

Flyg



Nr 13
1945

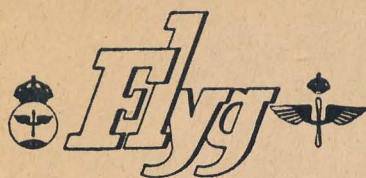
NORSKA FLYGETS KRIGSINSATS

Japans flygvapen i närbild

HELIKOPTER-REVY ★ BAKETFLYG

45 öre

I Finland Fmk 13:50
I Norge 75 øre
I Danmark 75 øre



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

REDAKTION:

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

ANNONSAVDELNING:

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

EXPEDITION:

Förlagsaktiebolaget FLYGNING
 Sveavägen 53 - Stockholm

Postgirokonto: 1111.

Prenumerationspris:

Helår Kr. 9:75 - Halvår Kr. 5:—

Ahlén & Åkerlunds Fotogravyranstalt
 Stockholm 1945

VIKTIGARE FLYGFÖRBINDELSER
 från den 10 juni 1945 tills vidare

Fr. Göteborg	8.20 t. Luleå*)	11.55D
» »	22.20 » Malmö	23.30D
» »	10.30 » Prestwick	15.40V
» »	8.20 » Stockholm	10.05D
» »	20.00 » »	21.35V
» »	» Sundsvall—	
» »	» Härnösand*)	10.00D
» »	8.20 » Visby	12.15D
» Köpenhamn	9.00 » Malmö	8.15V
» »	18.00 » »	17.15D
» »	9.00 » Stockholm	10.30V
» Luleå	16.00 » Göteborg	22.05D
» »	16.00 » Malmö	23.30D
» »	16.00 » Stockholm	19.40D
» »	16.00 » Sundsvall—	
» »	» Härnösand	17.45D
» »	» Visby*)	12.15D
» Malmö	7.00 » Göteborg	8.05D
» »	8.30 » Köpenhamn	9.45V
» »	13.40 » »	14.55V
» »	7.00 » Luleå*)	11.55D
» »	7.00 » Stockholm	10.05D
» »	8.40 » »	10.30V
» »	» Sundsvall—	
» »	» Härnösand*)	10.00D
» »	7.00 » Visby	12.15D
» Prestwick	17.00 » Göteborg	19.25V
» »	17.00 » Stockholm	21.35V
» Stockholm	8.00 » Göteborg	9.55V
» »	20.10 » »	22.05D
» »	11.30 » Köpenhamn	14.55V
» »	8.30 » Luleå	11.55D
» »	11.30 » Malmö	13.20V
» »	20.10 » »	23.30D
» »	8.00 » Prestwick	15.40V
» »	8.30 » Sundsvall—	
» »	» Härnösand	10.00D
» »	11.15 » Visby	12.15D
» »	14.30 » »	15.30D
» Sundsvall—		
» Härnösand	18.05 » Göteborg	22.05D
» »	10.20 » Luleå	11.55D
» »	18.05 » Malmö	23.30D
» »	18.05 » Stockholm	19.40D
» »	16.00 » Visby*)	12.15D
» »	18.05 » Göteborg	22.05D
» »	16.00 » Luleå*)	11.55D
» »	16.00 » Malmö	23.30D
» »	16.00 » Stockholm	13.45D
» »	12.45 » »	17.00D
» »	16.00 » Sundsvall—	
» »	» Härnösand*)	10.00D

Tiderna är angivna i på resp. orter gällande tider.

D = Trafik dagligen.
 V = Trafik endast vardagar.

*) = Ankomst följande dag.
 Utan Ansvarsförbindelse!



hedrar
 för
 värdefullt
 stöd

Berggrens Eftr., Borgmästarbron 6, Karlskrona.

Byggmästare Einar Nyström, Tivoligatan 1, Kristianstad.

Air Marshal
Sir ARTHUR TEDDER

använder sedan sitt besök i Stockholm vår flygarkronograf No. 768.



Kronometrar
Flygarkronografer
Kronografer
Ters-ur
Tidtagarur
Arbetsstudier
Armbands- och fick-ur
 garantistämpel: **"KRONOMETER"**
 instrument av alla slag

A.-B. KRONOMETER
 Tel. 105433 STOCKHOLM Tel. 105434

Sportflygplan till salu



Norrköpings Flygklubb Klemm 35 A SE-AEU är i nyrenoverat skick till salu. Ett smart tvåsitsigt sportflygplan med fribärande, helt inklätt landsfäll, utrustat med DK och nattflyginstrumentering. Lättfluget, billigt i drift. Marschfart med Hirth HM 60 R 150 km/t, toppfart 190. Tillverkningsår 1936, gångtid 650 tim. I köpet ingår hjulskidställ, reservpropeller och reservdelar till motorn. Hjälpmedel till klubbens exp., Hospitalsgatan 6 B, tel. 302/31, eller redsekr. Evald Gustavsson, tel. namnanrop »Dagbladet», Norrköping.

S-kurs på Alleberg

är härlig semester!



Vill S-eleven flyga Kranich ordnas detta genom utbyte av Babystarter.

Det torde knappast finnas bättre semester än att delta i en kurs på Alleberg. T o m att bara vistas däruppe är underbart — luften är stark och ren, man blir brun som en neger och hungrig som en varg.

En segelflygare med C-diplom har stort utbyte att delta i en S-kurs — nytt för i år på berget. Största fördelen med dessa kurser — som avser att ge eleven S-certifikat — är att deltagarna har C-diplom redan vid ditkomsten och inte behöver slösa bort tid på ren skolning utan kan ligga och träna på hang eller i termik så snart inflygningarna är undanstökade. Vid första S-kursen, som varade 3—16 juni, fick eleverna i genomsnitt 4 tim. flygtid var. Vill man flyga Kranich kan man få det också, vilket kan ske genom att för varje Kranichstart ge upp två av de garanterade 20 vanliga starterna under kursen. Och när S-kursen är slut passar det utmärkt att stanna på en s k F-vecka och försöka sig på silver-C. Broschyr om dessa kurser kan fås från Kungl. Svenska Aeroklubben, Malmskillnadsgatan 27, Stockholm.

»JIDDE» SEGELFLÖG 28 MIL! Chefsinstruktören för det svenska segelflyget, löjtnant J. G. Karlson, som lett segelflyginstruktörskursen på Alleberg den 13 maj—2 juni, startade söndagen den 3 juni med Weißen SE-SCM (samma som användes vid segelflygundersökningarna på Gotland i fjol sommar) mot Norrtälje för att försöka ta guld-C. Vinden var V-NV men »Jidde» höll upp emot norr för att söka gå över Örebro och norr om Hjälmaran och Mälaren. Han lyckades runda Vättern uppe vid Askersund men sedan var det stopp — han var tvungen följa med vinden. Alla försöken att hoppa över Mälaren misslyckades till följd av den dåliga termiken (platta och sönderblästa cumulusmoln). Han låg länge och försökte ta höjd söder om Stockholm men det gick inte. »Jidde» kom in över Skarpnäck på 600 m höjd och landade där. Sträckan blev c:a 280 km. Flygtiden var 5½ tim och flygningen hade försiggått på 600—1300 m höjd.

När FLYG framförde sitt beklagande över de två mil som fattades sa »Jidde» kolugnt: »Nå, jag skulle ju till Stockholm i alla fall och tog flyget upp!»

SKANDINAVISKA AERO A-B utförde i slutet av maj en ambulansflygning till Tyskland för att hämta den vid ett bombfall skadade löjtnanten Gösta Hallquist i svenska Röda korset. Förare var trafikflygare Rudolf Bryant-Meisner. Planet — en Waco — startade från Norrtälje kl 4.10 på morgonen den 29 maj men färdens måste avbrytas efter ett par timmar på grund av dimma. Fyra timmar senare klarade det och efter mellanlandning i Limhamn, där Röda korsets chefsläkare Hans Arnoldsön togs ombord, fortsattes flygningen till Travemünde utanför Lübeck. Dagen därpå kom löjtnant Hallquist jämte en sköterska och starten skedde 10.40. I Limhamn steg sköterskan ur och efter tankning fortsatte färdens till Stockholm. Landningen skedde kl 17.10 vid Lindarängen.



Res snabbt och bekvämt med flyg

På affärsresor begär folk i allmänhet största möjliga snabbhet både för att täcka flera platser och för att minska den tid, som förloras för affärsarbete under resan. På privatresor äro samma passagerare mera angelägna om bekvämlighet. Av alla transportmedel förenar flygplanet bäst dessa resefordringar på snabbhet och bekvämlighet.

Passagerare som fara med flyg kunna glömma resandets besvärligheter. Jorden glider förbi långt nedanför. Motorerna snurra med ett lugn som döljer deras verkliga kraft. Landskap, länder, världsdelar eller världshav kunna överflygas med en lätthet, som suddar ut avstånden innan den vanliga reströttheten kan göra sig gällande.

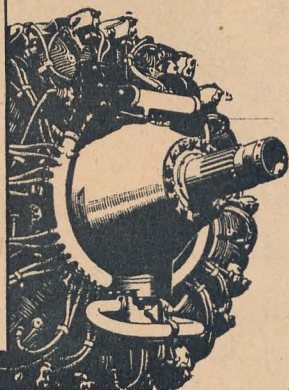
Över stora delar av världen kommer persontrafiken i luften att flygas med

Wright »Cyclone»-motorer, ty de utgöra kraftkällan i världens ledande transportflygplan precis som de göra det i de ledande militära flygplanen. Den jämna, oerhörda kraften hos dessa motorer har bidragit till flygtrafikens ständiga tillväxt. De bidrogo inte blott till skapandet av överlandsrouterna i många länder utan levererade också kraft för flygservice över både Atlanten och Stilla havet. På vilken route som helst komma passagerarna fram snabbare och friskare med »Cyclone»-motorer.

FRAMTIDENS FLYGPLANFORM



Detta är Boeing C-97, ett »Cyclone»-utrustat flygplan som flög med en medelhastighet av 626 km/t på sin första offentliga flygning. Det är försedd med två däck och har lång flygsträcka samt är byggt för antingen passagerare eller last. Dess kraftkälla: fyra »Cyclone 18» på vardera 2 200 hk.



»CYCLONE»-MOTORER BETALA SIN VÄG

WRIGHT

FLYGMOTORER

WRIGHT AERONAUTICAL CORPORATION

Paterson, New Jersey, U. S. A. En Division av Curtiss-Wright Corporation

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



**TÄNDNINGSSYSTEM. START-
MOTORER. ELEKTRISKA
INSTALLATIONER. STRÖM-
RIKTARE FÖR LIK- OCH
VÄXELSTRÖMSMOTORER.
ELEKTRISKA ÖPPNINGS- OCH
STÄNGNINGSANORDNINGAR.
BELYSNING AV ALLA SLAG,
INKL. LANDNINGSLJUS.**

ROTAX
EL. UTRUSTNING
FÖR FLYGPLAN

ROTAX LTD., WILLESDEN JUNCTION, LONDON, ENGLAND



Elyg

NORDENS STÖRSTA FLYGTIDNING

W. KLEEN: PRIVATFLYGETS ÖDESTIMMA

Privatflygets verksamhet har till väsentlig del byggts på förutsättningen att staten skulle ingripa stödjande. Och det har staten också gjort, väl att märka icke för flygets skull utan för sin egen, d v s för det statsintresse som representeras av flygvapnet. Så länge privatflyget är till nytta för flygvapnet får det statsunderstöd, men i samma ögonblick denna nytta upphör eller i varje fall anses upphöra, så är det också slut med statsunderstödet. Ätminstone om man följer statens hittillsvarande tankegång och motiveringarna för hittills utgångna statsunderstöd.

Nu finns det dess bättre annan statsnytta än försvarsnyttan, fastän denna av lätt insedda skäl blivit förhärskande under krigsåren. Men vad privatflyget beträffar är det svårare att väga och mäta denna nytta, som icke skulle appliceras på någon statlig organisation utan på flygets idé. Sedan återstår att se i vad mån staten är villig att satsa pengar på denna idé, vars förverkligande utan tvivel är till folkets och statens nytta.

Men låt oss utgå från förutsättningen att staten skulle anse att den icke längre har någon nytta av privatflygets motorflygning och motorflygare. Det finns tecken som tyder därhän. Då uppstår det läge som man endast för kort tid sedan icke kunnat förutse, nämligen att modell- och segelflyget har sitt på det torra men motorflyget hänger i luften, om man tar uttrycket i dess vanliga överflyttade bemärkelse. I verkligheten skulle motorflyget få ytterst svårt att komma upp i luften och ännu svårare att hålla sig kvar där. Ty motorflygning kostar pengar, och utan statsunderstöd blir det vanskligt att motorflyga.

Detta är dystra utsikter. Men vi måste kunna motorflyga även utanför krigs- och trafikflygets snävt begränsade områden. Flygning får icke bli en för ett relativt fåtal begränsad verksamhet, utövad uteslutande av yrkesmän. Vårt folk måste bli flygsinnat. Det kan icke vara möjligt att flygning skulle bli omöjliggjord i vårt land om statsunderstödet skulle bortfalla.

Privatflyget måste nå därhän att det kan stå på egna landningsställ. Om det kommer därhän blir det lättare att få bidrag av staten. Detta låter som en motsägelse men är icke förtyrktigt, på samma sätt som det är lättare att låna pengar i en bank om man kan visa banken att man strängt taget inte behöver låna.

Men allra bäst vore om privatflyget kunde fullständigt frigöra sig från beroende av staten. Det är förvisso ett mål att

kämpa för. Kampen bör självfallet ledas av KSAK. Det blir icke en kamp mot staten, snarare för staten, eftersom den har den största nytta av privatflygets förkovran. Och eftersom målet är att befria staten från en understödstagare.

Tid efter annan har dykt upp tanken på ekonomiska sammanlutningar klubbarna emellan för att göra flygdriften billigare. Denna tanke är identisk med en annan gammal tanke, nämligen den på en regional indelning av klubbarna. Flygklubbar som ligger bra till i förhållande till varandra skulle slå sig ihop till en ekonomisk förening, varför icke ett bolag, som skulle bedriva flygverksamhet. Ja, man kan t o m tänka tanken ut, d v s att alla klubbar slår sig tillsammans och bildar Sveriges förenade flygklubbars A/B. Detta bolag skulle skötas rent affärsmässigt med taxifyg och annan ren förvärvsverksamhet samt centralt sköta inköp för att minska materielkostnaderna.

Ett ekonomiskt företag behöver ett startkapital. När detta är anskaffat och rörelsen kommit i gång behövs inkomster som åtminstone täcker utgifterna. Vad startkapitalet beträffar beror dess anskaffande på hur starkt flygintresset är ute i bygderna eller kanske rättare sagt i städerna. Man bör för det skisserade allsvenska bolaget räkna med en halv miljon i aktiekapital, varav klubbarna — främst i form av befintlig materiel — väl kan satsa hälften och andra flygintressenter resten. Inkomsterna blir flygelevernas skolavgifter etc, men de är icke tillräckliga. De måste alltså kompletteras med intäkter på taxifyg m m. Man måste nå därhän att flygningen för eleverna kan bli billigare än självkostnadspriset. Donationer — de blir inte lätta att få och ännu svårare att bygga en ekonomisk grund på. Men det finns även andra utvägar än de ovan skisserade, bl a flygdagar och flygtävlingar.

Det är av en oerhörd betydelse att privatflyget verkligen kan komma i gång på skarpen, när kriget nu upphört och övriga förutsättningar för motorflygning föreligger. För att åstadkomma detta behövs kraftiga initiativ och ihärdigt arbete. I både det ena och andra avseendet är det väl ställt sättillvida som organisationerna finns som kan och skall ta initiativ och genomföra dem genom ett ihärdigt arbete.

Man kan utan överdrift säga att privatflygets ödestimma är inne. Privatflyget får icke självdö, det måste vakna till förnyat liv i förnyad kraft och kraftutveckling.

Vår vinst —
Er vinst!



Vi teckna även
båt- och luftfärdsförsäkring.

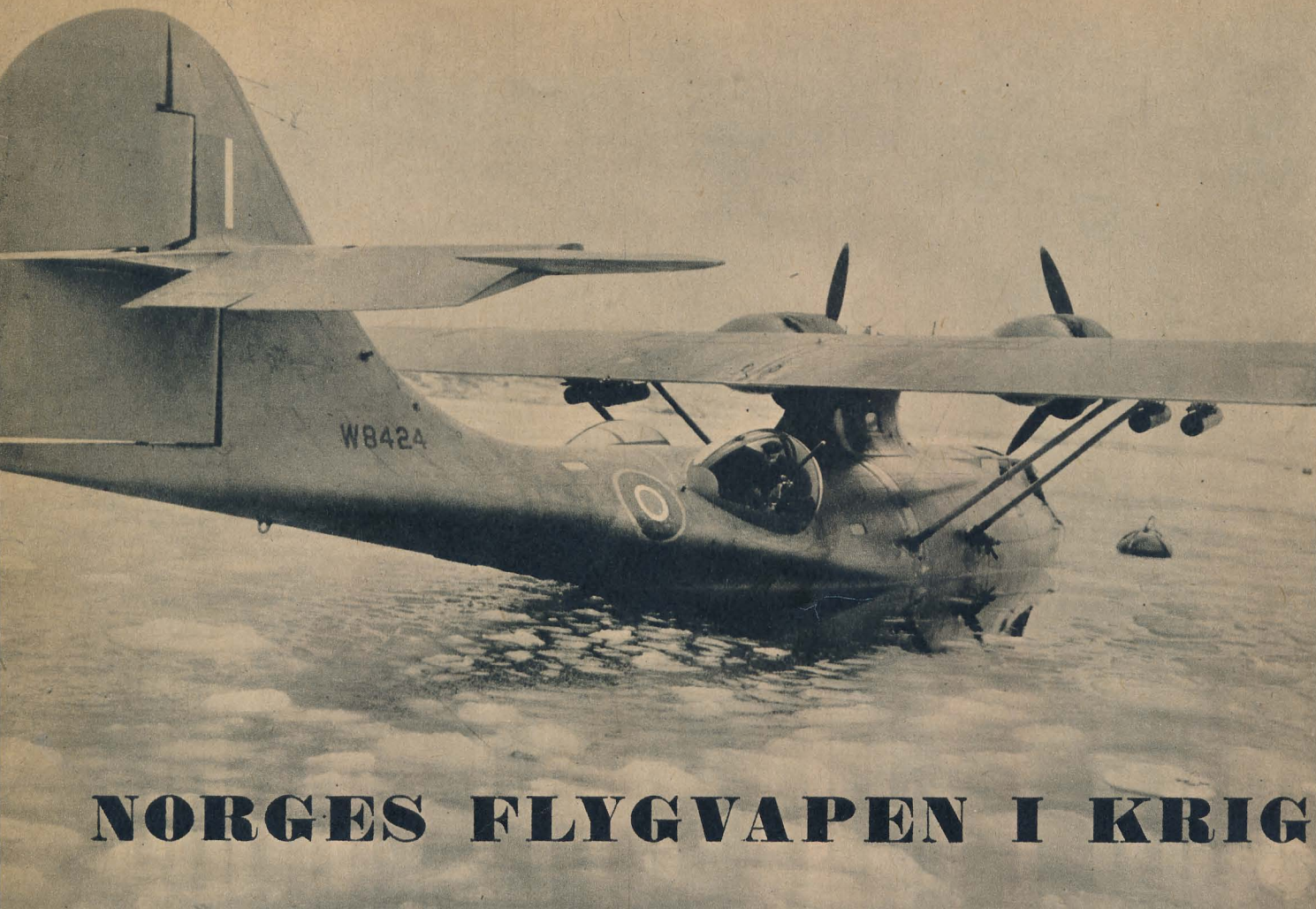
Ökar mest!

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

FÖRSÄKRINGSBOLAGET

TRAFIK

KUNGSGATAN 9, STOCKHOLM. Tel. 23 21 20

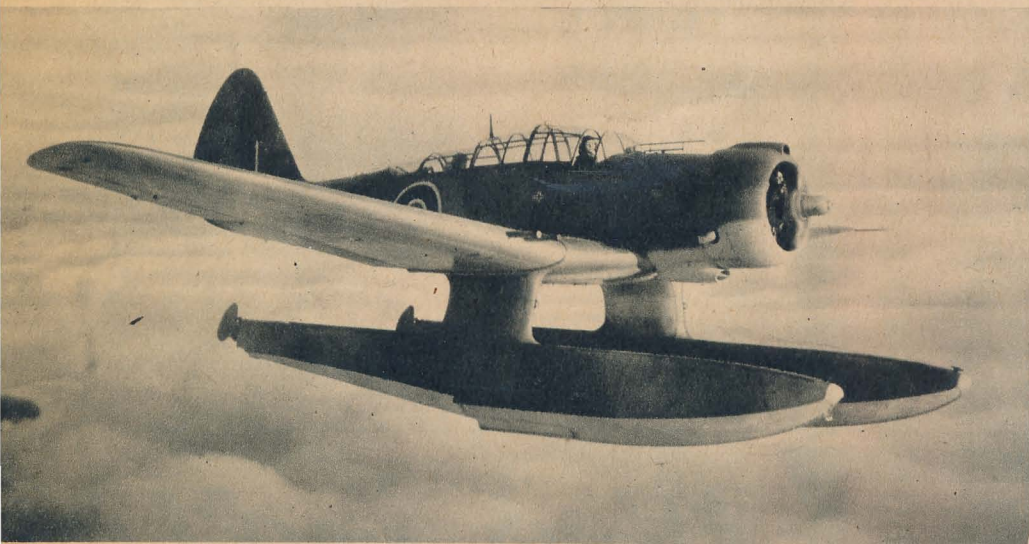


NORGES FLYGVAPEN I KRIG

EN ENDA NORSK FLYGARE SÄNKTE 49 FARTYG
- ÖVER 200 FLYGARE STÖRTADE I STRID -

Av *FLYG:s* Osloedaktör

Odd Arnesen



Norges kapitulation den 7 juni 1940 var knappt ett faktum, innan konungen, regeringen och andra auktoriteter var i full fart med att skapa ett nytt och bättre

En av norska flygvapnets »Catalinor» simmar överst på sidan bland isbitarna utanför sin isländska bas. Under vingarna ser man 4 st 200 kg:s sjunkbomber avsedda för tyska ubåtar.

Northrop N-3PB, norskt spaningsbombplan på flottörer, ganska likt vår svenska S 17. 24 flygplan av denna typ specialbeställdes i USA strax före kriget, men inga hann levereras före den 9 april. Utrustad med en 1.100 hk Wright »Cyclone»-motor har planet en högsta hastighet på 350 km/t. Beväpningen består av 4 st fasta 12,7 mm ksp i vingarna samt 2 st rörliga 7,7 mm ksp, en på kroppens översida samt en för eldgivning nedåt-bakåt.

En del jaktplan av typ Curtiss P-36A »Mohawk» (nederst) föll i tyskarnas händer i Bergens hamn, men de återstående planen i leveransen sändes till det norska utbildningslägret »Little Norway» i Kanada, där de användes som övningsjaktplan. Planet har en maxhastighet på 520 km/t och är utrustad med Wright »Cyclone»-motorer på 1.200 hk. Beväpningen bestod av sex fasta ksp, varav 2 st grovkalibriga 12,7-or. 36 st lätta bombplan av typ Douglas BA-5, systertyp till den svenska B 5, ehuru med infällbart landställ, levererades även till »Little Norway» för utbildningsändamål.



Ovan inspekterar chefen för det norska flygvapnet, amiral Riser-Larsen, en avdelning norska flygsoldater i England. — T h tankar markpersonalen på Island ett Northropplan.



norskt flygvapen, ett modernt flygvapen som verkligen kunde bita ifrån sig. På väg till England diskuterade man planerna och tänkte först upprätta ett flygvapen med baser i Frankrike, men så blev ju också detta land ett byte för de tyska härmassorna. Norrmännen måste söka sig längre bort från krigsskådeplatsen i Europa och det blev — Toronto i Kanada, där norska staten fick inköpa ett område mitt i staden.

Norska arkitekter och flygare gick till verket med »krum hals». Barack efter barack restes och bara några månader efter ankomsten till det främmande landet, där vikingarna 900 år tidigare rövade kvinnor och egendom, började norrmännen bygga en ny flygarstad för att utbilda flygare i kampen mot den gemensamma fienden, nazismen. De startade på bar backe men det blev snart 20 baracker av det. Och kull efter kull av unga norrmän ryckte in där efter de mest halsbrytande och spännande färder runt halva eller hela jordklotet. Det fanns de som hade göra ett helt år på resan till Little Norway, som lägret döptes till. Dess förste chef blev amiral *Hjalmar Riser-Larsen*, men när han för till England blev överstelöjtnant *Ole Reistad* högste chef.

Ynglingarna, som ville bli flygare, kom roende från Norge till England, seglade i sexmetersbåtar, vandrade långa vägar till fots, tog luftvägen från Stockholm till Moskva och därifrån till Svarta havet över Irak till Egypten, över Gibraltar till England eller via Indien och Stilla havet till Little Norway. Det gick en ström av *norske gutter* till denna lilla plats och snart surrade det av norska flygplan över platsen och trakten. Lyckligtvis hade vi den norska handelsflottan kvar och den seglade in pengar, så att det gick att köpa flygplan. En del flygplan hade köpts redan vid nyåret 1939—40 men de kom för sent för att hinna användas den 9 april.

Det var Curtiss-plan med över 500 km/t som maximifart. Norska staten hade köpt sådana plan för 80 miljoner kronor. Och så var det övningsplan av Fairchild-typ. Svenskamerikanerna startade en insamling för att köpa sådana plan och för de 400—500 000 kronor, som kom in, kunde man köpa 24 st övningsplan. Norrmännen själva samlade också in pengar och främst var det de norska sjömännen, som gav bidrag trots att de väl egentligen gjorde en till-

räckligt stor insats till sjöss med livet alltid på spel. I den frivilliga norska insamlingen till jaktplan hade hösten 1944 kommit in 2,5 miljoner kronor. Det 12:e jaktplanet köptes för de sist insamlade medlen. Flygarna själva offrade hela tiden en del av sin lön till flygplanköp men alla dessa frivilliga summor blev ju i alla fall en droppe i havet och det var staten, som måste satsa det mesta.

Så småningom fick vi emellertid en modern flygflotta med Curtiss-jaktplan, Spitfires, Northrop sjöflygplan och andra. Under tiden växte lägret ut allt mera och nästa steg i utvecklingen blev upprättandet av två nya flygläger — Moskuka och Vesle Skaugum. Det sista lägret var ett rekreativsställe för flygarna, när de behövde pusta ut på backen.

För att visa vilken vikt man lade vid flygvapnet kan det nämnas, att det halvåret 1941—42 under uppbyggnaden av staten fick ett anslag på 21 miljoner kronor under det att marinen, som nu omfattar 60—70 fartyg, fick 17 och armén 9 milj kr.

Räddade ur Gestapos klor

Alla *gutta* gick och längtade efter att få lämna Kanada. De ville dra österut och slåss. Norrmännen fick också många uppgifter att lösa. Man fann dem på sagoön Island, där de skyddade konvojerna mot havets rovdjur, de tyska ubåtarna, de flög också i Afrika, Italien och Frankrike, utmed norska kusten och över Atlanten. De var med, där det hände någonting.

Plötsligt en dag fick en division i Skottland en förfrågan från det brittiska amiralitetet, om de ville rädda fem norrmän, som höll på att råka i Gestapos klor. Det gällde folk, som gjort de allierade stora tjänster. De hade bl a sänt värdefulla meddelanden per radio till amiralitetet, som ville sätta in mycket för att rädda dem.

Norska flygare startade med Catalina-flygbåten »Vingtor», som hade åtta mans besättning. Västlänningarna som skulle hämtas befann sig strax söder om Herdla

I stället för bomber fästes under vingarna på ett Northrop spaningsplan behållare med post och förnödenheter till förlista sjömän och patriotförband i de nordnorska ödemarkerna.

flygplats, där tyskarna höll till. »Vingtor» kom fint ner i skymningen, de fem kom roende och togs ombord. I nästa ögonblick var alla tretton i luften. Frälsta, fria!

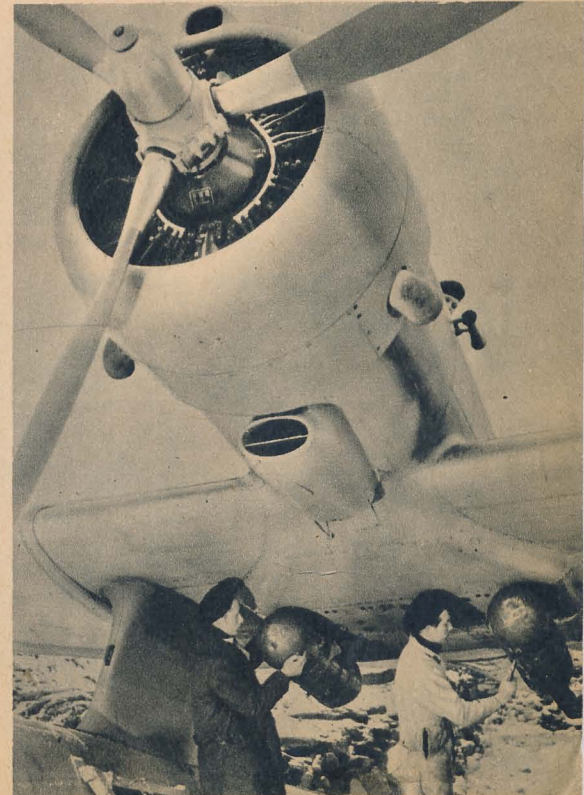
Många satte livet till

Den gamle Wideröe-flygaren *Gunnar Piltingsrud*, som gick in i RAF, specialiserade sig på kanaltrafiken. Han var med om att ta knäcken på inte mindre än 49 tyska fartyg, innan han själv dukade under. Han störtade under kampen om Arnhem vid ett låganfall. Han var en modig man, en karl som inte kände till ordet fruktan.

Vi förlorade många flygare i de hårda striderna. Icke mindre än över 200 unga män hade fått sätta livet till i aktiv tjänst fram till april i år. Och andra har nog följt efter, även om förlusterna blivit färre allt eftersom krigshandlingarna avtagit. 87 flygare saknas och allt som allt har det norska flygvapnet förlorat 350 man.

Sitt första stora elddop fick de norska flygarna under Dieppe-raiden i augusti

(Forts. på sid. 26.)





**FLYG:s NEW YORK-
KORRESPONDENT
G. Kristiansson
KOMMER MED
FREDSSIGNALER**

OCKSÅ ETT FREDSTECKEN. Kubas president tar emot Havanna-konferensens delegater. Den som just bugar sig är mr J. C. Slater, American Export Airlines, och därefter kommer direktör Per A. Norlin, SILA, och trafikchefen i ABA, Torsten Söderquist.

13000 DAKOTA-PLAN TILL SALU

New York, i maj.

Segern i Europa har påskyndat omläggningen av civilflyget till fredsdrift. Redan denna månad har man sett exempel på förbättrad flygservice på en hel rad amerikanska inrikeslinjer. Tillgången på flygplan är större och detsamma gäller trafikfrekvensen. Men också utrikestrafiken har förbättrats — t ex flygtrafiken över Atlanten.

Andra goda tecken rapporteras från Kanada, där 25 flygklubbar ämnar ta upp verksamheten så gott som omedelbart med anledning av krigsslutet i Europa. Dessa klubbar, utspridda från kust till kust, kommer att flyga mer än 300 flygplan, vilka nu finns tillgängliga för fördelning mellan klubbarna.

Kanada ger oss en annan doft av freden genom att annonsera, att tusentals amerikanska jägare och fiskare snart bör resa till Manitoba — med flyg. Winnipeg, sägs det, kommer att bli nyckelpositionen i efterkrigstidens nordamerikanska flyg.

Sydamerikansk iver

I Sydamerika är man också mycket ivrig att bli klar för flygtrafik efter kriget och för att så snabbt som möjligt kunna få de nödvändiga flygplanen har man underhandlat med kanadensiska bolag för att få köpa

DC-4:or, byggda i Montreal. Som svar på dessa framställningar från Sydamerika har de kanadensiska tillverkarna svarat, att så vitt det beror på Douglas-firman finns det inga svårigheter att sälja DC-4:or, tillverkade på licens. Men å andra sidan är kanadensarna mest intresserade av att sälja överskottsplan — alla begagnade. De utbudna planen omfattar bl. a. 18 st Avro, 100 st Fleet, 16 st Waco och 1 st Boeing. Alla affärer måste göras upp kontant men trots de kanadensiska affärsmännens ansträngningar har importörerna i Argentina förklarat sig helst vilja vänta ett litet tag i förhoppning, att det inte skall dröja så långt länge, förrän de första flygplanen från USA anländer.

Personer med förbindelser med det spanska trafikflyget konstaterar, att Iberia Airline, som tillhör Franco-Spanien, har mycket stora svårigheter att återuppta trafiken på Sydamerika detta år. Det beror framför allt därpå att Spanien inte i Amerika kunnat köpa de 10 st Douglas DC-3, som de planerat. Man har därför beslutat att uppskjuta starten för denna trafik till 1946.

Många C-47:or till salu

Det är välbekant, att de allierade nationerna, liksom de neutrala, varit beroende

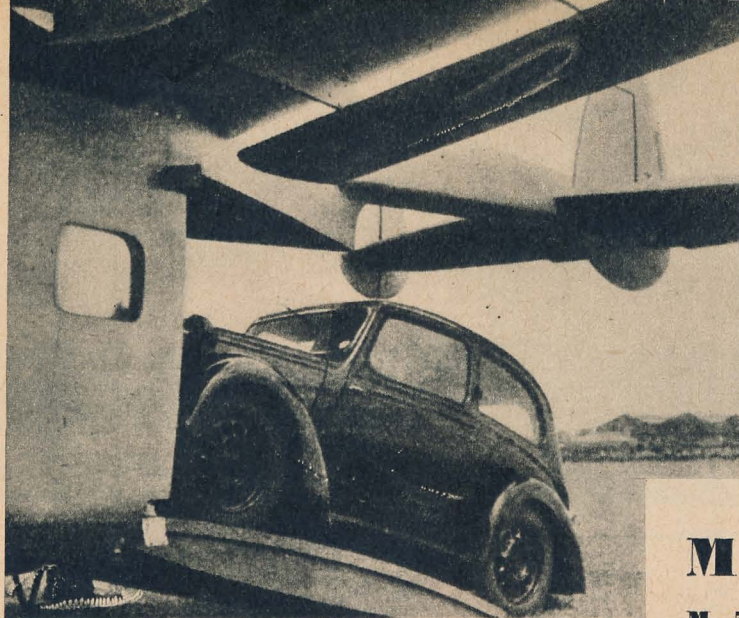
av USA under detta krig, när det gällt transportflyglinjer. Nu när amerikanarna definitivt etablerat sig i Frankrike och Tyskland, sedan det kriget är avslutat, och det inte längre finns någon användning för fallskärmstrupper och luftburna trupper i detta krigsavsnitt, beräknas det att omkring 13 000 st Douglas C-47:or »Skytrain» (»Dakota») kommer att bli tillgängliga för flyglinjerna. Dessa flygplan — med en effektiv livslängd på omkring 10 år — utgör en potentiell kraft, som skulle kunna slå ut hela den amerikanska flygindustrin. Det sägs dock, att USA vidtar sina mått och steg för att stödja denna flygindustri och sälunda i världens flygkretsar behålla sin ställning som nummer ett.

Från det ena till det andra rapporteras det från England, att Wales planerar att bygga en internationell flygplats. Den skall bli belägen vid Llantwit Major omkring 22 km väster om Cardiff. Den skall byggas på en låg kustplatå, som redan under kriget använts som flygfält. Längsta rullbanan skall kunna byggas ut till en längd av 4 500 m och de övriga till 3 600 resp. 3 500 m. Utbyggnaden skulle göras i tre etapper och ta 15 år i anspråk. Totalkostnaderna beräknas till omkring 170 miljoner svenska kronor.

G. Kr.

KUBAKONFERENSENS »DRAFTING COMMITTEE». Fr v Farey-Jones, North Eastern Airways, Norlin, SILA, Slater, American Export Airlines, McCrindle, British Overseas Airways, Cooper, Pan American Airways, Machado, Kuba, Goracki, »Lotz, Polen, Flocon, French Air Mission, London, Goedhuis, Holland och Tipton, American Air Transport Association.





Mr F. G. Miles är ett fenomen, när det gäller att trola fram flygplantyper för de mest skiftande ändamål. På denna sida publiceras fem bilder och en översiktsritning av hans senast publicerade verk — Miles M 57 »Aerovan».

MILES-NYTT IGEN

M. 57 "AEROVAN" FÖR FRAKT ELLER FOLK

Den ytterst livaktiga brittiska firman Miles Aircraft LTD kommer återigen med en nykonstruktion — Miles M.57 »Aerovan» — och som vanligt när Miles bjuder på något nytt så är det en originell konstruktion som presenteras. »Aerovan» synes vara ett idealiskt flygplan för kortare transporter av last eller passagerare. Flygkroppen är utformad så att t o m så skrymmande gods som 4-sitsiga bilar kan tas ombord.

»Aerovan» kan användas för fem olika huvuduppgifter, nämligen:

1) Lätt fraktflygplan med ett tons betalande last, 725 km:s flygsträcka samt en marschfart på 177—185 km/t för en bränslekostnad av inte fullt 22 öre per kilometer. Bensinåtgången är mindre än 0,3 l per kilometer.

2) Passagerarplan på lokala flyglinjer med sex, åtta eller tio passagerare. Bakre delen av kabinen är i så fall inredd som toaletterum.

3) Flygambulans med maximalt åtta bärar och plats för medföljande sjuksköterska.

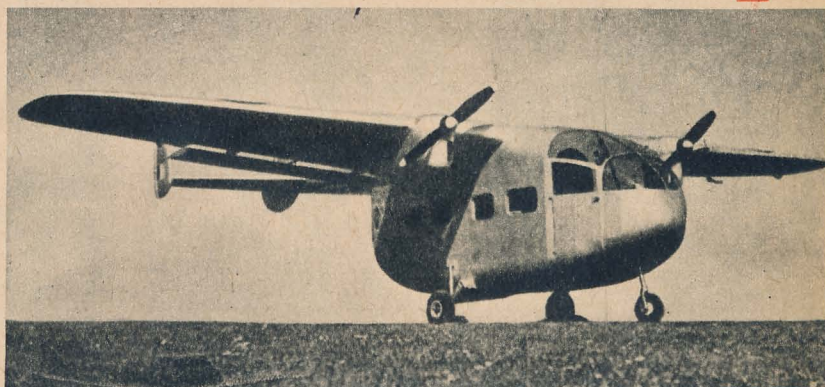
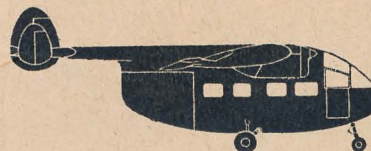
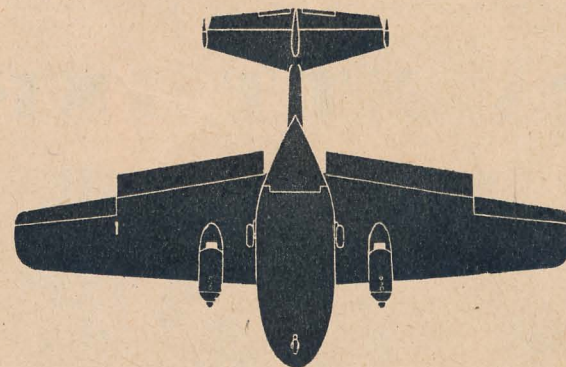
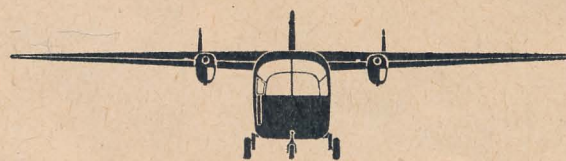
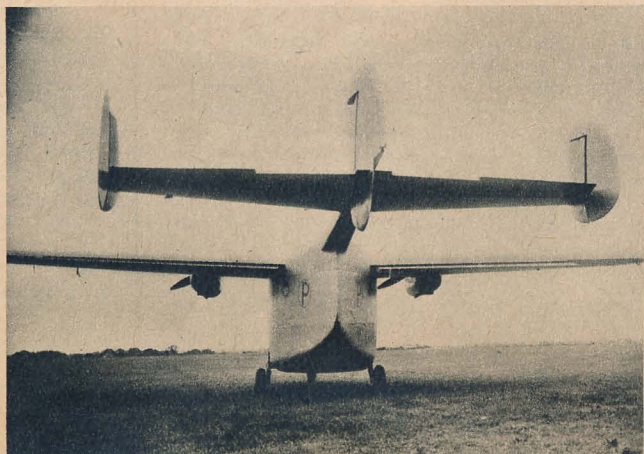
4) Flygande lasarett med fullständig kirurgisk utrustning för första-handsoperationer och med plats för läkare och sköterska.

5) »Husflygplan» för camping eller sommarnöje. Denna version är utrustad med två liggplatser, som förvandlas till sittsoffor på dagarna, ångkokare, diskho och en 27 l vattenbehållare, toaletterum och garderob samt utrymmen för kokkärl, porslin och glas.

Kan man mera begära? Nu väntar vi bara på ett Miles-projekt till familjeflygplan med både bowlingbana och tennisbana.

»Aerovan» är försedd med fast trehjulstäl med styrbart nos-hjul och flygkroppen ligger endast c:a 60 cm över marken. Som en extra finess med särskild hänsyn till passagerarnas säkerhet kan nämnas att M57 är utrustad med Henderson kraschsäkra bränsletankar, vilka vid haverier ej kan slås sönder. På så sätt elimineras brandfaran.

Miles M57 är utrustad med två Gipsy eller Cirrus »Major» på 130 resp 150 hk. Tomvikten är 1337 kg (med stolar 1515 kg) och max betalande last 1 ton. Flygvikt 2708 kg. Maxhastighet 209 km/t och marschfart 177—185 km/t. Start och landningssträckan varierar mellan 90 och 240 m beroende på lasten; anmärkningsvärda siffror men så är också vingbelastningen endast 73,24 kg/m². M57 kan alltså starta och landa på mycket små fält. På grund av det låga landstället fordrar den dock relativt fast underlag. Spännvidden är 15,24 m, längden 10,97 m och höjden 4,11 m.





En amerikansk »Dakota» från Luleå kastar ut bensindunkar i fallskärmar vid Karasjok i Nordnorge, där en stor olycka inträffat.

PÅ ETT ISFLAK I NORGE

REPORTAGE OCH FOTO: ROLF WALL



Sprängningsolycka i Nordnorge... 22 man dödades omedelbart... nio man svårt skadade... snabbast möjliga hjälp av nöden... Ja, så löd i korhet det meddelande, som vi i början på maj erhöll på F 3:s flyktingdetachement i Kiruna, och vår efter många månaders fjällflygningar beprövade personal gjorde sig och sina Storkar redo för sin kanske hittills största uppgift.

Platsen för katastrofen, Karasjok, belägen något tiotal mil söder om de norska ishavsfjordarna, kunde med våra Storkar nås efter c:a tre timmars flygning över ödemarker där ingen mänsklig boning fanns, bara tundra, fjäll och älvar. Efter två misslyckade försök, då flygplanen tvingades att vända på grund av dåligt väder, kom de äntligen iväg och nådde målet, den vid tyskarnas återfåg i vintras nedbrända kyrkbyn Karasjok, där en norsk militärstyrka var förlagd.

Ja, så började för F 3-flygarna fem dagars intensiv flygverksamhet. Dessa nio människolivs vara eller icke vara berodde på om våra flygare i tid kunde få dem ned till svenska lasarett. De tre flygförarna, fänrik *Nils Öberg* samt furirerna *Holmberg* och *Areschoug* flög de två Storkarna i skift. Två flög och en vilade. Det var så här års flygljust dygnet runt. De löste sina uppgifter på ett glänsade sätt och allting »klaffade» perfekt hela tiden. Samtliga nio skadade räddades till livet, och när Storkarna efter sista flygningen lyckligt landat på Kirunabasen, varifrån ATC:s »Dakota» förde de sårade till Luleå, var det med en viss känsla av att ha gjort ett gott arbete, som F 3-detachementet pustade ut och gjorde sig redo för nya uppgifter.



All underhållstjänst vid de norska förbanden i Nordnorge skedde med flyg och bl a kastades en komplett utrustning för ett helt fältlasarett ner med fallskärmar efter den stora sprängningsolyckan. En av Norges skickligaste kirurger, överste *Sem*, och en norsk sjuksyster, vilka ses på övre bilden härintill, hoppade också ut med fallskärm från en »Dakota» för att snarast möjligt ge de svårt skadade den första hjälpen. Efter de omedelbart nödvändiga operationerna fördes de skadade med de svenska Storkarna till Kiruna. — De svenska rödakorsmärkta Storkarna står på bilden nederst t v startklara i Kiruna för att flyga till Karasjok.



Med yttersta försiktighet bärs de svårt sårade norrmen i Karasjok ner till de väntande Storkarna, där de varsamt lyfts in av hjälpsamma händer. Bland de skadade fanns bl a en som fått hela underlivet sön-



dertrasat av splitter och två med så svåra ögonskador att de skulle ha blivit helt blinda om de ej fått lasarettsvård inom 24 timmar. Det fick de tack vare flyget och alla räddades.

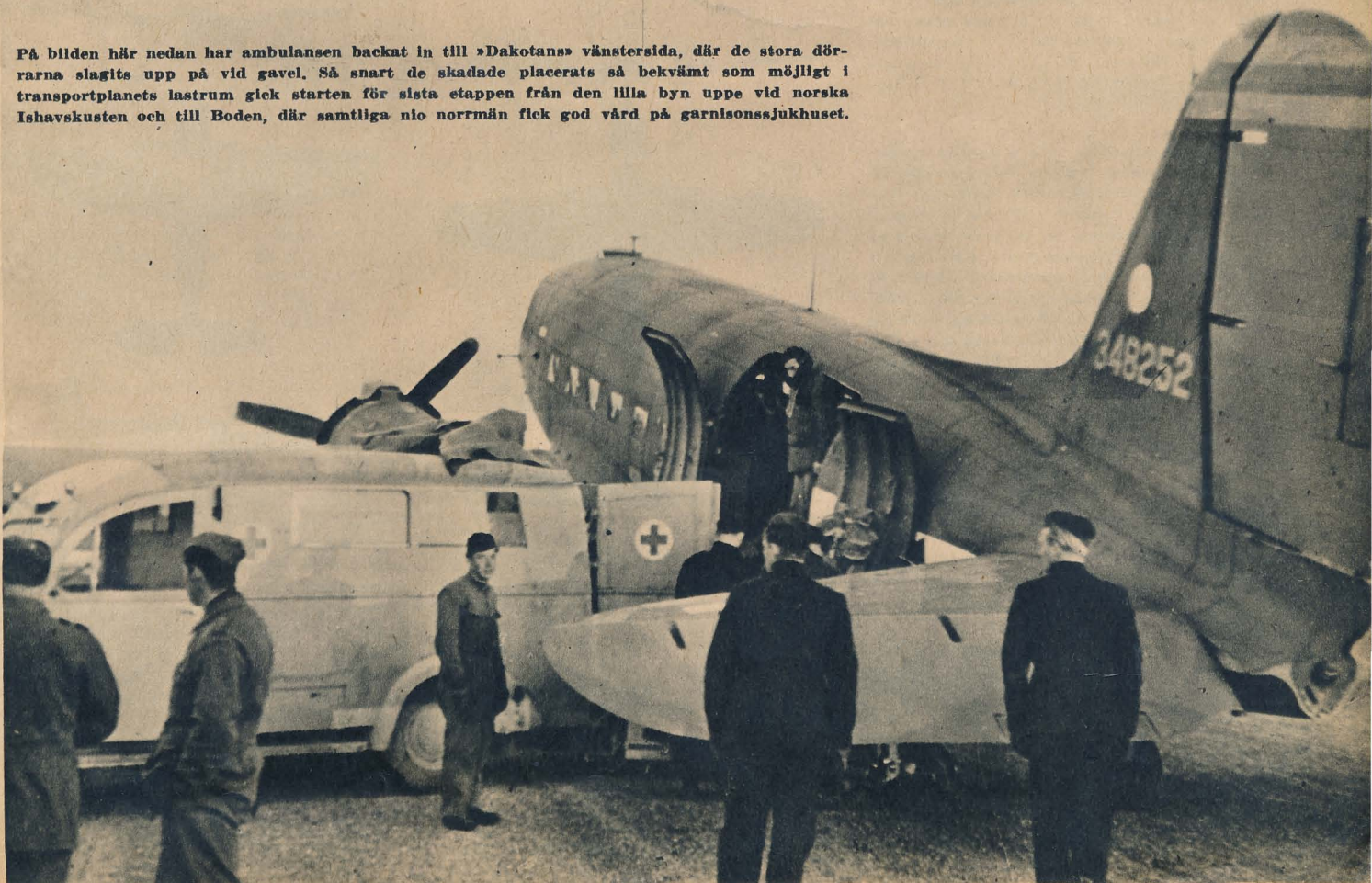


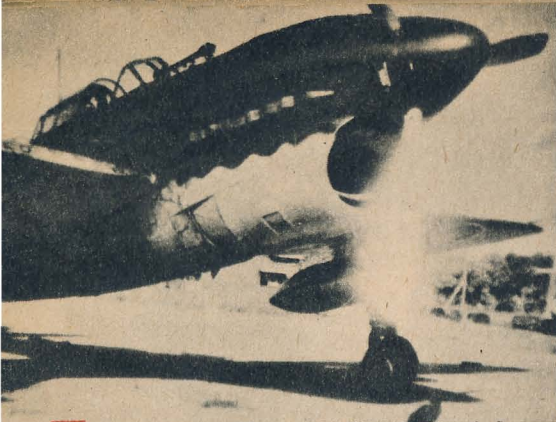
De svenska Storkarna måste i Karasjok landa och starta på ett stort isflak på älven som flöt förbi. Isen hade nämligen redan lossat vid stränderna. — På bilden t v ses en av Storkarna starta med en skadad norrman på en tre timmars flygning till Kiruna.



Efter landningen i Kiruna lyftes de skadade lika varsamt ur Storken och fördes med ambulans över till det amerikanska »Dakota»-planet, som väntade där för att utan dröjsmål flyga de skadade till Boden (t h).

På bilden här nedan har ambulansen backat in till »Dakotans» vänstersida, där de stora dörrarna slagits upp på vid gavel. Så snart de skadade placerats så bekvämt som möjligt i transportplanetns lastrum gick starten för sista etappen från den lilla byn uppe vid norska Ishavskusten och till Boden, där samtliga nio norrmen fick god vård på garnisonssjukhuset.





JAPANS FLYGVAPEN

Den sista fasen i detta världskrigs väldiga flygoperationer, kommer att bli ett samlat amerikanskt-engelskt förintelseangrepp mot den japanska hemortens försvarsflyg. Inför detta hot har den japanska flygledningen gett sig in på det mycket svåra företaget att nyutrusta de japanska armé- och marinflygvapnen. Man har satt in en mängd nya typer istället för att inrikta sig på masstillverkning av några få jämförelsevis moderna jakt- och torpedbombplan. En liknande produktionstaktik utvecklades som bekant även av tyskarna, som strax före den anglo-amerikanska invasionen i Frankrike planerade att bygga upp »ett nytt tyskt flygvapen».

De nya japanska typerna är huvudsakligen enmotoriga land- och hangarfartygsbaserade jaktplan. En hel del tvåmotoriga nya nattjakt- och torpedbombplan har också satts in i Stilla havskriget. Alla japanska typer har av amerikanerna försetts med kodenamn enligt följande system: — Alla jaktplan och jaktbombplan har getts pojknamn; alla bomb-, bombspanings- och torpedbombplan har fått flicknamn, och alla

transportflygplan har getts flicknamn börjande med bokstaven T.

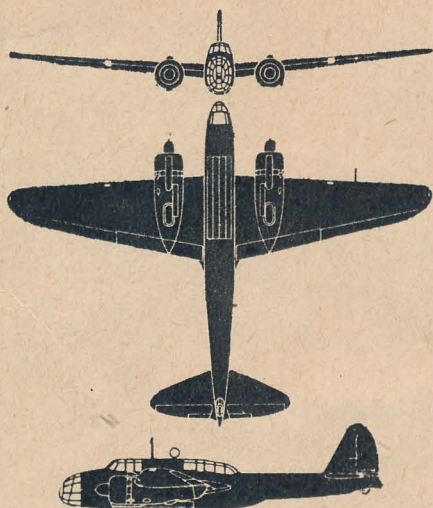
De flesta av dessa nykonstruktioner, företrädesvis jaktplanen, har utrustats med den nya 18-cylindriga dubbelradiga stjärnmotorn Homare 21, som har en effekt på inte mindre än 2.000 hk. Denna motor, som av USA-expertter betraktas som mycket god, har en diameter på blott 1,02 m, d v s 30 cm mindre än Bristol »Hercules» och 25 cm mindre än den tyska B.M.W. 801, vilka senare dock har avsevärt mindre effekt. Som exempel på den anmärkningsvärda utveckling denna motor innebär kan nämnas att ett enmotorigt spaningsflygplan av »SAAB-17-klass» och benämnt »Myrt» fått en maxhastighet på inte mindre än 628 km/t.

Den japanska flygmotorindustrin, närmast Kawasaki, har förvärvat tillverkningsrätten för den tyska flygmotorn Mercedes-Benz DB 603 på 1.700 hk. Också de tysk-konstruerade jaktplanen av typerna Focke-Wulf FW 190, Messerschmitt Me 109 och Me 110 har förekommit i det japanska »imperielufttrummet».

Två andra nyheter som framkommit genom den japanska radions speciella militärpropagandist är att ett japanskt reaktionsjaktplan är under produktion liksom ett radiokontrollerat sexmotorigt tungt bombplan utrustat med motorer på vardera 830 hk. Förre riksmarskalken Göring har under förhör inför de allierade berättat, att ritningar till samtliga tyska reaktionsjaktplan med ubåt förts till Japan.

(Materialet till denna sammanställning är hämtat ur »Flight», »Aeroplane», »Flying», »Skyways», »Interavia», Janes »All the Worlds Aircraft» och även tyska källor.)
»Gnomos».

AICHI K-02 »SUISEI». (Ovan.) Kodnamn: »Judy 12». (Enmotorigt hangarfartygsbaserat störbombplan.) Motor: 1 st 1.400 hk Aichi »Atsuta 21». (Licensbyggd DB 601N), 12-cyl vätskekyld radmotor, spännvidd: 11,50 m, längd: 10,21 m, maxhastighet: 515 km/t, flygsträcka: 3.350 km, bomblast: 1.000 kg, beväpning: 4 st fasta och 1 st rörlig 7,9 mm ksp.

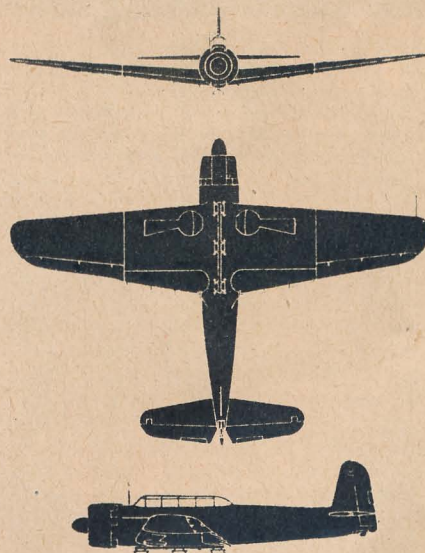
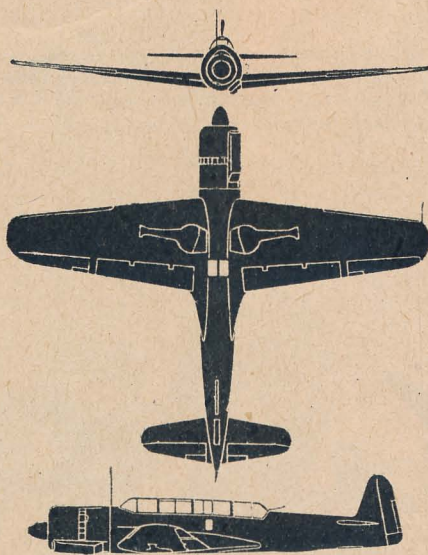


KAWASAKI OB-99 »DURAL». (Ovan och nederst.) Kodnamn: »Lily». (Tvåmotorigt spaningsbombplan.) Motorer: 2 st 1.020 hk Kawasaki 2, 14-cyl stjärnmotorer, spännvidd: 18,24 m, längd: 12,49 m, maxhastighet: 459 km/t, marschhastighet: 394 km/t, flygsträcka: 2.080 km, bomblast: 400 kg. (Större bomblast på kortare sträckor), beväpning: 4 st rörliga 7,7 mm ksp.

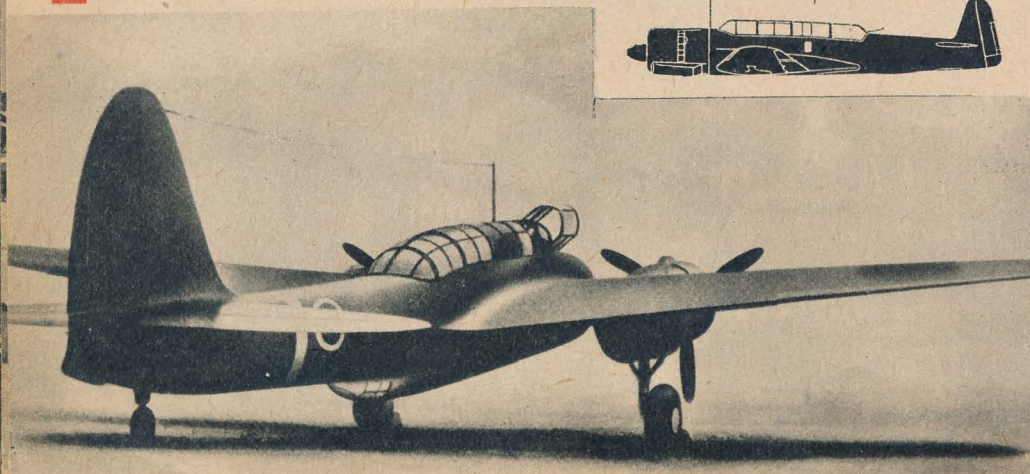
NAKAJIMA »SAIUN», d v s målade molnet. (T h.) Kodnamn: »Myrt». (Enmotorigt, 3-sitsigt hangarfartygsbaserat spanings- och torpedbombplan.) Motor: 1 st 2.000 hk Homare 21, 18-cyl stjärnmotor. En tidigare version av »Myrt» hade en Homare-motor på 1.680 hk. Fyrbladig propeller, spännvidd: 12,52 m, längd: 11,12 m, maxhastighet: 628 km/t (tidigare version 595 km/t), flygsträcka 4.100 km (tidigare version 3.800 km), beväpning: 1 st rörlig 7,9 mm ksp samt ett okänt antal fasta, bomblast: 1 st 45 cm torped på 900 kg eller 600 kg bomber.

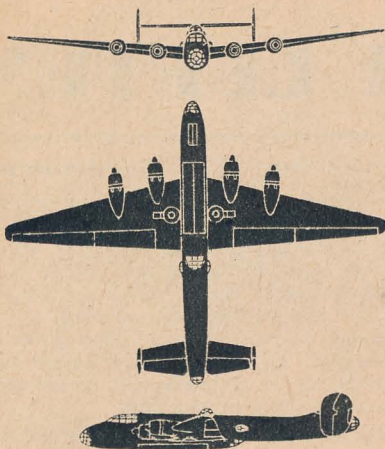
JAPANSKA BETECKNINGAR

Typ	Namn	B
Ambulans	Byoinki	B
Armésamverkan	Rikugun Kyoryoku	RK
Störbomb	Kyukoki	K
Jakt	Sentoki	S
Flottörplan	Suijo Hikoki	SH
Flygbåt	Hikosen	H
Tung bomb	Omoshi Bakudanki	OB
Lätt bomb	Karui Bakudanki	KB
Spaning	Teisatsuki	T
Sjöspaning	Kaijo Teisatsuki	KT
Torped	Gyoraiki	G
Skolplan	Kyorenki	K
Transport	Yusoki	Y

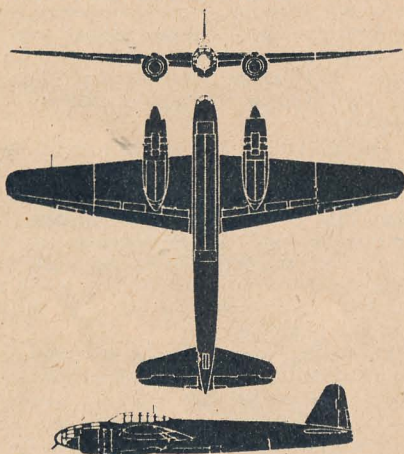


NAKAJIMA G-02 »TENZAN», d v s himmelsberget. (Ovan.) Kodnamn: »Jill 12». (Enmotorigt, 3-sitsigt, hangarfartygsbaserat spanings- och torpedbombplan.) Motor: 1 st 1.500 hk Mitsubishi »Kasei 25», 14-cyl stjärnmotor, spännvidd: 14,78 m, längd: 10,66 m, flygvikt: 4.500 kg, maxhastighet: 530 km/t, flygsträcka: 3.200 km, bomblast: 1 st 45 cm torped på 900 kg eller 600 kg bomber, beväpning: 2 st fasta samt 1 st rörlig 7,9 mm ksp.



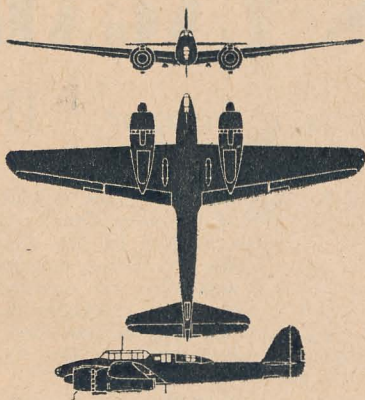
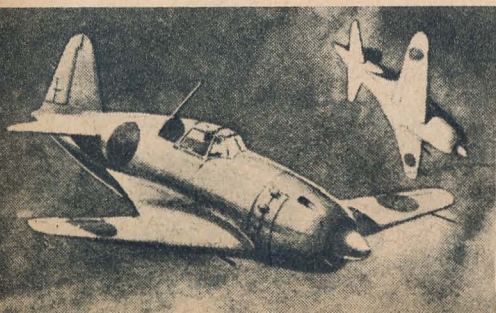


NAKAJIMA OBY-02. (Ovan.) Kodnamn: »Liz 11». (4-motorigt tungt bomb- och transportplan.) Motorer: 4 st 1.600 hk Nakajima-stjärnmotorer. Fyrbladiga propellrar, spännvidd: 42,08 m, längd: 30,79 m. Övriga uppgifter ej tillgängliga. »Liz» är den första och enda japanska motsvarigheten till de allierades tunga bombplan och är troligen resultatet av det löfte som japanerna gav, då de inköpte prototypen till Douglas DC-4, att de skulle konstruera ett tungt bombplan, som skulle vara »Flygande fästningen» överlägset. Om de sedan lyckats är en annan sak. Hittills har planet enligt USA-rapporter endast kommit till användning som transportplan.

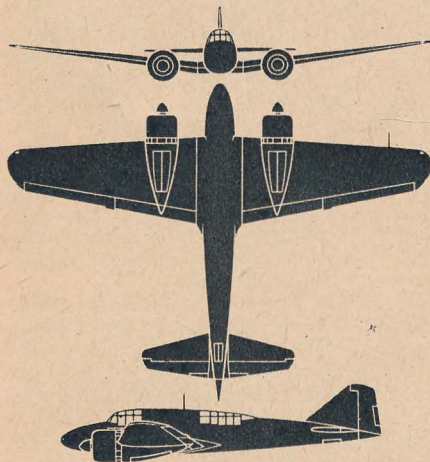
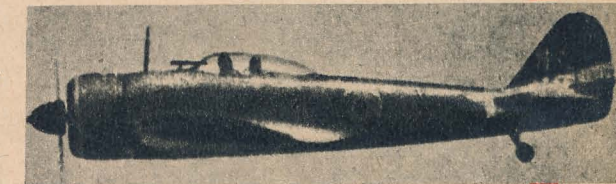


YOKOSUKA »GINKA», d v s vintergatan. (Ovan.) Kodnamn: »Frances 11». (2-motorigt torpedbombplan.) Seriebygges av både Mitsubishi och Nakajimakoncernerna. Motorer: 2 st 1.795 hk Homare 11, 18-cyl stjärnmotorer. Spännvidd: 19,99 m, längd: 15,04 m, maxhastighet: 560 km/t, flygsträcka: 4.500 km, bombast: 1 st 45 cm torped eller 1.000 kg bomber, beväpning: 2 st rörliga 20 mm akan.

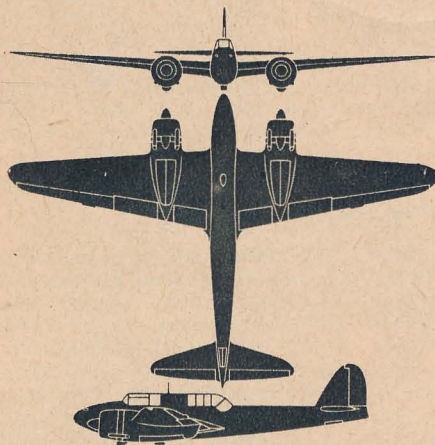
MITSUBISHI S-04 »RAIDEN», (Nedan.) Kodnamn: »Jack 11». (Hangarfartygsbaserat jaktplan. Kallas av USA-piloterna för den japanska »Thunderbolt».) Motor: 1 st 1.795 hk »Homare 11», 18-cyl stjärnmotor. Tidigare versioner har haft en Mitsubishi »Kasei 23»-motor med något mindre effekt, spännvidd: 10,79 m, längd: 9,70 m, maxhastighet: 650 km/t, stighastighet: 1.400 m/min, flygsträcka 1.750 km, beväpning: 2 st 20 mm akan samt 2 st 12,7 mm ksp.



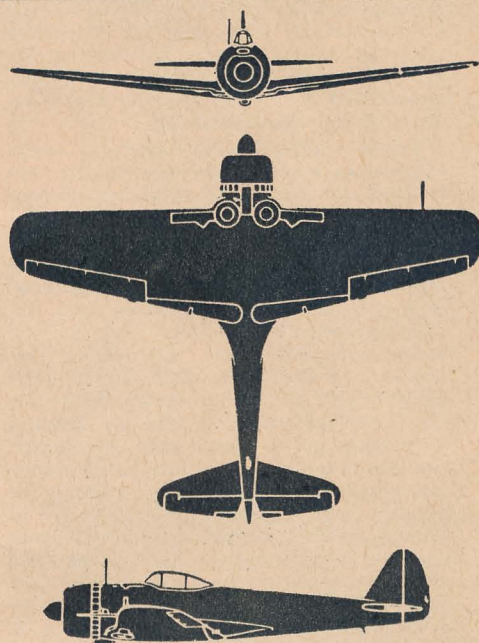
NAKAJIMA »GEKKO», (Ovan och t v.) Kodnamn: »Irving 11». (2-motorigt nattjaktplan, men används liksom »Nick» även för bomb- och spaningsuppdrag.) Motorer: 2 st 1.100 hk Nakajima »Sakae 21», 14-cyl stjärnmotorer, spännvidd: 16,96 m, längd 11,73 m, tomvikt: 4.600 kg, maxhastighet: 531 km/t, stighastighet: 518 m/min, flygsträcka: 3.000 km, beväpning: 3 st 20 mm akan, därav 1 st rörlig, bombast: 500 kg.



MITSUBISHI T-00 »SHINTEI», (Ovan.) Kodnamn: »Dinah». (Obeväpnat 2-motorigt spaningsplan.) Motorer: 2 st 1.020 hk Nakajima 2, 14-cyl stjärnmotorer, spännvidd: 14,70 m, längd: 10,99 m, maxhastighet: 596 km/t, topphöjd: 11.000 m, flygsträcka: 3.200 km.

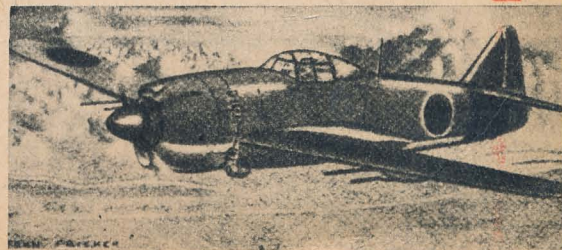


KAWASAKI S-03. (Ovan.) Kodnamn: »Nick 2». (2-motorigt nattjaktplan som även används som jaktbomb- och spaningsplan.) Motorer: 2 st 1.150 hk Mitsubishi 1, 14-cyl stjärnmotorer. Den tidigare versionen — »Nick 1» — var utrustad med 1.050 hk motorer av samma fabrikat. Spännvidd: 15,24 m (»Nick 1»: 15,93 m), längd: 12,19 m (»Nick 1»: 10,49 m), maxhastighet: 603 km/t (»Nick 1»: 563 km/t), stighastighet: 732 m/min, flygsträcka: 2.565 km (»Nick 1»: 2.080 km), beväpning: 1 st fast 37 mm akan, 2 st fasta 12,7 mm ksp samt 1 st rörlig 7,7 mm ksp.



NAKAJIMA S-02. (Bild och 3-planskiss ovan.) Kodnamn: »Oscar 2». (Jaktplan för ortsförsvår.) Motor: 1 st 1.150 hk (Nakajima), 14-cyl stjärnmotor. Den tidigare »Oscar 1» hade en motor på endast 955 hk. Spännvidd: 10,84 m (»Oscar 1»: 11,50 m), längd 8,92 m, maxhastighet: 550 km/t (»Oscar 1»: 510 km/t), marschhastighet: 424 km/t, stighastighet: 1.005 m/min, flygsträcka: 1.200 km, beväpning: 2 st fasta 12,7 mm ksp. Den senaste versionen har en något förstärkt beväpning, men detaljerna är okända. Bombast: 1 st 50 kg bomb, som kan utbytas mot extra bränsletank vid eskortuppdrag.

»SHIDEN», (Nedan.) Kodnamn: George. (Hangarfartygsbaserat jaktplan, obetydligt snabbare än motsvarande amerikanska »Hellcat».) Motor: 1 st 2.000 hk »Homare 21», 18-cyl stjärnmotor. Alla mått okända. Maxhastighet: 640 km/t, flygsträcka: 1.000 km, beväpning: 4 st 20 mm akan i vingarna samt 2 st synkr 12,7 mm ksp.



FRAMTIDENS LAGAR I LUFTEN

Ur Chicagokonferensens tekniska bilagor. II.

Av ing. G. V. Nordenswan

Lufttrafikreglering, trafikregler, rapport och ordersystem

Bestämmelserna om lufttrafikreglering avser att skapa ett över hela jorden gällande, enhetligt säkerhetssystem för alla civila luftfartyg. Militära sådana kan däremot undantas från bestämmelserna i de stater, där ansvariga militärmyndigheter så beslutar. Det är meningen, att den enhetliga regleringstjänsten för luftfarten skall införas överallt, där lufttrafik finnes av sådana proportioner, att reglering är behövlig, och respektive stater få avgöra, när ett sådant behov föreligger för ett visst område eller en viss ort. De vid konferensen utarbetade bestämmelserna innehålla grundnormer för trafikregleringen, och det kommer att bli nödvändigt för respektive stater att individuellt eller kollektivt utfärda kompletterande detaljföreskrifter, uppgjorda med hänsyn till speciella förhållanden inom respektive områden.

Trafikregleringen skall skötas av regleringscentraler och regleringstorn. Ett regleringstorn har sin verksamhet förlagd inom en flyghamn och ansvarar för trafikordningen inom dess s k regleringssektor; tornet är alltså så att säga den lägsta instansen i regleringssystemet. Närmast högre instans är regleringscentralen, som har överinsendet över trafiken inom ett s k regleringsområde, vars utsträckning bestämmas av respektive stater. Genom överenskommelse mellan intresserade stater kan ett regleringsområde komma att omfatta även delar av en annan stats territorium, om detta befinner lämpligt. Alla regleringscentraler inom en stat lyder under den senares flygmyndighet. — Ehuru det ej tydligt utsågs i organisationsplanen, synes det vara meningen att åtminstone på vissa delar av jordytan skapa en ännu högre regleringsinstans; i texten förekommer nämligen en och annan antydning om s. k. regioncentraler.

Regleringstjänstens ändamål är i första hand att möjliggöra säker och snabb lufttrafik genom att söka förhindra kollisioner och onödiga förseningar och genom att bistå luftfartygschefer med råd och upplysningar, som kan vara värdefulla för ett snabbt och säkert genomförande av en färd. Dessutom skall den underrätta vederbörande räddningsorganisationer angående luftfartyg i känt eller förmodat nödläge och bistå dem, när så är behövligt.

Hur flygplanen dirigeras

I princip skall regleringstjänsten arbeta så, att intet luftfartyg släpps upp utan att ha erhållit klarering för en viss färd, beskriven i en på förhand till regleringscentralen för startområdet meddelad färdplan. Det är alltså meningen, att varje regleringscentral skall ha noggrann kontroll över alla de luftfartyg, som röra sig inom dess regleringsområde, och kunna dirigera dem så, att trafiksäkerheten blir den största möjliga. Så länge luftfartyget befinner sig inom startflyghamnens regleringssektor, står det under kontroll av vederbörande

flygledare i tornet, vilken sedan överlämnar det till regleringscentralen. Denna meddelar luftfartygets färdplan till alla andra centraler, som berörs av färden, och som successivt överta kontrollen, när luftfartyget kommer in över deras respektive områden. Före landning övertas den direkta kontrollen av regleringstornet i den flyghamn, där landningen skall ske.

Order till och rapporter från luftfartyg skall i första hand ges pr radio. Någon bestämmelse om obligatorisk radioutrustning vid dagflygning finns emellertid ej annat än för trafikplan, som skall ha sändare och mottagare för både kort- och långdistans; däremot skall varje plan vid nattflygning ha åtminstone en mottagare, som arbetar på regleringstjänstens frekvenser. Order till med radio ej utrustade plan ges, när så kan ske, med ljussignaler enligt fastställd code, och mottagandet kvitteras med viftning av skevnings- eller sidoroder, i luften med vagnning. Coden omfattar följande signaler, givna med riktligt ljus:

Till plan i luften. 1. Stadigt grönt sken: klart för landning. 2. Stadigt rött sken: ge plats för andra luftfartyg, fortsätt att cirkulera. 3. Serie röda blinkar: återvänd och landa (varvid signal för landningsklarering gives i lämpligt ögonblick). 4. Serie av omväxlande röda och gröna blinkar: se upp för riskabla eller ovanliga förhållanden.

Till plan på marken. 1. Stadigt rött sken: stanna. 2. Serie röda blinkar: kör tillbaka till hangarlinjen. 3. Serie gröna blinkar: klart för fortsatt rullning.

Till plan i startposition. 1. Stadigt rött sken: lämna genast rullbanan och vänta. 2. Stadigt grönt sken: klart för start.

Allmän varningssignal. En serie omväxlande röda och gröna blinkar skall användas för att beordra luftfartygschefer, förare av åkdon och personal i flyghamn att se upp för riskabla eller ovanliga förhållanden, t. ex.: kollisionsrisk på grund av skärande kurs med annat plan, isbelagd rullbana, mekaniskt fel ombord, som fartygschefen kanske ej observerat.

Vad orden innehåller

Klareringsförfarandet är strängt bundet till fastställda normer och avser att skapa en minutiös ordning i luften. Speciellt noggranna är instruktionerna för luftfartyg under s. k. instrumentflygförhållanden, d. v. s. vid dålig sikt; de måste därvid ej blott följa en föreskriven rutt utan också rätta sig efter i klareringen givna order beträffande flyghöjd. Sådana order skall innehålla: 1. Den eller de marschhöjder, som skall användas. 2. Höjder över de rapportpunkter, som skall passeras på annan

höjd än marschhöjden. 3. Plats eller tid då stigning eller nedstigning skall börja, samt vertikalthastighet därvid, då så är nödvändigt för tillfredsställande reglering. 4. Inflygnings- och avflygningshöjder, då så är nödvändigt. En klarering för avresa kan innehålla en bestämmelse, att klareringen återtas vid ett visst klockslag.

Generellt är det regleringscentralernas och tornens uppgift att dirigera inom respektive områden befintliga luftfartyg så, att de ej kommer för nära varandra och ej råkar in i för deras säkerhet farliga väderleksförhållanden. — I säkerhetens intresse blir det alltså slut på det fria kringflygandet hur som helst i trafikreglerade områden.

*

Bestämmelserna angående trafikregler i luften ansluter sig till nu allmänt gällande »ombordläggningsreglemente». Ifråga om företrädesrätt till att gå på hållen kurs inrangeras olika slag av luftfartyg i följande prioriteringsordning: 1. Ballonger, förankrade och fria — varvid luftskepp, som förlorat manöverförmågan, räknas som fria ballong. 2. Glid- och segelplan. 3. Luftskepp. 4. Flygplan, som bogserar glid- eller segelflygplan. 5. Flygplan inklusive rotorplan.

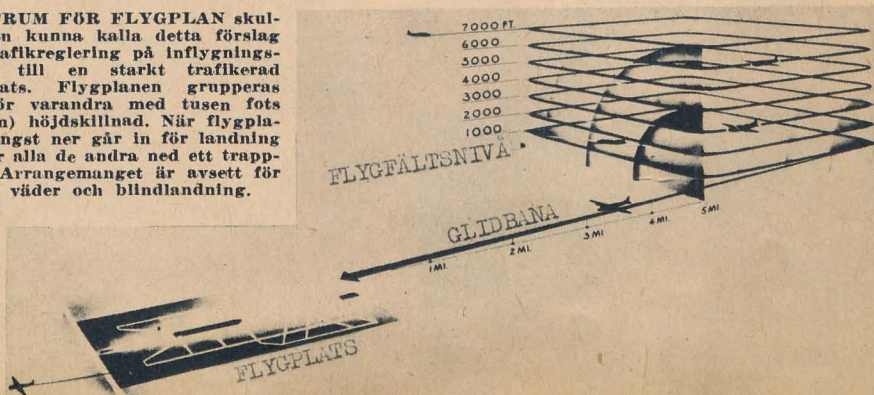
Vid skärande kurser och på ungefär samma höjd skall man väja för den man har på sin högra sida. Vid kontrakurser skall båda väja åt höger för säker passage. Vid omfarande skall det upphinnande luftfartyget, vare sig det befinner sig i stigning, nedgång eller horisontal flygning, ändra sin kurs åt höger, så att det går klart för det andra luftfartyget.

Luftfartyg, som håller på att landa eller manövrerar under förberedelser för landning, har företrädesrätt framför annat luftfartyg under flygning samt på land eller vatten. (Denna bestämmelse, varigenom under vissa förhållanden väjningsskyldigheten kan omkastas, synes kunna medföra kollisionsrisk, såvida ej flygplanets egenkap på landande eller för landning manövrerande klargöres genom en signal av något slag från flygplanet. — *Förf:s anm.*)

Över tätbebyggda samhällen och folksamlingar i det fria skall flyghöjden vara så stor, att nödlandning utanför dessa områden alltid är möjlig, och får under inga förhållanden understiga 300 m. Flyghöjden skall fö vara så stor att luftfartyget ej vållar onödig olägenhet eller skada på person eller egendom på jordytan.

Om ej andra flyghöjder anvisats av en central eller ett torn, skall marschflyghöjd väljas efter följande regler: 1) Luftfartyg med verklig rättvisande kurs av från 0°

VÄNTRUM FÖR FLYGPLAN skulle man kunna kalla detta förslag till trafikreglering på inflygningsvägen till en starkt trafikerad flygplats. Flygplanen grupperas ovanför varandra med tusen fots (300 m) höjdskillnad. När flygplanet längst ner går in för landning flyttar alla de andra ned ett trappsteg. Arrangemanget är avsett för dåligt väder och bländlandning.



(eller 360°) till men ej innefattande 180° skall framföras på någon höjd, uppgående till udda tusental fot plus 500 fot över havet (t. ex. 3500). 2) Luftfartyg med verklig rättvisande kurs av från 180° till men ej innefattande 360° (eller 0°) skall framföras på någon höjd, uppgående till jämna tusental fot plus 500 fot över havet (t. ex. 2500).

Avancerad flygning får ej utföras så, att fara uppstår för lufttrafik.

Luftfartyg på väg längs en fastställd flygled skall framföras till höger om flygledens mittlinje, såvida ej annat föreskrivits av en central eller ett torn.

Instrumentflygreglerna

Under vissa förhållanden skall luftfartyg framföras enligt s. k. instrumentflygregler, varvid fartygets positionsljus skall vara tända eller tillfredsställande varningsljus visas. Dessa förhållanden är: 1) Om luftfartyget framföres närmare än 150 m i vertikal led eller 600 m i horisontal led från en molnformation. 2) Om sikten framåt från luftfartyget är mindre än 5 km och fartyget framföres i flyghamns trafikzon eller på större höjd än 300 m över jordytan. 3) Om sikten framåt från luftfartyget är mindre än 1,6 km och fartyget framföres utanför flyghamns trafikzon på eller under 300 m höjd över jordytan. 4) Om en kontraherande stat så föreskrivit, när luftfartyget framföres under tiden mellan solnedgång och soluppgång.

Färd enligt instrumentflygregler kan beordras av central eller torn. Dessa regler innebär en särskilt minutiöst utarbetad färdplan, innehållande minst följande upplysningar: 1) Luftfartygets identitetsbeteckning och radioanropssignal. 2) Delta-gande luftfartygs typ och det antal luftfartyg, som utför färden, om luftfartygen flyger i formation och på endast en färdplan. 3) Namn på fartygschefen resp. formationschefen. 4) Avgångsort. 5) Marschhöjd resp. -höjder, marschrukt inklusive uppgift på storcirkel, loxodrom eller sammansatt loxodrom i tillämpliga fall. 6) Ort för första planerade landning. 7. Antagen verklig flygfart. 8. Sändnings- och mottagningsfrekvenser, som skall användas. 9. Avgångstid. 10. Beräknad tidsåtgång till ankomst över orten för första planerade landning. 11. Alternativ flyghamn resp. flyghamnar (om landning på planerad ort blir omöjlig). 12. Drivmedelsförråd ombord, uttryckt i timmar, och på anfordran nonreturpunkt (varmed menas den punkt, förbi vilken flygningen ej kan utsträckas, om återflygning till startpunkten skall kunna göras på ombord befintligt förråd av drivmedel).

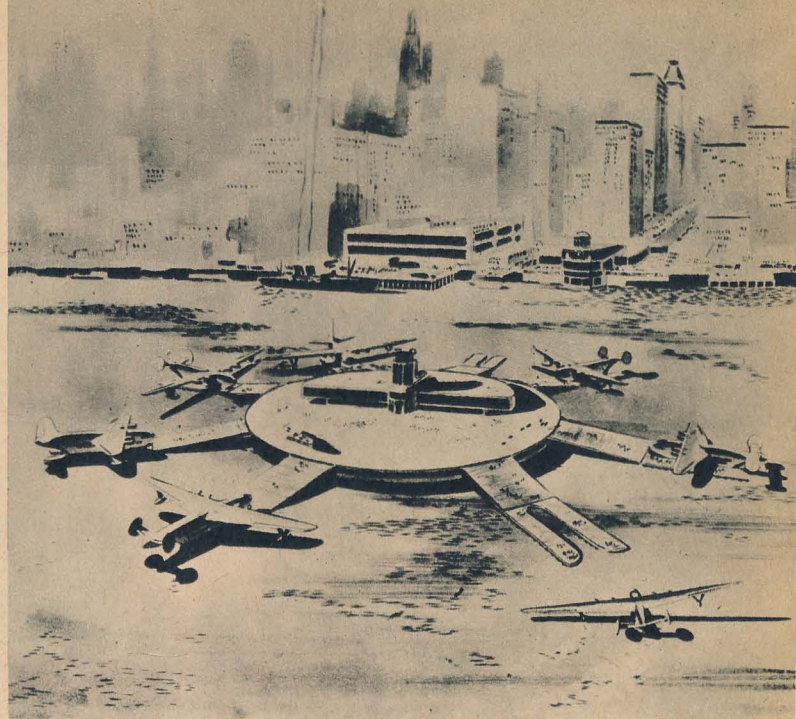
Under instrumentfärd ansvarar luftfartygschefen för att ständig lyssnarvakt hålls på vederbörlig radiofrekvens och att tid och höjd för passerandet av varje fastställd rapportpunkt omedelbart rapporteras pr radio till vederbörlig markstation. (Detta innebär, att »instrumentfärd» icke blir tillåten för luftfartyg, som ej har fullständig radioutrustning.)

*

Bestämmelserna om radiokommunikation mellan luftfartyg och markstationer samt mellan de förra och de senare inbördes ansluter sig till de s. k. Allmänna Radiobestämmelserna enligt Kairo-revisionen.

Generellt kommunicerar ett luftfartyg,

Ett amerikanskt förslag till en framtida sjöflyghamn. En stor cirkulär ö byggs i hamnen, varigenom endast fåga kajplats behövs. Stationsbyggnaden uppförs mitt på ön och släparna, som höjs och sänks med tidvattnet, är arrangerade runt cirkelns omkrets. En tunnel förblinder ön med land. Ett säkert projekt.



så länge det befinner sig inom en flyghamns trafikzon, med flyghamns torn och därefter med blott en viss markstation, fartygets s. k. rapportregleringsstation, som uppsamlar och distribuerar alla meddelanden till och från fartyget. Alltefter som fartyget rör sig framåt efter ruten, kan denna funktion överflyttas på annan station. Principen är, att luftfartyget ej skall behöva ha att göra med mera än en station i taget, på vars frekvens ständig lyssnarvakt kan hållas. Om luftfartyget bör sätta sig i förbindelse med annan station, ger rapportregleringsstationen order därom med uppgift om frekvens, tid o. s. v. Kontinuerlig kommunikation mellan en ombordstation och andra stationer får pågå högst 10 minuter, varefter en paus skall göras för att släppa fram eventuella meddelanden av prioritetsnatur från andra stationer. Om det visar sig omöjligt att få förbindelse mellan ombordstation och resp. markstation, skall man söka nå kontakt genom att reläa meddelanden över andra stationer.

Utrymmet tillåter ej ett närmare ingående på alla de olika bestämmelserna; endast ett par skall i korthet beröras.

Vissa bestämda tider skall radiotystnad iakttas och lyssning efter nödsignaler äga rum på internationella nödfrekvensen 500 kilohertz. Uppfattar en ombordstation ett meddelande från luftfartyg i nöd, skall den fungera som rapportregleringsstation, fortsätta att bevaka frekvensen och rapportera till vederbörande markstation.

Sändningar med radiotelegrafi skall om möjligt sändas i fastställd code. För alla rutinmeddelanden är fastslagna formulär, efter vilka även mycket detaljerade meddelanden kan sändas i starkt koncentrerad form.

Begäran om position göres från luftfartyget till den kontrollerande pejlstationen inom det område, där fartyget tror sig vara. Denna station vidtalar de andra stationer, som behöves för operationen, att göra klart för pejling på viss frekvens. När systemet är klart till action, ger kontrollstationen order till luftfartyget att sända pejsignal, föregången av dess anropssignal. Förfarandet upprepas eventuellt, tills sta-

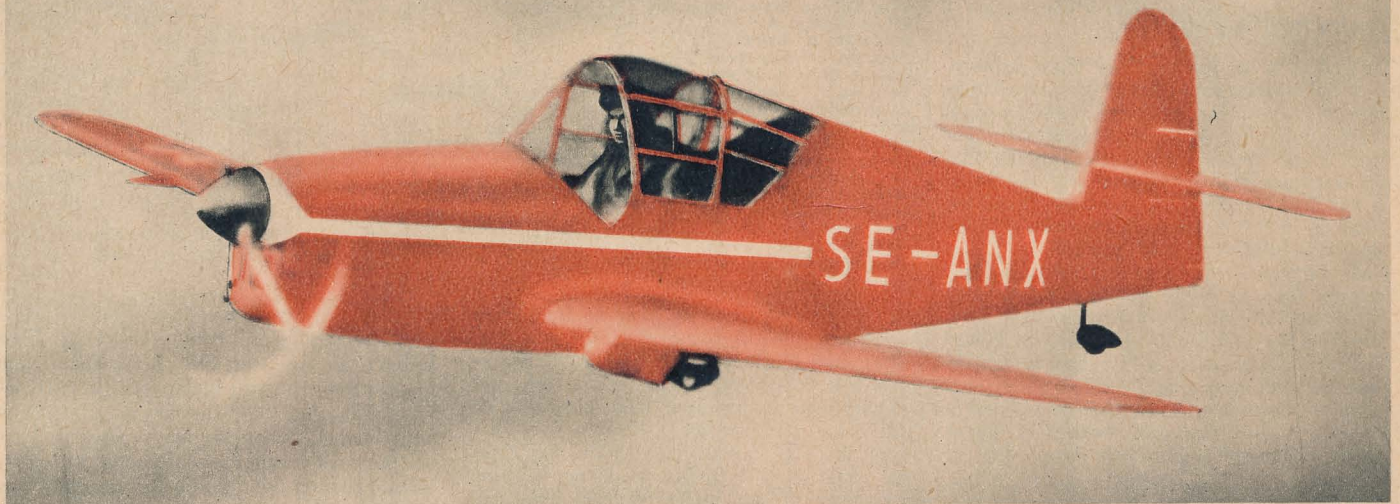
tionerna i systemet meddelat kontrollstationen, att godtagbara resultat erhållits. Med ledning av dessa räknar kontrollstationen ut positionen och meddelar den till luftfartyget jämte en klassificering av uppgiftens noggrannhet. Sedan, genom repetering från luftfartyget klarhet vunnits om, att positionsuppgiften, är riktigt uppfattad, ger kontrollstationen slutsignal. Som synes underlättar detta tillvägagångssätt i högsta möjliga grad arbetet för ombordstationen, som blott har att göra med en enda markstation. För en enkel uppgift om radiobäring kan ombordstationen anropa vilken pejlstation som helst inom räckhåll.

FLIGHT PLAN ABA 461
SEKAN SAAB TX LARSSON
STHLM 265 RL TO
10 W 231 LBN 300
2870 6577 1100Z 530
OPO CZ 7

Detta betyder: Färdplan AB Aerotransport nr 461 för flygplan SE-KAN, typ SAAB TX, flygplanchef Larsson, avgångsort Stockholm, marschhöjd 25 500 fot, rättvisande flygkurs till longitud 10° väst Greenwich 231°, ort för första planerade landning Lissabon, förutsedd verklig flygfart 300 knop, sändningsfrekvens 2 870 kHz, mottagningsfrekvens 6 577 kHz, avgångstid 11.00 medeleuropeisk tid, beräknad tid till ankomsten över planerade första landningsplatsen 5 timmar 30 minuter, alternativa landningsplatser (i nödfall) Oporto och Cadiz, bränsleförråd ombord för 7 timmars marschflygning.

En framtida färdrapport, radierad från ett flygplan på SILA-linjen Stockholm—Buenos Aires. Codetelegram och klartext.

Vacker – men inte bara vacker

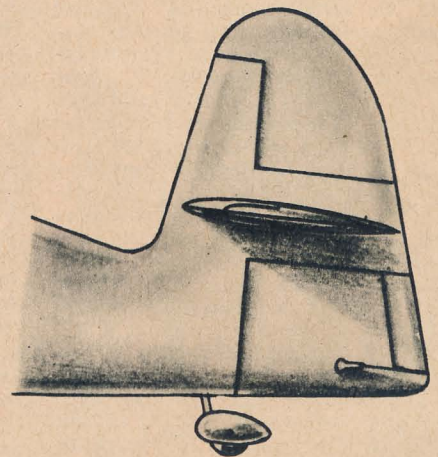


BHT-1 är god för tre världsrekord

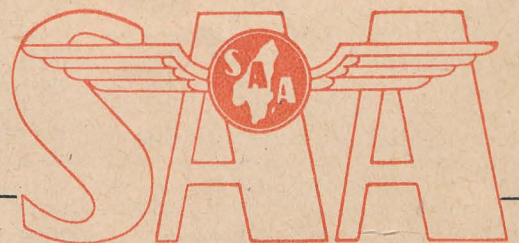
I BHT-1 »Beauty» har i sällsynt hög grad effektivitet för-
enats med skönhet. I sin nuvarande utformning med en 60 hks
Walter Mikron-motor kan BHT-1 i förhållande till motorstyrkan
slå hastighetsrekord med sina 245 km. Samma gäller i sträck-
flygning med 1.700 km och höjdflygning med 7.500 m. Det är
också tillåtet för all *avancerad* flygning.

Utan annan ändring än av själva motorfundamentet kan BHT-1
utrustas med någon av motorerna Cirrus Minor på 83 hk eller
Hirth HM 504 A på 105 hk. Utrustat med någon av de sist-
nämnda motortyperna fyller flygplanet bestämmelserna för
konstflygning i »Beanspruchungsgrupp 4».

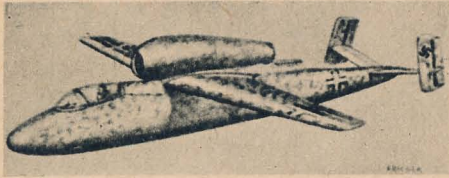
För den kräsne sportflygaren, som vill känna något av samma
frihet och obundenhet som ett jaktplan ger, är det vackra
och lättflugna sportflygplanet BHT-1 »Beauty» idealet.



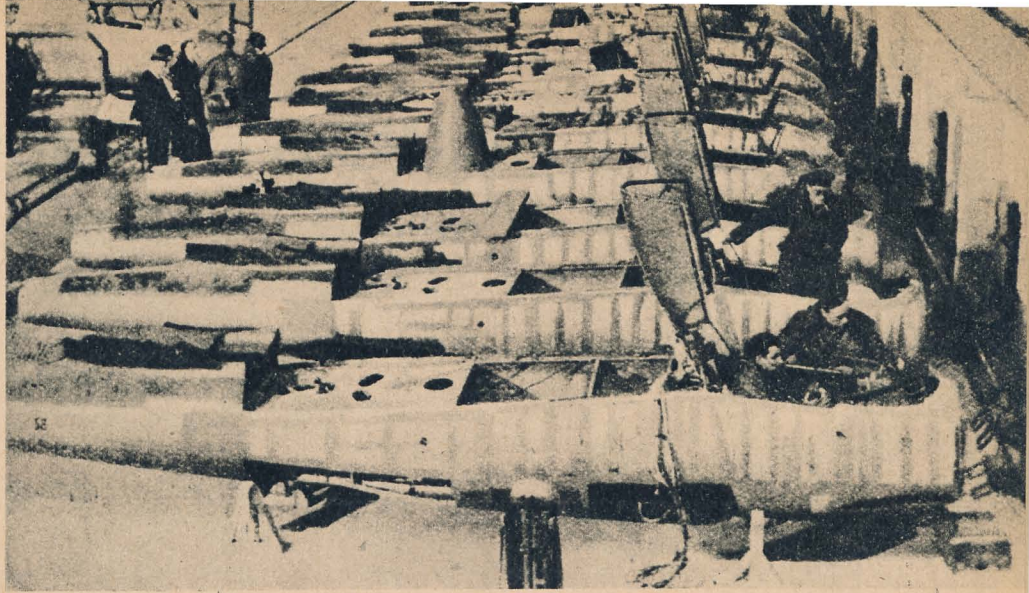
Genom höjdstyrverkets placering relativt högt
upp på fenan elimineras vingens nedsvepning
av detta samt vinnas att en betydande del av
sidorodret är oskuggat vid spin. Sidorodret be-
står av en övre och en undre del. Fenan fort-
sätter vid höjdstyrverket bakåt i en fast del.
Härigenom undviks det luftmotståndsalstrande,
v-formade uttaget i höjdrodret. Risken för att
wiren vid bogsering skall trassla in sig i stabili-
satorn minskas. Konstruktionen är patentsökt.



SKANDINAVISKA AERO AB
FLYGPLANVERKSTADEN, NORRTÄLJE



TYSKA »FOLKJAKTPLANET» — Heinkel He 162 (samma nummer alltså som bombjaktplanet Me 162, vilket icke synes ha serietillverkats) började tillverkas i serie vid årsskiftet och var bl a avsedd att användas som rammarplan. Bilden t h visar en av amerikanska 9:e armén erövrade underjordiska fabriker för He 162, som synes i teckning här ovan. He 162 är ensitsigt och utrustat med samma aggregat som V1 (maxeffekt 575 hk vid 580 km/t). Beväpningen består av 2 st enligt engelsk uppgift mycket effektiva 30 mm MK 108 kanoner, en lågt ner på vardera sidan av nosen.



TYSKA FLYGINDUSTRIEN Av AVIATOR

Herraväldet i luften sammanhänger hovillkorligen med flygindustriens förmåga att kontinuerligt ersätta förluster och dessutom möjliggöra nyuppsättning av förband under krigets gång. I det andra världskriget ha vi sett både västmakternas och Rysslands seger byggas upp i takt med luftflottornas tillväxt, grundad på en ofantlig ökning av flygindustriens produktion. Denna har i sin tur varit möjlig endast därför att den kunnat skyddas mot fientliga flyganfall, antingen av ett geografiskt läge eller av ett tillräckligt starkt jaktförsvär. Det tyska flygvapnets storhet och tillbakagång är också förenad med flygindustriens.

Det tyska bombvapnet utsattes för stora förluster och stark förslitning, främst under slaget om England 1940—41, sedan i Ryssland från och med vintern 1941—1942. Samtidigt blev det tydligt att västmakterna byggde upp stora strategiska luftflottor för hemortsoffensiv. Någon gång under 1942 torde den tyska ledningen ha bestämt sig för att koncentrera industrien på jaktplanetillverkning och att förbereda ersättning för offensiv i luften med V-bomber. Industrien breddes ut över hela stortyska riket och anordnades i många fall underjordiskt. Ett utomordentligt organisationsarbete presterades härvid, som länge trosade de ständigt pågående bombanfallen. Samtidigt hölls kvaliteten hög och forskningen gav framstående resultat. Jaktplanet FW 190 torde, då det först kom ut, ha varit något överlägset västmakternas jaktplan. Det var den tyska industrien som först blev färdig med att sätta reaktionsdrivna jaktplan i tjänst. Någon motsvarighet till dessa kunde de allierade icke prestera. Det taktiska utnyttjandet av dem torde dock aldrig ha hunnit utprovas tillfullo, ej heller hann någon större övergång till reaktionsplan genomföras.

Under senare halvåret 1943 började det tyska jaktvapnet växa avsevärt, vilket märktes bl a på de brittiska och amerikanska bombförbandens förluster. Flygvärdet under vintern 1943—1944 var till en början dåligt och den tyska flygindustrien var i stånd att allttjämt rusta upp die Luftwafes jaktförband. Före årsskiftet torde den allierade ledningen ha beslutat invasionen i Frankrike på våren, men det tyska jakt-

vapnets styrka var sådan, att hela planläggningen äventyrades. Man beslöt då att koncentrera amerikanarnas strategiska flyg på den tyska flygindustrien i precisionsanfall under dager och jakteskort. Styrkan torde nu ha nått upp till över 1 500 tunga bombplan tillgängliga i England och bortåt 1 000 i Italien. Hårtill kom minst lika många i brittiska Bomber Command, som skulle komplettera anfallen med sina storföretag under mörker mot städer.

Den 20 februari 1944 inleddes offensiven mot jaktplanfabrikerna i Braunschweig, Oschersleben, Bernburg och Leipzig med nära 1 000 plan. Liknande företag gjordes fem dagar i följd. Den 25 anföll 2 000 bombplan fabrikerna vid Regensburg, Augsburg, Fürth och Stuttgart. Verkningsarna av dessa slag mot flygindustriens hjärta blevo stora, flera viktiga fabriker måste stoppa. I själva verket lyckades, enligt allierad uppfattning, den tyska flygindustrien aldrig hämta sig efter dessa avgörande februaridagar. Hårtill bidrog också de förluster som tillfogades de tyska jaktförbanden i luften och på marken av de eskorterande jaktplanen och av bombplanen själva. 692 tyska plan förstördes enligt amerikansk uppgift under de 5 dagarna mot en förlust av 244 tunga bombplan och över 2 000 flygare. Men vinsten var värd priset. Man hade länge bekämpat det tyska flygvapnet och tidvis fått dess förluster att nedgå under ersättningen, men det var först nu, sedan långdistansjaktplan för eskort under hela vägen blivit tillgängliga i stort antal, som avgörandet föll. Från och med mars började bombförbandens förluster att tydligt gå tillbaka och följaktligen bombanfallen att bli allt verksammare. Enligt general Doolittle lyckades enbart 8:e luftflottan hindra 5 000 tyska jaktplan att nå fronten. Kampen mot flygindustrien fortgick hela vintern och våren fram till invasionsdagen. Då fick man belöningen i form av nästan helt uteblivet motstånd från die Luftwaffe. Herraväldet i luften över Frankrike var ett faktum och därmed var också en förutsättning för slutseger given. I fortsättningen måste man dock allttjämt avdela betydande krafter till att hålla flygindustrien nere, särskilt de mest undandragna delarna i Schlesien och Österrike. Många fabriker lyckades trots allt hålla sig intakta ända tills de erövrades av de väst-

allierade eller av ryssarna och nya, goda typer voro under utveckling.

Efter kapitulationen har den tyska flygindustrien och dess verksamhet kunnat klarläggas. Principen var genomgående att tillverka delarna och montera hop flygplanen på olika fabriker.

Huvuddelen av fabrikerna var sysselsatt med tillverkning av FW 190. 13 stora monteringsverkstäder arbetade med detta flygplan mot 4 eller 5 med Me 109.

FW-fabrikerna lågo vid Oschersleben (sydväst om Magdeburg), Kassel, Tutow (i Mecklenburg), Marienburg i Ostpreussen, Gdynia samt Sorau i Schlesien, sålunda i mellersta, norra och östra Tyskland. Flygplandelar tillverkades inom ungefär samma områden, dock med än större spridning, från Bremen i väster till Posen i öster.

Messerschmitts viktigaste fabriker lågo kring Regensburg, Leipzig och Wiener Neustadt, där Me 109 tillverkades, medan Me 110 gjordes vid Gotha, Braunschweig och Fürth (vid Nürnberg). Me 410 byggdes mest vid Augsburg och Oberpfaffenhofen i Bayern.

Ju 88 och 188 tillverkades vid de ursprungliga Junkersverken vid Dessau, Aschersleben, Halberstadt och Bernburg alla i mellersta Tyskland samt vid Halle och Leipzig. Flera stora bilverkstäder, bl a Opel- och folkbilfabrikerna, byggde Junkersplan. Ju 87 gjordes av Weserverken i Bremen, Ju 52 vid Leipzig och Villacoublay (vid Paris).

Do 217 gjordes endast av Dornierverken i Friedrichshafen vid Bodensjön. De stora Heinkelverken i Rostock och Oranienburg (norr om Berlin) tillverkade Me 111 och 177.

De bästa reaktionsplanen, Me 262, tillverkades övervägande i Bayern.

Av flygmotorfabrikerna lågo BMW:s vid München, Berlin, Eisenach, Hamburg och Metz, Daimler-Benz vid Stuttgart, Berlin, Braunschweig, Kassel, Wiener-Neustadt och Stettin medan Junkersmotorer gjordes vid Dessau, Magdeburg, Leipzig, Kiel och Stuttgart.

I den tyska flygindustriens program hade ingått en renodling av ett fåtal flygplan- och motortyper, varför många äldre tillverkare hade fått helt riktiga på andras konstruktioner. Sålunda fingo Ago och

(Forts. på sid. 35.)

FARVÄL "GAMLE UTROTARE"!



Gud är min ANDREPILOT

Robert L. Scott.

XIV.

En dag kom ett litet tvåsitsigt biplan — en Fleet — till Hengyang från Kweilin med en kinesisk officer. Vi stod och tittade på det öppna planet, när det kom in över fältet med ca 120 kilometers fart, och jag sade till löjtnant Elias bredvid mig, att jag framför mig kunde se målet för hans nästa flygning.

— Nu har vi fått just det bete vi behöver, sade jag. Löjtnant Elias, jag vill att ni skall låna den där Fleet'en av kineserna. Jag vet ett trick, som skall komma japanerna att tappa ansiktet och förlora en mängd flygplan.

Elias lyssnade uppmärksamt.

— Ni kommer att bli befördrad för det, fortsatte jag. Ni skall ta den där kärran och göra den flygklar i kväll. Tidigt i morgon bitti startar ni till Hankow. Alison, Baumler och jag ger oss iväg litet senare men kommer att vara över Hankow före er. När ni kommer fram dit skall ni lägga er över den fiendliga flygplatsen på ungefär 1000 meters höjd — då håller ni er just utom räckhåll för japanernas finkalibriga kulsprutor men lågt nog för att de inte skall kunna skjuta exakt med sina tunga saker. Över fältet skall ni flyga med ena vingen doppad. Ni skall »vackla omkring» samt dra av och på gasen, så att japanerna tror, att ni antingen är sårad eller har motorkrånge.

Elias försökte lista ut om jag skämtade eller inte. Och jag tillade: Vi kommer att vara däruppe i solen och så snart »Nollorna» kommer upp för att skjuta ner er, så tar vi dem. Förresten, Elias, när allt kommer omkring så gör det ju inte så värst mycket, om de skjuter ner er. En Fleet är ju inte så mycket värd.

Men det blev litet för mycket för löjtnant Elias. Han gick sin väg och svarade över axeln: — Nej, överste, jag vill bara vara pilot, inte eldkula.

Japansk krigföring

Vi insåg inte Elias värde förrän vi hade förlorat honom. Han återvände inte från sitt andra låganfallsuppdrag i trakten av Hunan. Elias låg vinge i vinge med Tex Hill under anfallet. Det var dagen efter det jag skämtat med honom. Hill och hans division anföll och satte eld på några japanska risbåtar. Senare berättade han, att han hittat tjugusex stycken, sänkt några

ÖVERSTE ROBERT L. SCOTT återkommer här nedan med näst sista avsnittet ur den ytterst dramatiska och välskrivna boken »Gud är min andre-pilot». Denna följetong har uppskattats i allra högsta grad och FLYG har i USA inköpt den svenska tidskriftsrätten för ännu ett par böcker, som vi ännu inte mottagit, men som vi hoppas mycket av.

och sett andra med brinnande segel driva nedför floden, där de så småningom skulle tas om hand och bärgas av hungriga kineser.

Under de fyra låganfallen höll Elias sin position bredvid Hill men vid urtagningen efter fjärde anfallet sackade han en smula efter — sannolikt för att skjuta på något, som Hill inte hade sett. Kanske han hade upptäckt ett japanskt jaktplan? Vi visste, att det skulle finnas åtta stycken över Nanchang. Han återvände inte och under två dagar stod han upptagen som »saknad».

Därefter rapporterade det kinesiska nätet, att en grupp kinesiska soldater hade sett en ensam amerikansk P-40 i strid med fyra japanska »Nollor». De hade lyckats skjuta ned honom. Han lyckades komma ur och dalade säkert ned i sin fallskärm, då japanerna kom tillbaka och sköt på honom med sina kulsprutor, där han försvarslös hängde i sin skärm.

Hans kropp hade hittats och av identitetslappen framgick det, att han hette löjtnant Elias. Vi var mycket förgrämnade och en tid efteråt tittade vi alla efter japaner i fallskärm, så att vi kunde skjuta en eller två som hämnd för Elias.

Snabbt slut på glädjen

Samtidigt som Hill ledde sin division mot en båtsamling anföll jag med min åtta-division andra båtar. Mina kulsprutor var skottställda på ca 260 meter och på ungefär det avståndet öppnade jag eld. Det var som om de sex raderna pansarbrytande halvtumsammunition skulle löpa ihop i ett brinnande orangefärgat hål i fartygssidan alldeles i vattenlinjen. Jag tittade mig om efter närmaste man och såg hans spår-ljus borra sig in i ena fartygssidan och komma ut på den andra. Efter vårt fjärde anfall brann sju av de tio båtarna och en del av dem hade bara masttopparna över vattenytan.

Jag återsamlade förbandet och angav en samlingspunkt i sydväst. Själv fick jag dock se någonting, som gjorde att jag måste vända. Jag hade sett en japansk flagga utmanande vaja från masttoppen på en kanonbåt. Glömmande all försiktighet dök jag ensam ned och »straffade» flaggan som en hatisk gest.

Jag befann mig på det mest strålände humör. Jag kunde se det sista av de sju planen i min division många kilometer bort och började stiga för att ge mig iväg efter dem. Jag kände mig lycklig och glömde alldeles bort att se mig omkring. Jag bara satt där högt över fiendens område och flög. Utan att tänka på det hade jag blivit en eftersläntare.

Omedvetet hade jag dock ställt om propellern på högsta marschfart för att språ bränse och hindra motorn att gå varm.

Plötsligt hörde jag — mycket drömligt

— pop-pop-pop-pop-pop-pop. Jag lyfte på huvudet och tittade efter mina vänner och drog gasreglaget ytterligare litet tillbaka. Jag tyckte att det lät som motorexlosioner. I samma ögonblick hörde jag igen det där pop-pop-pop och blev blixtnabbt på min vakt. Jag sänkte nosen — jag hade legat i stigning — propellern ställdes om och gasreglaget gick faktiskt fram så mycket, att motorn inte skulle smälla. En kall rysning kröp nedför ryggraden på mig där inne i den heta glaskupan. Jag skevade omkull kärran åt vänster och såg mig omkring under det att jag vann fart.

Vad jag såg i solen framför och över mig, kom mig att rysa ännu mera. Jag såg blinkande ljus och de suddiga konturerna av ett flygplan — inte så långt borta heller. Sedan såg jag ännu ett och jag gissade att det fanns fler ändå. Jag kunde se de orangefärgade ljusen blinka mot mig även i det starka solljuset. Det var japaner, som sköt på mig och jag hade bara litet över 300 meters höjd.

Medan jag fumlade med mikrofonknappen till min radio för att be Halloway och Baumler om hjälp, insåg jag hur lönlöst det var. Jag tror inte, att min torra strupe skulle ha kunnat frambringa ett enda ljud. Jag handlade bara och Gud vare tack, mina reflexer ledde mig rätt. Jag svängde rakt mot de fiendliga planen med låg nos och tog upp samtidigt som jag började skjuta. Nu vet jag, att om jag hade svängt bort från dem, så skulle de ha skjutit ned mig med sin korseld. Nu överraskade jag dem och gick under dem rakt in i solen. När de såg sig om hade jag solen på min sida och från det ögonblicket tog jag väl vara på den fördelen. När jag drog upp nosen och sköt just som jag passerade under dem höll jag avtryckaren nere hela tiden. Jag hörde »Nollornas» kanoner — jag kände rekylerna från mina sex kulsprutor — jag märkte att någonting träffade »Gamle Utrotaren» och jag såg svarta rökmoln framför nosen. Jag slöt ofrivilligt ögonen och dök igen.

Någonting träffade mitt plan med samma ljud, som när man plötsligt kommer in i våldsamt regn. Jag öppnade ögonen och allting var kolmörkt. Jag kände lukten av rök och kordit och bensin och trodde att jag skjutits i brand. Just då upptäckte jag, att jag alljämt sköt. Jag släppte avtryckaren och sköt tillbaka kabinhuven. Jag såg åter ljus. Jag sköt fram huven igen och förstod, att mörkret framför allt hade åstadkommit av oljan, som sprutat upp på frontrutan. Av farten i dykningen hade det mesta av oljan blåst bort nu och ehuru jag inte kunde se särskilt bra, kunde jag åtminstone hålla horisonten.

Under mig såg jag en våldsamt brand och en svart rökpelare stiga mot himlen. En av japanerna skulle aldrig flyga mer.

(Forts. på sid. 30.)



Återupptagandet av normala affärsförbindelser kommer att kräva snabba resemöjligheter i anslutning till de reguljära flyglinjerna och det gäller också för dem, som måste kunna flyga efter behag. För detta ändamål är ett litet, pålitligt, ömt och ekonomiskt flygplan nödvändigt.

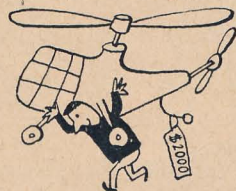
Dessa fordringar tillgodoses genom den med Gipsy-motor utrustade 4-sitsiga Percival Proctor, som kan ta en betalande last på 300 kg och flyga 805 km med så låg bensinförbrukning som 0,2 l per km. Proctor är en produkt från ett företag, som alltid specialiserat sig på små flygplan och dess värde har bevisats genom de millioner kilometer, som flugits i många länder av brittiska imperiets flygstredskrafter.

PERCIVAL AIRCRAFT

PERCIVAL AIRCRAFT LTD. LUTON BEDFORDSHIRE ENGLAND

HELIKOPTERN

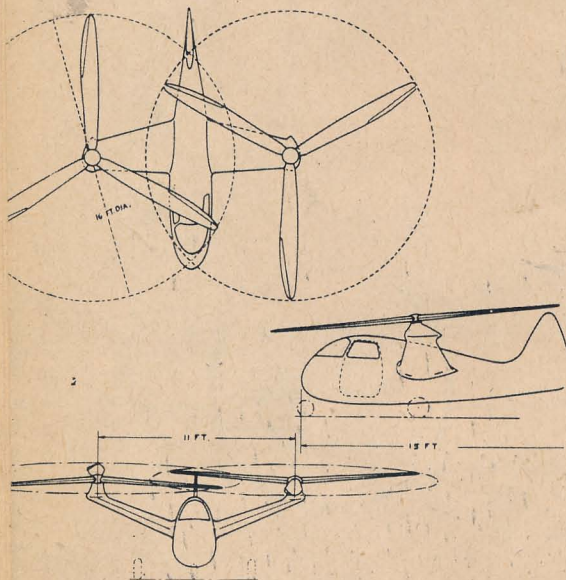
Ingen svensk torde veta mer om amerikanarnas intensiva arbete med att fullända helikoptern än luftfartsinspektören civiling. TORD ÅNGSTRÖM, som i våras kom hem efter en lång vistelse i USA. Han är personligen aktivt intresserad av helikoptern och dess framtid och här nedan redogör han för läget på helikopterfronten i USA. Bl a håller han ett litet försvarstal för helikopterns lättflugenhet — när den nu skall till att bli civil torde konstruktörerna snart kunna få den verkligt lättflugen.



BELL Aircrafts trevliga helikopter (t v) är tvåsitsig och har en 140 hk Franklinmotor. Tvåbladig huvudrotor och hjälprotor i aktern. Maxhastigheten är c:a 160 km/t och marschfarten omkring 130—145 km/t.

Det intresse som skruvplanets utveckling för närvarande tilldrar sig i USA är mycket stort. De framgångar som särskilt kunnat registreras med Sikorskys olika konstruktioner har varit uppmuntrande. I och för sig innebär det ett vackert framsteg att faktiskt vissa skruvplantyper är föremål för en ganska betydlig serietillverkning och att de funnit betydelsefull an-

LANDGRAF H-2 är en experimenthelikopter med två huvudrotorer och noshjul, som ses i treplanskiss här nedan och foto längst ner. Motorn är på 115 hk. Marschfart c:a 160 km/t. Byggt av plywood, landstället infällbart. Skevroder på rotorbladen, vilka snurrar en bit in på varandras områden. Serietyperna beräknas bli två- och femsitsiga samt kosta 20 dollar per hk = 2.300 dollar.



HIGGINS (ovan) är en tvåsitsig, trehjulig helikopter, konstruerad av Enea Bossi. Huvudrotorn är fyrbladig och hjälprotorn sitter högt på den uppsvängda stjärten. Motorn är en 180 hk Warner och maxfarten c:a 200 km/t. Beräknat pris vid serietillverkning omkring 1.500 dollar. — API A-3 (nedan) är en konventionell helikopter som byggts av Aeronautical Products Inc. Motorn är en 165 hk Franklin, placerad i nosen. Den trebladiga rotorns diameter är 9,15 m och dess varv är c:a 250 v/min. Stjärtrötorns anfallsvinkel kan varieras med fotpedaler; dess varv är normalt 1.200 v/min. Beräknat utförsäljningspris omkring 3.000 dollar.



KOMMER!

vändning för speciella uppgifter i försvarstjänst.

För närvarande utvecklas ett intensivt arbete på förbättrade konstruktioner. Man höll förra året den första helikopterkonferensen i New York, vid vilken man inte minst intresserade sig för olika åtgärder för att möjliggöra start och landning på hustak. Helt nyligen avslutades en konstruktionstävling för skruvplan vid Daniel Guggenheim School of Aeronautics.

Ett tiotal olika skruvplantyper flyger i USA, ett tjugotal industrier har tillverkning av skruvplan på sitt program och ett femtiotal olika konstruktioner är under arbete. Allt visar att det rör sig på detta område.

Det sägs bland annat att skruvplanet är svårfluget. I viss mån kan detta vara sant när konstruktionen tills vidare helt måste anpassas efter militära anspråk. Man har varken haft tid eller anledning att lägga ner något arbete på att utveckla manöveranordningar som tar hänsyn till civila önskemål. Därför känner man sig hos Sikorsky tills vidare mest besvärad av allmänhetens utomordentligt stora intresse av att snarast få tillfälle att pröva något av de mycket omskrivna nya möjligheter som skruvplanet kommer att erbjuda. Man behöver endast ta det nu använda manöver-systemet på Sikorsky's typer i betraktande för att förstå att det inte är moget eller anpassat för en mera populär användning. Fotpedalerna används på samma sätt som på det vanliga flygplanet. Med styrspaken bestämmer man däremot stigningsvinkeln hos bladen då dessa beskriver ett varv. Hålls spaken centralt är denna vinkel konstant; om den förs över exempelvis åt höger blir stigningsvinkeln större då bladen passerar den vänstra sidan än den högra. Därigenom börjar skruvplanet att röra sig till höger. På motsvarande sätt kan man försätta skruvplanet i rörelse framåt, bakåt eller åt sidorna. Men utöver dessa båda organ som har sina motsvarigheter på flygplanet har man vid vänstra sidan en spak med vilken man kan öka eller minska bladens stigningsvinkel lika mycket runt hela varvet. Denna spak är förbunden med gasreglaget på sådant sätt att motoreffekten automatiskt ökas när bladvinkeln ökas och vice versa. Genom att vrida handtaget på denna spak kan man även manuellt reglera motoreffekten om man så önskar.

Det är ganska klart att detta system icke är tillräckligt enkelt för att motsvara de anspråk som man måste ställa på en populär konstruktion. Men man har som sagt varken haft tid eller anledning att ge sig in på förenklingsproblemet. Däremot tvekar man icke det minsta att detta i sinom tid kommer att få en tillfredsställande lösning.

Påståendet att skruvplanet är svårfluget är således inte riktigt om man föreställer sig att svårflugenhets skulle vara en karakteristisk egenskap för skruvplan i allmänhet. Tvärtom föreligger utomordentligt goda tekniska förutsättningar för att utbilda manöverorganen på sådant sätt att skruvplanet blir mycket lättfluget. Sedan man bevittnat dussintals av starter och landningar och konstaterat den nästan fantastiska precision med vilka dessa utförs och de manövermöjligheter av skilda slag som er-

(Forts. på sid. 30.)



SIKORSKY R-4B är den första helikopter som har nått seriemognad och tillverkats i större skala. Den har exporterats till England och ingick under kriget i Coastal Command för ubåtspaning. Här ses tre bilder från en RAF-skola, där eleverna fått lära sig flyga R-4B så att de kan uppvisa ovanstående formation. —

Th klättrar en man upp i helikoptern medan denna håller sig stilla omedelbart ovanför marken. —

Nedan en R-4B i lektagen på lägsta höjd.



Segelflygare vann Folkflygtävlingen



P.-O. Ericsson glad segrare.

Motorsportflyget lämnar inte segelflygarna likgiltiga, det framgår med all önskvärd tydlighet av slutresultatet i FLYG:s stora folkflygtävling. Vinnaren i sista etappen, Per-Olov Ericsson, är nämligen aktiv segelflygare vid

Aeroklubben i Malmö med C-diplom på rockuppslaget.

Så här skriver segerherren om sitt val: »Det var SAAB-91:ans eleganta utseende i förening med planetens många finesser —

bl a nosstället — som kom mig att rösta på just detta plan. Utan tvivel måste SAAB-91 ha framtiden för sig. Om priset blir överkomligt — och det får man hoppas — så dröjer det säkert inte länge förrän man även i utlandet får upp ögonen för denna lyckade skapelse av svensk ingenjörskonst.»

Kammentarerna till slutetappen sammanfaller i stort sett med femte etappens (där ju 91:an vann), varför vi här nöjer oss med att citera vad Karl-Johan Jonsson, Långsjön, Vännäs, skriver i sina kommentarer: »Jag litat fullkomligt på SAAB:s första civila skapelse SAAB-91. Med den skulle jag vilja kryssa efterkrigsvärlden runt» — Hedersnämmande för mest utförliga kommentar till slutomgången tilldelas Sune Ekholm, Stockholm. Synd att vi inte har plats att införa den!

Och så tackar vi till sist folkflygtävlingens deltagare för deras stora intresse.



FÖRENINGEN
VÄRNPLIKTIGA
FLYGFÖRARE

Linnégatan 20 - Stockholm
Tel. 60 13 30 - Postgiro 27 37 00

Korrespondenskurs

Med tanke på den utomordentliga konkurrens, som f n råder inom flygområdet, och den sunda och framsynta strävan att samtidigt berika sin utbildning med nya kunskaper, som väl utmärker varje framåtsträvande person, har styrelsen för Föreningen värnpliktiga flygförare sökt kontakt med NKI-skolan och därvid lyckats träffa en överenskommelse om reducerade kursavgifter för våra medlemmar.

Att valet fallit på en korrespondensskola har berott på dels medlemmarnas stora spridning över landet och dels arbetsgivarnas utomordentliga förtroende för betyg från en dylik skola.

Främsta orsaken till att NKI-skolan anlitas beror på att nämnda skolas flygtekniska kurser är de bäst utarbetade samt att denna skola lämnar den högsta kursrabatten.

När nu flyget vunnit freden och mänskligheten åtminstone i Europa åter kan få ägna sig åt fredliga värv, kommer även ett större behov av arbetskraft inom vårt område att göra sig märkbar.

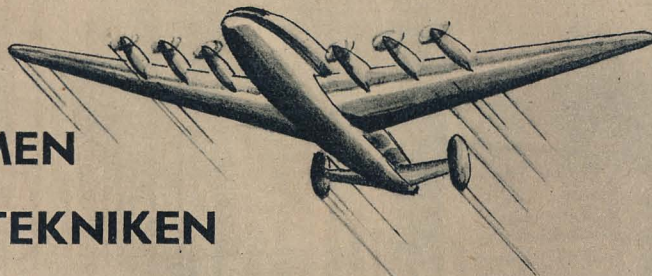
Behovet har redan smått kunnat skönjas och anmärkningsvärt är att kunskaper i språk speciellt engelska alltid efterfrågats. Då flyget ju blivit och alltjämt är den största orsaken till ett förkortande av kommunikationsväsendet och därmed till ett närmande länderna emellan, måste flygaren själv icke blott vara hundra procentigt flygsinnad utan även språkkunnig.

Jag förutsätter sålunda att vi alla med krafttag går in för att förkovra oss.

OBS! Endast de som erlagt sin medlemsavgift kan komma i åtnjutande av rabatten. Medlemmarna har vid erläggande av kursavgiften till NKI-skolan endast att meddela att de tillhöra FVE. G. G:son Ekeröth.

UNGDOMEN TEKNIKEN

UNGDOMEN har vaken blick för framtiden. Det är därför naturligt att den i sådant överväldigande antal vänder sin häg mot teknikens värld. Den vet att den kunnige, tekniskt utbildade yrkesmannen får möjligheter att skapa nytt och medverka i framtidens ännu bara anade tekniska under.



FRAMTIDEN

VAD ALLA KANSKE ÄNNU INTE FÖRSTÅTT är att det krävs mycket mer än enbart tekniskt kunnande av de män, som på ledande poster skall medverka i utvecklingen. Det krävs också förståelse för sociala sammanhang, driftsekonomiska problem och arbetspsykologiska frågor. En god arbetsledare måste veta något både om sina underlydande och om samhället och världen.

VIGGBYHOLMSSKOLANS TEKNISKA GYMNASIELINJE vill ge en utbildning, som motsvarar tidens krav. I små klasser ges en undervisning, som tar sikte på att uppöva självständighet, omdömesförmåga och initiativkraft. Som landets enda tekniska internatskola har skolan ovanliga möjligheter att ge individuell handledning.

INDUSTRIENS MÄN uppskattar en sådan utbildning. Det visar de många positiva uttalanden som skolan fått från ledande industrimän och deras villighet att redan nu bereda platser åt årets avgångsklass.



VIGGBYHOLMSSKOLANS TEKNISKA GYMNASIELINJE

3-årig mekanisk-teknisk linje
Prospekt genom Rektor, Viggbyholmsskolan, Viggbyholm. Tel. 50 o. 635

BILDVERK OM FLYGET

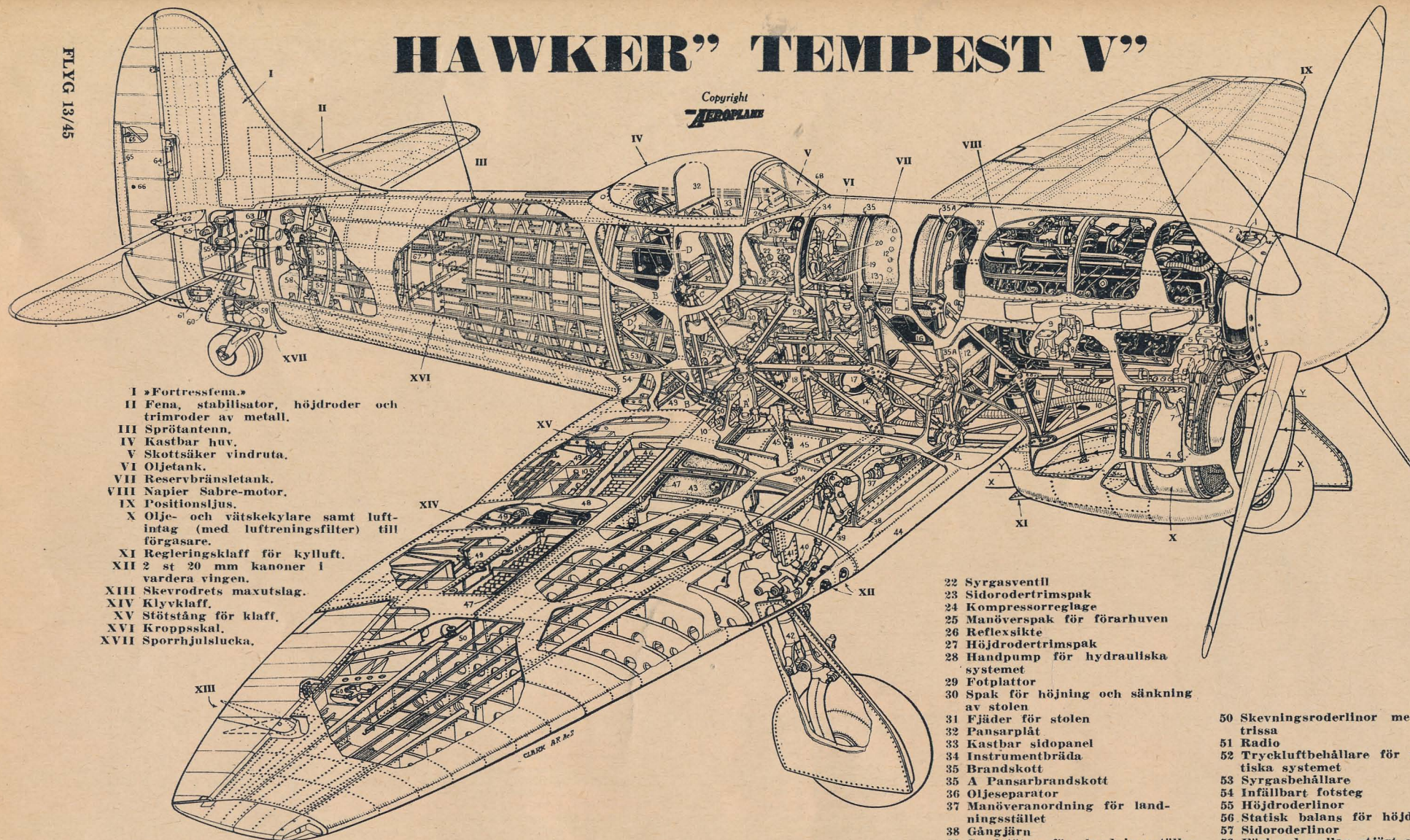
Den store sjövarnsfrämjaren direktör Einar Hansen i Allhems förlag i Malmö har öppnat sitt hjärta och sin pung för flyget, särskilt segelflyget och speciellt gott handtag genom att fullständigt gratis ställa till deras förfogande ett bildverk om det internationella och svenska flyget. Hela försäljningsbruttot med avdrag endast för bokhandelsrabatterna går nämligen till den skånska segelflygsamlingen och eftersom den utmärkte »FLYGBOKEN» torde bli mycket begärlig så bör det bli en vacker slant över.

Med »Flygboken» — som tyvärr har samma namn som den nyligen på Saxon & Lindströms förlag utkomna flygläroboken — har Allhems förlag dessutom onekligen gjort hela det flygintresserade Sverige en stor tjänst, ty just en flygets bilderbok som denna med historiska återblickar men samtidigt även mycket modernt material har vi alla gått och längtat efter. Redaktionen med aktive flygaren redaktör Arthur Svensson i spetsen har tydligen nedlagt ett ytterst omsorgsfullt och inspirerat arbete på boken och lyckats förträffligt. Möjligen skulle man dock ha önskat att segelflygavdelningen varit något flygligare.

Bildmaterialet i boken är ypperligt, delvis unikt, och vi är glada här på FLYG över att vi i någon mån kunnat bidra därtill, när vi nu ser hur väl bilderna utnyttjats. När under-tecknad fick boken satte jag mig genast ner för att hastigt bläddra igenom den och titta på bilderna. Efter tre timmar fann jag att jag ännu inte avverkat ens hälften och då hade jag ändå helt och hållet sparat läsningen av de många intressanta och trevligt skrivna artiklarna. Minst en vecka i angenäm avskildhet måste man unna sig om man vill ta fraicheuren ur denna förträffliga bok, som dessutom har stort dokumentariskt värde.

HAWKER "TEMPEST V"

Copyright
AEROPLANE



- I »Fortressfena.»
 II Fena, stabilisator, höjdroder och trimroder av metall.
 III Sprütantenn.
 IV Kastbar huv.
 V Skottsäker vindruta.
 VI Oljetank.
 VII Reservbränsletank.
 VIII Napier Sabre-motor.
 IX Positionsljus.
 X Olje- och vätskekylare samt luftintag (med luftreningsfilter) till förgasare.
 XI Regleringsklaff för kylluft.
 XII 2 st 20 mm kanoner i vardera vingen.
 XIII Skevrodrets maxutslag.
 XIV Klyvklaff.
 XV Stötstång för klaff.
 XVI Kroppsskal.
 XVII Sporrhjulslucka.

MOTOR: Napier Sabre IIB 24-cyl 2.400 hk och 4-bladig DH Hydromatic propeller med 4,25 diameter.
 MAXFART: Approx 700 km/t.
 VINGYTA: 27,1 m².
 FLYGVIKT: 5.200 kg.
 VINGBELASTNING: 191 kg/m².
 EFFEKTBELASTNING: 2,16 kg/hk.
 SPÄNNVIDD: 12,5 m.
 LÄNGD: 10,2 m.
 HÖJD: 4,5 m.
 SPÄRVIDD: 4,6 m.

- 1 Kylarloek
 2 Reduceringsventil
 3 Termostater för kylsystemet
 4 Inspektionslucka för kylare
 5 Främre motorfästpunkt
 6 Tvärförbindelse
 7 Stötdämpare för kylarupphängningen
 8 Överföringsarm för kylarspjäll
 9 Bakre motorfästpunkt

- 10 Varmluftslang till förarsits och kanoner
 11 Varmflurör till förgasaren.
 12 Reservtank
 13 Främre kroppsfäste.
 14 Varmluft till förarsitsen
 15 Accumulatorhållare med gummi-ammortissör
 16 Snapstank
 17 Oljebehållare för hydrauliska systemen
 18 Bakre vingrotfäste
 19 Kompass
 20 Manöverspak för landningsstället
 21 Gasreglage

- 22 Syrgasventil
 23 Sidorodertrimspak
 24 Kompressorreglage
 25 Manöverspak för förarhuv
 26 Reflexikte
 27 Höjdrodertrimspak
 28 Handpump för hydrauliska systemet
 29 Fotplattor
 30 Spak för höjning och sänkning av stolen
 31 Fjäder för stolen
 32 Pansarplåt
 33 Kastbar sidopanel
 34 Instrumentbräda
 35 Brandskott
 35 A Pansarbrandskott
 36 Oljeseparator
 37 Manöveranordning för landningsstället
 38 Gängjärn
 39 Snedstötta för landningsställsbenet
 39 A Landningsställslås
 40 Hjälpfjäder
 41 Gängjärnsplatta till landningsstället
 42 Stötdämpare
 43 Vingtank
 44 Framkant
 45 Manöveranordning för täckplåt för landningsställ
 46 Magasin
 47 Pansar för magasinet
 48 Påfyllningslucka för ammunitionen
 49 Fästen och kardanknut för vingklaffarna

- 50 Skevningsroderlinor med bryttrissa
 51 Radio
 52 Tryckluftbehållare för pneumatiska systemet
 53 Syrgasbehållare
 54 Infällbart fotsteg
 55 Höjdroderlinor
 56 Statisk balans för höjdrodret
 57 Sidoroderlinor
 58 Förband mellan stjärt och flygkropp
 59 Manöverled för stjärt-hjulsluckan
 60 Skinnskoning
 61 Manöveranordning för sporrhjulet
 62 Stjärtlanterna
 63 Fästpunkt för stabilisatorbalken
 64 Sidoroderbalans
 65 Trimroder för sidoroder och manöverstång
 66 Klädd sidoroder
 A Fyra vingfästen
 B Fästen mellan bakre skalkonstruktionen och främre kroppshalvans stälrsstomme (D resp C).



HAWKER "TEMPEST"

En medryckande skildring över hur
Hawker "Typhoon" förbättrats till
"Tempest" och blivit ett av världens
bästa jaktplan med många segrar

(Fotos på »Tempest» var införda i FLYG
nr 23/44 och 3/45.)

Hawker »Tempest» var ursprungligen icke avsedd att bli någon ny flygplantyp i egentlig mening utan endast en modernisering och förbättring av Hawker »Typhoon», som man började rita redan 1937. Man hade emellertid då ingen eller i varje fall mycket liten erfarenhet av luftens tendens att vid hastigheter, som låg i närheten av ljudhastigheten, komprimeras framför vingkanten i stället för att glida undan. Den luftkudde, som härvid bildas framför och omkring vingens framkant, medför inte endast att luftmotståndet ökar, utan även att vingens aerodynamiska egenskaper förändras. Man valde på den tiden relativt tjocka vingprofiler med stor lyftkraft, i vilka man dessutom kunde få plats med landningsställ, beväpning, bränsletankar m. m. Då den Napier Sabre-motor, som var avsedd att användas i »Typhoon», beräknades komma att ge avsevärt högre effekt än någon annan motor, som tidigare konstruerats, fordrades stor plats för bränsleförrådet, om flygplanet skulle få önskad aktionstid. Det var bl. a. av detta skäl, som man valde en relativt tjock vingprofil för Typhoon. Denna profil visade visserligen inga anmärkningsvärda tendenser vid hastigheter upp till 650 km/t, men endast något över denna hastighet kunde man iakttä det förut antydda kompressibilitetsfenomenet.

Man utförde dykprov med Typhoon för att fastställa motståndskoefficienten vid höga hastigheter och resultatet visade en mycket markerad och plötslig ökning av denna koefficient vid ungefär 800 km/t. Samtidigt förändrades flygegenskaperna bl a så, att flygplanet blev nostungt.

Under åren 1940—41 vanns många värdefulla erfarenheter beträffande kompressibilitetsfenomenet. Det stod med anledning av dessa fullt klart för konstruktörerna, att om »Typhoons» prestanda i vad avsåg hastigheten såväl i planflykt som dykning, skulle kunna förbättras, var det nödvändigt, att vidta en genomgripande förändring av vingprofilen.

Nya Hawker-profilen skapas

I mars 1940 påbörjades därför undersökningar för att få fram en speciell Hawker-profil, som var avsevärt tunnare än tidigare profiler. En rapport över dessa undersökningar, som gett mycket lovande resultat, avgavs till Air Ministry. Konstruktionen kunde emellertid då icke fullföljas, då produktionen av »Typhoon» tillfälligt måste nedläggas, för att »Hurricane» skulle kunna tillverkas i största möjliga utsträckning. Slaget om England tog som bekant sin början vid denna tid. Först i september 1941 kunde därför arbetet med den nya vingprofilen återupptas.

Den nya vingen var vid vingroten 125 cm tunnare än Typhoon-vingen. På grund härav blev det invändiga utrymmet i vingen avsevärt mindre, varför man inte kunde få plats med bränsletankarna enbart i vingen utan måste söka en annan plats för huvuddelen av bränsleförrådet för att kunna bibehålla aktionstiden. Man beslöt då att placera huvudtanken i flygkroppen framför förarsitsen, vilket medförde, att kroppen måste förlängas över en halv meter framför tyngdpunkten. För att kompensera detta förstörades stjärtrodren för att kurs- och höjdstabiliteten skulle kunna bibehållas. Genom att vingytan ökades något, kunde även vingbelastningen hållas nere i önskvärd grad. (Som FLYG berättade i nr 11/45 är den nya vingprofilen nästan identisk med den nya SAAB-profil, som konstruerats för SAAB-21. Red. ann.)

Konstruktionsarbetet framskred mycket hastigt och redan i november 1941 fick Hawkers kontrakt på två prototypflygplan av »Typhoon Mark II», som flygplanet fortfarande kallas. Med den tunna, elliptiska vingen och det omkonstruerade stjärtpartiet visade emellertid den nya konstruktionen så stora olikheter i förhållande till »Typhoon Mark I» både till utseende och konstruktion i övrigt,

att man ansåg det vara fullt berättigat att ge nyskapelsen ett eget namn, »Tempest», som betyder oväder.

Det första seriekontraktet undertecknades i februari 1942, medan ännu prototypen befann sig på ritbordet, och den 2 september 1942, nästan exakt ett år efter det att det första förslaget kommit fram, provflögs den första prototypen av »Tempest». Nio månader senare flögs det första seriebyggda flygplanet.

Att serietillverkningen kunde komma i gång så snabbt berodde till stor del på att Napier Sabre-motorn var välprövad och pålitlig och en längre tid använts i »Typhoon». Det nya jaktflygplanet behövde alltså inte tjänstgöra som provbock för en ny motor.

Vad strömlinjeform betyder

Redan från början visade sig Hawkers nya vingprofil motsvara förväntningarna. Man hade bl a nedlagt mycket arbete på att få den högsta möjliga kvaliteten på ytbehandlingen. Flygplanet visade sig också vara det snabbaste låg- och medelhöjdjaktplanet i världen och med mycket stor acceleration i dykning. Dess stigförmåga visade sig vara överlägsen andra jaktflygplans och maxihastigheten i planflykt var avsevärt högre än »Typhoons».

Det är ganska anmärkningsvärt, att dessa ökade prestanda i förhållande till »Typhoon» vunnits endast genom att man ägnat den största uppmärksamhet åt den aerodynamiska finputsningen av detaljer och den omsorgsfulla ytbehandlingen, då ju motorn är densamma i »Typhoon» och dess effekt icke ökats.

Motorn i den sista versionen av »Tempest» är en Napier Sabre IIB. Det är en slidmotor på 2.400 hk, vätskekyld och byggd i H-form, dvs de 24 cylindrarna är uppdelade på fyra sexcylindriga motorblock, vilka sedan sammanbyggs i form av ett H. Avgasrörens utlopp är riktade rakt bakåt, varför gasernas reaktionsverkan kan utnyttjas.

Propellern är en fyrbladig de Havilland-metallpropeller med automatiskt ställbara blad.

Vätske- och oljekylarna är sammanbyggda under motorn och i centrum av enheten tas luften till förgasaren in genom ett filter.

Motorfundamentet är av stålror och har fyra upphängningspunkter för motorn.

Flygkroppen består av en främre del, som sträcker sig från brandskottet till något bakom förarstolen. Denna del är stålroskonstruktion under det att den bakre delen är skalkonstruktion. Vindrutan är naturligtvis skottsäker. Förarhuven är skjutbar och består av en helpressad glashuv utan skrymmande lister, varför sikten är mycket god. Om föraren måste göra fallskärmshopp kan huven liksom en del av vänstra sidan kastas, så att föraren lätt kan lämna flygplanet.

Som tidigare nämnts är vingen avsevärt tunnare än »Typhoons». Den är uppbyggd på två balkar med spryglar och klädd med lättmetallplåt. För att få så korta landningsställsben som möjligt — vilket är önskvärt ur bl a viktssynpunkt — har vingen icke givits någon V-form mellan landningsställsbenen men har utanför benen 5,5 graders V-form.

Varför det blev ellipsvinge

Vingen har en halv-elliptisk form med, i sitt ursprungliga utförande, avrundade vingtippar. Sedermera »höggs» vingtipparna av, varigenom bl a den fördelen vunnits, att skevrodden nu går ända ut till vingpetsen och rollegenskaperna förbättrats. Den elliptiska formen på vingen valdes främst för att även relativt långt ut på vingen ha tillräckligt vingdjup för installation av de fyra 20 mm

automatkanonerna. Dessa kan nu helt byggas in och man kan utifrån endast se pjäsernas mynningar i framkanten på vingen.

Landstället är indragbart och ligger i infällt läge i särskilda rum i vingen mellan vingbalkarna. Liksom vingklaffarna manövreras landningsstället med ett hydrauliskt system. Klaffarna sträcker sig från flygkroppen och ut till skevrodden och är på varje vingdelade i två delar på grund av yttervingens V-form.

I vingarna finns förutom de fyra automatkanonerna med ammunition även tre vingtankar för bränsle.

På bakre delen av flygkroppen sitter en sprötantenn för radion. Fena och stabilisator är av skalkonstruktion. Höjdrodret är metallklätt under det att sidrodret är klätt med duk.

Sporrhjulet är indragbart och täckes i infällt läge av särskilda luckor.

Vid konstruktionen av »Tempest» har man i mycket stor utsträckning lyckats tillgodose kravet på att tillsyner och reparationer skall vara lätta att utföra. Sålunda är främre och bakre delarna av flygkroppen sammanfogade med endast fyra bultförband. På samma sätt är vingarna fästade vid flygkroppen. Alla roder liksom vingklaffarna kan utbytas på mycket kort tid. Även kanonerna är lätt utbytbara.

»Tempest» har avsevärt längre aktionsradie än »Typhoon». Detta beror inte bara på, att den har något större bränsleförråd, utan även på dess bättre aerodynamiska utformning och till följd härav högre marschhastighet vid samma effekt. Flygplanet praktiska aktionsradie är omkring 800 km och denna kan avsevärt ökas med hjälp av kastbara vingtankar. Med Napier Sabre II B är topphastigheten i det närmaste 700 km/t på bästa höjd.

Då »Typhoon» och »Tempest» var så lika, var det naturligt, att gamla »Typhoon»-förare i första hand kommenderades till »Tempest»-förbanden, vilka började sättas upp i januari 1944.

»Tempest» går till fronten

Fastän »Tempest»-divisioner sattes in långt före D-dagen både som eskort åt bombförband och på dagraider över den av tyskarna behärskade kontinenten, fick de inte kontakt med några tyska flygplan förrän två dagar efter invasionen. Ett förband sköt då ner tre Me 109 utan egna förluster.

Då tyskarna den 13 juni började sina V-bombanfall mot London och sydöstra England, sattes omedelbart »Tempest» in mot dessa och liksom »farfadern» »Hurricane» vid »Blitzen» 1940 tog upp kampen mot Luftwaffe, blev nu »Tempest» ett förnämligt försvarsvapen mot V 1 1944. Detta berodde inte på att det fanns massor av dem, utan därför att »Tempest» var det snabbaste medelhöjd-jaktplanet, som fanns i tjänst, och det hade en fartöverlägsenhet över V 1-bomben av mer än 80 km/t.

Under dygnets 24 timmar, vecka efter vecka avpatrullerade »Tempest»-förband luftområdet över södra England och Kanalen och under de tre månader, som anfällen var mest intensiva, lyckades dessa förband skjuta ner över 600 flygande bomber.

Generalen lurades på sitt byte

En ganska lustig episod berättas om flyggeneralen Hill, chefen för Englands luftförsvaret. Generalen, som själv är aktiv flygare och gärna ger sig ut på företag för att samla egna erfarenheter, var vid ett tillfälle ute på jakt efter V 1:or. Han flög då ett annat välkänt jaktflygplan och fick snart korn på en flygande bomb. Han gav motorn all gas den tälde och tog in på bomben och hade just kommit in på effektivt skjutavstånd och satt fingret på avtryckaren, då en »Tempest» svepte tätt förbi honom och sköt ned hans flygande bomb mitt framför näsan på honom. När »Tempest»-föraren sedan landade och fick höra vems »sittande fågel» han hade skjutit ned, väntade han sig nästan att bli satt i Tower, men det enda som hände var, att generalen gav order om att han hädanefter skulle ha en »Tempest» till sitt förfogande. Historien har kanske med tiden blivit något förvanskad, men ett är dock säkert, nämligen att general Hill efteråt alltid flög »Tempest».

Efter det stora tyska pansaranfallet vid Avranches, vilket medförde, att de allierade arméerna kunde göra sitt slutliga genombrott mot Rhen, baserades »Tempest»-förband i Holland och Belgien. Här sattes de in mot en mängd olika mål såsom flygplan i luften och på marken, järnvägståg, tanks, landsvägstransporter och stabsbilar, V-bombernas startplatser, truppkoncentrationer m m. »Tempest» användes även för nattjakt.

»Tempest» är helt säkert ett av de flygplan under kriget, som visat sig mest användbart i olika uppgifter och det råder ingen tvekan om att typen kommer att få ytterligare förbättrade prestanda i senare versioner. Hawkers konstruktör har åter producerat en fullträff med samma mångsida användbarhet som »Hurricane» och »Typhoon».

F. E.



Skandinaviska Aeros senaste, tvåsitsiga sportplanet BHT-2.

BHT-2, tvåsitsig "Beauty"

Skandinaviska Aero AB:s i Norrtälje konstruktörer civilingenjörerna Jerker Bratt och Björn Törnblom (Hilfing jobbar inte längre hos SAA) har nu vunnit så stora erfarenheter från flygningarna med det ensitsiga sportplanet BHT-1 »Beauty» att deras planer på en tvåsitsig typ tagit fast form. Här presenteras det nya planet (modellfoto ovan). Det kallas BHT-2 och har alla chanser att bli ett verkligt folkflygplan — vilket inte »Beauty» har på grund av ensitsighet och i jämförelse därmed högt pris.

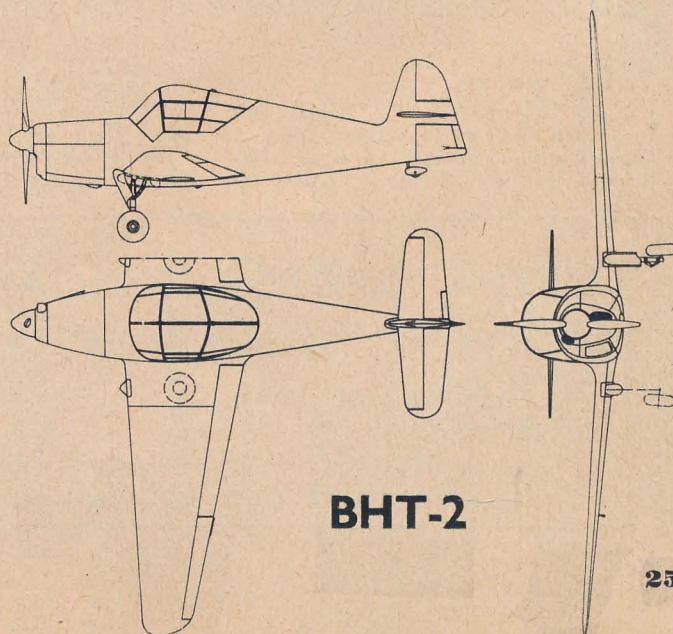
BHT-2 är i stort sett en tvåsitsig »Beauty». Stolarna är placerade sida vid sida men inbördes något förskjutna i planet längdled. Kroppens bredd har ökats från 65 till 100 cm. Dubbelkommando är standard och radio kan inmonteras. Vingytan är något större än på BHT-1. Den nya vingen får större sidförhållande (7,2) och mindre trapetsförhållande än den gamla, vilket innebär bättre glidtal och mindre inducerat motstånd. Den större spännvidden medger något förlängda vingklaffar, vilket nedbringrar landningshastigheten.

Motorn är en Cirrus Minor på max 92 hk vid 2.600 varv/min. Propellern blir ev. automatiskt ställbar. Ur hållfasthetssynpunkt hänförs BHT-2 till grupp 4, alltså är avancerad flygning tillåten med vissa inskränkningar (bunt och störtstyning till sluthastighet får inte utföras).

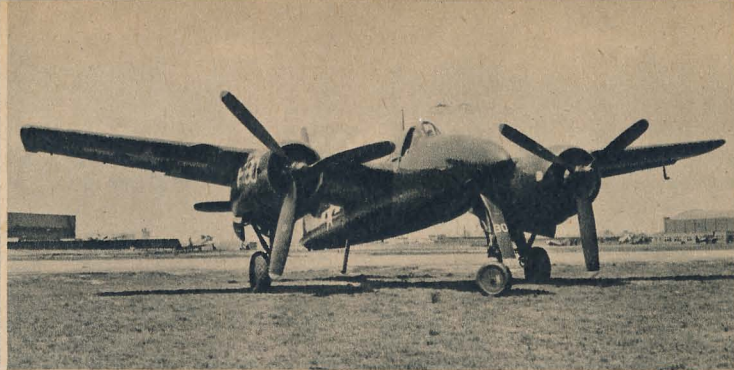
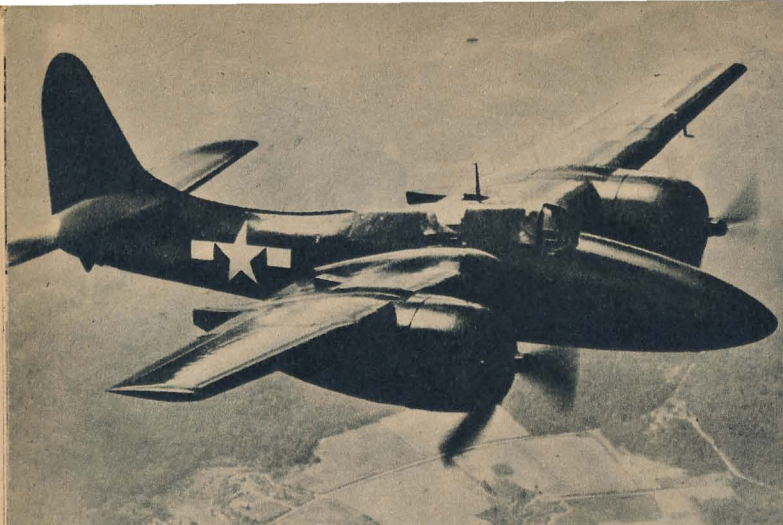
BHT-2:ans data och beräknade prestanda: spännvidd 7,92 m, längd 5,6 m, höjd 1,75 m, spårvidd 1,91 m, vingyta 8,71 m², vingbelastning 68,8 kg/m², effektbelastning 6,51 kg/hk, yteffekt 10,55 hk/m², tomvikt 315 kg, flygvikt 600 kg, bränslevikt 50 kg, maxhastighet 260 km/t, marschhastighet 215 km/t, landningshastighet 86 km/t, stopphöjd 6.500 m, stighastighet vid marken 4,8 m/sek, stigtid till 1.000 m 3,47 min och till 3.000 m 12,13 min, längsta flygtid 4 tim, flygsträcka 900 km och startsträcka 180 m (med ställbar propeller). Bränsleförbrukningen är vid marschhastighet 1,1 liter per svensk mil. Beräknat pris 32 500 kr (»Beauty» 29 500 kr).

Vi väntar med spänning på att BHT-2 skall bli färdig — under tiden får vi nöja oss med att det vattnas i mun. Vilken blir förresten först klar, BHT-2 eller SAAB-91?

P. M.



BHT-2



GRUMMAN F7F »TIGERCAT», världens första hangarfartygsbaserade 2-motoriga jaktbombplan, visas här för första gången i två pinfärska bilder direkt från USA. Den är utrustad med 2 st 2.100 hk »Double Wasp»-motorer och har en maxhastighet på 684 km/t — alltså i särklass bland alla hangarfartygsplan. Beväpningen synes av högra bilden bestå av 4 st 20 mm akan på nosens undersida och möjligen 4 st 12,7 mm ksp i vingarna. »Tigercat» har tydligen utvecklats från »Skyrocket» via experimentplanet XP-50. Flygvikt ca 7 ton. Bomblast 1.800 kg. Stighastighet 27 m/sek.

NORGES FLYGVAPEN...

Forts. fr. sid. 7.

1942, där två norska jaktdivisioner sköt ned sammanlagt 17 tyska plan. Bland pojarna var det en 19-åring från trakten av Holmenkollen som sköt ner en Dornier 217 och två andra flygplan. De norska divisionerna kunde avsluta den historiska dagen med minsta antalet förlorade flygplan av samtliga allierade flygdivisioner.

Det visade sig snart att sportsmannaandan från skidloppning och annan sund idrott satte sin prägel på norrmännens insats i luften. Våra flygare tyckte särskilt bra om lågaregrepp. En mängd sådana anfall gjordes mot den tyska sjöfarten i Kanalen, Nordsjön och längs Norges kuster samt mot fabriker och andra krigsmål i Frankrike, Belgien och Holland.

Under ett par veckor våren 1943 sköt norska flygare ner 16 fiendliga plan utan att själva förlora ett enda flygplan. Den största bedriften var när de den 12 mars knäckte 6 plan och skadade 5, alla av typen Focke-Wulf FW 190.

I april samma år flög norrmännen Typhoon-jaktplan och deltog bl. a. i eskorteringen av engelska och amerikanska bombare under angreppen mot Amsterdam. En norsk division kunde i maj 1943 notera 29 nerskjutna tyska plan på 9 veckor. Intill mitten av juni hade de norska flygarna under 1943 skjutit ner 60 fiendeplan plus 46 skadade och de norska förlusterna var mindre än en fjärdedel av de tyska. Utmärkelserna började »regna» över våra flygare — en fick t. ex. den amerikanska »Silverstjärnan». En av de norska flygarna kunde uppvisa det största antalet nerskjutningar inom alla jaktdivisioner i England på den tiden. Andra fina resultat och utmärkelser att förtiga.

I april 1944 hette det i en översikt över det norska flygvapnets insatser under de senaste fyra åren att en av de norska jaktdivisionerna 1943 nått bättre resultat än

någon engelsk eller annan allierad division. Den hade inte endast de flesta nerskjutningarna utan även minsta antalet egna förluster. Under dessa fyra år sedan starten 1940 sköt norska flygare ner 163 tyska plan och troligen också ytterligare 38. Dessutom skadades 117 tyska plan. Norska flygare mottog under dessa år 219 norska och 65 brittiska utmärkelser samt en del amerikanska.

General Hansteen hoppar fallskärm

I augusti 1943 meddelades för första gången att Norge fått fallskärmstrupper. En av de första som lärde sig konsten var general *Wilhelm Hansteen* — som de övriga allierade cheferna ansåg han att detta var enda sättet att sätta sig in i fallskärms-hoppets teknik och kunna leda sådana förband.

Kampen gick vidare och nya kullar av flygare, mekaniker, radiotelegrafister och fotografer sattes i tjänst. Även i ubåtsjakten med Mosquito gjorde norska flygare ifrån sig bra och upplevde många äventyr. Man skröt aldrig med sina framgångar — »det är inte jag utan förbandet som gjort det och det». Men när den berömda norska Spitfiredivisionen i RAF närmade sig 100 nerskjutna plan blev det liv i läget... Vem skulle bli den lycklige? Det blev en 24-årig officer som fick glädjen att kunna notera det hundrade nerskjutna fiendeplanet. Han firades vederbörligen utan avund från sina kamraters sida och fick en silvertallrik som minne av den historiska dagen. Dessutom begåvades han med en flaska akvavit (som nog fick ben att gå på den kvällen).

Efter invasionen den 6 juni 1944 började norska flygare operera från franska baser. En hel norsk flygflottilj med markpersonal bet sig fast på en flygbas i Normandie. Hösten 1944 gjorde norska jaktflygare 281 angrepp mot Leopoldkanalen på två dagar, därav 154 anfall den första dagen.

Då och då omnämndes norska flygare i kommunikéerna. En gång gällde det en

kaptan som ledde en lyckad »strafing»-tur över Ruhrområdet. Förbandet flög Typhoons med raketprojektiler och tillhörde RAF:s andra taktiska luftflotta. Tio lokomotiv och över hundra järnvägsagnar ödelades eller skadades. Kaptenen — som kallades »Pete» — sköt personligen två tåg i brand med raket- och kanoneld.

Ett annat jobb som utfördes av norska flygare var att frakta norska fallskärmsjägare till hemlandet och släppa ner dem på obebodda platser, där de skulle spränga broar och järnvägslinjer för att hindra tyskarna att sända trupper från Norge. I december 1944 och början av 1945 riktades hårda slag mot tre nord-syd-gående huvudjärnvägar i Norge. En av dessa linjer var Røros-Dovre-banan, som över Trondheim förbinder Nordnorge med Oslo och andra hamnstäder längre söderut, som t. ex. Fredrikstad och Larvik, där utskäppning av tyska trupper skedde i stor omfattning under vintern 1944—45. Dessutom angrep fallskärmsjägarna Raumabanen, som förbinder Ändalsnes med Dovrebanan. Järnvägslinjerna revs upp på flera hundra meters längd, skador som jämförelsevis lätt gick att reparera. Vårre var det när broarna förstördes.

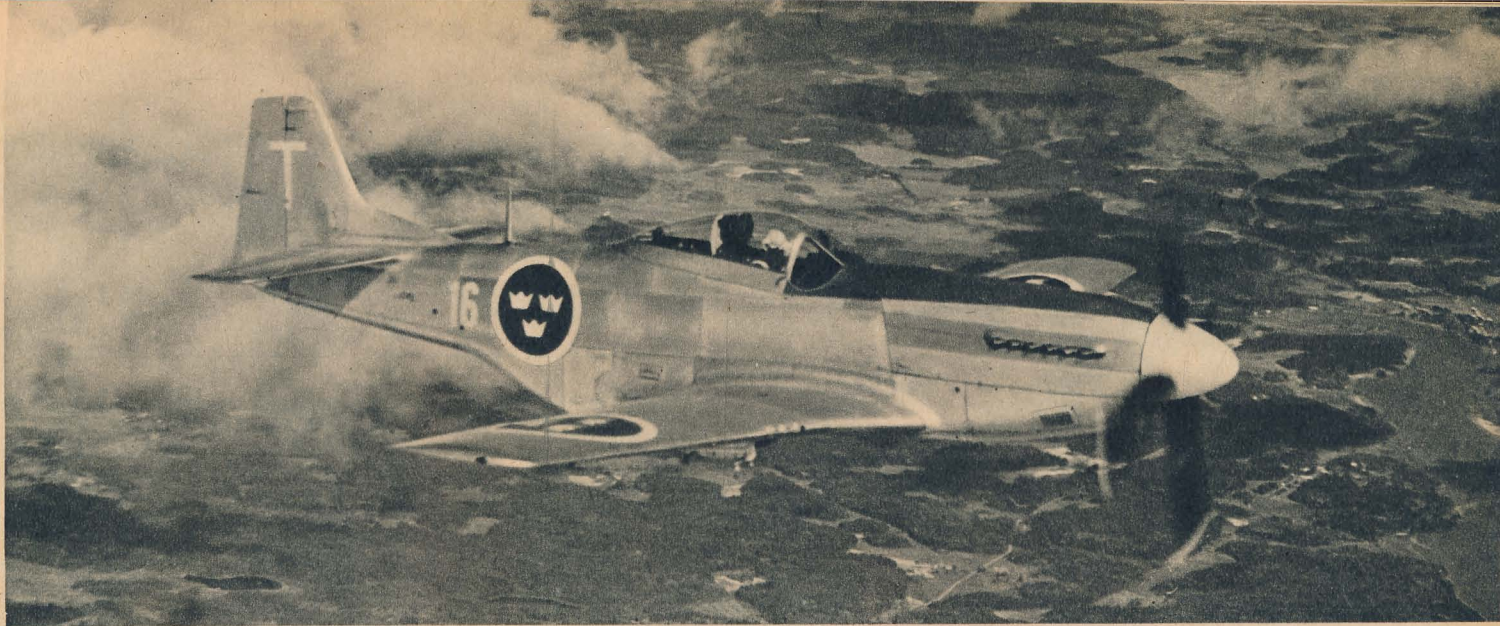
Innan kriget utbröt i Norge 1940 hade det länge arbetats på att skapa ett självständigt och starkt norskt flygvapen. En hård krigstid måste till för att få den saken genomförd. I november 1944 meddelades att våra två flygvapen — Härens och Marinens — skulle slås samman och som vapenslag jämställas med armén och marinen. På det sättet får vårt flygvapen en central ledning, centrala skolor m. m. och den tekniska apparaten kan förenklas samt ger större effektivitet. Flygvapnet skall utvecklas på grundval särskilt av de erfarenheter som norska flygare vunnit under kriget. Denna sammanslagning kommer säkert att få en avgörande betydelse för flygvapnets tillväxt, framgång och arbetsro i framtiden, när Norge skall bygga upp sitt nya försvar i luften.

O. A.

LUFTFÄRDFÖRSÄKRINGAR

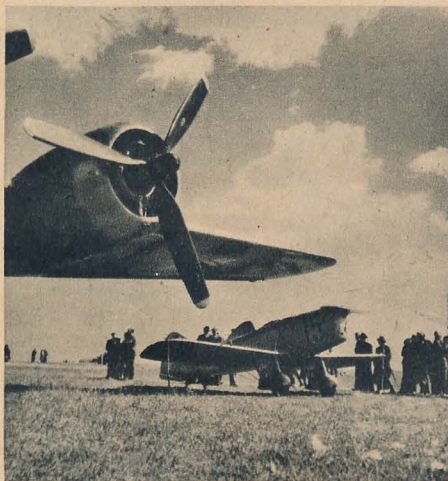
tecknas av följande till Den Nordiska Poolen För Luftfärdförsäkring anslutna bolag

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



FLYGDAGAR

Ett väldigt folkuppåd har besökt de flygdagar, som anordnats av flygflottiljerna runt om i landet. Det var 50.000 åskådare på Malmen och i Malmö, 40.000 i Västerås, 30.000 i Uppsala etc. Stockholmsflottiljerna håller sina flygdagar i augusti. — På översta bilden sveper en svensk Mustang fram över Malm-slätt och här till höger blir en B-17G »Flygande fästning» föremål för västmanlänningarnas stora intresse. F 1 hade bjudit in kamratföreningen vid gamla I 18 med f regementschefen general Åkerman i spetsen.



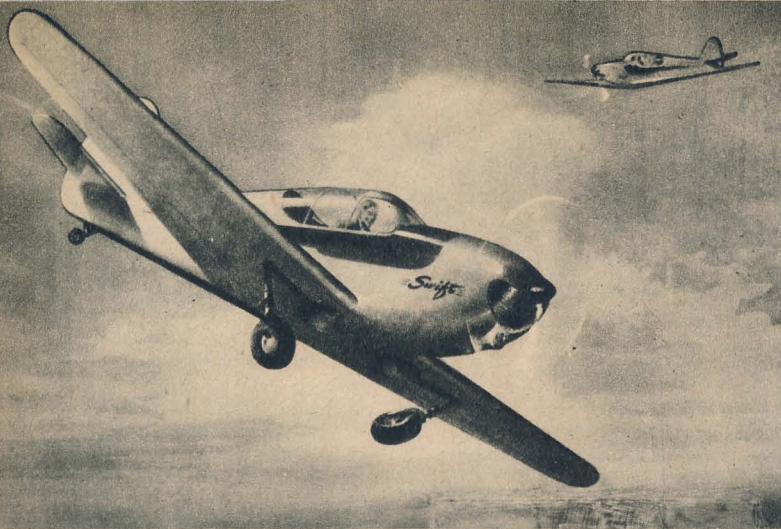
Den gamla trevliga Sparmann-jagaren (P 1) ses här parkerad under vingen på en »fästning» på F 6 dag i Karlsborg.



Lågsniff med en flygande fästning får man sannerligen inte vara med om varje dag, men den trevliga synen här ovan väckte allas beundran i Karlsborg. Den gav de många åskådarna en klar känsla av flygets potentiella möjligheter samt hur väl även tunga plan lyder föraren.

Här under en bild från »invasionen» på Malmen. I främsta raden ses närmast en Messerschmitt Me 109F och därefter en »Mosquito» och två »Lancasters». — Därbakom Storkar, S 17, J 11, »Mustang», B 18. Det var sannerligen något att se. Och gissa, om 100.000 ögon kunde titta?!





BILLIGT ATT FLYGA blir det först när de s. k. fasta kostnaderna för ett flygplan fördelas på ett stort antal flygtimmar. Ing. G. ROTSMAN föreslår därför i nedanstående intervju att klubbarna hyr ut två- och fyrsitsiga flygplan till medlemmarna, varigenom flygmaterielen blir effektivt utnyttjad.

Detta läckra amerikanska sportflygplan av typ Globe »Swift» ligger nog ganska nära Ing. Rotsmans tvåsitsiga ideal — bara planet finge noshjul också!

stå i att de byggdes antingen med tvåsitsig eller fyrsitsig kabin. Fördelen härmed blev naturligtvis främst billigare typkostnad och tillverkning, de flesta enheterna kunde ju byggas i större serier än för två helt olika plan. Vidare skulle flygklubbarna lättare kunna hålla reservdelar hemma, då de flesta kunde användas både för den större och den mindre maskinen.

Till sist varnar ingenjör Rotsman klubbarna för att köpa »krigssmörja». Det kommer inte att dröja lång tid förrän goda flygplan kommer i marknaden. Spar pengarna och köp dessa plan, som byggs efter alla de erfarenheter som inhämtats under kriget. —n.

Klubbflygplan — folkflygplan

Var och en sitt eget flygplan — det är naturligtvis önskedrömmen för flygentusiasten. Men som de flesta önskedrömmar är den tyvärr ganska svår att förverkliga. Då de fasta kostnaderna på ett flygplan ännu är så stora är det besvärligt för en privatperson att förränta det nedlagda kapitalet innan materielen är omodern, förklarar sekreteraren i Linköpings flygklubb och ordföranden i dess segelflygsektion, ingenjör Gunnar Rotsman.

— Nog kommer vem som helst att få flyga, fortsätter ing. Rotsman, men jag tror att det bästa arrangemanget skulle bli att man hyrde ett flygplan hos närmaste flygklubb. Klubbarna skulle vara utrustade med moderna två- och fyrsitsiga maskiner, ha anställda förare och mekaniker samt hangarer, verkstadsutrustning för småreparationer och i övrigt kunna hålla all den service som är så viktig inom flyget. Ett motorstopp i luften t. ex. har ju ofta allvarligare följder med sig än om samma sak inträffar med en bil. Genom att låta flygklubbarna ställa »folkflygplan» till förfogande kunna planen utnyttjas mera och därigenom skulle också nyanskaffningarna komma tätare. En följd härav bleve modernare materiel. Vidare fördelades då de fasta kostnaderna på ett större antal flygtimmar, vilket i sin tur skulle betyda billigare flygpris per timme.

En tvåsitsig typ behövs för skol- och träningsflygning. Den skall vara godkänd för avancerad flygning, så att de många värnpliktiga flygförarna och reservofficerna i flygvapnet kan få tillfälle till träning. Som uthyrningsplan skulle en sådan maskin vara idealisk både för den som själv flyger och vill ta äkta hälften, fästmon eller någon annan med sig och för affärsman, som har brättom till något sammanträde e. d.

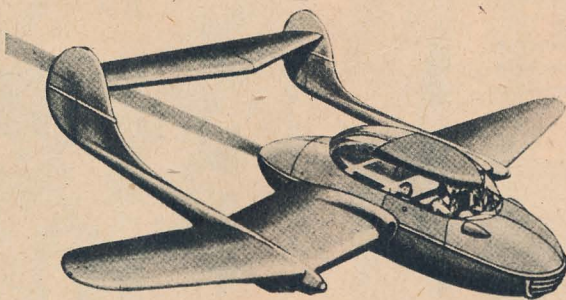
Den fyrsitsiga maskinen skulle lämpa sig för den som inte själv flyger men som vill ta familjen med på en weekendflygning till något lockande sommarparadis eller för en tripp till någon sportort på vintern. Typen lämpar sig ju också för passagerarflygning och bör även kunna användas som ambulansplan.

Ingenjör Rotsman anser också att planen bör utföras helt i metall — det blir billigast i längden — ha 3-hjuliga landställ, vara försedda med ljudisolerade kabiner, vara möjliga till uppvärmning samt vidare ha radio och i övrigt den komfort som finns i en modern bil.

Men för den skull behöver planen inte bli avskräckande dyra. Bakkropp med stjärt-

parti, yttervingar, landställ, motorinstallation, hela framkroppen, styrorgan m. m. skulle göras lika för båda flygplantyperna. Den väsentliga skillnaden skulle endast be-

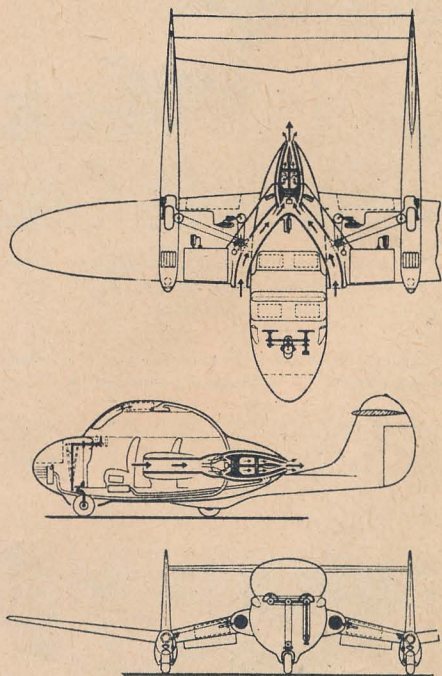
Reaktionellt familjeflygplan



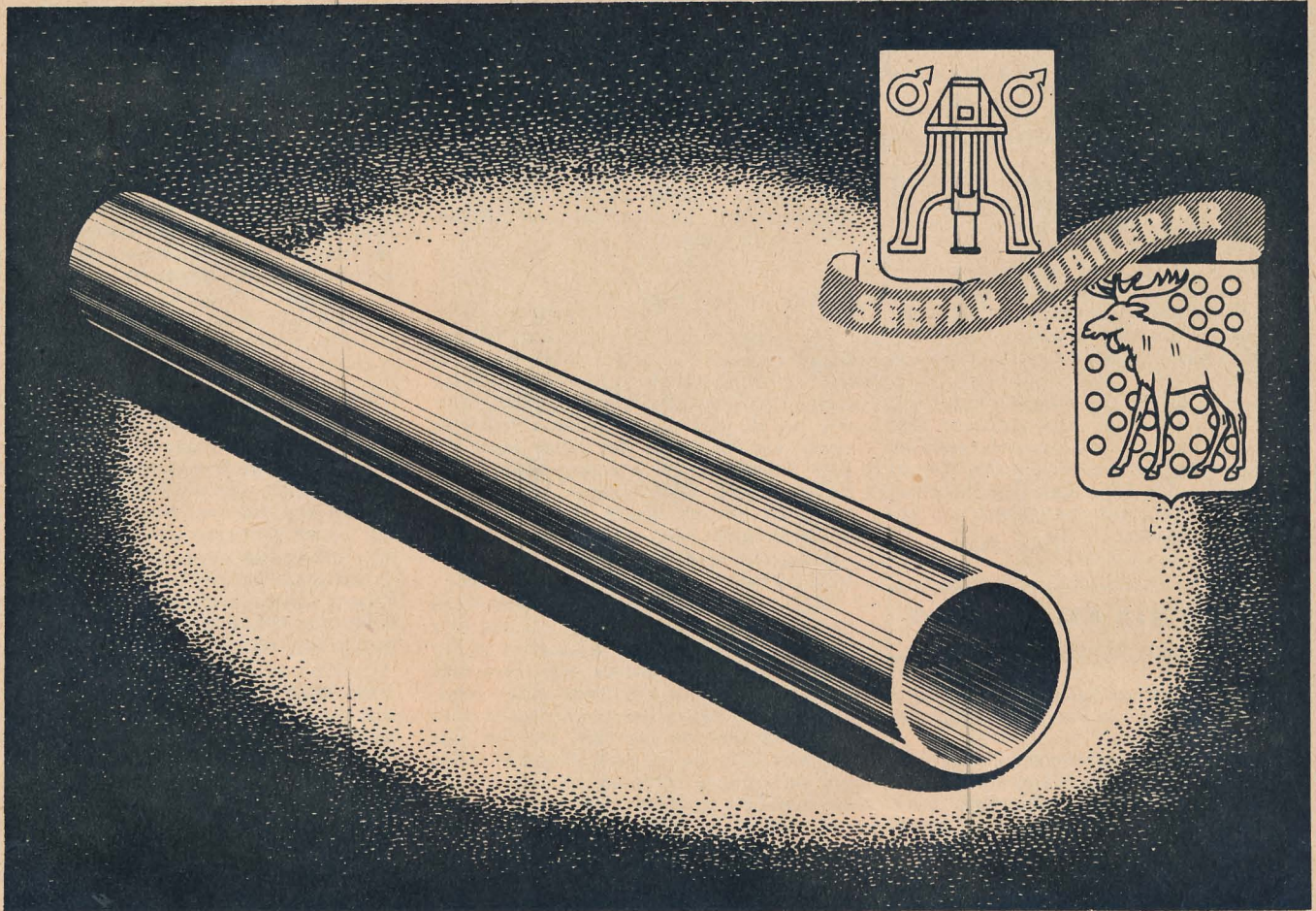
Det skall väl inte dröja alltför länge förrän flygplankonstruktörerna på allvar börjar sysselsätta sig med reaktionsdrivna folkflygplan. Ett tidens tecken är resultatet av en pristävling som den amerikanska tidskriften »Popular Science» utlyst. Det gällde att konstruera det idealiska privatflygplanet och de tävlande var indelade i två klasser, yrkeskonstruktörer och amatörer. I amatörklassen (som omfattade 50 gånger så många deltagare som yrkesklassen) segrade en 19-årig menig i USA:s marin, D. L. Fotheringham, med den konstruktion som ses på dessa två illustrationer. Det är ett fyrsitsigt reaktionsflygplan för familjebruk och utformat med största fördomsfrihet. Mr Fotheringham sade själv i sina anmärkningar att han inte visste så värst mycket om reaktionsprincipen men i det stora hela verkar hans konstruktion så bra att den i en rutinerad konstruktörs hand efter en del ändringar skulle kunna ge upphov till ett mycket användbart flygplan. På treplanskissen ses luftintagen till reaktionsaggregatet i vingroten på var sin sida om kroppen. Höjdstyrverket sitter högt och landstället är mycket lågt. En ganska modern skapelse!

En överraskande stor del av tävlingskonstruktionerna var tvåbommade plan med skjutande propeller — för att öka förarens och passagerarnas sikt samt hindra nyfiket folk att gå in i propellern när planet står på marken — vilket händer ibland. Vinnaren i yrkesklassen, mr Donald J.

Wheeler, hade insänt förslag på just en sådan tvåbommare, fyrsitsig med nosställ — men han hade hållit sig till den gamla hederliga kolvmotorn (på 130 hk) och propellern. De flesta torde veta att bomarrangemanget är en dyr historia, vilket betyder mycket på ett folkflygplan, men det har många fördelar och man måste nog tänka sig för mer än en gång innan man förkastar bommarna och den skjutande propellern (propellern, ja, den får vi nog dras med en tid till, åtminstone vi vanliga sportflygare).



Mr Fotheringhams önskefolkplan — tvåbommad fyrsitsare med reaktionsdrift.



I STÅLRÖRETS TJÄNST...



Det är först och främst som rördrageri och tillverkare av rörmanufaktur, SEEFAB skapat sig ett namn under de femtio år företaget ägt bestånd. SEEFAB's ledning insåg tidigt, att det förutom vanliga runda kalldragna precisionsstålrör även fanns behov av rör med andra former och utföranden. Rörets formgivning ägnades där-

för särskilt intresse, vilket resulterade i nya formgivningsmetoder. SEEFAB lyckades också framställa rör med varierande godstjocklek och diameter, en specialtillverkning, som vi på senare år ytterligare utvecklade och förbättrat. Nästa steg i utvecklingen blev rör, som



voro runda utvändigt och profilerade invändigt eller profilerade utvändigt och runda invändigt, vilka tidigare icke kunnat tillverkas genom kallbearbetning.

● Manufakturavdelningen vid SEEFAB har sin upprinnelse i den tillverkning av paraplyspröt, som upptogs 1895. Tillverkningsprogrammet har under

årens lopp utökats betydligt och omfattar numera även bandmanufaktur, rörmanufaktur, finmanufaktur och verkstadsmanufaktur. För att bättre kunna betjäna våra kunder åtaga vi oss även diverse arbetsoperationer på rördetaljer, såsom svarvning, fräsning, bockning, svetsning och värmebehandling.

● De kalldragna SEEFAB-rören med sina goda kvalitativa egenskaper ha visat sig väl fylla sina uppgifter på de mest skilda användningsområden. Allt fler industrier ha därför lyssnat till SEEFAB-parollen: *Gör det med rör* — en paroll som vi hoppas skall leda till ökad användning av kalldragna stålrör, liksom även till ytterligare utveckling av rördragnings-tekniken. ● SEEFAB står väl rustat att möta framtidens krav på ännu högre kvaliteter och ännu bättre kundservice — en femtioåring i stålrörets tjänst, alltjämt i snabb utveckling...



SEEFAB's jubileumsbok — skriven av företags egna — sändes till alla intresserade.



50 ÅR I ÅR

SEE FABRIKS AKTIEBOLAG, SANDVIKEN

Representanter:

STOCKHOLM: A.-B. Sandvikens lager; GÖTEBORG: A.-B. Sandviksstål; MALMO: Edw. Thomée A.-B.; SUNDSVALL: Sandvikslagret.

HELIKOPTERN KOMMER!

Forts. fr. sid. 21.

bjuder sig känner man sig ganska övertygad om att vi står den praktiska lösningen mycket nära.

Sikorsky själv hävdar att det kommer att bli enklare att sköta och manövrera ett skruvplan än en bil. Han har själv svarat för utvecklingsarbetet — icke minst som sin egen provflygare — så han är väl förtrogen med de möjligheter som kan erbjudas i framtiden. Han anser att skruvplanet kommer att vara i allmänt bruk och masstillverkas i hundratusentals exemplar år 1955.

Det är möjligt att överraskningar kan inträffa och att vi när målet snabbare. Men det mesta av vår hittillsvarande tekniska erfarenhet på detta område talar för att det kommer att dröja åtskilliga år innan det verkligt populära skruvplanet kan föras ut i marknaden.

Tord Ångström.

GUD ÄR MIN ANDREPILOT

Forts. fr. sid. 18.

Jag tror, att jag var halvvägs hemma igen, innan jag förstod, att jag hade skjutit ned den.

När jag kom hem, trodde alla där, att jag hade gjort Elias sällskap till de sälla jaktmarkerna. Det hade sannerligen också varit nära. Det var stora hål efter kanonelden i mina vingar och stjärt; ett skott hade gått in just bakom kabinhuven. I flygkroppen var det fullt av mindre hål hela

vägen från kabinen och bak till fenan och olja hade stänkt över hela planet från spinneren och längst ut i stjärten. Olja från ens eget flygplan kan knappast fastna längst ute på spinnerens spets, så det ansågs bevisat, att det var japansk olja.

Vi gick igenom hela flygplanet och det blev allt mera klart, hur hårfint jag klarat mig. »Gamle Utrotaren», som jag flugit i strid från april till september, var helt enkelt skjuten i bitar.

Farväl, gamle vän!

Jag måste vänta i Hengyang en dag längre än mina kamrater, medan min P-40 åtminstone reparerades så mycket, att jag kunde flyga den till depån i Kunming. Där fick jag ett hårt slag: »Gamle Utrotarens» motor var dålig och det fanns inga nya eller tjänstedugliga motorer. »Nollornas» kanoner hade också skadat vingarna så svårt, att de inte längre skulle hålla för en någorlunda hård upptagning. Kroppen var pepprad med mer än två hundra hål från de senaste fem månadernas strider.

Men den gamla kärran förvandlades inte till skrot. Vi behövde allt för väl alla hela bitar och delar. Det var en stor tröst för mig, att den gamla kärran, som varit mitt jaktplan, inte skulle förvandlas till en skrot-hög. Om den gjort det skulle jag ha känt det precis som om jag hade sett den häst jag ridit i tjuugu år bara kastas åt sidan och avlivas. Jag minns så väl den dag, då jag landade i Hengyang och tittade på kärrens skador. Jag hade en stor klump i hal-sen och jag kände det som om man hade tagit mitt svärd ifrån mig.

»Gamle Utrotaren» hade burit mig i nära

fem hundra timmars strid mot fienden. Det betydde över 160.000 kilometer — och ni kan fråga vilken pilot ni vill, om inte detta är en ganska lång sträcka när folk hela tiden skjuter på en.

Vi tog kulsprutorna och satte dem i min nya P-40E. Landstället apterades på en annan P-40; instrumenten fördelades på förbandet, pansarplattan togs ut och blev stek-häll i officersmässen. Inom en månad fanns delar av min gamla P-40 i inte mindre än 18 P-40:or inom förbandet. Jag kommer särskilt ihåg, att oljepumpen monterades på en gammal P-40B, som därigenom fick större topphöjd än någonsin tidigare.

(Forts. i nästa nr.)

NY PLACERING AV KSPKAMERA.

På Mustang har kspkameran, en 35 mm smalfilmskamera vägande 1,3 kg, flyttats från vingen till fenans övre främre spets. Man erhåller därigenom en mera vibrationsfri upphängning. Bilden blir centrerad och genom placeringen högre upp framträder kulbanorna från båda vingarna lika tydligt på bilden. Även föraren avbildas på filmen. Linsen kommer ovanför propellerströmmen och utsätts därför mindre för damm och vattenstänk.

EN MARTIN »BALTIMORE», i civil version var det första franska flygplan, som landade på Bromma efter kriget. Planet anlände den 15/6 och lämnade åter Bromma den 19/6. Anledningen till besöket var att attachén vid franska flygministeriet, major Loisel, här skulle undersöka möjligheterna för att per flyg föra hem de franska flyktingarna i Sverige. Transporterna började den 23/6 från Bulltofta.

fem års strids- förhållanden

fullkomnade dessa
flygmotorer

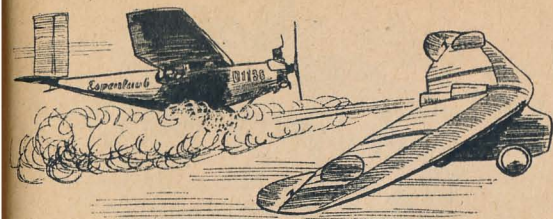
Under hela krigsperioden ha Bristol flygslidmotorer spelat en huvudroll, när det gällt att erövra och behålla flygöverlägsenhet över fienden. Idag har raden av Bristol slidmotorer — förbättrade och fullkomnade under denna period av svåra och påfrestande stridsförhållanden — prestanda som icke överträffas av någon annan flygmotor i världen. »Hercules» slidmotor, som utrustar »Beaufighter», »Halifax III», »Lancaster II», »Stirling» och många andra berömda flygplan i främsta stridslinjen, har bevisat sig vara en av de framträdande flygsuccéerna under kriget. Bristol slidmotor — baserad på principen utomordentlig enkelhet — har hög effekt i förhållande till de väsentliga operativa faktorerna — allmän ekonomi och minimal översyn — ett logiskt underlag för påståendet, att slidsystemet kommer att bli principen bakom framtidens kraftkälla.

Denna illustration visar den enda i cylindern befintliga sliden... grundläggande konstruktiv egenskap som bidrager till slidsystemets enkelhet och effektivitet.

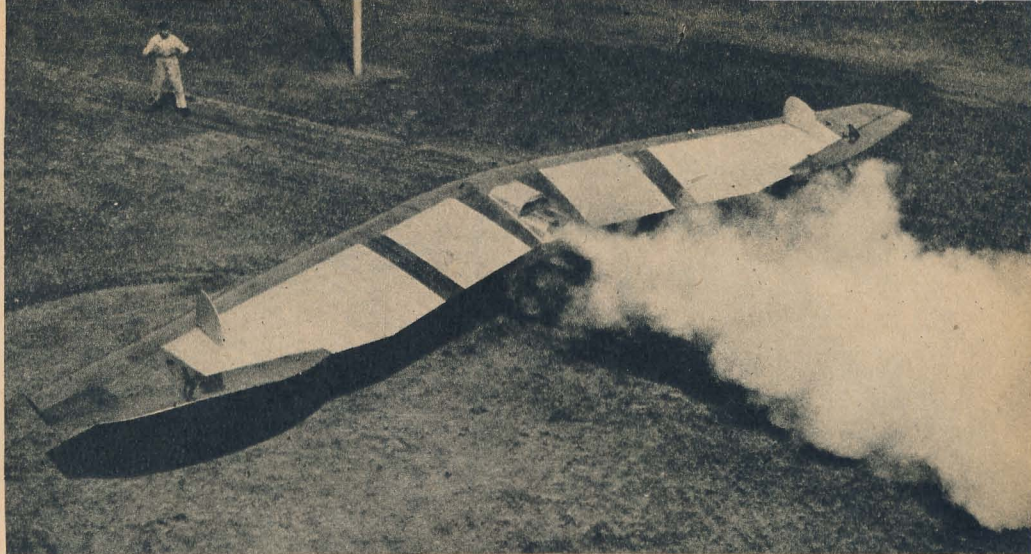
Bristol

... flygplan och motorer, berömda i krig eller fred

THE BRISTOL AEROPLANE COMPANY LIMITED, ENGLAND



FLYGANDE VINGEN är som skapt för att utrustas med reaktionsaggregat. Här ses Gottlob Espenlaubs (se FLYG nr 10/45) bästa raketsegelplan vid en start. Men »Espe» använde krut, vilket inte är så värst lyckat, emedan man med sådana doningar inte kan reglera förbränningshastigheten. Det bör i stället vara flytande bränsle och syrgas. Om man inte har en flygande vinge kan man bygga in aggregatet i en Fi-1 eller något annat lämpligt »bom-plan» med kraftigt skelett.



REAKTION RÄDDAR SEGELFLYGET

Det stundar vargatider för segelflyget — kanske inte på de närmaste åren men när motorflyget kommit i gång riktigt och det blivit billigt att köpa och flyga sportplan. Då kommer segelflygplanet inte att kunna stå sig i konkurrensen — såvida man inte lyckas göra segelflygningen till en mindre dyrbar sport. Och mindre omständlig.

Det låter visserligen väldigt bra att säga att segelflyget är en lagsport, som utvecklar kamratskapet och fostrar gedigen ungdom m m. Men man kan nog inte i längden hålla lika stora skaror som nu trollebundna vid vinschlinor och transportvagnar. Allt flera kommer att dra sig över till motorsportflyget. Om inte, som sagt...

För att slippa ha hjälp av en massa folk och materiel när segelplanet skall upp i luften måste segelplanet förses med en egen kraftkälla, som driver det upp till önskad höjd. Allebergsinstruktören Birger Nilsson sade ett ord i rättan tid, när han i en intervju i FLYG nr 10/45 föreslog raket- eller rättare sagt reaktionsdrift på framtidens segelplan. Han sådde ett frö, som vi hoppas skall gro och växa upp till en ståtlig planta!

Ligger det då inom möjligheternas gräns att konstruera ett billigt, driftsäkert och effektivt reaktionsaggregat för segelflygplan? FLYG riktar denna fråga till ingenjör *Sten Seger*, som under mer än ett par år ägnat stort intresse åt just detta problem.

— Ja, varför skulle inte det gå! svarar ing. Seger. Tänk bara på vilken framgång reaktionsdriften haft under krigets senaste skede. Närmast skulle jag tänka mig ett aggregat av slutentyp (som på tyskarnas reaktionsjaktplan Messerschmitt Me 163) i mitt idealsegelplan. Tyskarna använde förmodligen syrgas och alkohol men man kan ev. byta ut det sistnämnda mot bensin eller fotogen.

Ett experimentaggregat skulle inte bli så dyrt, fortsätter ing. Seger. Och inte tungt heller. Man skaffar en syrgastub av flygstandard med c:a 5 liters volym och omkring 8 kg vikt. Reduceringsventilen kan vara av standardtyp och väger c:a 1 kg. En bränslebehållare av pressad stålplåt väger ungefär 1 kg. Förbränningsrummet kan man gjuta ganska billigt, sedan man själv gjort modellerna, av värmebeständig legering (t. ex. kanthal) och försedd med vattenmantel runt omkring. Torrbatteriet till glöd-

tändstiftet är ungefär som till en portabel radio. Man skulle nog kunna få ett hyggligt experimentaggregat för 500 kr och vid tillverkning av en 25-serie skulle priset möjligen kunna pressas ner till 250 kr per styck. Det är ju enkla delar i aggregatet, som väger så där en 25 kg. Vid serietillverkning kan man också göra en större behållare så att man kan starta igen efter utelandningar. Aggregatet passar bra på Fi-1 med infästning i beslagen till hjulet och däromkring. Ejektorröret är det enda som sticker ut — det bör riktas 5—8° neråt bl a för stjärtens skull. Men till en början är det ju inte alls nödvändigt att sätta aggregatet i ett flygplan för att mäta krafterna.

Om jag vill upp till 600 m höjd med mitt reaktionssegelplan så sätter jag mig i, öppnar regleringsventilen och slår till tändningen. Efter ett par sekunder glöder tändstiftet, syre-bränsleblandningen antänds i förbränningsrummet och expanderar genom

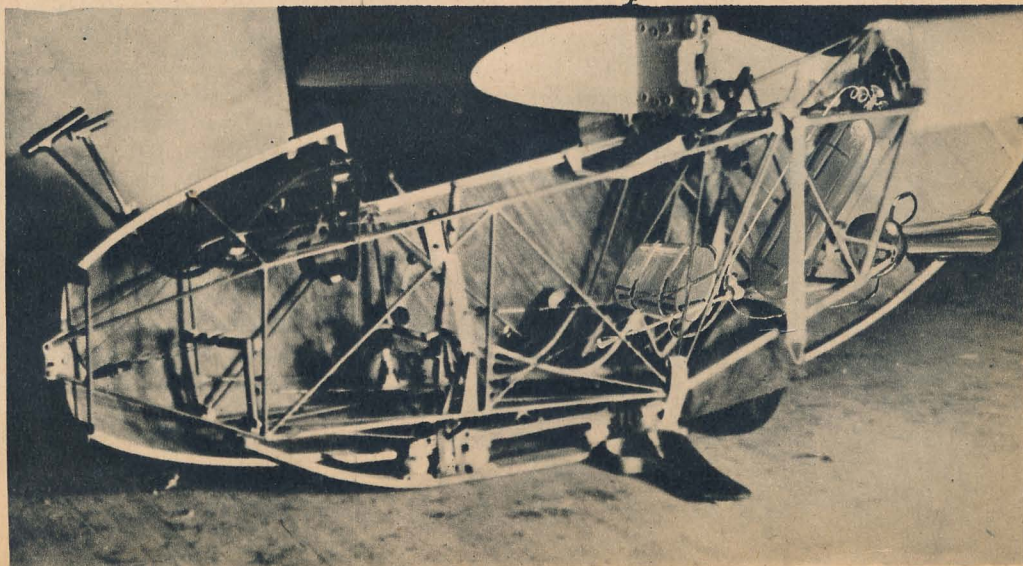
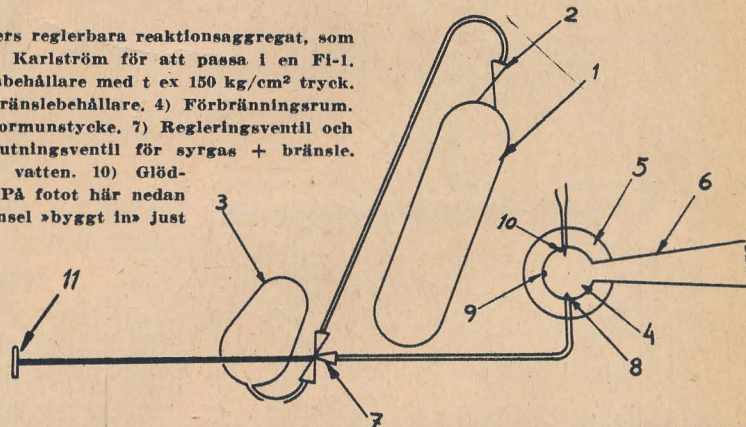
ejektormunstycket. När vattnet i manteln upphettats till kokpunkten sprutas det in (genom röret 9 på skissen) i förbränningsrummet och förångas samt ökar mängden hos de utströmmande gaserna. (Samtidigt sjunker temperaturen i aggregatet, varigenom brandfaran minskas.) På 600 m kan jag antingen knäppa av tändningen eller efter gasminskning genom regleringsventilen och reglaget ta mig fram till närmaste termikblåsa. När jag utnyttjat denna blåsas uppvind knäpper jag på tändningen igen och spurtar till nästa blåsa.

Det här låter kanske en aning för optimistiskt, säger ing. Seger till slut, men det är inte heller meningen att påstå att allt är klappat och klart. Det ligger ett långt och krävande studie- och experimentarbete framför oss. Vi måste lyckas så småningom — så snart som möjligt!

Just det ja — seger för saken! För segelflyget! Den som ändå hade en Me 163:a

(Forts. på nästa sida.)

Th en skiss över ing Segers reglerbara reaktionsaggregat, som här arrangerats av Björn Karlström för att passa i en Fi-1. Siffrorna anger: 1) Syrgasbehållare med t ex 150 kg/cm² tryck. 2) Reduceringsventil. 3) Bränslebehållare. 4) Förbränningsrum. 5) Vattenmantel. 6) Ejektormunstycke. 7) Regleringsventil och bränsleblandare. 8) Insprutningsventil för syrgas + bränsle. 9) Insprutningsventil för vatten. 10) Glöd-tändstift. 11) Reglage. — På fotot här nedan har Karlström med sin pensel »byggt in» just detta aggregat i en Fi-1. Bränslebehållaren sitter omedelbart bakom förarens rygg och längre bak ses den limpliknande syrgasbehållaren samt det utstickande ejektormunstycket.



**PLYWOOD och
SUNDSVALLS
LAMELLTRÄ**

Förnämt, hållbart och billigt material för modern inredning.

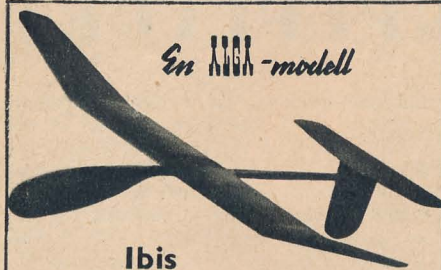
Väggar och tak klädda med plywood, lamellträ för dörrar, luckor och möbler, laserade och rätt ytbehandlade framhäva den naturliga trästrukturen.

Förfrågningar och upplysningar

Tel. Sundsvall 681 41

ALVIKS TRÄFÖRÄDLINGS A.-B.

A 1 n ö



En **ALGA**-modell

Ibis

Nr G 10

**MODELLFLYG
I SOMMAR!**

Bygg **Ibis**

Lättbyggd, lätt-trimmad: Spännvidd 850 mm.
En högklassig segelmodell, konstruerad enligt modernaste principer.

Pris endast
Kr. 3.50

inkl. oms.

Finnes i alla välsorterade varuhus, bok- och pappershandlare, leksaks- och järnaffärer etc.

ALGA

Från

eller A-B ALGA, Värtavägen 55, Sthlm rekv. 1 st. byggsats till IBIS till pris kr. 3:50 samt 1 fl. lhm till pris kr. 0:65 att sändas mot postförskott.

Namn

Adress

..... Flyg 13
Skriv tydligt med blyerts!



"J-21:an" ca 12 cm

Felix Boeing Kr. 4:50, Spännvidd 20 cm.
B-18, Mosquito 3:50, Stång + Askfat 2:25.
J-9, J-20, J-21, J-22, Mustang Kr. 2:90.
Gjutna i lättmetall. Skala 1:100, B-17 3:15.

SAAB-91



Den perfekta modellen av SAAB-91 får Ni genom att använda Er av vår Modellsats i aluminium. Kr. 5:85.

Modellsatsen innehåller: 1 st. gjuten modell av planet, spännvidd 210 mm, propeller, propellernav, ritning, bygganvisning, stålull samt smärgelduk.

HOBBY-LAGRET
HAMNGATAN 20 LINKÖPING
Firman med de aktuella modellerna

**FILM
FOTO
ÖRSTORINGAR**

BLOMS FOTOFIRMA

VÄSTERÅS
Stora gatan 44 - Tel. 302 44

A.-B.

ERNST ALDÉN & Co

Tel.: 3 73 KALMAR Tel.: 21 48

Elektr. INSTALLATIONER
MOTORER

TRANSFORMATORER

Elektr. MATERIEL m. m.

Representant för

ASEA och ELEKTROLUX
— KYLANLÄGGNINGAR —

"16 årig"

pojke önskar plats som mekaniker eller vad som helst vid civilt flygbolag eller flygklubb. Läser mekanikerkurs per korrespondens. Svar till »Per aspera ad astra», d. t. k. f. v. b.

HAVERERAT FPL KÖPES

Svar med uppgift å pris, gångtid samt skadornas art t. »Hav. FPL» d. t. k., f. v. b.

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

Namn

Bostad

Adress Flyg 13/45
Skriv tydligt eller texta!

MODELLTJÄNST, Värnamo

IDENTIFIERINGSTÄVLINGEN

Vinnarna i tjugonde etappen

Den sista och tjugonde etappen i FLYG:s och Flygstabens identifieringstävling var den utan tvekan svåraste i hela tävlingen. Av 74 insända svar var endast 14 rätta. Tydligt är många fortfarande långt ifrån fullärda. Den värsta fallgruppen var den nya versionen av Do 217 som presenterades i FLYG nr 22/44 men vars utseende de flesta dock ej fått klart för sig. Den nya versionen med radmotorer och avhuggen stjärtkon heter Do 217M — om ni inte visste det förut. Segrare blev: Göte Haglund, Klarabergsgatan 58, V, c/o Gravvrateljé K. Sandberg, Sthlm, som får 25 välförtjänta kr. Andra pris 10 kr går till Rune Klarström, Box 430, Molkom, och tredje pris, en helårsprenumeration på FLYG, till Rune Erson, Bangårdsgatan 10, 1 tr. ö. g., Sthlm. För att i någon mån lugna de luftbevakare, som tillskrivit FLYG och begärt att identifieringstävlingarna skall fortsätta, kan vi meddela att identifieringstävlingar även i framtiden kommer att anordnas, ehuru inte i samma utsträckning som tidigare, eftersom luftbevakningen nu är indragen. Och så till slut ber vi att få tacka samtliga för det stora intresset för denna tävling.

Som avskedssalut låter vi läsarna gissa vilket flygplan — tidigare avbildat i FLYG — ovanstående karikatyr föreställer. Fundera först och titta sedan efter på sid. 39, där ni finner svaret.

REAKTION RÄDDAR...

Forts. fr. föreg. sida

att kopiera av aggregatet och göra om för en Fi-1...

Vem skulle vara mer intresserad av segelflygets räddning än dess chefsinstruktör, löjtnant »Jidde» Karlsson på KSAK? Vad säger han om reaktionsdrift i segelplan?

— Jag tror att det kommer och det vore verkligen skönt att slippa wirar, vinschar, bogserflygplan och andra dyra och besvärliga saker. Men tiden är inte mogen än utan vi måste avvakta och se vilka erfarenheter man vinner av reaktionsaggregat på motorplan. Men snart kommer säkert den dag då man bara trycker på en knapp så åker man i skarp stigning upp till 1200 meter.

Han sa avvakta! I Hälsingland vi ska, »Jidde». Vi ska sätta fart på våra reaktionsinställda hjärnor och låta dem grubbla. Det gäller segelflygets vara eller inte vara!

Pro Mille.

HÖJDTÄVLINGEN:

MASARNA PÅ MARSCH!

Höjdtävlingen har skjutit sådan fart och så många goda höjdvinster har inrapporterats att vi hädanefter inte ämnar publicera vinster under 1.000 m vid den löpande redovisningen i FLYG:s spalter. I stället inför vi då och då — bl a i nästa nummer — en sammanställning över hur klubbarna ligger till i tävlingen, hur många deltagare som har tre noteringar m m.

Den här gången är masarna värst med två goda noteringar, som framgår av nedanstående förteckning över inrapporterade höjdvinster:

BORLÄNGE-DOMNARVETS FLYGKLUBB: Rolf Aleman vinschad Baby 27/5, höjdvinst 2.050 m. Sven Mattsson d:o fpltyp och datum 1.825 m.

HALLE-HUNNEBERGS FLYGKLUBB: K. Erik Ahman, flygstartad Olympia (Alleberg), 21/5 1.550 m. Eric Pehrsson d:o Baby (Ab), 21/5 1.200 m. Bertil Pedersen flygstartad Mosvey 11/6, sträckflygning Trollhättan—Ab, 1.050 m.

LINKÖPINGS FLYGKLUBB: Lennart Ehrnfelt, vinschad Baby 6/6 1.150 m. Bertil Nyström d:o 21/5 1.050 m (18 min flygtid).

NORRKÖPINGS FLYGKLUBB: Bengt Ekman, flygstartad Baby 27/5, sträckflygning Norrk—Kilsmo i Närke 66,8 km, vinst 1.855 m.

STOCKHOLMS SEGELFLYGKLUBB: Bo Holmberg, flygstartad Baby 21/5, sträckflygning Ab—Jönköping 54 km, vinst 1.415 m; vinschad d:o (Skarpnäck) 1.380 m. Åke Larsson flygstartad Weihe 27/5 (flygdagen) 1.300 m. Tage Löf, vinschad Baby 6/5, 1.200 m; flygstartad d:o 21/5, sträckflygning Ab—Jönköping 1.150 m. Per Johnson, vinschad Baby 11/6 1.065 m. Björn Andersson, flygstartad Olympia 27/5 1.000 m. Per Wikström vinschad Baby 19/6 1.350 m.

VÄSTERÅS FLYGKLUBB: Arne Lind 6/6 på Alleberg 1.250 m.

Till slut något att lägga på minnet för klubbarna: påskynda inrapporteringen till tävlingsledningen så att inte t ex en flygning utförd den 27/5 rapporteras först den 12/6 (sådant har tyvärr hänt). Om höjdvinsten överstiger tidigare i FLYG publicerade skall den meddelas omedelbart. Ett PM har utsänts till klubbarna om saken och det måste följas.

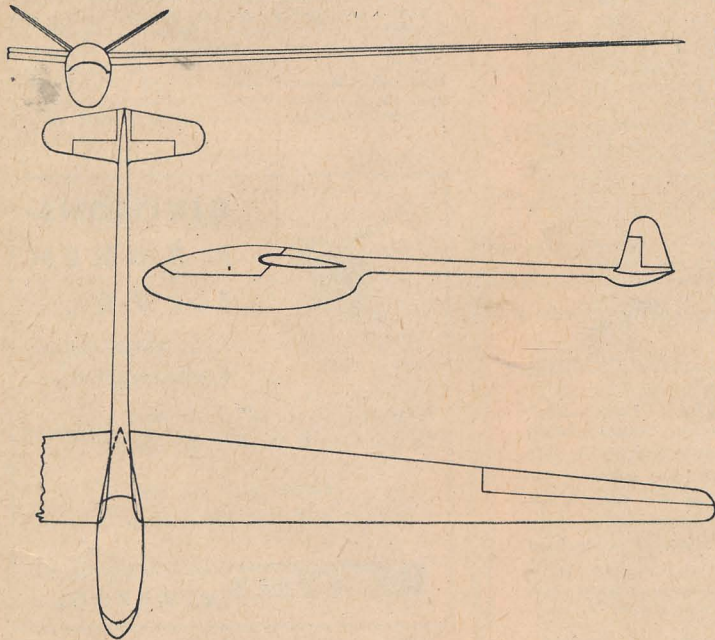
P. M.

Projektet "Taifun" (Sverige)

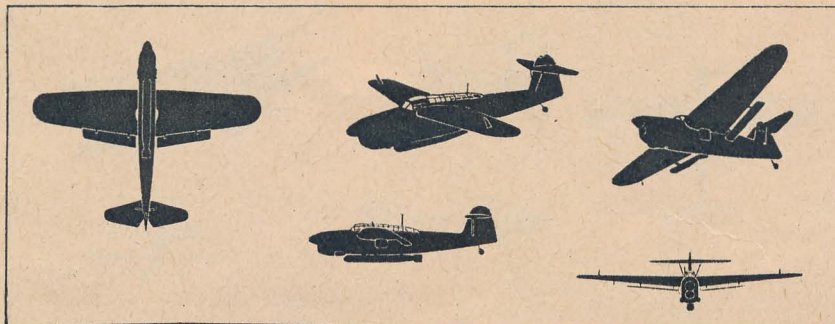
En ung svensk, som vill vara anonym, har konstruerat ett högvärdigt segelplan med namnet »Taifun», avsett att byggas av trä och stål. Det mest utmärkande är den slanka bommen, som består av ett koniskt svetsat stålrör, samt den s k stabilifenan — sidstyrorna har ersatts av höjdstyrornas vinkel-

placering. Denna anordning är ursprungligen amerikansk (kallas i USA »ruddervators») och användes för första gången på Robert Stanleys segelplan »Nomad», som vann stora framgångar. Stabilifenan blev till slut så populär och begärlig att någon skum individ en natt under Elmirtävlingarna 1938 helt enkelt stal hela stjärten.

Data och beräknade prestanda för »Taifun»: spännvidd 16 m, längd 6,35 m, sidförhållande 1:20, vingyta 12,8 m², tomvikt 175 kg, flygvikt 275 kg, vingbelastning 21,5 kg/m², bästa glidtal 1:33,3 vid 84 km/t, minsta sjunkhastighet 0,66 m/sek vid 74 km/t, sjunkhastighet vid bästa glidtal 0,7 m/sek och landningshastighet 56 km/t. — Arbetet med »Taifun» ligger f n nere, då det enligt konstruktören »inte är nån idé att syssla med segelplanbygge i Sverige».



KLIPP HÄR!



Engelskt, enmotorigt, skuldervingat torped- och störbombplan.
Motor: 1 st 1.645 hk Rolls-Royce »Merlin 32», 12-cyl vätskekyld radmotor.

Besättning: 3 man.
Spännvidd: 15,04 m.
Längd: 12,34 m.
Höjd: 4,69 m.



På tal om termik

Alla segelflygare som haft med Skåne att göra vet att Eslövstrakten begåvats med en ovanligt god termik. Tyvärr har den energiska Eslövs flygklubb ännu ingen Baby utan får nöja sig med att termikflyga med glidplan. För en tid sedan var glidflynstrukturen och modellflygaren Rolf Dilot således uppe med SG—38 i 8 minuter — rekord i termik med glidare? På bilden härövan ses Rolf instruera sin syster Sonja före en start.

30.000 liter flygbentyl till privatflyget!

Krigstidens gastkravning börjar släppa och motorflygarna kan snart andas igen. Hör bara: Statens bränslekommission har efter begäran av KSAK beslutat att för motorflygutbildning och -träning inom landets flygklubbar tills vidare under 1945 lämna en tilldelning av 30.000 liter flygbentyl. Tilldelningen skall ske genom KSAK och efter dess prövning.

SUNDSVALLS FLYGSÄLLSKAP anordnar i sommar kurser i glidflygning på Skeppsholmens flygplats enligt nedanstående program:

Kurs n:r	Varaktighet	Sen anmäl.
AB 1	17 juni—30 juni	10/6
AB 2	1 juli—14 juli	24/6
AB 3	15 juli—28 juli	8/7
AB 4	29 juli—11 aug	22/7
AB 5	12 aug—25 aug	5/8

På sensommaren anordnas C-kurser för innehavare av B-diplom.

Kursavgifter: A-kurs 120 kr, B-kurs d:o, C-kurs 150 kr. Inkvartering för manliga elever ordnas av flygsällskapet till en kostnad av 50 öre per dygn. Utspisning med 3 mål om dagen kostar 3 kr per dag. Anmälan kan ske till Sundsvalls flygsällskaps sekretariat, (tel 32 34) varifrån även broschyr kan rekvereras.



Vingyta: 34,09 m².
Maxhastighet: 405 km/t.
Bomblast: 1 st 900 kg torped eller 1.370 kg bomber. Kan även utrustas med 8 st raketprojektiler med 25 kg stridskon.
Beväpning: 2 st rörliga 7,7 mm ksp.
Tillverkare: Fairey Aviation Co, Hayes, Middlesex.

FAIREY "BARRACUDA"

MODELLFLYGLANDSKAMPEN:

ANDERSSONSKA LAGET

klädde finnar och danskar på Skarpnäck



Så kunde då äntligen de nordiska länderna åter möta upp till ädel modellflygkamp (tyvärr uteblev Norge men nästa gång räknar vi med dem också). Söndagen den 17 juni fick gamla hederliga Skarpnäck än en gång tjäna som landskampsfält och än en gång blev det uppenbart att modeller har svårt att trivas i lufrummet därovanför.

I arla morgon var finnar, danskar och svenskar redan ute och trimmade. De finska och danska kärrorna gled långsamt och flackt. De svenske tyckte det såg otäckt ut och job-bade och slet med sina modeller.

Hälv nio blåste ing Dérantz in i tävlingen och strax var dansken **Bugges** modell i luften. Kanske hade han lite bråttom för hans modell skar i starten och tiden blev under minuten. Förste finnen, **Hirvonen** — bara 15 vårar — lyckades emellertid bättre och noterade närmare 2½ min. Det verkade nästan som om de bästa tiderna skulle komma att hålla sig ungefär så, ty modellerna försvann så pass fort i den rätt hårda blåsten. Flera finnar och danskar startade men ingen orkade komma över två minuter. Svenskarna väntade och när det bara var tio minuter kvar på första perioden började Dérantz bli nervös för sitt lag — onekligen med ett visst berättigande. Men så startade »Bananen», som fick sällskap med finnen **Roschler**. »Bananing Balders» gick upp som en raket så att speakern Norrvi nästan höll på att tappa hakan av förvåning. Det var en av de värsta vrålstarter vi sett och höjden absolut 102 meter — linan var 100 och »Bananens» med sträckt hand 2 meter! Roschler, som startade samtidigt, fick arbeta hårt och det såg flera gånger ut som om vingen skulle vika sig. Men kärran kopplade helskinnad en stund före »Bananens». Det var intressant att se en finsk och svensk modell ligga och kurva bredvid varandra. Den finska gled bättre nere vid marken men en bit uppe i luften var det tydligen ombytta roller och »Balders» flög betydligt längre. Roschler fick 2.46,5 och »Bananen» 3.14,8.

Nu gjorde de övriga svenskarna sina starter och **Leif Anderssons** och **Löwens** tider blev efter dagens måttstock medelmåttiga. Men **Andersson** nr 3 tyckte tydligen att tiderna hittills varit skrala och vräkte på med hela 3.32,6 men tyvärr flög hans säkra kärra bort.

Efter den första perioden var det bara att konstatera att svenskarna skaffat sig ett kraftigt försprång: 2 minuter före finnarna och ytterligare 3 före danskarna.

Under den andra omgången började mol-



Ett härfagert foto av dagens triumfator, individuella segraren **Leif Andersson**, Göteborg.

nen lätta en aning och solen vågade faktiskt titta fram lite då och då. Finnarna såg ljusare på tillvaron som de termikseglare de är. Roschler lyckades också få tag på en blåsa — resultat 3.48,5, den bästa tiden hittills. Termikblåsorna var emellertid mycket tränga och svåra att få tag i. Den enda modellen som lyckades fastna ordentligt i termiken var **Leif Anderssons**. »Toffeln», som kärran heter, lyckades hålla sig inom synhåll beundransvärt länge och på 7.55,4 knäppte uren. »Toffeln» försvann uppåt nästan... **Dansken Nielsen** ville också vara med på ett

LANDSKAMPSGÄSTER: Överst bäste dansk på Skarpnäck var **Keld Nielsen**, f d frihetskämpe av grov kaliber. — Där- under det danska laget med modeller. Fr v **Bugge**, **Hansen**, **Lassen** (f 8 fotad i förra numret av FLYG), lagledaren **Knud Flensted-Jensen** samt **Nielsen**. — Nederst pratar finske lagledaren »**Peppe**» (t h) med sina pojkar, fr v **Hirvonen**, **Jernvall**, **Mellén** och **Roschler**.

KLIPP HÄR!

**DIVISIONS-
MÄRKEN
för F 8**

(s. k. dekalomanier, överföringsbilder.)

Diam. 8 17 30 mm. + porto
Pr par 0:10 0:15 0:20 kr.

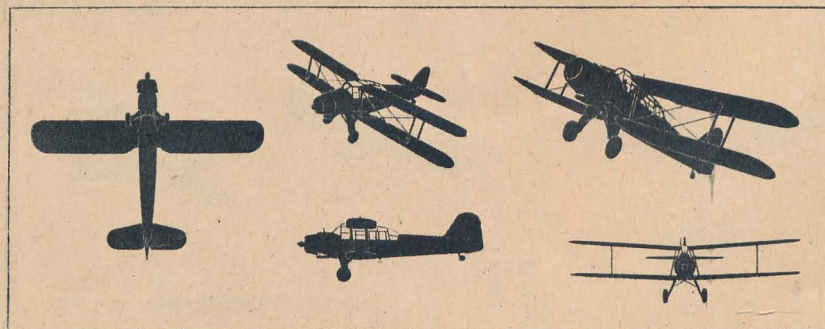
**Finnes med vit, gul,
röd eller blå botten.**

WENTZELS Apalbergsgatan 48
STOCKHOLM

FAIREY "ALBACORE"



Engelskt enmotorigt torped- och lätt bombplan.
Besättning: 3 man.
Beväpning: 1 st fast och 1 st rörlig 7,7 mm ksp.
Motor: 1 st 1.130 hk Bristol »Taurus XII», 14-cyl luftkyld dubbelstjärnmotor.



Spännvidd: 15,25 m.
Längd: 12,14 m.
Höjd: 4,32 m.
Vingyta: 55,74 m².
Tomvikt: 3.292 kg.
Flygvikt: 4.365 kg.

Maxhastighet: 290 km/t.
Marschhastighet: 230 km/t.
Bomblast: 1 st 45 cm torped på 900 kg eller 680 kg bomber.
Tillverkare: Fairey Aviation Co, Hayes, Middlesex.



Bäste utlänning vid landskampen på Skarpnäck var Pauli Roschier från Finland. Men riktigt nöjd var han förstås inte utan kommer säkert igen och har laddat en annan gång liksom sina finska och danska kamrater.

hörn och lyckades kämpa till sig 3.04,9. »Bananen» gjorde en lugn och sansad flygning på 2.42.

När Dérantz blåste ut den andra perioden hade svenskarna samma goda försprång som förut men danskarna hade ryckt upp sig och började hota finnarna.

I den sista och avgörande omgången ökade blåsten ytterligare och mörkt såg det ut för finnarnas klena vingar. Svenskarna såg redan vart det barkade hän och flög i ett sansat segerrus men icke förty kom Leif med ytterligare en överraskning. Hans reservmodell nosade rätt på termik efter en misslyckad start och försvann vid horisonten efter drygt 4½ min. Se göteborgarna, de kan de!

Finnarna och danskarna hade vid det här laget gett upp tanken på seger men de kämpade förbittrat om andraplacingen. Poppus sprang runt och mumlade finska besvärjelser och gjorde magiska tecken och den danske ledaren Flensted-Jensen var inte sämre han. De kämpade i ett tyst raseri men då och då bröts tystnaden av dova knallar — vingar som knäcktes i starten.

Ing Dérantz tyckte det var så tragiskt när de finska och danska modellerna plötsligt smällde ihop vingarna och singlar till marken att han såg sig berättigad att litna på de svenska reglerna för omstart en smula.

De danska modellernas vingar höll i omstarterna och Lassen lyckades göra den bästa danska tiden för dagen, 3.15,0. Sämre bestämt var det med finnarna. Hirvonen knäckte vingen igen och var borta ur tävlingen. Roschier hann aldrig göra sin start. Han var på väg att dra ut sin startlina då Dérantz pipa ljöd.

Alla de svenska modellerna höll tävlingen ut — prima svensk vara! Om det var något som gick i starten så var det startlinan. Löwen hade linbrott i sista starten men fick aldrig tillfälle att göra omstart.

Det var verkligen synd om finnarna i sista perioden. Det gick dem bara emot. De fyra lagmedlemmarna gjorde sammanlagt endast 1.23,6. Det stod klart att de skulle passeras av danskarna men de bar nederlaget med heder.

Vid den slutliga sammanräkningen var det klart att Sverige än en gång hade vunnit överliggeret. Det svenska laget hade nästan dubbelt så lång tid som danskar och finnar tillsammans. Efter finnarnas klena sista omgång hade man väntat sig att de skulle komma långt efter danskarna men bara 12 sekunder hade behövts. Tänk om Roschier hunnit göra sin start!

Prisutdelningen förrättades ute på fältet genast efter tävlingen av överste Enell, som tackade de danska och finska modellflygarna för deras deltagande. Det var en bragd av danskarna att så snart efter befrielsen kunna möta upp till kamp. Han yttrade också att han skickat en inbjudan till Norska Aeroklubben men brevet hade kommit tillbaka och utanpå stod det: »Adressaten obekant!»

Bäste utlänning var Roschier, som hamnade på fjärde plats individuellt med tiden 2.11,8 och fick FLYG:s hederspris. Han fick dessutom av tidskriften »Modellteknik» en verkligt strong dieselmotor, som faktiskt såg ut att kunna fungera. Nielsen blev bäste dansk med tiden 2.09,8. Leif Andersson var bäste deltagare och hans genomsnittstid var verkligen storartad, 4.11,9 i det vädret!

Löwen.

Lagresultaten:

- 1) Sverige 11.19,8 min (KSAK:s hederspris);
- 2) Danmark 6.26,0 (FLYG:s hederspris);
- 3) Finland 6.12,7 (TFA:s hederspris).

Individuella resultaten:

- 1) Leif Andersson 4.11,9 min; 2) Rune Andersson 2.46,8; 3) Sven Andersson 2.31,9; 4) Pauli Roschier 2.11,8; 5) Keld Nielsen 2.09,8; 6) R. Löwen-Åberg 1.49,2.

TYSKA FLYGINDUSTRIEN

Forts. fr. sid. 17.

Fieseler övergå till Focke-Wulf medan Erla och Gotha övergingo till Messerschmitt, Siebel, Walter och Hirth till Junkers, Arado till Heinkel, Henschel till Daimler-Benz.

Såsom en följd av kapitulationen skall vad som återstår av tyska flygindustrien efter bombningarna förstöras. Man torde kunna utgå från att förstöringen icke kommer till stånd förrän efter grundliga studier av engelska, amerikanska och ryska experter av både konstruktioner och till-

verkningsmetoder. Utan att man behöver diskutera frågan om vilket lands flygindustri som stått kvalitativt högst, ha segermakterna säkert en del att lära av de be-segrade. Det är i detta sammanhang intressant att konstatera att det övervägande flertalet av tyska flygindustrier hamnat på den ryska sidan om demarkationslinjen mellan öst och väst. Bland de större flygindustrierna som disponeras av de västallierade äro Bremen, Kassel, Regensburg, Augsburg, München och Stuttgart, medan de stora koncentrationerna vid Berlin, Rostock (Heinkel), Dessau (Junkers), Leipzig och Wien samt i Schlesien och Ostpreussen blivit ryska.

15/6 1945.

HANSA



meddelar alla slag av

FLYGFÖRSÄKRINGAR

Huvudkontor i Stockholm

Telefonanrop: HANSA

Agenturer å alla större orter i riket

BILREPARATÖRSKURSER 2—4 månaders utbildningskurser till bilreparatörer börja den 26 juni och 20 augusti 1945.

SVETSNINGSKURSER 3-veckorskurser i gas- eller elektrisk svetsning samt 8 veckors kombinerade gas- och elektriska svetsningskurser med praktik börja den 26 juni och 20 augusti 1945.

HANDELSKURSER i praktisk kontorsutbildning i 5 månader börja tisdagen den 28 augusti 1945.

Prospekt och upplysningar mot 2 porton, då tidningens namn uppgives.

SKÖVDE PRAKTISKA SKOLA

Döbelngatan 9, Skövde.

Telefon: 12 49, Skövde.

NETZLERS Tekniska Institut

Linnégatan 4 (vid Järntorget), Göteborg. Inspektör: Prof. GÖSTA BODMAN. VERKMÄSTAREEXAMEN. Från dagskolan efter 4 mån:s kurs, från aftonskolan efter 8 mån:s kurs i Väg- och Husbyggnads-, Motor-, Maskin-, Elektro-Kemi samt Värme- och Sanitetstekniska facken och Specialkurs i Radio. Obs! Nyinrättad fackskola i skeppsbyggeri.

Elektr. Installatörskurser under Kungl. Kommerskollegii kontroll. Enda tekniska institut i västra Sverige som har ingenjörskurser som överbyggnad på Verkmästareexamen BÅDE i en dag- och en aftonskola med examen på kortaste tid. Obs! Laboratorieresurser, små klassavd., effektiv undervisning. Låga avgifter. Senaste läsåret 450 elever.

Nya verkmästarekurser börja d. 20 aug. Nya ingenjörskurser börja d. 27 aug. Begär prospekt. Angiv om möjligt vilket fack som önskas. Anmäl i tid. Exp. öppen vard. 12—2 och 6—8, lördagar 2—5. Telefon 14 59 39.

TEKNISKA INSTITUTET

Dag- o. aftonskolor Nybrogatan 8 Stockholm

Tel. 61 65 14, 61 65 15, 61 65 16, 65 15 13.

Expeditionstid kl. 9—16, 19—20.

Studieråd: Prof. Wolmar Fellenius.

Rektor: Civilingenjör Gustaf Goldkuhl.

Ingenjörskurs inom samtliga fackavd. från folkskola, real- och studentexamen. Verkmästarekurs om 4 mån. El. Installatörskurs av klass C under Kungl. Komm. Kolleg. överinseende. Specialkurser. Kort studietid. Platsanskaffning. Avgifts-lindring och stipendier. Inackordering anskaffas. Höstterminen börjar 20 aug. Begär skolans prospekt. Anmälningar dagligen.

Boden

Privat-hotellet

JOHN W. MARKLUND
Boden. Telefoner 12 17 - 22 17.
Stora, ljusa, nyrenoverade rum.
Goda bäddar. Tel. å rummen.
Humana priser — Vänligt bemötande.

Automatrestaurangen

Rekommenderas.
Ö. Strandvägen 10. Tel. 23 47.
GOD och VÄLLAGAD MAT.

Det bästa i Herrkonfektion och övriga
Herrekliiperingsartiklar erhåller Ni hos

J. A. Eklöfs Eftr.

(R. SUNDBERG.)
Telefon 21 19. BODEN.

Jean Forsbergs Raksalong

REKOMMENDERAS!
Kungsgatan 28. Tel. 21 41.

Gällivare

ALGOT RAITIO

SKROTHANDLARE
Gällivare Telefon 400

Uppköper alla slag av JÄRN- & METALL-
SKROT, LUMP, STICKYLLE, TAGEL,
TOMGLAS m. m. Allt t. högsta dagspriser.

Härnösand

Wingstedts Livsmedel

Werner Glader
Storgatan 26 — HÄRNÖSAND
Tel. Kontoret 21 41, Butiken 25 10
1:a kl. Speceri-, Konserv- & Delikatessaff.

Kalmar

Trävaror

KÖPES TILL HÖGSTA DAGSPRISER

av

AKTIEBOLAGET
KALMAR LÅDFABRIK
Tel. Kont. 27 58—8 57 - Fabr. 20 58

SÖDRA KALMAR LÄNS HEMSLÖJDSFÖRENING

Larmgatan 26. KALMAR. Telefon 253.
UTSTÄLLNING OCH FÖRSÄLNING
SVERIGES ÄLDSTA HEMSLÖJD

RÖRLEDNINGAR

alla slag
VÄRMEAKTIEBOLAGET
Oscar Nilsson & Son

Ronneby - Tel. 6 07
Kalmar - Tel. 10 70
Virserum - Tel. 41

KARL PETERSSONS Eftr.

Axel Fransson

BLECK- och PLÅTSLAGERI
Tullslätten 21 - Kalmar
Telefon 5 03 - Bostaden 33 66

Utför alla till yrket hörande arbeten
Noggrant arbete till humana priser

UNION

Gummiverkstad

Unionsgatan 11 - KALMAR - Tel 19 32
Utför vulkaniseringar och reparationer

TEKNISKA MAGASINET

Specialaffär i Toalettartiklar
Storgatan 29 KALMAR Tel. 4 45

KALMAR SJUKVÅRDS- OCH OPTISKA AFFÄR

(Signe Thorvall)

ALLT I SJUKVÅRDSARTIKLAR

OMSLAGSBILDEN



ger oss denna gång
en aning av tjustringen
hos framtidens
fria svenska sport-
flyg. Flygplanet är
A-B Aero Services
KZ-III »Lärkan»,
som här fotografe-
rats i nästan verti-
kalsväng av Ing Per
Gibson, AJ, vad det
klär i red:s spak-
längtgående nävar!

Vasasalongen

Greta Nilson
Germundsgat. 6 - KALMAR - Telefon 6 46
PERMANENT- o. VATTENONDULERING
Specialitet: HÄRSKÖTSEL

PETERSSONS FOTOGRAFISKA MAGASIN

Storgatan 27 - Kalmar
Tel. 16 76
Framkallning — Köppling — Förstoring
Inramningar

G. JOHNSONS CYKELAFFÄR

Frejagatan 5 Telefon 29 47
Kvalitetscyklar av ledande fabrikat
Ensamförsäljare av Smålands Original
Vi renovera, smörja och lackera
VÄLGJORT ARBETE GARANTERAS!

Norra Vulkverkstaden

Innehavare H. SJÖLIN
Norra Vägen 20 - KALMAR - Telefon 7 43
REKOMMENDERAS
för noggrant utförande av alla slags
REPARATIONER

LUNDINS SKOMAGASIN

STIL
PASSFORM
KVALITET
Kaggensgatan 21 KALMAR Tel. 17 33

A. CENELL, Cykelverkstad

Unionsgatan 11 Tel. 25 85
Försäljer ledande cykelmärken, såsom
HERMES, VEGA, REX m. fl.
Utför alla slags cykelreparationer
omsorgsfullt och till facila priser

SVEN KULLBERGER

BLOMSTER- & FRUKTAFFÄR
Kransbinderi
Tegnérsgatan 10 - Telefon 13 53
BLOMSTERFÖRMEDLING

Finnkampen

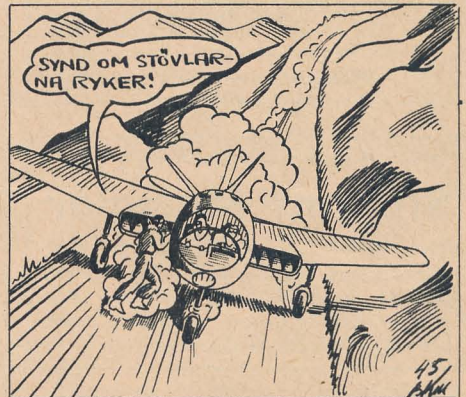
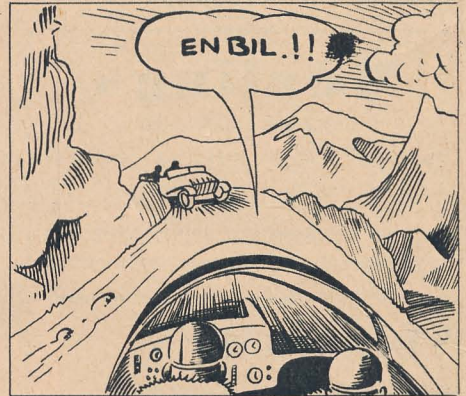
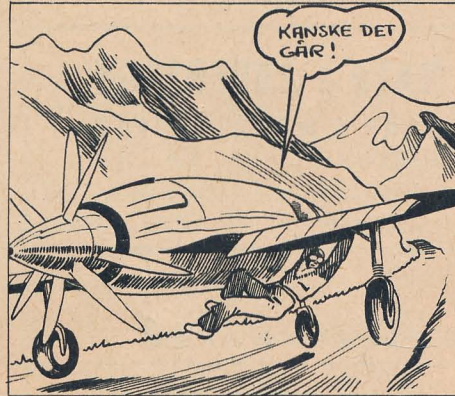
Till modellflygtävlingarna i Jämsjörvi den
4-7 juli har svenskar, danskar, nordmän och
rådsryksa medborgare inbjudits. Det sven-
ska laget består av följande modellflygare:
Sven Andersson, Ö. Sörmlands FK:s avdelning
i Mariefred, Börje Börjesson, Aeroklubben i
Göteborg, Irma Öramer, Solnaeskadern, och
Sven-Olof Ridder, Vingarna.

ÖRNUNGEN flyger jorden runt



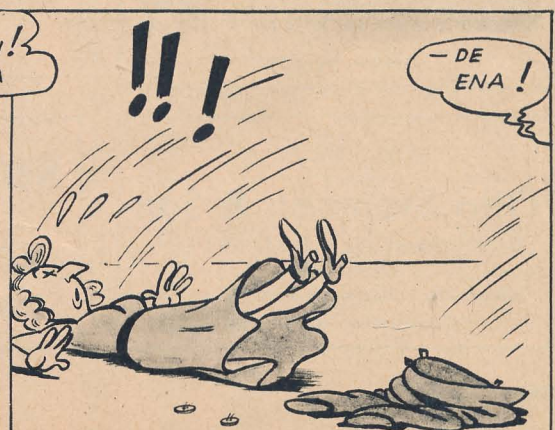
TEXT AV
MAJOR H. VICTORIN
En **ÅHÅ**-serie

Under världsflygtävlingen får portugisernas plan motorfel. En mekaniker försöker klättra ut till motorn men hans fallskärm utlöses och han blir hängande. Svenskarna råkar vara i närheten och Bång lyckas med uppjudande av alla krafter rädda portugisen över i sitt flygplan. Bång själv tappar balansen men får tag i kylaren.



FLYGSOLDAT 113 BOM

RITAT OCH BERÄTTAT AV 2418 BJARRE



Kalmar

Bellis Blomsterhandel

INEZ ANDERSSON

Södra Långgat. 17, KALMAR, Tel. 37 27
DAGSFÄRSKA SNITTBLOMMOR
och
KRUKVÄXTER av högsta kvalitet
Smakfulla binderier

Mörlings

CAFÉ och MATSALAR

Västra Sjöгатan 25 - KALMAR - Tel. 29 39
Rekommenderas
sin goda husmanskost - Pilsnerrättigheter

TURISTBAREN

S. Långgat. 25 Tel. 28 89

Serverar hela dagen vällagad mat,
även halva middagar. Kaffe med
hembakat bröd.

Månadsabbonenter mot billig taxa.

INTAG EDRA MÅLTIDER PÅ

Stintans Matsalar

Storgatan 24 - KALMAR - Telefon 37 16

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

Stadsparkens Restaurant

KALMAR

Invid Slottet med utsikt över Sundet
Bästa mat- och förfriskningsställe under
sommarmånaderna
Konditoriservering Musik
Tel. 85

Karlskrona

Vidals Blomsterhandel

Ronnebygatan 48 - KARLSKRONA
Telefon 9 09

Rekommenderar sina vackra binderier.
Blommor förmedl. till både in- o. utlandet.
Medlem av FBF

Målerifirman Otto Svensson & Son

Ronnebygatan 12 - Karlskrona
Telefon 24 52

Målar allt - Målar väl - Målar billigt
Entreprenör till kronan

K. LUNDQVIST CHARKUTERIAFFÄR

Konstapelsgatan 19 Tel. 20 35
REKOMMENDERAS

BÅTH & ANDERSSON JÄRN & MASKINAFFÄR

KARLSKRONA Tel. 2 88 - 25 31

Lager av byggnadsmaterial och alla
slags grövre och finare järnvaror

Kristianstad

FENIX

Ö. Storgatan 69 - Tel. 2 12
1:sta klass Conditori och Lunchrestaurang
Rekommenderas

O. Gulins Eftr.

S. Ägren & Co.

Kapellgatan 17 - Tel. 10 21
KRISTIANSTAD

BLECK- & PLÅTSLAGERI

Utför ett välgjort arbete till humana priser

JÄRNHANDLA

hos

Hans Larssons JÄRNHANDL

Telefon 86 - 96

Besök

Kaffe- & Mjölkbaren

Östra Boulevarden 30 - Kristianstad

GOD MAT — GOTT KAFFE

till priser som passar alla

Norra Cykelverkstaden

H. NORDQVIST

Ö. Storgatan 2 - Kristianstad
Telefon 17 07

Utför allt inom branschen

PRESSNING
KEM. TVÄTT

Omsorgsfullt arbete Moderata priser

VASA Kemiska

V. Storgatan 16 - Kristianstad
Telefon 34 72

Linköping

Albin Fransson

MALERIFIRMA Malmslätt

Tel. Malmslätt 28, 127

Verkmästare Gösta Franssons bostad
Tel. Malmslätt 162

Luleå

STÖRST och BÄST

Tapeter - Färger - Tekniska- Sjukvårds-
o. Förbandsartiklar - Parfymer - Kameror
och Fotografiska artiklar

JALA FÄRG- och DROGHANDEL

Luleå Telefon 22 29 - 15 94

KARL NORDSTRÖMS MURBRUKSFABRIK

Kontor: Grindgatan, Telefon 12 75.

Tillverkar: MUR- och PUTSBRUK
i större och mindre partier.

Leverantör av SAND och GRUS
från eget sandtag.

TELEFONSÄNDGROPEN 500 05

S. ÅSTRÖMS RÖRLEDNINGSFIRMA

REKOMMENDERAS!

Utför: Värme-, Vatten- och Sanitära
Installationer samt Reparationer.

Införda offert.

Verkstaden: Storgatan 8, Telefon:
Verkstaden 15 98 - Bostaden 38 17.

Standard Hotell

LULEÅ

Centralt • Bekvämt

Populär restaurang

Musik dagligen

Inneh. HJ. OLSSON

Malmö

ROOS KONST

Amiralsgatan 1 - Malmö
Telefon 105 05

Specialtillverkning
av Standar med föreningsmärken

På ett
RK-arbete kan NI alltid lita
Återförsäljare antagas

Norrköping

Mina Larssons Eftr.

BAGERI

Hospitalsgatan 31 - Norrköping
Telefon 238 96

REKOMMENDERAS

Stockholm

CABO Konditori-Café

ÖSTERMALMSGATAN 67

Telefon 60 56 31 - Stockholm

Extra gott kaffe - Grötfrukostar
Humana priser - Trivsamma lokaler

Ny regim

L. Dahlman

Sundsvall

Kaffeaffären IDO

NYBROGATAN 8

Telefon 49 88

SUNDSVALL

Rekommenderas!

ATELIÉ

Engström

STORGATAN 6-8, SUNDSVALL

S. VESTPHAL

KONDITORI & FINBAGERI

Långgatan 38 SUNDSVALL Tel. 19 13

Kaffebröd, Småbröd och Konditorivaror
av bästa kvalitet

Söderhamn

K. Perssons

UR- & OPTISKA AFFÄR

Köpmangatan 5 - Telefon 2174

Rekommenderas

Uppsala

Aib. GOZZI's
MURBRUKSFABRIK

Köpmangat. 5, Uppsala Tel. 331 87.

MURBRUKSFABRIKEN

Telefon G:a Uppsala 127.

Med största omsorg

och noggrannhet expedieras Edra glasögon
enl. recept. Fackkunskap och
branschkännedom

Chr. Rabéns Eftr. (A. Widman)
Optisk och Sjukvårdsaffär

Kungsängsgatan 7, UPPSALA, Tel. 303 79

Effixtonnare

allt i cykelbranschen bäst och billigast.

Sixten Carlson Cykelverkstad

Svartbäcksgatan 75

Uppsala

Bröd. ALMS Skrotaffär

Vaksalagatan 48, Uppsala. Tel. 359 73.

Säljer: Räls, Rör, Byggnadsmiden, Spis-
lar, Kaminer, Stor sort. i Bilmotorer,
Släpvagnar, Bildelar och Däck. Köper:
Järn- och Metallsrot samt all slags Lump.

Forsbergs Stenbuggeri

Vaksalagatan 65.

Tel. 375 55.

Byggnadssten - Gravanläggningar - Grind-
stolpar - Gångbane- och Kantsten samt
trappsteg och plattor till trädgårdsan-
läggningar.

Alla slag av sprängningsarbeten utföras.
HUMAN PRISER.

NILS LARM

Speceriaffär

VALSÄTRA

Telefon Uppsala 290 48.

★ LÄT OSS FÅ LEVERERA EDRA ★

Blommor

vid de olika högtidsdagarna

SVENSSONS BLOMSTERHANDEL

Skolgatan 33 Telefon 325 19 - 309 52

Blommor förmedlas

Ängelholm

ALVA PAULSSONS

TVÄTTINRÄTTNING

Vaktgatan 6 - Tel. 7 65

Utför all slags tvätt - Reellt arbete

Moderata priser

Herrtvätt - Gardiner - Hushållstvätt

Strykning

Östersund

Margaretas Matsalar

Storgatan 16, ÖSTERSUND. - Tel. 23 33.

God vällagad husmanskost

REKOMMENDERAS

BRÖDERNA LUNDSTEDTS
SMIDESVERKSTAD

FRÖSÖN - ÖSTERSUND 2

Telefon 41 23 - Frösön 32

Utför alla förekommande järnarbeten -
Byggnadsmiden som specialité - Gas- o.
el. svetsning.

Gör Edra inköp av

Sjukvårds- o. Förbandsartiklar, Kemika-
lier, Parfyerier och Toalettartiklar hos

A. G. Holst Kem. Tekn. Affär

(Stora Torget) Östersund Tel. 106

Alltid senaste nyheter i branschen

Metropolkonditoriet

Storgatan 34 - Telefon 6 28

Östersund

REKOMMENDERAS

Östersunds Skinnbärederi

Inneh. E. A. Eriesson

Telefon 9 96

Pälsskinn av alla slag mottagas till
BEREDNING och FÄRGNING

NILSSON & APPELQVIST

Kvalitetsur

Prästgatan 19. Tel. 1178

GLASÖGONHuset

specialaffär för optik

Storgatan 24. Tel. 3375

ÖSTERSUND

TURISTHOTELLETS
MATSALAR

Köpmangatan 40. - Tel. 851

REKOMMENDERAS

KARIKATYREN på sid. 32 föreställer North-
rops experimentjaktplan XP-56 »Dumbo».
Denna »flygande ving» omnämndes på »Flyg-
nytt» i FLYG n:r 9/45, där även en bild fanns
införd. På karikatyren, som har Björn Karl-
ström till mästare, vinglar »Dumbo» hem efter
en synnerligen väl använd kväll...

Varför just nosställ?

— När vi talades vid sist, fick jag ju svar på tal. Du sa' att sikten var bättre när man körde på marken, men du sa' något om andra fördelar också — vilka är de?

— Känner du till någonting, som händer ibland under ut-rullningen efter en landning och som vi i brist på bättre kallar "ground-loop"?

— Ja, det vill jag lova och det finns väl få saker, som är ret-sammare att råka ut för. Såvitt jag förstår beror det till stor del på att huvudhjulen bromsas ojämnt, antingen man trampar litet hårdare på ena bromspedalen eller ena hjulet kör emot någon ojämnhet på fältet.

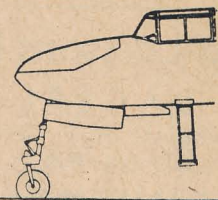
— Just det ja. Men du kan råka ut för ground-loop på andra sätt också. Om du landar på ett smalt fält kan du ibland bli tvungen att göra landningen i sidvind, och då har du också med dom där sidriktade krafterna att göra, som så lätt leder till ground-loop. Jag ser i alla fall att du vet vad jag menar, och då medger du säkert också att en maskin som är fri från sådana tendenser är en nåd att stilla bedja om.

— Naturligtvis, men hur skall ett så'nt djur vara skapt? Nu kommer du förstås med ditt nosställ igen, men du får allt lov att prestera hel och full bevisning om du vill övertyga mig att det hjälper mot ground-loop också.

— Jo, det är just vad det gör. Vi kan uttrycka det så här: När ett flygplan rullar ut efter en landning är det utsatt för olika krafter. I det här sammanhanget är det bromskrafterna och tröghetskraften som betyder något. På ett plan med nosställ blir det där kraftsystemet stabilt, och så fort det uppträder en störning på något av de sätt som du själv angav alldeles nyss, så strävar bromskrafterna och tröghetskraften tillsammans att vrida maskinen rätt igen. Men på ett plan med sporrställ är det tvärtom. Där är kraftsystemet labilt, och vid den minsta störning kommer krafterna att skjuta på, så att planet svänger snävare och snävare — även efter det att störningen har upphört — ja, och så har du ground-loopen färdig.

— Det låter ju bra det där. Men om du skall övertyga mig helt och hållet måste du nog också förklara hur det kommer sig att systemet av tröghets- och bromskrafter blir stabilt om man har nosställ och labilt om man har sporrställ.

— Gärna det, men det hinner jag inte i dag. Jag måste nog begära uppskov i målet, men nästa gång skall du få förklaringen.



Annons nr 3 i SAAB:s serie om den nya landställskonstruktionen.

