

Flyg

SVENSK



Årets segelflygtävlingar har samlat rekordintresse. Bilden visar Åke Strid och Tage Löf, Stockholms segelflygklubb vid tävlingarna i klass 2, Örebro. Se reportage sid. 8.

Nr 14
1946

LUFTENS LASTBIL
TRYCKKABINEN

45 öre
I Norge 70 öre
I Danmark 75 öre



TIDSKRIFT FÖR FLYGVAPNET
Officiellt organ för
Kungl. Svenska Aeroklubben
Organ för
Svenska Pilotföreningen
MED



Utkommer varannan torsdag

REDAKTION:

Tegnérsgatan 35, 1 tr Tel. 20 33 95

Huvudredaktör och ansvarig utgivare:

Överste W. KLEEN Tel. 20 88 91

Red. Y. Norrvi » 21 02 38

Red.-sekr. S. Broman » 21 02 38

Red. H. Andersson » 21 02 38

Modellflygred. S. Salenius » 21 02 46

Danmark: Johs Thinesen, Finsens Allé 20, Odense

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

Norge: Edvard Omholt-Jensen, Kirkegt. 15, Oslo.

OBS! Redaktionen ansvarar icke för insända, icke beställda manuskript.

Fri diskussion i FLYG. För åsikter, framförda i signerade artiklar, svarar författaren.

ANNONSAVDDELNING:

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

EXPEDITION:

Förlagsaktiebolaget FLYGNING

Sveavägen 53 - Stockholm

Postgirokontó: 1111.

Prenumerationspris:

Helår Kr. 9:75 - Halvår Kr. 5:—

Ahlén & Åkerlunds Fotogravyranstalt
Stockholm 1946

Nya överstar o. flottiljchefer

Chefen för F 4, Björn Bjuggren, och chefen för F 2, Hugo Svenow, har i konselj utnämnts till överstar. Överstelöjtnanten och f d pressofficeren vid flygvapnet Bill Bergman efterträder den 1 oktober överste C. K. V. Zachrisson som chef för F 10, och som flottiljchef vid den nya jaktflottiljen i Tullinge, Södertörns flygflottilj F 18, tillträdde den 1 juli överstelöjtnant Björn Lindskog.

De två nya överstarna är bara 42 år gamla. Överste Bjuggren började som artillerist och blev officer 1924 men övergick redan som löjtnant till flygvapnet, där han 1937 blev kapten, 1941 major och 1943 överstelöjtnant. Under finska vinterkriget var han stabschef vid det frivilliga svenska flygförbandet och 1932—33 utförde han försök med och utexperimenterade en metod för störbombfällning, en av de första i världen på området, 1941—42 var han chef för flygstabens operationsavdelning och 1943 utnämndes han till chef för Jämtlands flygflottilj.

Överste Svenow kom till flygvapnet från

SVENSKA PILOTFÖRENINGEN

Det har varit lugnt på den här spalten den tid, men vi hoppas att våra medlemmar inte tror att styrelsens arbete är lika obefintligt som skrivlusten. Det har arbetats en hel del för att få i gång verksamheten.

I enlighet med årsmötets beslut inlämnades ansökan om lotteritillstånd till handelsdepartementet redan i mars månad. Ärendet remitterades därifrån till ÖA för utlåtande. Styrelsen hade under beredningstiden livlig kontakt med ÖA och inlade bl a en ny kompletterande skrivelse till Konungen. Då Överståthållaren så småningom lämnade sitt utlåtande, blev detta trots alla våra ansträngningar negativt, varvid avslaget bl a motiverades med att militärflygares vidareutbildning bör på annat sätt än genom lotterimedel ordnas av staten.

Denna motivering togs av styrelsen som skäl för att t v stoppa ärendets fortsatta föredragande i departementet, för att under tiden tillskriva CFV med anhållan att flygvapnet måtte uttala sig i ärendet. Flygvapnets utlåtande kommer tillsammans med en ny skrivelse från styrelsen omedelbart att översändas till departementet, varefter regeringens utslag torde kunna förväntas helt snart (möjligen är ärendet avgjort redan i läsandet stund).

Kommer lotteriet till stånd, gäller det för varje medlem att sätta full fart med försäljningen. I det fallet räknar vi med en 100-procentig insats.

Skulle våra förhoppningar komma på skam, reduceras helt visst våra möjligheter att ordna flygtränning för våra medlemmar, men det finns givetvis många andra utvägar, och vi kan försäkra att styrelsen har ögonen öppna för alla chanser, som kommer att bjudas. Vi kommer att tillskriva samtliga medlemmar i denna fråga.

Styrelsen vill även passa på tillfället att be alla medlemmar att insända blanketterna för kartoteket. De flesta är inskickade, men en del saknas fortfarande. Det underlättar sekreterarens arbete och gör det t o m trivsamt om han har ett komplett kartotek att arbeta med. *Skicka in Dina uppgifter redan i dag.*

Så vill vi till sist uppmana alla medlemmar att agitera för anslutning till vår förening och alla icke medlemmar att söka medlemskap. Adressen: Svenska Pilotföreningen, Postfack 5045, Stockholm 5.

kustartilleriet, där han blev officer 1924. Han blev överstelöjtnant och chef för Roslagens flygflottilj 1943.

Chefen för flygvapnets bomb- och skjutskola, major C. O. Hugosson, har utnämnts (endast 38 år gammal) till överstelöjtnant från 1 juli. Från den 1 oktober blir majorerna N. T. A. Åhmansson, Stig Wennerström och N. A. V. Söderlindh också överstelöjtnanter. Vidare har major Eric Raab utnämnts till överstelöjtnant i flygvapnet och major Gösta Sandberg har förordnats till överstelöjtnant.

Till majorer har utnämnts kaptenerna N. G. Wigart, S. Sundgren, K. E. Karlsson, V. Hedberg, A. Bjuggren (bror till översten), G. Eriksson, T. M. Stålhandske, B. G. Lindgren, S. Holmberg och S. E. Hedberg. Den som flygattaché i London konstituerade majoren Frank Cervell har även utnämnts i graden.

Överste Zachrisson, som den 1 oktober avgår som flottiljchef med förtidspension, skall då bli chef för Södra flygbasområdet.



Låt reparera däcken 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 automobiltillbehör. Laddningsstation.

H. M. Konungens  Hovleverantör

RINGCENTRALEN

i Stockholm A. B.

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

UPPSAMLINGSKÄRLET "FIX"

för TRASSEL, PUTSTRASOR, ASKA SLAGG och SOT etc.

Självtvängande lock



Godkänt av Svenska Brandtarifföreningen

Tillverkare

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

Lättmetall

All slags gjutning med snabb leverans från

METALLFABRIKEN *Pumo* A. B.

VIGGBYHOLM · Tel. 197

KSAK - nytt



DANSKARNA I ÅRETS TÄVLINGAR

I samband med danskarnas deltagande i tävlingarna i Örebro och på Alleberg kanske det kan intressera Nyttläsarna att få en del personalia om representanterna från andra sidan Sundet.

Till SM på Alleberg har Dansk Svaeflyver Union, som tidigare omtalats, sändt Henri Fugl från Vordingborg. Han blev segelflygbiten redan 1935, då han vid hänvändelse till den lokala flygklubben fick svaret: »Bygg dig själv ett plan så skall vi nog se till att du får lära dig flyga det!» Den förhoppningsfulla 16-åringen satte omedelbart igång med att bygga ett Stamer & Lippisch skolglidflygplan med stålörskropp.

Fugl började flyga 1937 och samma år erövrade han sitt A-diplom nr 64. Redan i mars 1938 klarade han proven för B-diplomet och i september samma år fick han det danska C-diplomet nr 20. År 1943 var Fugl i Wasserkuppe, där han tog sitt certifikat och gjorde sina flygbogserprov.

1940 började Fugl på egen hand bygga det högvärdiga segelflygplanet Rhönbussard. Arbetet med detta bygge tog honom två år. 1942 var Bussarden färdig och demonstrerades för första gången vid det danska segelflygläget i Bjergsted sommaren 1942.

Fugl är en av Danmarks mest erfarna segelflygare med sammanlagt 625 starter och 35 segelflygtimmar bakom sig.

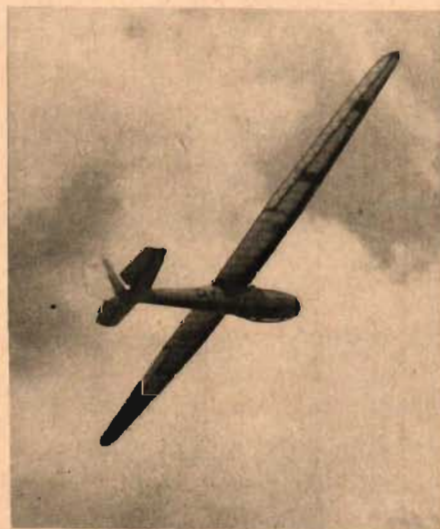
Det danska laget i Örebro består av fotografen Gerhard Nielsen och maskinarbetaren John Wetlevsen.

Gerhard Nielsen, som i danska segelflygarkretsar allmänt går under namnet »Graf», är chefflygledare i Danmarks största segelflygklubb — Köpenhamns Sportflygklubbs segelflygsektion. Han började glidflyga 1938 då han erövrade sitt A-diplom. Samma år hann han även med att avlägga proven för B-diplomet men sedan dröjde det fyra år innan han fick tillfälle att skaffa sig C-diplomet. I juni 1942 blev han emellertid C-diplomat och därefter blev han t o m tvåfaldig certifikatinnehavare. Under det förut omnämnda Bjergstedsläget sensommaren 1942 avlade nämligen Graf proven för certifikatet, men det visade sig sedermera att kontrollanterna inte var godkända, varför Graf fick göra om proven inför Statens luftfartskontroll. Han klarade proven även andra gången och i september 1944 erhöi han det danska segelflygcertifikatet nr 14.

Graf är en synnerligen populär figur i danska segelflygarkretsar och han har namn om sig att vara särskilt framstående i den för en segelflygare så betydelsefulla konsten att »nosa» reda på termikblåsor. Graf har bakom sig ca 300 starter och en sammanlagd segelflygtid av 16 timmar. Efter tävlingarna i Örebro skall han till Alleberg

på en 3 veckors F-kurs, då han för övrigt tänker infria sitt löfte till Övgård att slå dennes uthållighetsrekord — med bred marginal!

Graf's lagkompanjon är John Wetlevsen den i gamet äldste av de tre danska tävlingsdeltagarna. Han började nämligen segelflyga redan 1934. Han tjänstgör f. n. som flygledare i Aarhus Segelflygklubb. Han har danskt A-diplom nr 8 men på grund av en hel del omständigheter kom han inte att eröva sitt B-diplom förrän under Bjergstedsläget 1942. Sitt C-diplom tog han nästföljande år på segelflygläget i Svebølle. Wetlevsen har danskt segelflygcertifikat nr 46. Hans sammanlagda segelflygtid är ca 12 timmar. Han var med på den första danska instruktörskursen på Alleberg 1945. Som avslutning tilläter vi oss citera ett uttalande från danskt håll i samband med tävlingarna i Sverige. Vi överlämnar därför ordet åt den kände danske flygarskribenten Johannes Thinesen: — *När Dansk Svaeflyver Union i år sänder en tävlingsdeltagare till Alleberg och två till Örebro är det mera för att skapa den första verkliga tävlingskontakten mellan danskt och svenskt segelflyg än för att söka erhålla goda placeringar, ty även om representanterna utgöras av några av Danmarks bästa segelflygare, saknar de den betydelsefulla sträckflygningsrutinen. De kommer dock säkerligen att under tävlingarna skaffa sig goda erfarenheter, som sedan kan bli till nytta för deras hemmavarande kamrater så att vi danskar framdeles skall kunna bjuda våra svenska och andra nordiska segelflygkamrater en någorlunda jämbördig kamp!*



Henri Fugls Rhönbussard gör sin Sverige-debut.

KARLSKOGA VISAR VÄGEN

Karlaskoga Flygklubb har aldrig lidit brist på goda initiativ och en söndag i maj begav sig en grupp segelflygare ur klubben på fredligt korståg till Mariestad i äkt och mening att slå ett slag för segelflyget.

Karlaskogagruppen bestod av 12 man med gruppchefen Tommie Johansson och segelflyginstruktören Thure Palmqvist i spetsen.

Det fält som ställts till förfogande var beläget nära stadens centrum på den natursköna Ekudden — ett kärt tillhåll för stadsborna på somrarna. Fältet var ur flygsynpunkt kanske inte det bästa men låg bekvämt till, vilket ur propagandasynpunkt var en stor fördel.

Uppvisningen började kl 13 då över 1000-talet intresserade och förväntansfyllda åskådare hade samlats till Ekudden. Eftersom Mariestads inneväningar endast är omkring 5000 tyder besöksiffran på ett påtagligt flygintresse.

För att göra publiken införstådd med vilken noggrannhet och disciplin utbildningen bedrivs visades hela skolningsförfarandet från den första rutschen och lättningen med glidflygplanet till höjdstart med märkeslandning. Därefter följde demonstration av Grunau Baby samt några vinschstarter med detta plan. Eftersom vädergudarna lät regnet hänga hotande i luften måste den planerade demonstrationen av termikflygning inställas.

De båda initiativtagarna till propagandadagen, red. Björk i Tidning för Skaraborgs län samt segelflygentusiasten dr Martin Svenmar, Mariestad, kunde med tillfredsställelse konstatera att Mariestads första möte med segelflygningen blev ingenting mindre än en fullträff!

I detta sammanhang bör även nämnas att Halle-Hunnebergs flygklubb gjort en liknande sambulerandes uppvisning i Mellerud, där bortåt 3000 åskådare hade livat värre när Petzäll & Co visade modell- och segelflygets följder och även gav en lektion i konsten att motorflyga.

Dessa klubbinitiativ är värda all uppskattning och uppsattnar. Det är roligt att konstatera att klubbarna så snart de får möjligheter därtill på ett effektivt sätt bemödar sig om att uppfylla stadgarnas förpliktelser att utbreda flygintresset och verka för flygtankens utveckling. Det är ju framförallt på de platser där det varken finns flygklubbar, flygkolag eller flygfält, som dylik propaganda skall göras numera.

FRÅN VU:s HORISONT

Vid Verktällande utskottets sammanträde den 17 juni behandlades bl a en framställning från modellflygklubben Vingarna om resebidrag för representation vid danska modellflygrävlingar. Utskottet beslöt att bevilja Vingarna ett resebidrag på 200 kr att lägas ur modellflygfonden.

Beträffande KSAK:s representation vid FAI-konferensen i London i september beslöt utskottet att utse generalsekreteraren till KSAK:s representant.

Frågan om att sätta carnet-överenskommelsen i kraft efter överenskommelse med vissa länder var en av punkterna på fördragningslistan. Generalsekreteraren framhöi att carnetöverenskommelsen redan trätt i kraft efter separata överenskommelser mellan en del europeiska länder. Han föreslog VU att KSAK borde ingå till Kungl

Specialbyggd för tillförsel och utbyrning...

Avro typ XIX med vingar och stjärtparti i helmetall har utvalts av Railway Air Services för Storbritanniens lokala flyglinjer och är levererad till de brittiska flygattachéerna i tretton länder.

FINNS FÄRDIG NU



- Låga anskaffningskostnader
- Minimal underhållskostnad
- God driftsekonomi
- Exceptionell tillförlitlighet
- Marschhastighet 250 km/t
- Flygsträcka med 6 passagerare, toalett och radio 920 km
- Flygsträcka med 9 passagerare och radio-538 km
- Frakt- och bagagekapacitet 538 kg
- Modernt värme- och ventilationssystem, ljudisolering och belysning

AVRO XIX



A. V. ROE & CO. LIMITED, MANCHESTER, ENGLAND (Branch of Hawker Siddeley Aircraft Co. Ltd.)

Storbritannien leder i reaktionsplan



En division militärplan av typ Gloster Meteor IV, drivna av dubbla Rolls-Royce Derwent-gasturbiner. Världarekordet i hastighet på 975 kilometer i timmen sattes med flygmaskiner av denna typ.

Brittiska flygindustri-ingenjörer fortsätter det pionjärbete, som utfördes av Sir Charles A. Parsons, vilken byggde den första marin-turbin-motorn år 1884.

1945 satte Storbritannien nytt hastighetsvärldsrekord med 975 km/t med brittiska flygvapnets standardmodell, ett reaktionsdrivet jaktplan framdrivet med gasturbiner.

Andra länder har redan beställt brittiska militärplan med turbo-reaktions-motorer för flera miljoner pounds värde.

På civilflygets område kan flygare och resande lita på att de brittiska flygplansbyggarna på de passagerarplan som nu konstrueras tillvaratager alla de fördelar, som den nya drivkraften erbjuder.

DEN BRITTISKA FLYGINDUSTRIN

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



Flyg

NORDENS STÖRSTA FLYGTIDNING

TIDSKRIFT FÖR FLYGVAPNET

OFFICIELLT ORGAN FÖR KUNGL.
SVENSKA AEROKLUBBEN

Nr 14. Årg. 24

11—24 Juli 1946

G. Knutsson:

LUFTENS FRIHET

När avtalet om luftens fem friheter framlades inför Chicago-konferensen hösten 1944 för undertecknande var Sverige en av de nationer, som genast »skrev på». Ännu den 1 maj i år hade dock endast 15 av 44 till PICAOS anslutna stater erkänt den femte friheten, som innebär rätt för en nations flygplan att ta ombord passagerare, post och last i ett främmande land för befordran till ett annat främmande land.

Bland de ivrigaste motståndarna till femte friheten var England, vars hela luftfartspolitik gick ut på »att hindra andra att göra vad vi själva inte kunde göra», som det heter i en artikel av en brittisk författare i den amerikanska tidskriften Air Transport. »Det har emellertid», fortsätter tidskriften, »blivit allt tydligare att Englands motstånd mot de fem friheterna var en felaktig politik. Om man själv inte kan utträtta någonting, så vinner man ingenting på att hindra andra.»

»Resultatet av Storbritanniens restriktiva luftfartspolitik kan nu skönjas», säger tidningen vidare. »Motståndet mot de fem friheterna har blivit ohållbart. Under det att England inte kunnat öppna någon transatlantisk service på grund av bristen på lämpliga flygplan, har regeringen måst ge de två amerikanska bolagen Pan American Airways och American Overseas Airlines femte friheten på Heathrow utanför London. Det allra sista är att England givit Holland och de tre skandinaviska länderna femte friheten på Prestwick för att animera dem till att använda detta flygfält.»

»Holländska KLM är nöjd med detta, ty dess atlantroute går över Prestwick men det svenska flygbolaget (SILA) känner sig inte alls uppmuntrat. Det är berett att starta sin transatlantiska service när som helst och vill flyga på samma villkor som de amerikanska bolagen, med vilka det skall konkurrera. Eller med andra ord — SILA vill flyga till New York via Heathrow och inte via Prestwick.»

(Härom är endast att säga, att Scandinavian Airlines Systems nordamerikanska route till en början eventuellt kommer att gå

över Prestwick istället för Shannon men att ingenting är bestämt därom i skrivande stund. Att det är ett skandinaviskt önskemål att snarast få mellanlanda på Heathrow och att där åtnjuta femte frihetens rättigheter är uppenbart. Holländska KLM har säkert samma aspirationer, då utbytet av femte friheten på Prestwick ingalunda motsvarat förväntningarna.)

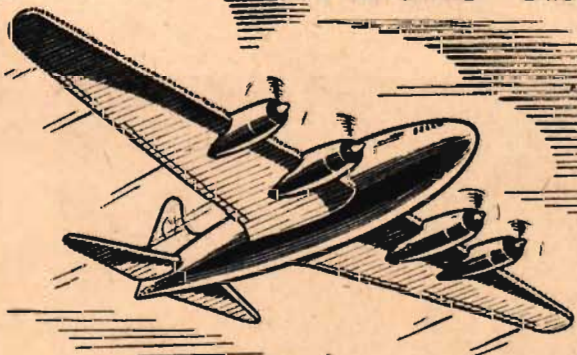
Sedan AIR TRANSPORT anklagat civilflygministern Lord Winster för att han givit efter för arbetarpartiets krav och socialiserat hela det brittiska trafikflyget, fortsätter tidningen: »Det är en föga inspirerande historia av oklarhet, slöhet, partipolitik och obeslutsamhet. Det verkar som om både Lord Winster och hans assistent mr Ivor Thomas fortsätter att tro, att de kan gottgöra brister i det engelska internationella trafikflyget genom att köpslå med andra nationer.»

»Reträtten från den ohållbara positionen med förnekande av de fem friheternas rättigheter fortsätter. Mr Thomas för till Eire för att underhandla med dess handels- och industriminister, mr Sean Lemass. Den senare utgick som obestridlig segrare i den matchen och priset bestod i att Eires flygbolag kvarstår under irländsk kontroll men garanteras monopolrättigheter av Storbritannien. Mr Thomas för också till Skandinavien men kom tillbaka tomhänt, ty de hårdhudade danskarna, norrmännen och svenskarna lät inte lura sig av några anbud, som fullständigt ignorerade alla hänsyn till trafikflygets utvecklingsmöjligheter under de närmaste 10 åren. Skandinavien är berett att öppna sitt hus för oss. Vad har vi att förlora på att ge dem samma anbud?»

Där har vi också bakgrunden till att ABA nyligen vägrade att förnya pool-avtalet med BOAC. Pool-avtalens tid är f. ö. säkerligen förbi. Den kommande oerhörda konkurrensen mellan flygbolagen fordrar ett stimulerande tävlingsmoment. Hundraprocentigt kooperativ flygtrafik mellan två länder hör nog snart till historien. Konsortiet Scandinavian Airlines System är en helt annan sak. Här gäller det för de tre små nordiska länderna att förena sina ansträngningar för att kunna konkurrera med det mäktiga Amerika.



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.



Gunilla Tillander, själv segelflygare i det högre stadiet, är »markpersonals» i Göteborgslaget och hanterar materielen som en riktig karl. Att hon här ser ut som en toreador eller en spjutkastare är fotografens fel. Halmhatten ingår i göteborgslagets uniform. — Ovan en gemyttlig »zigenarbild» från det stundom soliga Örebro. Boråsgänget sköter själv matlagningen. Här »mörjer» man kräset efter en ansträngande tävlingsdag.

När detta skrives är årets segelflygtävlingar i Örebro (lagtävlan med Baby) i full gång, och mästerskapsaspiranterna på Alleberg ligger i startgrupparna. FLYG:s utflugne har gjort ett svep över residenstaden vid Hjälmaren och bekantat sig med deltagarna i den första svenska segelflygtävlingen med internationellt inslag. Dansk Svæve-

TERMIKJAKTEN HAR BÖRJAT



flyver Union har som bekant skickat sina två bästa Baby-flygare Wetlevsen och Nielsen i elden, och för övrigt har det varit gott om utländska observatörer, som emellertid hållit sig enbart på marken.

Det började (som vanligt höll vi på att skriva) med uselt väder. Andra dagen gjorde F 6:s Nilsson ett »ryck» och tog ledningen efter en god flygning i dåligt väder till Arboga. Dagen efter var ett par andra lag framme och nosade på ledarlaget, som emellertid lyckades hålla undan. Fjärde dagen (söndag) var det täfft igen, och tävlingsledningen hade ingen möjlighet att påbjuda tävling i ett väder som närmast påminde om oktoberrusk.

Måndagen den 1 juli lossnade det emellertid på sina håll och den trevliga meteorologen Werner, som utan egen förskyllan nästan gått och blivit impopulär, steg åter i segelflygarnas aktning. Aeroklubben i i Malmö gick genom Yngve Hansson fram i stor stil och flög till Skarpnäck, och Ake Strid, Stockholms segelflygklubb, kavade sig fram till Södertälje. Därmed gick Malmö och Stockholm upp på första resp andra

Det danska gemytet är sig alltid likt. Den bil som danskarna medförde var festlig värre. En »hurtigmaler» i gänget hade prytt den med allehanda trevlligheter. »FORD-önets» (»modell 1924 f. K.») hade både kaktus och katt i fönstren. De glada gossarna är från vänster till höger: Erik Frelberg, Kjeld Kjeldfort (lagledare), Ove Mikkelsen, »Onkel» Johan Wetlevsen, »Cowboy» Wermuth Jensen och Gerhard »Graf» Nielsen.



Tävlingssabyn är rätt olika skolbarn numera. Heltäckta huvar och inbyggda skidor är ganska vanliga. Överst Halle-Hunnebergs flygklubb och därunder Östra Sörmlands flygklubb.

F 6 tog ledningen första dagen efter en god flygning i uselt väder till Arboga av lille naggande goda furir Nilsson (ovan).

plats, och sådan är ställningen när detta slås ned i manuskriptet.

Reglerna har även i år genomgått en viss revidering — till det bättre. Femtiotvå målflygfält har man att välja på med distansvariationer från 42 km (Karlskoga) till 787 km (Luleå). Dåligt väder sätter alltid ned humöret, och vid vårt besök kunde vi nog konstatera att man var litet missnöjd. Inte med arrangemangen, för de har skötts med all den finess som de nu vältränade arrangörerna KSAK och Örebro flygklubb är mäktiga, men med alla de lågtryckssurror och varmfronter, som ofint nog koncentrerat sitt uppträdande till just tävlingstiden. Det ser emellertid ut som om tävlingarnas sista dagar skulle bli bättre.

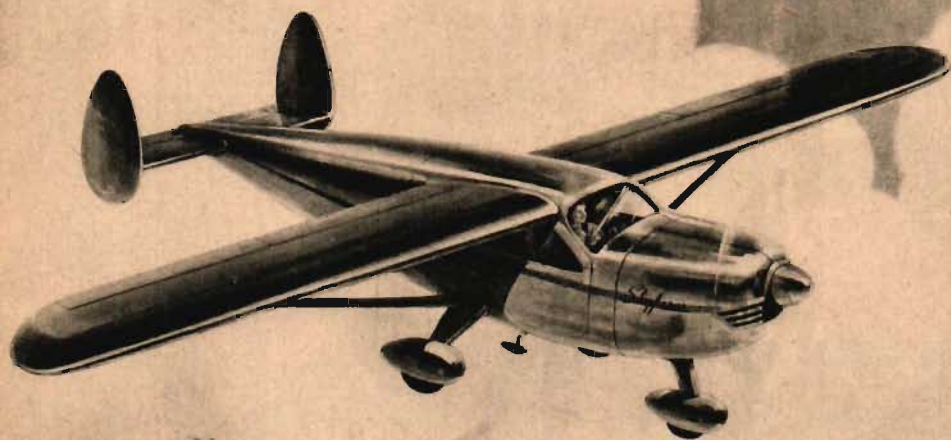
Vi återkommer i nästa nummer med ett stort och fullständigt reportage från SM på Alleberg, som vår flygande reporter Yngve Norrvi följer från parkett, och vidare ger vi en sammanfattning av lagtävlingarna i Örebro med de fullständiga resultaten.

Ikaros.

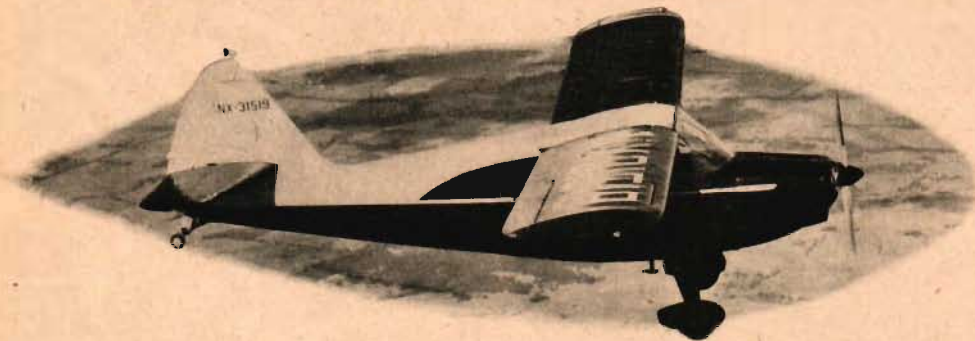
Ake Strid och Tage Löf var stockholmarnas stora hopp (nedan). Strid vältränad novis och Löf garvad »fördetting». Gossar i favoritklass. — Till höger tar meteorologen Werner och debuterande tävlingsledaren och chefinstruktören Bergman en översikt av läget.



HÖGVINGARNA KLAMRAR SIG KVAR



Jämförd med den Skyfarer som konstruerades före kriget ser den här ovan skisserade och förbättrade versionen ut som en skönhet. Motorn är på 100 hkr. — Nedan ses den senaste i raden av Stinson 105:ans efterföljare, kallad Voyager 150 med 150 hk motor.



Med en envishet som gränsar till det otroliga fortsätter en mängd amerikanska flygfabriker att tillverka sportplan av förkrigstyp, dvs högvingade och stötta-de typer, som kommer modernister på området att föraktfullt rycka på axlarna eller bli förgäde.

Det måste ligga något bakom denna trohet mot ett tillsynes förlegat ideal. Alla vet ju att man har den bästa utsikten över landskapet när man flyger högvingare — utom när planet ligger i sväng under landningsvarv. I det senare fallet kommer man emellertid ganska långt med genomskinligt kabintak, som t ex på Auster. Byggnadsättet måste sägas vara enklare än det lågvingade. Nackdelarna är bl a att de bromsande stöttorna försämrar den aerodynamiska utformningen och minskar farten. Vid nödlandning i svår terräng slår en högvingare runt mycket lättare än en lågvingare — på den senare sitter tyngdpunk-

ten så lågt att det är en tämligen enkel match att slå av landstället och basa på vidare bukvis. Dessutom tar en lågt placerad vinge upp en mängd krafter vid en kvadd, varför man är bättre skyddad till liv och lem på en lågvingare.

Men det är nog knappast sådana funderingar på för- och nackdelar som dikterat det fortsatta byggandet av högvingade sportplan. Huvudorsaken är nog att de flesta sportplanfabriker under kriget varit strängt engagerade med att bygga flygplan eller delar till det militära flyget och ännu inte hunnit ställa om till civil drift. De har kanske varken haft tid att konstruera eller bygga något nytt och inte heller att lägga upp verktyg till nya typer. Det är sådana firmor som tills vidare nöjt sig med att modernisera gamla typer och släpper ut dem för att få in kapital medan ev nykonstruktionsarbete pågår.

Undantag från denna »hemgjorda» regel

En mängd amerikanska flygbolag fortsätter envist att tillverka högvingade sportplan. En av de förnämsta nyheterna är en förbättrad Skyfarer, där styrsystemet är det enklaste som CAA någonsin licensierat.

finns naturligtvis, dvs firmor som än så länge ståndaktigt håller fast vid beprövade flygplantyper. Men sådana firmor torde som sagt höra till undantagen.



TENNESSEE AIRCRAFT INC., Skyfarer Division of General Aircraft Corp., skall i sin fabrik i Nashville bygga en förbättrad version av den 1936-1941 skapade idiotsäkra Skyfarer. Firman byggde under kriget bl a 11 000 stabilisatorer och fenor till jaktplanet P-47 Thunderbolt och påstår sig nu ha god hand med metallarbete. Den nya Skyfarern är också ett helmetallflygplan och har liksom sin bekanta föregångare trehjulstätt. Det intressantaste med Skyfarer är dess synnerligen förenklade styrsystem, som inte har något sidroder och således inte heller sidroderpedaler. Det påstås att detta styrsystem (som även fanns på den tidigare typen) skall vara det enklaste som CAA någonsin licensierat. Man har lagt ner mycket arbete på att förbättra prestanda och öka komforten, och det verkar som om Skyfarer skulle kunna ta upp konkurrensen med Ercoupe och Culver i fråga om att vara begärlig för »gentlemannaflygare» som vill lära sig flyga på kort tid och ändå kunna erbjuda sig själva och ev medpassagerare god säkerhet i fortsättningen. Data- och prestandasiffror är inte utsläppta ännu. Motorn är på 100 hk.



STINSON DIVISION of Consolidated Vultee Aircraft Corp. i San Diego, Kalifornien, bryr sig tydligen inte om vad dom kostar på sig — eller rättare sagt privatflygarna. Annars är det kanske meningen att den fyrsitsiga högvingaren Stinson Voyager 150 — senaste skottet på den mycket lyckade Stinson 105-plantan — skall användas företrädesvis av mindre flygbolag o d. Ty priset på denna nästan till oigenkännlighet förbättrade 105:a är 5 000 dollar, ett relativt högt pris. Motorn är en 150 hk Franklin och marschfarten är 200 km/t över en 800 km lång flygsträcka. Slots och klaffar i vanlig ordning. Att Stinson 150 är ett mycket användbart och bekvämt flygplan

En rad Skyrangars vid fabriken i Kansas City.



kan man svära på — men priset! — Några tendenser att Stinson skulle komma med lågvingade typer har inte förmärkts.

★

COMMONWEALTH AIRCRAFT INC., Kansas City, som övertagit de två flygfabriker Allie Aviation och Rearwin Aircraft, bygger för skol- och privatbruk den tvåsidsitsiga *Skyranger* med 85 hk motor. Planet marschar på nära 170 km/t och flygsträckan uppges till en så nära nog fantastisk siffra som 1120 km. Landningshastigheten är 60 km/t. *Skyranger* har batteri, generator, självstart, positionsljus, till två lägen omställbar propeller, slots och klaffar. Priset har i de senaste av dessa dagar visat sig vara 2780 dollar — inte per dusin utan per flygplan. Men Commonwealth-firman torde nog bli mera känd genom sin trevliga amfibie *Trimmer* än genom *Skyranger*...

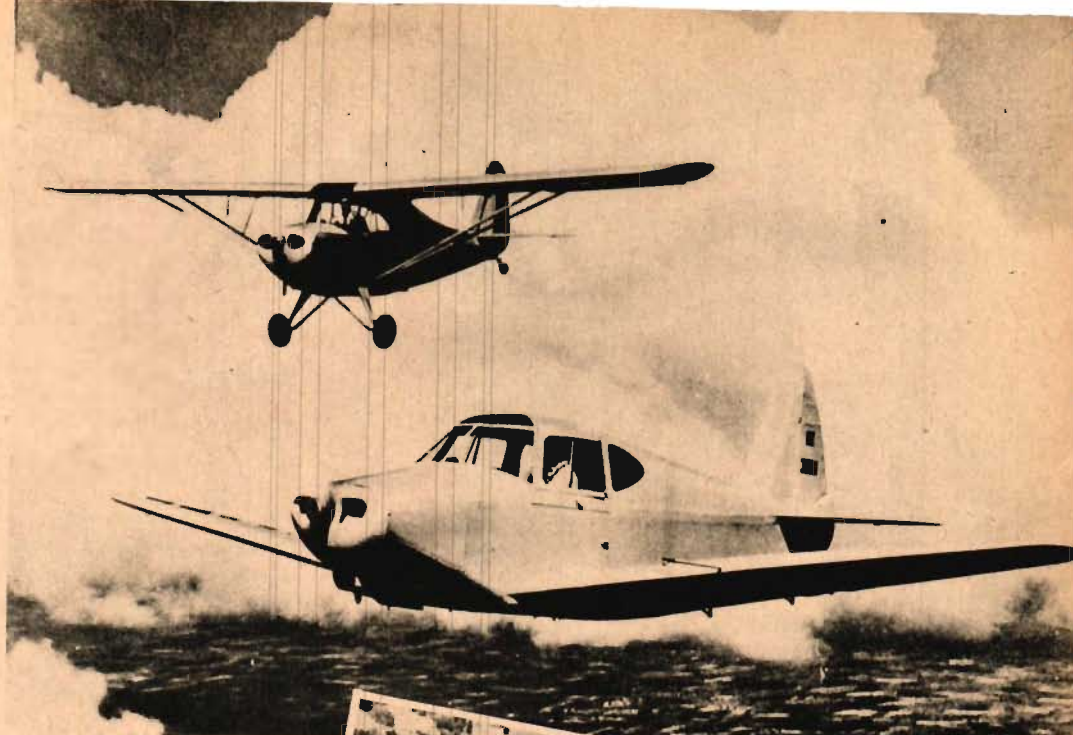
★

AERONCA AIRCRAFT CORPORATION i Middletown, Ohio, tillverkar flera typer. Den högvingade tvåsitsiga tandemtypen *Chief* har en 65 hk motor och flygsträckan är 670 km. Den högvingade tvåsitsaren *Champion* (65 hk motor) har endast 430 km flygsträcka — alltså mindre bränsleförråd. Båda typernas maxfart är 160 km/t, marschfarten 145 km/t, landningshastigheten 60 km/t. Priset på *Champion* är 2095 dollar. — *Arrow* hör egentligen inte hit men har råkat komma med på en bild, så... Det är ett trevligt tresitsigt plan med 90 hk motor, maxfart 215, marschfart 200 km/t, landningshastighet med klaffar 77 km/t. Det verkar som om Aeronca-fabriken liksom Piper ämnar slå in på lågvingaren men säljer tills vidare högvingare för att få in pengar medan de förstnämnda ännu inte lagts upp i storserier.

★

HOCKADAY AIRCRAFT CORPORATION i Burbank, Kalifornien, har putsat upp den strax före kriget uppdykande *Comet*, en snabb och ganska vacker tvåsitsig kärra. Den säljs nu för 3000 dollar med en 130 hk motor och rattstyrning. Man måste säga att detta pris inte är så farligt för ett flygplan med så pass stark motor. Kroppens stomme är av svetsade stålrör och vingstommen av trä. Här är data och prestanda: spännvidd 10,5 m, längd 6,76 m, vingyta 14,49 m², vingbelastning 49,8 kg/m²,

Hockaday Comet på marken och i luften. En svensk köpare skulle säkert ta bort de ofältmässiga hjulkåporna så snart som möjligt.



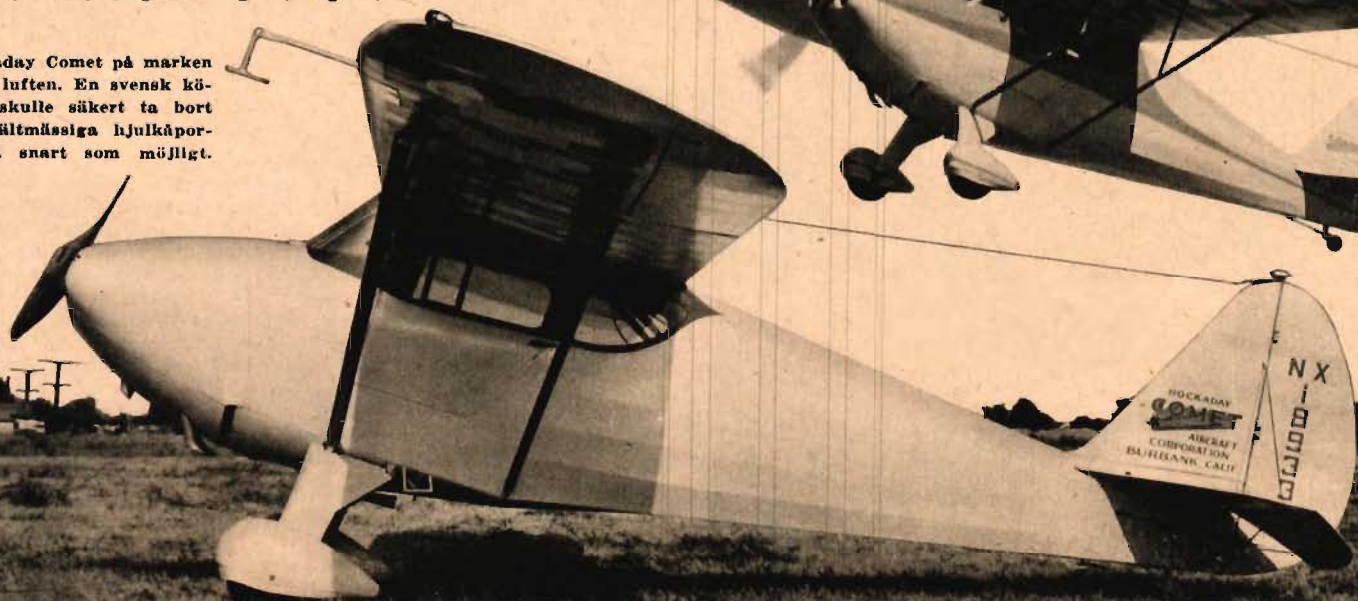
Aeronca-fabrikens nuvarande produktions-typer ses på dessa två bilder. Överst flyger *Champion* och därunder den lågvingade *Arrow*. — På den nedre bilden ses en *Chief*. Aeroncas högvingare är goda flygplan i sin klass och man får hoppas att *Arrow* blir det också.



effektbelastning 5,54 kg/hk, tomvikt 432 kg, flygvikt 726 kg, bränslemängd 90 liter, oljemängd 9 liter, maxfart 225 km/t, marschfart 210 km/t, landningshastighet 80 km/t, tjänstetophöjd 5800 m, stighastighet första minuten 350 m/min, flygsträcka 800 km. Hockaday Comet har en fin utrustning, däribland radio.

Ja, högvingarna håller sig än, men det kan tänkas att de fortfarande är i full gång långt efter det fabrikeras fredsomställning är klar. Ingen vet... och bra är det.

Pro Mille.



TRYCKKABINEN

GÖR FÄRDMEKANIKERN TILL HERRE ÖVER DEN LUFT VI ANDAS

Britterna kämpar med kraft och energi för att hålla sina positioner mot amerikanerna i den stora kampen om luftvägarna. Såvitt man kan se skiljer de sig från uppgiften med all heder, särskilt med hänsyn till handikap ifråga om tillgänglig valuta och materiel som båda i högsta grad erfordras för att åstadkomma dagens jätteflygplan i stora serier under järnhård konkurrens. Trots inbördes tävlan kan de engelska bolagen emellertid hjälpa varandra genom att lämna ut sina forskningsresultat, och här har FLYG tillfälle att återge sakinnehållet av en sådan rapport om utvecklingen av övertryckskabinen för Avro Tudor I, ofta kallad Englands första trafikplan med tryckkabin.

Svårigheterna att bygga »luftkonditionerade» flygplan för stratosfärflygning tilltar våldsamt med planens storlek. Det är således en avsevärd skillnad att bygga en sådan kabin som t ex Vampires lilla skikträhytt (för en man) och stora salonger i fil som man nu för första gången försökt i England på Tudor. Utan vidare funderingar inser man vilka komplikationer det inre övertrycket kan välla ur hållfasthetssynpunkt när man erfar att kabinerna skall utstå provbelastningar med 0,75 atmosfärens tryck vilket motsvarar en last av 7 500 kg per kvm på väggen. Vid detta tryck i kabinen på Avro Tudor, som är ungefär 10 m lång och 3 m i diameter, blir krafterna, som söker skilja de två kroppshalvorna längs en diameter, inte mindre än 220 ton. Och detta oavsett de övriga krafter som uppstår genom själva flygningen.

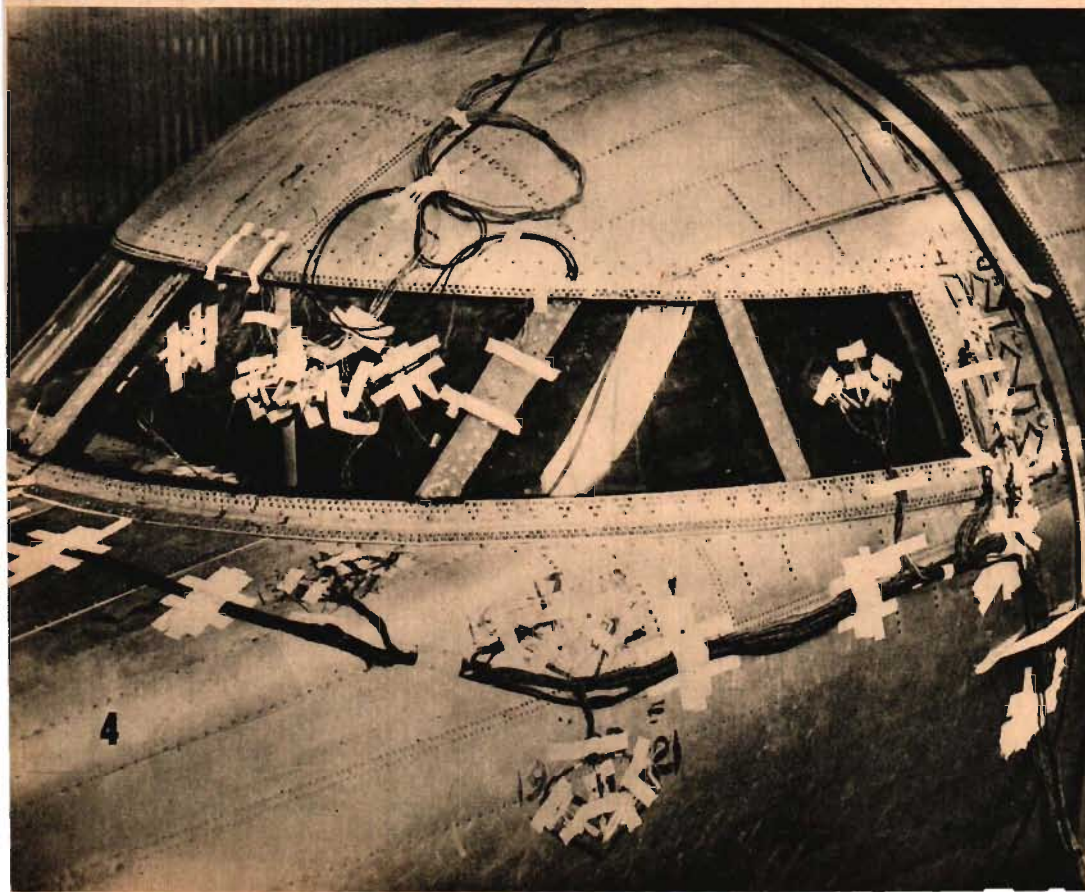
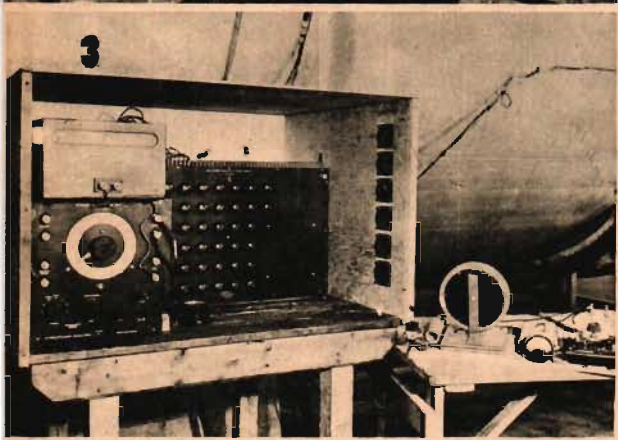
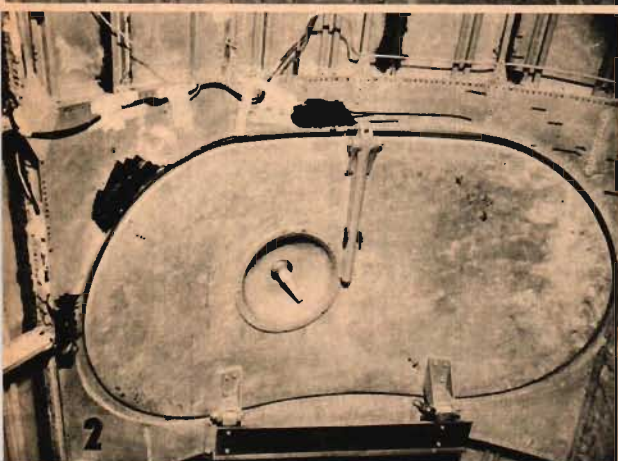
Att täta kabinen effektivt vid detta höga tryck är heller inte en lätt sak då kroppen är utförd i ren skalkonstruktion av nitade plåtar där skarvarna normalt släpper ige-

nom »nästan hur mycket luft som helst». Tätningen måste vara så effektiv att anläggningen för tillförsel av ny, frisk luft kan göras så liten att den dels inte stjälar för mycket av det dyrbara utrymmet, dels stjälar ett minimum av den ännu dyrare flygvikten. Det gäller därvid också att finna en metod för tätningen så att inte denna å sin sida blir för tung eller kostsam och sålunda gör viktbesparingen rent fiktiv.

Vidare räcker det inte med att bara förse flygplanet med ny luft. Det måste vara luft som är behaglig att andas och vistas i och därför är inte en enkel kompressor tillräcklig. I själva verket behövs en komplett luftkonditioneringsanläggning, försedd med anordningar för fuktning och torkning samt uppvärmning, avkyllning och filtrering av kompressorluften, allt beroende av ytterluftens olika beskaffenhet. Det är som synes inte så få nya element som med tryckkabinen måste införas i flygplanet med ökade framställningskostnader som följd, men det lönar sig ändå tack vare den vinst i hastighet och flygekonomi som följer med flygning på stora höjder.

Avro Tudor konstruerades redan från början för flygning på stor höjd men man kunde inte ta risken att utan omfattande förundersökningar bygga en flygande prototyp med tryckkabin och se efter om den höll måttet. Man började med ett försök i blygsam skala där en cylinder med 1 m diameter och 2 m längd utsattes för ett inre övertryck av 0,75 atm, motsvarande dubbla lasten vid en höjd av 7 700 m med innerluften svarande mot trycket på 2 500 m. På denna modell gjordes förberedande undersökningar av lämpligaste tätningmetod. Man upp-

1. Det kombinerade luftintaget och filtret som sitter under vingnosen utanför varje yttermotor. — 2. Ingångsdörren sedd från kabinen under belastningsproven på marken. — 3. Mätutrustningen för tryckproven i full skala på marken. Från vänster till höger: Tinsleys mätbrygga för 50 punkters mätning av plåtspänningarna. Desynninstrument för mätning av radiella laster på flygkroppen. Fermoinstrument för läckagemätningarna. — 4. Området kring fönstren var särskilt kritiskt och undersöktes med rosetter innehållande mätelament i tre riktningar för att bestämma huvudspänningens riktning i plåtarna.





ställdes från början tre alternativ — tätning med mellanlägg av plastiskt material, pålagda tätningsremor och slutligen användning av en särskild pasta. Redan nu fann man att det inte var nödvändigt att täta särskilt vid nitskallarna ens vid stringers eller skarvar då nitarna tydligen var hopdragna med så stort tryck att ingen luft kunde läcka ut där. Tätpastan var överlägsen de andra medlen och användes sedan vid alla försök såväl som i det slutliga utförandet. Nästa stadium i försöken var att bygga två nya, betydligt större provcylindrar av vilka den senare ungefär motsvarade Tudors kabin. På denna införde man även anordningar för att åstadkomma böjande och vridande laster och gjorde samtidigt med läckageundersökningarna även hållfasthetsprov som visade att det inte var förenat med alltför stora svårigheter att bemästra övertrycket. Den ovala ingångsdörren i bakre änden av kabinen har försetts med särskilt utprovade tätningslister bestående av gummislang innehållande luft av för tätning lämpligt tryck. Samma sak gäller astrodomen i tryckkabinsens främre del. Med ledning av erfarenheterna vid proven konstruerades också en ny, speciell infästning med tätning av förarhyttens och kabinens fönster.

Läckproven gick till på det enkla viset att man satte cylindern under övertryck och mätte tryckfallet efter tjugominuter. I modellen fanns en kvicksilvermanometer och ett större antal elektriska termometrar — det var nödvändigt att mäta båda dessa storheter för att få en uppfattning om vilken viktmängd luft som försvann genom väggarna. Termometrarna var graderade i $0,1^{\circ}\text{C}$. Denna noggrannhet var nödvändig då ett fel av t ex 2° skulle betyda upp till 10% fel på den läckande luftmängden om det inte togs med i räkningen.

Sedan man gjort en del erfarenheter med modellen, som omfattade hela Tudors kabin utom mittdelen, var tätningsfrågan klar. Vid de första försöken hade man vid en tryckskillnad av 0,19 atm en läckning av 7,3 kg/min motsvarande mer än hälften av kompressorns kapacitet. När man ansåg sig färdig var siffrorna 0,9 kg/min vid ett övertryck av 0,37 atm vilket inte var mer än man ansåg sig behöva för en god ventilation av kabinen.

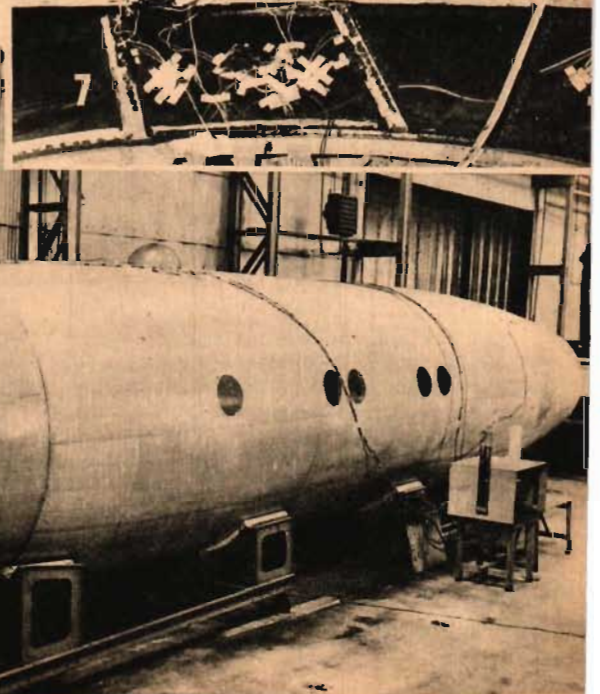
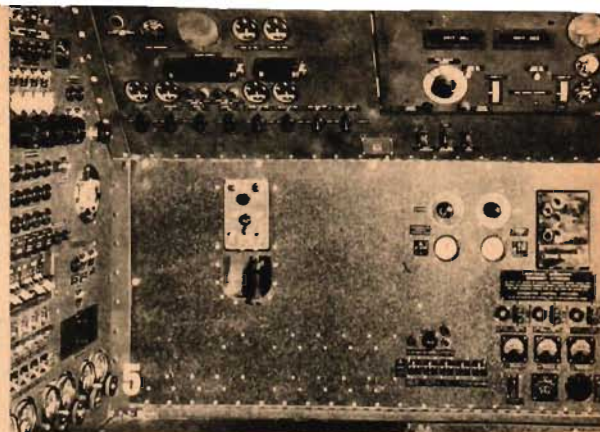
Luftkonditioneringsanläggningen ligger i huvudsak under kabin golvet men sträcker sina tentaklar ända utanför yttermotorerna. Här kommer alldeles frisk luft in i ledningarna och vandrar sedan mot kroppen via ett filter, en av yttermotorn driven kompressor, ljuddämpare, kylare samt ännu en ljuddämpare in till blandningstrumman där den möter den cirkulerande kabinluften. Om blandningens temperatur behöver höjas sker detta i en värmeanläggning som kan tillföra luften 12 600 cal/tim, d v s ungefär lika mycket värme som $1\frac{1}{2}$ liter flygbensin in-

nehåller. Vid ingången till blandningstrumman finns en ventil som endast tillåter luftströmning mot kabinen, detta för att trycket inte plötsligt skall sjunka om kompressorerna av någon anledning skulle strejka. Från värmeelementet ledes sedan luften till förarhytt och kabin i grova ledningar varifrån smärre grenledningar distribuerar den färdiga produkten vid passagerarnas stolar samt i pentry och toalettrum. I de sistnämnda rummen befinner sig också de särskilda läckventilerna, varigenom man förhindrar matos och liknande att följa med den övriga luften i cirkulationen. Kabinluften får söka sig under golvet tillbaka till luftkonditioneringsringen, där den genom en fläkt blåses in i blandningstrumman.

Längst bak i kabinen under golvet ligger en säkerhetsventil som förhindrar att trycket överstiger det tillåtna, 0,37 atm. Här finns också en ventilationsanläggning för användning då flygplanet står på marken eller då det flyger på lägre höjd i varmare yttre luft.

Hela apparaturen manövreras av färdmekanikern som har en till synes överväldigande instrumentpanel för luftkontrollen att övervaka. Han ställer in det önskade trycket och ser till att det verkligen bibehålles, väljer en lämplig temperatur och kan reglera den antingen genom att ställa luftvärmaren på halvt eller fullt pådrag eller också i vissa fall avstänga den helt, varvid den balanseras genom det av kompressorerna tillförda värmets och luftkylarnas klaffinställning. Det är också han som avgör när hela anordningen skall sättas i och ur funktion och när ventilationssystemet för flygning på lägre höjd och i varmare luftlager åter skall låta passagerarna få oförfalskad naturluft. Han är nu en ännu viktigare person än förut — han har blivit herre över den luft vi andas! C. B.

5. Färdmekanikerns instrumentpanel för kontroll av kabinluften, belägen på högra sidan i flygkroppen. — 6. Interiör av passagerarkabinen på BOAC:s Tudorversjon för atlanttrafik. Luften strömmar in genom gallren vid golvet på stolarna samt vid bagagehyllans mitt och går tillbaka genom små hål kring taklampornas reflektorer. — 7. En blick på förarnas fönsterpanel under proven med mäsor av »motståndstensometrar» för att mäta deformationer från övertrycket i plåtarna kring fönstren. Observera den ganska sparsamma användningen av tätningspasta kring plåtskarvarna. — 8. Provkroppen före övertrycksundersökningarna. Under proven placerades en 20 mm stålvägg mellan kroppen och Ingenjörerna — för säkerhets skull.



SAGAN OM SWORDFISH

Ingen regel är utan undantag. Regeln att endast flygplanen med de mest moderna prestanda kan göra sig gällande och fälla avgörandet i krig har ett lysande undantag. Det är det engelska torped- och spaningsplanet Swordfish, som gjorde god tjänst i första linjen från andra världskrigets första till dess sista dag.

Swordfish tillkom som ett enskilt experimentflygplan vid Fairey-fabriken som sedan första världskriget specialiserat sig på flygplan för flottan. Konstruktionen påbörjades 1932 på ett privat uppdrag från en amiral, som tyckte, att man icke längre borde ha spaningsplan och torpedplan som skilda typer, utan att dessa skulle slås ihop till en typ med god lastförmåga och för däcklandning lämpliga egenskaper. Det första provflygplanet flög i april 1934. Provflygningarna blev lyckade, flygvapnet gjorde seriebeställning och det första flygplanet levererades den 19/2 1936, sålunda 3½ år före krigsutbrottet. Det var vid den tid då RAF fick sina första Gladiatorjaktplan och svenska flygvapnet sina första Hawker Hart, medan man i det officiellt ett år gamla Luftwaffe flög med Ju 52 som bombplan och Heinkelbiplan som jaktplan — allt flygplantyper, som redan före kriget eller under dess första år lämnade linjen.

Swordfish hade en 900 hkr Bristolmotor, av ungefär samma typ som den svenska Mercury, och bar en 850 kg torped. Produktionen igångsattes på beställning av RAF. 1938 övertogs emellertid det ombordbaserade flyget helt och hållet av flottan och i fortsättningen blev det amiralitetet som svarade för flygplananskaffningen (senare via ministeriet för flygplanproduktionen). Då kriget började fanns ingen nykonstruktion som ersättning, utan man måste köra på med den redan föråldrade Swordfish. Den visade emellertid utomordentliga egenskaper ifråga om pålitlighet och förmåga att tåla strapasor och kom därför att på krigsskådeplatser, där risken att möta fientlig jakt var ringa, att göra ovärderliga tjänster. Beställningarna ökades efter hand och produktionen pågick ända till sensommaren 1944, då den 2399:e och sista Swordfish levererades till Fleet Air Arm, 10 år efter det provflygplanet godkändes! I viss mån kanske den långa tjänstetiden kan tillskrivas amiralitetets oförmåga att pressa fram lämpliga ersättare — Barracuda av 1943 blev den första godtagbara — men den robusta konstruktionen och de goda flygegenskaperna gjorde Swordfish omätligt populär både bland flygarna och markpersonalen. Även Faireys största konkurrent, Blackburn, fick under kriget lägga upp en serie Swordfish!

Ett flygplan som baseras på hangarfartyg måste tåla en hel del, landningsbanan kan höja och sänka sig 20 meter och rulla 20°; farten bromsas upp på några 10-tal meter med bromswirar. Icke desto mindre förekom ute på Atlanten att ett och samma flygplan däcklandade 324 gånger på 4 dagar utan materiell av något slag under tiden. Under konvojttjänst i norra Ishavet förekom att de 12 Swordfish på vardera två eskorthangarfartyg flög 13 timmar om dagen i 10 dagar. Därvid bör märkas att man begränsade flygtiden per företag till 2 timmar för att besättningarna skulle stå ut med kylan.

Bland exempel på hur man kan klara sig med ett skadat flygplan torde följande ta priset. En Swordfishförare fick ena undervingen svårt skadad av lv under den tyska invasionen i Frankrike 1940. Han nödlandade på stranden vid franska kanalkusten och fann att undervingen var oduglig men övervingen hel. Tyskarna var i antågande, varför han fattade ett raskt beslut: slet av all vingduk på undervingen, och startade med endast övervingen som bärande yta — och det gick bra. En Swordfish lyckades uppnå hela 1400 flygtimmar, flertalet under krigsföretag. Ett annat rekord slogs av en Swordfishdivision på hangarkryssaren Hermes i Indiska oceanen, som 2 år flög med samma 13 flygplan utan att förlora något på grund av materiell.

Bland märkliga landningsprestationer är en, då föraren med hjälp av radio lyckades landa på hangarfartyget i tät dimma ute på Atlanten. Bland starterna kan nämnas ett tillfälle, då fyra Swordfish från ett till eskorthangarfartyg ombyggt tankfartyg lyckades låta från fartyget som skadskjutits av en ubåt; aktern låg i vattenytan och det blott 140 meter långa däcket pekade 20° uppåt.

Under striderna i Nordafrika 1940—42 fick några av flottans

Swordfishdivisioner flytta i land till ökenbaser och samverka med armén och RAF, både med spaning och låganfall. Under ett flottbombardemang av en italiensk hamn användes Swordfish för eldledning; vid tillfället rådde stark vind och flygplanens färdhastighet i motvind blev mycket låg, så låg att italienska tidningar berättade att fienden använt helikoptrar för att leda beskjutningen! Vid ett tillfälle 1940 lyckades tre Swordfish med torpeder sänka två ubåtar, en jagare och ett depåfartyg i den libyska hamnen Bomba. Under 1942 stod striden hård om Rommels sjöförbindelser, mot vilka Swordfish från Malta utgjorde ett ständigt hot. Under året miste de 160 000 ton värdefulla fartyg. Träffprocenten med torped uppges ha varit icke mindre än 89 %. Fältmarskalken Milch har förklarat att sänkningarna av tankfartyg från luften blev en av nederlagets främsta orsaker.

Flottflygets mest berömda död i Medelhavet var anfallet på Taranto natten 11—12 november 1940. Från hangarfartyget Illustrious insattes i en första våg 12 Swordfish — 6 med torped, 4 med bomber och 2 med fallskärmsljus — och i en andra våg 9 — 5 med torpeder, 2 med bomber och 2 med fallskärmsljus. Resultatet blev att halva italienska flottan sattes ur spel, med 3 slagskepp och 2 kryssare svårt skadade. Endast ett flygplan förlorades. Det är att märka att start och landning skedde under mörker. Denna seger kom i ett psykologiskt ögonblick, då brittiska folket för övrigt inte hade så mycket att glädjas åt.

I jakten efter »Bismarck» i maj 1941 deltog Swordfish-förband med framgång. Ett första anfall insattes under mörker och dåligt väder av en division från det nya hangarfartyget »Victorious». Det resulterade i en torpediräff och något reducerad fart på slagskeppet. Sedan känningen gått förlorad, upptäcktes målet ånyo av Swordfish från hangarfartyget »Ark Royal» och på kvällen den 26 anföll Swordfish efter molngengång vid endast 200 meters molnhöjd och byigt väder. Tre träffar erhöles, varav en på styrinrättningen, så att slagskeppet började gå i cirkel. Nu kunde slagskepp och kryssare nå fram och göra slut på tyska flottans stolthet.

Den 12/2 1942 skickade tyskarna slagskeppen Scharnhorst och Gneisenau jämte kryssaren Prinz Eugen från Brest till Wilhelmshafen, mot all förmodan genom Engelska kanalen. Vädet — med låga moln — var ogynnsamt för flyganfall och ett paraply av 400 jaktplan skyddade fartygen. Inga hangarfartyg fanns i södra England, inte heller några landbaserade torpedförband. Endast Bomber Commands tunga och medeltunga bombplan, oövade mot fartygs-mål, ryckte ut så småningom. Man lyckades att i all hast också skrapa ihop 6 st Swordfish, tillhörande en flottans flygtorpedskola, under befäl av kapten Esmonde, som året förut ledde anfallet på Bismarck. Alla sex flygplanen nådde fram, men sköts ned utan att ha lyckats träffa målet.

Den kanske viktigaste uppgiften för Swordfish blev konvojskyddet på Atlanten. Flertalet eskorthangarfartyg, som tillfördes konvojerna 1942 och under 1943 lyckades vända på bladet i slaget mot ubåtarna, var utrustade med Swordfish, som tack vare sina goda start- och landningsegenskaper och allmänna pålitlighet passade utmärkt för denna uppgift. Flygplanen utrustades då också med sjunkbomber. Då raketerna dök upp som ett nytt låganfallsmedel, prövades de självfall ut på Swordfish. Den första raketprojektilen sköts av RAF från en Hurricane i oktober 1941. Ett år senare provsköts raketer i Swordfish och i maj 1943 sänktes den första ubåten med en raketsalva.

Även ekoradions användning mot fartyg utprovades i Swordfish. Redan i december 1939 flögs för första gången en spanings-ekoradio mot fartyg (ASV). Först mot slutet av 1941 var man dock klar att utrusta den första divisionen med utprovade apparater. Såväl på Atlanten som i Medelhavet användes sedan denna ekoradio med stor framgång, till en början i största hemlighet.

Först då kriget i Europa var slut, behövdes Swordfish inte längre. Den sista starten företogs då från hangarfartyget Ocean med fente sjölorden (marinflygchefen) viceamiral Boyd som passage-rare. Det var en välförtjänt hedersbevisning åt en verklig trojkanare.

NAF

Exempel på NAF-instrument i ansvarfull tjänst

– kontroll pilotens "sjätte sinne"



När marken försvinner i mörker, dimma eller snöyra, och föraren måste blindflyga, duger det inte längre att manövrera utan exakt kontroll. Tre oundgängliga kontrollorgan har han då: hastighetsmätaren, variometern och girindikatorn. Hastighetsmätarens uppgift framgår av namnet, variometern anger stig- och sjunkhastighet och av girindikatorn utläses svängarnas storlek och planets lutning. NAF är den största inhemska leverantören av mätare till vårt flygvapen och till civilflyget. Överallt där ett kontrollproblem uppstår, är NAF instrumenttekniker redo att medverka till dess bästa lösning. För kontroll — välj NAF precisionsinstrument.

NAF
Hastighets-
mätare



NAF
Variometer



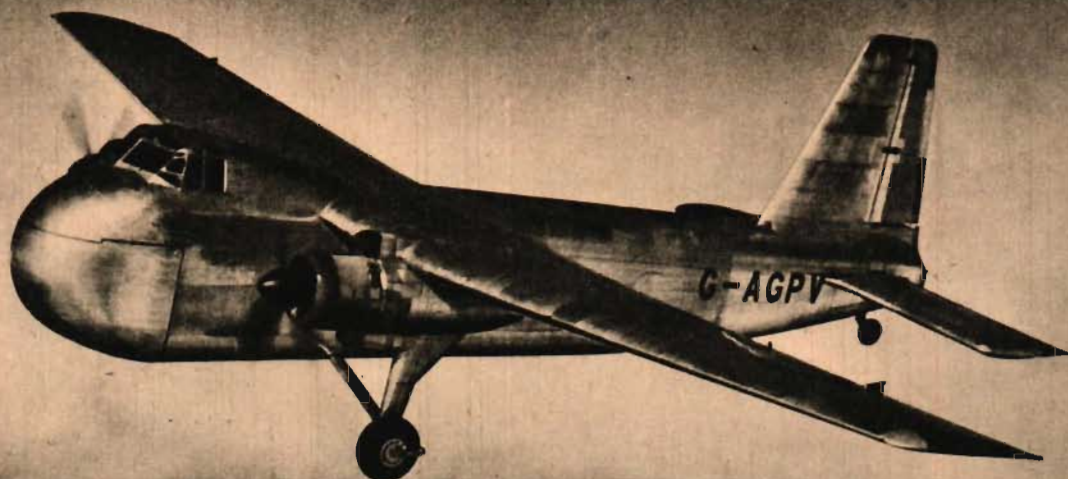
NAF
Girindikator



NORDARMATUR

AB NORDISKA ARMATURFABRIKERNÄ LINKÖPING

STOCKHOLM GÖTEBORG MALMÖ SUNDSVALL



Prototypen till det nya engelska transportplanet Bristol 170 ses här i lastupplagan Freighter under en provflygning.

LUFTENS LASTBIL VERKLIGHET

Det nya engelska tvåmotoriga passagerar- och godstransportplanet Bristol 170 provflögs i början på december förra året och visade sig då mer än väl motsvara förväntningarna. Typen seriebyggs i två olika versioner — Wayfarer som passagerarplan och Freighter som rent godstransportplan. Bristol Aeroplane Co. har nyligen levererat det första serieplanet till Channel Islands Airways vilket bolag nu har Wayfarern under provflygning. De inläggande beställningarna omfattar f. n. sammanlagt 25 plan därav 12 Freighters och 13 Wayfarers. Alla dessa plan beräknas kunna levereras under sommaren och den planerade årsproduktionen 1946 anges till omkring 100 plan. Bristol 170 har på grund av sin utomordentligt goda bränsleekonomi väckt uppmärksamhet även utanför Imperiet och fransmännen, då närmast Société des Ateliers D'Aviation Louis Breguet har just nu underhandlingar i gång beträffande licens-tillverkning av typen i Frankrike.

Bristol 170 tillkom först sedan både engelska och övriga flygbolag i Europa framfört sina önskemål på ett enkelt, stabilt, medelstort plan, lätt att underhålla och avsett att kunna forsla full betalande last antingen av gods eller passagerare. Naturligtvis har flygbolagen världen runt inte i detalj samma önskemål varför Bristol bestämt sig för att som tidigare nämnts koncentrera sig på två versioner vilka sedan snabbt kan ändras om invändigt med hänsyn till de speciella fordringarna. Dessa olika typer är alltså:

a) Freighter, utrustad med ilastningsdörrar i nosen och förstärkt lastrumsgolv för all slags last, samt b) Wayfarer, avsedd för normalt 32 passagerare över flygsträcker på omkring 800 km.

Konstruktivt sett är Bristol 170 ett tvåmotorigt, högvingat helmetallmonoplan utrustat med fast landställ. Vingen är byggd i tre sektioner, två yttre och en mittvinge. Flygkroppen är uppbyggd i helmetall-skalkonstruktion och dess kraftigt tilltagna last-

rum gör det möjligt att transportera en betalande last på upp till 5,3 ton dvs mer än något annat plan i hela världen i motsvarande storleksklass.

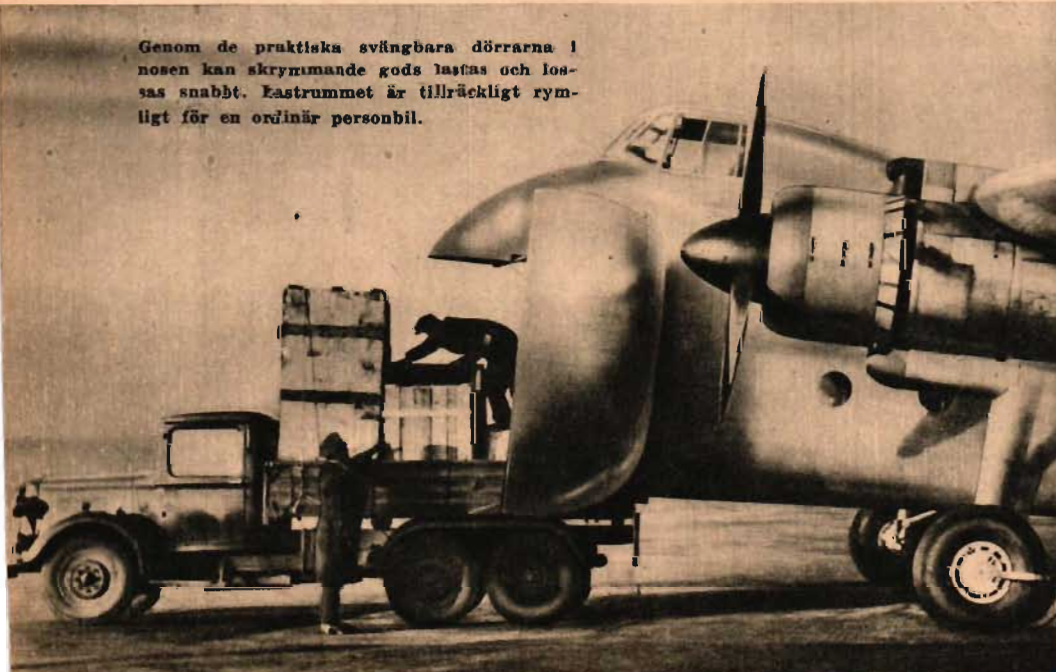
Anledningen till att man inte gjort landstället infällbart är att den därigenom förorsakade fartminskningen inte är av avgörande betydelse på ett flygplan avsett att transportera största möjliga betalande last med jämförelsevis låga hastigheter.

Motorutrustningen på Bristol 170 består av två Bristol Hercules 131, fjortoncyndriga luftkylda stjärnmotorer. Varje motoranläggning, komplett med avgassystem, motorinklädning, oljetank och d:o kylare, luftintag samt d:o filter kan snabbt demonteras med hjälp av endast fyra bultar i motorfundamentet. Hercules 131 är utrustad med en-hastighetskompressor och utvecklår vid starten 1 675 hk. Motorn är konstruerad speciellt med tanke på längsta möjliga gångtid mellan varje översyn. Normalt ingår fyrbbladiga Rotol constant-speed omställbara propellrar med stora spinnrar i utrustningen men alternativt kan dessa bytas ut mot De Havilland-propellrar av motsvarande storlek. Vid användning under tropiska förhållanden kan planet utrustas med till propelleraxlarna monterade kylfläktar för att underlätta kylningen vid körning på marken.

Som ett exempel på planetens goda drifts-ekonomi kan nämnas att på en 480 km sträcka, med 60 % marschbränslereserv och med en ekonomisk marschfart på 257 km/t (block speed) håller sig de beräknade operationskostnaderna för Freighter per ton/km till 52,5 öre för en lastfaktor på 65 % eller mindre än 33 öre med full betalande last.

För ovanstående siffror har angivits en marschfart på 290 km/t och med denna hastighet har flygsträckan i vindstilla beräknats till 1 530 km. Den betalande lasten kan variera från 3 580 kg på denna flygsträcka till 5 330 kg på en minimiflygsträcka av 160 km.

Genom de praktiska svängbara dörrarna i nosen kan skrymmande gods lastas och lossas snabbt. Lastrummet är tillräckligt rymligt för en ordinarie personbil.



Ovanstående siffror är beräknade med en flygvikt på 16 650 kg men vid flygning under tropiska temperaturförhållanden är det nödvändigt att reducera den tillåtna maxflygvikten.

Trots att konstruktörerna lagt huvudvikten på bästa bränsleekonomi och största möjliga användbarhet, har Bristol 170 prestanda som gott kan jämföras med motsvarande tvåmotoriga transportplan med viken mera lagd på den aerodynamiska utformningen. På 1500 m är marschfarten 370 km/t, med mager bränsleblandning och 960 hk effektuttag per motor är densamma 320 km/t, marschfarten 290 km/t och vid 700 hk effektuttag per motor blir slutligen marschfarten 240 km/t.

Landningsfarten med klaffar är så låg som 118 km/t. På en permanentad rullbana är startsträckan med full last 593 m över ett 15 m högt hinder och landningssträckan över en liknande mask 640 m. Om motorstopp skulle inträffa på ena motorn just som planet skall lämna kan starten fortsätta om 960 m rullbana forfarande finns att tillgå. Med utnyttjande av maxeffekt kan en stighastighet på 94 m/min bibehållas med endast en motor igång. Den normala stighastigheten vid marken med max effektuttag är 345 m/min och topphöjden 6 100 m.

»Gnomoz.

DATA OCH PRESTANDA

Besättning: 3—4 man.

Passagerare: 32—34 på medellänga, 40 på korta sträckor.

Motorer: 2 st. Bristol Hercules 131 fjortoneyl. luftkylda stjärnmotorer med 1.675 hk starteffekt vardera.

Spännvidd: 29,89 m.

Längd: 20,80 m.

Höjd: 6,60 m.

Vingyta: 130,5 m².

Vingbelastning: 127,00 kg/m².

Max startvikt: 16.555 kg.

Tomvikt: 10.652 kg för Freighter och 11.631 kg för Wayfarer.

Max betalande last: 5.330 kg.

Totalt lastutrymme (som fraktflygplan): 66,8 m³.

Tophöjd: 6.100 m.

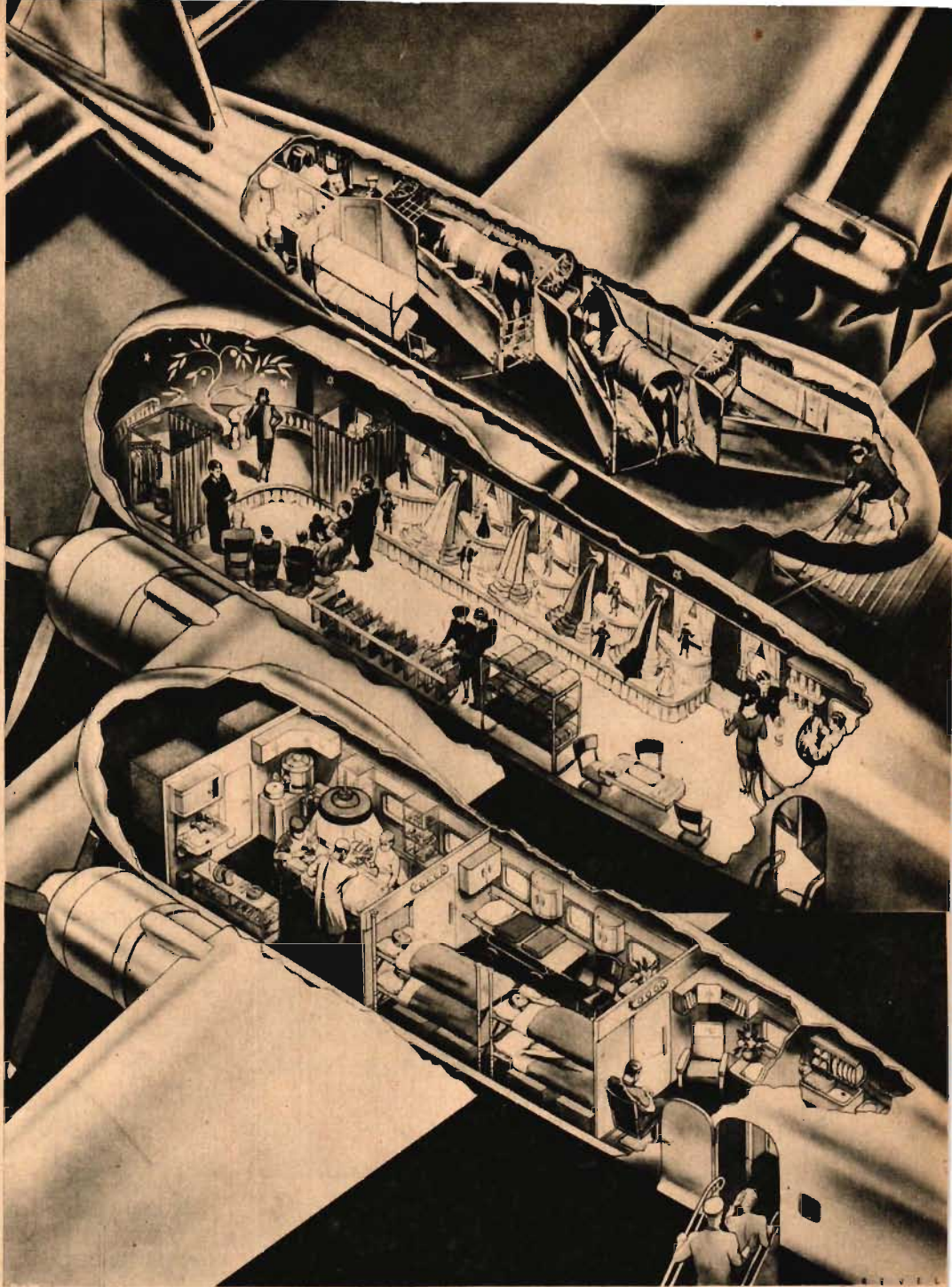
Stigförmåga: Med två motorer på 0 m 345 m/min. och med en motor 94 m/min på samma höjd.

Maxfart: 379 km/t på 2.440 m.

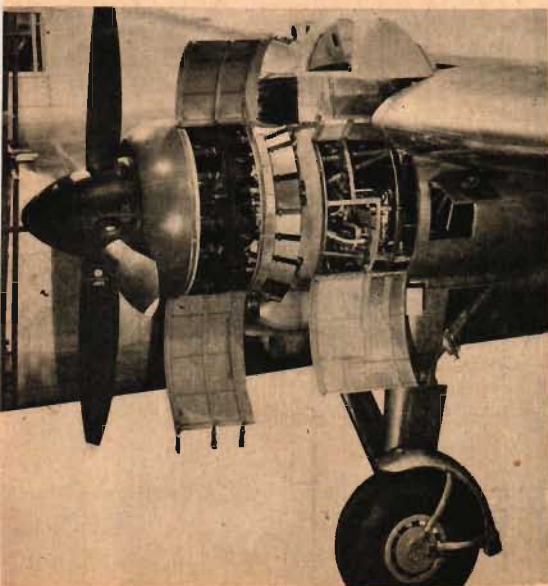
Maxflygsträcka: 1.745 km vid 225 km/t i vindstilla.

Startsträcka: 593 m. över 15 m. mask.

Landningssträcka: 640 m. över 15 m. mask.



Härovan presenteras några av den nya Bristol 170 sexton projekterade användningsområden. Överst transport av tre hästar, därunder en något mer lyxbetonad användning för mannekäng och modeuppväsning i luften. Nederst ett komplett flygande sjukhus med fullständig kirurgisk utrustning, plats för fyra patienter m. m. Nedan t. v. en bild av den vänstra motoranläggningen med den eleganta motorinklädnaden och det fasta landstället väl synligt. T. m. nedan ses det första serie-exemplaret av Bristol 170 i passagerarversionen Wayfarer.





Passagerarplanens bekvämlighet för nöjes- eller tjänsteflygningar

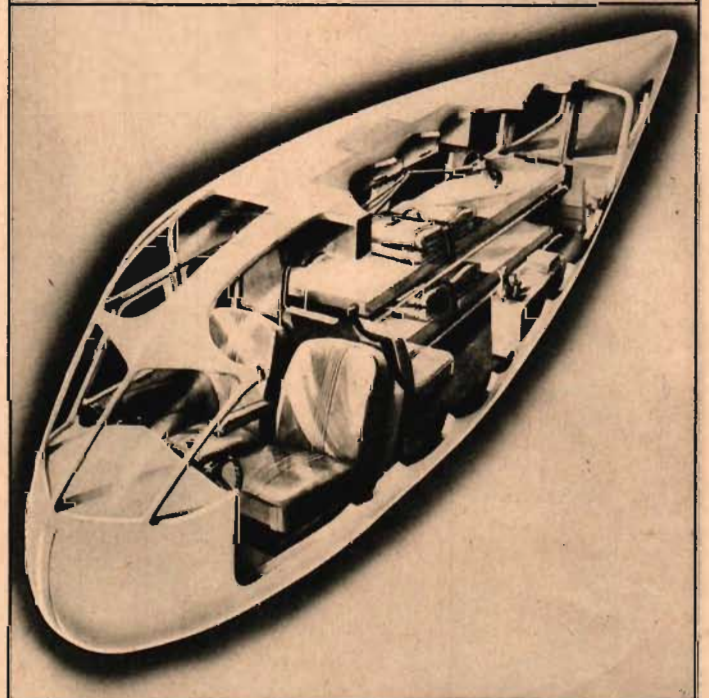
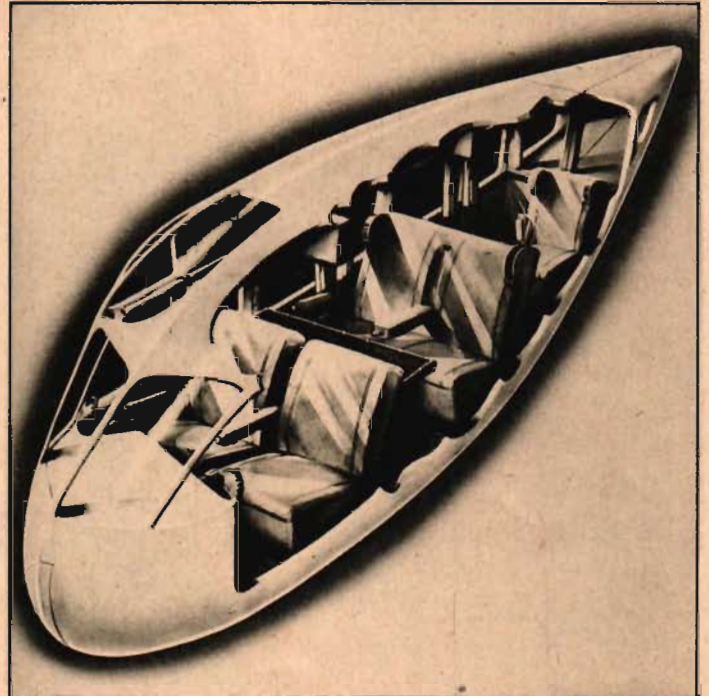
Aerocar har plats för fem passagerare, som flyger under lika bekväma förhållanden som i passagerarplanen. Genom fyra stora dörrar kommer man in på platserna på samma sätt som i en automobil. På kortare sträckor kan tre passagerare sitta på det stora mellersta sätet, varigenom sammanlagt sex personer kan transporteras.

Alla passagerar-platserna kan snabbt borttagas, varigenom maskinen kan förvandlas till transport- eller ambulansplan. Inlastningen är i detta fall avsevärt underlättad genom den stora extratingången i hyttens bortre ände. Denna ingång, som finnes i samtliga modeller, är konstruerad i form av två dörrar, slutande såsom musselskal.

När maskinen användes såsom ambulansplan, rymmer den två bärar med sjukvårdare, eller upp till fyra bärar utan sjukvårdare.

Maskinen är mer än tillräckligt ljudisolerad, dess ventilerings-system är synnerligen omsorgsfullt konstruerat, golvet är horisontellt såväl på marken som i luften, landningsstället är pneumatiskt, trixykelbyggt och styrbart—vilket alltsammans medverkar till att patienter kan befordras med största bekvämlighet och minsta trötthet.

Agenter och återförsäljare anmodas insända förfrågningar. Illustrerad broschyr på begäran.



THE PORTSMOUTH
Aerocar



PORTSMOUTH AVIATION LIMITED
THE AIRPORT, PORTSMOUTH, ENGLAND

Telegramadress: Balmurlux, Portsmouth, England

Carl Florman 60 år

Kära Calle.

Det är en sorglig historia det här med Din födelsedag, och jag ber Dig mottaga mina varmaste beklaganden. Samtidigt med mina välkomsthälsningar när Du oåterkalleligen åkt in i gubbåldern. Den passar Dig inte, åtminstone inte ännu, och det förefaller mig som om Du inte skulle ha resignerat inför ålderns höga tal och resignerat med ett ödmjukt och förkrossat sinne. Resignation, ödmjukhet och förkrosselse skulle för övrigt passa ännu sämre ihop med Dig än ålderdomen. Därför önskar jag Dig en fortsatt ungdom med allt vad till den hör av arbete och framgång, fröjd och gamman.

När jag ser tillbaka, på Ditt liv sådant det gestaltat sig efter den junidag anno 1906 då Du som officersvolontär gjorde Ditt intåg i Svea artilleris kasern, är jag frestad att på Dig tillämpa Carl Johans ord: ingen har fyllt en bana liknande Din. Och jag skulle vilja tillägga: ingen har haft ett roligare liv än Du. Kommer Du ihåg vad vi hade kungligt roligt under vår subalternetid, som ju strängt taget inte var annat än en lek, därför att vi själva var så lekfulla. För min del vill jag inte ha dessa tidiga subalternår ogjorda, oaktat de strängt taget var fullständigt bortkastade. Men roligt hade vi!

Minnet av dessa ungdomsår och dess ungdomar föranleder mig ibland att besvara frågan, i vad mån det skulle ha varit möjligt att ens närmelsevis riktigt förutse de lekfulla subalternernas framtid. Vad Dig beträffar är svaret givet: ingen kunde förutse att Du skulle bli banbrytaren för det svenska flyget, ty vid den tiden fanns intet flyg. De första flygplanen konstruerades nämligen just vid den tid då vi tjänade som underlöjtnanter vid Svea artilleri. Vilken fantastisk utveckling!

Din storhet — bli nu inte högfärdig över detta överord — låg i Din förmåga att fatta och följa utvecklingen, att anpassa Dig själv efter den. Så har Din utveckling gått från *Crinkles* till *Ostan*, d. v. s. från Din och Sveriges bästa kapplöpningshäst till Ditt, ABA:s och Sveriges bästa trafikflygplan.

När Du tog lång ledighet från militärtjänsten för att besöka främmande länder och världsdelar trodde jag, uppriktigt sagt, att det var ett uttryck för en vanlig — kanske rättare sagt ovanlig — aptit på livet parad med nyfikenhet. Aptiten var nog riktigt bedömd, men nyfikenheten var fantasi, och fantasien var skapande. Med vakna ögon såg Du vad Du såg ute i stora världen, synfältet vidgades — och Du utstakade Din bana efter den utveckling Du bedömt skulle komma. Du blev alltså flygare, och vi hade nått onådens år 1914.

Tio år senare möttes vi åter, då som sakkunniga i riksdagens särskilda utskott för utarbetande av förslag till ny försvarsordning. Du var då flygets representant. Med förtjusning minns jag de klagomål som vissa militärer riktade mot Dig för Ditt uppträdande i debatterna. Du anklagades med rätta för att utan omsvep säga Din mening om flygets militära och maritima framtid, vilket ansågs vara ytterst taktlöst, eftersom Din uppfattning stred mot Dina överordnades. Men Du kunde uppträda med auktoritet, ty under Dina tio år som flygare hade Du hunnit med att samla rika erfarenheter hemma, i USA och England. Där gav Du krigsflyget ett gott handtag — det blev Din avskedshälsning, ty samma år startade Du tillsammans med Ernst Linder och Din bror Aktiebolaget Aerotransport, vars chef Du blev.

Och hela världen vet att Du fortfarande är det. Du kan inte komma högre, fastän Du fortfarande kallas kapten, ty Du är det svenska trafikflygets skapare och general.

Så återstår mig endast att lyckönska Dig till Ditt liv och livsverk. Och att uttala en förhoppning att Du även efter uppnådd officiell gubbålder skall förbli samme Carl Florman som Du alltid har varit, levnadskonstnär, banbrytare och ledare.

Din gamle vän

H. Pleen



Den 60-årlige flygfältherren blivert blickande ut från sitt direktörsfönster.



Symboliskt! När Carl Florman fyllde 50 år fick han en Jordglob av personalen.



Carl Florman trivs bra inte bara i luften utan även på hästryggen. En ridtur varje dag har ingått i hans vanor sedan den tid han var officer vid Svea artilleri.

LÄR ER FLYGA I FLYG

LEKTION XV b. NÖDLANDNING

Av Grels Næslund

Vad man har att tänka på efter nödlandning

Landning med oskadat flygplan

Efter landning rullar eller skjuter man flygplanet till fältets kant, helst till en sådan del av fältet där markskador inte uppstår genom tillströmning av åskådare. De största markskadorna vid en nödlandning åstadkommes nästan utan undantag av nyfikna åskådare.

Skaffa om möjligt fyra pålar och ett rep, så att området närmast flygplanet kan avspärras, ty annars är det inte så lätt att hålla folk på avstånd. Bed någon pålitlig person överta bevakningen och ring sedan till flygledaren vid egen flygplats. Följande uppgifter bör meddelas:

- a) Förarens namn. b) Flygplanets registreringsbokstäver (ev nummer). c) Orsaken till nödlandningen. d) Ev behov av bensin el hjälp. e) Fältets storlek, beskaffenhet, masker osv. f) Möjligheten att starta från fältet. g) Telefonnummer på vilket man är antruffbar.

Start från nödlandningsfältet

Före starten klarar man ut vem som är ägare till den mark man landat på och fastställer även ev markskador. Därefter undersöker man noggrant en *startbana* genom att gå utefter denna. Stega härunder startutrymmet och märk ut platser som bör undvikas t ex mjuka ställen, kaninhål o dyl. Tag ut ett ögonmärke vid fältets lovartsida.

Vid *startandet av motorn* bör man ha hjälp i vingarna och i stjärtpartiet för att hålla flygplanet fast. Anvisa noggrant hur medhjälparna skall fatta, så att flygplanet inte förstörs. Måste motorn startas genom ryckning i propellern gör man detta själv, om icke flygmekanikerkundig person finnes till hands. Är man ensam, ställer man gasreglaget i lämpligt läge och låter någon motorkundig person sätta sig i förarsitsen och hålla i gasreglaget. In- och urkoppling av magnetströmbrytarna bör föraren göra själv

Fig 6. En rundslagning går oftast bra om man är hårt fastbunden och sänker stolen till lägsta läget.

även om det är besvärligt att springa fram och tillbaka. Flera gånger har jag sett hur däraktiga förare startat flygplan själva utan bromsklotsar eller medhjälpare och med stort gaspådrag. Följden har i allmänhet blivit att föraren måst springa åt sidan och i bästa fall fått tag i en vingspets så att flygplanet hörjat snurra på marken. Den karusellen glömmes nog föraren aldrig.

Efter varm- och uppkörningen säger man till en åskådare att ställa sig vid sidan av flygplanet, ser noga till att startsträckan är fri, tar ett ögonmärke och startar.

Att iaktta vid uppställning av ett flygplan

Om man efter landning på ett åkerfält el dyl inte kan starta inom några timmar, måste flygplanet ställas upp på lämplig plats och förankras. Är vinden hård eller kan beräknas bli hård måste stor hänsyn tas härtill. Flygplanet ställs i så fall upp i lä av någon byggnad, dunge, halmstäck el dyl med stjärten mot vinden. Orsaken till att *stjärten* skall placeras mot vinden är dennas inverkan på vingarnas lyftkraft. Står flygplanet med *nosen* mot vinden, åstadkommes vid mycket hård vind en lyftkraft tillräckligt stor för att ett sportflygplan skulle kunna lyftas upp utan rörelse framåt. Vid motsatt uppställning kommer stjärten att tryckas ned (höjdrodret fälles ned, se fig 7) och ingen lyftkraft uppstår på vingarna.

Förankringen går så till att man skaffar sig lämpliga spikar, som slås ned i marken under vingspetsarna eller annan plats på vingarna, där ett rep kan fästas. Därefter fästes repet på lämpliga platser (se fig 7) under iakttagande av att flygplanet icke skadas av repet. Framför hjulen lägges stenar el dyl, så att flygplanet icke kan rulla.



Fig 7. Förankring av ett flygplan.

Sidroderspaken läses i neutralt läge och handspaken läses i framfört läge. Genom denna senare läsning kommer höjdrodret att bli nedfällt och skevrodren att stå neutralt. Man läser rodren för att dessa icke skall »stå och slå» på grund av vindens inverkan.

På ett öppet flygplan bör sitsarna övertäckas med ett kapell, så att inte vatten, damm m m kommer in i sittrummen. Likaså bör stjärnmotorer övertäckas, enär dessa i regel är mera oskyddade än radmotorer. Tändkablar brukar t ex vara känsliga för fukt.

Av det ovan sagda framgår att det kan vara lämpligt att alltid medföra sittrumskapell i öppna flygplan. Är man medveten om att flygplanet måste ställas upp under bar himmel, bör även förankringsspik och rep medföras i bagagefacket.

När flygplanet är uppställt på ett betryggande sätt, ordnas vakthållning. Det är rent otroligt hur nyfikna åskådare kan förstöra ett flygplan, som lämnas utan tillsyn.

Haveri vid nödlandning

Om *flygplanet skadats vid nödlandningen* bör man låta det vara orört till dess teknisk personal från egen flygplats kommer. Liksom vid en »normal» nödlandning ser man till att flygplanet bevakas och att inga obehöriga kommer till platsen.

Flygplanet undersöks noggrant för fastställande av skadorna och därefter skriver man upp följande saker vilka bör meddelas flygledaren på egen flygplats.

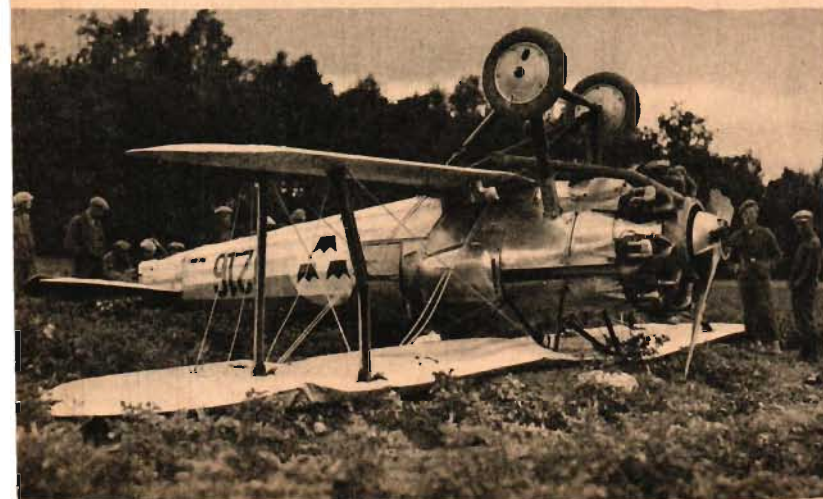
- a) Förarens och ev besättningens namn. b) Flygplanets registreringsbokstäver (ev nummer). c) Noggrann platsangivning. d) Noggrann beskrivning på skadorna. e) Uppgift om skadorna kan repareras av besättningen själv. f) Uppgift om huruvida flygplanet kan på ort och ställe göras flygklart och vilka reservdelar som i detta fall erfordras. g) Uppgift om lämpligaste väg till haveriplatsen, närmaste järnvägsstation. Möjligheterna till landning med flygplan i närheten av haveriplatsen. h) Uppgift om föraren själv kan starta från platsen, vilken i så fall noggrant måste beskrivas. i) Erforderliga penningmedel för att ersätta markskador, övernattningskostnader m. m. j) Uppgift om telefonnummer på vilket man är antruffbar (vanligen genom bud).

Råd för instruktörer

Vid nödlandningsövningar använder man lämpligen fält som av läraren rekognoscerats från marken. Ägaren till fältet måste helt naturligt tillfrågas.

Stor hänsyn måste tas till betande kreatur så att dessa inte skrämmas av motor-

Fig 8. Vid haveri: ordna bevakning, spänn ett rep runt flygplanet.



bullret, särskilt vid en pådragning efter glidflykt.

Vid varje nödlandningsövning utan motors hjälp är den sista delen av landningsmanövern den viktigaste. Kan man svänga in mot vinden på lagom höjd och avstånd från fältet spelar det mindre roll hur flygningen dessförinnan har utförts. I princip bör man dock använda sig av de förut omtalade typexemplen på bedömningslandningar därför att detta underlättar landningen.

Vid nödlandningsövningar skall utgångsläge och -höjd varieras. Det får icke bli något stereotypt förfaringsätt.

I början visar man eleven var han skall landa, senare får han själv välja fält.

Det är speciellt ett krav som aldrig får förbises vid en nödlandning utan motor: man får icke flyga så att flygplanet inte når fram till fältet. Därför måste man alltid ha överskott av höjd. Stort överskott av höjd reduceras genom förlängning av glidbanan eller genom vingglidning (även innan man nått landningslinjen). Är höjden för låg knappar man in något på glidbanan.

På flygplan med marschhastighet som icke mycket överstiger glidhastigheten är det ytterst viktigt, att handspaken föres fram omedelbart efter motorstopp, ty annars blir farten lätt för låg.

En marksväng, ground-loop kan användas, om föraren märker att flygplanet efter sättningen håller på att rulla in mot ett dike, en stengärdesgård el dyl. Vid en ground-loop går flygplanet oftast på ena vingen men skadorna bli i varje fall mindre än vid en rundslagning.

Påpeka för eleven, att glidbanan måste göras brantare om propellern vid motorstopp har stannat, ty i detta läge bromsar den avsevärt.

Bedömningar med landstället i infällt läge bör också övas. Ibland kan det vara bäst att göra en buklandning.

Tala om att det är mycket osannolikt att höjdmätaren visar den rätta höjden över nödlandningsplatsen.

Grels Næslund.

Elevens syn på flygutbildningen

kan den här gången helt utelämnas med hänsyn till att personliga erfarenheter av sådana händelser, som Grels Næslund denna gång behandlar, helt saknas. Ikaros.

LUDVIKA planerar att bygga ett ordentligt flygfält vid Nyckelmyren i Hellsjön mitt emellan Ludvika och Grängesberg. Det är samma plats som Västerbergslagens flygklubb sedan några år tillbaka använder för sin segelflygverksamhet. Enligt det preliminära programmet skall fältet utbyggas i två etapper. I första etappen skall anläggas en bana med 350 och en med 700 m längd och i andra etappen skall dessa banor förlängas till 840 resp 1 020 m. De beräknade kostnaderna för första utbyggnaden uppgår till 225 000 kr. De sammanlagda kostnaderna till 450 000 kr.

TILL MOSKVA har ABA gjort en extraflygning den 25 maj med »fästningen» Ted. Ombord befann sig två svenska delegationer med huvudsaklig uppgift att förhandla om det nya handelsavtalet mellan Sovjet och Sverige. Från ABA medföljde ekonomichefen, direktör T. Bielkegård, för att inleda förhandlingar om återupptagandet av den rysk-svenska flygtrafiken mellan Stockholm och Moskva. Man kan utgå ifrån att frågan om denna flygtrafiks återöppnande på ett intimt sätt sammankopplas med handelsavtalet. I skrivande stund är ingenting klart.

BILISTENS HANDBOK. Försäkringsbolaget Trafik har i år för sjuttonde gången utgivit sin populära Bilistens Handbok med först och främst de viktigaste bestämmelserna i motorfordonsförordningen och vägtrafikstadgan, vilka under den senaste 5-årsperioden ändrats väsentligt. Vidare märkes en högaktuell artikel av ingenjör G. V. Nordenswan »När nu bilarna skall ut igen», som redogör för hur amatörbilisten kan pröva en begagnad bil före köpet. En hel del värdefulla tabeller och formulär kompletterar handboken, som erhålles gratis efter rekvisition från Försäkringsbolaget Trafik, Kungsgatan 9, Stockholm.

ABAS DC-4:OR har när detta läses insatts i trafik. Det är närmast på linjerna till Paris, London och Reykjavik. Det innebär avsevärd tidsvinst och dessutom betydligt bättre platstillgång än tidigare. Till samtliga dessa tre städer flyger DC-4:orna nonstop.



”Den bästa oljan!”

Den bästa oljan, säger Arne Svensson, motorcykelbud hos ett av Stockholms större varuhus, och garagemästaren instämmer.

Nu kan varje motorcyklist återigen köra på Gargoyle Mobiloil D, som vi för någon tid sedan fått hem från England. D-oljan, som är speciellt utexperimenterad för motorcykelmotorer, har en exceptionell motståndskraft vid höga temperaturer och är absolut fri från beck- och koks bildande ämnen.

Försäkra Eder om rätt smörjning av Er motorcykel — begär

GARGOYLE Mobiloil D



VACUUM OIL COMPANY

smörjoljespecialister

MÄNNISKOORGANISMEN OCH MODERN FLYGNING III.

Av professor E. Hohwü Christensen*

* Deltagare i en studiedelegation för svenska flygvapnet till USA under hösten 1945. På väsentliga punkter är framställningen baserad på intryck från denna studieresa.

(Forts fr föreg nr.)

sida framhålles, att den pilot som använder G-dräkt är sin icke skyddade annars jämbördige motståndare klart överlägsen i luftstrid.

I samband med försöken i centrifug har man även undersökt flygarens möjligheter att klara sig ur planet vid olika accelerationsinverkan och har sett, att de är ytterst små vid 2 G, och vid 3 G är de nästan obefintliga. Detta konstaterande aktualiserar i mycket hög grad automatiskt utlösbara katapultstolar i alla flygplanstyper, som under störtnig kan tänkas bli underkastade accelerationsinverkan av ovan nämnda storlek. För närvarande pågår också en intensiv forskning för att klarlägga de mest lämpade mekanismerna för en sådan utskjutning av piloten. Upp till 18 G anser man att piloten skulle kunna stå ut med under det korta moment utskjutningen från planet pågår.

En omfattande forskning har även utförts beträffande den mest lämpliga flygarbeklädnaden. Härför har man i stor utsträckning använt sig av speciella klimatkammare, som möjliggör undersökning under förhållanden, identiska med dem, som flygaren utsättes för under sin praktiska tjänst. Klimatkammaren kan värmas upp till höga temperaturer eller kylas ned till stratosfärtemperaturer, samtidigt med att kraftiga ventilatorer framkallar luftströmmar, motsvarande önskad vindhastighet. Mätningar sker dels på personer, iförda olika beklädnad, dels i stor utsträckning på temperaturreglerade metalldockor, varigenom man får väldefinierade fysikaliska förutsättningar för att karakterisera de olika kläderna. Man har av praktiska skäl uppställt *clo-begreppet*, där 1 clo är den isolationsförmåga, som kläderna skall ha för att upprätthålla en genomsnittlig hudtemperatur av 33° C vid en rumstemperatur på 21° C, när individen intar stillasittande ställning (kaloriproduktion 50 kkal per tim./m² kroppsyta) och fuktigheten är 50 %, medan luftförelserna motsvarar 10 cm/sek. En clo motsvarar praktiskt den isolation, som fås genom underkläder av bomull, ylleskjorta, ylleyxor och passande fotbeklädnad. Ändras de fysikaliska förutsättningarna för värmeavgivandet eller ändras värmeproduktionen, kan de ändrade värmekraven

menterandet av olika motåtgärder mot accelerationen.

Den mest effektiva motåtgärden skulle vara att placera flygaren i en sådan ställning, att accelerationskrafterna riktades på tvärs av kroppen och icke i dess längsriktning. Härigenom skulle toleransen ökas ända upp till 12 à 14 G. Tyskarna har också konstruerat ett flygplan efter denna princip, men nackdelarna ur andra synpunkter har visat sig vara så stora, att det aldrig fått praktisk betydelse. Tränade flygare har genom erfarenhet lärt sig att öka accelerationsresistensen genom att kraftigt spänna sina muskler, krypa ihop och samtidigt utstötta kraftiga ljud under upptagningen. Genom försök i centrifug har man kunnat verifiera värdet av sådana åtgärder, och genom samtidig upptagning av film har det varit möjligt att ange värdefulla anvisningar för de mindre övade flygarna.

Hur effektiva dessa skyddsåtgärder än är, innebär de dock, att flygföraren för ett kort ögonblick blir mindre kampduglig, vilket kan bli avgörande för utgången av en luftstrid. Man har därför genom andra tekniska hjälpmedel försökt att öka accelerationsresistensen, och de särskilda G-dräkterna har visat sig vara av stort värde. Principen för dräkternas användning är, att man genom ett kraftigt yttre tryck på buk och ben söker motverka blodets tänjande effekt på kärlen och därmed minska risken för black out. De bästa modellerna har visat sig öka förarens resistens med 1 à 2 G. Tryckökningen i dräkten sker automatiskt och i proportion till accelerationskrafterna. Vikten av dräkten behöver icke uppgå till mer än 1 kg, och installationen i planet är enkel och snabb. Från amerikansk

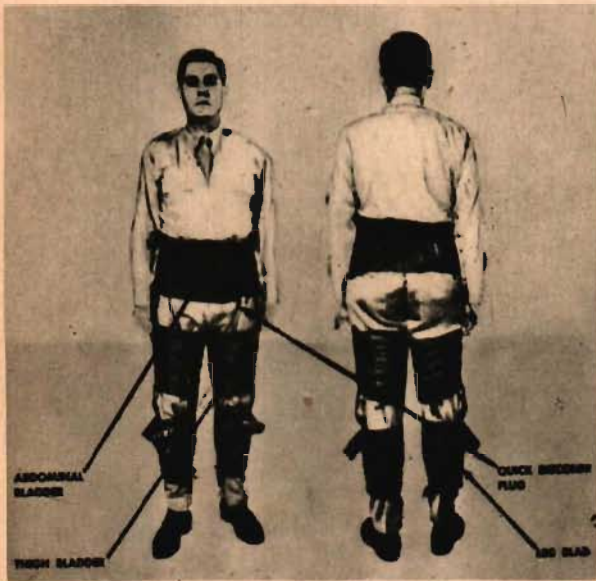


Fig 7. G-dräkt.

De här omtalade och talrika andra försök har utförts med en stor centrifug, på vars ena arm en svängbar cockpit är anbragt. Med hjälp av denna apparatur kan olika accelerationsfenomen undersökas under kontrollerbara laboratorieförhållanden, och genom försök i speciellt utrustade flygplan har man kunnat säkerställa, att de med centrifugen vunna resultaten i stor utsträckning har bärkraft, även när det gäller förhållanden i flygplanen. Detta har varit av stort värde, när det gällt utexperi-



Fig 8a och 8b (t v): Temperaturreglerbar metalldocka för bestämning av flygklädernas isolationsförmåga. — Fig 9 (nedan): Standardmodeller för provning av flygarhuvor.





Fig 10 (t v): Prov i u-kammaren vid GCI, låg höjd. — Fig 11 (t h): Prov i u-kammaren, stor höjd. Försöksledaren använder den amerikanska syrgasutrustning som finnes i J 26 Mustang. »Provflygaren» använder AGA syrgasutrustning som finnes i övriga svenska militära flygplan.

uttryckas i ett annat clo-behov, som kompenseras med beklädnad av känt clo-värde.

Beklädnadsfrågan har dessutom ur standardiseringsynpunkt blivit ingående behandlad. På basis av omfattande antropologiska specialstudier har man nått fram till att kunna ange ett relativt begränsat antal standardstorlekar på olika personliga utrustningsföremål, t. ex. flygarhuva, syrgasmask, flygkläder m. m. Detta har betytt en enorm effektivisering samtidigt med att stora summor har kunnat insparas.

Återvänder vi nu till den för den praktiska flygmedicinen ytterst viktiga uppgiften att genom *lämpliga urvalsprov* nå fram till det bästa möjliga aspirantmaterialet, ser man att även på detta område skett en frukbar utveckling. Man har på grund av den enorma rekrytering som ägt rum under kriget, varit i stånd att samla stor erfarenhet med hänsyn till de olika provens praktiska värde, och en noggrann statistisk behandling och analys har ofta visat att tidigare prov, som varit mer eller mindre logiskt välgrundade dock icke haft det värde man tillskrivit dem. Vissa psykomotoriska prov som man nått fram till genom noggrann analys har visat sig vara av särskilt stort värde, medan andra till synes beslätade prov har visat sig vara absolut värdelösa. Egentliga höjdtoleransprov före antagning till flygarutbildning förekommer ej mera, men under utbildningstiden underkastas all flygande personal minst två uppstigningar till mycket stor höjd i undertryckskammare. Avsikten är 1) att demonstrera syrebristens inverkan 2) instruera i syrgasapparaturens rätta användande och 3) höjdpåva personalen.

Att demonstrera syrebristens inverkan kan påfordras, därför att den, som ofta felaktigt antas, icke behöver åtföljas av subjektiva obehag, (luftlungor) eller liknande. Syrebrist och alkoholrus påminner i många avseenden om varandra, och lika litet som den berusade behöver vara medveten om sin begränsade bedömningsförmåga m. m., lika litet behöver den, som är under inverkan av syrebrist att känna sin i olika avseenden begränsade prestationsförmåga. Tvärtom ser man ofta en helt ogrundad

optimism göra sig gällande. Vid demonstrationen i undertryckskammaren, där samtidigt ett större antal är närvarande, kan syrebristens objektiva symptom på ett instruktivt sätt klargöras.

Det rätta användandet av syrgasmaterielen, prov med hänsyn till att syrgasmasken sluter tätt o. s. v. blir av vital betydelse, så snart flyghöjderna når upp till närheten av 10 000 m, då även mindre otätheter på dessa höjder kan medföra katastrofala följder. Om en eller flera av provkandidaterna på denna höjd under en kort tid tar bort syrgasmasken, demonstreras på ett övertygande sätt den korta tidsreserven, som man har på stor höjd. Vid höjdpövningen av personalen har man ändrat det tidigare provet så, att man nu *provar flygaren i förbindelse med den syrgasapparat, som han skall använda i flygplanet*. Det man i första hand önskar prova är alltså, vad en viss flygare kan uthärda, under förutsättning att han har bästa möjliga utrustning. Man ser här åter den synpunkten göra sig gällande, att det är flygarens reaktion i förbindelse med de tekniska hjälpmedlen, som är avgörande för bedömandet och icke en eller annan kanske viktig, men dock mera speciell fysiologisk reaktion. Höjdpövning skall dels kunna avslöja de få individer, som har extremt låg resistens mot nedsatt syretryck, dels avslöja dem, som relativt tidigt visar symptom på aeroembolism. Att dessa prov i undertryckskammare tillskrives mycket stort värde framgår bl a av den omfattning, de har fått i USA. Där utfördes under en viss tid c:a 40 000 sådana prov per månad, och från ansvarigt håll uttalades den åsikten, att proven, speciellt genom sitt instruktionsvärde, hade räddat talrika flygplansbesättningar från syrebrist med de härav följande riskerna för liv och materiel.

Den praktiska flygmedicinen har under kriget måst ta itu med en annan mycket viktig uppgift, nämligen *evakueringen av sjuka och sårade från de olika krigsskådeplatserna*. Även detta synes ha lösts på ett imponerande sätt. Över en halv miljon sjuka och sårade av de allierade styrkorna transporterades med flyg under 1944, och

(Forts. på sid. 27.)

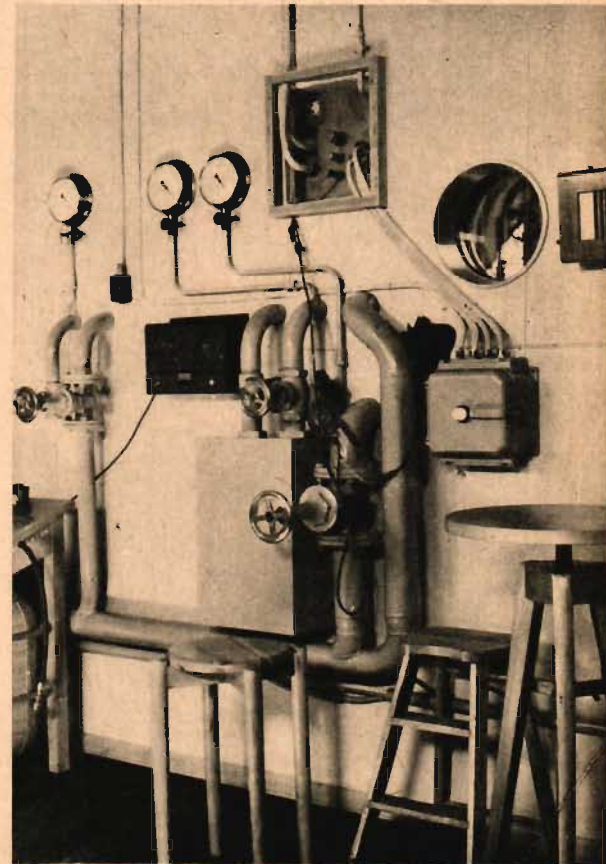
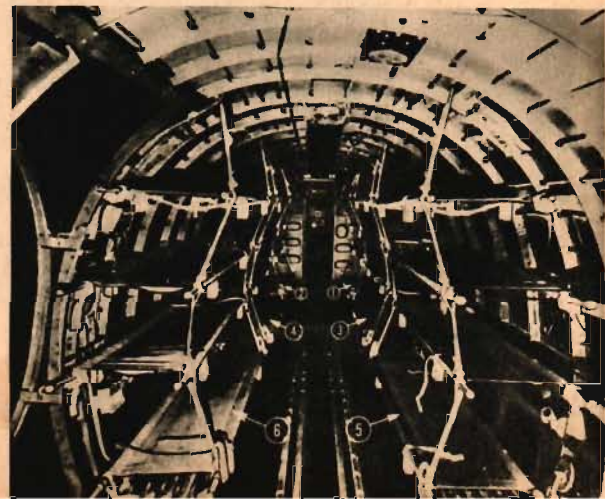


Fig 12 (ovan): Manövreringsanordning för GCI:s u-kammare. — Fig 13 (nedan): En C-47 omändrad till ambulans-plan.



ROLLS-ROYCE

Vätskekylda

FLYGMOTORER

Rolls-Royce vätskekylda motorer i de engelska tunga bombplanen hjälpte till att vinna den slutliga segern. I dag stipulera de män, som hålla på med att etablera världens flygtransportlinjer, Rolls-Royce transportmotorer för sina flygplan.

De engelska flygplan, inkluderande "Tudors" och "Yorks", som insatts mellan Europas huvudstäder, äro försedda med de berömda Rolls-Royce "Merlin" motorerna.

For Speed & Reliability

ROLLS-ROYCE LIMITED — Head Office,
Derby, England. London Office, Conduit Street.



FLER VÄSTERÅSARE FÅR FLYGA!

Västeråsarna var genast med på noterna i vår nya tävling, men så är också vinsterna lockande: i varje etapp bjuds fem personer på en gratis flygtur till Visby och åter, medan 15 personer får gratis järnvägsresa till Stockholm och tillbaka plus en rundflygning över huvudstaden.

Nu är det klart för andra etappen och även denna gång har vi beslutat ge 20 västeråsare chans till en rolig flygtripp. I nästa nummer hoppas vi kunna redogöra för resultatet av vår speciella flygpropaganda i Västerås och längre fram är det meningen att låta nya städer lufta på sig. Er tur kommer alltså!

Vinsterna i andra etappen har utlottats på personkortet med följande serier och nummer:

1:a—5:e pris (järnvägsresa Västerås—Stockholm och åter samt flygresor Stockholm—Visby tur och retur) utföll på personkortsnummer:

Ser. Nr	Ser. Nr	Ser. Nr
20 26478	23 124210	23 145162
23 114914	23 129294	

6:e—20 pris (järnvägsresa Västerås—Stockholm tur och retur samt rundflygtur över Stockholm) utföll på personkortsnummer:

Böcker:

Bra flyglexikon

Ett svenskt-engelskt och engelskt-svenskt flyglexikon, utarbetat av Lennart Sundström, har utgivits på Lindqvists förlag. Det är ett bra lexikon, men man beklagar att sammanställaren inte brytt sig om att ta med några av de många trafikflygtermerna, som i dessa dagar kanske är ännu aktuella än de militära flygtermerna. Där finns det alltså möjligheter att ge ut ett komplement. Alla som sysslar med flygtext på engelska — vare sig det nu gäller översättning från eller till — hälsar det sundströmska flyglexikonet med den allra största tillfredsställelse, eftersom det tidigare inte funnits något tillförlitligt och modernt sådant arbete på svenska. Priset — 4:75 för häftat exemplar — är billigt. FLYG rekommenderar boken på det varmaste.

Versionsraseri



— Titla, pappa, en ny version av Splitfire! (The Aeroplane.)

Ser. Nr	Ser. Nr	Ser. Nr
17 26851	23 124267	23 132785
19 26520	23 125327	23 137028
23 115681	23 125362	23 137821
23 116286	23 128256	23 142221
23 120886	23 130676	23 144611

För att erhålla vinst måste vederbörande personkortsinnehavare före den 4 aug. 1946 till FLYG, Tegnérgatan 35, Stockholm, insända uppgift om namn (obs! samtliga förnamn), födelsedatum och adress samt personkortets serie och nummer.

Resultatet av tredje dragningen publiceras i nästa nummer av FLYG, som skall utkomma den 25 juli.

Flygnytt

I KORTHET

ÖREBRO har fått anslutning till det regulerade svenska trafikflyget, i det att skomakarstaden som Sveriges nionde stad fått flygförbindelser från och till den 15 juni. Anledningen är närmast, att man börjat permanenta landningsbanorna på Karlstads flygfält, och under tiden mellanlandar alltså planen på Stockholm—Oslo-routen i Örebro istället för i Karlstad. Flygtiden Stockholm—Örebro är 50 minuter och biljettpriset 37 kr för enkel och 66:60 för tur- och retur-biljett.

5-TIMMARSFLICKA. Marianne Larsson, Halle-Hunnebergs flygklubb, har på Hunnebergs östhang fullgjort uthållighetsprovet (5 timmar) för Silver-C. Hon är den fjärde svenska som klarat detta segelflygets mandomsprov och är således värd en extra honnör.

BRITISH OVERSEAS AIRWAYS CORP. upphörde formellt med sin verksamhet den 30 juni, då bolagets verksamhet fördelades på olika divisioner. Den europeiska trafiken kommer att skötas av British European Airways (BEA). All denna engelska flygtrafik är liksom under kriget helt statskontrollerad. Skandinaviska managern mr Douglas Grey berättar i en intervju, att BEA planerar att göra två turer om dagen mellan Stockholm och London och tillbaka. När Vikingplanen kan sättas in kommer denna trafik att gå direkt utan mellanlandning i Göteborg, som istället får en särskild linje till London. Dessutom planerar BEA en ny linje Newcastle—Göteborg och åter.

F 15:S FLYGFÄLT i Söderhamn är nu i det närmaste färdigt. Sammanlagt har 125 000 m³ matjord körts dit från Blötängarna och dessutom 10 000 m³ lera för stabilisering av fältet. De bilar som användes för dessa transporter körde sammanlagt en sträcka motsvarande c:a 15 gånger jorden runt. Leran fördes dit med hjälp av 2,5 km långa pumpledningar och sprutades ut över fältet.

NY
STOR
Matador-
succé



Finessen med facetten blev helt enkelt en stormande succé, ty den har gjort, att Ni inte behöver fråga efter någon särskild typ av rakblad. Facetteslipningen förenar nämligen det tunna och det tjocka bladets fördelar. Glöm inte att köpa hem Matador Facette idag!



A/B MATADORVERKEN • HALMSTAD

HANSA



meddelar alla slag av
FLYGFÖRSÄKRINGAR

Huvudkontor i Stockholm

Telefonanrop: HANSA

Agenturer å alla större orter i riket

I LUFT- GROPEN

UTFLYKTEN

Att de svenska kustartillerisaternas var mer begivna på champagne än andra visste man inte förut, men nu vet man det också. Saken var nämligen den att den engelske flygmajoren Tommy Rose häromdagen kom till gamla Sweden med en Martinet och lovade bjuda det svenska batteri på champagne som lyckades pricka målplanet. Att han gjorde detta berodde inte på att Tommy var speciellt törstig och inte heller på att de svenska bassarna såg ut att behöva champagne mer än några andra, utan det berodde helt enkelt på att Tommy: a) ville visa sig flott, b) trodde att detta skulle kunna gå för sig på ett mycket billigt sätt emedan c) inget allierat luftvärnsbatteri (enligt Tommy Rose) hittills lyckats få in ett enda skott på planet.

Men den gode Tommy hade räknat fel. Han kände inte de svenska luftvärnsbassarna, som är ett folk för sig själv. De nöjde sig inte med att pricka målplanet. Törsten var större än så. Ty när planet började bli som ett säll ändrade man en aning på inställningen och började skjuta till måls på bogserlinan och sköt av den också, så planet ramlade i backen med dunder och brak.

Champagnen lär ha smakat väldigt bra, och Tommy försökte se så förtjust ut som han or-

kade medan han skålade med de svenska prickskyttarna. Efter hand lär leendet ha blivit naturligare och hjärtligare, mera beroende på champagnen än på glädjen över skjutsäkerheten.

Sanitära olägenheter lär vissa flygplan numera orsaka, om man får tro en del insändare i såväl den skära som den vita kvällspressen. Det bullrar alldeles för mycket i luften och man påstår på sina håll att hemfriden helt enkelt blåser bort när planen kommer svepande. Hälsovårdsnämnden är inkopplad och väntas inom den närmaste tiden framlägga ett förslag om förbud att använda motor vid flygning på lägre höjd. Start med fullt pådragen motor kommer enligt uppgift också att förbjudas. Att flyga lågt och sakta samtidigt lär dock tills vidare bli tillåtet. Man är väl inte hälsovårdsnämnd för ro skull och tro skull och så förstås för kärleks skull...

Enligt News Chronicle har den engelske stridsflygaren Alec Sparker köpt en korallö i Bahama-arkipelagen, där han ämnar slå sig ned för resten av sitt liv. Han har också för avsikt att inbjuda andra brittiska flygare att slå sig ned på den paradisiska ön där det varken

kommer att få finnas radio eller telefon eller flygplan.

Mäntro det. Förmodligen kommer det inte att dröja länge förrän vi får höra talas om »Sparker and Co Paradise Island Aviation System». Observera brunetta flygvärdinnor! Hula-Hula varje kväll mellan 9 och 12. Lördagar utsträckt tid. För ordningens upprätthållande kommer fjärdingsmän från Ljusterö att importeras.

Kusin Konrad.

330 VINGSLAG

I västficksformatiga Fickjournalen läste vi häromdagen ungefär följande: »En zoolog med sinne för matematik har räknat ut att den vanliga svenska spyflugan vid flygning slår 330 vingslag i sekunden». Till detta hade tidskriften fogat reflektionen: »Där ligger våra svenska flygplan ännu i lä.» Ja, det kan man nog säga. Men sedan nu Fickjournalen fäst uppmärksamheten på denna svaghet hos de svenska flygplanen, så får man hoppas att SAAB:s konstruk-



Projekt A. »Super-Saabats» (specialkonstruerad för söndagsflygare).



Projekt B. »Saab-flsh».



Projekt C. »Saablar» mod Sport.



Projekt D. »Saabatom de lux» med magliggande pilot.

törer inte ger sig någon ro förrän de får fram en ny flygplanstyp, som gör åtminstone 340 vingslag i sekunden. Eftersom ljudets hastighet är just 340 m/sek, så är det dock sannolikt att de kommer att få brottas med mycket svåra kompressibilitetsfenomen. Men svårigheter är som bekant till för att övervinnas och vi litat på SAAB-ingenjörerna. Var det alltför spyflugigt anmärkt? I så fall, förlåt så hemskt mycket.

P. S. SAAB-ingenjörerna har redan satt igång projekteringen av olika »speed-vingslags-apparater» för flygbruk. Bilderna ger en uppfattning om att det inte saknas fantasi i gamla Sweden heller.

BILDEN TILL FLYGVÄRDINNAN (av O. Zachrisson)



De svenska flygvärdinnorna har blivit omätligt populära. Man står i kö för att få biljetter och för att få ta en titt på all den kvinnliga grannlåt som Calle Flor trummat ihop tack vare a) psykologisk blick, b) vidsträckt förbindelser och c) på grund av att han är Calle Flor och ingen annan. Vår överste hovtecknare Zachrisson har med sitt eminenta ritstift fångat situationen sådan den numera ter sig på flygplatserna där de svenska flygvärdinnorna gör mark och luft osäkra.

Enligt amerikansk statistik lär genomsnittslivstiden för en flygvärdinna vara 1½-2 år. Sen gifter dom sig. Synd på så rara böror.

Nytt uthållighetsrekord av Övgård

Karl-Erik Övgård — specialist på maratonflygningar och svensk segelflygrekordhållare — har länge gått och sneplat på Ålbergsskolans tvåsitsiga segelflygplan Kranich och haft sina funderingar på att söka göra även ett uthållighetsrekord med tvåsitsare. Hittills har de svenska segelflygarerna inte brytt sig om annat än rekord med ensitsiga plan.

Och måndagen den 1 juli var det färdigt. Det vill säga det började redan på söndagskvällen. Vinden var inte så särskilt gynnsam för rekordförsök, men kl 01.57 på natten startade Övgård och stockholmsspojken Robert Widgård och stockholmspojken Robert Widgård med Kranichen och höll sig sedan i luften 17 timmar 1 minut. Man hade siktat på 24 timmar, men hangvinden stod inte ut så länge. Och strängt taget var det bra, ty nu kan ju någon annan försöka sig på att få flersitsarekordet i jämnhöjd med Övgårds nu gällande rekord för ensitsiga plan — 21 tim 46 min.

MÄNNISKOORGANISMEN

Forts. fr. sid. 23.

trots att det ofta rörde sig om svårt sårade, uppgick dödsfallen under flygningen icke till mer än 7 per 100 000 patientflygningar.

Frågar man sig nu hur man uppnår att få flygplanbesättningarna att efterfölja alla de talrika anvisningarna med hänsyn till mörkerseendet, syreandning o s v, blir svaret: huvudsakligen genom ändamålsenlig undervisning och instruktion och genom läsningen av mönstergilla *instruktionsböcker*. Dessa är utarbetade av specialister på olika områden, de är sakligt riktiga, ger icke enbart anvisningar utan också förklaring, och framför allt är de skrivna på ett sätt, som tilltalar det amerikanska psyket. De är roliga, fulla av drastiska exempel om hur det går den, som icke följer anvisningarna — och vad som icke är minst viktigt, de är fyllda av teckningar av samma konstnärer, som ritat dagbladens roliga sidor. Flygaren kan helt enkelt icke låta bli att läsa dem, och därmed får han instruktion i sig, utan att han känner det som en extra belastning. I det hela imponeras man av amerikanarnas sinne för det psykologiska riktiga i en given situation. Betecknande är det också, att vid varje större flygförband finns det alltid bland stabspersonalen välskolade psykologer, vars arbete man tillskriver stor betydelse. Det är alltså icke enbart på försäljningspsykologiens område, som amerikanarna intar en ledande ställning.

E. H. C.

H a l m s t a d

Linneas Finbageri

ABEL ANDERSSON

Vapnövägen 10 - HALMSTAD

Telefon 32 65

REKOMMENDERAS

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

Konditori Centrum

Telefon 18 94

Brogatan 14

Tapetsör

EDV. KÖLLERSTRÖM

Jägarevägen 3 - Halmstad - Tel. 48 83

VÄLGJORT ARBETE. HUMANA PRISER
Gardinuppsättningar, dekorationsarbete, omklädsel och omstoppningar av möbler och madrasser. - Soffgrupper och fåtöljer på beställning.

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

Danska Konditoriet

Storgatan 37 - HALMSTAD - Telefon 6 69

• Beställningar emottagas tacksamt •

Skånska Hembageriets

SMABRÖD, KAFFEBRÖD

m. m.

bakas alltid i bästa ingredienser
Tårter och Kransar på beställning

Bankgatan 1 - Tel. 24 07 - Halmstad

Gengas-AGGREGAT RESERVDELAR REPARATIONER BRÄNSLE

AUTOMOBIL A - B

K. Rönne-Lotz

Tel. 13 00

HALMSTAD

Tel. 12 40

1:sta klass

skrädveri
konfektion
herrekipering

WENNERHOLMS

TEL. 792

Storgat. 24

Östras

PILSNER
LÄSKEDRYCKER
VATTEN

rekommenderas

TEL. 303 & 304, HALMSTAD

PILSNER, LAGER

Appeltofftska Bryggeri A.-B.

LÄSKEDRYCKER, KOLSYRAT VATTEN

Nederlag för Carnegie Porter och Ramlösa. Tel. Halmstad 317, 3317

Gäller det kläder Uniformer, kostymer, överrockar herrekiperingsartiklar m. m.

FLYG DÅ TILL LINDAHL'S KÖPMANSGATAN 25 HALMSTAD

Bensinbesparing — Kapitalbesparing — Välkomna till Paulson!

T v: Motorn tycks gå fint på Bobergs eleganta segerkärra. — Nedan t v: Tvåan i S2, »Pigge» Sahlberg ser onekligen nöjd ut med insatsen.



15-ÅRING VANN F-KLASSEN

Så där ja! Nu börjar det äntligen bli fart på F-modellerna här i landet. Besked för den saken gav Västerås Flygklubbs nationella tävlingar söndagen den 16 juni. Ett ilsket knattrande från en kör på ett tiotal motorer hördes lång väg, och ständigt var ett par kärror i luften.

En smågrabb på femton vårar, Bo Boberg vid namn och västeråsare visade sig vara »stjärna» på gebitet och slog alla med häpnad med ett alla tiders vrållåk. En linjeren, strömlinjeformad skapelse med alla möjliga finesser. Man kunde helt enkelt inte drömma om att en grabb vid denna ålder kunde vara upphovsman till en sådan sak. F-modeller tycker man borde höra till äldre och erfarna modellflygares privilegium. Näja, en del tips och anvisningar måtte han väl ha fått av farsgubben sin, ingenjör Boberg, känd modellflygare i Västerås, som byggt en nästan likadan.

Att snyggaste kärran vinner en tävling torde vara sällsynt, men den här gången bekräftade undantaget regeln. Bo slog närmaste konkurrent, Arne Widén, med åttskilliga sekunder efter tre relativt jämna flygningar och med en genomsnittstid på över två minuter. Farligaste medtävlare var väl pappan, men denne hade oturen att flyga ut i Mälaren på en trimningsflygning — hittade dock modellen men kvadade mot ett träd vid nästa start.

Arne Widén och trean Tore Haglund hade också rejåla doningar. Den förres var av konventionell lättyp utan baldakin och en aning robust över midjan. Haglunds var kanske motsatsen, en spinkig sak med kroppen bestående av ett tunt rör och med en jättehög baldakin. Landningsstället enbent. Den kärran ser onekligen flott ut, men så kan ju Haglund sin sak också. — Dessa båda kärror förlorade dock på sin osäkerhet i starten. Båda stiger bra men skär i snäva kurvor...

De gamla hederliga gummimotorklasserna kom kanske litet i skymundan, men så rädde ju inte så stor spänning där heller. Man visste ju vem som skulle vinna. Landegren förstas! Vem annars? Båda klasserna!

Att Bo Boberg vann var ju överraskande, men att han skulle ta hem den minsta segelklassen var kanske inte så oväntat — han vann den klassen i Avesta i höstas.

Att han klädde Rune Andersson var ju förstas ett extra litet plus.

Rune rehabiliterade sig och slog på stort i S 2 och vann den klassen på dagens överlägset bästa tid. Tre jämna flygningar. Vingarna visade god S 2-standard genom att belägga de följande tre platserna. En sensation var för övrigt tvåan »Pigge» Sahlberg, som trängde sig före »storheter» Göran Thulin och Löwen.

Meningen är att denna västeråstävling skall återkomma årligen. Benämnes lämpligen »Arostävlingen». Ett strongly vandringspris är uppsatt till bästa lag. Den här gången tog självfallet hemmaklubben hem det utan vidare spisning.

Löwen.

RESULTATEN:

S1: 1) Bo Boberg, VFK, 2.39,6, 2) Rune Andersson, Vingarna, 2.05,9, 3) Bror Pettersson, VFK, 1.56,4.

S2: 1) Rune Andersson, Vingarna, 4.01,8, 2) Åke Sahlberg, D:o, 3.24,5, 3) Göran Thulin, D:o, 3.41,5, 4) Robert Löwen-Åberg, D:o, 2.33,5.

G1: 1) Karl-Erik Landegren, VFK, 2.23,4, 2) Nils Akerman, D:o, 0.48,0.

G2: 1) Karl-Erik Landegren, VFK, 2.01,6, 2) Nils Akerman, D:o, 0.50,1.

F: 1) Bo Boberg, VFK, 2.11,1, 2) Arne Widén, Solnaeskadern, 1.34,9, 3) Tore Haglund, Hofors, 1.28,9, 4) Lennart Larsson, VFK, 1.23,1.

»Precis måste den sitta...», Rune Andersson med medhjälpare trimmar.



Flyg-
försäkringen
ordnas i



FÖRSÄKRINGS A.-B.
FYLGIA
STOCKHOLM 7.

POPULÄRT, INSTRUKTIVT OCH SAKKUNNIGT

Att »sprida flygsinne» har blivit en mission för många under senare år. Det vore synd att säga att samtliga »missionärer» lyckats. Framförallt har modellflyget — »det stora flygets bottenskola» som det så träffande kallats — varit utsatt för af-färsintressen, som inte alla just haft till huvuduppgift att främja den trevliga sporten och hjälpa ungdomarna till en förnuftig och saklig syn på flyget. Det är mycket sekundakrafts som producerats av både skribenter och modellfirmor — en del av dem. De verkligt goda varorna är tyvärr rätt sällsynta.

På Mauritzons bokförlag har nu utkommit en modellflygbok som man verkligen kan rekommendera. Det är den kände danske skolläraren, modellflygaren och idealisten Knud Flensted-Jensen (ordförande i Dansk Modellflyver Union) som fått sin instruktion i modellbyggnad och -flygning »Bygg selv — og laer andre» översatt till svenska av Georg H. Dérantz. Boken heter på svenska »Bygg själv och lär andra» och den har bearbetats på ett försynt och klokt sätt för att passa svenska förhållanden. Den svenska modellflyginstruktören Dérantz har lyckats utomordentligt väl med att till svenska överföra alla de sunda och lättbegrip-liga åsikter och erfarenheter som den danske kollegan lagt fram i denna bok, vilken inte bara lämpar sig utmärkt väl att sätta i händerna på de ungdomar som just börjat få intresse för flyg och vill ha och behöver en vägledning, utan den är lika mycket en utsökt hjälpredda för dem som personligen skall leda ungdomarnas verksamhet. Boken är självskriven i varje slöjdlärares och modellflyginstruktörs bibliotek.

Det sätt på vilket författaren redogör för de elementära grundprinciperna för flygning är föredömligt. Allt oväsentligt är borta. I korta, koncisa men samtidigt levande och av danskt gemyt präglade meningar får man hela aerodynamiken serverad på ett sådant sätt att man oupphörligen måste säga sig själv: naturligtvis måste det vara på det sättet.

Bygganvisningarna går i samma stil. I den svenska upplagan har KSAK:s nybör-jarmodell »Vargen» blivit åskådningsmate-riell. Den efterföljs av den danska »Myg-gen», en något svårare modell. Till bägge medföljer fullständiga ritningar och be-skrivningar. Boken avslutas med råd och anvisningar för undervisning i modellflyg-ning och fullständiga lektionsplaner för så-väl »Vargen» som »Myggen». Alltsammans gjort på ett sätt som klassificerar boken skyhögt över vad som tidigare presterats i genren. Det billiga priset 4:25 och det robusta utförandet som tillåter pojkar att fara rätt ousamsamt fram med boken utan alltför stora vådor, gör att man obetingat måste tacka såväl författare som förläggare och översättare för det goda arbetet.

Ikaros.

EN VACKER GAVA har också Hälsing-borgs flygklubb och dess sektioner i Landskrona, Ängelholm, Klippan, Bjuv och Örkelljunga fått av Nordvästra Skå-nes Tidningar, som skänkt dem en av Albin Ahrenberg inköpt Piper Cub. Tid-ningens initiativ förtjänar en uppriktig honnör och man hoppas bara att andra tidningar kommer att följa exemplet.

Passar Du tillfället?

Har Du ännu inte bestämt Dig för något yrke eller vill Du byta plats?

Försvaret behöver ynglingar med framåtanda och friskt humör, med goda ledaregenskaper och vilja att ta ansvar.

Är Du en av dem, sök då anställning vid armén, marinen eller flygvapnet.

Platser finns lediga den 1. oktober vid varje förband ur infanteriet, kavalleriet, pansartrupperna, artilleriet, luftvärnet, ingenjörtrupperna, signaltrupperna samt trängtrupperna.

Från samma dag anställer flottan personal inom däck-, maskin-, ekonomi- och hantverksavdelningarna.

Lediga platser finns också den 1. oktober vid samtliga kustar-tilleriförband och där inom artilleri-, signal- och min-, maskin-, eko-nomi- och hantverksavdelningarna.

Flygvapnet har lediga platser den 1. november inom yrkesgrenarna signalister och trupputbildare.



Efterhör anställningsvillkor m. m. hos förbandens rekryteringsofficerare, arbetsförmedlingens kontor och ombud eller Försvarets Rekryteringsbyrå, Stockholm 1.



FÖRSVARETS REKRYTERINGSBYRÅ



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

A.-B. JÄRNMONTERING

MALMÖ

Tel. 72 140

Utför på entreprenad:

STÅLKONSTRUKTIONER

till HUS-, INDUSTRI-, VÄG- och VATTENBYGGNADER

DUBILIER (CONDENSERS)

För sändare och mottagare.

Glimmer, Keramiska, Olja och papper

Generalagent: ULRICH SALCHOW, STOCKHOLM
Kungsgatan 33

Telefon 10 77 84

Göteborg

CYNNA och
REKOMMENDERA

Arnolds Conditori

DROTTNINGGAT. 29 Tel. 17 63 62

Hälsingborg

HOTELL MOLLBERG HÄLSINGBORG

Trivsamma nylnredda rum i alla prislägen
Intim och vacker matsal
Dans två gånger i veckan
Konsertmusik dagligen

Kalmar

C. OLSSON

HERR- & DAMFRISERSALONG

Larmtorget 7 - Telefon 771

Rekommenderas

Obs! Vår förstkl. permanentondulering!

Stockholm

Nyqvist & Olsson

CHARKUTERI - SPECERI

BRÖD - MJÖLK

Valhallavägen 133 - Tel. 62 52 13, 62 52 14

Rekommenderas

TORNVALLS LIVSMEDEL

Värtavägen 19 - Tel. 62 16 04

Mjölkkaffären Tel. 62 06 80

Tel. 60 77 14

Rekommenderas

S. Sanders

LIVSMEDEL

Telefoner 67 30 53, 67 36 00 (ankn. bestaden)

Smedsbucksgatan 9

Vi står till Eder tjänst med riklig
sortering av förstklassiga Kött-,
Charkuteri- och Specierivaror

ANNONSERA I
FLYG

Med buss 69 från Strandvägen 1 kommer
man på 6 à 7 min. till

DJURGÅRDSBRUNN

Lunch - Dine - Supé
- Konditoriservering.

Hemtrevlig festvåning
för mindre beställn.

Öppet året om. Best.-tel. 61 12 11

Eko Konditori

Innehavare BERTIL RANDERZ
Valhallavägen 131 - Sthlm - Tel. 60 70 87

Erkänd god tillverkning av
BAKELSER, BRÖD och SMÅKAKOR
Trivsamt servering - Morgonkaffe
Grötfrukostar

Urmakare J.W. Grönbäck

Innehavare E. Gustavsson

Malmtorgsgatan 5 Telefon 11 42 11

— Grundad 1797 —

Rekommenderar väljorda UR
Emottager alla slags ur till reparation
och verkställer urupdragningar

Nils F. Granlund FINBAGERI

Åsögatan 194 - Tel. 43 06 08

RIVIERA BLOMSTERHANDEL

Biblioteksgatan 4, Stockholm
Tel. 11 78 50, 21 18 96

REKOMMENDERAS

ORRES SVETSNINGSVERKSTAD

Folkungagatan 139

Utför alla slags arbeten i branschen

Stockholms närhet

H. LILJEGRENS CYKELAFFÄR

Tranebergsvägen 46
Telefon 25 05 17 — Traneberg

REKOMMENDERAS

SPORT FLYGNITT

JOHN THORP, den amerikanske ingenjören som konstruerade det ensitsiga sportplanet Lockheed „Little Dipper“ (numera nedlagd konstruktion) och som sedan upprättade eget konstruktionskontor under namnet John W. Thorp & Co i Burbank, Calif., har nyligen offentliggjort en av honom gjord nykonstruktion kallad Thorp „Sky Skooter“. Typen är ett tvåsitsigt lätt sportplan i helmetallkonstruktion med en helt rörlig stabilisator i stället för konventionellt höjdroder. På grund av planetens enkla konstruktion (endast fyra spryglar per vinghalva) med kroppen bestående huvudsakligen av ett bärande skal hoppas Thorp kunna hålla ett beräknat försäljningspris av 1 800 dollar och sedan, när storserielltillverkningen börjat, mindre än 1 000 dollar. Motorn är tvåcylindrig med 50—60 hk effekt och av hittills okänt märke. Data och prestanda: spännvidd 7,62 m, längd 5,33 m, kabinbredd 99 cm, marschhastighet 160 km/t, landningshastighet 56—65 km/t, stighastighet 198 m/min, flygsträcka 640 km, topphöjd 4 875 m, startsträcka till 15 m höjd 150 m och landningssträcka över ett 15 m högt hinder 122 m.

★

SNCA DU NORD, välkända tillverkare av de franskbyggda Messerschmitt Me 108 (Nord 1002) och Me 208 (Nord 1101), har i dagarna offentliggjort ett nytt helfranskt två-tresitsigt sport- och reseflygplan, kallat Nord 1201 avsett för storserielltillverkning. Byggnadsättet är skalkonstruktion i helmetall. Dubbelkommando ingår i utrustningen på de side-by-side-placerade främre sätterna. Landstället är trehjuligt med mekanisk manövrering. Motorn är en 140 hk Renault 4 POI. Data och prestanda: spännvidd 10,2 m, längd 6,85 m, höjd 2,76 m, vingyta 13,0 m², tomvikt 557 kg, flygvikt 875 kg, vingbelastning 67 kg/m², effektbelastning 6,20 kg/hk, maxfart 258 km/t, marschfart med 70 % effektuttag 230 km/t, stighastighet 360 m/min vid marken och 336 m/min på 300 m:s höjd, topphöjd 5 550 m och maxflygsträcka vid marschfart på 500 m 830 km.

★

C. J. BEESE, president i Continental Motors Corp. meddelar att firman mottagit beställningar på inte mindre än 34 739 styck fyr- och sex-cylindriga „flata“ motorer för leverans under år 1946.

★

GLOBE AIRCRAFT väntar kunna provflyga sin nya femsitsiga utveckling av Swift under sommarmånaderna i år. Några uppgifter om den nya flygplanstypen har inte offentliggjorts.

Uppsala

A. GILLBERGS ÅKERI

Tappström - Drottningholm

utför transporter med lastautomobiler i mån av tillgång på vagnar

Telefon Tappström 49

UMA MEKANISKA VERKSTAD

Blomgatan 9 - Tel. 410 40
UPPSALA

Härdugnar - Smidesugnar
Högtrycksfläktar - Oljebrännare
Gasbrännare
Byggtorkar - Pressverktyg

NI finner alltid största sortering i våra
4 specialavdelningar för

SPECERIER
HUSGERAD
GLAS & PORSLIN
JÄRNAVDELNING

Nilsson & Christiansson

Tel. 38, 580 ÄNGELHÖLM

FRIDSHYDDANS HANDELSTRÄDGÅRD

Innehavare Folke Johansson

•
Telefon 35 00 31

Uppsalavägen 82 - Tureberg

Thelins Konditori

Svartbäcksgatan 68 - Uppsala - Tel. 344 33
REKOMMENDERAS

Utför alla slags beställningar som tillhör
ett förstklassigt konditori

Fullständig Konditoriservering
Under sommaren stor terrassservering

Hovateljé BRINK

Järnvägsgatan 5-7

236 / ÄNGELHÖLM 236

★

Inneh.: Björn Brun

SVEN HALLSTRÖM

Färsk fisk dagligen
Oljor, färger samt tekniska
varor av alla slag.

Tel. Viggbyholm 2.

Alb. GOZZI's MURBRUKSFABRIK

Köpmangat. 5, Uppsala Tel. 331 87.

MURBRUKSFABRIKEN
Telefon G:a Uppsala 127.

BERGGRENS Guldsmedsaffär

Storgatan 27 B Ängelholm Tel. 520

TUNA HANDEL

(Sven Berggren)

TUNA GÅRD

TEL. ÖSTERSKÄR 122 och 241

Gynna

VÅRA ANNONSÖRER!

Man träffas och trivs i Hotell & Restaurant Hoppets

förnåma lokaler

Erkänt och välkänt gott bord!

Observera våra speciella festkvällar
Beställningstelefoner 17 och 117

Vördsamt Friden Johansson

Emma Johanssons Kafé

Flottbrovägen 21

Tel. 33 06 11

ST. ESSINGEN

Ängelholm

AUTOMOBILFIRMA MOTORINDUSTRI

A. Agerström
REBBELBERGA - ÄNGELHÖLM
Telefon 320

Utför alla slags reparationer
av automobiler och traktorer
Reservdelar till de flesta märken!

Hembygdsparkens Servering

Tel. 263 - Ängelholm

Rekommenderas

SPÅNGA JÄRN- och FÄRGHANDEL

Telefoner 36 00 70 - 36 29 03

God vara till rätt pris!

Adolf Nilsson

HEMCHARKUTERI

Storgatan 48 B

1 05 ÄNGELHÖLM 1 05

Rekommenderas

BLOMSTERHANDELN

ROSEN

Telefon 97 ÄNGELHÖLM Telefon 97

Moderna bindningar av blombuketter,
kransar och korguppsatser

Medlem av Blomsterförmedlingen

HOLGER JOHANSSON Rak- & Frisersalong

TORGET - TUREBERG

TELEFON 35 04 56

Rekommenderas

SVEA OLSSON

Bröd

Järnvägsgatan 11

Tel. Ängelholm 341

SPECIALAFFÄR FÖR BRÖD

En FLYGARE måste ha

KVALITETSUR

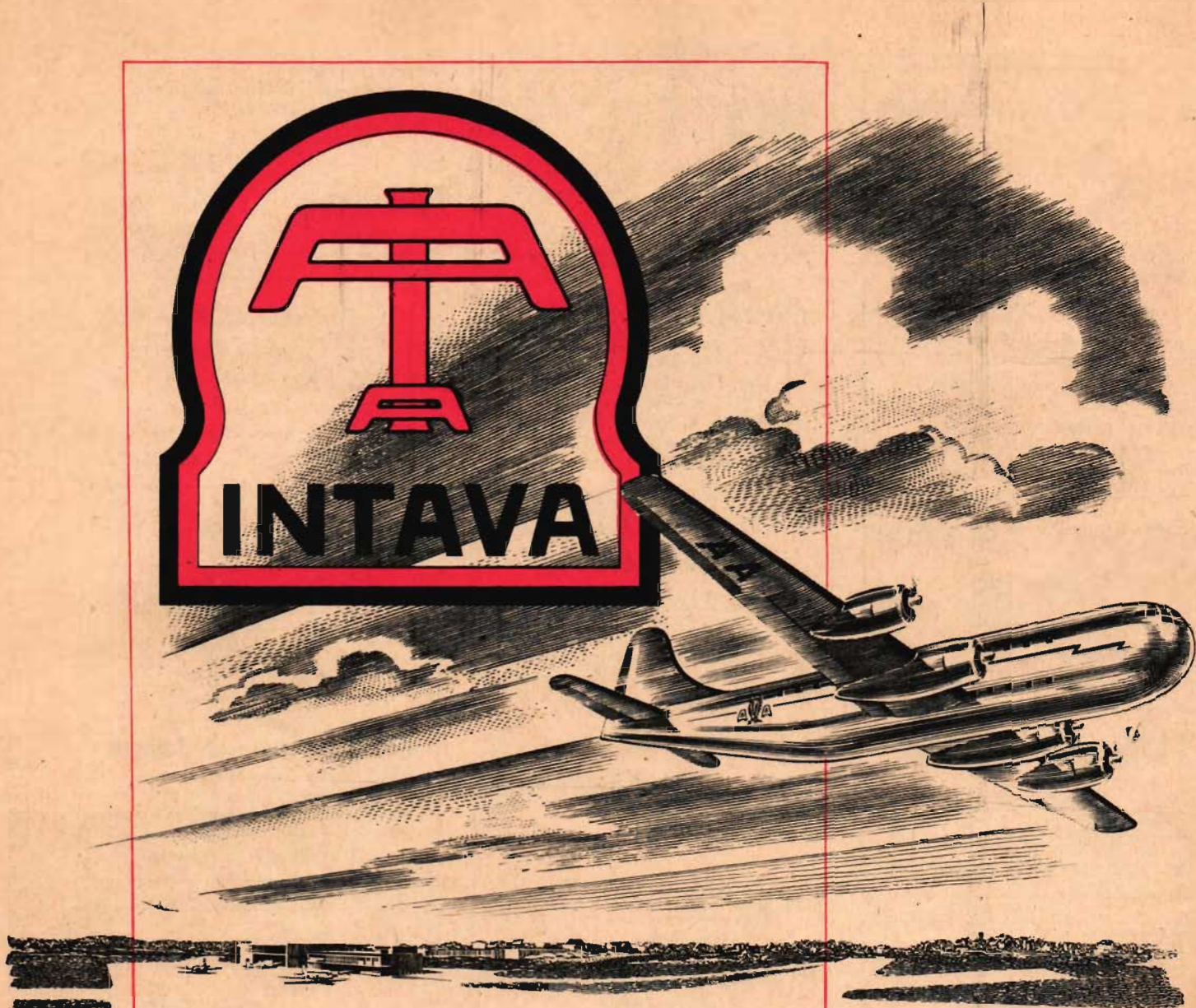
och veta exakt tid. För

kvalitet borgan ett ur från

Urmakare F. A. Bjärby

Tel. 675 ÄNGELHÖLM Tel. 675

PRENUMERERA PÅ **FLYG** NORDENS STÖRSTA FLYGTIDNING



VÄRLDSMÄRKET
FÖR
VÄRLDSFLYGET

SVENSKA AKTIEBOLAGET

INTAVA

STOCKHOLM

GÖTEBORG

MALMÖ

