

# Flyg



MED

Nr 2  
1946

SVENSK  
flygtidning

a,  
45 öre

I Norge 70 öre  
I Danmark 75 öre



# FLYG

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



Med  
**SVENSK**  
**flygtidning**

Utkommer varannan torsdag

### REDAKTION:

Tegnérsgatan 35, 1 tr Tel. 20 33 05  
 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

### Postgirokonton: 1111.

### Prenumerationspris:

Helår Kr. 9:75 - Halvår Kr. 5:—

Danmark: Johs Thinesen, Finsens Allé 20,  
 Odense

Finland: Per S. Jansson, c/o Federley,  
 Mikaelsg 15 A, Helsingfors

Norge: Odd Arnesen, Aftenposten, Oslo

OBS! Redaktionen ansvarar icke för in-  
 sända, icke beställda manuskript.

Ahlén & Akerlunds Fotogravyranstalt  
 Stockholm 1946

**NYA FÖLJETONGEN**, som annonserats börja på nyåret, har vi låtit stå över ett litet tag, eftersom FLYG i alla fall just nu har flera artiklar av följetongstyp. Men den kommer, den kommer...

## OMSLAGSBILDEN

visar denna gång den så kända »Photo Joe» Lightning, en förbättrad version av den första oöppnade fotospanningstypen. Denna »Photo Joe» är en standard P-38 Lightning med utbytt nos, innehållande fem stora flygkameror. Se vidare sid. 23.



hedrar  
 för  
 värdefullt  
 stöd

Sten Larssons Speceri, Fjällsta, Märsta.  
 Solgårdens Bageri, Hässelbyvägen 28,  
 Spånga.

Konditori Brostugan, Drottningholm.



## Spiral- Fjädrar

Ventilfjädrar  
 Böjliga axlar  
 Fjäderbrickor  
 m. m.

GER SÄKERHET  
 för fullgod kvalitet

**FJÄDERFABRIKEN SPIROS**  
 A.-B. ULVSUNDA

## Bengtsons Elektriska

(Entrepr. f. Luleå stads Elektricitetsverk)

Kontor: Stationsgat. 41

Verkstad: Nygatan 8

Utför:

Elektriska installationer o. Reparationer

Försäljer:

Motorer, Kylskåp, Elspisar o. Elmateriel

Telefon: Kontor 27 86, Anknäring  
 verkstad. Sommarbostad 50 56

## Alex Anderssons Bageri

Rekommenderar sina  
 UTSÖKTA BRÖDSORTER

HALMSTAD - Tel. 489 - 11 33

## MED FLYG HOS F 17

Forts. fr. sid. 39

att titta på vår gamla bekanting B 3:an. Den har fått ett nytt emblem sedan vi såg den sist, en ondskefull örn i flykt med en gammal hornmina i klorna. Det är inte utan att B 3:an ser avsevärt »argare» ut. Och den ser ut att kunna göra litet nytta för sig också, när vi får syn på en med en torped upphängd. Torpeden sitter här — till skillnad från T 2 — inte inuti utan under kroppen. Det har visat sig, att det går alldeles utmärkt att fälla torpeder från den, säger kapten Svenonius, och skulle sedan torpeden inte gå som den skall, så kan vi nog inte skylla det på flygplanet. Torpedfällning är en kinkig historia, som fordrar mycket, inte minst av den sitter vid spakarna. Det skall vara folk med den rätta känslan i fingrarna.

När det gäller segelflyg får vi vända oss till löjtnant Per Lange, som är chef för den grenen av utbildningen. Ty att det inte bara är en fritidssysselsättning, vill han särskilt kraftigt framhålla. Man kan ganska snart se om en segelflygare har förutsättningar att bli en god motorflygare eller inte, säger han, och kunde man göra gallringen av blivande motorflygare redan under segelflygutbildningen, skulle man kunna spara en hel del pengar. Utbildningen här har tyvärr inte kommit så långt, vi håller på att bygga på våra två glidare och vi hoppas få den ena klar till våren. Till dess får vi nöja oss med att hålla på med prov för manöver-C. Det var en skön sak att bestämmelserna i det fallet blev ändrade, så man kan hålla på i litet större utsträckning på vintern. Så har vi en Kranich, som vi kan köra i dubbelkommando i. Babin och Weißen får väl vila så länge.

Det är tydligen väl sörjt för F 17:s personal, när det gäller utbildning, men hur står det till med möjligheterna att sysselsätta sig på fritid? Vi vänder oss med den frågan till personalvårdschefen, kapten Ek. Ni skall inte tro att vi har blivit alldeles lottlösa fast vi bor litet på sidan av den stora allfarvägen. Vi har t ex den frivilliga, allmänbildande undervisningen, som allt manskap får delta i. Det är inte mindre än 175 anmälda elever som pluggar för fullt, företrädesvis engelska och maskinskrivning. I mitten av december förra året uppfördes för första gången F 17:s revy. Och att där låg arbete bakom, det kan jag försäkra. Den blev också en jättesuccés. Vidare är idrottsintresset mycket stort vid flottiljen. Främst på programmet kommer orientering, som sig bör när det gäller flygare, men vi glömmar inte bort fotboll, simning, bandy och allmän idrott. Ett par goda resultat noterade vi i SMI:s nattorientering i höstas, då furiren Svinge lade beslag på 1:a pris. Förste pristagare i officersklass blev fänriken Brantås. I andra grenar har vi inte kunnat hävda oss utåt ännu, men vi ligger intet på latsidan.

Nej, det tror vi gärna. Det vi sett av en av våra nyaste flottiljer under en kort dags besök, det vittnar i hög grad om att här finns det folk som arbetar, arbetar hårt och med glädje. Folk som ständigt söker tänka på vad flottiljchefen en gång sagt: »Tänk på att flygvapnet är försvarets brandkår.»  
 P. L.

# KSAK-nytt



## INTENSIV SOMMAR FÖR ALLEBERG

Den preliminära planen för Allebergs-kolans verksamhet under 1946 föreligger nu utarbetad. Årets program är synnerligen digert och allt tyder på att landets rikssegelflygskola går en rekordsäsong till mötes.

Uptakten sker redan den 12 maj då den första av årets två centrala segelflyginstruktörskurser tar sin början. Kursen avslutas den 2 juni. Den andra segelflyginstruktörskursen har förlagts till tiden 4—25 augusti. Deltagarantalet beräknas för vardera kursen bli 12—15 elever.

Den 12 maj inleds på Alleberg även Bygglärdkurs 1 med 15 elever. Kursen pågår till den 2 juni. Bygglärdkurs 2 har förlagts till tiden 18 augusti—8 september och skall även den omfatta 15 elever.

I år blir det på Alleberg två modellflyglärdkurser. En sådan kurs 1944 slog mycket väl ut och avsikten är att i fortsättningen uppläta Alleberg för modellflygarna i större utsträckning än vad tidigare varit fallet. Den första modellflyglärdkursen börjar 25 maj och pågår till 2 juni, den andra kursen äger rum tiden 4—11 augusti. Kurserna är planerade för vardera 20 elever.

KSAK har länge haft ögonen öppna för värdet av skolade ungdomsledare inom modell- och segelflygverksamheten. Flera ungdomsledarkurser har med gott resultat anordnats på Alleberg och även i år planeras en sådan kurs under tiden 30 maj—2 juni. Kursen avses omfatta 15 deltagare.

Den 2 juni inleds den »stora skolrushen» med första A/B-kursen, första S-kursen och Tempus (högre) segelflygkurs.

Det blir i år sammanlagt 7 A/B-kurser med 18 elever i varje kurs enligt följande tidschema: 2—16 juni, 16 juni—1 juli, 1—14 juli, 14—28 juli, 28 juli—11 augusti, 11—25 augusti samt 25 augusti—8 september.

Sex S-kurser, dvs certifikatkurser för

elever med C-diplom, planeras. I varje kurs beräknas antalet elever till 12. S-kurserna pågår under följande tider: 2—16 juni, 16 juni—1 juli, 1—14 juli, 14—28 juli, 28 juli—11 augusti samt 11—25 augusti.

Tempo segelflygkurs 2—16 juni med 12 elever avser högre segelflygskolning med bl a instrumentflygutbildning. Eleverna kommer vidare att beredas tillfällen till prestationssegelflygningar.

Den 16 juni börjar den första av de ju planerade F-kurserna (öppna för certifikatinnehavare). Elevantalet i varje kurs blir 12 och kurserna avses pågå under följande tider: 16—23 juni, 23 juni—1 juli, 1—7 juli,

7—14 juli, 14—21 juli, 21—28 juli samt 28 juli—4 augusti.

Slutligen planeras en nordisk instruktörskurs i likhet med föregående år att äga rum på Alleberg tiden 25 augusti—8 september. Antalet deltagare i denna kurs beräknas till 15.

Efter detta är det väl ingen som tvivlar på att 1946 års Allebergsfunktionärer går en »het» sommar tillmötes? Men ju »hetare» desto bättre. Full fart för segelflyget är säsongens paroll och Nytt-red vet att man i segelflygledaren går in för att göra 1946 till ett RESULTATENS år.

## KSAK:s VINTERTÄVLING

i modellflyg går söndagen den 17 februari i Örebro.

Tävlingsdagen har valts med hänsyn till att de senaste årens vintertävlingar referaten att döma gått i »sommarsol» något som väl knappast behöver befaras denna gång. Modellflygklubben Hobby i Örebro har erhållit KSAK:s uppdrag att arrangera årets Vintertävling.

## ALLEBERG BYTER CHEF

Stig Fägerblad, som på ett utomordentligt sätt lett Allebergsskolans öden under de första fem pionjärsåren, har återgått till sin fadersnäring — Fägerblads klichéanstalt i Västerås.

Till ny Allebergschef har KSAK i dagarna utsett gruppchefen vid Borlänge—Domnarvets Flygklubb, instruktör Walle Forslund. Den nye skolchefen lämnade 1936 sin fädernegård vid Hedemora och skaffade sig flygutbildning — han började flyga hos Svensk Flygtjänst på Bromma och tog certifikatet 1937 i Västerås. På hösten samma år köpte han en Cub, som stationerades på ett provisoriskt fält vid Hedemora. År 1941 blev han gruppchef och instruktör vid Borlänge—Domnarvets flygklubb — vilken syssla han alltså haft lika lång tid som Fägerblad varit chef på Alleberg. Att Forslund skött sitt jobb perfekt torde med all önskvärd tydlighet framgå av hans utnämning till Allebergschef.

Utom segelflyget på och kring Rommedalen har Forslund haft hand om klubbens

målflygningar — företrädesvis med Klemm 35 — och han har nu över 2000 motorflygtimmar. Han har c:a 125 segerflygtimmar och tog sitt silver-C 1944. Guld-C:et har han ännu inte haft tillfälle att försöka sig på eftersom hans klubb inte ägt något lämpligt flygplan.

Walle Forslund är lugn som en filbunke och är en mycket god pedagog och organisatör, varför man kan vara lugn för att »högborgen» får den rätta ledningen. Någon värdigare efterträdare än Walle Forslund kan nog varken Stig Fägerblad, KSAK eller segelflygarna tänka sig.

Och vi tror att han har stora möjligheter att göra sig lika populär och avhållen som Stig — inkarnationen av svenskt segelflyg och segelflygaranda. Walle Forslund hälsas hjärtligt välkommen.

## BEST SELLER

Den lilla behändiga segelflygbroschyren »Hang, Termik, Cumulus»? författad av Yngve Norrvi och utgiven av KSAK har nu utkommit i den tredje omarbetade upplagan, vari bl a de senaste rekordsiffrorna m m tagits med. Broschyren innehåller dels en populär och lättfattlig artikel om hur flygning utan motor går till och i övrigt finnes en alfabetiskt uppställd förteckning med definitioner av de vanligaste uttrycken och begreppen inom segelflyget.

Hang, Termik, Cumulus borde sättas i händerna på varje segelflygelev för att informera honom om vad han ger sig i kast med. Broschyren kostar bara 50 öre. Klubbarna får den för 30 öre (dvs 40 % provision) om minst 10 exemplar rekvideras. Rekvisition sker direkt hos KSAK.



Stig Fägerblad.



Walle Forslund.

## DEN KOMMUNALA "FADERSHANDEN"

Chefinstruktören för segelflyget fullbordade nyligen en sammanställning av de kommunala bidrag som lämnats till flygklubbarnas verksamhet. På samma gång som denna utredning låter ana ett stigande kommunalt intresse för speciellt modell- och segelflygverksamheten visar den också att kontakten mellan flygklubbarna och de kommunala fäderna ännu inte blivit sådan den borde vara.

Vissertligen har en del klubbar fått kommunalt bistånd i form av fria lokaler eller låg lokalhyra, och visst har på flera håll beviljats engångsanslag till flygfälts- och hangarbyggen. Men dels har de flesta anslagen varit av tillfällig natur, dels är det endast ett fåtal klubbar som erhållit dylika bevis på kommunal välvilja.

Särskilt anmärkningsvärd är bristen på årliga kommunala anslag till flygklubbarnas verksamhet. På ett lysande undantag när har (de cirka 400 modellflygklubbarna

oräknade) ingen av landets 53 flygklubbar hittills erhållit årliga anslag från kommunal sida. Undantaget är Jönköpings flygklubb till vilken stadsfullmäktige som stödjande medlem anslår 100 kr årligen. Därutöver lämnas klubben fri tillgång till flygfält, hangarer och andra för verksamheten nödvändiga lokaler, vilket allt tyder på att Jönköping håller sig med framsynta och flygsinnade »fäder».

I form av engångsanslag har några flygklubbar erhållit aktningssvärda bidrag från kommunalt håll. Sälunda har Norrköpings flygklubb fått 77 000 kr till hangarbygge för segelflyget, Värmlands flygklubb 32 200 kr till samma ändamål, Stockholms Segelflygklubb 31 000 kr till hangarbyggnad och elektrisk serviceledning, Varbergs flygklubb 8 000 kr till hangarbygge och materialanskaffning, Hälsingborgs flygklubb 3 000 kr till hangarbygge samt Västerdalarnas flygklubb 3 000 kr till sin byggnadsförening.

Den storartade utvecklingen av modell- och segelflyget har resulterat i att flygklubbverksamheten blivit en betydelsefull faktor när det gäller ungdomens fritidssysselsättning. Denna glädjande expansion har emellertid medfört ökad belastning av klubbarnas ekonomi och det är här den kommunala »fadershanden» har en stor mission att fylla. Modell- och segelflygets nuvarande höga standard och ständigt tilltagande »bredd» har givit de lokala flygklubbarnas talesmän vägande argument när det gäller att öppna de kommunala myndigheterna ögon för klubbens samhälls-gagnade verksamhet och behovet av ekonomiskt stöd åt denna.

### TEMPOSTIPENDIER ÄVEN I ÅR

Tempo AB ställer även i år en ordentlig summa till förfogande för segelflyget, och KSAK har nu utarbetat förslag till disposition av Tempostipendierna för år 1946. Förslaget sammanfaller i stort med de fördelningsnormer, som tillämpats under tidigare år. Dock förekommer en del betydelsefulla förändringar beträffande stipendiernas storlek och stipendiatklientelet.

År 1945 fastställdes stipendiernas storlek för Allebergsskolans del till 100 kr, men då det sedermera visat sig att detta belopp var tilltaget i underkant föreslår KSAK en höjning till 150 kr.

1945 års Tempostipendier utgick uteslutande till läroverksungdom. KSAK föreslår att stipendiatklientelet i år utvidgas till att omfatta sådana personalkategorier som kan anses särskilt viktiga för segelflygningens instruktörsrekrytering såsom gymnastikdirektörer, slöjdlärare m fl. En nyhet för året är vidare förslaget om att en del stipendier skulle tilldelas yngre, flygintresserade journalister, vilka på så sätt skulle få en betydelsefull, »levande» kontakt med svenskt segelflyg.

Vidare anser KSAK att eleverna vid landets yrkesskolor, speciellt eleverna i flygmekanikerskolorna bör ifrågakomma vid fördelningen av Tempostipendierna.

I väntan på att myndigheterna skall fat-

ta beslut om ett av KSAK begärt anslag till en högre segelflygkurs 1946 (D-utbildning) föreslår KSAK att Tempostipendier tilldelas vissa elitsegelflygare för att därigenom bereda dessa ökad möjlighet att genomgå högre segelflygutbildning vid Alleberg.

Sammanfattningsvis föreslår KSAK följande fördelning av årets Tempostipendier: 12 dubbelstipendier till Tempo Segelflygkurs på Alleberg (att fördelas till klubbarna), 5 stipendier till journalister, 10 stipendier till gymnastiklärare, slöjdlärare m fl, 20 stipendier till yrkesskolor samt 44 stipendier till läroverksungdom (att tilldelas vardera två elever vid 22 av landets läroverk utvalda genom lottnings). Sammanlagt utgör Tempostipendierna ett belopp av 15 450 kr. Dessutom har Tempo för året skänkt flygmateriel till ett värde av 32 000 kronor.

### OLYMPIA- LEVERANSEN

De Olympia-flygplan som beställts av KSAK beräknas kunna börja levereras från AB Kockums Flygindustri i Halmstad senast i april 1946. Det blir Aeroklubben i Malmö som kommer att få premiärplanet.

Därefter levereras de i följande ordning: Halle-Hunnebergs Fkl, Linköpings Fkl, Jönköpings Fkl, Karlskoga Fkl, Aeroklubben i Göteborg, Örebro Bil- och Flygklubb, Eskilstuna Fkl, Gävlebygdens Fkl.

Planen kommer fullt utrustade att kosta 15 050 kronor pr st vilket trots att det är ett högt pris, dock är betydligt mindre än vad man från början räknade med.

En besparing av de beviljade statsmedlen kommer således att göras och KSAK har därför anhållit hos myndigheterna att få utnyttja dessa »sparingar» till ytterligare en Olympia, som för övrigt redan är beställd och under tillverkning. Något beslut om utdelningen av detta plan har ännu inte fattats. Är det någon klubb som har intresse för den tionde Olympian så dröj inte med att meddela detta.

### NY 1:e INSTRUKTÖR



Som 1:e instruktör för segelflyget har KSAK från 1 januari anställt sergeant Herje Westrin, Ljungbyhed. Han efterträder Nils Cassel,

som övergått till ABA.

Sergeant Westrin är född 1918 i Fagerhults församling och har bakom sig en väl meriterad tjänstgöring vid Flygvapnet bl a som 2:e flyglärare i Ljungbyhed.

Den nye 1:e instruktören har vid sidan av sin tjänst som flyglärare vid Flygvapnet varit en intresserad segelflygare och fungerat som segelflyginstruktör.

VARJE FLYGINTRES-  
SERAD BEHÖVER EN  
VÄL INITIERAD  
FACKTIDNING

*Det finns alltså  
endast ett val:*

# Flyg

SAKKUNNIG  
AKTUELL  
VEDERHÄFTIG

*Rabattprenumeration för  
medlemmar i KSAK:s an-  
slutna flygklubbar.*

EN

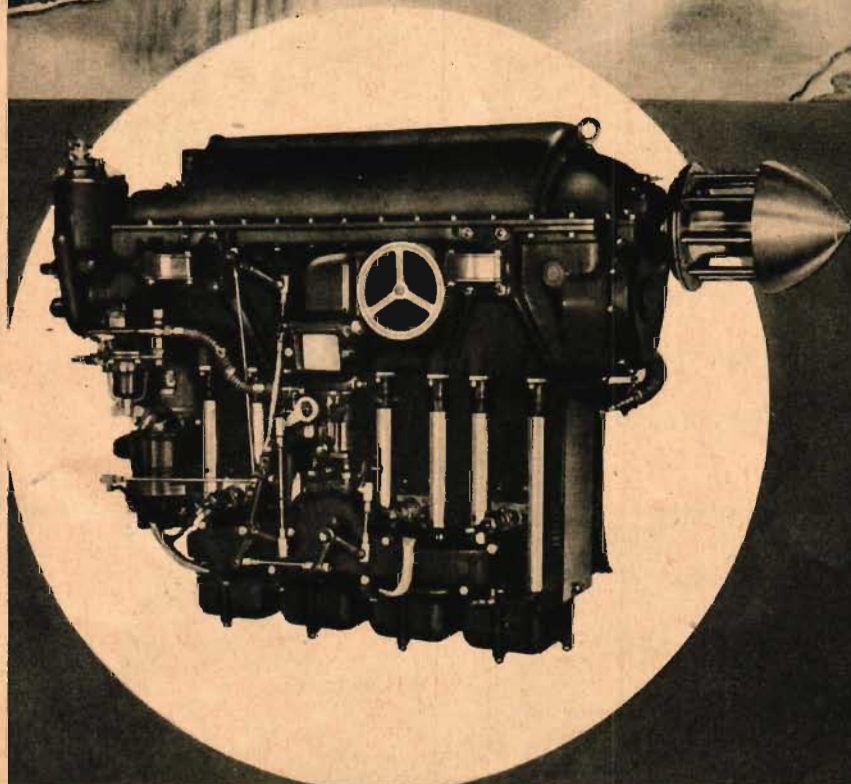
# Cirrus MOTOR...



*Kraften i* **KZ-III**

*Byggd av*

SKANDINAVISK AERO  
INDUSTRI I DANMARK



Detta nya danskkonstruerade och -byggda lätta flygplan med Cirrus "Minor" Serie II-motor har exceptionellt nyttiga prestanda med en landningshastighet på endast 50 km/t och en marschhastighet på 160 km/t. Startsträckan är endast 45 m och landningssträckan ungefär lika lång. För att göra planet "idiot-säkert" har fasta slots monterats.

"MINOR" Serie I 90 hk.

"MINOR" Serie II 100 hk.

"MAJOR" Serie II 150 hk.

"MAJOR" Serie III 155 hk.

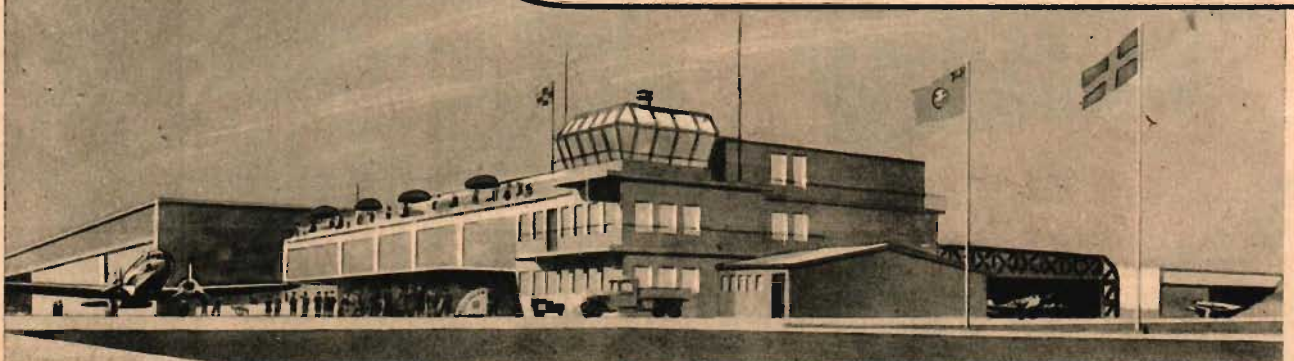
**BLACKBURN AIRCRAFT**

**BROUGH E. YORKS  
ENGLAND.**

AGENTUR FÖR CIRRUS-MOTORER I SVERIGE: AB INGENIÖRSFIRMA FRITZ EGNELL, STOCKHOLM 1



**ABA:**s affisch 1946 är årets signatur för ett företag som har till uppgift att göra Edra långa resor korta. Att resa med flyg är att resa snabbt och bekvämt.





# Flyg

NORDENS STÖRSTA FLYGTIDNING

W. KLEEN:

## METEOROLOGI OCH VEDERHÄFTIGHET

Väderlekstjänstens nödläge bringades till offentlig kännedom genom den ledande artikeln i FLYG nr 23/1945 med omedelbart resultat att kommunikationsministern interPELLERADES i riksdagen om förhållandena vid SMHI. I sitt svar yttrade statsrådet Nilsson b a: »Jag känner till att allvarlig brist på meteorologisk personal föreligger och att anställningsförhållandena i vissa hänseenden äro mindre tillfredsställande». Och kommunikationsministern förklarade sin avsikt vara att även på annat sätt än genom pågående utredningar hålla sig informerad om förhållandena. I en replik till interpellanten yttrade statsrådet vidare att han icke skulle närmare ingå i debatt angående de speciella förhållanden som interpellanten antog vara rådande vid SMHI.

Detta interpellationssvar ger både positivt och negativt klart besked om hur läget bedöms av kommunikationsministern. Om man vill uttrycka saken mycket modest kan man säga att SMHI inte har skäl att glädja sig över denna högofficiella bedömning av resultatet av institutets verksamhet i berört hänseende. Man kan vara övertygad om att statsrådet av dubbla skäl skulle ha varit angelägen att ta institutets ledning i försvar — om detta varit möjligt. Men så skedde icke, tvärtom. Utom i ett enda fall: statsrådet framhöll att världskriget »på sitt sätt» motverkat möjligheten till den utbildning på det meteorologiska området, som i annat fall skulle kunnat ske. Och så påpekade statsrådet att man tagit icke endast meteorologer utan också piloter från utlandet »utan att man därför direkt kan förebrå flygledningen». Det är ringa tröst för ledningen vid SMHI, i synnerhet med tanke på att flygledningen — dvs ABA och SILA — gjort vad som kunnat göras för att utbilda både piloter och mekaniker, men att brist på både materiel och elever under beredskapstiden begränsade utbildningsmöjligheterna. Men om flygvapnet under den senaste tiden kunnat utbilda ett 40-tal meteorologer borde det inte ha varit omöjligt för SMHI att göra sammanlagt.

Resultatet av FLYG:s ledare blir emellertid, att trafikflygets meteorologtjänst kommer att ordnas. Bättre sent än aldrig. Och detta är mycket glädjande.

Ett annat resultat är ett offentligt uttalande av byråchefen vid SMHI, fil d:r Anders Ångström, som i Morgontidningen skyndat

sin chef till undsättning dagen efter interpellationsdebatten. Med våltalig tystnad förbigår d:r Ångström debatten och vad som yttrades i den och vänder sig i stället mot FLYG:s artikel och dess författare, undertecknads ringhet. Artikeln och den på denna stödda interpellationen förklaras av d:r Ångström såsom »varande sällsynt fri från vederhäftighet».

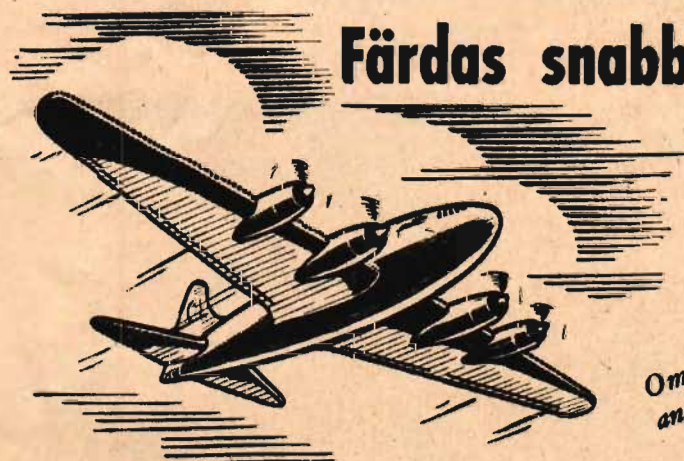
Detta är naturligtvis också ett sätt att föra offentlig diskussion i en allvarlig fråga, men icke ett sätt att förorda. Det hade varit bättre om d:r Ångström genom att punkt för punkt vederlägga artikeln kommit denna att framstå som ovederhäftig än att gå motsatta vägen. D:r Ångström har fått ett svar i MT, skrivet av personalen vid flygväderlekstjänsten vid Bromma, som uttalar sin förvåning över att en man i d:r Ångströms framskjutna ställning kunnat göra ett dylikt uttalande, rättar ett fundamentalt misstag i hans inlägg och påpekar att »institutets personalförening i särskild skrivelse till kommunikationsdepartementet ställt sig solidarisk med den av överste Kleen framförda kritiken».

FLYG och dess ledarskribent kan ta d:r Ångströms utfall med lugn — det har ju redan parerats, på förhand av kommunikationsministern, sedan av institutets personalförening. Det är sakfrågan vi vill åt. Om FLYG:s artikel varit ovederhäftig betyder detta att den lämnat felaktiga uppgifter, vilket skulle kunna föranleda ett felaktigt bedömande av sakfrågan.

Vi uppmanar därför d:r Ångström att i FLYG, vars spalter ställs till hans förfogande för ändamålet, meddela oss och allmänheten i vilka hänseende artikeln innehållit varit felaktigt. Vi skall finna det angeläget att lika offentligt rätta begångna misstag. Först när detta inlägg av d:r Ångström offentliggjorts kan man bedöma, i vad mån artikeln varit »sällsynt fri från vederhäftighet».

D:r Ångström får genom denna uppmaning att ta till orda i våra spalter ett osökt tillfälle att klarlägga en intressant del av Bromma-personalens inlägg i MT. Där heter det att SMHI:s chef »för pressen framhållit bristerna, men då skyllt på statsmakternas njuggighet med anslagen». Men sedan får man läsa att samme chef till statsverket återlämnat medel som voro anslagna för väderlekstjänstens behov.

D:r Ångström har ordet!



## 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.



Tre »officiala» på »Uven» Lissabonflygning — fr v hrr Arne Lettström och Torsten Söderquist, ABA, och kapten Linné Knabe från luftfartsstyrelsen — på trappan till Schiphols nuvarande blygsamma stationsaskjul.

## MED SE-BAU "UVEN" SÖDERUT

se en skynt av dessa två intressanta och berömda orter.

Vi bad därför den »utomförträfflige» befälhavaren ombord, kapten Gösta Carls, om en molngenång och så småningom hade vi planerat ned genom molnen och kom ut ur de understa molnslöjorna långt ute över Biscaya på endast 250 meters höjd mitt över en väldig fiskeflotta, som låg och prövade sin lycka på den för dagen relativt lugna men annars för sina våldsamma stormar så illa beryktade jättebukten. Vi befann oss några km norr om Bilbao och så småningom blev vi rysligt röksugna, vi där inne i SE-BAU:s kabin. »Uven» är ju en av ABA:s allra modernaste DC-3:or och ytterst noggrant isolerad. Det finns också askkoppar inmonterade och de bidrog ju inte precis till att minska rökbegäret, allra minst som vi visste att vi på grund av den starka motvinden — vi höll bara 200—220 km/t — hade sex timmars flygning till Lissabon.

Svaret kom prompt och var: »Till passagerarna. Rökning förbjuden... Knabe.»

### Rökning kommer!

Nog borde man kunna få röka på så långa sträckor och i så väl isolerade flygplan, där bränslesystemet inte ligger i kroppen och risken för bensinångor inne i kabinen måste anses vara lika med noll.

När undertecknad efter hemkomsten ringde upp luftfartsinspektör Angström, förklarade denne också, att han inte hade något emot rökning i sådana plan och på längre sträckor. Undertecknad ringde omedelbart ABA och talade om detta glädjande svar och när detta läses har nog ABA redan skickat in en skrivelse och begärt rökstillstånd. På den svenska atlanttrouten är rökning redan tillåten i de 4-motoriga Felix-planen.

Ja, det där var ett litet intermezzo mitt

# HINDRAD BISCAYA-RÖKNING

Här nedan följer andra avsnittet av FLYG:s utflugne red. G. Knutssons berättelse från premiärflygningen med ABA:s SE-BAU »Uven» till Lissabon. I föregående nummer gavs en del glimtar från själva Lissabon och här kommer några reseupplevelser.

Vi hade startat från Toulouse mot Lissabon fredagen den 7/12 kl 12.29 och snabbt klättrat upp till 2 500 m — just över det tjocka molntäcket. Rakt i söder om oss stack Pyreneerna upp sina över 3 000 m höga toppar som även på 100 km avstånd såg tillräckligt ogästvänliga ut för att inte locka oss, om vi nu till äventyrs hade haft tillstånd att flyga över Francos land. Men det fick vi nu inte av olika anledningar göra och det var alltså bara att sätta kurs ut över Biscaya och hålla nordvästlig kurs, eftersom vi hade kraftig sida mot och avdriften var stor.

Att flyga i solsken över molnen har ju sin tjusning men i längden blir det i alla fall litet långtråkigt och nog tyckte vi att det var tråkigt att passera ut mitt emellan den franska badorten Biarritz och den spanska gränsstaden San Sebastian utan att

Av FLYG:s utflugne  
G. KNUTSSON

Att fråga kostar ju ingenting och eftersom luftfartsstyrelsen hade en officiell representant med i kapten Linné Knabe avläts följande brev:

Till  
Kungl. Luftfartsstyrelsen  
SE-BAU Förarhytten.

Samlade passagerare i SE-BAU över Biscaya kl 14.18 anhåller härmed vördsamt att utan hinder av gällande bestämmelser men också utan prejudicerande verkan få ta ett (minst) bloss.

SE-BAU d. 7.XII.45  
Å passagerarnas vägnar  
G. Knutsson

P. S. Askkoppar inmonterade. Vatten för släckning finns endast 250 m härifrån. D. S.

över Biscaya på 250 m höjd och nu hoppar vi tillbaka till färdens början.

Vi startade alltså från Bromma kl 07.35 den 6/12, en halvtimme försenade men nådde Köpenhamn endast 5 min. för sent kl 09.25 efter en härlig solskensflygning över molnen på 2 000 m. Det var —7 grader ute men +18 i den väl uppvärmda kabinen, så vi satt i kavajerna och njöt av solskenet. På Kastrup konstaterade jag, att danskarna nu fått flytta upp till engelsmännen i kontrolltornet, varför det var fröjd och allmän trivsel. I övrigt var allt sig likt där på hinsidan Sundet.

Över ett kompakt molntäcke passerade vi sedan över Kiel och Wilhelmshafen och landade kl 12.35 på Schiphol efter 2 t 22 min flygning. Hur det ser ut på Schiphol vet FLYG:s läsare redan genom nr 1/46 men några personliga intryck kan kanske i alla fall inte skada.

### Vattendränkta Holland

Runt omkring det förr så stolta Schiphol, som nu håller på att åter resa sig ur ruinerna efter den tyska framfarten, var fälten översvämmade och vattendränkta, så

Här nedan två Douglas C-54 »Skymaster» på Schiphol, avsedda för den holländska trafiken på Nederländska Indlen. — T h Interlör från stationsaskjulet med repavspärningen i mitten.





# MOT LISSABON

att de från luften mest liknade indiska risfält. Det kommer att ta mycket lång tid, innan allt detta förödande vatten åter skörts ut i havet». Ur de svartbrända ruinerna efter de gamla hangarerna reser sig åter stålskeletten under flitiga återuppgångens händer och på betongplattan framför det lilla skjul, som nu ersätter den gamla välkända trevliga stationsbyggnaden stod vid vår ankomst fyra stycken stolta C-54 »Skymaster» med de holländska färgerna rött, vitt, blått på fenorna och vittnade om att den holländska Batavialinjen åter kommit igång. En femte C-54 landade följande strax efter vår ankomst.

Den nuvarande tränga stationsbaracken med repareringsrum mellan stolpraden i mitten kom en med saknad att minnas den forna vänliga stora matsalen med dess artiga och påpassliga uppsare, av vilka många till talade svenska. Nu kunde man visserligen få en kopp kaffe, uppvärmt på en rykande kamin, men vi nöjde oss med en amerikansk cigarett från Stockholm. I ett hörn av skjulet stod en trevlig holländsk och sålde härliga tulpaner. De holländska blommorna har inte tyskarna kunnat utrota.

Mest rörande utanför detta skjul var återstoden av den gamla porten ut till den förra uppställningsplattan. Av staketet återstod nu endast ett par smala ståltrådar men portalen stod kvar där och ett par repareringsrum ledde passagerarna ut genom denna ensamma patetiska grind, ehuru det ju var lika lätt att gå bredvid.

## O, forna Paris!

Redan efter 33 min. var det klart för start igen mot Paris, som vi nådde redan efter 1 till 20 min tack vare en försvarlig medvind, som pressade upp »Uven» i sina modiga 340 km/t. Vi landade på Le Bourgets rasslande amerikanska stålmattna, som för utgör den enda användbara landningsbanan men ute på det väldiga fältet var reparationsarbetena i full gång och ganska snart torde den första långa asfaltbanan vara klar att tas i bruk. Det stora flygfältet kommer så småningom att få ett dubbelsystem rullbanor med 200 m mellan parallellbanorna och längsta dubbelbanan 2400 m.

En del av Le Bourgets hangarer var förstörda och bestod av förbrända stålskelett men många var användbara. Runt omkring fältet och i dess ytterkanter låg bombbäraren tätt som hälen i en schweizerost och själva stationsbyggnaden med dess typiska kontrolltorn var pepprat av allierade kulor från låganfallande »taktiska» flygplan, som gjort stora hål i väggarna. Ena skeppet av den långa byggnaden hade tydligen varit svårt raserat. Där reste sig nu invändigt väldiga timmerstötter upp mot det välvda taket medan flitiga målare höll på i mittskeppet och förvandlade interiören till skinnande vitt. Någon restaurang fanns inte men franska röda korset serverade grovt mjukt bröd och dåligt kaffe eller rykande varm, härlig buljong för bara några ören.

Stationsbyggnaden domineras av Royal Air Force men även Air France har goda utrymmen och till och med väderlekstjänsten arbetade engelsmännen och fransmännen sida vid sida i intimaste samarbete.

Ute på fältet stod massor av Junkers Ju



Det typiska kontrolltornet på Paris flygfält Le Bourget och framför nosen på den svenska »Uven» fr v kapten Knabe samt hrr Lettström, Kraft (ABA-Paris), Söderquist och Gyldén (ABA-Paris).

52:or — den dominerande flygplantypen i Frankrike idag — och nästan lika många Fieseler Storch, som fransmännen också tycks ha överflöd på. Amerikanska Dakota-plan fanns det naturligtvis gott om liksom engelska Avro Anson och Airspeed Oxford — som det faktiskt drällde av över allt. En och annan fransk urödleliknande 3-motorig Dewoitine 338 med mittmotorn på »giraffhals» såg man också.

Själva staden Paris är knappast alls skadad av bomber. Det är bara utkanterna som är litet naggade. Till exempel omkring det stora gasverket, som dock självt tycks ha undgått skador nästan helt och hållet.

## Ej La Ville Lumière

Paris kallades ju före kriget La Ville Lumière (Ljusstaden) men det kan man inte med bästa vilja i världen kalla den nu längre. Det är oerhört ont om elektrisk kraft och rätt som det är slocknar ljuset bara och blir släckt någon timme, under vilken allt arbete, ja, nästan allt liv i Paris måste avstanna. När boulevarderna är som mest belysta kan man ganska hjälpligt ta sig fram i halvdunklet, om man nu bara kan tränga sig förbi alla de tiotusentals amerikanska soldater, som har Paris till permissionsstad, och som dominerar stadsbilden särskilt på kvällarna tillsammans

Stationshuset på Le Bourget repareras snabbt efter krigsskadorna.

med de minst lika många franska kvinnor i åldern 14 till 60 år, som driver omkring på jakt efter amerikanska cigarett och amerikanska dollar.

Även före devalveringen hade nämligen den franska francen mycket lågt köpvärde i den mån det nu fanns något att köpa. På torgen fanns det gott om bröd och grönsaker till mycket billiga priser men kött och smör kunde man praktiskt taget inte få tag i ens på de finaste restaurangerna. Nej, då måste man gå till svarta-börs-krogarna, små hemliga tillhåll med 8-9 småbord med härliga skinkor, entrecôter, ljuvlig ost och smör i kilovis men också vansinniga priser.

En god men inte särskilt exklusiv (jo, i

(Forts. på sid. 22.)





Hans Ostelius, viddernas besegrare, i kanadensisk originalpälsmössa.

Jag har nyligen återvänt från en resa till Amerika och Kanada. När jag efter fyra månaders bortovaro återsåg Brommas karakteristiska fixeringsbild från luften, erfor jag en känsla av intensivt välbehag. Ty min resa hade varit mycket lång och det var skönt att få komma hem igen. Jag hade inte bara flugit över Atlanten två gånger; jag hade genomkorsat hela den väldiga amerikanska kontinenten från San Diego vid Mexicos gräns till Yukon vid Alaskas, jag hade flugit från coast-to coast, från Washington till San Francisco och tillbaka igen. Jag hade även flygledes tagit mig från Atlanten till Stilla havet tvärs över Kanada, över dess vidsträckta sjöar, ofantliga prärier och klippiga berg. Och jag hade flugit tillbaka igen till New York från Vancouver via Quebec. Många andra flygresor hade jag gjort i Amerika. Det hade sålunda varit en mycket lång resa: den sammanlagda flygsträckan motsvarar ungefär jordens omkrets vid ekvatorn. Så jag behövde komma hem och ta igen mig ett slag.

#### 4 viktiga ingredienser

Jag vill emellertid understryka att min resa som sådan inte är på något sätt anmärkningsvärd i flygets ålder. Vem som helst kan göra en sådan resa när som helst. Det enda som erfordras är reslust, pengar, kombinationsförmåga och förbindelser. Ingrediensen nummer två i denna reskemiska formel kan man med tillhjälp av nästa beståndsdel få genom ingrediens nummer fyra. Quod erat demonstrandum! Det hela är således ganska enkelt.

Tack vare flyget är det numera inte

HANS OSTELIUS:

# MIN LÅNGA RESA

— Jorden runt vid ekvatorn —

alls svårt att resa. Det är vidare mycket bekvämt. En av mina vänner, som jag träffade i New York, hade krossat den stora pölen med lastbåt. Resan från Trelleborg till Boston hade tagit honom tre stormiga veckor på en gammal norsk kofferdist, som betedde sig mycket epileptiskt där den stampade, rullade och krängde sig över oceanen. På grund av den höga sjön hade min vän varken kunnat ligga, stå eller sitta ordentligt, han hade tumlat omkring som ett sandkorn i en stenkross och var mera död än levande när han landade i Amerika. Till råga på allt hade det den sista veckan varit på upphållningen med både proviant, sprit och tobak ombord.

Min resa hade varit betydligt bekvämare: några slängiga minuter, resten solskensflygning.

#### Ej färdig atlanttrafik

Det är för övrigt inte riktigt fair att kritisera atlantflygningar, på det stadium de nu befinner sig ur bekvämlighetssynpunkt. Man får inte glömma att SILA:s utmärkta service över Nordatlanten än så länge huvudsakligen är en post- och fraktlinje och att ATC är transportflygning i militär regi. Men samtidigt råder det på ett transatlantiskt SILA-plan en viss otvungenhet som gör resan mycket angenämare. Bättre blir det dock, när flygplanen om någon månad blir bekvämare. Icke desto mindre måste även den mest sangviniske flygentusiast medge att långa övervattensflygningar i allmänhet är ganska tröttsamma och monotona. Det kan man inte komma ifrån. Samtidigt har de dock en säregen tjusning som inte är jämförlig med någon annan sensation som jag upplevat och som är svår att beskriva.

Flyg själv över Atlanten så får ni se! Redan när ni startar från Bromma känner ni er i dubbel mening upplyfta. Och när ni efter att ha flugit över Dovre Fjell styr kosan mot det avlägsna Island, ja då erfar ni en ljuvlig känsla av frihet som är fullkomligt unik. För att nu inte tala om den upptäckarglädje som bemäktigt sig er när ameri-

kanska kontinenten dyker upp vid horisonten.

Flyg till Amerika, mina vänner, flyg dit, det är en upplevelse som ni aldrig kommer att glömma.

Att besöka Amerika är för övrigt — och kommer alltid att bli en stimulans för varje europé. Förenta Staterna genomgår utan tvivel en svår kris på många områden just nu. Strejker hör till dagordningen. Det är besvärligt att resa där, hotellrum finns knappast att få för pengar. Men det är icke desto mindre mycket uppfriskande att komma dit. För min del intresserade jag mig givetvis mest för flyget och genom omständigheternas makt — ej genom klok förhandsplanering — fick jag också se mycket som de flesta svenskar inte har sett.

#### Det mest imponerande

Vad som mest imponerade på mig var trafikflyget. En ledande amerikansk facktidskrift har nyligen framhållit att den europeiska maktbalansen ur aeropolitisk synpunkt förete en tydlig omsvängning, varvid Sverige kommit i ett mycket gynnsamt läge. Detta beror givetvis i första hand på att vi kunde hålla oss utanför kriget, varigenom våra framsynta trafikflygexperter på ett tidigt stadium kunde vidta många förberedelser som inte lät sig göra i andra länder. Det var klokt men samtidigt naturligt att dessa män riktade blickarna mot Amerika och for dit för att tillägna sig de amerikanska flygbolagens erfarenheter. Ty amerikanerna låg före de flesta andra på detta område och det gör de fortfarande. De enda som hållit jämna steg med dem är kanadensarna och vi själva. Tekniskt sett är vi fullt jämbördiga med amerikanerna men när det gäller att ta hand om passagerarna i luften — en oerhört viktig sak — ligger vi inte fullt på samma plan.

Jag har visserligen inte flugit på ABA:s linjer under de sista månaderna utan min erfarenhet daterar sig så där ett halvt år tillbaka i tiden. För all del, ingen har mig veterligt blivit dåligt be-

(Forts. på sid. 31.)



B 17



## GE FLYGPLANEN NAMN

Tvestjärten har den svenska J 21:an döpts till av dagspressen, men — handen på hjärtat — är det strängt taget inte det sämsta namn man egentligen kan tänka sig på ett modernt, ettrigt krigsflygplan? Tvestjärten hör ju till jordens absolut fegaste levande varelser, ett ynkligt kryp som kryper och gömmer sig, så snart det osar katt eller i övrigt verkar farligt på något sätt.

Fram alltså för ett annat och mera slående namn på J 21. Men inte bara J 21 utan hela raden av helsvenska krigsflygplan — 17, 18, 21 och 22 — bör vi ha slående svenska namn på och SAAB och FLYG inbjuder härmed till döpsetävling. J 22 är visserligen inte någon SAAB-skapelse men ett rent svenskt flygplan och även det bör ha ett bra namn.

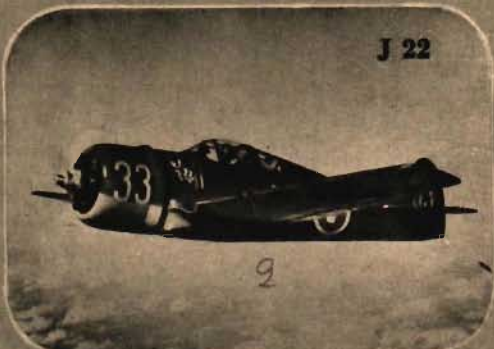
SAAB har redan döpt sina två civila plan SAAB-90 Scandia och SAAB-91 Safir. Dessa två namn säger en del om vad det bör vara för namn. De bör helst börja på S(aab), vara korta och klatschiga samt helst ingå i en logisk serie (ex stjärnkonstellationen Orion, Sirius, Vega, Venus, Saturnus, Jupiter etc). De måste kunna uttalas av utlänningar, varför alla å, ä, ö, skj, stj, sch m fl ljud måste bannlysas. Beträffande typ 17 kan olika namn anges för bombversionen B 17 och spaningsversionen S 17 men de kan lika gärna få samma namn. Samma namn anges för 18 A och 18 B.

Ja, så enkla är tävlingsreglerna.

### VINN ETT PRIS I FLYG:s NYA TÄVLING!



J 21



J 22

I priser utdelas 200 kr kontant och dessutom vackra metallmodeller från Hobby-Lagret i Linköping av de typer som det gäller att döpa.

Vi återkommer närmare till prisfördelningen m m i nästa nr av FLYG. Om det är någonting oklart, så skriv och fråga. Så svarar vi också på det i FLYG nr 3/46.

Gnugga geniknölarna och låt se, att FLYG:s läsare kan komma med verkligt bra namn. De kommer att granskas av tävlingsjuryn, som består av ~~grannar~~ Nils Söderberg och kapten Nils-Magnus von Arbin, flygvapnet, direktör Ragnar Wahrgren och ingenjör Hans Bagger-Sjöbäck, SAAB, samt överste W. Kleen och red G. Knutsson, FLYG.

Namnförslagen skall vara FLYG:s red, Tegnérgatan 35, Stockholm, tillhanda senast den 15 mars och vara märkta FLYGDOP. Förslagen skall undertecknas av signatur men dessutom skall medfölja en förseglad namnsedel med signaturen utanpå. Varje tävlande får insända högst tre serieförslag.



Om allt »går vägen» kan stockholmarna få en del nya flygplatser för taxi- och privatflyget om ett par år. På detta kartblad har vi lagt in dessa flygplatser med röd färg. Det stora fältet söder om Söder är Årstafältet och den lilla kvadraten uppe till är Gärdets Storch- och helikopterflygfält. De två flydda elrklarna i Stockholms centrum är helikoptertaken på centralstationen och huvudpostkontoret. Det rödstreckade är Skarpnäck.

ligen ingår i våra planer. Det skall få banor på 300 m.

— Det har talats om ett flygfält vid Huvudsta...

— Ja, jag har hört det men det kan inte vi göra något åt, ty det ligger utanför stadsgränsen. Det är klart att det vore bra med ett fält även norr om Stockholm och Huvudsta ligger bra till — möjligen med undantag av att Huvudsta kanske ligger för nära Bromma flygplats — men eftersom detta område ägs av ett bolag med bankintressen bakom, som ämnar exploatera det för bostadsbyggande, så tror jag att denna mark torde bli alldeles för dyrbar.

Men, invänder någon, Skarpnäck då? Det skulle väl passa bra för taxi- och privatflyget? Nix, det fältet skall segelflyget behålla. Dels har segelflygarna prioritet där, dels passar det inte med en massa motorbuller så nära Skogskyrkogården.

## SPORTFLYGFÄLT VID ÅRSTA?

De söndagsfirare som besöker Bromma flygplats nu för tiden märker nog att det börjar bli trångt i luften där ute. Och de som sitter vid spakarna på flygbolags- och klubbflygplanen märker det ännu tydligare. Flygarna själva vet att situationen om någon tid blir olidlig — hur länge detta skall dröja beror på vilken takt ABA —SILA:s trafik kommer att ökas och hur snart privatflygplan kan börja säljas i större utsträckning till svenskarna.

Det är klart att trafikflyget måste gå före allt annat flyg på Bromma. Och om vi skulle tänka oss den teoretiska möjligheten att trafikflygplanens starter och landningar så småningom kommer att fylla ut varje minut av dagen — vart skulle då alla andra flygplan ta vägen? Vi närmar oss en sådan möjlighet och därför måste Stockholms taxi-, klubb- och privatflygare få ett eget flygfält. Skyndsamt är av nöden.

Detta är inget nytt problem och vi skall inte komma och säga att de som bestämmer inte har funderat på saken. Stadsplane-kontoret har insett att det behövs minst ett flygfält till och kan t o m redovisa ganska konkreta planer i form av ritningar över ett sport- och taxiflygfält vid Årsta — dvs samma plats som en del ansvarsmedvetna sportflygare gått och sneglat på i ett par år. Saken har nu aktualiserats genom en motion som framlagts i Stockholms stadsfullmäktige av redaktör Gösta Lindskog (h) med instämmande av civiling O. Åkerman (h), försäljningschef E. Ahlström (h), grosshandlare D. Niklason (fp) och metallarbetare H. Ljung (s). I motionen begäres en skyndsamt utredning angående flygplatser vid Stockholm för taxi- och privatfly-

get. Ett fält vid Årsta föreslås komma i första rummet och dessutom vill motionären ha ytterligare ett flygfält i Stockholms omedelbara närhet.

— Det är viktigt att det görs något genast innan det kommer mera bebyggelse där ute vid Årsta, säger redaktör Lindskog vid ett samtal med FLYG:s medarbetare. Årstafältet ligger bra till för stockholmarna och residens dit ut från stadens centrum är så kort man kan begära. Men som sagt: här får man inte vila på hanen...

Nej, som sagt, man får inte göra som flygplatsutredningen (som ännu efter ett par år inte fått någon ordning på atlantflygfältet vid Väsby).

— Vi är glada åt denna motion i stadsfullmäktige, för den visar intresse även utifrån, säger arkitekt Göran Sidenbladh i stadsplanekontoret när FLYG intervjuar. Det finns inga tekniska svårigheter som möter iordningställandet av ett flygfält vid Årsta. Marken är bra och det hela är närmast en dräneringsfråga. Det svåraste blir att flytta kraftledningen, som går strax utanför fältet, ty man kan för närvarande inte få tag i någon kabel för ändamålet. Ja, och så ska Huddingevägen, som nu går rakt över det tänkta fältet, läggas i en bukt omkring. När sedan den nya Årstabron blir klar kan man med droskbil ta sig in till Stockholms centrum på 7 minuter. Fältets storlek? Ja, vi har tänkt oss 800 m som maxlängd.

— Och hur går det med Storchfältet på Gärdet?

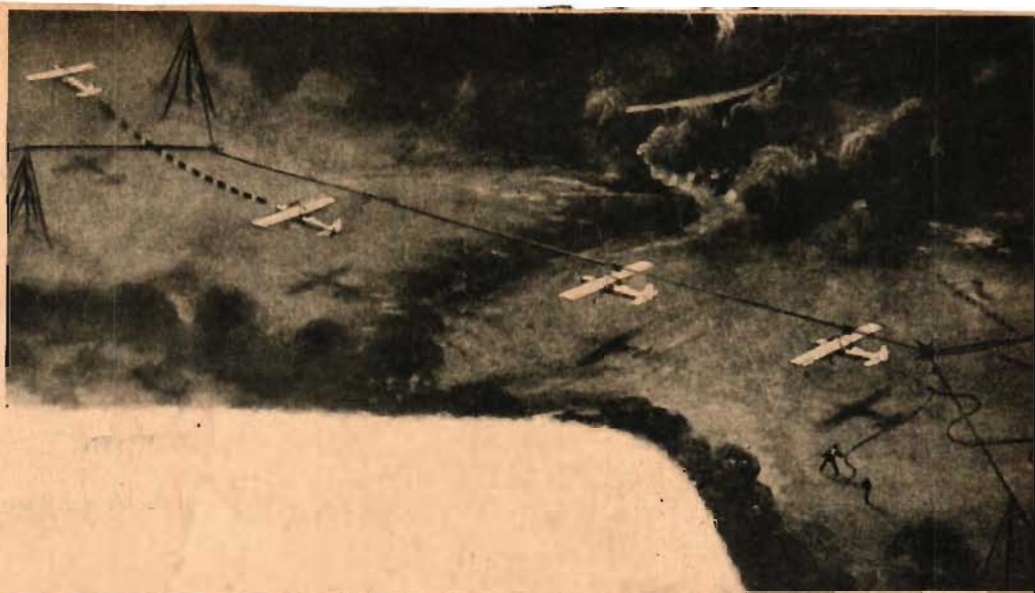
— Jo, jag kan glädja alla förespråkare för Gärdet med att tala om att detta fält för sambandsflygplan och helikopters verk-

Det är inte bara det vanliga vingflyget som omhuldas av stadsplanekontoret. Även helikopterflyget skall få sitt i sinom tid (när dessa apparater blir så pass färdigutvecklade att de kan exporteras från bl a USA). Vi har förut omnämnt planerna på landningstak på ett par platser i Stockholm och nu frågar vi arkitekt Sidenbladh om dessa planer avancerat.

— Två landningstak kan det nog bli, svarar arkitekten, nämligen på centralstationens och på centralpostens tak. För postens del skulle taket användas för egna posthelikopters, vilka får fullt upp att göra med att ila till Bromma och atlantflygfältet. På centralstationens tak skulle emellertid privata helikopters kunna landa — detta skulle tills vidare jämte Gärdet vara de två enda baser som kan upplätas för helikopters i staden och dess omedelbara närhet. Sedan har det talats om landningstak på de blivande stora garage- och hantverkskhusen i Klarastan, men jag tror knappast att luftfartsstyrelsen tillåter att ens helikopters landar på så jämförelsevis små områden som det här kommer att röra sig om. Men man kommer ju en bit med Gärdet och centralstationen också — till en början alltså, men sedan får man nog se till att ge dessa framtidsflygbilar flera baser, säger arkitekt Sidenbladh till slut.

Ja, men Skå-Edeby då? utbrister den flitige och troligen reaktionäre invånaren. Svaret blir: Skå ligger för långt bort för bl a taxi- och rundflyg. Och när flygande affärsmän och turister i en tämligen snar framtid börjar strömma till Stockholm skall de inte behöva sätta sig tre mil från stan! Nog sagt. Vi väntar på Årstafältet!  
Pro Mille.

Medan vi här hemma som bäst håller på att pokulera om markköp, grundförhållanden, rullbanor och alla andra viktiga saker i samband med alla de flygfält, som vi börjar anse oss behöva, så har amerikanerna löst hela problemet betydligt mer genialt än Kolumbus en gång i tiden knäckte nöten med ägget... D v s om man får tro den amerikanska tidningen FLYING. Ken Davis berättar där i en artikel om hur det går till att inte bara landa på ett »klädstreck» utan också att starta ifrån ett sådant. Näja, klädstreck är kanske att hugga till i underkant, det behövs en stålwire och ett par stadiga master och sedan



# KLÄDSTRECKET

## FRAMTIDENS FLYGFÄLT?

några andra smådetaljer, men det hela är synnerligen enkelt, och om man får tro författaren, så har anordningarna provats under de mest skiftande förhållanden och befunnits hålla måttet.

Uppfinnaren av »Brodie-system» är kapten James H. Brodie i amerikanska flygvapnets Transportation Corps. Kapten Brodie fick idén medan han låg och fäste till flygtekniker i Minnesota 1942, men det tog sin tid innan han fick andra att intressera sig för saken. Alltsammans betraktades som rena cirkuskonsterna.

Efter många och långa konferenser med regeringens representanter ställdes slutligen 10 000 dollars till förfogande för experiment, och i april 1943 började Brodie bygga den första anläggningen i New Orleans. 7 juli inbjöd han några av flygvapnets piloter att kontrollera proven. De flesta ansåg hela idén livsfarlig för att inte säga fantastisk. Först i augusti 1943 gjordes det första provet — av löjtnant C. C. B. Wheeler — och i september var man färdig för den första rundtrippen, d v s såväl start som landning från »klädstrecket».

I mitten av september anställdes sergeant Gregory som ordinarie provflygare hos Brodie. Gregory var entusiastisk för saken, och en olyckshändelse redan i första försöket — då Brodie satt som passagerare — kunde inte rubba optimismen.

Efter en mängd besvär, misslyckanden, ändringar, prov och sömlösa nätter var dock systemet utarbetat, och i slutet av 1943 fick Brodie och Gregory ett officiellt erkännande för sitt arbete — Legion of Merit-medaljen. Innan detta officiella erkännande kom hade emellertid amerikanska armén funderat ut att den skulle kunna få stor nytta av Brodies »klädstreck», och artilleristerna visade sig synnerligen intresserade sedan flottan funnit systemet användbart även till sjöss.

Bilderna till artikeln visar i stort hur Brodies anläggning verkar. En cirka 200 meter lång stålkabel är uppspänd på ungefär 20 meters höjd över marken i fy-

*Amerikansk ingenjör transporterar flygfält per lastbil. — Djungelaerodrom klar på 12 timmar*

ra master som bilden visar. Planet är på översidan av vingen försett med en krok på en ställning. I denna krok hissas planet upp för start. På kabeln löper i ett block en stålram i vilken några slingor av en följekabel upphängts. När planet skall starta köres motorn upp på fullvarv medan planet hålles fast medelst en lina av



markpersonalen. När fullvarv nåtts släppes planet, som likt en korg på en linbana rullar i väg och i god tid innan kabelns andra ände nåtts har piloten själv med ett handgrepp lösgjort planet från kabeln, men det gäller för honom att hålla lagom höjd tills planet passerat kabelns ände.

Vid landning gäller det för piloten att på någon meter när hålla exakt höjd vid inflygningen under kabeln så att kroken på planets översida kan gripa tag i någon av de slingor av följekabeln som lagts in i stålramen under kabeln. Så snart kroken gripit tag bromsas planet successivt in. Bromsningen var för övrigt en av de värsta stötestenarna för Brodie innan han fick systemet fullgott.

Enligt uppgift har Brodies system använts bl a i djungelkriget i fjärran Östern och transportabla anläggningar lär ha framställts i stor utsträckning. En fullständig anläggning uppges kunna transporteras på två medelstora lastbilar och riggas upp av vant folk på mindre än 12 timmar. Till sjöss användes anläggningar med kabel-längder på ned till 100 meter.

Detaljerna i systemet hemlighålles fortfarande av krigsministeriet, men det uppges att man har haft stor nytta av det bland annat i striderna på Okinawa. Naturligtvis har det endast varit fråga om lätta spaningsplan som startats och landats på detta sätt, men Brodie tror optimistiskt nog att det skall vara möjligt att bygga »klädstrecks-fält» för plan på över 3 tons vikt.

Om nu systemet håller vad författaren i FLYING anser sig kunna förutspå, så kommer det att få stor betydelse även för sport- och privatflyget på sådana platser, där anläggning av flygfält är omöjligt antingen av ekonomiska skäl eller till följd av terrängsvårigheter.

Det återstår att se vad framtiden bär i sitt sköte. Det förefaller dock som om de piloter som skall använda »strecket» bör vara ordentligt specialtränade och ha en ganska utvecklad förmåga att »hålla tungan rätt i mun» i de kritiska ögonblicken.



# WILLOW RUN

En gråkall januaridag mottog jag i Detroit ett telegram från vår legation i Washington, som på ett par korta timmar lyckats ordna krigsministeriets tillstånd för ett besök på den noggrant bevakade fabriken — en procedur som normalt tog veckor. Jag kunde alltså ta emot den vänliga inbjudan jag fått att resa dit, och bara en halvtimme efter telegrammets mottagande satt jag i en av Henry Ford juniors privata vagnar — en magnifik Lincoln — på väg till Willow Run.

I 130 km fart pilade bilen iväg efter den långa autostrada, som byggts enbart för Willow Runs räkning, och under färden berättade min guide historien om fabriakens tillkomst.

Fords uppgift bestod i att bygga de Liberatorplan, som även är kända under beteckningen B-24. För att ge en bild av vad det rörde sig om kan nämnas, att en B-24 innehåller inte mindre än 1.250.000 delar, varav 30 000 olika. Dessa delar är hopfogade med 400 000 nitar. Innan Ford kom med i leken tog det 200 000 arbetstimmar att färdigställa ett sådant plan. Nu gällde det att framställa dem på löpande band...

När Fords ingenjörer började rita på den stora anläggningen, som upptog hela 27 tunnland, utgick de logiskt från antagandet att de visste mindre än ett barn om flygplanstillverkning. De gjorde därför en skiss av ett plan, och fick klart för sig att det »sönderföll» i olika delar, samlande sig kring en central flygkropp. Det var därför genast klart, att denna centrala del borde långsamt få röra sig genom en montagehall, medan vingor och övriga delar på resp höger och vänster sida byggdes i sidoskepp, ledande in mot det centrala, löpande bandet.

## ETT REPORTAGE

### FÖR *FLYG* AV

SVEN-OLOF SANDBERG

Det var denna enkla princip som ledde till Willow Runs rekordprestation.

På ömse sidor om den stora montagehallen låg de olika avdelningar, där sådana delar tillverkades som ej levererades från andra fabriker. I mitten skred flygkroppen långsamt framåt efter en noggrant utarbetad tidtabell, synkroniserad med för sidoskeppen utarbetade, liknande tabeller.

Mindre delar och tillbehör distribuerades till de olika stationerna med små lastbilar, medan större detaljer transporterades med lyftkranar och traverser.

Från skilda materialprovingsavdelningar gick råmaterialen till planering och skärning, varefter plåtarna fördes vidare till pressformarna — somliga av dem verkliga mammutpjäser på upp till 400 tons vikt. Gjutna delar passerade andra avdelningar där de maskinbehandlades, svarvades osv samt slutligen preparerades mot rost och korrosion. På andra ställen formades rör och

band (inte mindre än 1 400 olika rördelar ingick i konstruktionen), plexiglas för huvar och fönster formades, på andra återigen monterades kontroller, dörrar, tankar för bränsle och antifrysätska, instrumentpaneler och tusen och en andra detaljer. Överallt vidhöll man i möjligaste mån det löpande bandets princip. På ett par timmars inspektionsrond kunde man alltså ta del av praktiskt taget varje i ett flygplansbygge ingående arbetsförlopp — en mycket instruktiv och imponerande upplevelse även för den tekniskt obehövande.

De fyra Pratt and Whitney-motorerna på vardera 1 200 hk fördes ned till sina platser i planet från överliggande balkonger och fastsattes med en sådan snabbhet, att man gnuggade sig i ögonen och undrade hur något sådant var möjligt. Kunde detta hastverk verkligen hålla?

Min guide lugnade mig. Inte ett enda av de plan som fabriken levererat hade kommit tillbaka till följd av bristfällig montering. Inte heller hade ett enda förolyckats under leveranserna till de skilda destinationsplatserna i Europa eller Stilla Havet.

Det löpande bandet slutade i en till sy-

Detta är berättelsen om hur Henry Ford lyckades med uppdraget att på ett halvt år mitt ute i vildmarken bygga upp en jättefabrik för tillverkning av bombplan. Fabriken som kostade 100 milj dollar är nu nedlagd, men dess namn går till historien. Willow Run kommer ständigt att identifieras som den moderna industrialismens topprestation.

nes överdimensionerad lokal. Min guide berättade, att där hade planen lackerats under den första tiden. Men snart nog kom man underfund med att målningen var onödig, och så strök man resolut denna detalj, varigenom ytterligare ett av de många tidsmomenten i arbetsschemat kunde tagas bort.

En av monteringshallarna i Willow Run.

Flygfältet omedelbart utanför montagehallen var utgångspunkten för slutgiltiga prov- och leveransstartar. Utan tvekan torde detta fält vara världens modernaste. Sex startbanor, över 50 m breda och 2 km långa, dominerade fältet med sina vita betongband. Våldiga kvantiteter cement hade förbrukats vid fältets byggnad — enligt uppgift tillräckligt för att bygga en 20 svenska mil lång autostrada av modernt snitt!

Flera mil elektriska ledningar matade strålkastarna på fältet och ett speciellt belysningsystem fanns tillhands för eventuella mörkläggningslandningar.

I de två hangarerna rymdes samtidigt 32 Liberators. Dörrarna — bastanta pjäser på nära 50 ton — åkte upp och ned bara man tryckte på en knapp.

När fabriken startade, måste också personalen utbildas. Det blev därför nödvändigt att lägga ner ett par miljoner på en skola. Där har efterhand 50 000 arbetare tränats för sina uppgifter. Även blivande markpersonal vid fronterna har där fått sin utbildning.

För personalens vidkommande var, som alltid hos Ford, de sociala förhållandena mycket förtänksamt och klart ordnade. Lunch äts antingen i någon av de fyra kafeterierna eller serverades från lunchvagnar som körde runt i fabriken. Till alla byggnader, där lyssnande över huvud var möjligt, ledde också ledningar från Willow Runs egen centralradio, en charmant anläggning med konsertstudio, stort skivbibliotek och all modern komfort. Den bjöd på musik, underhållning, information, arbetsreferat, nyheter och lokalt skvaller hela dagen. Min närvaro i fabriken undgick förstås inte programchefens argusöga, varför även jag fick sälla mig till raden av studios gästartister.

8 läkare, 35 sköterskor, 21 förstahjälpsbiträden och en hel rad laboranter och tekniker skötte Willows Runs eget sjukhus, en flott anläggning där intet hade sparats.

Någon gång på våren 1941 togs det första spadtaget på de sojaböneodlingar, som Ford förut hade haft på Willow Run.

Ford stod då inför den spännande uppgiften att ur ingenting skaffa fram maskiner, konstruktioner, lokaler, organisation och personal.

Ett och ett halvt år senare — den 10 september 1942 — rullade den första Liberatorm ut ur montagehallen. Under första månaderna gick det trögt med tillverkningen, helt naturligt förresten, då personalen var helt otränad för sin uppgift. Men snart blev det andra taktar. Exakt två år efter starten fullbordades Ford-Liberatorm nummer 6000. Under dessa två produktionsår arbetade sig Willow Run fram till den ledande platsen bland flygplanfabrikerna i U. S. A.

När fabriken nyligen slogs igen hade allt som allt 8 329 plan tillverkats. Av dessa var det bara ett enda som aldrig flögs, nämligen det med tillverkningsnumret 13. Detta plan behöll man för experiment och prov. Nr 13 blev efter hand som en medlem av den stora Willow Run-familjen, och varje arbetare betraktade det nära nog som sin personliga egendom.

Siffror är ofta ledsamma, men ibland kan de också fascinera. I Willow Runs historia finns åtskilliga av det senare slaget.

I juni 1943 tillverkades 183 plan av 42 331 arbetare. I mars 1945 var siffran uppe i 311 plan, medan arbetsstyrkan reducerats till 21 987. Detta resultat motsvarar 0,34 arbetstimmar per lb (454 g) materialvikt. Den närmaste konkurrenten (»Liberatorm» tillverkades ju vid flera fabriker) kom aldrig längre ner än till 0,52 arbetstimmar enligt samma beräkningsgrund. Enbart monterings tiden på det centrala löpande bandet nedskars till 460 arbetstimmar från 5 500. På så sätt blev det möjligt att varje timme under dagen leverera ett fullt färdigt flygplan från monteringshallen — ett i sanning lysande resultat för en nybörjare på området!

Inte mindre än ettusen väsentliga maskin-

betades enligt vilket arbetarna åkte i varandras bilar. Resultatet blev att genomsnittligt 3,3 arbetare åkte i varje vagn, varigenom massor av bensin och rullande materiel sparades. Man kan tänka sig vilket plock och kartmarkerande det måste ha varit innan de olika skiften på skilda arbetsplatser inom den våldiga anläggningen plockats ihop i smågrupper av arbetare som bodde efter samma route!



Ett fullständigt laboratorium fanns givetvis inrättat i Willow Run. — T v några av pressarna — mammutpjäser på uppåt 400 ton.

ändringar gjordes mitt under denna våldsam tvingade produktion. Det sista plan som fabriken levererade, var praktiskt taget av en helt annan konstruktion än det första. Det är givet att detta inte förenklade driften. Men piloternas erfarenheter och de förbättringar som fienden gjorde efterhand måste uppmärksammas och lämpliga korrigeringar vidtagas. Det gick inte an att slå sig till ro med framställandet av en produkt som i fredstid, då man gärna tar litet tid på sig mellan modelländringarna.

Bland de många problem som mötte Ford var personalens transportfråga inte det minsta. Willow Run låg ju mitt ute i vildmarken, där det varken fanns folk eller bostäder, varför det var nödvändigt att ordna transporter från andra orter på det ena eller andra sättet. Genomsnittligt måste arbetarna åka sju svenska mil om dagen för att komma till och från arbetet.

Man lyckades lösa problemet genom att ett invecklat kombinationsschema utar-

Vad framtiden skall innebära för Willow Run är ännu ovisst. Nu står fabriken tom och öde men Ford hyser givetvis planer på att omställa den för fredlig produktion. Om han vill inlösa anläggningen från staten för de hundra miljoner dollars som lagts ner i den är väl problemets irrationella moment.

Ford har ju emellertid visat sig vara en herre som inte behöver söka länge efter utvägar, och troligen finner han väl en lycklig lösning också på detta Willows Runs sista problem!

Sven-Olof Sandberg.

P. S.

Sedan denna artikel skrevs har Henry Kaiser tillsammans med Graham Paige konstruktören Joseph Frazer övertagit Willow Run och kommer enligt uppgift att tillverka bilar där. I första hand blir det förmodligen tillverkning av 2-litersvagnen Kaiser och 4-litersvagnen Frazer. Så Willow Run kommer säkerligen att låta tala om sig i fortsättningen.



Så här ser den civila Stratocruiser ut med undantag för att Wright Cyclone-motorerna på 2.200 hk på bilden ersatts med 3.500 hk Pratt & Whitney Wasp Major.

# trafik FLYGNytt

transatlantiska flygplan, som kan flyga New York—London nonstop med fullt utnyttjande av planetns kapacitet. Förutom 80 passagerare med tillgång till salong och andra utrymmen för komfort och trivsel, kan Boeing Stratocruiser medföra avsevärda kvantiteter post och last. Detta betyder bättre ekonomi och därmed billigare biljettpriser. Pan American World Airways förklarar också på FLYG:s förfrågan, att man omedelbart kommer att sänka biljettpriset över Atlanten, när de nya Stratocruiser-planen tas i bruk.

Hur stor sänkningen blir, ville man visserligen inte redan nu säga, men det skulle

## BOEING STRATOCRUISER GÖR REVOLUTION

— Från FLYG:s New York-redaktion. —  
NEW YORK i december.

FLYG:s New York-redaktör Gunnar Kristiansson berättar här nedan om Boeing Stratocruiser, ett även för Sverige ytterst aktuellt flygplan, eftersom det är en av de typer som SILA är mest intresserat av som kommande långlinjeplan. Beträffande Pan Ams även i denna artikel förbedade taxesänkningar bör anmärkas, att även detta bolag liksom alla andra har att rätta sig efter den internationella trafikkommitténs beslut.

Redan nästa år kommer man att kunna flyga över Atlanten i ett »vanligt» trafikflygplan av typ Boeing Stratocruiser. Pan American World Airways har nämligen helt

nyligen tecknat kontrakt med Boeing om 20 st Stratocruisers, vilket plan som bekant är civilversionen av Boeings militära transportplan C-97, som i sin tur är en systermodell till det »flygande slagskeppet» B-29. Den första leveransen av de beställda maskinerna beräknas bli i november 1946, och Pan American kommer då omedelbart att insätta dem på den transatlantiska linjen New York—London.

Douglas DC-4 och Lockheed Constellation, som nu används för den transatlantiska trafiken, är långt ifrån idealiska ur ekonomisk synpunkt, enär man på de långa överhavsflygningarna inte kan utnyttja passagerarutrymmena till 100 proc. I fråga om DC-4 kan endast 20—22 passagerare medföras pr plan och tur, vilket är hälften av den totala kapaciteten.

Boeing Stratocruiser blir också det första

inte förvåna ifall biljettpriset för enkel resa sättes till 200 dollars. Boeing Stratocruiser innebär nämligen i sig själv en så pass kraftig reducering av de verkliga driftkostnaderna, att en sådan sänkning av biljettpriset ingalunda är otänkbar. Boeing-fabrikerna säger, att Stratocruiser med nu gällande biljettpriser kan flygas ekonomiskt även om endast 20 proc av planetns kapacitet utnyttjas. Detta kan blott betyda, att en revolution inom flygtransportväsendet av större mått än mängden anar är omedelbart förestående.

En direktflygning över Atlanten i stället för att man nu — av trafikekonomiska skäl — måste göra ett par mellanlandningar, innebär i sig själv en besparing av både tid och distans. Boeing Stratocruiser är därtill så tekniskt fulländad och lättflygen, att  
(Forts. på sid. 29.)

## NYHETER FRÅN FOKKERVERKEN

Den under den tyska järnhälen fullständigt ödelagda och plundrade holländska flygindustrin håller nu på att resa sig igen till något av vad den var före kriget. Bl a har de över hela världen kända Fokkerwerken återupptagit arbetet på den vid krigsutbrottet avsmalnade konstruktionen Fokker F-24, ett tvåmotorigt trafikplan för 24 passagerare. F-24 konstruerades speciellt för KLM, som redan på ritbordet beställde 4 exemplar 1940.

Planet kommer att byggas i helmetall med treljulsställ försett med dubbla hjul

för huvudlandstället. Den ovala flygkroppen är uppdelad i följande avdelningar: besättningsrum, bagagerum rymmande 3,5 m<sup>3</sup>, sexsitsig kabin för rökare, garderob, 18-sitsig icke-rökarekabin samt toalett och mindre bagagerum om 2,5 m<sup>3</sup>. De sexton jämförelsevis kraftigt tilltagna fönstren kan brukas som nödutgångar.

Motorutrustningen kommer att bli två 1700 hk Wright Cyclone 14 med trebladiga propellrar med diametern 4,5 m. Den medförda bränslemängden uppges till 4200 liter och smörjolejmängden till 280 liter.

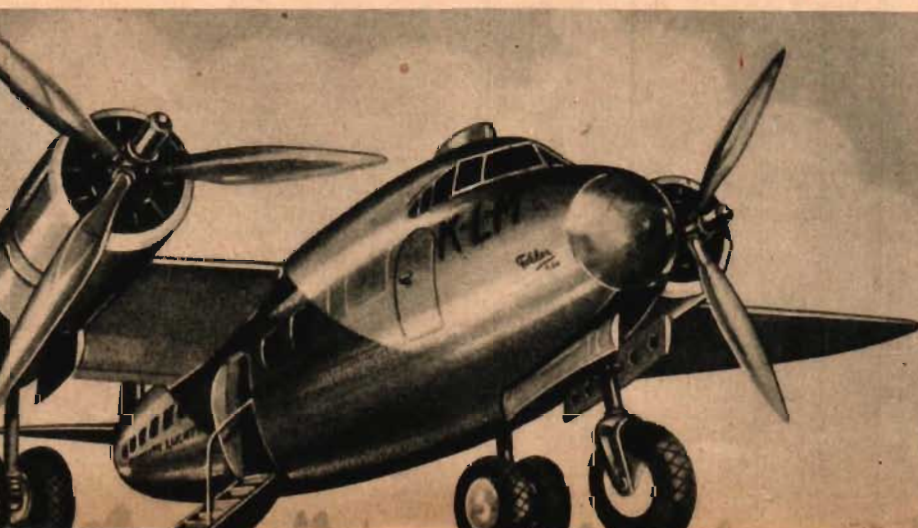
Data och prestanda för F-24: spännvidd 28,5 m, längd 20,6 m, höjd 6,75 m, vingyta 100 m<sup>2</sup>, vingbelastning 103 kg/m<sup>2</sup>, tomvikt 9050 kg, tillsatsvikt (bränsle, besättning, passagerare, post och gods) 3950 kg, marschhastighet på 3000 m med normalt effektuttag 330 km/t, topphöjd 7700 m (med en motor 3200 m) och slutligen längsta flygsträckan 1200 km.

Förutom F-24 har Fokker planer på en fyrmotorig flygande vinge, vars mittsektion är uppbyggd som flygkropp med markerat trapetsformiga vingar samt dubbla stjärtbommar. Passagerarutrymmet, med totalt 24 sittplatser, är beläget i främre delen av vingens mittsektion. Bakom passagerarutrymmet finns ett större utrymme avsett som bar och i mittsektionens bakkant planerar man sovhytter med över- och underbäddar.

Vidare signaleras ett nytt sportplan från Fokker men inga som helst uppgifter om planet existerar ännu.

Fokker har även planer på reaktionsdrivna flygplan och underhandlingar med en holländsk firma för tillverkning av aggregat har i dagarna slutförts.

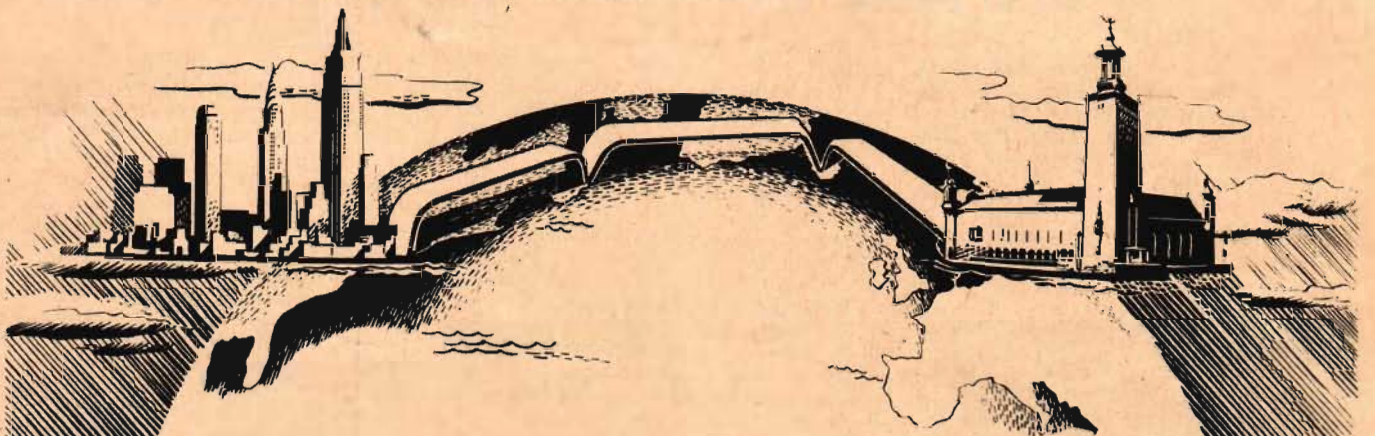
Fokker ämnar ta upp projektet från 1939 F 24 och här intill ses en teckning av det högvingade planet.





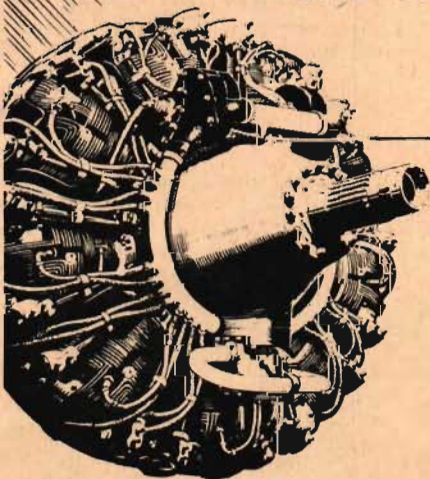


*En Honnör för*  
**Svensk Interkontinental Lufttrafik A. B.**



*En ny flyglinje förenar Sverige och Amerika*  
**med WRIGHT CYCLONE-KRAFT**

SILA:s flyglinje Stockholm — New York är den första atlantlinje, som öppnats av någon europeisk nation sedan krigsslutet. Kurirflygningarna, vilka nu utföras med Wright Cyclone-drivna Boeing-plan, visar den progressiva andan hos detta flygbolag. Erfarenhet, som vunnits genom denna snabba omvandling av militär utrustning för fredligt bruk, kommer att bli av största värde vid upprättandet av handelsförbindelser via flyget mellan de två stora nationerna Sverige och Amerika.



**WRIGHT** *Flygmotorer*

WRIGHT AERONAUTICAL CORPORATION • Paterson, N. J., U. S. A.

AVDELNING AV  
CURTISS  WRIGHT  
FÖRST I LUFTEN



Härligt att få rundflyga igen! tycker den unga damen som här t v stiger ur Svensk Flygtjänsts Percival Gull efter en tur med trafikflygare Allan Abrahamsson. — På den högra bilden ses barhuvade direktör Lennart Osterman le ett fälltherreleende från Aero Services Percival Proctor. T h FLYG:s medarbetare »Gnomo» (Tomten) och i mitten trafikflygare Torgny Hultin.

## RUNDFLAXET BÖRJAR IGEN!

**Två bolag i full fart med rundflygningar på Bromma. — Svensk Flygtjänst har köpt »Värmland». — Skandinaviska Aero flyr från Brommas höga start- och landningsavgifter.**

Det kryllar på Bromma — av folk och flygplan — de söndagar som står med skapligt väder. En sådan söndag var FLYG:s medarbetare ute och tittade på rundflygningarna. Precis som före kriget: folk köpte flygbiljetter å 15 kr i så rask takt att det ena flygbolaget måste lämna tillbaka pengarna till ett par biljettköpare strax före skymningens inbrott och det andra bolaget, som var mera förutseende i det fallet, avbröt biljettförsäljningen redan vid lunchdags.

Det där gamla kära rundflaxet gör en hel del god flygpropaganda. Många ängsliga, ärbära, äldre damer har föreläts av framsynna, frimodiga, flygsinnade makar och telningar att följa med på en liten, liten flygtur över hemtrakten för att sedan börja se med mera förstående på ungdomarnas »flygdille». Av flygpassagerarnas sammansättning att döma var denna högst vällovlige propagandaverksamhet i gång igen! Men i övrigt frapperades man av den mängd gröna, härliga ungdomar (ofta unga lyckliga, tämligen nyfunna par) som begagnade sig av rundflaxets möjligheter till hänryckning.

— Ja, här hoppar man upp och ner hela dan i en alldeles för liten kärra för rundflax, säger trafikflygare Alex Widell, som

flyger Svensk Flygtjänst Miles Falcon SE-AFN. Det tar inget med en sån här. Jag skulle vilja ha en större kärra, våra gamla Junkers W 34:or var bra saker!

### »Värmland» till rundflax

När vi senare intervjuar direktör Tor Eliasson i Svensk Flygtjänst meddelar han att bolaget köpt ABA-Fokkern (F XII) »Värmland» med beteckningen SE-ACZ. Detta flygplan har 2 mans besättning och 14 passagerare — så där kan Alex Widell ta upp så pass många passagerare att »det tar»... »Värmland» skall stationeras på Bromma.

Svensk Flygtjänst var dagens flitigaste rundflygbolag med två flygplan i gång stup i ett — de hann med 12 turer var. I Widells Falcon går det två passagerare och i Allan Abrahamssons Percival Gull SE-ALA tre — alltså blir det  $5 \times 12 = 60$  passagerare.

Aero Service hade den söndagen (6/1-45) endast en tvåsitsig KZ-II Coupé i gång med rundflygningar — men den stackars passageraren kände sig nog ensam! Det blir annan ordning så snart Percival Proctor SE-API sätts in, vilket måste vara ett faktum när detta skrivs. KZ-II:an SE-ANR flögs av Stig Lindström och det blir också han samt nyanställd trafikflygaren Folke Höök som skall sköta rundflaxet med Proctor. Jo, vi bör kanske också nämna att Aero Services ena lilla Taylorcraft skolflögs på förmiddan och uthyrdes på eftermiddan — till ABA-styrmannen Henry Engström, som passade på att ge sin svärmor, fru Ström från Falköping, luftdopet.

Men vi saknade Skandinaviska Aero AB i dansen kring Bromma. Varför?

— Det lönar sig knappt att rundflyga på Bromma, svarar direktör Åke Forsmark på FLYG:s hövliga undran. Dels är start- och landningsavgifterna förfärligt höga på Bromma, dels får våra flygplan vänta på marken och i luften på trafikflygplan som skall upp eller ner. Ja, och så är det långa ut- och inkörningar. Detta lönade sig i alla fall inte innan bensinpriset gick ner, möjligen nu... Men Skandinaviska Aeros kärror ser man numera på landsbygden. Torvald Andersson har under julmellandagarna och nyårshelgen flugit med Wacon i Dalarna och Västmanland och Verner Nordwaeger har flaxat med »Affe» (Stinson Junior SE-AFE) nere i Västergötland. I Malmö — ja, det är ju taxifyg förstas — har vi på två månader flugit något över 500 passagerare mellan Malmö och Köpenhamn.

### Autogirobas i Storlien

Ja, det är så trångt på Bromma att man inte alls undrar på att Skandinaviska Aero håller sig borta därifrån så mycket som möjligt. Men om vi finge ett flygfält för taxi- och privatflyg vid Årsta (och detta är ingen utopi — se art. på sid. 12) så skulle det kanske bli annat ljud i skälvan...

En annan som ämnar ge sig ut i naturen är ing. Rolf von Bahr. Han tänker återupprätta sin berömda autogirobas i Storlien — precis som före kriget.

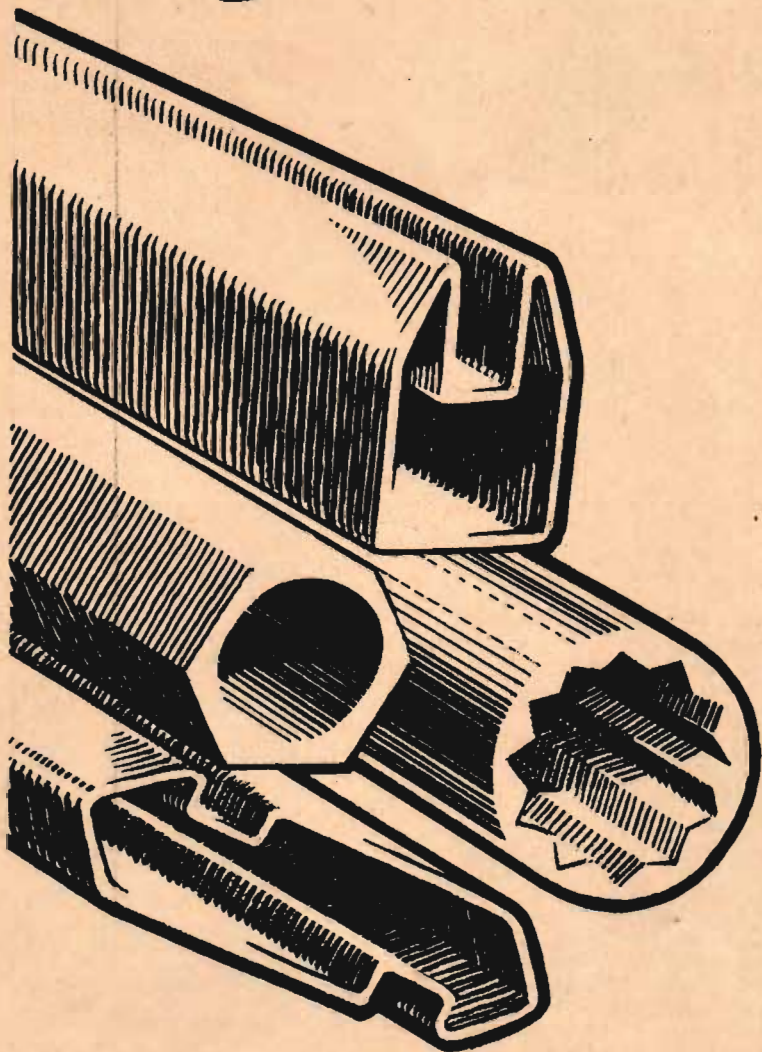
— Jag tycker det är bedrövligt att jag  
(Forts. på sid. 35.)



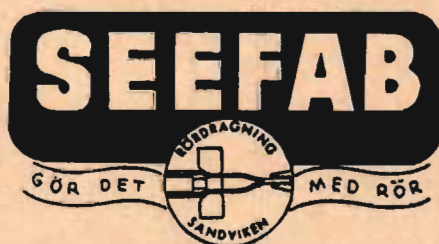
T v har fabrikkör Karl Holmgren med dotter Gunhild fått en alldeles särskilt gammal säker förare på Miles Falcon, nämligen ingen mindre än Alex Widell. — Nedan rundflygplanen på Bromma. I främre raden ses fr h Percival Proctor och KZ-II Coupé (Aero Service) samt Percival Gull och Miles Falcon (Svensk Flygtjänst). Övriga plan tillhör Stockholms flygklubb.



# Är detta Er profil..



— i så fall kunna vi utföra den. Här bredvid avbildade stålrör äro exempel på profiler, som dragits vid våra verk. Användningen av profilerade stålrör innebär i många fall en avsevärd besparing för kunden, då arbetsoperationer, såsom borring, hyvling, stickning etc., bortfalla. Kanske innebära profiltrör en rationell lösning även av Edra problem. Låt oss gemensamt diskutera saken.

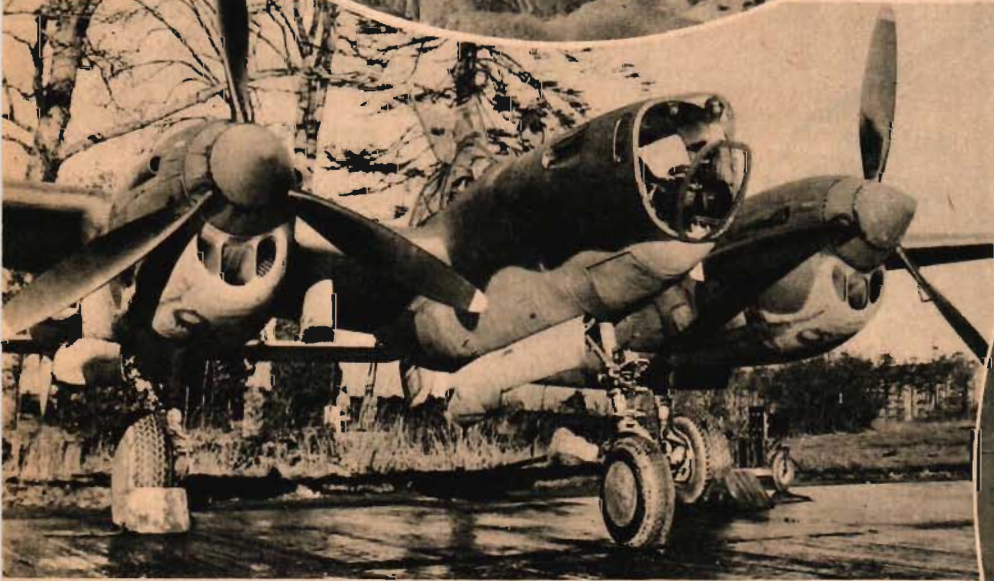


**SEE FABRIKS AKTIEBOLAG, SANDVIKEN  
TEL. 4070**

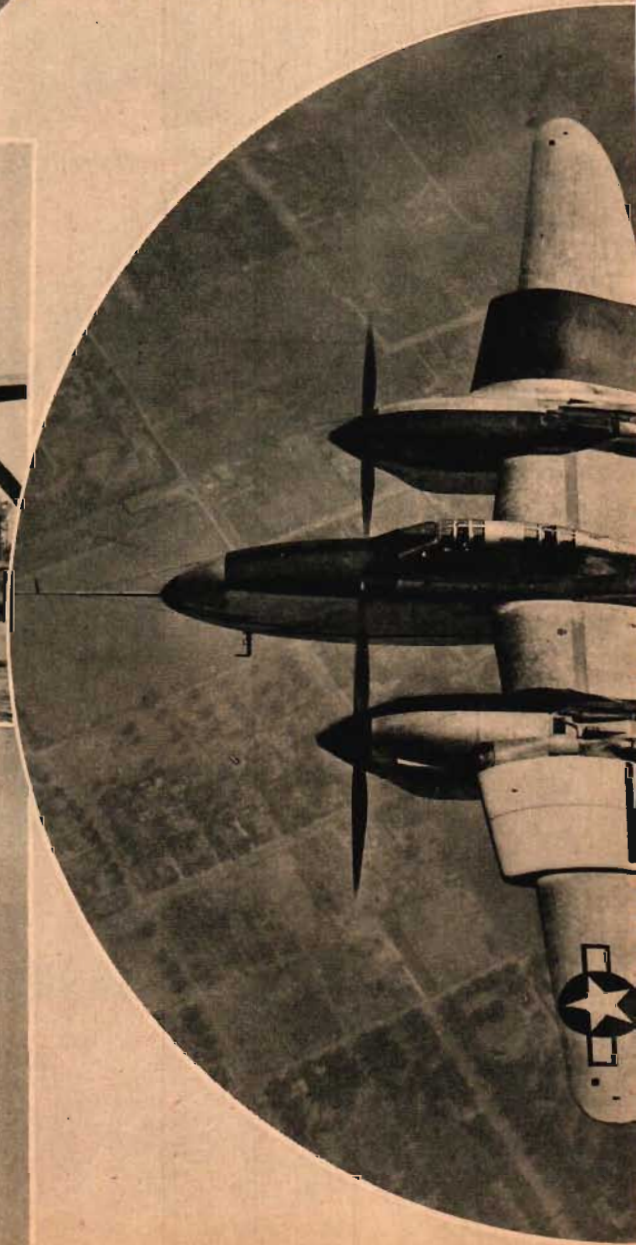
# LIGHTNING

När Lockheed år 1939 släppte ut sin första Lightning var det många som tvivlade på typens användbarhet, men pessimismen var obefogad. Intet plan har väl fått en allsidigare användning än just Lightning, vars tjänst varierat från vind-tunnel till nattbombare. Vi är här i tillfälle att visa några delvis nya versioner av Lightning och hänvisar i övrigt till artikel på sidan 23.

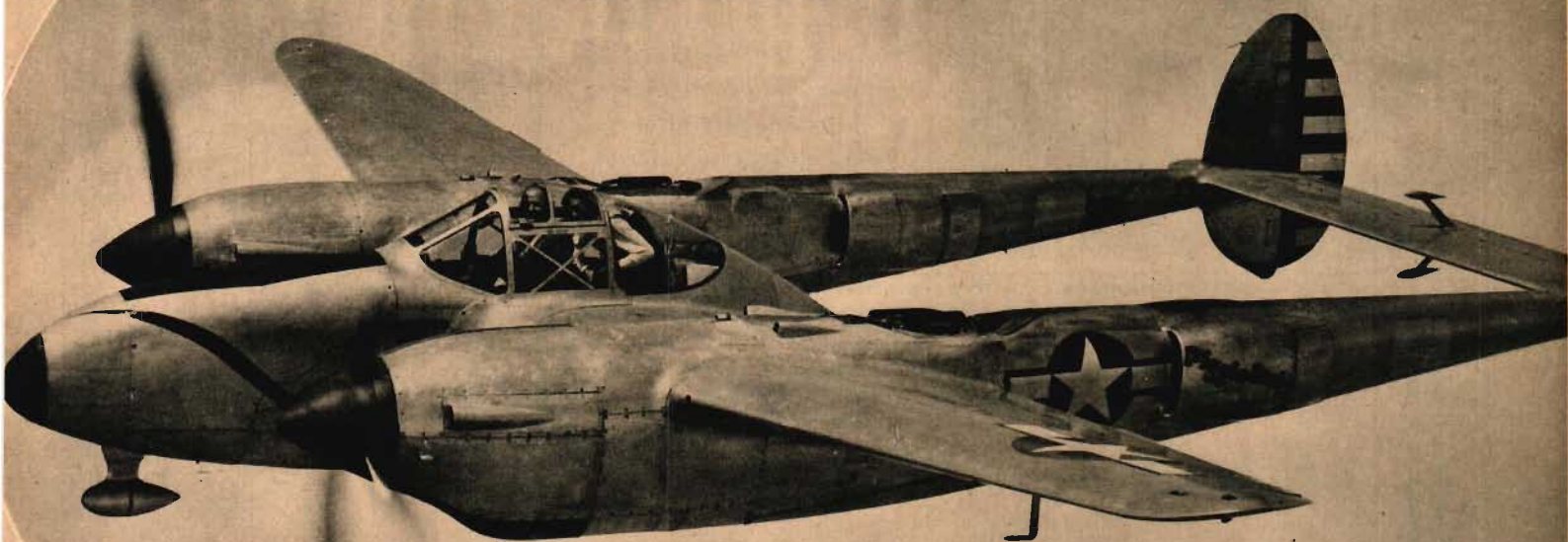
I cirkeln den tvåsitsiga ekoradioförsedda nattjaktversionen av Lightning, kallad P-38M. — Bilden under cirkeln: Som ledarplan vid anfall av vanliga bombbärande Lightnings mot Tyskland i slutet av 1944 användes »Droopsnoot»-Lightnings med en bombfällare i nosen och samma fällningsutrustning som på de tunga bombplanen.



Experimentplanet XP-58 avsett för jakteskort och fartygsbekämpning.



# S I LÅNGA BANOR



En tvåsitsig övningsversion av Lightning med smeknamnet »Piggle-Backy». — Nedan en bild av experimentjaktplanet XP-49 avsett för operationer på höjder över 12.000 m och därför utrustat med tryckkabin. XP-49 är den snabbaste Lightning-variant som någonsin byggts.

stning »Swordfish» heter denna  
variant för aerodynamisk  
övning av nya vingsprofiler vid  
101 540 km/t dykshastighet.



»Pathfinder» Lightning kallas denna specialversion som mot krigsslutet ersatte »Droopsnoot» på motsäende sida. Den huvudsakliga nyheten var att bombfällaren förutom sin fällningsutrustning disponerar en ekoradioanläggning.





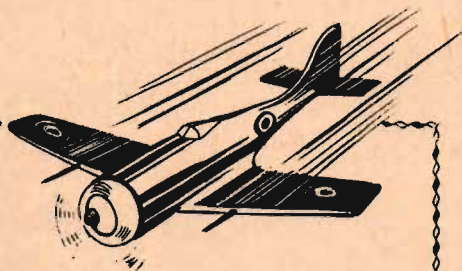
## KAN NI FLYGA?

### MOTORSKOLAN I ORSA

står till Eder tjänst! Elever mottagas för erhållande av certifikat samt övningsflygning och förnyande av förfallna certifikat. Förstklassiga lärare. Prospekt sändes på begäran.

HANS PETERSON Orsa Tel. 242

## Härliga flygskildringar käcka flygares kamratliv



*Charles Graves*

# HÄMNARNA

En spännande roman om sju unga engelska flygare och deras farofyllda och våghalsiga raiders över fientligt område under de år då RAF började övergå till offensiven. Där finns livfulla skildringar av låganfall, jaktdueller och hissande störtdykningar och när boken är slut är man lika god vän med Hugh, Kit, Paddy och de andra pojkarna som med deras Spitfires, Hurricanes, Beaufighters och Flygande fästningar.

7:50

**BONNIERS**

## HUNDRAD BISCAYA...

(Forts. fr. sid. 9.)

Paris förstas) sådan »svarta-börs»-måltid med hors d'heuvres, smör och bröd, en underbart välagad entrecôte — det franska köket är lika förnämligt som förr om det bara finns något att laga — en flaska billigt rött bordsvin, en portion brie- och camembertost, en kopp uselt kaffe samt ett litet glas cognac kostade vid mitt besök 1 350 francs, d. v. s. enligt kursen då ung. 115 svenska kronor. Inte särskilt billigt, eller hur? Om man hade köpt även fransen på svarta börsen — men sånt gör man ju inte! — så hade det dock blivit knappt femtedelen i svenska kronor och alltså litet mera överkomligt. Det klientel som besöker svarta-börs-krogarna är delvis ytterst skrämmande. Svarta-börs-hajar med underliga kvinnor översällade med guld och smycken i sällskap och de hemskaste typer — ofta negroida — med obegränsat med pengar låter champagnen flöda och grisar ned på bordet, så att man efteråt tror sig förflyttad till någon sorts modern svinstia med småbord i stället för mathoar.

Gatutrafiken var intensiv — inte minst på grund av de otaliga jeeparna med amerikanska soldater (natttid i »dam»-sällskap) — och så fullsatta spårvagnar och bussar som i Paris har inte ens spårvägschefen Aström i Stockholm någonsin drömt om. Inte nog med att folk hängde utanför på trappstegen, motorhuvar, kofångare, ja, varje litet utsprång som man kunde hålla sig fast i hängde det folk på. Paris' trafikpoliser i sina typiska slängkappor och sina gälla visselpipor dirigerade denna intensiva trafik med samma skicklighet och snabba anpassningsförmåga som alltid. I de största gatukorsen fanns det alltid två eller tre trafikpoliser men så gick också allt utan minsta stockningar eller tillbud.

Ja, så slutar jag för den här gången. I nästa nummer skall jag bl. a. berätta hur vi bytte till oss 1 400 liter bensin mot två liter svenskt brännvin av det hederliga gamla märket O. P. Andersson.

Och så till sist en liten rättelse. Den i förra numret omnämnda sydfrukten, som i Portugal kallas *anona* heter i Spanien *chirimoya* inte *cririmoya*, som det råkade stå.

G. K.



**CIRKA 30.000 FLYGARE**  
har räddat sig med

**IRVIN**  
FALLSKÄRMEN

varav 64 stycken i Sverige

**IRVIN FALLSKÄRMSAKTIEBOLAG**

Kontor: Strandvägen 5 A, Sthlm

Tel. 62 47 00

Telegram-adr. Irvinchute

# P-38 LIGHTNING

(Se även sid. 20—21.)

Prototypen till det över hela världen kända amerikanska jaktplanet XP-38 Lightning flög första gången den 27 januari 1939, men förstördes fullständigt vid ett haveri mot slutet av en rekordflygning från Burbank i Californien till New York ungefär en månad senare. XP-38 var utrustad med två 1050 hk Allison V-1710-C15-motorer och var konstruerad för en beväpning bestående av en 23 mm Madsen-akan och fyra 12,7 mm tunga kulsprutor.

Som ett resultat av de utomordentliga prestanda som visades av XP-38 under dess korta liv, fick Lockheed en beställning på 13 YP-38 för prov under fältförhållanden. (Genomsnittsfarten hade vid XP-38:ans flygning varit c:a 675 km/t) YP-38 var för en nästan fullständig rekonstruktion av prototypen. V-1710-C15-motorerna utbyttes emellertid mot två 1150 hk V-1710-F2-motorer som vardera drev två utåtroterande propellrar (i stället för inåtgående på XP-38), avgasturbininstallationen förbättrades och likaså modifierades kylsystemet. Beväpningen hade också ändrats och bestod på YP-38 av en 37 mm akan, två 12,7 mm och två 7,7 mm ksp. Den första YP-38 kom i luften den 18 september 1940 och de första leveranserna till USAAF började i mars 1941. De Lightnings som då levererades hade ännu en ändring av beväpningen med de båda 7,7 mm kulsprutorna ersatta med 12,7:or och dessutom hade apterats pansarskydd för piloten.

I augusti 1941 tillfördes amerikanska flygvapnet versionen P-38D som skilde sig från sina föregångare genom en något förändrad aerodynamisk utformning samt självständig bränsletankar.

På nästa modell — P-38E — hade kanonens kaliber ändrats från 37 till 20 mm och nosen omkonstruerats invändigt så att den rymde dubbelt så mycket ammunition som tidigare. P-38E var också basis för den första fotospaningsversionen av Lightning, kallad F-4. Denna typ började tillverkas i mars 1942.

Samma månad leverades även den första P-38F. Denna version var utrustad med två 1325 hk Allison V-1710-F5-motorer och var den första modellen med upphängningsanordningar för extra bränsletankar eller bomber, en under vardera vingen mellan kroppen och motorgondolerna. Varje tank vägde tom 41 kg och 460 kg full (c:a 500 liter). Bomber med vikter från 50 till

P-38L med två olika arrangemang för upphängning av raketprojektiler. Överst ett originellt arrangemang med inte mindre än 14 st 13 cm:s raketprojektiler under vingarna. Effekten med dessa raketer blev utomordentlig men vissa ändringar av vingens konstruktion var nödvändig. Detta senare är emellertid inte fallet med det nya »julgransstället» för 5 st 13 cm:s raketer som ses under vardera vingen på P-38:an. Det kompakta raketmontaget ger en större koncentration av eldkraften. Den elektriska utlösningen tillåter piloten att avlossa två raketer på en tiondels sekund. På en halv sekund kan alltså hela raketlasten avskjutas mot målet.

FLYG 2/46

500 kg kunde medföras i stället för bensintankarna. Vid användande av extratankarna fördubblades flygsträckan och farten sjönk med 4 %.

P-38G följde i juni 1942 med ändring till V-1710-F10-motorer med en lätt effekttökning vid marschvarv. P-38G utvecklades i slutet av augusti till F-5, en obeväpnad fotospaningsversion med fem kameror.

P-38H kom »off the line» i maj 1943. Den var huvudsakligen densamma som P-38G med undantag för installationen av två Allison V-1710-F17, vardera med en normal effekt på 1425 hk och 1600 hk maxeffekt med vatteninsprutning.

Sedan följde mot slutet av 1943 P-38J som var utrustad med samma motorer som P-38H men hade större kompressorer som gav betydligt bättre effekt på stora höjder (max 1500 hk). Topp höjden ökades på P-38J till över 12200 m och farten ökades (med en motor över 480 km/t). Den första P-38J levererades under augusti 1943 och i september släpptes en ny fotospaningsversion av P-38J ut, kallad F-5B.

Den sista jaktversion som aktivt deltog i kriget var P-38L utrustad med Allison V-1710-F30-motorer på 1500 hk vardera. Denna version har följande data och prestanda: spv 15,86 m, längd 11,53 m, höjd 2,98 m, vingyta 30,4 m<sup>2</sup>, normal flygvikt 8165 kg, vingbelastning 234 kg/m<sup>2</sup>, effektbelastning 2,7 kg/hk, max flygvikt 9700 kg med 317 kg/m<sup>2</sup> vingbelastning resp 3,2 kg/hk effektbelastning, maxhastighet 680 km/t, max tillåten dykhastighet 925 km/t, landn.-hastighet 120 km/t samt flygsträcka 2900 km utan och 4800 km med extra bränsletankar. P-38L förekom också under kriget i en obeväpnad fotospaningsversion kallad F-5E med en toppfart på vida över 700 km/t.

Ytterligare två varianter av Lightning hann med krigsdeltagande. Den första var »Droopsnoot» och den andra »Pathfinder Lightning» (officiella beteckningarna ej kända). »Droopsnoot» förekom första gången i Europa under majoperationerna i Frankrike. »Droopsnoot» som ses på mitt-

uppslaget är en tvåsitsig Lightning-variant avsedd för precisionsbombfällning från stora höjder samt som ledarplan vid bomberaider av vanliga bombbärande P-38J och L och därför försedd med samma bombfällningsinstrumentering som de tunga bombplanen. C:a 1800 kg var den maximala bombkapaciteten för Lightning som jaktbombplan. »Droopsnoot» utvecklades av Lockheed-ingenjörer vid huvudbaserna i England. Under Europakrigets sista månader ersattes »Droopsnoot» av den nyare »Pathfinder» vilken förutom full fällningsutrustning medförde ekoradioanläggning avsedd för blindbombning. »Pathfinder Lightning» kan liksom »Droopsnoot» ses i foto på mittuppslaget. Båda versionerna ser f ö ut att sakna beväpning.

På mittuppslaget i detta nummer ses vidare en tvåsitsig jaktversion betecknad P-38M. Planet är utrustat med ekoradioanläggning med kåpa för den roterande antennen under nosen samt fasta antenner under vingarna. För att underlätta förarens arbete med radarapparaturen har man således gjort planet tvåsitsigt med en extra besättningsmedlem i en upphöjd plexiglas-kabin bakom föraren. P-38M är som synes också försett med extra stora flamdämpare för nosvapnen. Det är tvivelaktigt om P-38M hann insättas i Stilla-Havskrigets slutskede.

Vidare ses på sid 21 ett foto av en tvåsitsig övningsvariant av Lightning utvecklad hos Lockheed under 1942. Den metod som då lancerades — DK-utbildning — för piloten i ett flygplan av samma typ som han sedan skall flyga ensam underlättar givetvis utbildningen. Saken har som bekant tagits upp på många andra både amerikanska och andra länders förstalinjeflygplan. Den officiella beteckningen på denna tvåsitsare är inte känd men planet kallas helt enkelt »Piggy-Back».

På omslaget visas en splitternya fotospaningsversion kallad »Photo-Joe» som utvecklats av Lockheed-ingenjörerna några månader före krigsslutet under beteckningen F-5G. Kameranosen som rymmer fem kraftiga kameror kan av mekanikerpersonal under fältförhållanden utbytas mot en beväpnad standardnos. F-5G är det sista av de 1000 fotospaningsplan som byggts hos

(Forts. på sid. 36.)





I ett enmotorigt flygplan av konventionell typ skymmer motorn sikten framåt.



I flygplan med noshjul är sikten framåt god.

# LÄR ER FLYGA I FLYG

Det viktigaste vid körning på marken är säkerheten, d. v. s. att man undviker att skada eget eller andra flygplan genom kollision. Tyvärr är det så att kollisioner på marken inträffar då och då, främst beroende på att sikten framåt i enmotoriga flygplan oftast är skymd av motorn.

I flygplan med noshjul är sikten framåt helt naturligt bättre på grund av att flygplanets nos icke skymmer så mycket. Stjärten är ju upplyftad från marken, och då kommer nosen i ett lägre läge än på »vanliga flygplan».

Den viktigaste regeln vid förflyttning på marken är att köra långsamt, så långsamt att man praktiskt taget kan stanna omedelbart — utan hjälp av mekaniker eller bromsar. Motorn skall hela tiden dra flygplanet utan att det rullar av sig självt. Minskas motorvarvet, skall flygplanet stanna så gott som omedelbart. Man skall för övrigt förbereda sin flygning så, att man icke behöver köra fort före start eller efter landning.

Flygplanets tyngdpunkt ligger ett stycke ovanför marken; om flygplanet därför bromsas upp plötsligt t. ex. genom att det kör i en grop eller att föraren bromsar häftigt, går det lätt »på nosen». Även i dessa fall undvikas skada genom att man kör långsamt. Ojämheter i marken kan också skada landstället om körningen sker för hastigt.

Ett flygplans kurs vid körning på marken hålles med hjälp av sidroder, hjulbromsar och skevroder. Två- eller flermotoriga flygplan svänges i allmänhet genom att motorvarvet på yttre motorn ökas. Eftersom hjulbromsar inte bara tar dåligt vid halt väglag utan över huvud taget skall användas sparsamt, kommer jag först att gå igenom körningen med enmotoriga flygplan utan bromsar och av konventionell typ.

Vid körning på marken är flygplanets hastighet i förhållande till luften liten, vilket gör att roderverkan blir ringa. Ver-

## IV

### KÖRNING PÅ MARKEN

Av

**Grels Næslund**

kan på sid- och höjdrodren kan emellertid förstärkas genom propellerströmmen. Sidroders verkan är därjämte ökad på flygplan försedda med styrbar sporre (sporrhjul). På sådana flygplan röres sporr (sporrhjulet) samtidigt med att fotspekens ställning ändras.

Under körningen hålles handspaken något tillbakaförd, så att propellerströmmen på höjdrodret pressar ner stjärten. Det är viktigt att hålla handspaken något bakåt vid körning på ojämn mark, och då man måste bromsa plötsligt eller öka motorvarvet häftigt. Vid körning på gatt mark, is o. dyl. minskas rullningshastigheten något om handspaken hålles tillbakaförd.

Körningen måste hela tiden ske i s-svängar, så att det område man kommer att köra över kan överblickas. Om man kör bakom andra flygplan, bör man köra med förskjutning åt sidan, detta dels för att öka sikten, dels för att icke damm, snö el. dyl. skall komma in i motor och flygplan.

Skevrodren har en viss verkan vid körning och kan bl. a. underlätta svängar. Om spaken föres över åt höger, fälles, som vi vet, det vänstra skevrodret ner och det högra upp. Det ökade luftmotståndet, som den vänstra vingen härigenom får, bromsar vingen under förutsättning att vinden kommer något så när framifrån. Kommer vin-

den bakifrån bildar det nedfällda skevrodret en segelyta, varigenom effekten blir den motsatta, d. v. s. den vänstra vingen får ökad hastighet. Normalt behöver man aldrig tänka på att använda skevrodren vid körning. Vid flygplan utan bromsar kan det emellertid vara bra att ha tillgång till den extra hjälp, som »skevroderbromsen» innebär.

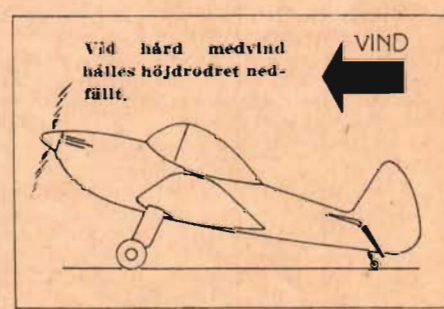
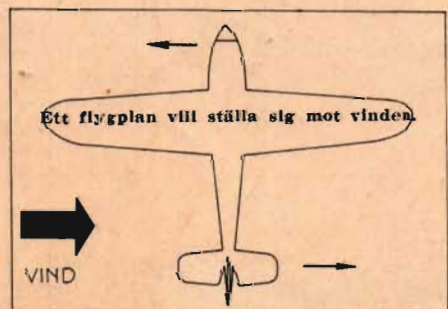
Vindens styrka och riktning har stor betydelse vid körning på marken. Ett flygplan vill ställa sig mot vinden beroende på dennas flöjelverkan mot kölytorna i stjärtpartiet (sidroder och fena) (se figuren). Det är därför lättare att köra i motvind än sid- eller medvind.

Under körningen skall motorvarvet hållas så konstant som möjligt. Det är inte trevligt för en flygare att höra hur motorvarvet ökas och minskas häftigt på ett flygplan. Motorn skadas nämligen härigenom; detta gäller lika väl på marken som i luften.

### Utförandet av svängar

Vi förutsätter att flygplanet köres med normal hastighet och att en sväng åt vänster skall utföras. Då saktar vi först farten, ger sidroder och ökar motorvarvet. När svängen påbörjats kan motorvarvet minskas. Svängen stoppas i tid med motsatt sidroder. Om det är svårt att svänga, kan mekanikern hjälpa till i innervingen genom att bromsa. Detta är ofta nödvändigt vid sväng från vinden, då denna är stark. Ju lägre fart man har, desto svårare sväng kan man göra. Bäst går det från stillastående.

Svängen åt vänster underlättas om man för över spaken åt höger och ev något framåt; det senare för att minska stjärtens tryck mot marken. Sväng aldrig med hög fart! Går det inte att komma runt så stanna, lägg rodrer för sväng och drag på gas. Går icke detta, måste man invänta hjälp.





## Körning i sidvind

Vid körning i sidvind kommer luftströmmen att pressa mot sidroder och fena. Flygplanet vill alltså — som vi förut fått lära oss — svänga upp mot vinden. Denna strävan hos flygplanet måste motverkas med sidroderutslag och tillräcklig propellerström. Vid *stark vind* måste man alltså hålla relativt högt varv på motorn för att få tillräcklig effekt; härigenom kommer naturligtvis farten att ökas. Den får dock icke ökas så att säkerheten äventyras. Spaken hålles lämpligen tillbakaförd för att trycka ned stjärten mot marken, härigenom underlättas kurshållningen.

Blåser det så hårt att man måste hålla hög fart för att kunna styra, bör man ha hjälp i vingen. Medhjälparen skall härvid hindra flygplanet från att svänga upp mot vinden och bör följaktligen hålla i lävingen (fig. 2). Blåser det mycket hårt, omkr. 15—20 m/sek, bör man ha medhjälpare i båda vingarna, detta för att hindra flygplanet från att kantra. Kom särskilt ihåg att flygplanet svänger upp mot vinden när man stannar.

## Körning i medvind

Man måste köra särskilt försiktigt i medvind; flygplanet ökar fort hastigheten, och sidroder tar inte förrän propellerströmmens hastighet överstiger vindens. Flygplanet bör köras mycket långsamt och styrningen ske bl. a. med hjälp av skevroden.

Om fullt skevroderutslag icke skulle räcka till för att hålla riktningen är det bäst att inte försöka dra på gasen utan låta flygplanet stanna innan man börjar köra igen. Om motorn användes för att stoppa svängen, ökas farten snabbt och om försöket misslyckas, kan den sväng som då göres i hög fart få allvarliga följder.

*Handskapen* bör i hård medvind hållas framförd så att vinden mot det nedfällda höjdroderet pressar ner stjärten; härigenom underlättas också kurshållningen (fig. 3).

## Användandet av bromsar

På moderna flygplan finnes i allmänhet bromsar, vilka medger bromsning på båda hjulen samtidigt och på varje hjul för sig.

Principen vid körning utan och med bromsar är densamma, men det är betydligt enklare att köra med bromsar. Kom bara ihåg att inte använda bromsarna mer än nödvändigt! Detta är särskilt viktigt om man kör på snöbelagt fält. Om man härvid bromsar ofta, hettas bromsarna upp och snön som kommer i kontakt med bromstrummorna smälter. När man sedan kommer upp i luften bildas is på bromstrummorna, vilket gör att bromseffekten icke blir fullgod.

Alltför häftig uppbromsning gör att flygplanet kan »gå på nosen». Skulle häftig uppbromsning bli nödvändig, måste spaken föras helt bakåt. Under svängar är det av vikt att båda hjulen är i rörelse; står det inre hjulet stilla kan såväl landstället som markytan skadas.

## Några råd

De haverier som brukar inträffa vid körning på marken beror antingen på *ouppmärksamhet*, för hög fart eller att *föraren trodde att en sväng skulle hinna ut-*

# Med SE- på vingen

Chefen för AB Värmlandsflyg, direktör Arnold Linder, vid Lärkan SE-APE på Bromma före starten hem till Karlstad. Nu skall alltså inte endast den berömda solen utan också den aluminiumblänkande Lärkan skina över Karlstad...



## ”Vinterlärka” till Karlstad

Förr i världen fanns det i FLYG en återkommande rubrik som hette »Med SE — på vingen». Nu är den fredliga tiden så pass långt framskriden att vi kan återuppta rubriken och när det passar sig komma med rapporter om sålda och köpta privatflygplan i Sverige.

Äran att inleda denna efterkrigsserie blir AB VÄRMLANDSFLYG, som köpt en KZ-III (inreg. SE-APE) av AB Aero Service, fö den första »Lärkan» som bolaget säljer. Chefen för Värmlandsflyg, direktör Arnold Linder (certifikat i Malmö 1937) har flugit in sig på typen och flög hem planet i början av januari. Ett par dar dessförinnan träffade FLYG:s medarbetare dir. Linder på Bromma och fick ur honom några ord om bolaget och dess planer:

— AB Värmlandsflyg bildades 1943. Vi har nu en provisorisk hangar på flygplatsen vid Karlstad. På programmet står närmast skolflygning och den första kursen, som börjar omedelbart, är fullteknad. Flyglärare är Ingvar Lindblad, vpl ff och fd flyglärare vid flygreservskolan i Eslöv. Timpriset är 75 kr i både DK och EK. Så småningom ämnar vi också syssla med andra grenar av flyget, närmast då rundflyg med passagerare. Den här Lärkan har extra vinterutrustning efter flygvapnets modell, som vi beställt för att planet efter ev. nödlandning skall kunna komma upp i luften igen.

Sade dir. Linder och försvann inåt stan

föras. Om den minsta tvekan finnes be-  
träffande möjligheten att komma runt,  
stanna då och invänta hjälp. Använd för  
övrigt hjälp om det råder den ringaste  
tvekan om att körningen skall kunna gå  
utan missöden, speciellt vid hård vind eller  
isföre. Ser man att en kollision kommer  
att ske, stoppa då motorn, så att inte pro-

för att ta hand om brådskande affärer. Vi vände oss då till försäljningschefen i Aero Service, ing. Ove Huzell, för att få lite mer detaljer om Värmlands-Lärkans vinterutrustning.

— Det är en speciellt fin Lärka det här, svarade ing. Huzell. Motorn har fått tio hästar till — det är numera en Cirrus Minor II på 100 hk. Kabinen är värme- och ljudisolerad med tjock filt och värmeledning (från avgasröret) är installerad — man kan utan vidare flyga SE-APE med silkesstrumpor och lackskor i smällkalla vintern! I bakkroppen finns ett fack för två par personskidor med stavar. I samma fack förvaras också en uppvärmningsanordning för motorn. Luckan till detta bagagefack ligger strax framför fenen. Förutom den vanliga uppvärmnings-tuben, vars blåslampa förvaras i det vanliga bagagefacket bakom flygarna, finns det en doppvärmare, som sticks ner i oljetanken och får sin ström från batteriet. Om planet står ute en natt med oljan i tanken så tar det bara tio minuter att värma oljan och motorn. Dessutom har Värmlandsflygs KZ-III komplett blindflygutrustning, styrbart sporrhjul (som Aero Service själv konstruerat), kombinerad instrument- och kartläsningslampa (på en rörlig stång i taket) samt ett extra tidtagningsur för flygläraren. Ja, och så finns det anordning för segelplanbogsering.

En välutrustad fågel, må man säga...  
P. M.

pellern skadas och anställer onödiga skador!

Instruktören bör inte försöka att under en enda lektion proppa i eleven allt vad vi nu lärt oss. Tag en sak i sänder och låt eleven pröva sig fram! Låt honom köra själv så ofta som möjligt. Detta fordrar emellertid stort *tålmod* hos instruktören.

Det tvåmotoriga reaktionsjaktplanet Me 262 »Schwalbe» flögs nyligen av engelska piloter under en flygdag i Fanborough, England.



TYSK KVARLÅTENSskap IV:

## MESSERSCHMITT-SENSATIONER

Den mest berömda av Messerschmitts olika typer, Me 109, fanns vid kapitulationen i oräkneliga varianter och utvecklingar vilkas namn det här skulle föra alldeles för långt att ens nämna. Den snabbaste kända versionen var emellertid Me 109G-10 vilken enligt engelska uppgifter skulle ha gjort en maxfart på 690 km/t på 7 400 m utrustad med en DB 605D-motor och med insprutning av MW 50-methanol. Flygsträckan uppges ha varit 560 km och flygtiden 55 min samt stigtiden 6 min till 6 100 m. Professor Messerschmitt försökte på flera sätt förbättra den ursprungliga 109:an, men varken experimenttyperna Me 209 eller 309, vilken senare var försedd med DB 603 eller JUMO 213-motor och trehjulstäl, kom någonsin i serietillverkning. Ej heller Me 109-utvecklingen Me 155, som senare övertogs av Blohm & Voss under beteckningen Bv 155, hann insättas i strid.

### »Schwalbe» gjorde 850 km/t

Den av Messerschmitts sista skapelser som blivit mest känd är utan tvivel Me 262 »Schwalbe» eller »Sturmvogel» som den också kallades. Denna typ hann byggas i större antal än alla andra tyska raket- eller reaktionsdrivna jaktplan. Enligt engelska uppgifter skulle antalet tillverkade Me 262 ha varit »flera hundra». Tidigare tillgängliga data och prestandauppgifter om Me 262 återfinnes i FLYG nr 22/45. Utöver dessa uppgifter har nyligen i engelsk fackpress offentliggjorts en del siffror om den vid den nu pågående utställningen i Fanborough visade jakt- och närspaningsversionen Me 262H-4. Beväpningen är densamma som tidigare och reaktionsaggregaten av typ JUMO 004B-4 vardera med en startdragkraft av 927 kg. Bränslelasten är 1 990 l och flygvikten 6 175 kg. Spännvidden är 12,5 m, längden 10,59 m, vingytan 21,0 m<sup>2</sup>, maxhastigheten 848 km/t på 6 000 m, stighastigheten 1 432 m/min och flygsträckan 950 km på 9 750 m:s höjd. Den ovan uppgivna toppfarten har visat stämma vid flygprov vid Fanborough. Det framgick även vid proven av He 162 och Me 262 att startsträckorna för dessa jaktplan var betydligt längre än för de engelska motsvarigheterna »Meteor» och »Vampire». Vid användande av hjälpprakter kunde dock startsträckan för Me 262 förkortas till under 600 m och det

»RAKET-KOMETEN»  
DROG ÖVER ÅTTA KG  
BRÄNSLE I SEKUNDEN

är troligt att tyskarna i mycket stor utsträckning använde sig av sina »Wasag» eller andra typer av hjälpstartaggregat.

En mera sensationell konstruktion är det raketdrivna jaktplanet Messerschmitt Me 163 »Komets», vilket för är det hittills enda flygplan i världen som utrustats med raketdrift. Detta jaktplan tillverkades även som tidigare nämnts hos Junkers med beteckningen Ju 148. Den mest använda versionen Me 163B, var en utveckling av den äldre tvåsitsiga Me 163A och är en midvingad halvt stjärtlös typ med relativt stora fena. Vingarna är i träkonstruktion med kraftig pilform och 8 mm plywoodklädsel

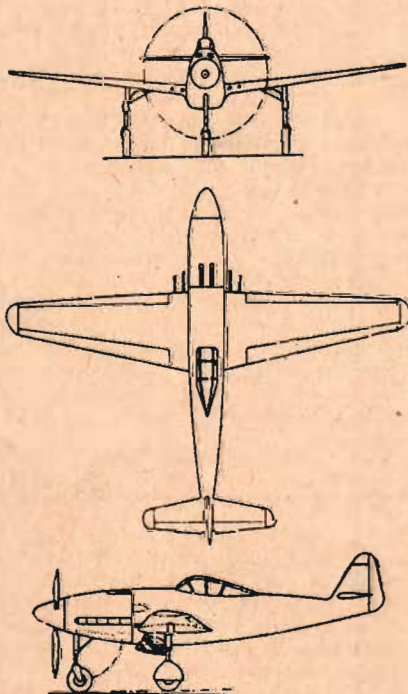
vilken i sin tur är överdragen med dopad duk; dukklädda höjd- och skevroder av blandad konstruktion; dukklädda rörliga trimroder längs återstoden av vingens bakkant. Framför trimroderytorna på vingens undersida finns klyvklaffar av metall. De fasta slotsen på yttervingarnas framkant har en längd av 2,13 m.

Flygkroppen är i helmetallkonstruktion med utbyttbar bakkropp inklusive raketaggregatet. Nospetsen innehåller en generator som drivs av en tvåbladig propellerfläkt.

Landstället består av två fällbara huvudhjul, infällbar landningsskida och uppfällbart sporrhjul av Loire-Nieuport-typ. Landningshjulen släpps automatiskt när skidan fälls in. Beväpningen består av två 30 mm akan i vingroten med 60 skott till varje vapen. Raketaggregatet är av typ Walther HWK 509 och innehåller huvudsakligen en förbränningskammare omgiven av en kylkåpa, två ångturbindrivna bränslepumpar, manöverapparater och elektrisk startmotor.

Det använda bränslet består av »T-stoff»-koncentrerad vätesuperoxid och »C-stoff», en blandning av hydrazinhydrat (N<sub>2</sub>H<sub>4</sub>) och alkohol, vilket också användes vid kylningen av den dubbelväggiga förbränningskammaren. Bränsletankarna rymmer 1 190 liter »T-stoff» och 460 liter »C-stoff» i separata tankar. Ångan som behövs för bränslepumpturbinerna framställs vid den katalytiska spjälkningen av vätesuperoxiden. Raketmotorn ger på 0 m:s höjd en dragkraft på 1 515 kg, vilken ökas med ca 10 % på en flyghöjd av 12 000 m. Bränsleåtgången sags ha varit 8,13 kg/sek. Följande data och prestanda har lämnats för Me 163B: Spännvidd 9,33 m, längd 5,91 m, vingyta 15,61 m<sup>2</sup>, flygvikt 4 360 kg, vingebelastning 275,8 kg/m<sup>2</sup>, maxfart på 6 000 m 885 km/t och 2,6 min stigtid till 9 150 m.

Me 163C är en något större utveckling av Me 163B. De två 30 mm kanonerna är monterade på översidan av nosen. Vidare är Me 163C utrustad med ett förbättrat raketaggregat kallat Walther HWK 509C, försett med ett mindre hjälpaggregat avsett för ekonomisk marschfart. De två förbrän-



Treplanskissen visar experimentjaktplanet Messerschmitt Me 309. Motorn var en DB 603 och beväpningen bestod av 4 st 20 mm akan (MG 151/20) och 2 st 13 mm akan (MG 131).

ningskamrarna kunde användas antingen separat eller tillsammans. Huvudaggregatet lämnade en maxdragkraft på 1 717 kg och hjälpaggregatet 303 kg, eller tillsammans 2 020 kg. Det medförda bränslet räckte för 12 min flygning. Data och prestanda för Me 163C: spännvidd 9,84 m, längd 7,04 m, vingyta 19,30 m<sup>2</sup>, flygvikt 5 180 kg, vingbelastning 279,7 kg/m<sup>2</sup>, maxfart 950 km/t på höjder mellan 3 400 och 11 975 m. Topp-höjden har uppgetts till 16 000 m.

Vid det tyska sammanbrottet existerade ännu en utveckling av Me 163 kallad Me 8-263, tillverkad endast hos Junkers under deras typbeteckning Ju 8-248. Detta flygplan skilde sig från föregångarna genom ett nytt infällbart trehjulstäl av konventionell typ i stället för den tidigare skidan och de kastbara hjulen. Vingarna hade negativ V-form. Som tidigare uppgetts, steg Me 8-263 till 14 900 m på endast 3 min.

### 11 300 km med 6 ton bomber

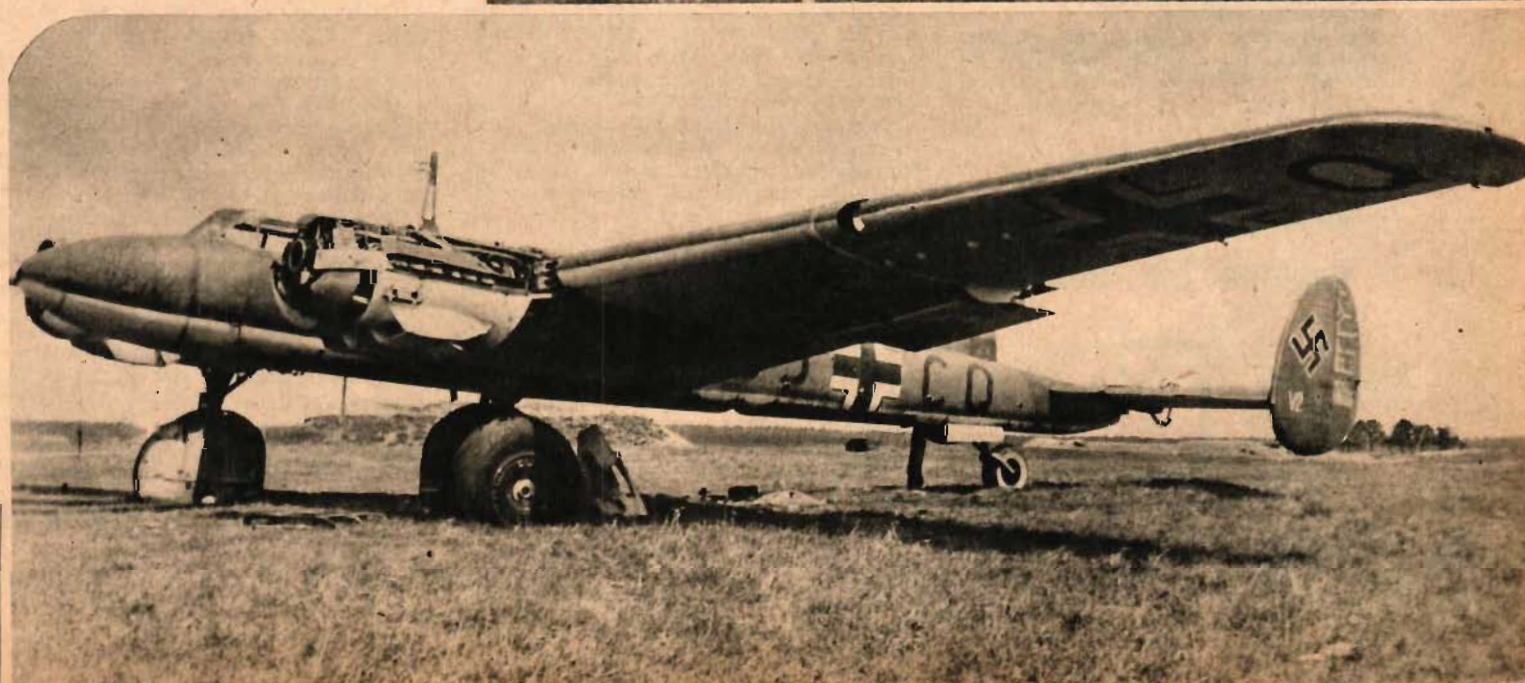
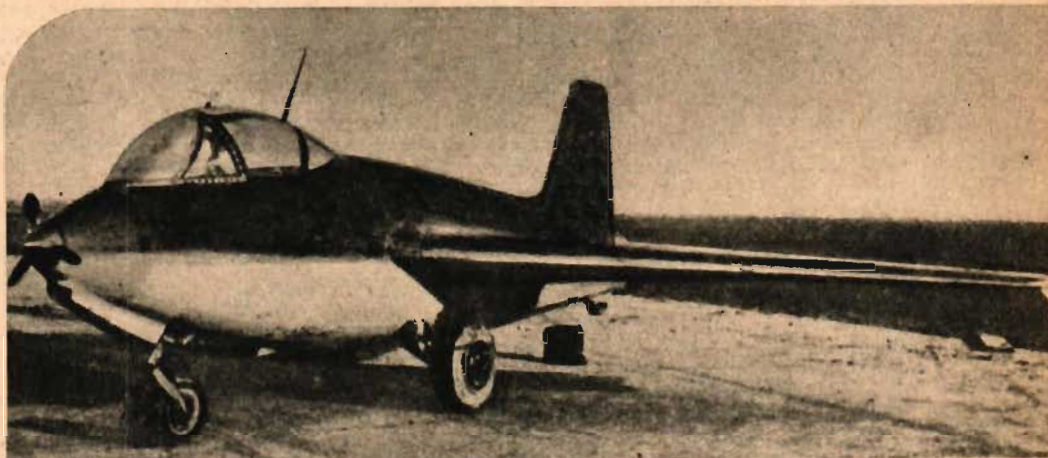
Det tidigare i FLYG omnämnda långdistansbombplanet Messerschmitt Me 264 liknade rätt mycket den amerikanska B-24 »Liberator». Me 264 konstruerades för bombanfall mot New York, men endast en prototyp byggdes och flög första gången i december 1942. Då flygplanet hade en för sin klass kolossal startflygvikt användes ett par kastbara extrahjul för att underlätta starten. Prototypen var utrustad med 4 st JUMO 211-motorer men man planerade att använda även BMW 801 eller JUMO 213. Dessutom tänkte man installera två reaktionsaggregat av typ BMW 003 för att temporärt öka hastigheten. Me 264:s data och prestanda var: spännvidd 42,98 m, vingyta 125 m<sup>2</sup>, vingbelastning 400 kg/m<sup>2</sup> vid en startflygvikt av 50 000 kg, maxfart 595 km/t, flygsträcka 11 300 km med 6 ton bomber eller 14 900 km med 2 ton bomber.

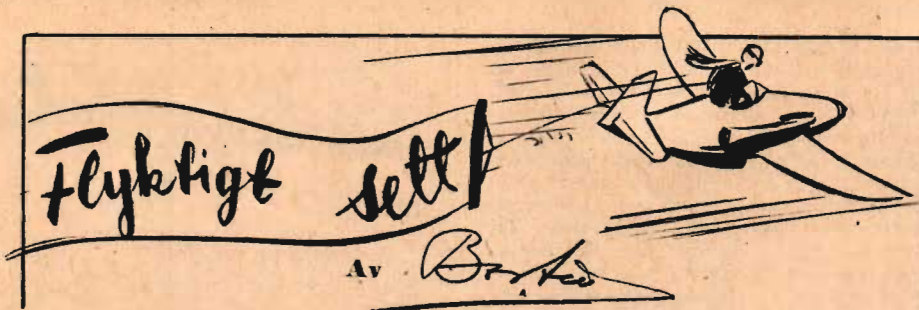
Dessutom gjorde Messerschmitt två prototyper till ett annat långdistansbombplan, utvecklat ur jaktplanet Me 110 och kallat Me 261. Mera ingående uppgifter om detta plan finns inte tillgängliga. I detta sam-

manhang kan även nämnas ett tvåmotorigt transportflygplan om vilket man endast vet att det hette Me 250. Det sista kända stridsflygplan som konstruerades av Messerschmitt var det lätta jaktplanet Me 328. Prototypens brottfaktorer hade undersökts och den andra prototypen hade hunnit provflygas före kapitulationen. De på »B-typen» installerade båda reaktionsaggregaten var av typ Argus As 014, som lämnade en startdragkraft på 500 kg vardera. Dessa aggregat var monterade under vingarna, men då svåra vibrationer uppstod måste man slutligen lägga ned projektet. De tyska teknikernas arbete på att utveckla raket- och reaktionsdriften har i många fall varit pionjärbetonat även om inte upptäckter och uppfinningar haft någon direkt inverkan på »slutkampens» förlopp.

»Gnom»

överst t h långdistansbombplanet Me 264. — Därunder det med två raketaggregat försedda jaktplanet Me 263. — Andra bilden underifrån visar den ursprungliga »Kometen» Me 163B under en utställning i Hyde Park, London. — Nederst en utveckling av Me 110 kallad Me 261 och avsedd som långdistansbombplan. Det var utrustat med två DB610-motorer på vardera 2.950 hk. Spännvidden var 26,82 m.





**MER ÄN TREDUBBLAD** var ABA—SILA:s trafik under 1945 i jämförelse med 1944 enligt de nu färdiga preliminära års-siffrorna. Siffermässigt uttryckes detta sålunda med 1944 års siffror inom parentes: antal flygkilometer 3 874 510 (1 082 748), linjenätets längd: 24 319 km (3 567), d v s sjudubbling, passagerare: 81 330 (28 305), post: 318 300 kg (305 360), obetydlig ökning men så har också postverket alltid varit maximibeställare, frakt 689 150 kg (224 608), bagage 879 300 kg (397 712). Det är mycket vackra siffror, men de skulle ha varit ännu vackrare, om inte bristen på flygmateriel hindrat Aero-transports ännu större utveckling efter VE-(Victory in Europe)-dagen i maj.

**22 LÄNDER** har ABA—SILA:s flygplan landat i under 1945, nämligen: Danmark (Köpenhamn), Norge (Oslo—Gardemoen och Fornebu), Finland (Åbo och Helsingfors), England (London, Hurn, Prestwick, Peterhead, Kinloss), Frankrike (Paris, Marseille, Toulouse), Polen (Warszawa), Holland (Amsterdam, Eindhoven), Island (Keflavik), Schweiz (Genève), Tjeckoslovakien (Prag), Italien (Rom, Neapel),

Grekland (Atén), Tyskland (Frankfurt am Main), Österrike (Linz, Wien), Portugal (Lissabon), Sovjetunionen (Moskva), Kanada (Mingan, Montreal), USA (New York, Hartford, Presque Isle), Newfoundland (Gander, Goose Baby), Grönland (Bluye West One) och Etiopien (Addis Abbeba). Landningen på det amerikanska militärfältet på Grönland gjordes av kapten Duvander under en flygning mellan Island och Kanada framför allt för att studera de eventuella nödlandningsförhållandena där i dåligt väder. Sammanlagt gjorde SILA under 1945 27 dubbelturer till USA och 2 dubbelturer till Island.

**MISSIONSFLYGET** har ju dessutom hittills gått i ABA—SILA:s regi, eftersom Nordiskt Missionsflyg måste hyra flygmateriel och besättningar av ABA, innan bolagets egen nu anlända DC—3 från Frankfurt blir flygklar. Under missionsflygningarna har ABA landat i Amsterdam, Marseille, Neapel, Aten, Kairo, Wadi Halfa, Khartum, Addis Abbeba, Juba, Nairobi, Dar-es-Salaam, Mozambique, Tananarivo (Ivato) och Lumbo, det senare ett nytt flygfält i Mozambique-området.

**FLYGANDE PERSONALEN** i ABA—SILA har på ett år kraftigt ökats och jämförelsen mellan 31/12 1945 och samma datum 1944 ger följande siffror: flygkaptenar av 1:a graden 8 st (därav 2 tillfälligt lånade) mot 7, av 2:a graden 4 (en lånad) mot 2, av 3:e graden 6 (en lånad) mot 0. Av 1:a graden har lånats Hansson och Smith, FV resp SAAB, av 2:a graden Westermarck, Finland, och av 3:e graden Henningsmoen, Norge. När detta läses har dessutom anlänt sex stycken amerikanska flygkaptenar och en engelsk d:o, som den 11/1 skulle börja sin speciella ABA—utbildning. Om man övergår till flygstyrmännen, så finner man en ännu mera utpräglad utveckling. Vi nyårsskiftet 1945/46 hade ABA 11 flygstyrmän av 1:a graden mot 3 samma tid 1944/45. Av 2:a graden fanns inga något av åren men av 3:e graden 40 st nu mot 17 då. Av navigatörer hade ABA—SILA 10 st nu mot 4 då och av telegrafister 37 mot 20. När man känner till ABA—SILA:s ytterst noggranna utbildning och de höga fordringarna på den flygande personalen, så förstår man också att de två bolagen här verkligen åstadkommit någonting utöver det vanliga.

**FLYGMATERIELEN** har också ökats, ehuru ej i önskvärd takt. Av Fokker F. XII och Junkers Ju 52 fanns lika många (1 resp 5) men DC—3:orna hade ökat från 3 till 8 och »flygande Felix» från 3 till 4. Under 1946 väntar ABA—SILA leverans från USA av 6 st moderna, helt »civiliserade» DC—4:or (som just nu håller på att döpas i Stockholms-Tidningens pristävling med 1 000 kr och Amerikabiljett

som attraktivt förstapris) samt 9 st DC—3, alla av samma förnämliga efterkrigs-kvalitet som »Uven» m fl. DC—3 har i många år varit på toppen av modernitet och komfort men man måste komma ihåg, att även »gamla» flygplantyper under hand förbättras och förnyas. Något bättre än DC—3 kan man väl just nu inte få tag i i samma flygplanklass förrän SAAB—90 Scandia m fl likvärdiga flygplan blir tillgängliga.

**ÄVEN MED RISK** att bli kallad göteborgsätare måste man konstatera, att göteborgarna inte är riktigt ärliga, när de med lokalpatriotiskt färgede ledare och reportage »bevisar», att Göteborg ifråga om storflygfältet är »en naturlig nyckelplats» och att Göteborg har »otvivelaktigt gynnsammare väderleksförhållanden» än Stockholm. I Danmark har uppstått samma flygplatsdiskussion till förmån för Karup, det tyskanlagda stora fältet på Jylland. Men alla experter och verkliga förståsigpåare är eniga om att det danska storflygfältet måste ligga i omedelbar anslutning till den danska huvudstaden, där alla centrala myndigheter m m är samlade. Stockholm vore även bortsett från väderlekssituationen Sveriges normala centralflygplats och om man därtill lägger, att Kungl. Svenska Huvudstaden (ursäktat versalerna) normalt — enligt flerårig statistik — har bättre väder än Göteborg, så är saken så mycket självklarare. Många anser att Göteborg borde vara Sveriges huvudstad och det ligger mycket i det, men eftersom det nu trots allt är Stockholm som sedan flera hundra år är huvudstaden, så kan man inte ta så mycket hänsyn till önsketänkande.

**ATLANTFLYGFÄLTET** vid Väsby har tydligen inte så bra och fast mark som man från början hade trott och därför överväger man nu att flytta storflygfältet till Täby. För att vara riktigt säkra på saken har man inkallat den amerikanske experten, professor C. Terzaghi, som med K. M:t:s tillstånd anlänt när detta läses. Han skall alltså avgöra saken men så mycket torde i varje fall vara klart, att det aldrig kan bli Grillby — flygplatsutredningens ståndaktiga reservanter må sedan klaga hur mycket som helst. I detta sammanhang kan man kanske få lov att citera ett uttalande av Brommachefen Bertil Florman i Aftonbladet, vari han bl a framhåller, att »Vi» har i genomsnitt under 1945 kunnat räkna med 50 starter och landningar per dag, att passagerartrafiken 1946 torde bli sex-sju gånger större än 1939 och ökningen 1947 ännu större, men att ingenting har gjorts utöver de arbeten som påbörjades 1943 och pågick 1944. Som det nu är kan långbanan vara blockerad tio minuter eller mera av ett fyrmotorigt plan. En nödvändig förbindelsebanan kostar några hundra tusen kronor men ingenting görs.

Om man tänker på hur långsamt utredningen om storflygfältet går, så måste man också säga, att det är ytterst nödvändigt att provisoriet Bromma sättes i stånd för att ta emot inte bara den tunga interkontinentala flygtrafiken utan också den intensiva europeiska. Norrköpings- och Uppsala-banorna står ju nu färdiga att komplettera Bromma, så att långväga flygplan inte skall behöva landa i Göteborg och ABA—SILA kostar på passage-rarna järnvägssovvagn — och dessutom



**Flyg gärna,  
men se till att försäk-  
ringarna äro ordnade i**



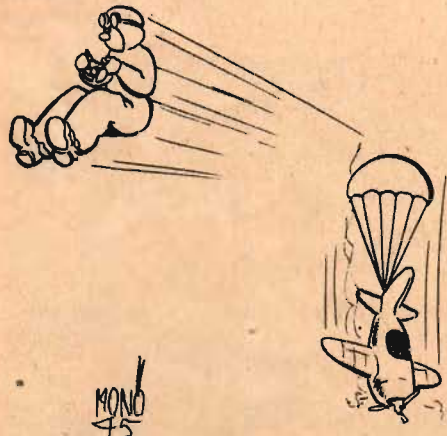
FÖRSÄKRINGS A. B.  
**FYLGIA**  
STOCKHOLM 7.

utsätta sig för oförstående kritik för att flygförbindelserna fungerar så dåligt.

Underhandlingarna om statens övertagande av Bromma har tydligen medfört ett absolut stopp i Brommas normala utveckling. Är det sådant som menas med »planhushållning» och »effektiverad statlig kontroll»? Flygpassagerarna vet bättre besked och det är särskilt glädjande, att de amerikanska storflygbolagen skrattar åt våra flygfält och beklagar, att vår verkligt stora good-will i flyg- och trafiktekniskt hänseende inte alls motsvaras av våra möjligheter att ta emot USA:s moderna supertunga långlinjeflygplan. Är det nödvändigt att vi binder ris åt egen rygg på detta sätt?

1700 KRONOR har de nordiska flygbolagen räknat ut att man just nu skulle kunna sänka priset för en antlantflygresa till och alla trodde väl, att den internationella trafikflygkommitténs sammanträde i New York med början den 8/1 skulle komma till ett sådant resultat trots Pan American World Airways försök till dumping. Som en bomb för New York-konferensen kom amerikanska regeringens beslut att inte tillåta att flygtaxorna diskuterades på IATA:s sammanträde i New York. Anledningen till detta uppseendeväckande beslut såges vara »en viss förestående händelse på det internationella transportflygets område». Fältet är öppet för gissningar men det är tydligt, att USA inte önskar några avgöranden förrän USA och Storbritannien i mitten av januari träffas i en specialkonferens på Bermudas. Innan dess kan man alltså inte vänta att de fyra abnormt höga atlanttaxorna — 2700 kr mellan Stockholm och New York — kommer att minskas. SILA har ju för sin del ingen anledning att rabattera, eftersom de ombyggda »fästningarna» endast tillåter en eller två passagerare i flygvikten sedan den normala postlasten räknats bort. Och postlasten ger ju i alla fall omkring fem gånger så mycket som levande lasten. Den svenska generalpoststyrelsen är verkligen värd varje honnör från flygets sida som en av dess trognaste anförvanter både nu, tidigare och i framtiden.

GEMENSAM TRAFIK på USA från de tre nordiska länderna Sverige, Norge och Danmark torde börja i april detta år. I varje fall har SILA-chefen Per A. Norlin, som brukar veta vad han talar om, förklarat det vid en pressmottagning efter hans ankomst till New York denna gång. Tre turer i veckan skall göras. Uttalandet understöks av den danske representanten Paul Beck-Nielsen.



En Grumman Goose amfibie landade den 7/1 på Bromma och ses här ovan. Planet kommer att disponeras av amerikanska legationen.

EXPERTSAMLING får man lov att kalla de amerikanska herrarna som den 7/1 anlände till Bromma med en DC-4 direkt från USA. »Flagship Eire» hette flygplanet och det hade flugit Newfoundland via Irland till Stockholm med flyginspektörer framför allt från American Overseas Airways. Detta bolag startar — eller har startat — sin Europaservice nu i januari och därmed har det i Stockholm så populära ATC och dess personal spelat ut sin roll.

SKANDINAVISKA AERO har fått generalagenturen för Aeronca Aircraft Corp., USA. Detta innebär att inte bara de förbättrade tidigare typerna Champion och Chief, två välbekanta och trevliga sportflygplan, utan också de ännu modernare Chum, Arrow och Eagle kommer att säljas i Sverige. Aeronca är vid sidan av Piper USA:s förnämsta sportflygbolag och dir Ake Forsmark är att gratulera till denna överenskommelse.

G. K.

## STRATOCRUISER . . .

Forts. fr. sid. 16.

det endast behövs tre mans besättning för att sköta planet. På flyglinjerna inom den amerikanska kontinenten blir det heller inte större besättning på dessa maskiner, men vid längre flygningar över vatten som t ex på de transatlantiska linjerna utökas dock besättningen med en eller två man.

Marschhastigheten för Stratocruiser är 545 km/tim, vilket är liktydigt med att en resa från New York till London från och med november inte kommer att ta mer än 11½ timme, och från San Francisco är det möjligt att nå Tokio på 21 timmar. I januari 1945 satte ju den militära versionen av Boeing Stratocruiser — C-97 — absolut hastighetsrekord över den amerikanska kontinenten genom att flyga från Seattle till Washington på sex timmar.

Stratocruiser bygges av Boeing Aircraft Company i Seattle, som är ett företag vi svenskar har all anledning att vara stolta över. Med lätt överdrift kan nämligen sägas, att Boeing är en svensk flygplanfabrik — man stöter nämligen på amerikaner av svensk stam överallt där. Svenska ingenjörer, svenskar i ledningen och yrkesskickliga svenska arbetare i verkstäderna. Det har alltid legat kvalitet och tillförlitlighet i vad Boeing gjort, vilket inte minst »Flygande fästningen» B-17, »Flygande slagskeppet» B-29, Boeing Stratoliner och Boeing Clipper tidigare vittnat om.

Boeing Stratocruiser har, som nämnts, en marschhastighet på 545 km/tim. Tjänsteflygsträckan är 6725 km, alltså ett bra stycke längre än som behövs för att flyga över Atlanten nonstop. Andra frapperande drag hos Boeing Stratocruiser är dess rymlighet — det finns gott om plats överallt, och de 80 passagerarna behöver sannerligen inte klaga över att de måste sitta stilla i sina stolar. Man kan röra sig fritt i planet och har bl a tillgång till en rymlig rök-salong en trappa ner — på nedre däck. Den nedre salongen rymmer 14 personer

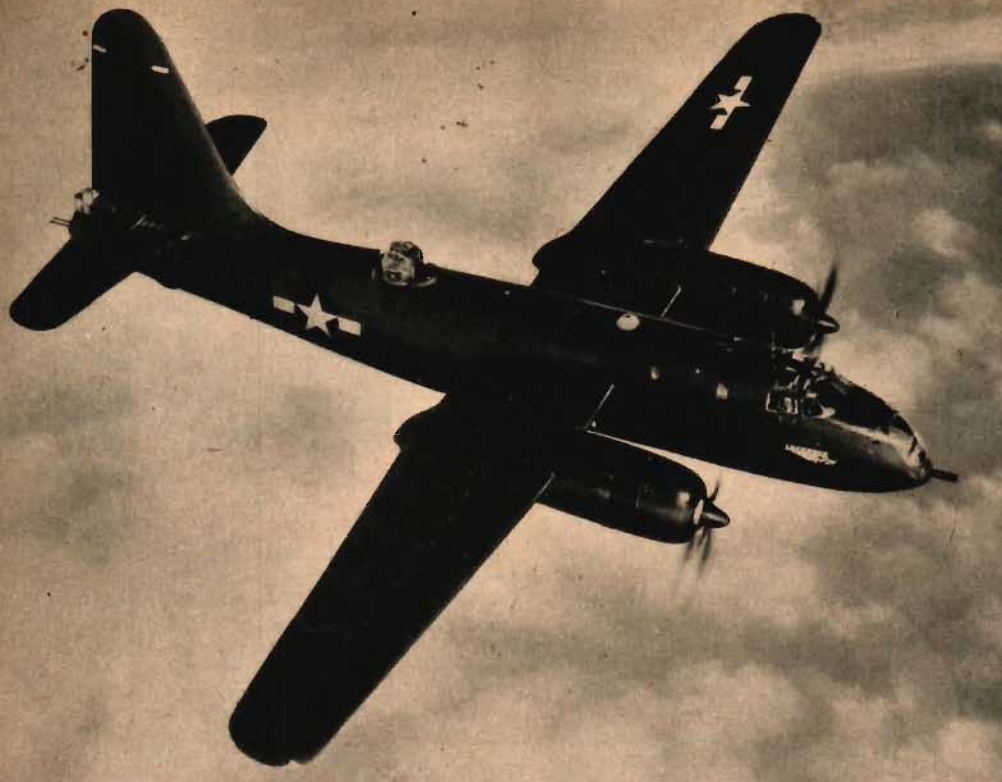
och vid baren där kan man erhålla förfriskningar och sandwiches.

Givetvis får Boeing Stratocruiser tryckkabin, så att flygningarna kan göras på 10 000 meters höjd, dvs högt över alla storm- och oväderscentra. Dessutom blir det en sinnrik luftkonditionering, varför passagerarna alltid kan njuta av frisk, ren luft i rumstemperatur.

Även för besättningen är det väl sört. Förutom en fulländad teknisk utrustning, som i flera avseenden är av revolutionerande karaktär, blir förarkabinen rymligare än i något annat flygplan. Sikten är också utomordentlig och vid en titt in i kabinen får man intrycket av att befinna sig i glasverandan till en lyxvilla.

Vingen på Boeing Stratocruiser blir densamma som på B-29. De fyra Pratt & Whitney-motorerna utvecklar vardera 3 500 hk. Propellrarna är omställbara och kan användas för bromsning vid utrullningen efter landning. För avvisning av vingar och roderorgan finns kanaler, genom vilka varmluft får passera. Boeing Stratocruiser har en total flygvikt av 65 ton. Maximala lastkapaciteten är 20 ton, och enbart i nedre däckets båda lastrum kan man stuva in inte mindre än fem ton post, gods och bagage. Lastningen sker genom speciella dörrar i lastflakshöjd, så att man blott har att köra fram lastbilen till planet.

Förutom Pan American World Airways har flera andra bolag — bl a det svenska SILA — visat intresse för Boeing Stratocruiser och bl a gjort förfrågningar om leveransmöjligheter. Priset för en Stratocruiser är, enligt det kontrakt Pan American tecknat med Boeing, drygt fem miljoner kronor. Om man räknar med en livslängd på 10 år och 100 dubbelturer över Atlanten årligen med endast 50 passagerare pr gång, blir anskaffningskostnaden pr passagerare — 50 kr. Och då har man likväl inte räknat med inkomsterna på post och frakt, så nog måste man säga att Boeing Stratocruiser blir ett i prisavseende synnerligen billigt plan, även om man i förstone skulle tycka att fem miljoner kronor är en massa pengar. Gunnar Kristiansson.



# Krigs FLYGNytt

## LOCKHEED P2V NEPTUNE

Lockheed P2V Neptune är ett alldeles nytt amerikanskt patrull- och attackbombplan med en längsta flygsträcka på över 7 250 km. Planet är av ungefär samma skala som Boeing Fortress och kan även jämföras med detta plan i fråga om lastkapacitet. Bomblasten uppges till 3,7 ton och P2V kan dessutom medföra 16 st 13 cm raketprojektiler. Beväpningen består av inte mindre än 6 st rörliga 20 mm akan i tre motordrivna torn samt 4 st 12,7 mm ksp. Vidare är planet försett med en elektronikapparat av senaste modell, bl a innefattande en ekoradioanläggning med 360° verkningsvinkel. Besättningen uppgår till 7 man. Den exakta maxfarten har inte uppgetts men den sägs vara betydligt över 480 km/t. Neptune ses på bilden t. v.

## V. L. MYRSKY

Det finska jaktplanet Myrsky (bilden t h), som presenterades i FLYG nr 14/45, tillverkades under åren 1943—44 vid Valtion Lentokonetehtas i Tammerfors i sammanlagt 63 exemplar. Sin största insats gjorde Myrsky vid de svåra avvärjningsstriderna på Karelska näset under den ryska slutoffensiven. Typen kan emellertid knappast längre anses som fullt modern och är dessutom behäftad med vissa konstruktiva svagheter bl a i landstället.

Myrsky har utom som jaktplan även använts som låganfallsplan och störtbombplan med en 250 kgs bomb under kroppen. Provserien omfattade fyra flygplan av vilka tre havererade under provflygningarna. Bl a dödades därvid den kände jaktflygaren flygmästare Siltavuori. Serie II omfattade exemplaren MY-5 till MY-51 och serie III MY-52 till MY-61. (Ytterligare två exemplar har tydligen byggts.) Motorn är som tidigare omtalats en Pratt & Whitney Twin Wasp SC-3 på 1 065 hk. Beväpningen består av fyra fasta 12,7 mm ksp (LKK-42) monterade i motorkåpan och skjutande genom propellerfältet.

Bränsletankarna i kroppen rymmer 300 liter, vilket räcker för 1,5 tim flygning vid marschhastighet. Myrsky kan emellertid utrustas med två kastbara extratankar under vingarna rymmande 150 liter vardera. Flygtiden blir med denna bränslemängd fördubblad. Propellern är av trä med diame-



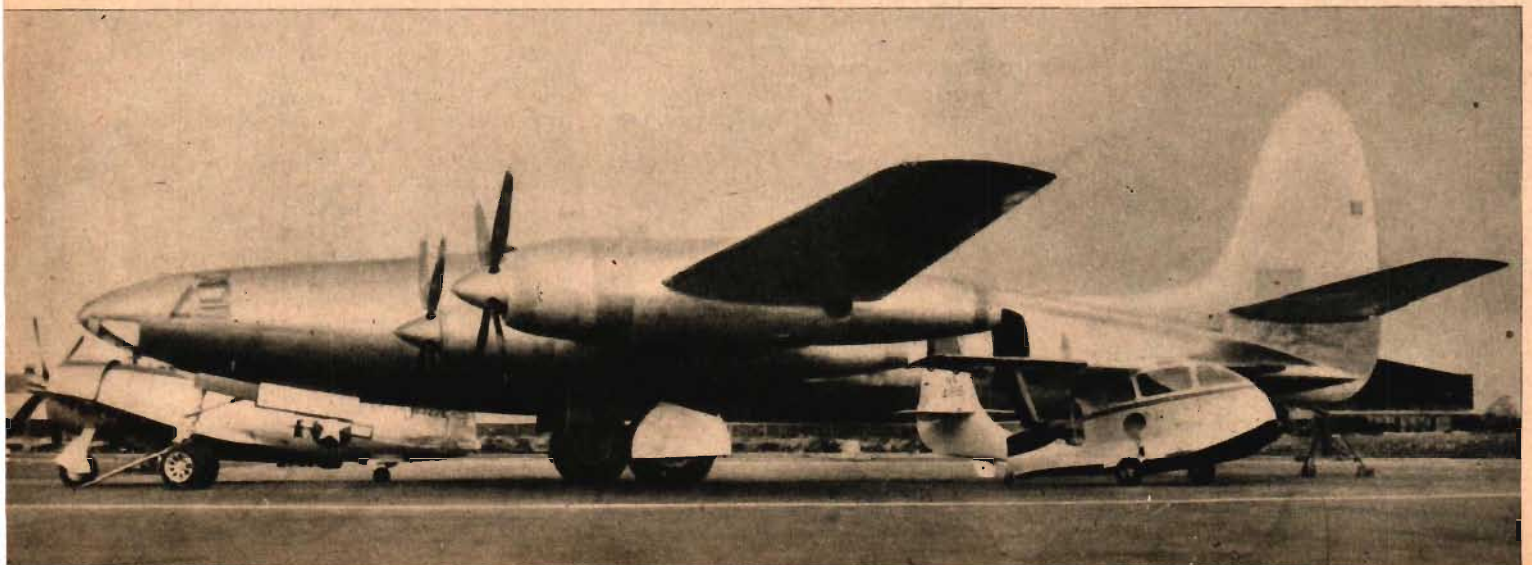
tern 3 m och är även den tillverkad hos Valtion Lentokonetehtas. Planet är byggt i trä och metall med till största delen fanerklädsel. Alla roderytor är dukklädda.

MYRSKYS mått och prestanda: spännvidd 11 m, längd 8,35 m, höjd 3 m, spårvidd 2,61 m, vingyta 18,0 m<sup>2</sup>, tomvikt 2 337 kg, flygvikt 2 953 kg, vingbelastning 164 kg/m<sup>2</sup>, effektbelastning 2,77 kg/hk, maxhastighet på 0 m 470 km/t, 2 000 m 489 km/t, 3 000 m 527 km/t, 3 400 m 535 km/t, 4 000 m 531 km/t, 5 000 m 524 km/t, 8 000 m 476 km/t, marschhastighet på 2 000 m 400 km/t (utan extratankar), 2 000 m 370 km/t (med extratankar), topphöjd 9 000 m, flygsträcka 500 km (1 000 km med extratankar).

## RAINBOWS FÖREGÅNGARE

Republic Aviation Corp har i dagarna färdigställt prototypen till ett nytt fotospanningsplan kallat XF-12 (nedan), omedelbar föregångare till det nya stratosfärfartrafikplanet RC-2 Rainbow. XF-12 har exakt samma storlek som RC-2, varför det kan vara på sin plats att lämna de nya definitiva datauppgifterna om RC-2. Rainbow är utrustad med en trycktät kabin rymmande 40 passagerare och 7 mans besättning samt 550 kg tilläggsgods. Motorerna är som tidigare omtalats av typ Pratt & Whitney Wasp Major, 28-cyl luftkylda stjärnmotorer med en starteffekt på 3 250 hk. Den med-

(Forts. på sid. 35.)



## Göteborg

• Militärer äro alltid välkomna å •

### NOSTRUM

KONDIOTORI och LUNCHRESTAURANT  
Östra Hamngatan 12

DÄR VI ÅTA GOTT OCH BILLIGT!

Öl och porter till smörgås Tel. 13 37 78

## Halmstad

Äkta danska bakverk få Ni njuta  
till en kopp kaffe eller te hos

### Danska Konditoriet

Storgatan 37 - HALMSTAD - Telefon 6 69

• Beställningar emottagas tacksamt •

## Malmö

### FLORINS

JÄRN-, VERKTYGS- OCH  
BOSÄTTNINGSAFFÄR

Södergatan 7 MALMÖ

Tel. Linjeväljare: 207 00, 179 44, 158 55  
Bostaden 524 88

Rekommenderas

## Stockholm

### Självserveringen

Renstiernas Gata 22 • Tel. 43 19 25

God vällagad mat till humana priser  
Gott kaffe - Goda smörgåsar

Obs! Nyrenoverat

Ultramodern trivsamt inredning - Ny regim

### M. Paulssons

#### MJÖLKAFFÄR

Torsgatan 52 Tel. 33 73 84

REKOMMENDERAS

### Bengtssons Livsmedel

Södermannagatan 20  
Tel. 42 82 03

REKOMMENDERAS

### Urmakare J. W. Grönbäck

Innehavare E. Gustavsson

Malmstorgsgatan 5 Telefon 11 42 11  
— Grundad 1797 —

Rekommenderar välgjorda UR  
Emottager alla slags ur till reparation  
och verkställer uruppdragningar

### MIN LÅNGA RESA

Forts. fr. sid. 10.

handlad ombord på ett svenskt flygplan. Allt göres för passagerarnas bekvämlighet och välbefinnande. Stewarderna är utmärkta utan att fjäska. Maten är bra.

Men vad är väl detta mot att betjänas av världens mest bedårande kvinnor? Slanka, ljuvliga varelser som ofelbart tjusar till alla manliga flygresenärer utan undantag. Oh boy, oh boy... Som tar hand om dem på allra bästa sätt, är vänliga och just lagom tillmötesgående. Det råder inget tvivel om att dessa stewardesser — nu skall de kallas för värdinnor — i allra högsta grad bidrar till trevnaden ombord på amerikanska trafikplan.

En annan sak som var av största intresse var den amerikanska flygindustrins oerhörda svårigheter att kunna anpassa sig för fredsproduktionen. Här är ett problem av oerhörd räckvidd. Tänk er bara: år 1939 frambringades i Amerika 2.141 militärplan — mestadels för utländska beställare. År 1944 tillverkades över 96.000 flygplan av alla slag. Flygindustrin sysselsatte 49.000 arbetare 1939 och över en miljon 1944. Nu skall produktionen gå ner från ett tillverkningsvärde av 16 miljarder dollar till en miljard.

Det står då och då i tidningarna att flygbolagen beställt nya typer för många miljoner. Men vad är det i förhållande till omsättningen under kriget? Det kan fortfarande kosta femton miljoner dollar att få fram en prototyp och det är mycket pengar, mer, anses det, än vad flygbolagen kan betala. Många ledande män inom amerikanska flyget, vilka jag varit i förbindelse med, har därför med skärpa framhållit att här måste staten träda in och räcka en hjälpsamt hand åt industrin. Det är nämligen nödvändigt, har det sagts mig, att forskning och experiment fortgår i samma takt som under de sista åren så att Amerika kan hålla sig kvar i toppen. Av naturliga skäl har jag inte kunnat följa med utvecklingen här hemma under de månader jag varit borta men jag vill gärna hoppas att de svenska myndigheterna intar en liknande inställning beträffande den svenska flygindustrins framtid.

Jag är mycket imponerad av vad den amerikanska flygindustrin visat mig. Douglas, Boeing, Consolidated, Lockheed, Republic, Martin, alla har de något nytt att komma med. En sak är emellertid säker: det kommer att dröja länge än innan reaktionsdriften kan komma trafikflyget till godo ty erfarenheterna från Shooting Star et consortes

(sådana finns nämligen) är inte uteslutande positiva. Helikoptern har inte heller slagit igenom och av alla de helikopters som byggts för amerikanska arméns räkning — jag minns inte på rak arm om det var hundra eller två hundra stycken — finns det bara en handfull kvar. Alla de övriga har bokstavligen talat vibrerat sönder. Vibrationen är än så länge det största problem som helikopterkonstruktörerna har att brottas med. Hårtill kommer också att helikoptern alltför är mycket svårflugan.

Men amerikanerna ger sig inte...

Hans Östelius.



## NYHET!

"RÖDE ORM." Spv. 93 cm.

Bästa tid vid SM 1945 med 19 min. 55 sek. Enkel och lättbyggd konstruktion. Byggsats med utsågade spryglar, lister, plywood, ritning, japanpapper m. m. Kr. 4:—, Enbart ritning Kr. 1:50.

KARL LINDEHOV

LASSABACKA

VARBERG

## En flygare

köper sitt UR hos

### L. SUNDSTEDTS

URHANDL

KUNGSGATAN 2 - STOCKHOLM  
(Vid Stureplan)



Leverantör till

KUNGL.

FLYGFÖRVALTNINGEN



Det ryska glidplanet UC-3 hangflyger på Jämsjärvi (t v). — Bilden här ovan togs i mycket hård vind, som bar UC-3:an. Nosmännen hindrar »stegring».

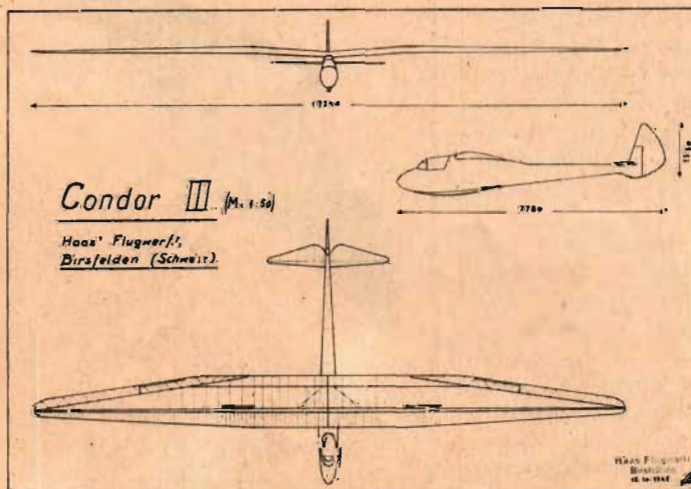
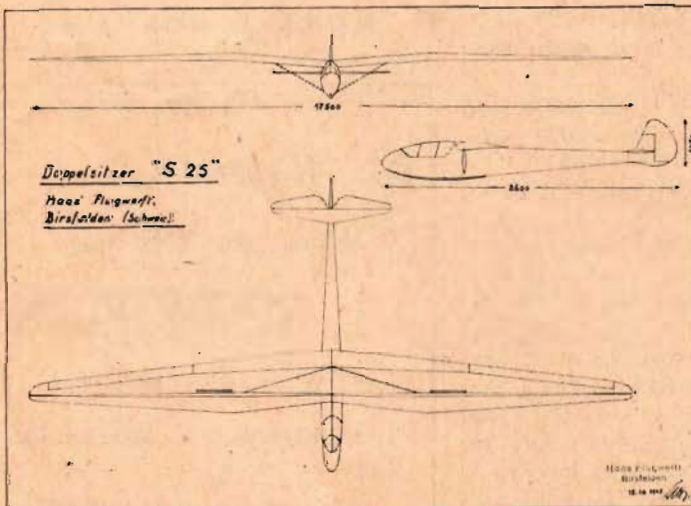
## HANDSTART MED RYSKT GLIDPLAN!

- Ett ryskt glidplan av typ UC-3 blev finskt krigsbyte.
- UC-3 var dåligt byggd men hade goda flygegenskaper.
- En stormig dag kastades UC-3 för hand ut på Jämsjärvi...

Då de finska trupperna i början av »det andra kriget» ryckte in i den östkariska staden Petroskoi fann de i en av hangarerna på flygfältet en hel samling av glid- och segelflygplan, som ryssarna lämnat kvar. En del av detta »krigsbyte» vidarebefordrades sedermera till segelflygskolan i Jämsjärvi för att där underkastas en närmare undersökning huruvida materielen kunde repareras och ev. användas. Sommaren 1944 påbörja-

des arbetet med det första planet, ett glidplan av typ UC-3.

Typen skiljer sig avsevärt, både konstruktionsmässigt och vad flygegenskaperna beträffar, från de glidplan man här i Sverige blivit van att se. Konstruktionen har gjorts så enkel och lätt som möjligt, givetvis på bekostnad av hållfastheten, men det spelar mindre roll, ty att bygga en UC-3 tar endast c:a 300-400 arbetstimmar i anspråk.



## Tvåsitsaren S 25

**säljes för 10 000 kr.**

Priserna på segelflygplan börjar få stor sjunkhastighet! Nu säljs en schweizisk tvåsitsare för endast 10 000 kr (utan instrument). Svensk representerant är herr JÖRGEN CEWERS i Huskvarna, som sänt FLYG nedanstående brev, vilket publiceras utan kommentarer — det talar för sig självt!

Med anledning av Eder artikel »Tvåsitsare för 12 200 kronor» i julnumret av FLYG ber jag få bringa GW Eder kämmedjupa, att jag sedan några månader representerar en schweizisk segelflygplanfabrikant, som levererar plan till synnerligen förmånliga priser. De typer som för närvarande kunna offereras äro: Citanau Baby II, Condor I och III samt S 25.

Gruncat Baby, som torde vara alltför välkänd för att här närmare behöva beskrivas, kostar frött Sverige exklusive instrument kronor 5 400:—.

Condor I har en spännvidd av 17,24 m, längd 7,65 m, vingyta 17,5 m<sup>2</sup>, tomvikt 190 kg, flygvikt 275 kg, bästa glidtal 1:28, minsta sjunkhastighet 0,62 m/sek vid 38 km/t. Condor I kostar frött Sverige exklusive instrument kronor 7 350:—.

Condor III är helt fröbarande och har en spännvidd av 17,24 m, längd 7,78 m, vingyta 19,5 m<sup>2</sup>, tomvikt 230 kg, flygvikt 320 kg, bästa glidtal 1:30, sjunkhastighet 0,5 m/sek vid 55 km/t. Pris frött Sverige exklusive instrument kronor 7 950:—.

S 25, som är en vidare utveckling av S 21, har följande data och prestanda: spännvidd 17,5 m, längd 8,5 m, vingyta 21 m<sup>2</sup>, tomvikt 280 kg, flygvikt 460 kg, bästa glidtal 1:22, minsta sjunkhastighet 0,7 m vid 55 km/t. Pris frött Sverige exklusive instrument kronor 10 900:—.

Samtliga plan kunna levereras med transportvagn av gedigen konstruktion i stället för emballerade i trälåda, varvid tillkommer c:a 900 kronor per plan. Transportvagnar levereras även separat till ett pris av kr. 900:— frött schweiziska gränsen. Samtliga plan levereras på begäran ären med läg koppling för vinststart.

För närvarande undersöks möjligheten av att även uppta tillverkning av Olympia, som torde komma att stå i samma pris-klass som Condor III.

Fall instrumentering till ovanstående plan torde kunna anskaffas av fabrikanter till en kostnad av c:a 1 000 kronor per plan. Med utmärkt högaktning Jürgen Cewers.



Det behövs inte någon stor »stöt» för att planet skall kvadda men å andra sidan har de ryska segelflygklubbarna och flygplanfabrikerna nått en sådan produktionskapacitet att de havererade planen snabbt kan ersättas med nya.

Vad flygegenskaperna beträffar kan UC-3 knappast jämföras med något annat glidplan. Roderkänsligheten är ungefär i klass med övningssegelplanens och minsta flyghastigheten ligger något under 40 km/t.

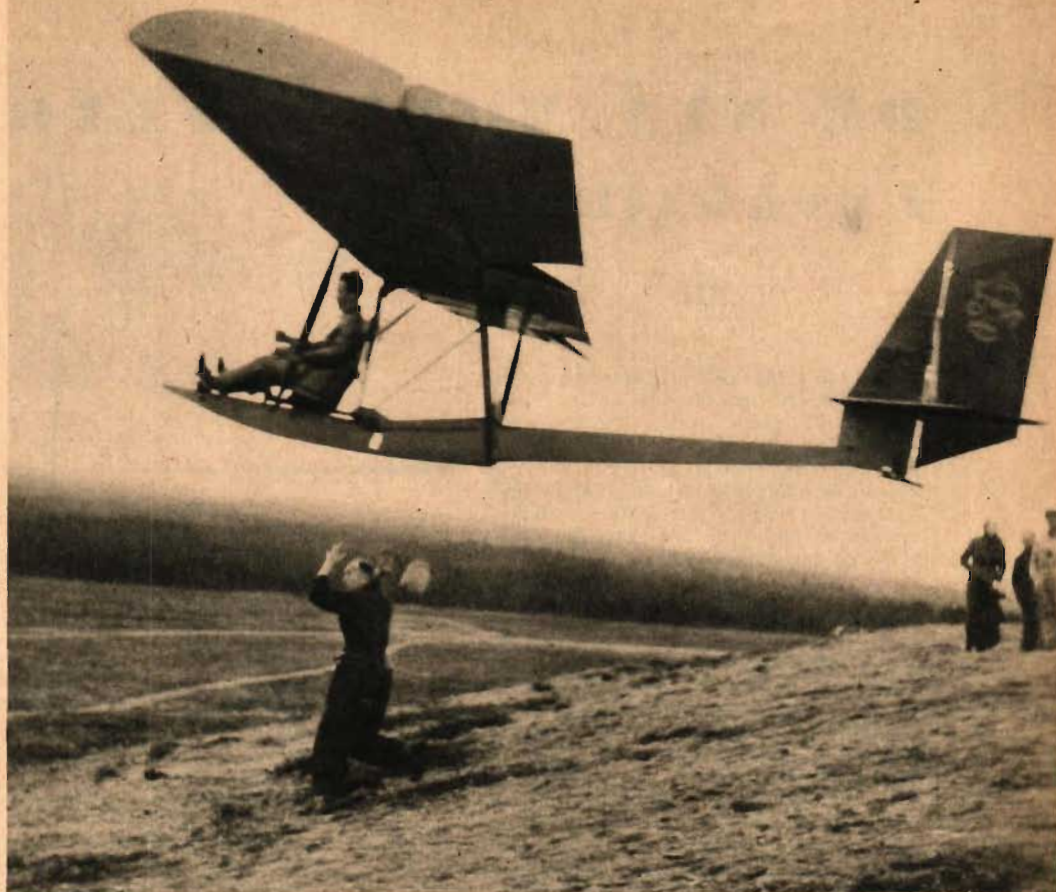
### Gott om spik...

Lagningen av den första UC-3 satte ofta myror i huvudet på instruktörerna, vilka hade detta jobb som fritidssysselsättning, ty det ryska byggnadssättet verkade på flera ställen ganska underligt. Tydligen hade man inte haft någon aning om nyttan av skruvvingar, ty de flesta delarna var helt enkelt ihopspikade med vanliga timmermansspikar, som efter att planet varit utsatt för väder och vind föreföll en aning rostiga. Lyckligtvis hade byggarna dock använt lim, ty i annat fall skulle instruktörerna på Jämi säkert ha föredragit mindre riskfulla sätt att tillfredsställa sitt brinnande flygintresse.

De första provflygningarna av UC-3 utfördes med gummirepstart från de lägsta kullarna under, hanget men så småningom begav man sig upp på hanget. Först vid dessa flygningar visade UC-3 sin stora överlägsenhet gentemot de övriga glidplan som användes vid segelflygskolan. Om kvällarna gick eleverna man ur huse för att från hangkanten se hur instruktörerna roade sig med denna ganska originella luftfarkost. Ju större erfarenhet man fick beträffande planet's flygegenskaper desto mer avancerade blev flygningarna och till sist fick man vara med om en verklig luftcirкус. Synd att planet inte var robust nog att uthärda vinststart.

### Dramatiska sekunder

En dag rädde det ordentlig storm på Jämi. Då beslöt herrarna instruktörer att pröva möjligheterna för hangflygning med UC-3. Efter några lyckade starter med gummirep hittade man på en betydligt underligare startmetod. Planet sattes alldeles vid hangkanten, piloten satt sig i »bäckare» — förarstolen såg ut som ett sittbadkar — och spände fast sig. En medhjälpare lyfte upp nosen så att vingen fick lagom stor anfallsinkel, varefter planet plötsligt rycktes uppåt. För att hindra det att slå runt tryckte föraren fram spaken och planet återtog sitt horisontalläge samt blev hängande i luften! För att det sedan inte skulle åka baklänges höll medhjälparen fast i nosen. Nu tog sig



Det ryska glidplanet startas för hand. Den kraftiga vinden har lyft planet så att medhjälparen kan gå under det — här har han just gjort sista kraftansträngningen och lyckats kasta ut UC-3:an i hanguppvinden. »Utkastaren» är tidsrekordhållaren O. Korhonen.

föraren själv upp så högt att medhjälparen kunde gå fritt under planet. Detta skedde genom att spaken drogs en aning bakåt och i samma ögonblick planet började lyfta tryckte föraren fram den igen.

Under det att medhjälparen fortfarande höll i planet flyttade han sig mot bakkroppen och tog ett kraftigt tag i stjärtbommen.

Nu var det klart för verklig start. Mannen som höll i planet tog några snabba och kraftiga steg och slängde sedan iväg planet med all kraft som om det varit fråga om en jättestor segelmodell. Utgångshastigheten räckte till och planet kom i det kraftiga uppvindsområdet framför hanget.

Sedan återstod det för föraren endast att göra en sväng och börja flyga fram och tillbaka på det korta hanget. Tack vare de goda manöveregenskaperna fanns det inga svårigheter att hålla sig kvar i uppvindsområdet.

Senare gjordes flera flygningar med UC-3 på bortåt 1 timme. Så småningom fick även S-certifikataspiranterna göra bekantskap

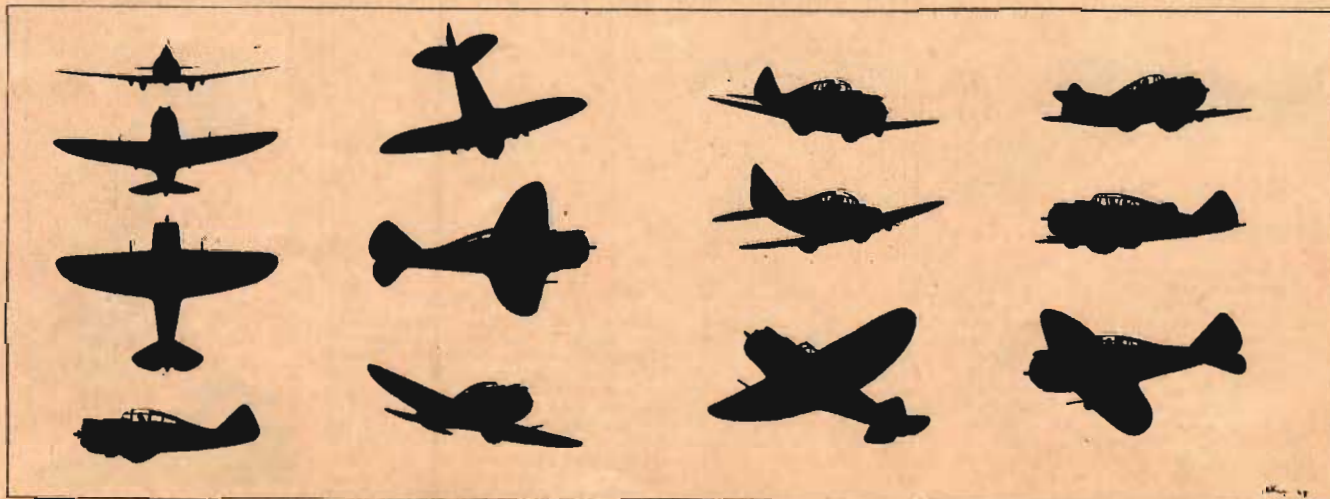
med det ryska planet och några av dem utförde samtliga fem flygningar med UC-3:an.

Det kan nämnas att då dessa hangflygningar utfördes var det omöjligt att hålla sig uppe med t. ex. Baby — detta segelplan var alldeles för trögt i rodren för ändamålet. T. o. m. Rhönbussard var mycket svårflugen under dessa förhållanden.

Salle.

Fokker-fabrikerna i Amsterdam har fått beställning från s.k. H. Holländska Föreningen för Luftfart» på 36 st glidplan typ Grunau 9, 24 st segelplan typ Grunau Baby II, 6 st Olympia och 6 st tvåsitsiga Goevier. Flygplanen skall fördelas mellan de holländska segelflygklubbarna. — Fokkerverken håller för ö på att konstruera ett privatflygplan.

KLIPP HÄR!



# DE NYA MODELLFLYGREGLERNA i praktiken

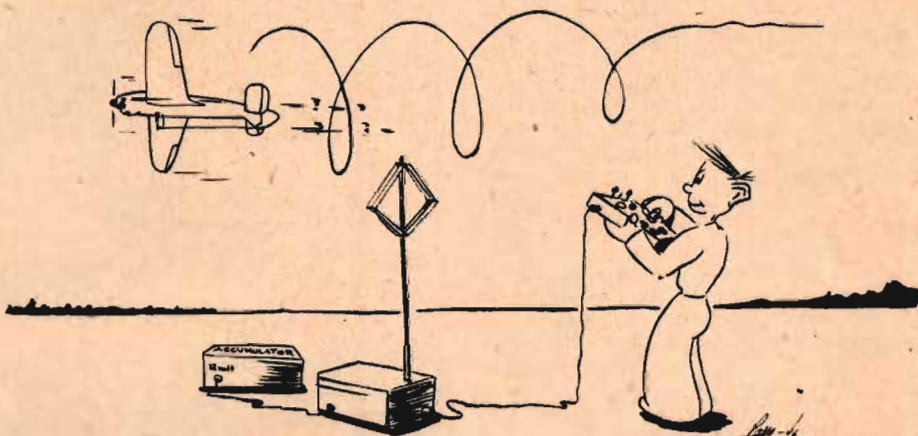
## III

Detta är tredje och sista avsnittet av den artikelserie som började i FLYG:s julnummer. På grund av det begränsade utrymme som står till vårt förfogande, finns det inga möjligheter att punkt för punkt gå igenom de nya reglerna utan i det följande skall därför endast i all korthet redogöras för det viktigaste och mest aktuella beträffande de ännu återstående klasserna.

### Inomhusmodeller

Denna kategori av modellflygplan är nämligen okänd i Sverige främst på grund av att det endast på några få orter här i landet finns lämpliga lokaler för utövandet av denna sorts modellflyg. Givetvis kan man flyga i gymnastiksalar och större festlokaler, men dessa är i regel alldeles för små för riktigt inomhusflyg. Det bör vara någonsting i stil med Kungl tennishallen om man vill ha resultat. Förutom att lokalen skall vara stor bör den dessutom vara absolut dragfri. De mikrofilmklädda inomhusmodellerna, som väger endast 2—3 gram, är mycket ömtåliga även för de minsta störningar i luften och redan en svag fläkt från en öppen dörr eller ett fönster kan ha ödesdigra följder genom att den tunna mikrofilmklädseln kanske helt blåser bort.

Ur konstruktionsynpunkt är en inomhusmodell ganska enkel, men med bygget är det desto värre. Huvudsaken är att man



Kommer detta att bli framtidens modellflyg?

använder fullgott material och tillverkar alla detaljer med största noggrannhet. På högvärdiga inomhusmodeller används nästan uteslutande en på en skiss nedan illustrerad konstruktion. Kroppen, som består av ett runt eller trekantigt balsarör, är medelst ett par tunna bambustickor upphängd under vingen och sidrodret sitter mestadels under stabben. En sådan konstruktion ger mycket god stabilitet och påkänningarna på de olika delarna fördelas på bästa sätt.

Inomhusmodellerna är uppdelade i tre klasser, varav den första är en s k allmän klass och de två övriga har en vingyta på resp under 7 dm<sup>2</sup> och över 8 dm<sup>2</sup>.

### Förbränningsmotormodeller

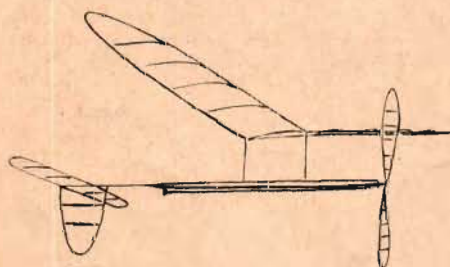
F-modellerna uppdelas i sammanlagt fem olika klasser. Tre av dessa är allmänna klasser för resp valfri, mark- och vattenstart, men de två återstående har bestä-

melser för motorn. Av alla dessa torde klassen för vattenstart vara av särskilt intresse för de svenska modellflygarna eftersom det för denna gren av modellflyg finns så fina möjligheter. Dessutom är världsrekordet för sjömodeller med förbränningsmotor endast 7 min 50 sek och även detta torde bidra till att öka intresset för F-modellerna.

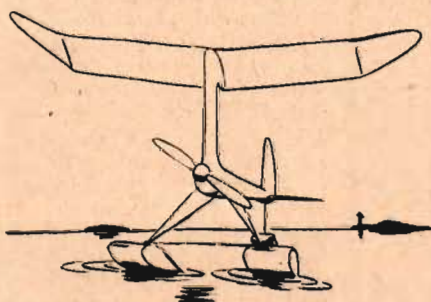
Ett svårt problem med sjömodeller är emellertid flottörstället. Av ett flertal olika konstruktioner har den med tre flottörer visat sig vara bäst. Upphängningen av flottörerna bör dock göras mycket robust, ty även de minsta vibrationer under starten kan få svåra följder. Tofflorernas utformning är en sak som man än så länge har ganska liten erfarenhet av. Så mycket kan dock sägas att huvudflottörerna bör ha minst ett steg, vilket sitter rätt långt fram och för att ytterligare underlätta starten från vattenytan bör tofflorna göras ganska breda. Det är även fördelaktigt att göra dem ställbara, ty vid starten strävar motorns vridmoment att stjäla modellen, vilket gör att den ena flottören sjunker djupare än den andra och tvingar modellen i en farlig sväng mitt under starten. Om man ger flottörerna olika anfallsvinklar kan denna tråkiga företeelse emellertid elimineras.

Vad de andra F-klasserna beträffar skall här endast påpekas en viktig sak. Tänk först på hurdan motor du har, vilken effekt den har och hur mycket den väger. Först på grundval av dessa uppgifter och efter noggranna kalkyler skall du ge dig på konstruktionsarbetet.

Av de två klasserna som har särskilda



Ovan en högvärdig inomhusmodell med mikrofilmklädsel. Propellern är byggd i tunna balsalister och även den är klädd med mikrofilm. En sådan modell väger 2—3 gram. — T h en dieselmodell med tofflor.

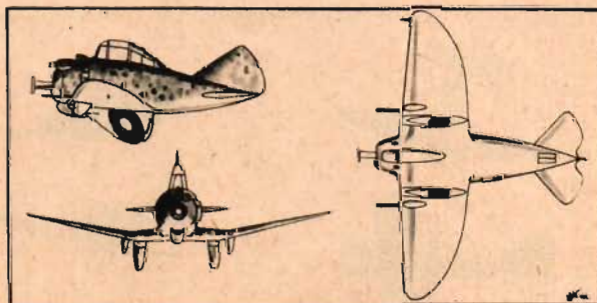


KLIPP HÄR!



### J 9 REPUBLIC EP-1

Svenskt (amerikanskt) enmotorigt jakt- och fjärrspaningsplan. MOTOR: 1 st 1,050 hk Pratt & Whitney R-1830 S3C3-G, 14-cyl luftkyld stjärnmotor. BESÄTTN: 1 man. BEVÄPN: 2 st fasta 13,2 mm och 2 st fasta 8 mm ksp. SPV: 10,97 m. LÄNGD: 8,17 m. HÖJD: 2,98 m. VINGYTA: 20,9 m<sup>2</sup>. TOMVIKT: 2,120 kg. FLYGVIKT: 3,000 kg. VINGBEL: 143 kg/m<sup>2</sup>. EFFEKTBEL: 3,5 kg/hk. MAXHAST: 475 km/t. MARSCHHAST: 418 km/t. LANDNHAST: 180 km/t. TOPPHÖJD: 9,150 m. FLYGSTRÄCKA: 1,700 km. STIGTID till 5,000 m: 8 min. TILLVERKARE: Republic Aviation Corp., Farmingdale, Long Island, N. Y., USA.



J 9 har utåtpåliggande, uppfällbart landställ och evangä motorkåpan finns kåpor för de båda 8 mm kulspjutarna. De långt utskjutande vingvapnens tomhylsuppsamlare under vingarna är lätt igenkännbara men på vissa exemplar är dessa kåpor borttagna. Den spetsiga fenan har starkt lutande framkant och avrundad bakkant, som direkt övergår i flygkroppens undersida. Den »uppbyggda» kabinen är relativt hög med en ganska liten, flat frontvindruta, 1 motsats till J 20 (Re 2000) är J 9:s bakre kabin del försedd med fyra ganska små siktrutor. Slutligen har den svagt pilformiga vingen en halvcirkelformad bakkant och stabilisatorn kraftigt pilformig med kraftigt avrundad bakkant och »urnupe» rot.



bestämmelser för motorn är den ena *nor-disk mästerskapsklass* för förbränningsmotormodeller. Klassen är avsedd för modeller med motor av dieseltyp med en cylindervolym på max 4 cm<sup>3</sup>. Den andra klassen omfattar modeller med motor av tändstiftstyp med cylindervolym 3—9 cm<sup>3</sup>.

### SPECIALMODELLER

För segelmodeller finns det två specialklasser, en för modeller med automatstyrning och en med fjärrstyrning. Med automatstyrning menas i detta fall kompass-, urverks- eller därmed jämförliga styransordningar. I fråga om fjärrstyrning torde radiostyrningen vara den mest aktuella. På dessa modeller är det styransordningen som vållar de största svårigheterna, ty emedan själva modellen bör göras rätt stor på grund av de tunga instrument den måste medföra, är det ju bara att gå efter de vanliga konstruktionsprinciperna. Man bör försöka göra mekanismen så enkel som möjligt samtidigt som man gör den kraftig nog för att den skall kunna tåla de stötar en modell kan bli utsatt för. Enklast blir det om man använder endast en relä, som kopplas till sidrodret.

### F-modeller med fjärrstyrning

Wilken modellflygare har inte gått och drömt om en förbränningsmotormodell med fullständig radiokontroll, en modell som han kunde styra precis som ett riktigt flygplan. Det är dock ytterst få modellflygare som har tillräckligt stora kunskaper i radioteknik för att dessa drömmar någonsin blir verklighet och dessutom har all dylik privat radioflygning varit strängt förbjuden under krigsåren. Vi hoppas att dessa bestämmelser snart upphävs så modellflygarna så småningom kan börja syssla med denna gren av modellflyget, som utan tvivel kan sägas vara den mest fulländade. För allmänheten och publiken på modellflygtävlingarna vore ju en radiostyrd bensinmotormodell en knallsuccé, i synnerhet om man lyckades åstadkomma en modell med harmonisk roderkontroll. Vad kunde inte några skickliga modellflygare och radiotekniker bjuda publiken om de slog sig samman och mixtrade ihop några sådana vrållåk!

Även en radiostyrd motormodell bör byggas rätt stor för att man skall kunna få en så låg vingbelastning som möjligt. I annat fall kan modellen bli ett raceråk och då blir ju risken stor för att man vid något tillfälle slår sönder modellen med de dyrbara radioinstrumenten.

### Specialmotormodeller

Med specialmotormodeller menas modeller som är utrustade med el-, tryckluft-, raket- eller reaktionsmotorer — ja, varför inte rent av ångmaskin? Av dessa olika motortyper kommer reaktionsmotorn kanske så småningom att få praktisk betydelse även inom modellflyget. De experiment som redan gjorts har visat att det inte är omöjligt att framställa ett reaktionsaggregat för modellflygplan. Frågan är bara vilket material man skall använda till turbinen för att den skall uthärda den höga temperatur som aggregatet alstrar. Vi avvaktar med spänning det ögonblick då Sveriges första reaktionsmodell startar.

Sven Salenius.

### RUNDFLAXET BÖRJAR

Forts. fr. sid. 18

inte kan få ett enda litet hörn på Bromma för en verkstad, säger ing. von Bahr. I Storlien har jag emellertid redan skaffat en verkstad och dit beger vi oss i början på februari för att ligga där hela vårvintern och flyga turister m m. Så snart jag satt in min bror Bertil i arbetet övertar han ensam alla flygningar däruppe. Självt beger jag mig sedan till USA för att studera helikopterutvecklingen. *Pro Mille.*

### RAINBOWS ...

Forts. fr. sid. 30.

förda bränslemängden är 30 500 liter. Spännvidden är 39,37 m, längd 29,87 m, höjd 9,12 m, vingyta 152,4 m<sup>2</sup>, tomvikt 30 750 kg, startflygvikt 51 900 kg, vingbelastning 337 kg/m<sup>2</sup>, effektbelastning 4 kg/hk, maxhastighet på 12 000 m 725 km/t, marschhastighet 650 km/t på 12 000 m, landningshastighet 153 km/t, stighastighet vid marken 512 m/min, max flygsträcka med 5 ton betalande last 6 700 km, topphöjd 12 500 m, startsträcka över en 15 m hög mask 1 300 m, landningssträcka över 15 m hög mask 915 m.

### Rekvirera vår katalog

över gjutna segel, replika- och spantbyggda modeller. Sänd omg. Eder katalog. 35 öre bif. i frim.

Namn .....

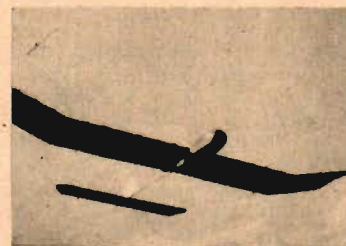
Bost. ....

Adr. .... Flyg 2/46

### MODELLTJÄNST

VÄRNAMO

### SEGELMODELLEN



S  
I  
K  
O

Spännvidd ..... 180 cm

Längd ..... 118 »

Med denna modell har många guld- och elitmärken erövrats.

»SIKO» utmärker sig för mycket god startsäkerhet och bra termikegenskaper. Byggsatsen innehåller alla detaljer utsågade. Japanpapper samt ritning och arbetsbeskrivning.

Komplett byggsats Kr. 12: 75

INDUSTRIFIRMA HOBBY-SERVICE

Vallingatan 3 A - Västerås

### Böcker:

### Fyllig historia från Göteborg

En fyllig och ytterst noggrann skildring av skeppsfartens och flygets historia speciellt i Göteborg under tiden mellan de två världskriegen har presterats av Olof Traung, vars bok Thomas Parker Esq. utgivits på Nautics förlag. Boken skildrar främst skeppsfartens svårigheter i konkurrens med det modernaste kommunikationsmedlet — flyget — och tendensen framgårt klart av följande yttrande av bokens hjälte, den engelske flygaren, sjömannen och journalisten Thomas Parker: »Det kan knappast råda mer än en mening om luftfartens konkurrens med sjöfarten. Den kan inte anses sund ur affärssynpunkt därför att den bara är möjlig med statssubvention. Ur ekonomisk synpunkt är den också skadlig genom det avbräck, som äldre kommunikationer lider.»

Det kan nog råda delade meningar om den saken och sedan boken skrevs har ju också Aerotransport tackat nej till vidare statssubvention och fortsätter nu att helt stå på egna ben.

»Thomas Parker Esq.» har sitt största intresse för göteborgarna, som i den omsorgsfulla historieskildringen bl a får vara med om alla viktigare stapelavlöpningar med tal och allt och som också kan återuppliva minnet av den stora flygutställningen i Göteborg 1923 med alla dess kommitterade uppräknade, invigningstal m m. Boken ger också läsaren en god inblick i sjöfartspolitikern under senaste kvartssekklet och en hel mängd annat. Den gode Thomas Parker hinner onekligen vara med om det mesta som händer i Sverige, innan han vid andra världskrigets utbrott återvänder hem.



Låt reparera däckerna 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 automobiltilbehör. Laddningsstation.

H. M. Konungens Hovleverantör

### RINGCENTRALEN

i Stockholm A. B.

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



Efter en nödlandning startar den svenska »Örnungen» åter för att ta upp jakten efter de bortflyende konkurrenterna i jordens-runt-tävlingen. »Örnungen» har råkat få extra last ombord...



## P-38 LIGHTNING

Forts. fr. sid. 23.

Lockheed under kriget. »Photo-Joes» topp-fart ligger vid c:a 685 km/t.

Lightning har även tjänat som föregångare till två nya konstruktioner benämnda XP-49 och XP-58 (se fotos på sid 20-21). Dessa båda typer skiljer sig dock ganska avsevärt från sina Lightning-föregångare och är delvis helt nya konstruktioner. Lockheed XP-49 konstruerades strax efter USA:s inträde i kriget men har hållits hemlig i två år. XP-49 är utrustad med två kompressormatade Continental-motorer på 1990 hk samt trycktät kabin för flygning på höjder över 12000 m. XP-49 är den snabbaste Lightning som någonsin byggts med en uppgiven toppfart på 740 km/t. Flygvikten är 8650 kg och längden 9 m över standard-Lightningens 11,53 m. XP-49 byggdes liksom den andra avarten XP-58 endast i prototyp. XP-58 eller Chain Lightning som den också kallas är en större bror till Lightning avsedd för jakteskort och fartysbekämpning. XP-58 konstruerades 1940 tydligen i stort sett efter samma specifikation som P-61 Black Widow. Motorerna är av typ Allison V-3420 med en sammanlagd effekt på 6000 hk. Besättningen består av 2 man och den rörliga beväpningen av två fjärrmanövrerade stjärttorn med två kopplade 12,7 mm ksp i varje. Nosbeväpningen utgöres av 4 st fasta 37 mm akan utbytbara mot en 75 mm kanon vid specialuppdrag.

Förutom alla dessa ovannämnda saker har Lightning även tjänstgjort som världens snabbaste »flygande vindtunnel». Denna specialbyggda och specialutrustade P-38 som givits namnet »Swordfish», har använts för att utprova vingprofiler och vingkonstruktioner på morgondagens superjaktplan och transportplan vid dykhastigheter på mer än 840 km/t. Utprovningsar av de aerodynamiska förhållandena hos vissa flygplantyper medelst P-38 »Swordfish» började 1943 och har under hela kriget pågått i största hemlighet.

Kårt barn har som bekant många namn, och laboratorieingenjörerna vid Lockheed hade också sitt smeknamn för denna underliga flygande vindtunnel — de kallade den för »Old Nosey». Ett speciellt särdrag hos »Old Nosey» — eller »Swordfish» eller P-38, vilket som behågs — är det 1½ meter långa antenssprödet i nosen som gör registreringar när planet »kanar». Andra särdrag hos »Swordfish» är en observationsplats för en tekniker bakom föraren, de överklädda vingsektionerna mellan de båda motorkåporna och skevningsrodren samt raderna av fasta rör bakom vingarna för att mäta luftströmmen.

»Swordfish» har utrustats så att man med planet kan utprova luftmotstånd, lyftkraft och luftströmningsförhållanden hos olika slags vingprofiler under verklig flygning.

»Kuverten», dvs de påsatta vingsektionerna vid motorkåporna, har konstruerats

i exakt samma profil som den vinge har, vilken man önskat utprova. Under flygning påverkar dessa vingsektioner experimentplanet specialinstrument exakt så som om det varit fråga om en hel vinge i samma profilutförande.

Fasta rör som registrerar lufttrycket på instrument avsedda att mäta vingprofilens luftmotstånd, är monterade bakom varje »vingkuvert» i ett mönster som något påminner om en kratta. Andra mycket mindre »krattor» kan föras över vingytorna under flygning för att mäta luftströmmen.

Instrumenten i planet nosparti som registrerar luftmotstånd, lyftkraft och luftströmförhållanden, filmas automatiskt under hela flygningen, så att man alltså sedan på filmremsan kan avläsa de olika värdena. Dessa observationer tillsammans med dem som erhålles genom de vanliga instrumenten i förarhytten, ger en allsidig och utförlig bild av varje provflygning.

»Swordfish» har spelat en mycket stor roll inom den forskning som bedrivits beträffande höga flyghastigheter. Man har aldrig tidigare utrustat ett provflygplan med extra vingar, ehuru metoden dock tidigare förekommit i samband med andra forskningsändamål.

Man har med »Swordfish» haft möjlighet att kunna utprova vingprofiler i dykhastigheter på över 840 km/t under verkliga flygförhållanden, och genom att flyga på endast en motor har man erhållit värdefulla data angående vissa vingprofiler, när dessa inte påverkas av propellerströmmar.

## Stockholm

MÅNGA FLYGARE  
har redan gjort inköp i  
**vår nyöppnade möbelaffär**  
och varit storligen belåtna. Deras beräk-  
nade utgifter för **MÖBLER** blevo så redu-  
cerade att hälften av pengarna följde med  
tillbaka. Och ändå var det kvalitetssaker.  
**MIDSOMMARKRANSENS MÖBELAFFÄR**  
Bokbindarevägen 32 - Tel. 45 17 78  
Linje 16 till Jakobsdal

## KRISTINA- TVÄTTEN

SAKKUNNIG  
SKONSAM BEHANDLING

Telefon 52 37 60

## GARNBODEN

Rindögatan 34 - GÄRDET - Tel. 07 21 84  
GARNER

Dam-, Herr-, Barnstrumpor, Babykläder  
Rekommenderas

## Nians cykelaffär

Innehavare R. HJULSTRÖM  
Gästriksgat. 9 (f. d. Uppsalag.) Tel. 31 93 27  
Försäljer marknadens ledande märken.  
Reservdelar. Fullständig reparationsverkst.  
Svetsning  
Cyklar även till vinterförvaring  
Noggrant arbete Humana priser

## Stockholms närhet

När det gäller håret och dess sakkunniga  
vård, besök

## O. T. HEURLÉN

*frisersalong*

Stationsvägen 4, Tureberg. Tel. 35 12 89.

## GOTTO-KONDITORIET

Fredrikslundsvägen 20 - Åkeslund  
Telefon 26 37 51

Fillat: Rörläggary. 30-32, Abrahamsberg  
Telefon 25 97 79

En tårta från Gotto-Konditoriet gör alltid  
succès! Rekommenderas

Edvin Karlssons

## CIGARRAFFÄR

IN- & UTLÄNDSKA TOBAKSVAROR  
Tidningar - Papper - Film - Framkallning  
Stockholmsvägen 22 - Bromsten  
Telefon 36 16 72

## Ahléns Konditori

HÄSSELBYVÄGEN 1 - SPANGA

Telefon 36 19 77

REKOMMENDERAS

## Uppsala

## UMA MEKANISKA VERKSTAD

Blomgatan 9 - Tel. 410 40  
UPPSALA

Härdugnar - Smidesugnar  
Högtrycksfläktar - Oljebrännare  
Gasbrännare  
Byggtorkar - Pressverktyg

## Thelins Konditori

Svartbäcksgatan 68 - Uppsala - Tel. 344 33  
REKOMMENDERAS

Utför alla slags beställningar som tillhör  
ett förstklassigt konditori  
Fullständig Konditoriserivering  
Under sommaren stor terrasserivering

Vi utför körslor av alla slag med ett  
flertal Lastbilar

Vänd Eder med förtroende till

## S. Almlöfs Åkeri

Nybygget - Uppsala

Tel. 317 35 Tel. 347 35

## Alb. GOZZI's

MURBRUKSFABRIK

Köpmangat. 5, Uppsala Tel. 331 87.

MURBRUKSFABRIKEN  
Telefon G:a Uppsala 127.

## Sven Gustavssons Åkeri

Furuhill - NORSBORG

Utför all slags körning med 3 tons last-  
bilar. För särskilt långt gods släpvagn.  
Djurtransporter.

Ring tel. Norsborg 24

## C. O. WINBERGS VARV

— Djurö äldsta båtvarv —

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

Telefon Djurhamn 37

## Gideon Gustavsson

Emballagefabrik - Handen

Tel. 1 22. 3 40

Sedan flera år lev. till

Arméförvaltningen

## Tungelsta Bil- & Mek. Verkstad

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

## ROSLAGSBAGERIET

TÄRTOR och SMÅBRÖD

Rekommenderas

Telefon Akersberga 45

AKERSBERGA

## Birgers

HERR- & DAMFRISERING

Hjälmarvägen 2 - Enskede

Telefon 45 54 18

REKOMMENDERAS

## Sundbyberg

## MÖBELAFFÄR

## O. TAPETSERAREVERKSTAD

Fredsgatan 12, Sundbyberg.

Tel. 28 49 34

Vårt motto skall alltid vara:

»Bra möbler och bra arbeten till  
billiga priser.»

## Södertälje

## Södertälje Svarveri & Ledstångsfabrik

(Alfr. Andersson)

MIDGÅRD

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

**Bröderna  
Jakobssons Plåtslageri**

Kallinge

utför allt förekommande  
byggnadsplåtslageri till  
moderata priser.

*Införda offert*

*Tel. 37, Kallinge*

**Bröderna Andersson & Co**

Snickerifabrik

Hallabro



Telefon Hallabro 12

Leverantör av virke till F 17

**Rörledning**

Till flygflottiljen i Kallinge  
(F 17)

levererade av

Värmeaktiebolaget

**OSCAR NILSSON & SON**

RONNEBY

Tel. 607

*Kalmar : Tel. 1070*

*Virserum : Tel. 41*

**Handels- & Industrifirman**

**AGOC**

ALINGSÅS Tel. 4 48



Förrådsbehållare för kök.  
Leverantör till de flesta  
flygflottiljerna samt rege-  
menten.

**Brio Metallfabrik**

Engelbrektsgatan 5

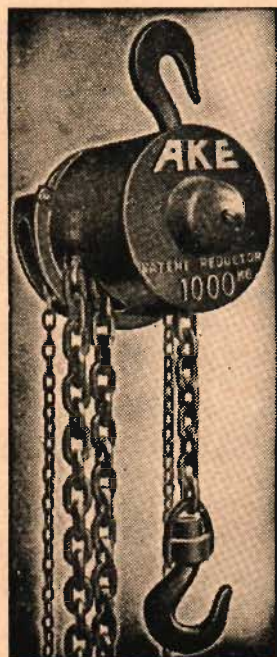
GÖTEBORG

Tel. 11 24 90



*Leverantör av emaljskyl-  
tar till F 17*

*Gynna FLYG:s annonsörer!*



**Har Ni råd**

att lyfta för hand och slösa flera mans  
tid på ett arbete, som kunde skötas  
av en man med våra patenterade

**KULLAGERBLOCK**

Högsta verkningsgrad

Alla axlar löpa i SKF kullager

Standardufföranden på upp till 9000  
kg. lyftkraft

Helt inkapslat

Leverantör till Flygvapnet

**AKE**

**AB A K ERIKSSON · MARIANNELUND**

Tel. 40, 140

Tgr. Akeverken

**Bustorps  
Tegelbruk**

RONNEBY



TELEFONER:

Ronnebyhamn 51

Nättraby 2 11



*Leverantör av tegel till  
F 17*



Överstelöjtnant Rapp, chef för F 17.

bara att stiga på! Ja, inte tycks det vara några större konstigheter, när man skall uppvakta högste chefen. Och det intrycket förstärks ytterligare, när vi står inför överstelöjtnant Torsten Rapp, en gladlynt och jovialisk herre och det bästa intervjuoffer man kan tänka sig. Han vet vad en tidningsman vill veta och det blir nästan bara att höra på.

— Vi kom till Ronneby den 1 juli 1944, berättar flottiljchefen, och till att börja med fick vi slå oss ned i ett badhus tillhörigt Brunnsotellet. Vi var inte så

får man aldrig bli. Men vi börjar att få litet tid över att göra oss bekanta med Blekinge, vår egen bygd. Ja, jag säger vår egen bygd, ty det är vad vi försöker göra den till, och jag tror att det har — eller i varje fall kommer att lyckas. Vi har från första stund mottagits med vänlighet och intresse här nere och vi försöker att återgälda det på det sätt vi kan.

Vi flyger tillsvidare med fpl typ B 3, som i jämförelse med nutidens moderna fartvidunder kanske verkar en aning antediluviansk, men vi tycker om den. Den är säker och trygg och utmärkt att ha, när det gäller utbildning i instrumentflygning och flygning i dåligt väder. Och vi vill ha fram personal, som kan ta sig fram i mörker och dåligt väder.

Och det tycker vi är en god programförklaring av en flottiljchef, ty det är det som det hänger på många gånger när det gäller, och kan man det då kan man säkert allt det andra som behövs också.

Och ändå är det inte småsaker som en ung torpedflygare måste slå i sig innan han blir fullfjädrad, det får man klart för sig vid ett besök på skoldivisionen. Kapten Harald Svenonius, som är chef för de allra »grönaste», visar upp en imponerande övningsplan. Där finner vi torped-, min- och bombfällning, skjutning, flygfotografiering, dimbildning, flygspaning och mycket annat. Filmen tar ganska stort utrymme på programmet, dock icke så stort som man kunde önska, säger kapten Svenonius. Det verkar som man här i Sverige inte riktigt fått upp ögonen för vad skickligt gjord undervisningsfilm kan betyda.

Vi gör en rundvandring i hangarerna för (Forts. på sid. 2.)

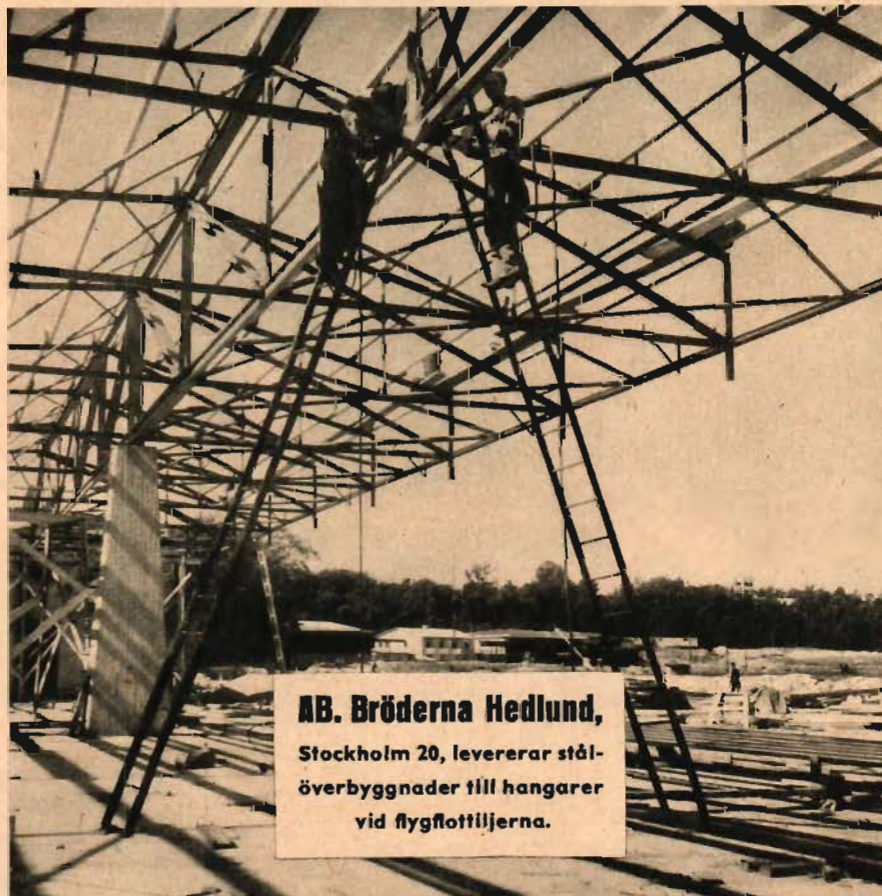
## Med FLYG hos F 17, Ronneby

Man har då och då i dagspressen sett någon notis om Kungliga Blekinge flygflottilj, F 17. Men de flesta av oss har väl ändå ganska dimmiga begrepp om vad det är. Man vet förstas, att det är en torped- och minflottilj och att den ligger i Blekinge, närmare bestämt i Kallinge c:a en halv mil norr om Ronneby. Men det är nog i allmänhet det mesta man kan dra sig till minnes. Den som har varit i Ronneby, vet förstas också, att man kommer dit med en smalspårig järnväg, som heter Blekinge Kustbanor, och efter en resa på den järnvägen kan man mycket väl förstas, att blekingeborna vill ha mera flyg.

Blekinge är ett vackert landskap, och man har lyckats synnerligen väl med flottiljens anläggningar utan att göra alltför mycket våld på naturen. Där uppe på Bredåkra hed, där Blekinge bataljons gamla knektar fick harva på marken, där rullar nu flygvapnets trotjänare, den stabila B 3:an, fram till start för betydligt mindre jordbundna uppdrag. Bredåkra hed räckte naturligtvis inte till för att ge torpedflygarna det svängrum, som de behövde, utan man fick gå ganska hårt fram med den omkringliggande skogen. Men så blev det också ett fält. Eller vad sägs om en bana på 2 200 m och minst 1 500 i nästan alla andra riktningar?

Men vi går händelserna något i förväg. När vi kom upp till flottiljen frågade vi oss: — Vem har nu bäst reda på det vi vill fråga om? Ja, flottiljchefen förstas, han har varit med från början. Vågar vi störa chefen med en intervju? frågar vi hans adjutant, kapten Harry Ek. — Det är

många på den tiden och vi fick till att börja med mest syssla med pappersexercis och organisationsarbete. Själva flottiljområdet såg just inte mycket ut för världen men det gick raskt framåt och i mitten av september kunde vi flytta hit ut. Det var visserligen under rätt så provisoriska förhållanden, men vi fick i alla fall sitta under eget tak. Det första flygplanet — en Sk 12! — kom redan i juli och under september började vi få våra första B 3. Det möjliggjorde, att vi kunde sätta upp vår första flygande division redan den första oktober. Visserligen återstod då mycket organisationsarbete, men en flygare kan inte bara gå på backen, han måste upp och vandra på sig då och då, om han skall kunna hålla sig i trim. Vi har f n två flygande divisioner — den andra sattes upp den 2 maj 1945. Och nu har vi så smått börjat komma i ordning. Jag säger med flit inte, att vi börjar bli färdiga, det



AB. Bröderna Hedlund, Stockholm 20, levererar stålöverbyggnader till hangarer vid flygflottiljerna.

A.-B. Karl Björkman  
Järnaffär



KARLSKRONA  
Telefon: 57, 11 47

A.-B. CHRISTENSSON & Co  
SKYLTFABRIK

MALMÖ Tel. 2 13 07

Leverantör till F 17 av flaggskyltar och anslagstavlor

En injektion för alla som är intresserade av

# POPULÄR-TEKNIK

Rudolph Tegström »tankar» med Red Devil. Bilen utgjorde priset i Teknik och Hobbys julpristävling.



Tidskriften **TEKNIK OCH HOBBY** börjar från och med år 1946 ett samarbete med Amerikas ledande tekniska tidskrift **POPULAR SCIENCE**. I samband därmed ändrar tidskriften namn från den 1 februari till **POPULÄR-TEKNIK**.

Den starka upplageökningen under 1945 visar, att **TEKNIK OCH HOBBY** blivit fast förankrad hos alla tekniskt intresserade. Låt den bli Er tidskrift under 1946 genom att prenumerera!

## JANUARINUMRET

heter fortfarande **TEKNIK OCH HOBBY**! Köp den hos närmaste tidningsförsäljare. Lösnummerpriset är 75 öre. Prenumeration: helår kr. 7: 50, halvår kr. 4: —.

Man blir prenumerant genom att sätta in beloppet på postgirokonto 1111. Skriv så här, men sätt Ert eget namn och adress:

KUPONG		INBETALNINGSKORT	
1111		E. Svensson Riddmansgatan 100 Stockholm	
7 50		7 50	
Sju kronor		Sju kronor	
Populär-Teknik		Populär-Teknik	
20/1-46		1111	
1/4 års prenumerations Populär-Teknik			