cyl. stjärnmotor samt ett reaktionsaggregat av typ General Electric I-16. *Spännvidd*: 12,19 m. *Längd*: 9,85 m. *Maxhastighet med både propeller och reaktionsaggregat*: 660 km/t. *Maxhastighet med endast propeller*: 515 km/t. *Maxhastighet med endast reaktionsaggregat*: 485 km/t. *Ekonomisk marschhastighet med endast propeller*: 335 km/t. *Flygsträcka utan bomber och med kostbara extratankar*: 2 400 km. *Stighastighet*: 1 600 m/min. *Beväpning*: 4 st fasta 12,7 mm ksp med 350 skott i varje vapen. *Bombblast*: 920 kg samt 4 st 27,5 kg rak-etprojektiler.

OMSLAGSBILDEN visar i Karlströms-teckning en SAAB-91 över ett jullandskap.

För folk som flyger

är endast det bästa gott nog!

Använd därför

UNICA RESEFFEKTER



Aktiebolaget

TIDAN, Mariestad

A.-B.

JÄRNMONTERING

MALMÖ

Tel. 72 140

Utför på entreprenad:

JÄRNKONSTRUKTIONER

till

HUS-, INDUSTRI-, VÄG-

och VATTENBYGGNADER



Det tvåsitsiga segelplanet Spalinger S-21 II ses här på tre fotos från hemlandet Schweiz. Kroppen är av stålrör och sitsarna sida-vid-sida men något förskjutna.



TVÅSITSARE FÖR 12200 KR!

AB Kockums Flygindustri
säljer Spalinger S-21

För den som länge ansett att Kranich är ett aldeles för dyrbart segelflygplan — och vem har inte det? — kommer det som en mycket glädjande nyhet att AB Kockums Flygindustri nyligen erbjudit KSAK och segelflygklubbarna att få köpa det schweiziska tvåsitsiga övningssegelplanet Spalinger S-21 II för 12 200 kr. Konstruktören, den kände segelflygaren Jakob Spalinger, (schweizisk segelflygmästare 1937—39), satte billigt byggnadssätt som ett av sina främsta mål när han 1938 skapade S-21:an.

Först lät Spalinger bygga S-21 I av trä med sitsarna i tandem och sedan kom två-an med stålrörkropp och sitsarna sida-vid-sida men förskjutna 27 cm i längdled.

S-21 II:ans kropp, som består av svetsade stålrör, är dukklädd och har ett kraftigt landningshjul. Vingen är »knäckt» och har en enkel stötta av profilerat stålrör samt dykbromsar. Förutom huvudbalken finns en tämligen lång, diagonal hjälpbalk. Vingnåsan och skulderstycket är fanérat men i övrigt är vingen dukklädd. Stabilisatorn är helt fribärande, byggd av trä och dukklädd men med bärande fanénåsa. Rodren är av trä och dukklädda. Förarhuvud är pressad i ett stycke av plexiglas, vilket ger god sikt.

Instrumenteringen, som ingår i priset, består av hastighetsmätare (30—200 km/t), höjdmätare av klocktyp (0—5 000 m), girindikator med venturirör, variometer med utjämningskärl samt kompass.

Data och prestanda för S-21 II: spännvidd 17,5 m, längd 7,8 m, vingyta 20,2 m², tomvikt 220 kg, flygvikt 380 kg, vingbe-



lastning 19 kg/m², bästa glidtal 1:20, minsta sjunkhastighet 0,80—1,00 m/sek vid 65 km/t.

S-21 har under flera år prövats vid de schweiziska segelflygskolorna och har fått mycket beröm. På grund av det låga inköpspriset blir DK-segelflygningen med S-21 överkomlig och mera allmän, varigenom haverikontot nedbringas avsevärt. Planet levereras fritt Bulltofta flygplats med svenskt luftvärdighetsbevis.

Fi-1 och LH-22 till Island!

När FLYG frågar den tekniske ledaren vid Kockums Flygindustri, ing *Rudolf Abelin*, om det finns flera nyheter att berätta så talar han om att firman sålt en Fi-1 samt SG-38-byggsatser till Island. Dessutom kommer Kockums Flygindustri sannolikt att sälja ett mindre antal byggsatser till LH-22 »Babyfalken» åt samma håll — i skarp konkurrens med amerikansk segelflygmateriel. Typgranskningen av »Babyfalken» är nu i det närmaste klar och
(Forts. på sid. 71.)

URRA! Billigare segelplan!



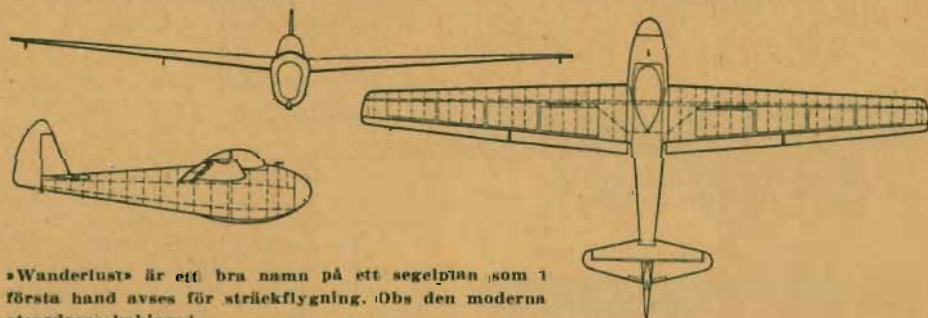
WANDERLUST

Ett engelskt högvärdigt segelplan för 4.250 kr.

Under de senaste sex åren har man inte byggt några övnings- eller högvärdiga segelplan i England och därför är det en stor nyhet att två herrar från Miles Aircraft, *T. E. Brown* och *K. W. Radburn*, på lediga stunder ritat ihop ett nytt högvärdigt plan. Det kallas »Wanderlust» och är i första hand avsett för sträckflygning. Det mest beaktansvärda hos »Wanderlust» är dess litenhet: spännvidd 10,36 m. En annan intressant omständighet är att konstruktörerna är säkra på att kunna sälja ett komplett flygplan för mindre än 250 pund, d v s efter nuvarande kurs under 4 250 svenska kronor — levererat fritt England!

»Wanderlust» är högst modernt byggt. Längs hela vingens balkkant löper välvningsklaffar, d v s skevroden tjänar också som klaffar och påverkas samtidigt som de egentliga när man vrider på ett hjul i förarsitsen. Luftbromsar finns naturligtvis och sidroderpedalerna är justerbara. Höjdrodret har trim, som kan omställas i luften. Förarsitsen uppges vara ovanligt rymlig. Vingen är enbalkig med nåsan fanérad och resten dukklädd. Och här några siffror för det nya planet: spännvidd 10,36 m, längd 5,56 m, höjd (med sänkt stjärt) 1,22 m, vingyta 6,97 m², vingdjup vid roten 1,02 m och vid spetsarna 0,46 m, V-form 4°, tomvikt 87 kg, flygvikt 172 kg, vingbelastning 24,41 kg/m², stallhastighet 52 km/t, gynnsammaste flyghastighet 56—60 km/t, normalt hastighetsområde 56—153 km/t, bästa glidtal 1:25, sjunkhastighet vid 153 km/t = 1,98 m/sek.

P. M.



»Wanderlust» är ett bra namn på ett segelplan som i första hand avses för sträckflygning. Obs den moderna »steardrop»-kabinen!

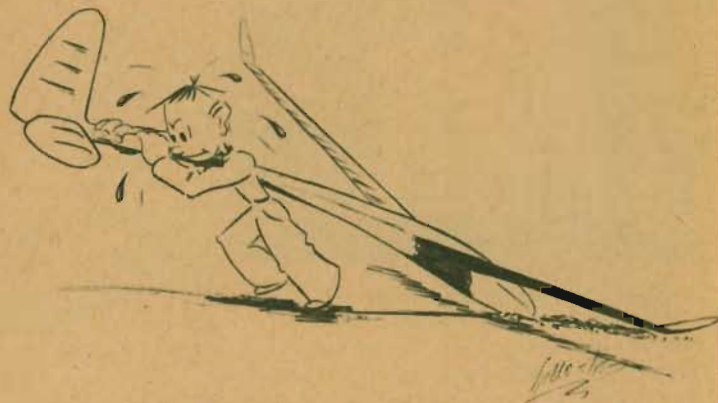
DE NYA MODELLFLYGREGLERNA I PRAKTIKEN

De nordiska modellflygarnas intensiva förhoppningar om gemensamma regler börjar så småningom bära frukt. Vid den nordiska privatflygkonferensen utarbetade modellflygcheferna ett förslag som i princip gillats av de fem länderna. Nu skall förslaget slutredigeras av Sverige och sedan skall reglerna vid ett nytt sammanträde i slutet av detta år godkännas av representanterna för vederbörande länders centralorganisationer för modellflyg, varvid de erhåller »laga kraft». När sammanträdet skall äga rum är inte fullt klart ännu, men förmodligen kommer reglerna att träda i kraft redan den 1 januari 1946.

Riktlinjerna

I de nya reglerna har man gått in för att ge modellflygarna fritt fält för experiment och utveckling. Det finns sålunda över 70 olika rekord- och tävlingsklasser att välja på. Grundläggande för det hela är: många rekordklasser — ett fåtal mästerskapsklasser. De sistnämnda är mycket snävt begränsade och modellerna i dessa klasser kommer säkert att få en viss karaktär, som inte låter så lätt ändra sig. De övriga klasserna är däremot rätt fritt tilltagna och ger nästan

**SVEN
SALONIUS**
*ritar och
berättar*



obegränsade variationsmöjligheter. För att uppmuntra intresset för hittills mera sällsynta modeller har man i de nya reglerna gjort särskilda klasser för specialmodeller.

Den nya klassindelningen för segelmodeller ser ut så här:

Klass	Startmetod	Rekordgren
Segelmodeller allm.	valfri	tid dist. höjd
>	> hand	> > —
>	> hög	> > —
>	1 valfri	> > —
>	2 >	> > —
>	3 >	> > —

I vilken klass skall jag tävla?

Denna fråga ställer sig säkert flera modellflygare efter att ha bekantat sig med de nya reglerna. En sak som genast bör påpekas är att man inte bör slå sig på för många klasser på en gång. Inom ramen av de nya reglerna är det så gott som omöjligt att bli all-round och därför är det mycket bättre att specialisera sig på något man har särskilt intresse för. Genom att arbeta inom ett begränsat område kommer man mycket fortare till resultat och förutom att man själv har nytta av detta, vinner hela modellflyget härpå. Det är mycket svårt att ge några råd om i vilka klasser man skall tävla, det beror på envars smak och intressen. Vid valet av tävlingsklasser torde dock en sak vara tämligen klar. De flesta modellflygare kommer att hysa ett stort intresse för mästerskapsklasserna. Detta är också förklarligt, ty mästartiteln och landskamperna utomlands kommer säkert att bidra till en hård konkurrens i dessa klasser. Förutom i mästerskapsklasserna kommer det att ordnas tävlingar även i de allmänna klasserna och då kan det ju vara bra att man håller på med någon av dessa klasser också. Man bör därvid kombinera sina klasser så att man kan utnyttja erfarenheterna i den ena klassen vid konstruktioner på modeller, som tävlar i en annan klass.

Konstruktionsmöjligheter

Segelmodeller 1

Denna klass motsvarar den gamla S 1 och modellerna kommer säkert att gå efter ungefär samma principer som förut. Den väsentliga skillnaden mellan den gamla och den nya klassen är att man nu kan variera på sidoförhållandet utan att behöva ändra på vingytan. Förut var ju klassen begränsad med spännvidden och vingytan bestäm-

Den största segelmodellklassen är den lättaste. Att lägga ner arbete på en stor modell lönar sig!

des av det sidoförhållande man ansåg vara lämpligt att använda. De nya reglerna bestämmer att vingytan i den minsta klassen inte får överstiga 15 dm². Det är möjligt att spännvidden i den minsta klassen kan ökas något från den gamla, men det är dock en diskutabel fråga hur långt man kan gå i denna riktning med hänsyn till Re-talets inverkan.

Segelmodeller 2

Denna klass är den s. k. »Nordiska mästerskapsklassen» för segelmodeller. För att ge samma möjligheter åt alla tävlande har bestämmelserna gjorts mycket snäva och i detta avseende är klassen ganska lik Wakefieldklassen för gummimotormodeller.



MODELLBYGGARE

- bygg snabbare
- bygg säkrare

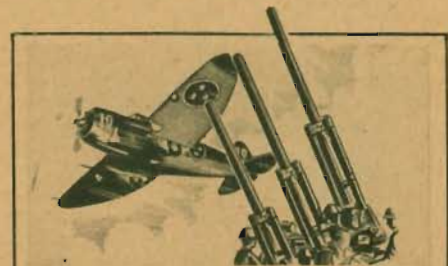
Till mitt modellbygge har jag provat olika seglim men funnit, att det bästa seg- och balsallmet är »Karlssons Klister».

E. Karlsson

KARLSSONS KLISTER

det bästa modellklistret.

KLÄRRE & CO. A.-B. • STOCKHOLM



ELEGANTA SILVERRINGAR för flyg och luftvärn



F 150



L 150

Båda ringarna är tillverkade av kontrollerat gammalt silver samt är kraftiga och eleg. Bör bäras av alla flygare och luftvärnare! Endast kronor 4:25 per styck! Uppgiv diameter!

SVEDFELT & C:O
S:t Eriksgatan 101 Stockholm 21

Sänd mot postförskott/frimärken.

.... st. Flygring F 150 à kr. 4:25.

.... st. Luftvärnsring L 150 à 4:25.

Namn

Adress

..... Flyg 25-26/45

Bestämmelserna i denna »segel-Wakefield-klass» är följande:

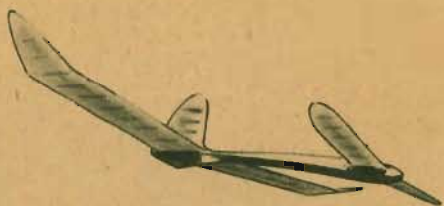
vingyta 24—26 dm²
 minimivikt 400 gr
 min.-yta av största kroppssektion .. L²: 300
 ytan av stabilisatorn högst ¼ av vingytan.

Under dessa förutsättningar finns det faktiskt inte många variationsmöjligheter, men desto noggrannare måste man använda alla tänkbara medel som eventuellt bidrar till en förbättring av modellens prestanda.

Vi börjar med vingen, vars yta begränsas från 24 till 26 dm². Skillnaden mellan de två värdena är inte stor, men det lönar sig i alla fall att dra nytta av den största möjliga vingytans fördelar och konstruera vingen så att dess yta är så nära 26 dm² som möjligt. Det verkar kanske småaktigt att fastna för sådana detaljer, men skall man utnyttja reglerna intill det yttersta bör man genast från början gå in för detta.

En mycket viktigare sak än vingytan är dock sidoförhållandet. Teoretiskt sett kan man ju inte komma ifrån det faktum att en vinge med stort sidoförhållande är betydligt fördelaktigare än en med litet. Vilket sidoförhållande som är det absolut bästa för modeller i den nordiska klassen är omöjligt att säga, ty det beror på så många olika faktorer, såsom vingens planform, profiltjockleken etc. Hela problemet är ytterst kvistigt, ty använder man en mycket tunn vingprofil går det bra med stort sidoförhållande, men man måste samtidigt tänka på vingens hållfasthet, som ställer sig rätt diskutabelt allt eftersom balkhöjden avtar. Det gäller alltså att kombinera de aerodynamiska och byggtkniska faktorerna på ett så harmoniskt sätt som möjligt.

Vad vingprofilens utformning beträffar



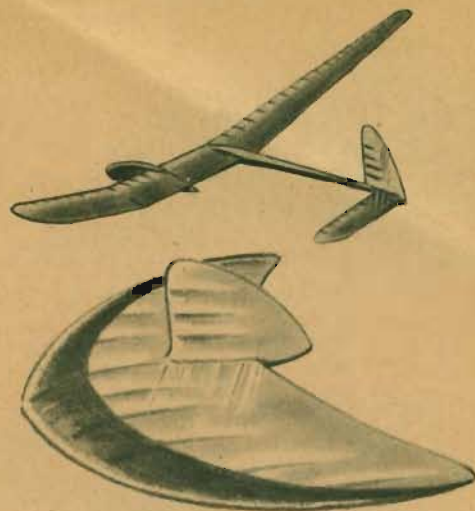
Bygg de modeller du drömmer om! De nya reglerna ger modellflygaren fritt fält för experiment och utveckling. Det finns nu särskilda klasser för specialmodeller och här ses tre sådana: här ovan en »anka», t h överst en osymmetrisk modell och därunder en flygande ving.

låter vi modellflygarna själva avgöra saken, ty utrymmet tillåter inte i detta sammanhang en närmare behandling av problemet. Detsamma gäller avgörandet om man skall använda bärande eller neutral stabilisator.

För att få ett så litet luftmotstånd som möjligt bör man göra kroppen så klen som reglerna tillåter. En minst lika viktig sak är att den dessutom har en bra aerodynamisk utformning.

Elegans skadar inte

En viktig detalj på kroppen är övergången vid vingroten. Det är mera sällan en sådan förekommer på ett modellflygplan och så nödvändig är den ju inte heller. Men alltid minskar den motståndet något och ser ju elegant ut. Med vanliga vingfastsättningar är det ganska svårt att göra en vacker övergång, men vid användning av den s. k. finska



vingfastsättningen (se skissen på sid. 68) låter den sig göra rätt bra. En dylik vingfastsättning är över huvud taget att rekommendera, dock i något robustare konstruktion än finnarnas.

I reglerna bestäms modellens minimivikt till 400 g. Det finns ingen anledning att överskrida denna, ty då skulle man ju endast öka vingbelastningen och därmed sjunkhastigheten. Vikten bör dock under alla omständigheter inte sänkas på bekostnad av hållfastheten.

Den största segelmodellklassen

Denna klass kan anses vara den lättaste av alla segelmodellklasser. Först och främst är det enkelt att få en stor modell att flyga även med mindre sakkunnig trimning, och byggandet av en stor modell är i regel ganska lätt också, eftersom det inte är fullt så noga med att allt skall vara precis på

ALUMINIUMMODELLER I VÄRLDSKLASS



B-18-B

G-10 Skala 1/100 Spv 170 mm Kr. 5:55



J-16

G-60 Skala 1/100 Spv 112 mm Kr. 3:75
 G-260 » 1/50 » 224 » » 7:—



J-21

G-20 Skala 1/100 Spv 116 mm Kr. 3:75
 G-120 » 1/72 » 161 » » 5:70
 G-200 » 1/50 » 233 » » 7:25



Liberator

G-065 Skala 1/150 Spv 230 mm Kr. 6:95



B-17-G

G-050 Skala 1/150 Spv 210 mm Kr. 6:70



DC-3

G-059 Skala 1/150 Spv 217 mm Kr. 7:20



S-17

G-12 Skala 1/100 Spv 138 mm Kr. 5:90

Modellsatserna innehåller:

En gjuten modell av planet, färdig för putsning och målning, propeller (eller propellrar) i samma material som modeller, propellernav, ståtull, smörgelduk, ritning i modellens skala samt nationalitetsbeteckningar.



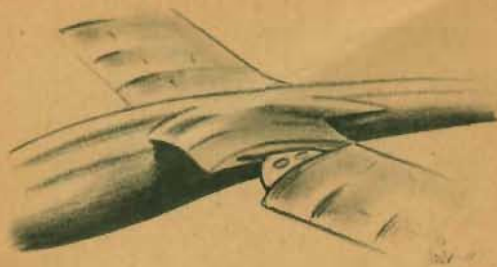
LINKÖPING

Sänd mig omgående

..... st. N:r Typ

Namn

Adress Flyg 25-26/45



Den skandinaviska vingfastsättningen.

tionedelsmillimetern. Det är säkert en lämplig klass för modellflygare som lämnat nybörjarstadiet och vill börja med lite större modeller. Egentligen skulle den nordiska klassen vara närmast i storleksordning, men eftersom reglerna är så snävt begränsade torde det inte vara vidare lyckat för en nybörjare att ge sig på så pass invecklade saker.

Klassbestämmelserna för den största segelmodellklassen:

vingyta	30—100 dm ²
max.-vikt	4 000 gr
min. vingbelastning	10 g/dm ²
kroppssektion	fri

Enligt dessa regler kommer modellerna att få rätt aktningvärda dimensioner, vilket kanske kommer att väcka förskräckelse bland en del modellflygare. Ett faktum är dock att ju större modellen är desto bättre flyger den och desto lättare är den att trimma. Det är alltså ingen mening med att hålla sig så nära den lägsta gränsen som möjligt vad vingytan beträffar, utan göra

modellen så stor att den verkligen utnyttjar reglerna.

Det konstruktionsmässiga på en stor modell fordrar kanske något större erfarenhet än på en liten, men å andra sidan behöver man inte ta så stor hänsyn till flygvikten, ty även vid användning av rätt kraftigt konstruktionsmaterial håller sig vikten i de flesta fall inom rimliga gränser. Med detta menas dock inte att man inte skall lägga ner arbete på de stora modellerna — tvärtom! Med dessa modeller har man de största utsikterna att nå verkligt goda resultat om man tillvaratar alla möjligheter.

Med lämpliga balkkonstruktioner som ladbalkar eller limmade och basade balkar, vilkas hållfasthet är tillfredsställande, kan man använda de mest idealiska sidoförhållanden. På stora modeller kan man även kosta på sig arbetet att göra avsmalnande vingspetsar vilka — förutom att de minskar det inducerade motståndet — ger modellen vissa bra egenskaper för termikflygning. Och att de är vackra går heller inte att förneka.

Då det inte finns någon kroppsregel har man möjligheter att göra kroppen hur klen och strömlinjeformad som helst. Hoppas dock att ingen ger sig på att använda stavel eller andra sådana pinnkroppar — de är varken hållbara eller vackra. Man bör tänka på att det inte får förekomma de minsta vrid- eller krökningsmoment under flygningen eller starten och dessutom måste flygkroppen tåla rätt kraftiga landningar.

Salle.

P. S.

Den nordiska regeln skall ytterligare diskuteras vid ett sammanträde i Oslo 8—10 december, meddelas från KSAK.



Nytt världsrekord

FAI godkände i september ett nytt världsrekordet i tid för segelmodeller, högststart.

Detta världsrekord gick till Schweiz och den nye världsmästaren heter Traugott Haslach — ses på bilden med sin väldiga modell, som kallas G. 41 — som är medlem i Modellfluggruppe Zürich. Det nya rekordet lyder på 2 tim 21 min 3 sek. Det sattes redan den 4 juni 1944, men under kriget hade FAI inte möjligheter att sammanträda.

Rekordmodellens data är följande: spännvidd 3 500 mm, vingyta 76 dm², vingkorda 217 mm, sidoförhållande 1:16, profil Clark Y, kroppslängd 1 600 mm, största kroppssektion 128 cm², flygvikt 2 000 g, vingbelastning 26,3 g/dm².

Modellens konstruktör är flygingenjör Emil Glunkin, Grenchen.

Modeller som segra!



Nybeter finner Ni i vår katalog vilken omfattar segelmodeller, replikamodeller och gjutna modeller bl. a. Lockheed Constellation, "Airacomet", Avro York m. fl. Sändes mot 35 öre i frimärken.

MODELLTJÄNST

Värnamo

Populära modeller i lättmetall

<input type="checkbox"/> J 21	Spv 116 mm	Kr. 3:50	Modellsatserna innehåller: Modell, propellrar, axlar, stålull, smärgelduk, ritning, arbetsbeskrivning, nationalitetsbeteckning. Borrade hål i prop. och modell, linjering för fönster och roder.
<input type="checkbox"/> J 21	» 150 »	» 4:75	
<input type="checkbox"/> J 21	» 233 »	» 6:75	
<input type="checkbox"/> J 22	» 100 »	» 3:—	
<input type="checkbox"/> J 22	» 200 »	» 5:60	
<input type="checkbox"/> J 20	» 114 »	» 3:50	Namn
<input type="checkbox"/> B-17	» 138 »	» 3:60	Adress
<input type="checkbox"/> B-18B	» 171 »	» 5:—	Postadress
<input type="checkbox"/> Jim	» 205 »	» 6:—	
<input type="checkbox"/> De-3	» 141 »	» 4:—	
<input type="checkbox"/> B-29	» 320 »	» 8:—	

Flyg 25-26/45



Till franska modellflygare vid en av landets första tävlingar efter kriget.

Ovan kontrollvägs en dieselmodell före tävlingen. — Här nedan startar en fransman motorn på sin stora F-modell med NACA-kåpa.



Franskt F-modellflyg

Modellflyget börjar åter få fart i återuppbyggnadens Frankrike. Man har insett modellflygets stora värde för ung-

domen och har t. o. m. gått så långt att modellflyget redan nu införts som läroämne i de franska skolorna.

ständigheterna snart igen skall tillåta tävlingsutbyte mellan svenska och franska modellflygare, ty även om kriget lämnat svåra spår i det franska modellflyget så har vi säkert ett och annat att lära oss där.

Salle.

SVEN SALONIUS
är väl bekant?

Han har nu knutits till FLYG:s redaktion som modellflygmedarbetare, vilket garanterar bästa möjliga material på detta område. Modellflygare, ni får valuta för prenumerationsavgiften — kr 9:75 för helår — om ni prenumererar på FLYG för 1946.

Ett fynd för modellbyggare!

är vår nya, stora och utförliga katalog å segelmodeller, replikmodeller i trä och aluminium samt massor av övrigt material och verktyg.

Till Industrifirman STAG - Bollnäs
Sänd Eder nya utförliga katalog å modellflygmateriel. 30 öre i frim, bifogas.

Namn

Adress

..... Flyg 25-26/45

Vår paroll: Endast det bästa är gott nog!

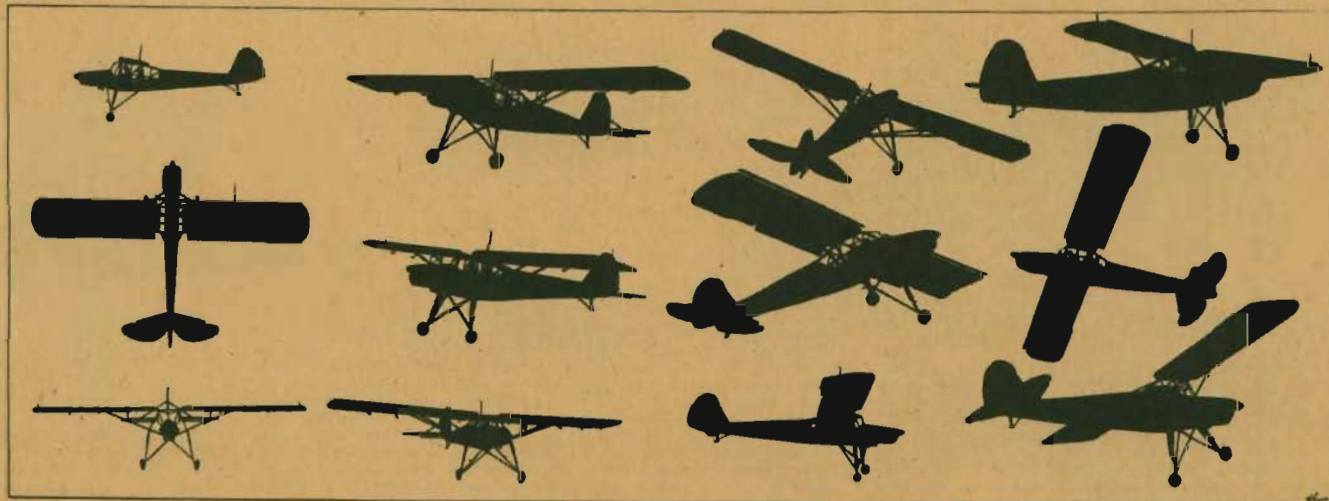


GRATIS

erhåller Ni vårt stora katalogsupplement över nyheter

WENZEL'S
APELBERGS 48 STHLM

KLIPP HÄR!



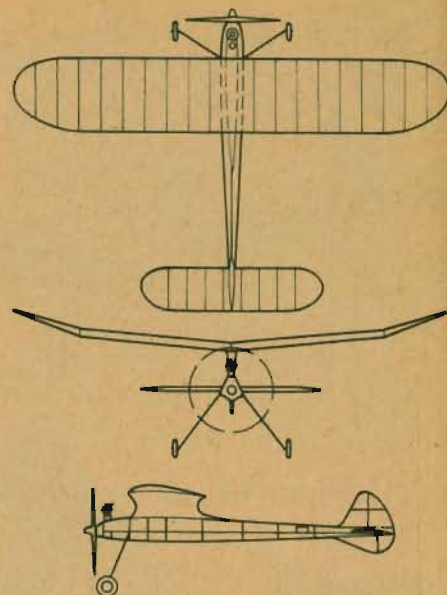


Krutåket »Dyno- Komet»

Två duktiga ålänningar, bröderna Herbert och Holger Uppgård, har byggt en utmärkt dieselmotell, »Dyno-Komet». Här ses Herbert med den förra modellen.

i F-klassen och även vid andra tävlingar har de gjort bra ifrån sig.

På denna sida presenteras en av de bästa åländska dieselmotellerna, »Dyno-Komet», som konstruerats och byggts av bröderna Herbert och Holger Uppgård. Det är ett verkligt »krutåk», har 120 cm spännvidd och 86 cm längd. Motorn är den välkända schweiziska Dyno. Konstruktionen är enkel och väl genomtänkt, samtidigt som modellen är robust och har ett mycket tilltalande yttre. Vingen ligger på



en baldakin, vilket ger god stabilitet och stögförmåga trots den ringa V-formen. Vingprofilen är mycket tunn — liksom på en modern segelmodell — och ger ett bra glidtal och låg sjunkhastighet. Stabilisatorn är bärande och även detta bidrar till stabilitet och stögförmåga. För att minska luftmotståndet är motorn försedd med en strömlinjeformad täckplåt.

Allt som allt är modellen mycket lyckad och även svenska dieselmotellflygare kan med fördel ta vara på de duktiga ålänningarnas resultat. *Salle.*

ÅLÄNDSKT

En av de mest verksamma modellflygklubbar i Finland är säkert Mariehamns flygklubb. Ålänningarna har specialiserat sig främst på små dieselmoteller och nått verkligt goda resultat. På modellflygläget i Jämijärvi i somras belade åländska modellflygare bl. a. de två första platserna

av bröderna Herbert och Holger Uppgård. Det är ett verkligt »krutåk», har 120 cm spännvidd och 86 cm längd. Motorn är den välkända schweiziska Dyno. Konstruktionen är enkel och väl genomtänkt, samtidigt som modellen är robust och har ett mycket tilltalande yttre. Vingen ligger på

Lapplandsgiro

En ung Lycksele-bo, Erlend Henning, har efter egna ritningar byggt den fyrstidsiga autogiron i skala 1/25 på nedanstående bild. Modellen — med spant och klädsel av japappaper och tunn papp — har uppfällbar huv, rörligt sidroder och radio samt indragbar pejlram mellan landställets ben. Sporren fjädrande. Modellen är lackerad i rött och gult med inredning i silver och grönt. Stabben har han helt fräckt slopat — men så behöver ju modellen inte kunna flyga heller!



Gjutna modeller av aluminium. Värkgjutna så endast putsning behövs.

	1/100 skala	1/50 skala
J-21	3:—	6:50
J-22	3:—	6:—
J-26	3:—	6:—
B-17	3:—	6:—
B-18 a-b	3:50	
Spitfire	3:—	6:—
Fot	2:50	3:50

Ing. ENAR ANDERSSON
Fålhögsgatan 2 D Uppsala

MODELLFLYG — BÅTAR

MODELLBYGGARE!

Här är mina 35 öre i frimärken.
Sänd katalog till:

Namn:

Adress:

Postadress: Flyg 25/26-45

MODEL-CRAFT
Kungsgatan 7 b - MALMÖ

JÄRNVAGAR — SPÅRVAGAR

KLIPP HÄR!

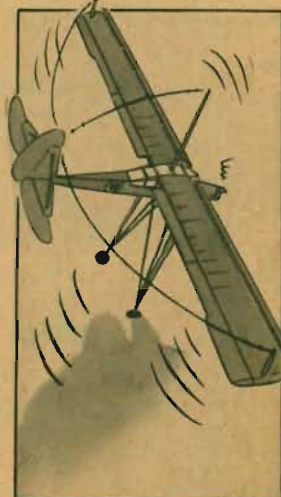


S 14 FIESELER "STORCH"

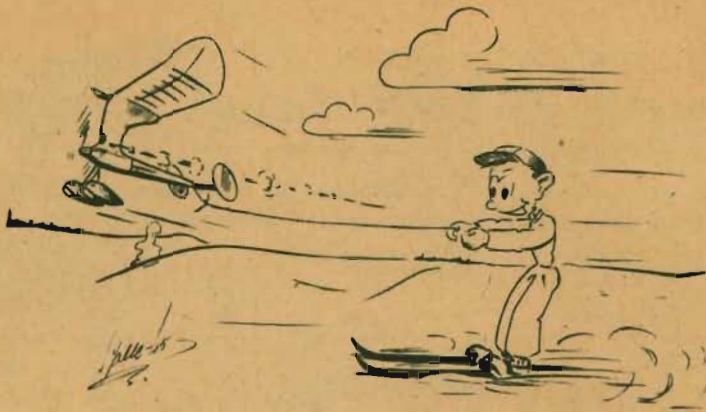
Tyskt (svenskt) enmotorigt närspanningsplan. MOTOR: 1 st 240 hk Argus As 10C, 8-cyl luftkyld radmotor. BESÄTTNING: 2 man. SPÄNNVIDD: 14,25 m. LÄNGD: 9,90 m. HÖJD: 3,05 m. VINGYTA: 26,0 m². TOMVIKT: 860 kg. FLYGVIKT: 1.320 kg. VINGBELASTNING: 48,5 kg/m². EFFEKTBEL: 5,3 kg/hk. MAXHAST: 180 km/t. MÅRSCHHAST: 150 km/t. LANDNINGSHAST: 50 km/t. TOPPHÖJD: 5.600 m. FLYGSTRÄCKA: 380 km. TILLVERKARE: Gerhard Fieseler Werke GmbH, Kassel-Bettenhausen, Tyskland.



»Storken» är ett högvingat monoplan med V-stagad rektangulär vinge med hela framkanten slottad och kraftigt tilltagna landningsklaffar. Kabinen är av kupétyp med siktfönster utbyggda något åt sidorna. Flygkroppen är från sidan sett relativt smal med hopdraget nosparti. Underifrån är nosen något bredare än övriga delen av flygkroppen. Det ovanligt höga landstället är av fast typ med både ving- och kroppstötter. Fenan är avrundad med stort sidroder och spetsbalans. Stabilisatorn är pilformad med mycket stora stjärthöjdplan med kraftigt avrundad bakkant och indragen rot.



Låt
inte
SNÖN
hindra
dig!



Vintern är onekligen den lugnaste tiden på modellflygfronten. Under de mörka vinterkvällarna sitter de flesta aktiva modellflygarna hemma och planerar sin verksamhet för det nya året, det konstrueras och byggs nya modeller för kommande hårda tävlingar. Särskilt nu, då så stora saker är i görningen har modellflygarna mycket »huvudarbete» med att bli fundera ut hur de nya reglerna skall förverkligas i praktiken.

Det är emellertid inte alls hälsosamt att jämt sitta inne, utan man måste emellanåt tänka på sin modellflygkondition också. Låt inte kölden och snödrivorna hindra modellflyget! Om söndagarna finns det säkert tid att ge sig ut i den friska vinterluften och på så sätt kombinera det sportsliga och tekniska i modellflyget. På det sättet kan man med gott samvete tala om verklig modellflygsport.

Vid vinterflygning är det nödvändigt att vidta vissa tekniska åtgärder. Man bör bli

utrusta både sig själv och modellen med skidor — om den sistnämnda är en gummi- eller F-modell. Det är minsann inte roligt att vada kilometervis i höga snödrivor för att hämta bortflugna kärror. På ovanstående teckning ses en lyckad lösning för utövandet av modellflyg på vintern...

Så ber vi få tacka modellflygarna för det intresse som vår tidning rönt under det gångna året och önskar God Jul och Gott Nytt Modellflygår! *Modellflygred.*

POST-PICK-UP...

Forts. fr. sid. 18

— Det var tydligen inga svårigheter alls, säger Svensk Flygtjänsts chef, dir. Eliasson, när FLYG frågar. Vi var glada att få göra det där provet och hoppas snart få försöka även med pick-up. Aradon passar nog bra för det jobbet. Vi har tillstånd att ta

400 kg last i varje flottör, där vi tagit bort bränsletankarna på 450 liter, och så 200—300 kg last i själva planet. Bränslemängden blir efter »operationen» 450 liter. Men det är i sista hand postverket som avgör denna fråga. FLYG ringer byråchef *Hultman* i generalpoststyrelsen.

— Det är i första hand en kostnadsfråga, svarar byråchefen. För vår del är vi också lika glada att skjuta på starten ett tag, d. v. s. att börja senare än föreslagna datum 1 januari — ty det är ju viktigast att skärgårdsborna får sin post under själva islossningen, då de är fullkomligt isolerade. Då kan vi i stället hålla på med försöksflygningarna längre än till föreslagna 15 april. Men ännu är ärendet under utredning. *P. M.*

TVÄSITSARE...

Forts. fr. sid. 65

fabriken har i en skrivelse till chefen för flygvapnet anhållit att planet skall provflygas av FV för att det skall kunna ifrågakomma för statsmedelleveranser. Sedan en del ytterligare förbättringar införts — bli låg koppling för vinschstart — tror ing *Abelin* att LH—22 skall kunna mäta sig med vilket övningssegelplan som helst.

Kockums Flygindustri fortsätter med bygget av Olympia enligt beräkningarna och snart är de första vingarna klara. Den första serien (9 st) har utökats något med tanke på både export och att någon svensk flygklubb kanske önskar skaffa sig en Olympia utöver de som redan utdelats med statsanslag. *Pro Mille.*

Modellbyggarens **BÄSTA JULKLAPPAR**

VI PRESENTERA de första byggsatserna i en helt ny serie av svenska skalamodeler, vilka äro fullt i klass med det bästa utländet bjuder. Ritningarna i skala 1/25 äro de bästa vi någonsin kunnat erbjuda våra svenska modellbyggare.

Byggsatserna innehålla tryckta flak, svarvade motoråpor, splinners, hjul, ritningar, beskrivningar, celluloid, beklädnadsmaterial, lister etc.

För dem som önska en mindre modell i massivt utförande rekommenderas replikamodellerna i skala 1/50 och 1/100.

JHH-100. Spv. 1.054 mm. En ny intressant modellkonstruktion avsedd att drivas med diesel-motorer om 1/10 hkr. Modellen är noggrant provflygen och kan på det bästa rekommenderas för tävlingsbruk. Byggsats till JHH-100 innehållande allt erforderligt material av bästa kvalitet jämte ritning i full skala. **Kr. 14: 50**

MIKRO-DIESEL. En ny intressant dieselmotor om 1/10 hkr. 7.500 varv per min. Ett verkligt gott precisionsarbete av dansk tillverkning och konstruktion. Motorn lämpar sig utmärkt väl för flygplan, båtar och modellracebilar. »Mikro-Dieseln» har med stor framgång provats här i Sverige och lämpar sig utmärkt för modellen härövan. Pris på begäran, sänd efter prospekt eller katalog!

»MIKRO-DIESEL» finnes i lager och kan erhållas omgående vid rekvisition.

Sven E. Truedsson modellflygindustri, Malmö 9

North American P-51 B »MUSTANG». Ett av världens mest omtalade jaktplan, vilket bl. a. användes i Sverige, finnes nu i intressant spantbyggsats i skala 1/25. **Pr byggsats Kr. 4: 75**

P-51 »MUSTANG» i skala 1/50 med kontursågade delar, ritningar, lim etc. **Pr byggsats Kr. 2: 25**

P-51 »MUSTANG» i skala 1/100. Byggsats med tryckta delar och propeller och hjul av aluminium. **Pr byggsats Kr. 1: 25**

GLÖM EJ att sända efter vår nya stora modell-katalog som utkommer omkr. den 15 dec. Den nya katalogen innehåller massor av nya modeller i spantbygge, replik, skala 1/100 och 1/50, dieselmotorer, motormodeller, material och tillbehör. Sändes mot 30 öre i frimärken.

SAAB 21. Det nya sensationella jaktplanet i ypperlig spantbyggsats i skala 1/25. **Pr byggsats Kr. 5: 50**

SAAB 21 i skala 1/50. Byggsats med kontursågade delar, ritningar och lim. **Pr byggsats Kr. 2: 75**

SAAB 21 i skala 1/100. Byggsats med tryckta delar och propeller och hjul av aluminium. **Pr byggsats Kr. 1: 25**

SVEN E. TRUEDSSON
Modellflygindustri Malmö 9

Härmed rekv. att sändas mot postförskott + porto:

... st. Byggsats typ pris

... st. Byggsats typ pris

... st. Katalog, 30 öre i frim. bifogas.

Namn

Adress

..... Flyg 25-26/45

ÖRNUNGEN flyger jorden runt



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

Den svenska «Örnungen» har åter startat efter löjtnant Nord's äventyr i Shanghai för att försöka inhämta konkurrenternas förspång i jorden-runt-tävlingen. Nord är fortfarande omtöcknad, måste landa men en taifun överraskar dem...



Prenumerera i dag på **FLYG!**

Bästa julklappen!

LÄS SID. 9 I DETTA NR OCH SE
VAD FLYG BJUDER IER 1946

Till PRENUMERATIONS-AVDELNINGEN, Box 3263, Stockholm 3

Undertecknad prenumererar härmed på Tidskriften FLYG

för { hela året 1946. (Kronor 9:75). (Stryk det som
halva året 1946. (Kronor 5:—). inte önskas.)

Namn:

Bostadsadress:

Postadress: tel.-nr

Likviden, Kronor insättes å postgiro 1111.

FRS

Forts. fr. sid. 55

gaste tiden med slutprov i alla ämnen och mycket flygning. En trevlig flygfälttävlan hölls vid FRS de sista veckorna. Där fick eleverna visa sina färdigheter på marken och i luften. Flygmomentet omfattade navigeringsflygning, dukspaning, pricklandning och avancerad flygning. Markmomentet i sin tur omfattade orienteringslöpning, mållangivning, skjutning och handgranatkastning.

Ett ur elevernas synpunkt mindre trevligt ämne men ett mycket nyttigt sådant är exercis och markstrid. En flygelev måste kunna klara enklare befälsföring på marken liksom i luften. De teoretiska ämnena är de vanliga vid flygskolor, nämligen luftnavigation, signaltjänst, flyglära, motorlära, materiellära, meteorologi osv. Dessa ämnen har stötts och blötts åtskilliga timmar inne i lektionsbarackerna, tills eleverna har varit mogna för prov av skilda slag.

Allt gick sin gilla gång tills den dagen randades, då eleverna inspekterades av chefen för flygvapnet, general Norden-skiöld. Denna dag brukar inte lönas med särskilt bra väder och det såg inte ut att bli något undantag denna gång heller, ty dagarna före var hur mulna som helst. Döm därför om vår förvåning, när vi på inspektionsdagen hade rena rama önskevädret. Solsken och klart. Flygningen kunde alltså bli första punkten på programmet denna dag och att den gick bra har jag

föret berättat om. Chefen var nöjd, där-
om fanns inget tvivel. Därefter var det
teorilektioner — stycken två — och sedan
uppvisning i exercis, där vi lärare osökt
kom att tänka på stamskolornas uppvis-
ningsexercis, så bra var det, därmed bevi-
sande, att en flygelev kan exercis I.

Så var stunden inne, då vingarna skulle
tas emot ur generalens hand. Ett ögonblick
här i livet en vpl ff sällan glömmes. De
vita silvervingarna glänste i kapp med so-
len och de nybakade fältflygarna spände
sina bröst lite mer än vanligt. Det var 47
elever, som fick glädjas häråt. Sk.

»OMEGA» kallas en ny rysk tvåsitsig,
tvåmotorig, tvårotorig helikopter med ro-
torerna placerade i spetsen på två ving-
stumpar som på t. ex. Platt-Le-Page
XR-1. Helikoptern är konstruerad för
användning i samhällen som lider brist
på flygfält, närmast i norra Sibirien.
»Omega» har en toppfart på 185 km/t
och stighastigheten är 6 m/sek.

CONSOLIDATED XB-36, det nya ame-
rikanska jättebombplanet, och det något
mindre Northrop XB-35 vilka presente-
rades i FLYG nr 23/45, är utrustade med
sex respektive fyra P & W »Wasp Ma-
jor»-motorer på vardera över 3000 hk.
Spännvidden på XB-36 är 70 m och flyg-
vikten 146 900 kg. Prototypen till XB-36
nalkas snabbt sin fullbordad. I motsats
till XB-36, som är ett midvingat mono-
plan utvecklat ur den tidigare kända
C-99 eller Modell 37, är XB-35 en fly-
gande vinge med en spännvidd på 54,26
m. Både XB-36 och XB-35 har skjutande
propellrar. Enligt vissa dagstidningsupp-
gifter skall XB-36 kunna ta 82 ton bom-
ber och XB-35 58 ton bomber över 17 000
km flygsträcka. Dessa uppgifter verkar
osannolika. Northrop uppges även ha ett
ännu större bombplan kallat XB-49 under
konstruktion.

VERKTYG

såsom:

PRESSVERKTYG,
GÄNGVERKTYG,
MÄTVERKTYG,
GIGGAR och FIXTURER
utföres omsorgsfullt och
med högsta precision av

Carlsson & Westerbergs
Verktögsfabrik

ESKILSTUNA

Tel. 31 870

Tel. 30 772

Leverantör till Flygvapnet



IRVIN

FALLSKÄRMEN

IRVIN FALLSKÄRMSAKTIEBOLAG

Kontor: Strandvägen 5 A · STOCKHOLM

Tel. 62 47 00

Telegr.-adr. Irvinchute

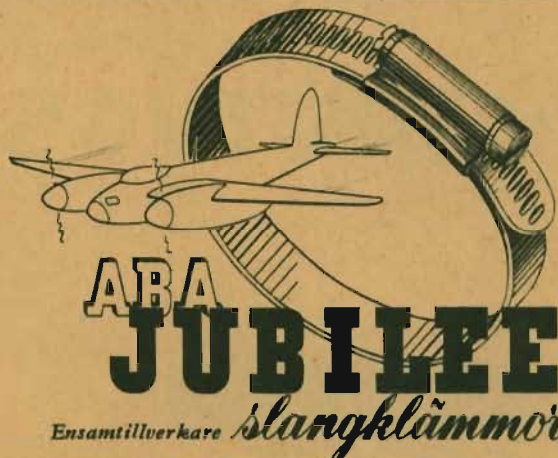
FLYGET

använder

ABA-Jubilee slangklämmor

med helpressade
snäckhus av hel-
draget material
enl. sv. Patent.

Finnas hos Eder
järnhandlare.



Ensamtillverkare slangklämmor

ALLMÄNNA BRANDREDSKAPSÄFFAREN A-B

Scheelegatan 28 • STOCKHOLM • Tel. 53 22 58 — 59, 51 65 51

BILREPARATÖRSKURSER

2—4 månaders utbildningskurser till bilreparatörer börja den 7 januari,
4 februari och 4 mars 1946.

SVETSNINGSKURSER

3-veckorskurser i gas- eller elektrisk svetsning samt 8 veckors kombinerade
gas- och elektriska svetsningskurser med praktik börja den 26 november 1945,
7 januari, 4 februari och 4 mars 1946.

HANDELSKURSER

5-månaderskurser i praktisk kontorsutbildning börja tisdagen d. 29 jan. 1946.
Prospekt o. upplysningar erh. mot 2 porton, varvid tidningens namn uppgives.

SKÖVDE PRAKTISKA SKOLA

Döbelngatan 9, Skövde

Telefon 12 49, Skövde

STHLMS TEKNISKA INSTITUT

DAG- & AFTONSKOLOR CENTRUM KUNSGATAN 32

Sveriges största enskilda tekniska läroanstalt.

Inspektion: Professor Emil Alm, Major Einar Råberg (f. elevkåren).

Ingenjör- o. verk.-utb. fr. folkskola, real- o. studentexamen, Fackavd.: Verkstadstekn.,
motortekn., flygtekn., värme o. sanitet, elektrostarkström, radio o. svagström, hus- och
vägbyggnad, keml. Stipendier, Avgiftslindr. för obem. Prospekt skänkes. Anmäl i tid.
Upprop 18/1 1946, Exp.-tid 10—19, Tel. 23 87 05 (växel).

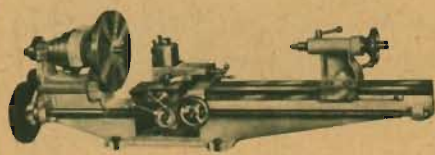
E. WALTER HOLMSTEDT, Civ.-Ing. Rektor.

Försäkrings-  Aktiebolaget

Securitas

Birger Jarlsgatan 12, Stockholm. Tel. 67 00 20

Ett av de ledande bolagen inom svensk flygförsäkring



VLG - SVARVEN

är idealet för experiment och
modellarbeten.

Ständigt stigande efterfrågan

90 mm dubbhöjd, 610 mm dubbavstånd,
13 mm spindelborring. Vikt ca 50 kg.
Trots sitt goda och kraftiga utförande
kostar VLG-svarven endast

Kr. 450:—

Begär prospekt!

VERKTYGS
Lagret

G Ö T E B O R G

Drottninggatan 25

Tel. 13 48 34, 13 48 55

WILSON & CO

INTERNATIONELL
SPEDITION
SKEPPSMÄKLARE

STOCKHOLM GÖTEBORG
MALMÖ BORÅS TRELLEBORG
HÄLSINGBORG NORRKÖPING

KÖPENHAMN OSLO

Auktoriserade fraktagenter för A. B.
Aerotransport och med dem sam-
gående in- och utländska flygbolag.

En flygare

köper sitt UR hos

L. SUNDSTEDTS

UR H A N D E L

KUNGSGATAN 2 - STOCKHOLM
(Vid Stureplan)



Leverantör till

KUNGL.

FLYGFÖRVALTNINGEN

Böcker:

TEKNIKEN AV I MORGON

»Aktuella problem och framtidsperspektiv inom teknik och ingenjörsvetenskap» har samlats till en bok av Teknisk Tidsskrift med anledning av dess sjuttiofemte årgång. »Morgondagens teknik» har boken kallats och den innehåller 44 för den tekniskt intresserade mycket läsvärda artiklar, skrivna av specialister inom bergsvetenskap, mekanik, motor-, skepps-, flyg-, elektro-, kemi- och byggnadsteknik.

För FLYG:s läsare är särskilt två av dessa underavdelningar av det allra största intresse: motor- och flygteknik. I den första skriver bl a den svenske specialisten och uppfinnaren inom reaktionstekniken Alf Lysholm om »Utvecklingen inom turbintekniken» en artikel, som är uppbyggd med hans egna konstruktioner som bakgrund till den logiska utvecklingskurvan fram till Frank Whittle.

Den flygtekniska avdelningen bjuder på mycket av intresse. Bo Lundberg skriver om »Reaktions- eller propellerdrift för flygplan?» och hans artikel utmynnar i följande framtidsspådningar för de närmaste 5—10 åren:

Så gott som alla krigsflygplan blir reaktionsdrivna — möjligen bildar längdistansbombplanen ett undantag. Reaktionsjaktplanen kommer att uppnå 1 200, möjligen 1 500 km/t, varav den högre farten uppnås med hjälp av raketdrift. Reaktionsdrivna bombplan bör kunna komma upp till 1 000—1 200 km/t. Praktiskt taget all trafikflygning för distanser upp till 2 500 km för såväl person- som godstransport kommer att ske med reaktionsdrift och marschfarter på 600—750 km/t. Långdistansflyget över distanser på 6 000—8 000 km »non-stop» kommer sannolikt också att bli reaktionsdrivet men för långa godstransporter och mindre exklusiv passagerartrafik tror Bo Lundberg på kombinationen gasturbinpropellerdrift — eventuellt endast som ett mellanled i utvecklingen.

Även övrigt civilflyg (turist-, privat- och sportflygplan) torde succesivt och delvis under den närmaste 10-årsperioden bli reaktionsdrivet. Marschhastigheterna torde bli 300—500 km/t, eventuellt högre.

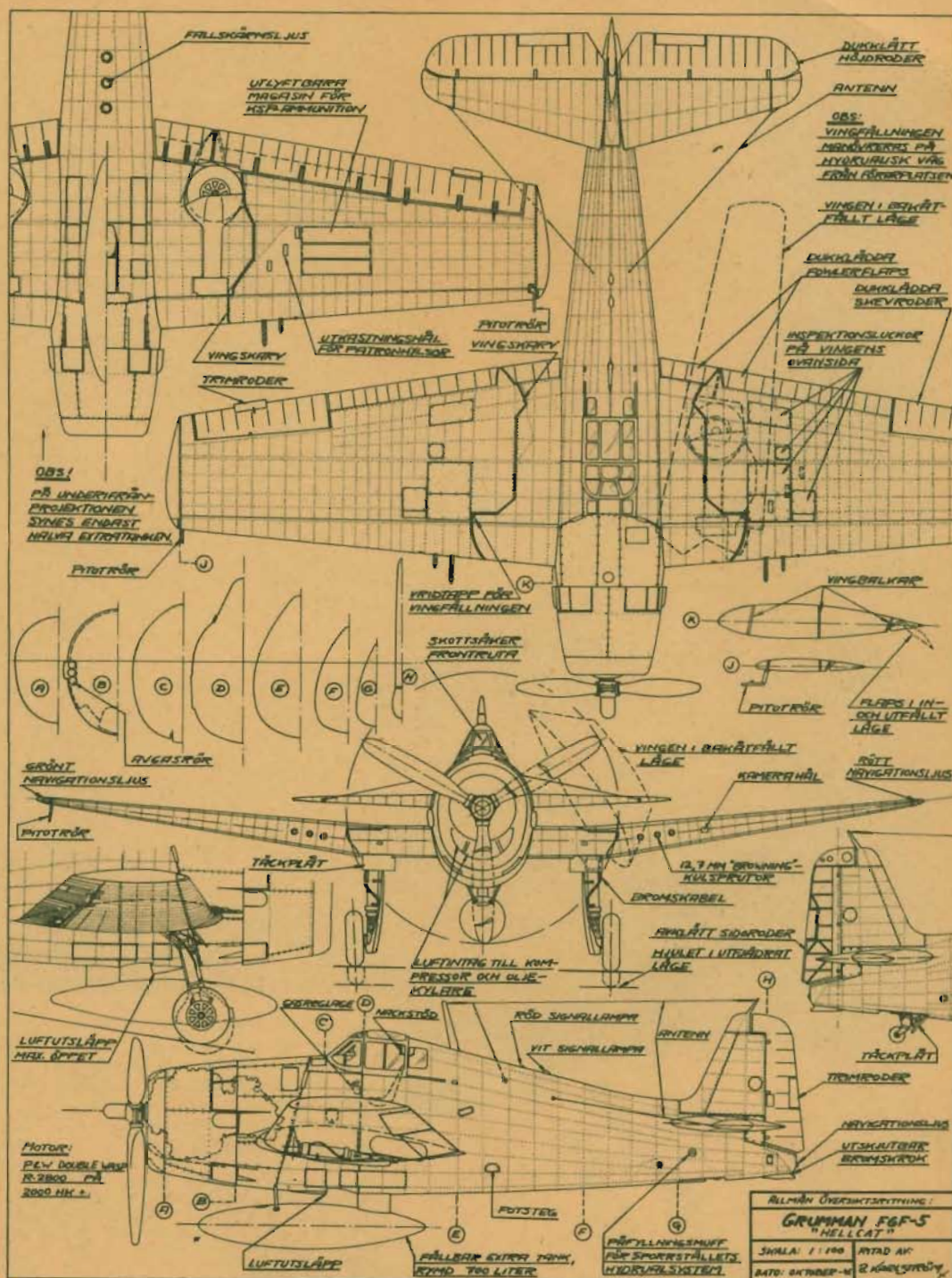
Hans-Eric Löfkvist skriver om »Flygplanvingsens problem» och kommer fram till att den flygtekniska forskningen ännu har en lång och mödosam utveckling framför sig, innan det flygplan är konstruerat som med goda start- och landningsegenskaper förenar förmågan att till fullo utnyttja reaktionsmotorernas möjligheter.

Bo Hoffström har tagit sig an »De stora flyghöjdernas problem». Flygning på stor höjd har ju stora fördelar: större hastighet, oberoende av vädret, säkrare och bekvämare flygning m m. Förf. anser att den optimala flyghöjden ligger mellan 10 och 15 km. På grund av den ökning av motoreffekten som nödvändiggöres av den högre flyghöjden får också höjdflygplanen — åtminstone vid kolmotorer — bättre startegenskaper. Ett flygplan dimensionerat för flygning på 11 000 m behöver icke mer än 60—65 % av den rullbanelängd som ett övrigt likadant flygplan, dimensionerat för flygning på 4 000 m.

Olov W. Carlstein och Sven Malmström ger en ytterst intressant överblick över utvecklingen på flygplanutrustningarnas område.

Gunnar Ljungström och Stig Ekeberg skriver om »Hydrauliska och elektriska kraftöverföringar i flygplan». G. K.

GRUMMAN F6F-5 "HELLCAT" I SKALA 1:100



DATA OCH PRESTANDA:

TILLVERKARE: Grumman Aircraft Engineering Corp., Bethpage, Long Island, New York, N. Y., USA.

TYP: Hangarfartygsbaserat jaktplan med beteckningen F6F-5. Den finns också i nattjaktversion med beteckningen F6F-5N.

BESÄTTNING: 1 man.

SPÄNNVIDD: 13,05 m.

LÄNGD: 10,23 m.

HÖJD: 4,39 m.

VINGYTA: 31,03 m².

FLYGVIKT: 5 281 kg.

VINGBELASTNING: 168,5 kg/m².

FLYGSTRÄCKA: 2 413 km (med extratank 2 900 km).

TOPPHÖJD: 11 520 m.

MOTOR: 1 st 2 000 hk Pratt & Whitney R-2800-10W, 18-cyl. luftkyld dubbelstjärnmotor.

EFFEKTBELASTNING: 2,64 kg/hk.

MAXHASTIGHET: 611 km/t.

EKONOMISK MARSCHHASTIGHET: 418 km/t.

LANDNINGSHASTIGHET: 137 km/t.

STIGHASTIGHET: 914 m/min (c:a 15 m/sek).

BEVÄPNING: 6 st fasta 12,7 mm ksp.

BOMBLAST: 918 kg bomber samt 8 st 12,7 cm raketprojektiler eller en 500 kg bensinbomb.

COPYRIGHT:

FLYG

och

B. KARLSTRÖM

Det amerikanska hangarfartygsbaserade jaktplanet Grumman »Hellcat» i den tidigare versionen F6F-1.

FLYG 25 - 26/45



Vad är klockan?

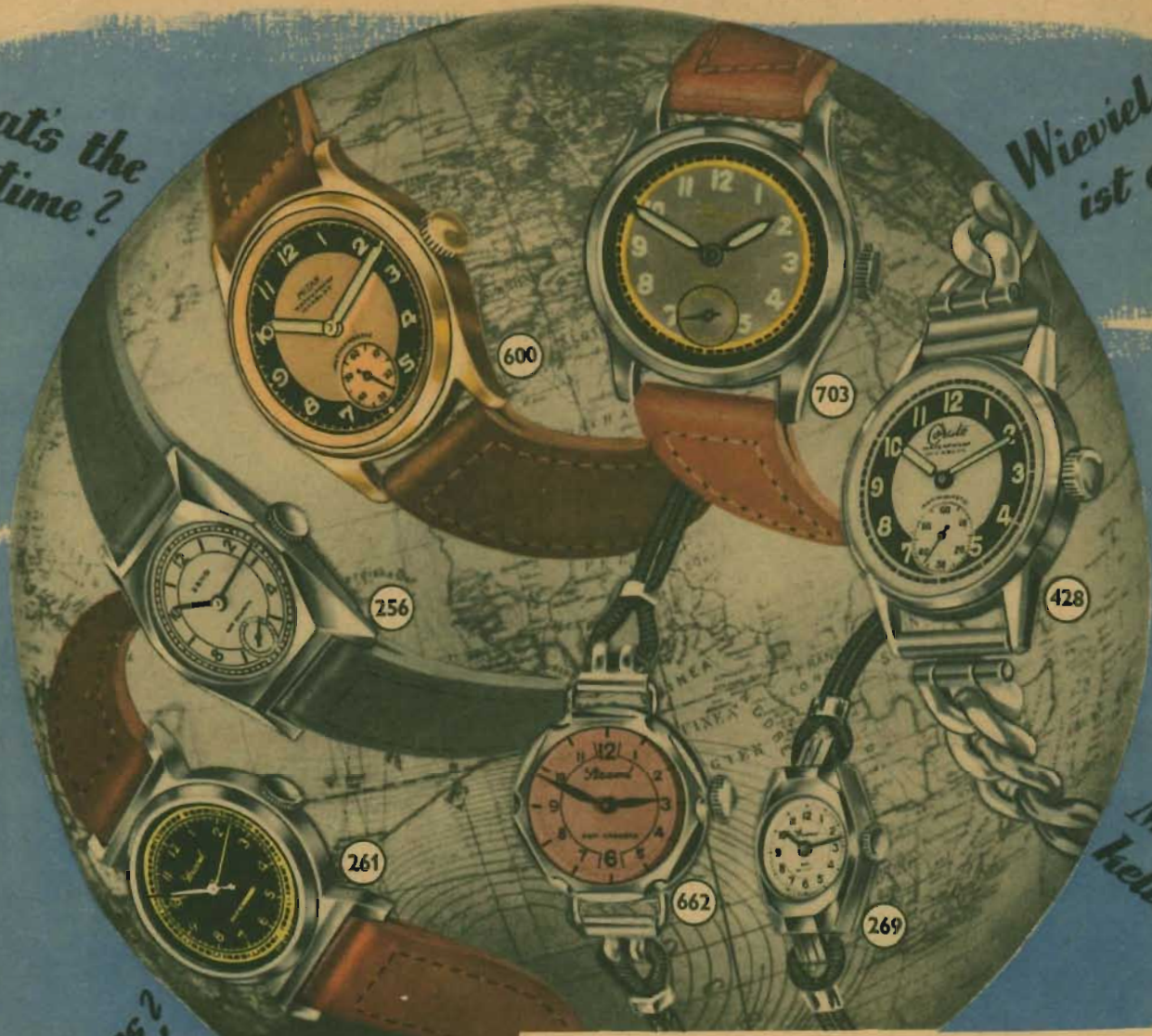
What's the time?

Wieviel Uhr ist es?

Qué hora es?

Quelle heure est-il?

Mitā kello on?



Var Ni än befinner Er, vet Ni alltid vad klockan är slagen, när Ni har ett ur från Svenska Urcentralen. Det är förstklassiga schweiziska kvalitetsur med 15 rubiners ankarverk. Rekvirera genom nedanstående kupong.

100 % vattentätt med skruvboett. Förstklassigt verk och prima gång. Pris kr. 105:—, Mån.-bet. kr. 10:—

N:r 703. Herrarmbandsur märke Strand av rostfritt ädelstål med skruvboett, absolut vattentätt, antimagnetiskt, stötsäkert samt nattlysande. 15 rubiners ankarverk, extra förstärkta tappar. Detta ur har alltigenom ett förstklassigt verk. Pris kr. 97:—, Mån.-bet. kr. 10:—

N:r 261. Herrarmbandsur. Märke Strand. Modern nyhet med sekundvisare i samma axel som timvisarna. Lämpligt ur för idrottsmän. Rostfritt chromnickelstål. Antimagnetiskt. Splitterfritt glas. Säker gång. Finnes även med vit urtavla. Pris kr. 52:—, Mån.-bet. kr. 5:—

N:r 428. Corate herrarmbandsur i 1/2 stål. Vattentätt, stötsäkert, (Incabloc), antimagnetiskt, 15 rubiners schweiziskt kvalitetsverk. Kraftig pansanlänk i svenskt rostfritt ädelstål. Urtavlan i silver, svart sifferkrans. Radiussiffror o. -visare. Pris kr. 85:—, Mån.-bet. kr. 10:—

N:r 256. Herrarmbandsur av rostfri chrom, mycket trevligt utförande. Remmen av prima läder. Ett hållbart ur med 15 steners ankarverk. Pris kr. 33:—, Mån.-bet. kr. 3:—

N:r 269. Modernt damarmbandsur. Märke Strand. Boett av rostfritt stål. Splitterfritt glas. Antimagnetiskt, säker gång. Uret är försett med svart silkekordel. Pris kr. 42:—, Mån.-bet. kr. 5:—

N:r 600. Herrarmbandsur märke Mizar av prima stämplad gulddoublet med bakboett av rostfritt stål. Försett med tvåfärgad urtavla, radiussiffror och -visare. Stötsäkert, antimagnetiskt, splitterfritt glas.

N:r 662. Damarmbandsur. Modernt slipad boett av stål. Splitterfritt glas. Prima gång. Ett billigt ur med ett färdigt utseende. Pris kr. 38:—, Mån.-bet. kr. 4:—

SVENSKA URCENTRALEN
N:a Promenaden 127, Norrköping.

Sänd mig genast ur n:r till att betalas pr a kr.
 Sänd mig genast ur n:r tills uret är fullt betalt.
 Garantibevis skall medfölja på ett år, fickur 2 år.
 Om uret ej utfaller till min belåtenhet, förbehåller jag mig rätten att återvända detta i oavvänt skick inom 8 dagar och få mina utlagda pengar pr omg. Efter denna tid står köpet fast. Kontant 10 procentis rabatt. Obs! Militär i tjänstgöring och andra med tillfällig uppehållsort skola, för att uret skall levereras, även uppgiva fast hemortsadress.

Namn och titel:
 Bostad:
 Postadress:
 Skriv tydligt.

SVENSKA URCENTRALEN

BUTIKER: NORRKÖPING, SLOTTSGAT. 119 — DROTTNINGGAT. 58
 — HOSPITALSGAT. 15 • LINKÖPING, S:T LARSGAT. 15