

Flyg



ne)

Nr 22
1945

45 öre

Finland Fmk 16.-
Norge 70 öre
Danmark 75 öre



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

REDAKTION:

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

ANNONSAVDDELNING:

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

EXPEDITION:

Förlagsaktiebolaget FLYGNING
 Sveavägen 53 - Stockholm

Postgirokonton: 1111.

Prenumerationspris:

Helår Kr. 9:75 - Halvår Kr. 5:—

Ahlén & Akerlunds Fotogravyranstalt
 Stockholm 1945

Flygnytt

I KORTHET

LUFTTAXA A/S, det nybildade danska flygbolaget för taxitrafik och klubb-service, har i England beställt 14 st fyrsitiga Percival »Proctor» avsedda för taxiändamål.

»SHOOTING STAR» har enligt senaste meddelande från USA fått flygförbud. En särskild kommission har tillsatts för att utröna orsaken till att många P-80 fattat eld. Troligen beror haverierna på svagheter i flygkroppens konstruktion och på överhettning i aggregatet. Som meddelades i FLYG nr 20/45 var det på detta sätt som det amerikanska jaktstet major Richard I. Bong förolyckades.

USA:S FLYGPLANPRODUKTION har skurits ned avsevärt. En del uppgifter om produktionen av vissa flygplantyper har offentliggjorts. Det kombinerade reaktions- och propellerdrivna jaktplanet Ryan FR-1 »Fireball» skall sålunda endast byggas i 15 exemplar i månaden. Den likaledes nya Grumman F8F »Bearcat» byggs med 45 plan i månaden medan månadsproduktionen av Lockheed P2V »Harpoon» som från början avsågs bli 56 plan per månad, har minskats till 8.

NORTHROP Aircraft har konstruerat ett reaktionsaggregat för civila flygplan. Aggregatet uppges vara ett mycket långt steg framåt i fråga om förbättrad ekonomi.

TD2D-1 är beteckningen på ett radio-styrt flygplan som byggs för US Navy av McDonnell Aircraft Corp.

**Följande felfria instrument
 finns till salu:**

- 3 variometrar**
- 1 hastighetsmätare**
- 1 höjdmätare**
- 2 längd lutningsmätare**
- 1 libell**

samtliga av fabrikat NAF.

Anbud torde insändas till Västerås Flygklubb, Västerås, senast den 1 december 1945 — Upplysningar lämnas av ing. Fred Nordholm, tel. 338 07 Västerås.

FLYGINGENJÖRSELEV

vid NKI-skolan önskar plats på ritkontor eller flygverkstad. Sökanden är utbildad verktygsarbetare, har lärt maskinritning samt behärskar svenska och engelska. Svar med lönevillkor och upplysningar till »20 årig dansk», d. t. k. f. v. b. till FLYGs Köpenhamns-kontor, Raadhuspladsen 59, Köpenhamn V.

**FORD PERSON-
 och LASTAUTOMOBILER**

demonstreras och försäljas

av

BRÖDERNA MODIN

Svartbäcksgatan 45, UPPSALA
 Tel. Namnanrop.

Herrar Flygare

gör Edra inköp

hos

SKO-CITY

Drottninggatan 1 UPPSALA

TELEFON 314 87

VIKTIGARE FLYGFÖRBINDELSER

från den 8 oktober 1945 tills vidare:

Fr. Göteborg	8.20 t.	Stockholm	10.05D
»	8.20	Sundsvall/	
»		Härnösand	14.00D
»	10.15	» London ¹⁾	14.10
»	13.00	» Stockholm	14.45D
»	13.00	» Visby	17.10D
»	18.30	» Köpenhamn	20.30D
»	20.40	» Stockholm ¹⁾	22.25
»	22.20	» Malmö	23.30D
» Köpenhamn	8.00	»	8.15D
»	8.00	» Stockholm	10.30D
»	8.00	Sundsvall/	
»		Härnösand	14.00D
»	8.00	» Visby	17.10D
»	16.00	» Göteborg	18.00D
» London	15.10	» ¹⁾	20.20
»	15.10	» Stockholm ¹⁾	22.25
»	15.10	» Malmö ¹⁾	23.30
» Luleå	10.30	Sundsvall/	
»		Härnösand	12.40D
»	10.30	» Stockholm	15.00D
»	10.30	» Visby	17.10D
»	10.30	» Göteborg	22.05D
»	10.30	» Malmö	23.30D
» Malmö	7.00	» Göteborg	8.05D
»	7.00	» Stockholm	10.05D
»	8.30	» Köpenhamn	8.45D
»	8.40	» Stockholm	10.30D
»	8.40	Sundsvall/	
»		Härnösand	14.00D
»	11.00	» Paris ²⁾	15.30
»	12.00	» Köpenhamn	12.15D
»	13.25	»	13.40D
»	14.30	»	14.45D
»	14.30	» Göteborg	18.00D
» Oslo	12.20	» Karlstad	13.15D
»	12.20	» Stockholm	15.05D
»	12.20	» Visby	17.10D
» Paris	8.45	» Malmö ³⁾	13.15
»	8.45	» Stockholm ²⁾	14.45
»	8.45	» ³⁾	16.00
» Stockholm	6.45	» Genève ⁴⁾	13.15
»	7.30	» Visby	8.40D
»	8.00	» Göteborg ¹⁾	9.55
»	8.00	» London ¹⁾	14.10
»		» Sundsvall/	
»		Härnösand	10.15D
»	8.15	» Luleå	12.40D
»	8.15	» Karlstad	12.15D
»	8.15	» Paris ³⁾	14.15
»	8.15	» ²⁾	15.30
»	8.45	» Karlstad	10.20D
»	8.45	» Oslo	11.50D
»	10.50	» Göteborg	12.45D
»	11.15	» Malmö	13.05D
»	11.15	» Köpenhamn	13.40D
»	12.00	Sundsvall/	
»		Härnösand	14.00D
»	16.00	» Visby	17.10D
»	20.10	» Göteborg	22.05D
»	20.10	» Malmö	23.30D
» Karlstad	10.45	» Oslo	11.50D
»	13.40	» Stockholm	15.05D
»	13.40	» Visby	17.10D
» Genève	12.00	» Stockholm ⁵⁾	19.50
» Sundsvall/	10.35	» Luleå	12.40D
» Härnösand		» Stockholm	15.00D
»	13.00	» Visby	17.10D
»	14.30	» Stockholm	16.30D
»	14.30	» Göteborg	22.05D
»	14.30	» Malmö	23.30D
» Visby	9.00	» Stockholm	10.10D
»	9.00	» Göteborg	12.45D
»	9.00	» Malmö	13.05D
»	9.00	» Köpenhamn	13.40D
»	9.00	Sundsvall/	
»		Härnösand	14.00D
»	17.30	» Stockholm	18.40D
»	17.30	» Göteborg	22.05D
»	17.30	» Malmö	23.30D

Tiderna är angivna i på resp orter gällande lokaltid.

Utöver ovanstående trafiknät bedriver Aero-transport kurirlinjetrafik till Amsterdam, Brüssel, Prag och Warszawa.

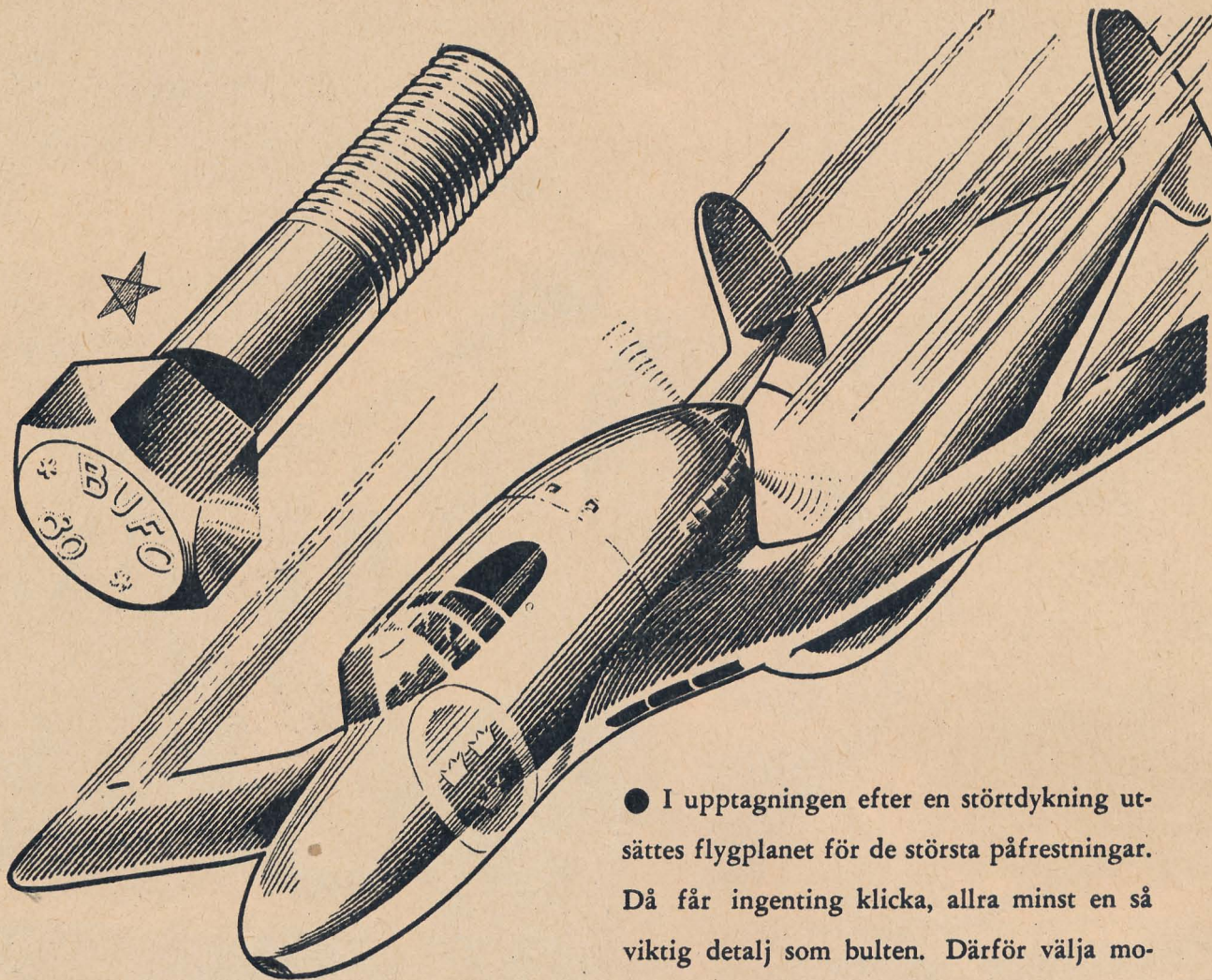
- D = Dagligen.
- 1) = Tisdag, torsdag, fredag och lördag.
- 2) = Onsdag, fredag.
- 3) = Tisdag, torsdag.
- 4) = Onsdag.
- 5) = Torsdag.

BOEING AIRCRAFT planerar att på B-29 »Superfortress» installera motorer av den nya typen Pratt & Whitney »Wasp-Major» R-4360, som uppges ha en starteffekt av 3 000 hk. Den bombplans-typ som man därmed får fram betecknas B-44 och beräknas bli färdig sommaren 1946.



BOLINDER-MUNKTELL

★ AKTIEBOLAGET BOLINDER-MUNKTELL • ESKILSTUNA ★



Störtdykning med 13496 bultar från Hallstahammar

● I upptagningen efter en störtdykning ut-sättes flygplanet för de största påfrestningar. Då får ingenting klicka, allra minst en så viktig detalj som bulten. Därför välja moderna flygplankonstruktörer gärna bult av Hallstahammar's välkända tillverkning. Icke mindre än 13.496 dylika ingå i SAAB-21, det nya svenska jaktplanet — därav 12.766 kallpressade Bufobultar.

★ **Detaljen**
som aldrig får svika



BULTFABRIKS A.-B. HALLSTAHAMMAR



Flyg

NORDENS STÖRSTA FLYGTIDNING

G. KNUTSSON: BRÄNNANDE FLYGPLATSFRÅGOR

Svenska folket — och särskilt då de kommunala myndigheterna — har fått flygplatssinne — har blivit air-port-minded skulleväl engelsmännen säga. Över femtio samhällen i olika delar av landet har vänt sig till 1944 års flygplatsutredning och begärt råd och anvisningar för kommande flygplatsanläggningar och det är tydligt, att man numera inte gärna fastställer en ny stadsplan utan att först bestämma var flygfältet skall ligga samt vilka byggnadsrestriktioner som motiveras därav.

Den nya luftfartsstyrelsen företog i mitten på oktober en flygande flygplatsinspektion runt södra och mellersta Sverige under ledning av överdirektör Carl Ljungberg samt med tjof kommunikationsministern statsrådet Danielsson som främste deltagare.

Den främsta anledningen till att diskussionen särskilt i Malmö och allra mest i Göteborg blev en smula het berodde på att lokalintresset där hade det kommande storflygfältet som utgångspunkt och resonemangsbasis. Varför skall storflygfältet ligga just i Stockholm? frågade man. Det är svårt att förstå denna jalousi. Det torde vara ganska självklart att det första storflygfältet måste ligga i huvudstadens närhet. Det är, som överdirektör Ljungberg påpekade i Göteborg, inte vi själva som ensamma bestämmer den saken. Vi måste ta hänsyn till de länder som skall trafikera vårt atlantflygfält — främst USA — som redan fastställt sitt europeiska program och givit American Airlines Overseas (f. d. American Export Airlines) koncession på den nordligaste amerikanska Europa-routen via Island och Norge till Stockholm. Man måste komma ihåg att den beräknade slutstationen på denna linje är Moskva och att Stockholm ligger mitt på färdvägen. Det är knappast tänkbart att amerikanerna också skulle vilja landa i Göteborg. Lika illa ligger det till för Malmö. Det amerikanska bolagets andra linje går över Storbritannien med beräknad mellanlandning i Amsterdam, Berlin och Warszawa. Även här är slutmålet Moskva. Det kan möjligen tänkas att bolaget lägger in Köpenhamn i detta program men inte Malmö, som dock är en naturlig komplementflygplats till Kastrup och bör ha möjlighet att ta ned atlantplanen, när Kastrup har landningsförbud.

I detta resonemang finns det för ö ö ännu en faktor att ta hänsyn till. Hörnpelarna i det europeiska flyg nätet utgöres av huvudstäderna om man undantar Amsterdam, som av särskilda skäl valts före Haag. Stockholm är alltså den naturliga centralpunkten för det svenska internationella och interkontinentala flyget. Storflygplatsfrågan måste kopplas loss från de lokala flygplatsfrågorna, ty de har ingenting med varandra att göra.

I detta »triangelndrama» mellan Stockholm, Göteborg och Malmö finns det dock andra lika vitala och brännande frågor att lösa. Varken Bulltofta eller Torslanda är idealiska anläggningar, långt

därifrån. När man försöker lösa dessa två problem måste man dock som utgångspunkt ha statsrådet Danielssons påpekande vid flera tillfällen under denna inspektionsresa, att det tyvärr ej finns obegränsade medel till flygplatsbyggen och att det hela därför måste bli en avvägningsfråga. Det viktigaste måste komma först.

Av de två flygplatserna ligger onekligen Bulltofta sämst till. Längsta banan nu är 1050 m, inga permanenta rullbanor finns och flygplan på över 15 tons vikt kan inte begagna fältet. De 85 amerikanska och engelska tunga bombplan, som landade där under kriget, vållade stora bekymmer och har orsakat svåra skador på flygplatsen. F n kan man lägga ut c:a kilometerlånga permanentbanor men det måste anses innebära en abnorm kostnad för så klen resultat. Utvecklingsmöjligheterna är synnerligen begränsade och inskränker sig till en förlängning till 1200 m i fältets nordöstra hörn. Bulltofta blir ändå inte ens något bra DC-3-fält.

Torslanda har redan nu en permanentbana på 1850 m. Vindriktningen är till 80 procent utmed denna bana och till 12 procent utmed den näst längsta på 1150 m. Regulariteten har under senaste året varit 92 procent och lyckade startprov med en ombyggd fästning med 25 tons startvikt har gjorts. Många Liberators, DC-4 och andra tunga flygplan har utan egentlig svårighet landat och startat på Torslanda. Utvecklingsmöjligheterna är bättre än på Bulltofta men synnerligen kostsamma.

Slutsatsen av detta är att Malmös flygplatsfråga är den viktigaste av de två just nu. Bulltofta måste anses mindre lämpligt som trafikflygfält och ett nytt flygfält bör anläggas i stadens närhet. Två platser finns på förslag: Klagshamn 8 km från stadens centrum och Trolleberg vid Lund, nära 16 km från Malmös centrum. Klagshamn torde vara att föredra av flera anledningar. Malmö stad — som väl ensam har större trafikunderlag än upplandet norr om staden — är inte villig att betala marklösen vid Trolleberg, som för ö ö inte heller Hälsingborg har särskilt intresse av. Klagshamnsmarken är fattigare och består av sandmark med naturlig dränering, Trollebergsområdet är bördigare och består av lerjord. Båda områdena är ypperliga som flygfält betraktade.

I Göteborgstrakten är som bekant de topografiska förhållandena ytterst ogynnsamma. Flygfältentusiasten nr ett i Göteborg, ingenjör Lind, har gjort en rad ytterst värdefulla flygplatsberäkningar men intet utom en utbyggnad av det nuvarande Torslanda går löst på mindre än 100 miljoner, stationsanläggningarna oräknade. Den billigaste och kanske bästa snabblösningen här är att lägga en komplementbana till Torslandas längsta bana på Säve — vilket dock flygvapnet motsätter sig — eller i Trollhättan.

Slutkonklusion: Malmö bör snarast få ett nytt flygfält men Göteborg får lov att vänta.

Försäkra

- FORAREN
- LASTEN
- BILEN



Specialbolag för automobilförsäkring. Kungsgatan 9, Stockholm. Tel. 23 21 20.

Låga premier!

Ständigt ökat förtroende

Trafik



Första passagerarna med SILA över Atlanten. Fr v överdirektör Jonson, trafikdirektör Joneberg, dir Holthuis och överdirektör Ljungberg.

sig med ett större vattendrag. I högfjället fanns varken vägar eller hus men från byggelsen där nere i dalarna kunde vägsystemen följas långt in i odligare marker. Kl. 11.45 passerades Atlantkusten, vilket nätt och jämt kunde konstateras genom ett nu nästan slutet molntäcke. SE—BAK med sina fyra jämnt surrande motorer fortsatte emellertid i solskenet på en till 2.500 m reducerad höjd med kurs mot Meeks field eller Keflavik, som islänningarna kalla detta fält på Islands sydvästra udde.

De första timmarna av dagsetappen hade förflutit ganska raskt bl a tack vare mark-sikten. Passagerarna var placerade i stolarna i bakre delen av flygkroppen och hade relativt gott om utrymme. Det finns egentligen plats för tolv passagerare samt en del räddnings- och proviantutrustning i en »fästning». I detta plan var emellertid tre platser ersatta med en dubbelbrits så att besättning och även passagerare kunde ta sig en stunds vila under långa flygpas. I regel vilar man emellertid i sin fällbara stol.

Kl. 13.45 upptäckte någon att molntäcket visar tendenser till att glesna och mekanikern kommer in och meddelar att vi passerar Färöarna på c:a femtio km avstånd. Genom ett hål i molnen lyckades vi också

FÖRSTA FLYGRESAN TILL USA

Chefen för Luftfartsstyrelsen överdirektör CARL LJUNGBERG kåserar

Den 27 juni 1945 påbörjade SILA sin första provflygning Stockholm—New York och den 11 augusti anträdde den femte och sista av de föreskrivna provturerna utan passagerare. Med denna tur följde för inspektion och avsyning av flygsäkerheten och anordningarna på sträckan överdirektör Carl Ljungberg och trafikdirektör Tage Joneberg från Kungl. luftfartsstyrelsen, direktör Holthuis från Svenska Shell samt för studier av flygplatser m. m. överdirektör Gunnar Jonson, ledare av konstruktionsarbetet för den planerade svenska storflygplatsen. Denna amerikaresa betecknar en epok i det svenska civilflygets historia och nedanstående skildring av några intryck från densamma bör därför vara av intresse. Författare är överdirektör C. Ljungberg.

Resande till New York, tag plats! kallade tjänstgörande trafikassistenten och kl. 9.15 lördagen den 11 augusti rullade SE—BAK »Jim», en ombyggd flygande fästning av typ Boeing B—17 »Felix», ut från stationsplattan vid Bromma. Pilot var flygkapten Marshall Lindholm och planet hade sammanlagt 6 mans besättning. Starten företogs på den längsta banan, vars längd utnyttjades på ett annat sätt än vid de demonstrationsflygningar i »tomvik», som annars alltid utlöser ett uttalande om Brommafältets tillräcklighet. Nu var flygvikten bortåt 27 ton och bränsleförrådet om

8 ton medgav nära 15 timmars flygtid. Efter en vid sväng över Stockholm sattes kurs mot Ytter-Malung i Dalarna, vars radiofyr är en av fixpunkterna i navigationen på denna route. Vädret var inte alldeles klart och man passerade spridda moln under stigningen upp till »idealisk kryssningshöjd», 2.500 m, vilken uppnåddes efter c:a en halv timme. Genom molnfluggarna här och var kunde man hålla en ganska god kontakt med marken ända till Atlantkusten. Efter att ha passerat strax norr om Västerås flög man genom Västmanlands och södra Dalarnas bruks- och industriområden och skymtade i norr sjöarna Runn och Siljan med sina blånande berg.

Efter c:a en timme passerades norska gränsen i höjd med norra Värmland och man såg tydligt övre Klarälvens ormslingrande sträckning. Nu lades planet i stigning igen och efter att 10.45 ha passerat i närheten av Lillehammer vid sjön Mjösen i Norge kom man in över högfjällen. Fantastiska scenerier kunde betraktas genom molnfluggar över de stora jökelmassiven och fjälltopparna i Jotunheimen, vilka passerades på 4.000 m höjd över havsytan. Routen gick sedan över Jostedalbräna mot en punkt vid Atlantkusten ungefär vid Nordfjord (cirka 200 km norr om Bergen).

Tilltagande molnighet gjorde observationerna mera sporadiska, men här och var såg man höga, branta fjällsidor, som stupade ned mot en ärgrön fjällsjö eller en fjällbäck, vilken började vid en jökell och åtskilliga forsar och vattenfall förenade

få se ett par ogästvänliga mörka socker- toppsformiga bergsöar sticka upp ur havet i söder. Översta delen av topparna doldes av molnen. Några inbjudande landningsplatser för flygplan stod emellertid icke att upptäcka på dessa öar.

Teoretisk nödlandning

Apropå landningsplatser, så undrar kanske någon vad som händer om alla fyra motorerna av någon oförklarlig anledning skulle krängla så att planet icke kan hålla höjden. Även en sådan situation är emellertid förutsedd. Under kriget har skadade flygplan av olika typer tvingats landa på vattnet. Erfarenheterna härvid har systematiskt bearbetats av amerikanerna. Man vet sålunda av erfarenhet att när ett plan av denna typ lyckats genomföra en nödlandning på vattnet, står normalt flera minuter till förfogande innan planet sjunker. Under dessa minuter kan ombord medförda gummibåtar utkastas och blåsas upp och speciella reservproviant- och utrustningslådor tas ombord på båtarna.

I utrustningen ingår livbälten för passagerarna samt nödradiosändare för angivande av positionen. Mat, vatten, anordningar för fiske och signalgivning m m finnes också i lådorna. Från kriget finnes många berättelser om lyckade bärgningar av bombplansbesättningar, vilka tillbringat dagar ombord på dylika båtar, men sedermera upptäckts och räddats av tillkallade fartyg eller sjöflygplan. För instruktion av krigsflygplanens besättningar har de amerikan-

ska myndigheterna t o m låtit inspela mycket instruktiva filmer rörande denna räddningstjänst och lämpligaste sättet att klara s k »ditching». En »landning» i Atlanten kan inte precis rekommenderas, men med den omfattande räddningsutrustning, som medföres ombord på SILA-planen, har både passagerare och besättning goda chanser. Den omsorgsfulla motorservicen och den höga kvaliteten på den använda materielen gör emellertid att man överhuvudtaget icke räknar med att något sådant skall inträffa. Även med två motorer ur funktion kan flygplanen hålla viss höjd.

Den medförda lunchmatsäcken angreps vid två-tiden och den smakade gott. Den avslutades med en kopp varmt kaffe från en termosflaska. Strax efter lunch kom meddelande att planet hade telefonförbindelse med kapten Gibson på hemvändande svenska planet SE—BAO »Ted», som alltså passerade oss mitt ute på Atlanten. Själva planet kunde man dock icke se.

»Lågt i tak» på Island

Då och då avlades besök framme hos besättningen för att studera navigationen. Över land sker navigationen huvudsakligen med hjälp av radiofyror, dels av svensk och dels av amerikansk typ, vilka numera även prövas i Sverige. Sådana finnes även för inflygningen till Island, där de användes för att finna flygplatsen och för att undgå de höga fjällmassiven. Över havet för navigatören noggrant bestick och lägger ut kurser och positioner på en särskild färdkarta. Härvid kompletteras pejlingarna från radiostationer medelst positionsbestämningar erhållna med hjälp av astronomiska observationer.

Planets hastighet i förhållande till marken nedsattes under denna resa på grund av motvind. Den beräknades till c:a 260—270 km/t och man kalkylerade med en landning omkring kl. 17. På förmiddagen kom det mindre angenäma meddelandet att Meeks field hade dåligt väder med låga moln och regn och att det kunde bli tal om att utfärda landningsförbud där. Tack vare det stora bensinförrådet kunde emellertid piloten fortsätta, ty möjlighet fanns att även senare kunna lägga om kursen och gå ned till en flygplats på norra Skottland, där vädret angavs vara bra. Vid 15-tiden kom så ett meddelande, som tydde på att väderlekssituationen på Island skulle bättra sig och flygningen kunde fullföljas enligt plan.

På Island var ganska »lågt i tak», när vi anlände. Piloten genomförde en perfekt molngång ute till havs i inflygningssektorn till instrumentlandningsbanan. Landningen på Meeks skedde i regn och hård blåst kl 17.10 efter 7 tim och 55 min flygning. På grund av tidsskillnaden vann man emellertid en timme, så att den isländska klockan visade 16.10.

På Meeks field (Keflavik)

Meeks field är byggt av amerikanerna och disponeras av ATC för deras flygningar Europa—Amerika och omvänt. Flygplatsen ligger på en mycket låglänt udde c:a 5 mil från Reykjavik. Den består av hårdgjorda rullningsbanor om 2.000—1.800 m längd utlagda i den lavasten som hela Island består av och skiljer sig från konventionella flygplatser i övrigt främst därigenom att det inte finnes något »fält» utan endast ett system av fyra sammanbundna



ABAS FLYGPLAN har fått ny målning, som synes på bilderna på denna sida. Det gamla ABA-märkets vinge har dragits ut till fartstreck. Dessa avbrytes av initialerna ABA och därefter följer tre parallella linjer, avbrutna av det runda ABA-märket, utefter hela flygplanenkroppen. Målningen är gjord i blå färg och är mycket prydlig. Som demonstrationsplan tjänstgör DC-3:an SE-BAA »örnen».

banor med smala skyddsbälten av lavagräs och aska utanför den hårdgjorda ytan. Mellan banornas skyddsbälten ligger stenblock i en orörd terräng. Kring flygplatsen finns ett militärt läger med hangarer och verkstäder och förlägningsbaracker. För militära besättningar finnes ett barackhotell »d'Ginck», vilket är uttytt »vagabond» eller »luffare». Det var mycket hemtrevligt inrett med små krypin för två personer. Ett tvätt-, dusch- och toalettrum stod till allas gemensamma förfogande. Intill dess SILA kan stationera en avlösande besättning på Island sker övernattnings där eller i Reykjavik. Rumsbristen var emellertid stor och vägen till Reykjavik lång och dålig, varför man, om det låter sig göra, gärna övernattar på d'Ginck.

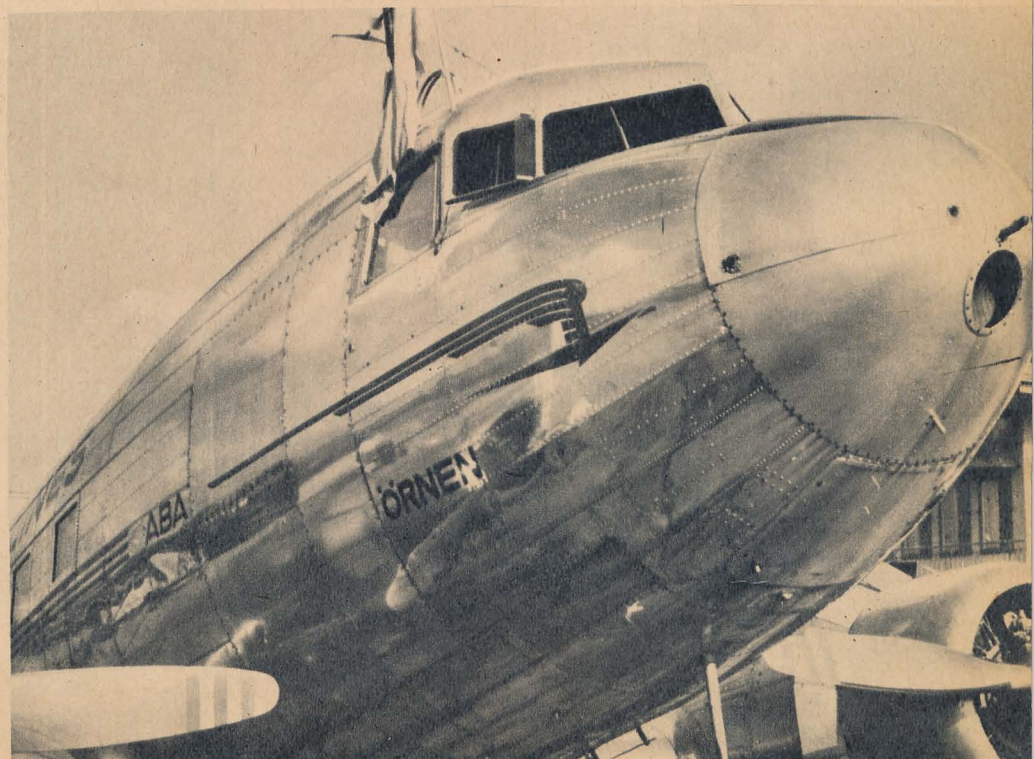
Trettio mils sikt

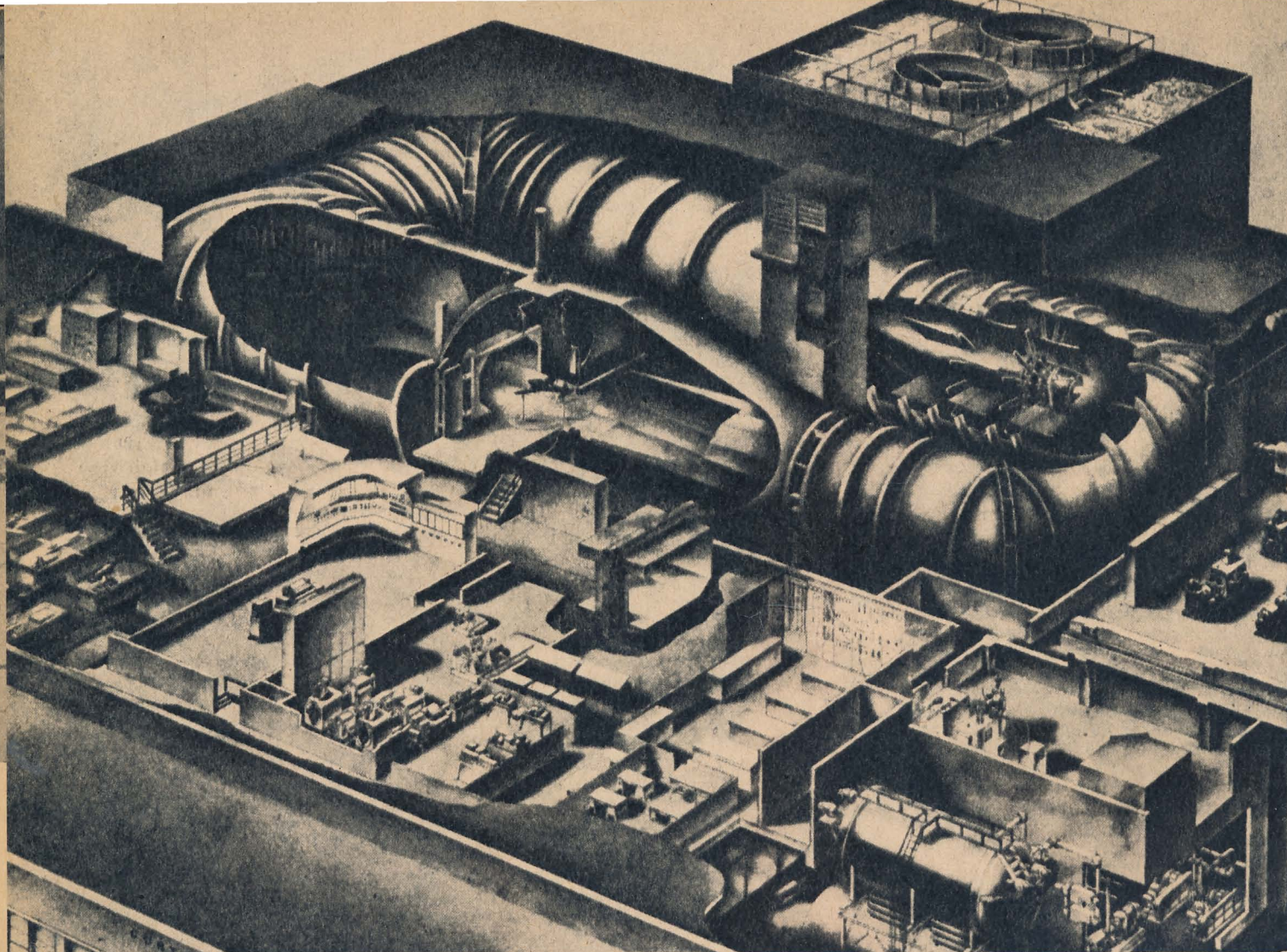
Den 12 augusti ingick med uppehållsväder med låga moln och blåst. Vid »briefingen», då piloten lämnar sin »färdplan» och konfererar med trafikledaren och meteorologen, framgick emellertid att vädret skulle bättra sig efter någon timme, varför starten framflyttades till 9.50. Molnen hade nu höjt sig och här och var förekom en del gluggar, som visade ett stormigt hav. Från den flyghöjd vi hade såg Atlantens

vågor löjligt små och obetydliga ut. Det var en lång etapp denna dagen, ty på grund av motvind räknade piloten med c:a 12 timmars flygning varav c:a 9 timmar över öppna havet. Väderleksprognosen lovade emellertid bättring på amerikanska sidan. Efter fyra ganska intresselösa timmar blev det plötsligt klart under oss samt i norr. En underbar syn mötte oss nu i form av Grönlands höga bergsmassiv, vilka tornade upp sig vid horisonten i norr. Man såg tydligt jöklarna, vilka mellan bergstopparna ledde ända ned till havet. På avstånd siktades enstaka vita punkter — isberg.

Ett par pejlingar från navigatören gav vid handen att avståndet till Grönland var c:a trettio svenska mil, d v s en distans motsvarande Stockholm—Jönköping. En underbar sikt i den dammfria polarluften. Temperaturen ute var nere under noll, men inne i planet var värmen god tack vare den starka solstrålningen samt något värme från värmeledningen. Under en hel timmes tid kunde man urskilja Grönland, som dock försvann ur sikte relativt snabbt sedan vi kl 14.30 passerat i höjd med Kap Farväl. Efter tre timmar över ett glesare molntäcke döljande ett mojnande hav klarnade det på nytt och nu började isbergen komma i sikte i större mängder. Man kun-

(Forts. på sid. 31.)

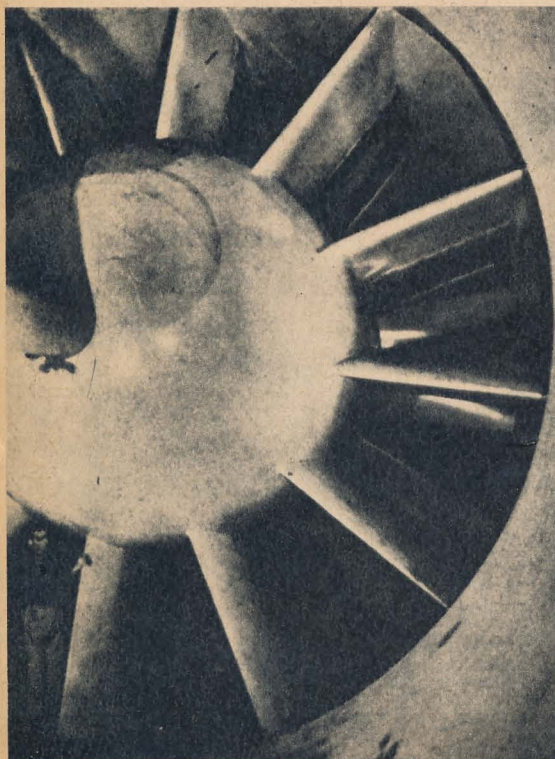




En uppskuren vy av Curtiss-Wrights fantastiska vindtunnelanläggning. I bakgrunden kyltorn, i centrum tunnelslingan med utblåsningstorn, i förgrunden fr v modellverkstad, avläsnings- och manövrerum, el-station och vacuumkammare.

AMERIKANSK MÖNSTERVINDTUNNEL

Fantastisk anläggning



I Förenta staterna har man i sommar tagit i bruk två likadana vindtunnlar, som väl får anses representera höjdpunkten hittills i fråga om utrustning. Den ena är byggd av Curtiss-Wright i Buffalo, N. Y., och den andra av de fyra storbolagen Consolidated Vultee, Douglas, Lockheed och North American i Kalifornien. Den senare finns i Pasadena, Cal., och skötes av California Institute of Technology. Vardera tunneln har kostat $2\frac{1}{2}$ miljon dollars.

Denna tunneltyp är konstruerad för prov vid lufttryck, som kan varieras mellan 0,25 och 4 atmosfärer, och vid en lufthastighet av upp till 312 m/s. För att alstra denna fantastiska orkan genom mätsektion med dimensionerna $2,6 \times 3,66$ m använder man en tvåstegsfläkt, som slukar 12.200 hk vid fullt pådrag. Det är alltså en gigantisk anläggning, vars provningsavgifter förmodligen ej är avpassade efter fattiga uppfinnarens resurser.

Den omständigheten, att tunneln är avsedd för prov vid avsevärda över- eller undertryck, har gjort det nödvändigt att herme-

Den väldiga tvåstegsfläkten med 2×16 blad och 12 fasta ledskenor för varje fläktsteg.

tiskt tillsluta tunnelsystemet, som har en totallängd av 55,5 och en totalbredd av 22,2 m. Mätsektionen omges av en stålsfär med 9,6 m diameter, som tillslutes med en massiv stäldörr med 5,5 m diameter och kan isoleras från tunneln i övrigt genom skjutluckor på uppströms- och nedströmsidorna.

Man kan därför komma åt att göra justeringar o. dyl. på en provmodell, även när tunneln arbetar under övertryck eller vacuum, utan nämnvärd tryckförlust i tunnelsystemet. Fullt genomförd hydraulisk manövrering av alla därvid behövliga organ gör en dylik isolering av och tryckutjämning i mätsektionen till en fråga om blott några minuter. Mätsektionens dimensioner är i och för sig ej rekordartade, men man kan genom prov vid övertryck få resultatet att motsvara prov med 12–14 m modellspännvidd.

Den väldiga dubbelfläkten med 2×16 blad och 6,65 m diameter kan köras upp i max. 595 varv/min. Varje fläktsteg innehåller en sats av 12 fasta ledskenor med inställbara bakändar, och fläktbladen är vridbara i sina fästen. Mellan de båda fläkt-hjulen finns en frikoppling, så att man kan använda antingen enbart det första steget eller också båda i samverkan. Luftström-

men lämnar fläktsektionen praktiskt taget utan rotation och får en slutlig rektifiering i en sats ledskenor längre nedströms.

Inställningen av fläktsektionens blad- och skenvinklar kan ske antingen genom en huvudtryckknapp, som ändrar samtliga vinklar samtidigt, eller genom ändring av inställningen hos fem olika kombinationer av sektionseheterna. Huvudknappen skall användas vid justering under ett prov och separatmanövreringen, när tryck eller hastighet skall undergå en större ändring. Vid högttrycksprov (1,5—4 atm.) användes 8 av bladen i första steget, medan de andra 8 och samtliga 16 blad i det frikopplade andra steget ställs neutralt. Vid medeltrycksprov (0,75—1,5 atm.) användes alla bladen i första steget och vid lågtrycksprov (0,25—0,75 atm.) samtliga blad i båda stegen.

Drivmaskineriet till fläctaggregatet utgöres av ett dubbelsystem med en sammanlagd effekt av 12.200 hk. Grundenheten i detta system är en likströmsmotor med varierande varvtal, matad från en roterande omformare; den senare har på primärsidan en synkron växelströmsmotor och på sekundärsidan en direktkopplad likströmsgenerator med variabel spänning. Enhetens effekt är vid 570 varv/min i runt tal 2.000 hk. När större effekt än vad detta likströmsaggregat kan åstadkomma fordras, anslutes en växelströmsmotor av induktionstyp med variabelt varvtal och max. 10.150 hk korttidsbelastning. En av funktionerna hos likströmsgruppen är att möjliggöra snabb uppbromsning av luftströmmen under återvinning av energi; den tjänstgör också på grund av sin smidighet som så att säga finregulator för lufthastigheten.

El-energin tillföres anläggningen genom en 17.000 volts jordkabel och transformeras ned till dels 2.300 volt för huvudmaskineriet och dels 440 volt och mindre för diverse hjälpmaskiner.

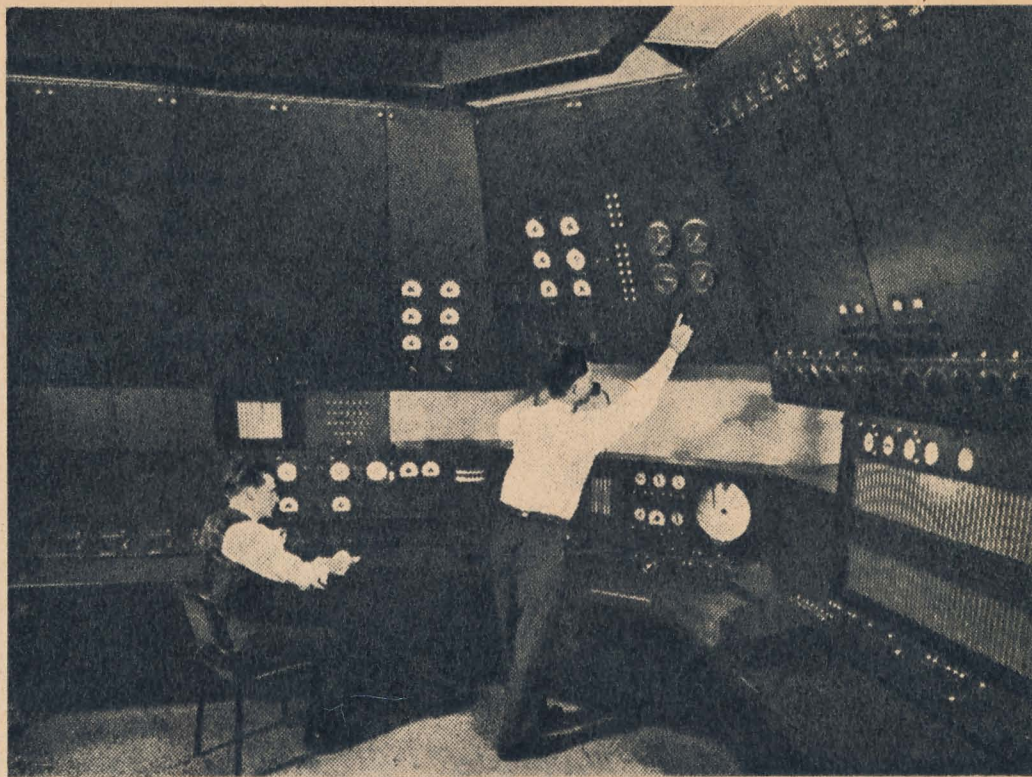
Tunneln är också försedd med en väldig kylanläggning, nödvändig för att temperaturen hos den cirkulerande luften skall kunna hållas nere i ca 50° C vid en tillförd effekt av 12.200 hk. Kylaren, som bortför ungefär 125.000 kcal pr minut, består av en jalsu av kamflänsrör på uppströmssidan av kontraktionssektorn, och vattencirkulationen uppgår till 13.600 l/min; den slutliga värmebortföringen sker i ett kyltorn bredvid tunnelsystemet.

Man har på senare tid kommit underfund med att luftens relativa fuktighet spelar en mycket stor roll vid prov med stor lufthastighet. Av denna orsak — och även därför att onormal fuktighet drar med sig besvärligheter och komplikationer — är anläggningen försedd med organ för reglering av fuktigheten hos luften i tunneln. All luft, som genom kompressorer tillföres tunneln, passerar genom lufttorken.

De organ, som tjänar till uppriggning av modellen och mätning av luftkrafter och moment, synes vara utförda med en enastående finess. Då emellertid i detaljerad beskrivning av dem för det första skulle fordra åtskilliga sidor i FLYG och för det andra knappast intresserar en större läsekrets, inskränker vi oss till några allmänna antydningar.

Mätsektionen är ju hermetiskt tillsluten under körningen, och därför måste all manövrering och mätning ske genom fjärr-

Vid vindtunnelproven monteras modellen på en särskild vagn (i bakgrunden), som sedan körs in i tunneln.



Avläsnings- och manövrerummet med bl a automatisk publicering av mätresultaten tre gånger i sekunden.

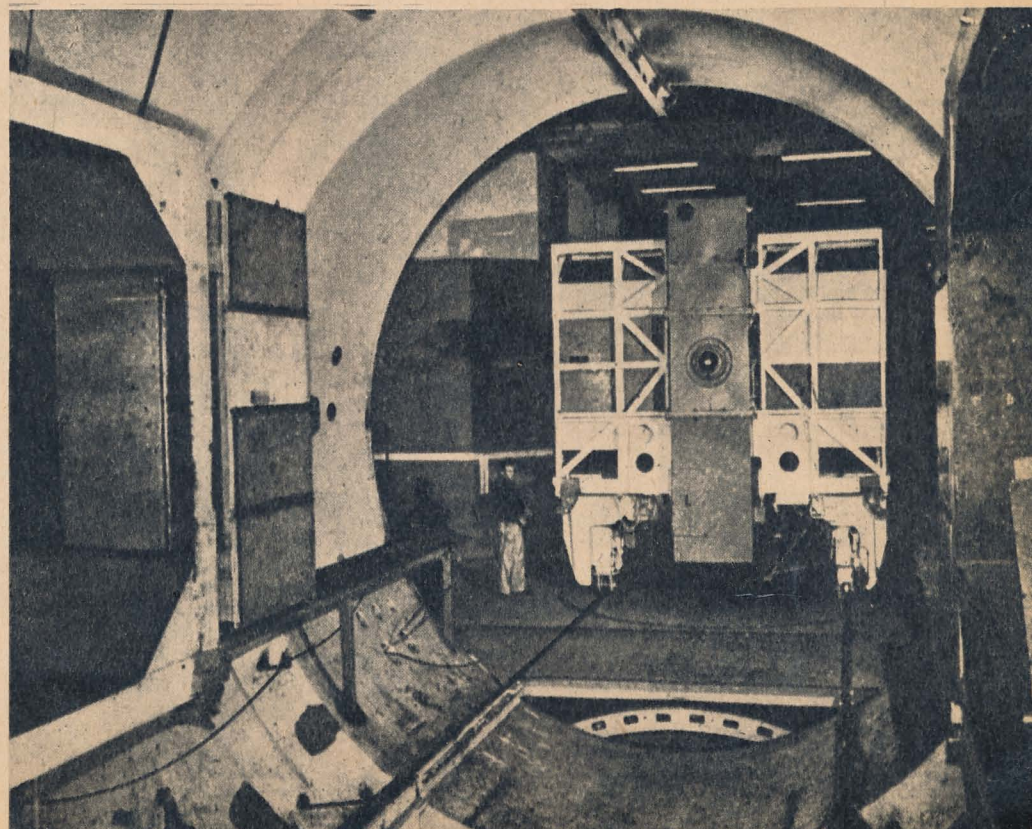
verkande organ; huvudingrediensen i detta system är en raffinerat genomförd hydraulik med en nästan otrolig känslighet. Mätvärdena visas automatiskt i form av belysta siffror tre gånger i sekunden på en tavla i manövrerummet; när laboratorn trycker på en knapp, stämplas de momentana värdena in dels på ett protokollblad och dels på hälkort för efterföljande maskinräkning i automatiska Hollerit-maskiner. Dessa ombesörjer också alla omräkningar av mätresultaten till dimensionslösa storheter och alla av provningsförhållandena betingade korrektionsräkningar. Metoden är så in i detalj genomförd, att laboratorn faktiskt skulle kunna åstadkomma ett fullt utarbetat provningsprotokoll utan att ens behärska de fyra räknesätten i hela tal. Allt han behöver göra är att ställa in tunnelmaskineriet på lämpligt luftryck och lagom hastighet samt

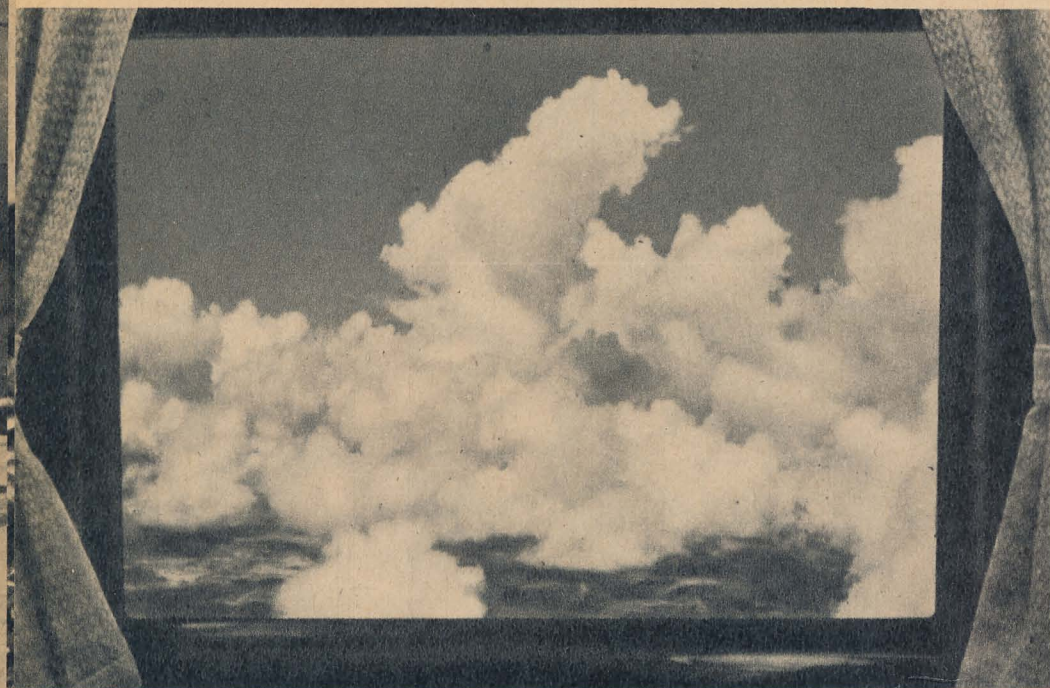
manövrera modellen över det vinkelområde, han vill undersöka. Resten sköter de automatiska räknemaskinerna om.

För att leverera energi till på modellerna anbragta propellrar finns en särskild kraftstation på upp till 400 hk, med vars hjälp man kan köra propellrarna på en flermotorig modell individuellt, d. v. s. med olika varvtal och rotationsriktning, om man så önskar.

Till slut några uppgifter om storleken av de krafter och moment, som kan mätas i anläggningen. Maximigränserna är: lyftkraft +13.600 till -6.800 kg, motstånd +2.270 till -1.135 kg, tvärkraft +2.270 till -2.270 kg, dyk-, gir- och rollmoment +1.380 till -1.380 kgm. Det är som synes ej några vanliga små apotekarevägar det är frågan om — utom möjligen i fråga om precisionen!

G. T. N.





LEV HÖGT — OCH NJUT DÄRAV i ett »300 km/t-rum med utsikt» står det bakpå vidstående vackra molnfotografi med DC-3:ans fönster som ram. Det är skickat till FLYG från vår New York-redaktör, som i nedanstående artikel berättar om en flygresa i USA — en flygresa billigare än tåget! Under flygturen får passagerarna bl. a. lära sig olika molninformationer och deras namn. Den amerikanska servicen ombord är föredömlig.

Från FLYG:s New York-red.
Gunnar Kristiansson

FLYG BILLIGARE ÄN TÅG!

NEW YORK, i oktober.

För ett land som Amerika är goda kommunikationer A och O. Landets välstånd beror till inte ringa del på att man lyckats neutralisera det handicap, de stora avstånden utgör. I går skedde detta genom bygandet av utomordentliga vägar, på vilka man snabbt ilade fram bakom ratten i sin bil eller behagligt tillbaka i en bekväm länstol på någon av Greyhound-bolagets flotta jättebussar. Även järnvägsnätet utvecklades snabbt och bjöd tidigt den långväga resenären på komfortabla dagvagnar och sköna pullmansbäddar.

I dag — och ännu mera i morgon — är flyget Amerikas kommunikationsmedel nummer ett, ty det är utan konkurrens då det gäller att neutralisera avstånden mellan Atlanten och Stilla havet, mellan Mexikanska golfen och de Stora sjöarna. Endast för 15 år sedan var Förenta Staterna alltså en kontinent, där öst var öst och väst var väst. I dag har kontinenten smält samman till en nation, vars ena hörn inte är längre från det rakt motsatta än tio timmar — och i morgon skall den tiden ha reducerats till endast fem timmar. Man har redan hunnit bli så flygmedveten här, att man i nio fall på tio inte säger »jag skall resa till Florida eller Kalifornien på semester» utan »jag skall flyga dit och dit.»

Flyget är heller inte någon lyx i Förenta Staterna, snarare är det tvärtom, vilket jag för övrigt kan ge ett personligt exempel på. Helt nyligen var jag nere i Chicago, där jag träffade samman med en landsman, som skulle tillbaka till New York samtidigt som jag. »Låt oss göra sällskap, jag tar flyget på måndag», föreslog jag. »Nej, jag har inte råd att flyga», svarade min svenske vän, som inom parentes nyligen anlänt till Amerika.

Nå, min vän köpte järnvägsbiljett plus sovvagn, medan jag löste flygbiljett. Dagen före vår avresa träffades vi helt apropå igen. Jag frågade honom, vad biljetten till New York kostat. Jo, 47 dollars med sovvagn. »Då lurade du dig allt själv, min flygbiljett kostade endast 32:85.» Först ville min vän inte tro mig, men när han fick se svart och vitt på faktum höll han på att i pur ilska slita av sig peruken över att

ha låtit en småsnål trångsynthet diktera sitt beslut att inte flyga utan åka tåg.

Men historien är inte slut därmed. När man flyger i Amerika har man måltiderna gratis i luften, medan man får betala för maten på tåget — och betala dyrt. Slutligen tillkommer tidsvinsten: en tågresa Chicago—New York tar 21 timmar, flyget behöver endast något över fem timmar. Så om tid är pengar — och det är det i Amerika — blir facit på ekvationen, att en flygbiljett endast kostar några dollars, ingenting alls eller rent av ger den resande möjlighet att tjäna några extra dollars, beroende på vederbörandes timpenning och möjlighet att utnyttja den vunna tiden.

Inte att undra på att efterfrågan på flygplats är enorm här i landet — så enorm t. o. m. att flygbolagen inte vågar göra någon nämnvärd reklam för sig eller uppmuntra folk att flyga, därför att man på grund av en skriande brist på flygplan inte kan befordra mycket mer än hälften av alla dem, som önskar flyga. Sedan Japan kapitulerade har rusningen efter flygbiljetter ökat så kraftigt, att flera linjer har samtliga plan fullbokade veckor i förväg.

Man kan dock lösa s. k. blank biljett och bege sig ut till flygplatsen ett par timmar före planet avgång i hopp om att någon plats blir ledig i sista minuten. Det var den utväg, jag själv tillgrip, sedan jag trots goda förbindelser förgäves försökt få en ordinarie platsreservation — fem dagar före avresan.

Jag begav mig alltså ut till Chicago flygplats kl. 4 på morgonen — en maskin till New York startade strax efter men var fullsatt och nästa plan till världsstaden vid Hudsonfloden avgick kl. 7.10. I den maskinen blev det plats ledig genom en sista-minuts-annullering.

De tre timmar, jag tillbringade på flygplatsen, var högst intressanta, ty där rådde liv och rörelse som mitt på dagen. Flygplan landade och rullade upp till administrationsbyggnaden, passagerare steg av, bensintankarna fylldes, nya passagerare gick ombord och strax därpå brummade maskinen vidare ut i nattmörkret med blåa eldsvarsar slående ut från motorernas avgasrör.

Inte en minut var lugn eller verkade död.

Högtalarna lämnade ständigt upplysningar om ankommande plan samt anmodade passagerarna att ta plats i avgående. »PCA från Detroit anländer kl. 4.30 vid grind no 4.» — »American Airlines från New York anländer kl. 6.17 vid grind 7.» — »TWA till Kansas City avgår kl. 7.00 från grind 5, vill passagerarna vara vänliga ta plats.»

Kl. 7.10 startade mitt plan med kurs mot New York via Detroit och Buffalo. Vår förtjusande »hostess» hade då redan önskat oss ett glatt godmorgon, och när vi varit i luften en kvart började hon servera frukost till de 21 passagerarna.

För den som aldrig tidigare haft förmånen att flyga med ett amerikanskt bolag, är såväl »hostess» som service ombord något av en sällsynt upplevelse. I stället för sura, drickspenningshungriga kypare i en restaurangvagn blir man omskött och upp-passad av en av världens underbaraste mänskliga skapelser. Inte att undra på, om man känner sig som kung för en dag!

På c:a 1500 meters höjd över Michigan-sjön åt jag denna morgon min frukost, som bestod av råsaften från ett par apelsiner, ägggröda och två kalla pannbiffar samt kaffe. »Önskar ni en tidning eller tidskrift, eller behagas det en cigarr?» frågade vår leende »hostess», när frukosten var över. Undra på, om man fick intryck av en i detalj perfekt service...

En vid sväng över bilstaden Detroit och vi landar där för en kvarts uppehåll. Några passagerare lämnar planet och nya tar deras platser. Och så går färden vidare.

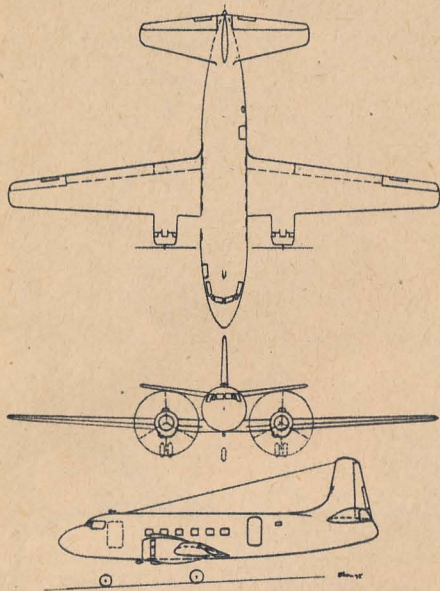
Närmaste vägen mellan Detroit och Buffalo går över Kanada. Landskapet bjuder inte på större omväxling, det är mest slättland och vatten hela sträckan. Så litet till mans slumrar vi till i de sköna länstolarna, sedan vår »hostess» påpassligt gett oss en filt att lägga över benen i händelse det drar kallt, och en kudde att vila huvudet mot.

Motorernas dova brummande vagnar snart till sömn — ett par timmar ilar snabbt hän, och man väcks plötsligt av en mild stöt, när planet tar mark på flygfältet i Buffalo. Vid ena sidan av fältet står ett flertal Curtiss C-46 »Commando» och några

(Forts. på sid. 32.)

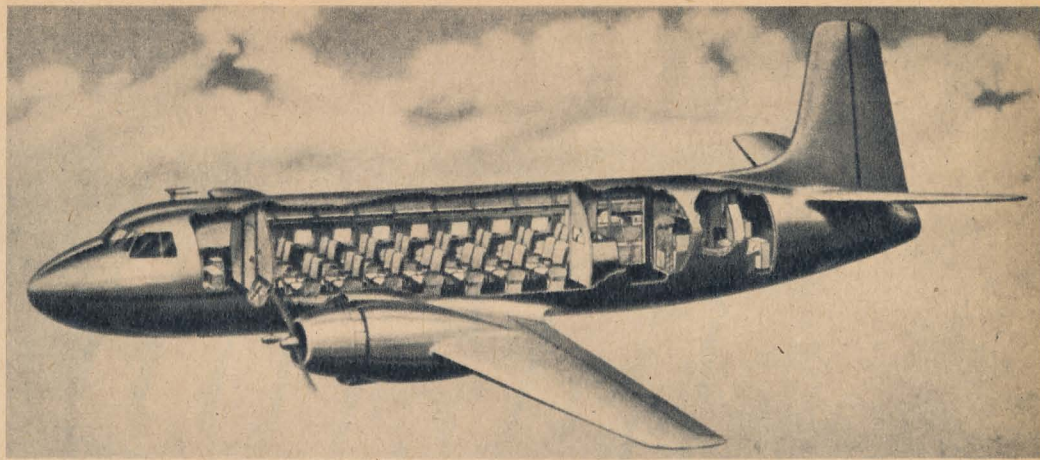
USA-NYTT

Martin Modell 228



Martin Modell 228, variant av 202.

Glenn L. Martin Companys inträde på den kommersiella landbaserade flygmarknaden kommer enligt färskas uppgifter att bli tvåfaldigt. I samband med den tidigare



Här ovan en uppskuren teckning av Martins kommande Modell 202. Prototypen beräknas vara färdig inom kort.

omnämnda, ännu ej färdigbyggda Martin Modell 202, har Baltimore-fabriken konstruerat ett nytt tvåmotorigt passagerarplan för 26 passagerare. Motorstyrkan blir dock något lägre än på Modell 202, som byggts med två Wright »Cyclone 18», vilka vardera ger en starteffekt med vatteninsprutning på 2 500 hk. Motorerna på Modell 228 blir två Wright R-1820 C9HD (ny version av R-1820), som konstruerades för det nya »kombinerade» marin-jaktplanet Ryan FR-1 »Fireball» och utvecklar 1 425 hk vid starten och 1 275 hk på 1 300 m:s höjd. Flygvikten på Martin 228 blir 12 980 kg och tomvikten 8 750 kg, vilket lämnar 3 842 kg till nyttigt last. Däri ingår 1 566 l bränsle, 102 l olja, 26 passagerare, 358 kg

bagage och 230 kg gods, post m m. Huvuddata för Modell 228 är: spännvidd 28,27 m, längd 20,93 m, höjd 7,59 m, vingyta 79,89 m², vingbelastning 166,23 kg/m² samt effektbelastning 4,59 kg/hk. Garanterade prestanda för 228 är: maxhastighet vid havsytan 410 km/t, på 3 000 m:s höjd 428 km/t, marschfart på denna höjd 368 km/t vid 60 procent effektuttag, stighastighet med 80 % effekt 329 m/min, startsträcka till 15 m höjd 656 m, praktisk flygsträcka med 2 600 kg betalande last 650 km, denna siffra beräknad med tillverkarens toleranser beträffande bränsleförbrukningen (5 %), 80 % effektuttag vid stigning till 3 000 m och en marschfart med 60 % effekt på samma höjd.

Tre nya Boeing-flygbussar

Boeing har offentliggjort inte mindre än tre olika nya typer av flermotoriga trafikflygplan, alla ganska lika »Stratocruiser» i utseende. Den först, Boeing 431-16, är ett tvåmotorigt högvingat plan för 30 passagerare. Landstället är trehjuligt med dubbelt noshjul. Motorerna är två 2 100 hk Pratt & Whitney R-2800 2SC-15G, som driver var sin trebladig propeller med 4,88 diameter. Flygkroppen på Boeing 431-16 är uppdelad i sju avdelningar: förarkabin, två lastrum och ett radiatorum omedelbart bakom förarekabinen, främre passagerar-

kabinen för 14 personer, bakre passagerarkabinen för 16 passagerare och slutligen det längst bak belägna lastutrymmet. Utom ifråga om antalet motorer skiljer sig Modell 431-16 från Modell 377 »Stratocruiser» genom den förras mycket högt placerade stabilisator. Maxflygvikten vid start är 16 500 kg och tomvikten 10 900 kg, när den lämnar fabriken. Vingytan är 68,47 m² och vingbelastningen 237,8 kg/m². Denna för ett transportplan ganska höga vingbelastning kompenseras genom det ovanliga
(Forts. på sid. 36.)

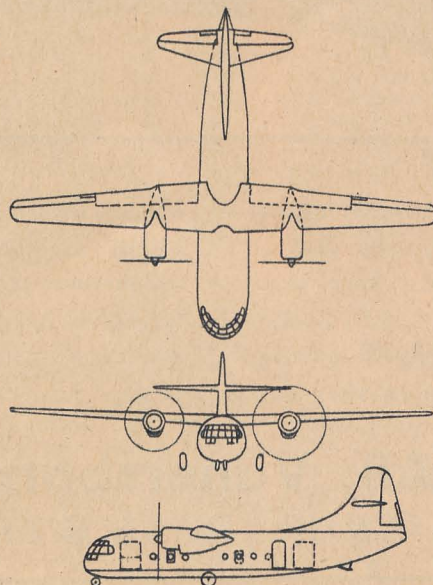


men se till att försäkringarna äro ordnade i

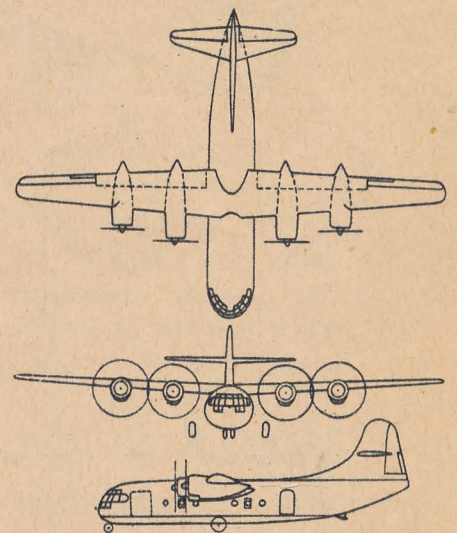


FÖRSÄKRINGS A.-B.
FYLGIA
STOCKHOLM 7.

Boeing 431-16.



Boeing 431-17.



HAENNI

-schweiziska segelflyginstrument
i särklass



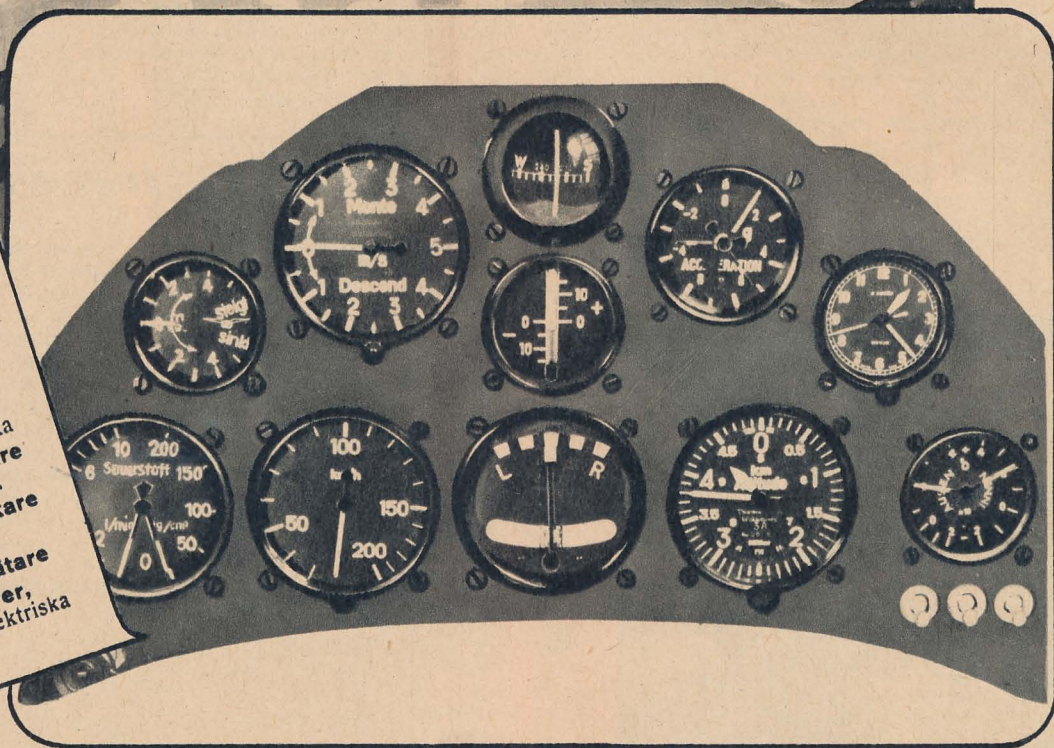
**Nu åter
inkomna!**

Följande instrument
lagerföres:

Varlometrar,
kompletta

Hastighetsmätare
Längdlutnings-
mätare

Kompass
Klockhöjdmätare
Girindikatorer,
elektriska



Schweiz är välkänt för sin tillverkning av ur och andra precisionsinstrument. Det är därför helt naturligt att även våra duktiga svenska segelflygare blivit storbelåtna med de schweiziska segelflyginstrumenten. — Haenni-instrumenten stå i sär-

klass. Dem kan Ni lita på där uppe bland molnen när det gäller att exakt bestämma planets höjd, stigning, lutning, hastighet etc. Gå även Ni in för Haennis precisionsinstrument. Tillskriv oss redan idag för närmare upplysningar.

WULF & Co. AB, Vänersborg. - Tel. 1253

WULF & Co. Stockholmskontor AB. Tel. 31 15 50 - WULF & Co. AB. Avdelningskontor, Malmö. Tel. 767 18

SPANINGSFLYGNING ÖVER ÖSTERSJÖN

Svensk originalnovell
av Sune B. Martinson

Krängande och vaggande började ett av spaningsplanen rulla fram över det tolviga fältet, ökade farten med vrålände motorer och lyfte. Efter henne kom ett andra och som tredje lyfte »Glada änkan». Man samlades på trehundra meter och styrde öster ut i formering.

Fänrik Löfman kontrollerade höjd och fart och räknade snabbt i huvudet. 60 kilometer kvar, sedan skildes maskinerna åt för varsitt uppdrag. Om tolv minuter alltså. Han strök över overallens bröstficka. Därinne prasslade ordern, som han om tolv minuter fick bryta.

Ganska spännande det här, tänkte han, precis som på film. »Med förseglade order». Det ryckte litet skratlystet i munpiporna. Ja, jösses, satt han inte och gladdde sig åt det här! Precis som om han varit en pojkvasker och inte en ansvarsställande officer i det kungliga svenska flygvapnet!

Han knep ihop läpparna och rynkade ögonbrynen men kvar fanns dock den upprymda känslan, den där ilningen av välbehag mellan skulderbladen. Förbaskat också, tänkte han, blir jag då aldrig vuxen? Och så började han vissla.

Furir Hedenberg vred på strömmen beredd på anrop. Medan händerna utförde de inövade greppen, var hans tankar långt borta, närmare bestämt vid flottiljen.

Jag undrar, tänkte han, om jag är sergeant, då jag kommer tillbaka? Vänta nu, vilka andra kunde komma ifråga? Ja, Berglöf förstås, han låg ju bra till hos »gubben». Och sedan Arnbom. I all synnerhet nu sedan han vunnit flygvapnets militärtävling och blivit höjd till skyarna av tidningar och förmän. Och utan tvivel var han värd utnämningen, intet tal om det... Men sedan... kanske. Såvida de inte drog fram den där gamla saken igen. Han började bli van vid det nu.

En stor bitterhet fyllde honom. Hade han inte blivit straffad nog? Hade han då inte sonat sin ungdomssynd än, trots år av plikttröget, osjälviskt arbete? Skulle alltid den där olyckssaliga dagen kasta sin slagskugga över hans karriär?

Ett inledande skrapande i lurarna vände hans tankar mot nuet och han blev åter den kompetente och uppmärksamme signalisten.

Korpral Andersson gjorde intet försök att dölja en jättegäspning. Ahåjaja, det var som tusan vad det var sömnigt. Det blev sent i går förstås. Kors i — och så gäspade korpralen igen. Han försjönk i tankar, rosafärgade av minnet av fröken Karin Svensson. Hon var förbaskat söt, med ben som Marlene Dietrich, här som... ja som Betty Grable och åååh... Han gäspade så det krakade i huvudet.

Under tiden lades minut till minut. Med ett jämnt, sjungande ljud arbetade de bäg-

ge motorerna. En mörkbrun skogsmatta, fläckvis bruten av det grå urberget och silvervita vattendrag, gled fram i ett jämnt tempo under »Glada änkan».

Fänrik Löfmans pojkansikte var allvarligt. De grå ögonen hade mist sitt lättsamma glitter och i det bleka morgonljuset verkade han vara äldre än tjugofyra år.

Han jämkade sig litet till rätta och hörde prasset från ordern. Men denna gång var det ingen konst att behärska en opassande munterhet. Saken var allvarlig, därom rådde intet tvivel.

Ett par meningar av det nyss lästa dök upp i hans minne: »...att så noga som möjligt kunna angiva antalet och utseendet på de eventuella trupptransportfartyg man befärrar samlats vid angivna ställe. Försiktighet och uppmärksamhet iakttages, då främmande jakt med största sannolikhet finnes i närheten. Om ni angräpes ges tillåtelse till väpnat försvar.»

Det hade kommit som en chock för honom, trots att han hört glunkas om en allvarlig skärpning i det utrikespolitiska läget. Det hade man ju hört så många gånger att man slutat reagera. Men denna gång tycktes det vara snubblande nära till krig.

Med en känsla av panik erinrade han sig de omoderna jaktplanen och de långsamma bombplanen, som bar det vackra svenska märket på vingar och sida. Han kom ihåg några pojkar från jakten, som han träffat samman med under höstmanövern. Deras ögon hade lyst, då de talat om unga brittiska kollegers kamp i till synes oövervinneliga Spitfires och Hurricanes. Han var övertygad om att om det blev... krig, så skulle hans kamrater inte visa sig sämre, trots att de hade sina omoderna J 9:or och J 20:or att möta snart sagt vilken modern jaktplanstyp som helst med.

Furir Hedenberg skickade över en lapp med positionen till fänriken och återgick till sina stridiga funderingar.

Vad hade väl kommit över honom den där dagen egentligen? Visserligen hade han under månader blivit orättvist behandlad. Ja, han hade varit ung och hetsig förstås. Fjorton dagar hade nära fått. »För

att offentligt ha kvädat en överordnad» hade det hetat. Tja det låg nog något i det. Men han hade avtjänat sitt straff och sedan dess skött sin tjänst på ett sätt som inte ens kapten Palmer haft något att anmärka på. Och ändå...

Blev han inte sergeant, så... tja så blev han det väl nästa gång då. Att ta avsked föll honom inte in. Flygningen hade gått honom i blodet.

Man hade kommit ut över Östersjön nu och en frisk nordvästlig vind hade skingrat molnen. Ett oavbrutet glitter på den blå havsytan skulle nog försvåra spaningen efter transportfartygen och eventuell fotografering.

Fänrik Löfman tittade på klockan, vred på huvudet och bad att få positionen. Vred sig tillbaka igen och satt tyst en stund. Det var inte mer än rätt att besättningen fick reda på vart man var på väg och i vilket uppdrag.

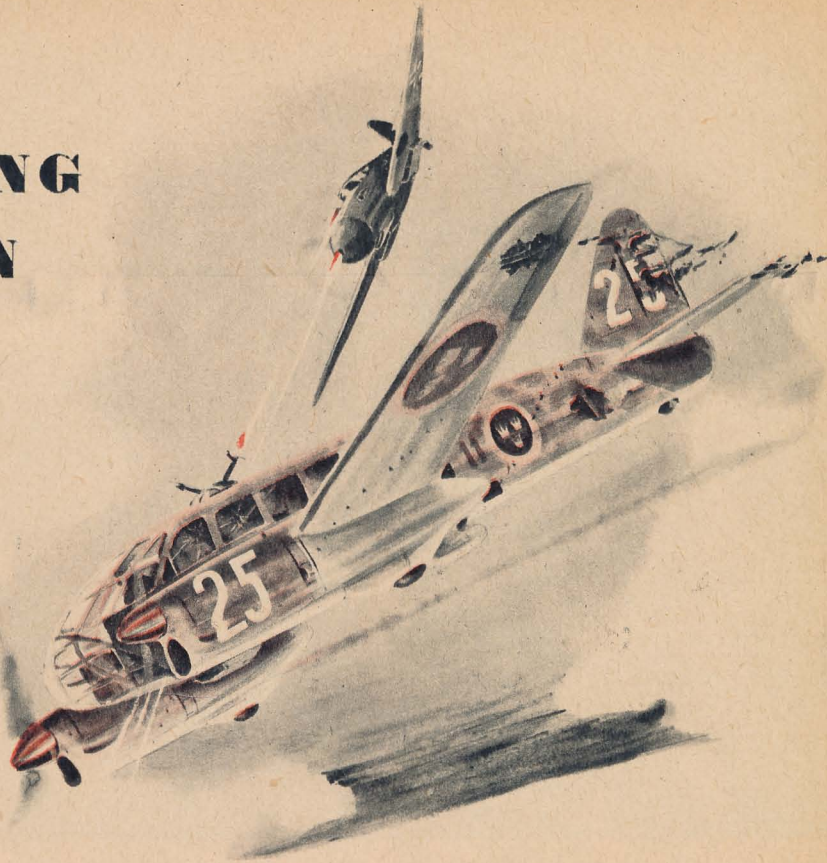
Fänrikens ansikte var som en mask, när han jämkade rätt mikrofonen. Han talade med få ord, i stackato och slutade lamt med ett: — Jag är säker på... hm... att ni skall göra ert bästa... hm... det är jag säker på... Inom sig svor han över sin oförmåga att uttrycka sig kärnfullt, heroiskt. Men ändå hade han en känsla av, att det teoriska på något sätt inte hade passat.

Furir Hedenbergs första tanke var: Här har jag min chans att rehabilitera mig! Men korpralen tänkte med ett hugg av vemod på fröken Karin, varför visste han inte.

Man hade nu inte mer än ungefär fem minuters flygning innan man enligt beräkningarna kunde sikta målet. Radiotystnad var anbefalld och furir Hedenberg justerade kameran. Korpral Andersson undersökte kulsprutorna, sköt några skott för att värma upp mekanismen och försökte febrilt erinra sig allt han lärt under krävande praktiska övningar och oändligt långa teoritimmarna.

På något underligt sätt hade maskinen gripits av ett vibrerande, dolt liv. Motorernas sång hade fått en annan ton, flyg-

(Forts. på sid. 26.)





Flygplatschefen i Visby Gösta Andréé (i ljus rock) hälsar landshövding Gärde välkommen till Visby. T h konteramiral Wetter och t v kapten Granell.

ligheter att ta emot stora flygplan faller man lätt för frestelsen att räkna flygplanen ett och ett och glömmer alldeles bort den väntade ökningen i trafikintensiteten. Man måste kunna ta ned och starta flera plan samtidigt och den kommande utvecklingen kommer väl sannolikt att ta sådana proportioner att även om vi får storflygfältet i Visby — vilket vi betraktar som avgjort vid det här laget — så måste Bromma ändå utbyggas.

Vad som väntas 1950

I detta sammanhang kan det vara av intresse att höra, vad Aerotransport enligt uppgift till 1944 års flygplatsutredning väntar för daglig trafik på storflygfältet 1950: från Stockholm till Köpenhamn—Bryssel 2 turer med DC—3, till Berlin—München—Rom 1 tur med DC—4, till Warszawa—Belgrad—Atén—Kairo 1 tur med DC—4, till Köpenhamn—Amsterdam—

FLYGANDE FLYGFÄLTINSPEKTION

STIGTOMTA - VISBY - BULLTOFTA

Av FLYG:s utflugne
G. KNUTSSON

Den nya luftfartsstyrelsen kunde den 17—19/10 tack vare den förbättrade bensinsituationen företaga en flygande flygplatsinspektion till södra och mellersta Sverige samt göra ett besök på Kastrup i Köpenhamn. Inspektionen företogs i av ABA förhyrda Junkers Ju 52 SE—AFA »Svealand» och chefen för luftfartsstyrelsen överdirektör Carl Ljungberg var reseledare. Den främste deltagaren i inspektionen var tf kommunikationsministern statsrådet Danielsson och dessutom deltog ordf. i 1944 års flygplatsutredning landshövding A. S. Gärde, generalmajor A. Ljungdahl, konteramiral E. Wetter, avdelningschefen S. Grafström, byråcheferna F. Adilz och G. Lindencrona, sekreterare F. Wessberg, avdelningschefen i arbetsmarknads-kommissionen E. Sundström, kapten A. Granell, fältmästare A. Blomgren, herr A. Lettström från ABA samt FLYG:s verkställande redaktör G. Knutsson, som här intill börjar en rapport från resan, omfattande Stigtomta, Visby och Malmö. Återstoden av resan redovisas i nästa nr av FLYG.

När vi »flygplatsinspektorer» vid halv niotiden på onsdagsmorgonen den 17/10 kom ut till Bromma fick vi omedelbart ett livligt intryck av att den nu beslutade utbyggnaden av stationshuset — mellan detta och den första Brommahangaren — är ett i högsta grad vällovligt företag. Det var nämligen trängt ute på stationsplattan, där utom vår egen SE—AFA tre svenska Ju 52:or skulle avgå till Visby, Sundsvall och Oslo. Den ordinarie franska Dewoitine 338 hade just stuckit iväg till Paris men en fransk repatrierings-Dakota stod ännu och väntade. Strax innan hade en svensk »Felix» gått till Genève och en DC—3 till Warszawa. Inne i stationsbyggnaden var det följaktligen rena rama myrstacken och det var fullt motiverat när flygplatschefen Bertil Florman bad oss specialresenärer kliva upp på balkongen, så att vi slapp bli nedtrampade.

Utbyggnaden kommer givetvis att medföra en omedelbar förbättring av de olidliga Bromma-förhållandena men någon definitiv lösning ens för den närmaste framtiden kan den inte innebära. När man talar om Brommas utbyggnad och dess möj-

London 2 turer med DC—3, till Köpenhamn—Paris 2 turer med DC—3, till Köpenhamn—Paris—Madrid—Lissabon 1 tur med DC—4, till Göteborg—London 2 turer med DC—4, till Oslo—Stavanger—New Castle—Dublin 1 tur med DC—3, till Moskva 1 tur med DC—4, till Berlin—Frankfurt—Zürich—Marseille—Cannes 1 tur med DC—3, till Berlin—Wien 1 tur med DC—3, till New York 2 turer dagligen med DC—4 och slutligen 2 turer varje dag med nattpost och frakt med »Felix» till icke angiven ort. Till detta kommer 1 tur tre gånger i veckan med DC—4 till vardera Rio de Janeiro, Chungking—Tokio samt Kapstaden.

Ett stort program men ingalunda otänkbart.

Men — låt oss återgå till den flygande inspektionen, som hela tiden kunde glädja sig åt det mest strålande väder. Det blev en ytterst intressant och givande resa, som gav deltagarna i rundturen intim och personlig kännedom om alla de problem, som finns att lösa på olika platser. Med kapten Knabe vid spakarna satte vi kurs mot Skå Edeby, som bekikades och fö var den



Ett soligt sällskap uppe i Visbystationens torn. Fr v flygplatschefen Andréé, statsrådet Danielsson, konteramiral Wetter, överdirektör Ljungberg och avdelningschefen Grafström.



Överdirektör Ljungberg leker inte Karl XII på bilden här ovan t v utan demonstrerar en anläggningsdetalj. Statsrådet Danielsson längst t h hör intresserat på, byråchefen Lindencrona tänder pipan, generalmajor Ljungdahl tittar på något annat i bakgrunden medan avdelningscheferna Grafström och Sundström samt landshövding Gärde ser framåt. — Th den vackra porten till ABA:s resebyrå i ett gammalt patricierhus från 1200-talet i Visby. Världens unikaste flygresebyrå.

enda plats under hela resan som gav oss så mycket termik, att vår Ju 52:a avbröt sin lugna jämna lunk på 200 km/t och började dansa can-can en stund. När Skå har så kraftig termik i mitten av oktober förstår man, varför Stockholms segelflygklubb fått så fina resultat där i FLYG:s höjdflygtävling i sommar.

Stigtomtas framtid

Efter att ha kretsat runt Vängsö flygfält gick vi ned på Stigtomta, där Svensk Flygtjänst hade sin internatsskola före kriget. Detta fält ingick på sin tid i den kedja av flygfält med 50 kms avstånd, som ansågs nödvändiga på luftfartsleden Stockholm—Malmö, men har nu förlorat sin betydelse för trafikflyget. Och även om underhållskostnaderna är ganska ringa så kostar flygplatsvakten, som samtidigt är väderleksobservatör, pengar och det är osäkert, om staten är villig att längre stå för de utgifterna just här. Det har visserligen förutskickats att taxibestämmelserna kommer att kräva 2-motoriga flygplan, så snart det är mer än 50 km mellan landningsfälten, men dels är det inte säkert att bestämmelserna blir så rigorösa, dels ligger det militära flygfältet i Nyköping (F 11) endast 3 km längre bort. Landshövding Gärde var med i 1929 års flygplatsutredning och bestämde byggandet av Stigtomta. Nu kanske han i 1944 års utredning måste konstatera, att staten tappat intresset för samma fält. Att det för privatflyget är värdefullt torde dock vara rätt klart.

Efter fem minuters paus satte vi åter fart på Ju 52:ans tre motorer och kunde efter en liten stund studera den 1700 m långa atlantbanan på Norrköpings flygfält. Den blir klar i slutet av november och vi kommer att beskriva den i samband med den andra komplementbanan till Bromma — den i Uppsala — i nästa nr. Dessa två komplementbanor har ju måst byggas i väntan på att Väsbyfältet skall bli färdigt.

Full fart i Visby

I strålände sol styrde vi ut över Östersjön och landade snart på Visby utmärkta flygfält, där alltid lika solige Gösta André

Flygfält på Stora Karlsö? Knappast. Det är inte så där pannkakaplatt precis.

tog emot med öppna famnen. Gräsfältet är nu 1200×1000 m men tack vare de goda inflygningsförhållandena kan man ta ned flygplan i snart sagt vilket väder som helst. Endast två gånger har man haft landningsförbud. Trafiken på detta fält är förbluffande stor. Intill den 30/9 hade i år gjorts 2450 starter och 2449 landningar — den havererade B 18 gjorde den överskjutande starten. Fältet har under samma tid haft 11760 avgående och 10994 ankommande passagerare, varjämte 131904 kg frakt och 117507 kg post befordrats dit eller därifrån. Transittrafiken till Prag och Warszawa — dessa flygplan har ibland mellanlandat där — är inte medräknad i dessa siffror. Under oktober har ABA dock endast haft två turer dagligen Bromma—Visby och åter men den 1/11 blir det åter tre.

Flygplatschefen André redogjorde för de lokala förhållandena och framhöll främst att flygsäkerhetstjänsten var trångbodd, att mera tekniska hjälpmedel var önskvärda men att en ljusramp skall sättas upp som vägledning för inflygning till fältet. Han kom sedan med några speciella krav, som väl dock herrar inspektorer inte tog så allvarligt på. Den gode Gösta André ville nämligen ha ett flygfält på Gotska Sandön, så att man snabbt skulle kunna laga radiofyren där, om den gick sönder. Det hade hänt i somras och det tog sex veckor, innan man kunde komma dit med den ordinarie båtförbindelsen, som går så sällan. Den store privatflygentusiasten ville också ha hangarhyrorna sänkta och den önskan är han sannerligen inte ensam om. Synd bara, att staten måste se rent ekonomiskt på den frågan.

Utbyggnaden av Visby

Kapten Granell redogjorde för utbyggnadsmöjligheterna. Visby flygfält är nu 1200×1000 m och har alla fördelar som ett bra gräsfält kan ha men också dess besvärligheter i tjällossningen. Fältet kan bli av klass A enl nuvarande normer om man lägger ut ett bansystem med förslagsvis längsta banan på 1200 m och dessutom tre hjälpbanor på vardera 800 m. Det skulle dock kosta ett par miljoner och alla utvecklingsmöjligheter är därefter uttömda. Allra bäst vore alltså att flytta hela fältet något åt sydost för att undvika Visby stads område. På så sätt kan långa banan förlängas till 1600—1700 m och bibanorna i proportion därtill. Vid detta alternativ skall hela stationsområdet också flyttas och ny stationsbyggnad uppföras. Den gamla blir en utmärkt och välbehövlig restaurang. Ev. måste också landsvägen till Färösund flyttas men det kan gå utan större svårigheter. Visby flygfält är ett av de få hinderfria fälten i Sverige och ända upp till 3—4 km långa banor kan åstadkommas, om det skulle behövas.

Att gotlänningarna är flygsinnade har man ju märkt förut och det var ett fullt riktigt påpekande av överdirektör Ljungberg, att om man vill få bevis för flygtrafikens betydelse, så skall man fara till Gotland. Det var gotlänningarnas gamla känsla av isolering från det övriga Sverige — en isolering som flyget brutit — som överdirektören främst tänkte på och man märkte att den där känslan sitter kvar ännu trots allt, när stadsfullmäktiges ordförande, chefsredaktör C. O. Nilsson, vid

(Forts. på sid. 18.)





Det ryska jaktplanet I 153 (ovan) var också med i spanska inbördeskriget. Motor: 1 st 775 hk M 25B, maxhastighet 420 km/t, marschhastighet 335 km/t, flygsträcka 630 km, topphöjd 10.000 m, beväpning 4 st fasta 7,62 mm Shkas ksp.

RYSKA FLYGET I ESTLAND

Här följer andra avsnittet i artikelserien om det estniska flyget före och under kriget. Denna gång skildras framför allt hur ryssarna byggde ut sitt nät av flygbaser utmed den estniska kusten samt hur den estniske flygchefens överste Tombergs resa till Ryssland för att köpa flygmateriel slutade.

Även om ankomsten av de ryska flygplanen till Estland hade rent politisk innebörd betydde det dock en ny epok i det estniska flygets historia. Trots de estniska piloternas mod och skicklighet var landets flygväsen inte så högt utvecklat som alla andra »närings», vilka otroligt snabbt utvecklats under de två senaste årtiondena.

Före ryssarnas ankomst fanns det endast några få flygplatser i Estland — i Tallinn, i Narva, i Johvi, i Tartu, i Petseri, i Voru, i Viljandi och i Pärnu. På öarna fanns en enda flygplats, nämligen på Saaremaa (Ösel). Dessa flygplatser var också i allmänhet mycket primitiva om man undantar Tallinns moderna flygplats.

Denna bild ändrade sig emellertid fullständigt sedan ryssarna kommit dit. Antalet flygplatser ökades fyr-, ja, femfaldigt och ryssarna lade stor vikt vid deras utbyggnad. Utmed hela kusten anlades nya flygfält och det var tydligt, att man ansåg öarna vara av den allra största betydelse

som flygbaser. Under det att det tidigare som sagt endast funnits ett enda obetydligt flygfält på Ösel anlades nu tolv nya flygfält på de större öarna. De två modernaste av dessa var de två, som anlades längst ut på Ösels västligaste landtungor vid Someru och Aste. Därifrån kunde de tyngsta bombplan starta och det var också från dessa flygfält som raiderna mot Königsberg senare företogs.

Andra stora flygfält anlades vid Paldiski (Baltischport) på Kloogahalvön och ön Pakri liksom på andra delar av Finska vikens västra sydstrand. För sjöflygplan hade man en bas på Pakri-ön och dessutom en vid Ösels nordvästkust och en på ön Papiisaare vid Kihelkonna. Där hade ryssarna f. ö. redan under förra världskriget byggt hangarer. Ruinerna av dessa samt betongbelagda startbanor fanns ännu kvar. Nya hangarer hann inte uppföras, innan tyskarna kom.

På öarnas västligaste delar hade man tänkt anlägga underjordiska flygbaser liksom på Paldiski-halvön och på Pakri men man hann aldrig längre än till att forsla dit byggnadsmaterialet. Att mycket stora anläggningar planerades på dessa platser förstod man därav att ryssarna lät fälla all skog i omgivningarna och t. o. m. drog omkull kyrktornen med hjälp av traktorer. Det fick inte finnas några flyghinder intill baserna.

När det rysk-tyska kriget bröt ut var de flesta flygplatserna ännu inte utbyggda och luftvärnet hade ännu inte anlät. Det var därför som de tyska bombplanen under kri-

gets första dagar kunde åstadkomma så stora skador t. ex. på flygplatsen i Paldiski. Den tyska uppgiften att ryssarna grupperat sitt flyg för anfall mot Tyskland gällde åtminstone inte de estniska flygbaserna vid krigsutbrottet i juni 1941.

Men också i mellersta Estland — framför allt dock dess nordvästra delar — byggdes stora flygplatser som t. ex. vid Kuusikuu. Stora hangarer och permanenta startbanor byggdes och dessa flygfält användes av ryssarna speciellt under det finska vinterkriget. Det var härifrån anfallen mot Helsingfors och Åbo startades.

Utbyggnaden av flygplatserna gjordes till största delen med estniska bönder som arbetskraft. Från när och fjärran kommandes bönderna till flygfälten och de måste komma dit med hästar och fordon för att forsla fram byggnadsmaterial och för att planera områdena. Bönderna hölls kvar i veckotal utan att få besöka sina hemorter — det skulle ha kostat för mycket dyrbar tid — och på grund av detta system hann man med förbluffande mycket av de storstilade planerna på kort tid.

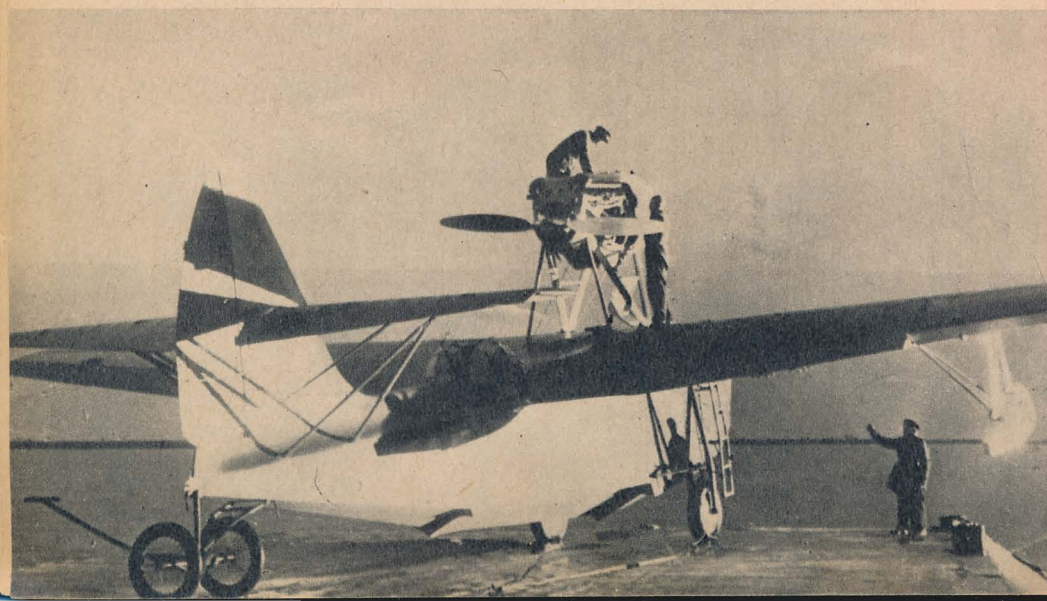
Ryssarna var alltid mycket tystlåtna om sina flygplatsbyggen och ville inte gärna höra talas om dem. Om man direkt frågade dem mot vem de byggde dessa flygbaser, ville de inte heller gärna ut med språket ty Ryssland och Tyskland var ju »goda vänner» på den tiden. Om man var envis fick man dock till slut som svar: Vi säkrar oss mot Englands och Amerikas kapitalister.

Ändrat materielläge

Ryssarna var också mycket rädda för att visa sina nya flygplantyper och därför använde de till en början endast äldre typer, som SB-2 och andra likvärdiga flygplan, I-15, I-153, I-16, SB-3 och flygbåten MBR-2.

Efter krigsutbrottet ändrades dock materielläget snabbt. Ja, man skulle t o m kunna säga, att det ryska flygvapnet i Estland moderniserades på en enda natt. Il-2

Den ryska flygbåten MBR-2 (t v) hade 1 st 830 hk M 34-motor. Maxhastighet 250 km/t, marschhastighet 180 km/t, flygsträcka 1.200 km, topphöjd 5.300 m. Beväpning 2 st rörliga 7,62 mm Shkas ksp. 3-4 mans besättning.



Stormovik och andra bepansrade låganfallsplan anlände i stort antal och den ryska luftmakten, som man i hög grad underskattat till en början, blev plötsligt mångdubbelt starkare. Man kunde också under några veckor slå tillbaka den tyska offensiven i Nordestland tack vare sitt goda försvarsflyg och sina många nya flygbaser.

Under den tid då ryssarna på basis av den ryskestniska paktens höll sina flygplatser och militära baser besatta ansåg det estniska flygvapnet alltjämt att det måste öka sin styrka. Som bekant kunde man inte få några flygplan från England och inte heller Tyskland kunde eller ville effektuera de estniska orderna. Det blev därför ingen annan råd än att köpa flygplan från Ryssland.

Flygchefens långresa

Därför reste överste Tomberg, chefen för de estniska luftstridskrafterna, till Ryssland för underhandlingar. Han motogs ytterst vänligt av ryssarna och man föreslog att han skulle göra en längre studieresa till de ryska flygplanfabrikerna för att få en bättre överblick och därigenom bättre kunna utse passande flygplantyper. Denna resa blev för varje dag allt längre och allt grundligare — tills slutligen den 21 juni 1939 var inne och den kommunistiska statsomvälvningen i Estland ägde rum. Efter den dagen sade man till överste Tomberg att saker och ting kommit i ett nytt läge och att hans mission var onödig, eftersom ryssarna lovat esterna att ta hand om deras fiender. Så återvände då överste Tomberg till Estland, varifrån han dock efter några månader kommenderades till Ryssland, där han blev kvar. Hans familj stannade i Estland men fördes senare till Tyskland.



ÄLDRE RYSKA TYPER dominerade på de ryska flygbaserna i Estland vid krigsutbrottet i juni 1941. På denna sida ses tre av de då aktuella typerna. Överst det medeltunga bombplanet SB-3 med 2 st 860 hk M 100 motorer. Maxhastighet 420 km/t, marschhastighet 320 km/t, bomblast 800 kg, flygsträcka 1.680 km, topphöjd 7.000 m. Bevärning 4—5 st rörliga 7,62 mm Shkas ksp. Besättning 3—4 man. — Här ovan jaktplanet I 15 med 1 st 635 hk M 25-motor. Maxhastighet 360 km/t, marschhast 290 km/t, topphöjd 9.000 m, flygsträcka 675 km. Bevärning 4 st 7,62 mm Shkas ksp. — Till jaktplanet I 16 med 1 st 775 hk M 25B-motor. Maxhastighet 440 km/t, marschhast 360 km/t. Bevärning 4 st 7,62 mm Shkas ksp. En senare version med 1 st 1.000 hk M 63-motor hade 2 st 20 mm akan i vingarna. Flygsträcka 640 km, topphöjd 9.600 m. Observera det uppfällbara skidstället.

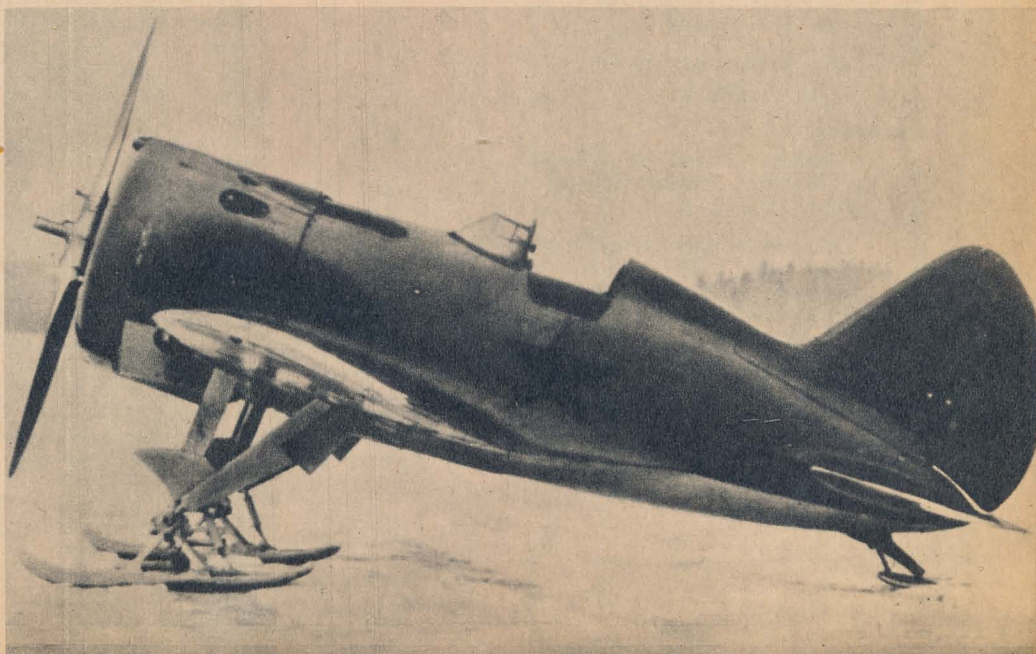
De av ryssarna byggda nya flygplatserna förlorade helt och hållet sin betydelse, så snart tyskarna hade erövrat landet. Tyskarna hade sin »Drang nach Osten» och så behövde de helt andra sprängbräden. Flera flygplatser och flyganläggningar förintades också under krigshändelserna eller byggdes av ryssarna om till skyddsställningar. Av de stora byggnaderna på Paldiski och Pakri återstod endast ruiner. Flygplatserna genomkorsades av skyttegravar och förvandlades till befästningar. Trots detta levererade ryssarna där inte något nämnvärt motstånd.

Flygplatserna vid Paldiski och på Saaremaa (Ösel) stod oanvända under fyra år och först i och med att tyskarna tvingades lämna landet och ryssarna än en gång kom tillbaka började dessa senare att återbygga dessa flygbaser. På linjen Paldiski—Porkala kan ryssarna nu stoppa varje tänkbart anfall in i Finska viken. Peter den Stores fästning har fullbordats av Sovjet-ryssland.

Bela.



VICKERS »VIKING» kommer att tillverkas med en kapacitet av 25—30 plan i månaden, enligt ett meddelande från Society of British Aircraft Constructors, som även omtalar att den 27-sitsiga »Viking» representerar ett världsrekord i fråga om snabb tillkomst. 7½ månad efter det »Viking» lämnat ritbordsstadiet var prototypen i luften. Vidare har de i »Viking» installerade »Hercules»-motorerna visat sig vara effektivare än väntat, varför den beräknade marschfarten på 338 km/t stigit till 405 km/t. Trots detta har bränslekonsumtionen vid marschfart sjunkit från 482 lit/t till 414 lit/t. Slutligen meddelar samma källa att en speciell »lyx»-version av »Viking» för 21 passagerare nu har provflugits. Denna variant är försedd med extra bekvämligheter såsom extra stora fönster, inställbara nackstöd, läslampor, tidningshylla, plats så att passagerarna kan få sträcka ut benen samt individuella reglage för friskluft och värme.





En disig morgonbild från Bulltofta. I bakgrunden den hangar, där ABA:s motorverkstad tidigare var inhytt. På gräsplanen en tjeckisk Ju 52:a, som flyger hem svenska kul-lager till Prag, samt några kvarlämnade tyska nödländade flygplan, främst en Messerschmitt Me 110 och där bakom två st Focke-Wulf FW 190, en Messerschmitt »Taifun» utan motor m. m.

fält, satte vi rak kurs på Bulltofta medan dimman i mäktiga vågor rullade in från söder och lade sig som ett duntäcke över marken. En vacker syn och en meteorologisk lektion.

Bulltofta problembarn

Nå, dimman hann inte ifatt oss utan vi landade i god sikt på Bulltofta och att vår Ju 52:a gjorde ett par mindre vackra skutt i landningen var absolut inte kapten Knabes fel men väl det ojämna fältets. Det är verkligen långt ifrån förstklassigt. Förra gången jag landade där — med danskarnas »Jutlandia» i juli — fick vi punktering i landningen och det är tydligt, att de 85 tunga amerikanska och engelska bombplan som landade där under kriget inte bara förstörde en del byggnader utan också vållade skador på fältet. Flygplan på över 15 ton kan knappast gå ned och i dåligt väder kommer inte ens DC—3 med under tio tons landningsvikt säkert ned.

Bulltofta har ju inga permantbanor och vad man max kan ta ut av rullsträckor är 900 m. Även om F 10:s förflytning till Barkåkra innebar en lättnad för fältet så är dock trafiken livlig och vid vårt besök den 17/10 hade fem nationers — Tjeckoslovakien, Frankrike, Danmark, Schweiz och Sverige — flygplan landat där. Ingen av de utländska piloterna är särskilt belåtna med Bulltofta och de lär ha hotat med att stanna i Köpenhamn och inte alls gå till Sverige, om de i vinter till äventyrs inte skulle kunna forcera Småland på grund av dåligt väder. Man förstår att malmöborna är oroliga för en sådan sakernas vändning.

— Ja, Bulltofta är ett problembarn, påpekar också överdirektör Ljungberg. Om inte Öresund vore en politisk gräns skulle Bulltofta vara ett rent annexfält till Kastrup men nu har det stått sig bra, inte minst på grund av lättheten för de utländska bolagen att genom landning där utsträcka sina linjer till ytterligare ett land. Bulltofta måste också vara berett att ta ned flygplan, destinerade till Kastrup, när det är landningsförbud där. Dimsituationen är nämligen oftast så nyckfull, att det ena fältet är öppet när det andra är stängt.

Om man tänker på en utbyggnad av Bulltofta finner man att möjligheterna är synnerligen begränsade. De inskränker sig strängt taget till nordöstra hörnet, där man kan dra ut en bana till 1200 m. I väster skuggas flygfältet av hamnen med höga skorstenar och kranar samt stadsbebyggelse. Norrut är det mera gynnsamt men i nordöst ligger vattenledningsverket, vars stora cistern måste flyttas. I öster ligger en sandås, som måste bort, och det kostar 5 miljoner kronor.

Det synes vara ganska olyckligt att investera mera pengar i Bulltofta, när man i alla fall aldrig kan få ett förstklassigt fält där. Bättre torde vara att anlägga ett helt nytt fält på annan plats och låta Bulltofta förbli ett ypperligt gräsfält för taxi- och

(Forts. på sid. 37.)

FLYGANDE...

Forts. fr. sid. 15.

lunchen — härlig lammsadel, jag tackar — hälsade stadens gäster välkomna till »utlandet». Men han sade också: Vi är villiga att göra allt i mån av vår förmåga. Ännu har vi inte ansträngt över hövan.

Det var ärliga och anspråkslösa svenska ord och när statsrådet Danielsson tackade

för maten blev han faktiskt lyrisk — »så byråkrat jag än är» — påpekande att vi fastlandsbor ser på Gotland som en kostbar pärla i det svenska landskapsdiadem. Hr Danielsson var imponerad, ja förbluffad över vad han fått se och höra och utbringade ett fyrfaldigt leve för det gotländska trafikflyget, som nu tar 33 procent av trafiken till fastlandet och 1946 kommer att utökas till fyra dagliga turer, varav en linje fortsätter till Kalmar och Malmö samt återvänder samma väg.

Unik resebyrå

Aerotransport har i Visby fått den unikaste flygresebyrån i världen. Den är inredd i ett patricierhus från 1200-talet. Ovanför porten står det Visby Apothek, vilket det var mellan 1804 och 1900. År 1920 övergick huset i Vitterhetsakademiens ägo och det är nu i och för sig en stor turistattraktion.

Nå, vi måste lämna Visby och sätta kurs västerut. Vi flög över Lilla och Stora Karlsö, två öar som man åtminstone teoretiskt räknat med som möjliga flygfält. De är båda platta men ingalunda några pannkakor och det behövs ganska omfattande planeringsarbeten för att få fram acceptabla landningsfält. De torde kunna avskrivas även om enda familjen på Stora Karlsö gärna skulle vilja ha litet brummande sällskap.

Över Öland fortsattes flygturen med en sväng över Borgholms ståtliga slottsruin med dess tusentals kajor och det vackra vita Solliden, konungens sommarresidens. Just därintill finns ypperlig mark för ett flygfält och landshövding Gärde berättade, att ett sådant varit, på tal dels för att bryta Ölands isolering under stränga vintrar, dels som hjälplandsningsfält — men eftersom det inte hör till det allra angelägnaste, så får det komma i efterhand.

F 12:s utmärkta flygfält utanför Kalmar beundrades från luften — det blir väl mellanlandningsfält nästa år — och så fick vi eskort av en störtbombare av typ B 17C, som var så uppmärksam mot oss att generalmajor Ljungdahl genast skickade en radioförfrågan till flottiljen och fick förarens namn. Även i lugna vatten går stora fiskar och även i ett trafikflygplan från ABA kan det sitta en generalmajor och chef för flygstaben. Det har väl löjtnant W. från F 12 fått erfara vid det här laget.

Efter en sväng över F 17:s charmanta anläggningar och fält vid Ronneby och en luftig blick på det militära Rinkabyfältet, som bara ligger 10 km från Kristianstad och kanske kan bli östra Skånes och västra Blekinges gemensamma stora civila flyg-

AB FLYGLEVERANSER

Försäljningslista

Miles Falcon, 130 hkr GPM.

Gångtid c:a 1 793 tim.

I mycket gott skick.

Luftvårdighetsbevis 12 mån.

Reservdelar till Tiger Moth (nya).
Fjäderben, hjulaxlar, stag m. m.

Motorer.

3 st Pratt & Whitney 420 hkr.

Total gångtid 2 000—3 000 tim. varav

2 st 0 tim efter grundöversyn, samt

2 st. Hamilton propellar till dito.

Dessutom försäljes ett antal 90 hkr flygmotorer, nya, till utomordentligt låga priser.

Grunau Baby II B (ny).

Saknar instrument.

Reservdelar till Grunau Baby, 9 serier metallbeslag.

Fallskärmar typ PAK (nya).

2 st. sittfallskärmar.

NYHET!

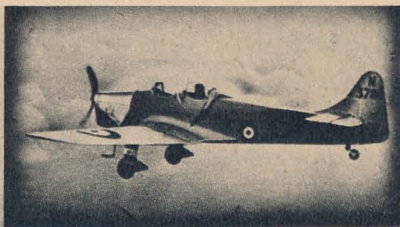
Vi inneha ensamförsäljningsrätten till Nissafors lastfallskärmar, helt utförda av papper.

Vid behov eller försäljning av flygmateriel och utensilier vänd Eder med förtroende till oss. Öfvert sändes på begäran.

Förfrågningar ställas till

AB FLYGLEVERANSER,
Arsenalsgatan 4, Sthlm. Tel. 20 11 41

Miles Magister



Miles Magister var före kriget över hela världen känd som "den nya aerans främsta övningsflygplan" och Miles Master är sedan krigsutbrottet standardövningsplan för R. A. F:s jaktflygare. Dessa båda typer äro endast två av de märkliga milstolparna i utvecklingen av Miles Aircraft, vars flygplan, konstruerade efter revolutionerande idéer, komma att bli ledande på framtidens civila flyglinjer.

Miles AIRCRAFT LTD.
READING ENGLAND



FLYGNYTT

från **ALLA**
FRONTER

"FIREBRAND"-DATA:

MÅTT: Spännvidd 15,63 m, längd 11,89 m, vingyta (max) 35,44 m², med uppfällda klaffar 32,85 m².

VIKT: Startvikt 7.193 kg. Denna är beräknad med normal torpedutrustning å 850 kg samt 764 l bensin. Permanenta tankar för 323 l extra bensin och 22,73 l extra olja. Om de fylles ökas viktmen med 255 kg.

HASTIGHETER: Maxhastighet vid havsytan 515 km/t, maxhastighet på bästa höjd 4.000 m med torped 550 km/t, utan torped 563 km/t. Max ekonomisk marschhastighet på 3.000 m 465 km/t, d:o med 75 procents effektuttag 412 km/t. Stighastighet vid havsytan med torped 671 m/min, utan torped 793 m/min. Landningshastighet 121 km/t.

BLACKBURN "FIREBRAND IV"

Blackburn Aircrafts senast offentliggjorda skapelse torped-jaktplanet »Firebrand IV», som omnämndes i FLYG 21/45, är ett ensitsigt slagflygplan som kan bära vilka offensiva vapen som helst, ja, t o m en 850 kgs torped trots att det närmast har jaktkaraktär. Den första prototypen flög redan 1942 men först nyligen har serietillverkning i större skala igångsatts. Den senaste versionen Mk IV är en naturlig utveckling av Mk I, som ursprungligen konstruerades som ett jaktplan för marinen med en Napier »Sabre»-motor. Senare beslutade man emellertid att göra »Firebrand» till ett kraftigt slagflygplan och istället utrusta den med den nya Bristol »Centaurus»-motorn på över 2 500 hk. Denna stjärnmotor har på intet sätt förstört planets vackra linjer och piloten har t o m fått ännu bättre sikt. Även Mk II hade »Sabre»-motor men hade försetts med fast torpedställ. Mk III fick »Centaurus»-motor och rörligt torpedställ. Mk IV skiljer sig från Mk III främst genom större fena.

»Firebrand» har även stjärthjulet indragbart och vingarna vikes vid hangaring bakåt så att de ligger parallellt med kroppen. Vingarna är försedda med slottade flaps med stor korda. Dessa flaps är av en ny typ och försedda med klyvklaffar i bakkanten, vilket medför mycket goda start- och landningsegenskaper. Dykbromsar är monterade på vingarnas över- och undersidor strax bakom framkanten och reducerar i utfällt läge dykhastigheten till max 563 km/t. Torpeden bärs utvändigt mitt under kroppen.

För långdistansflygning kan en 450 liters extratank hängas upp under vardera



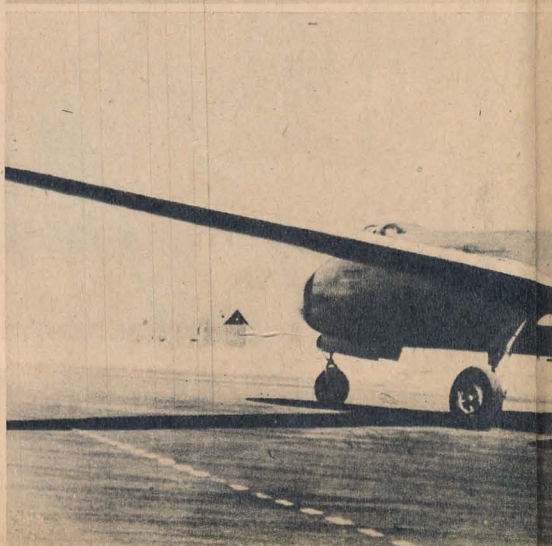
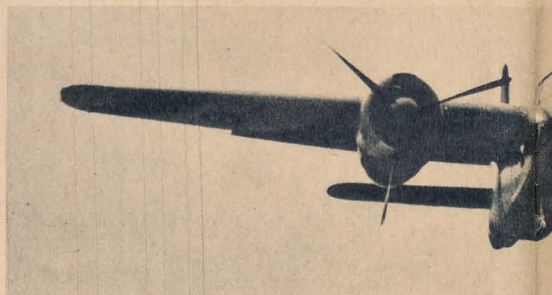
vingen och ytterligare en d:o under kroppen.

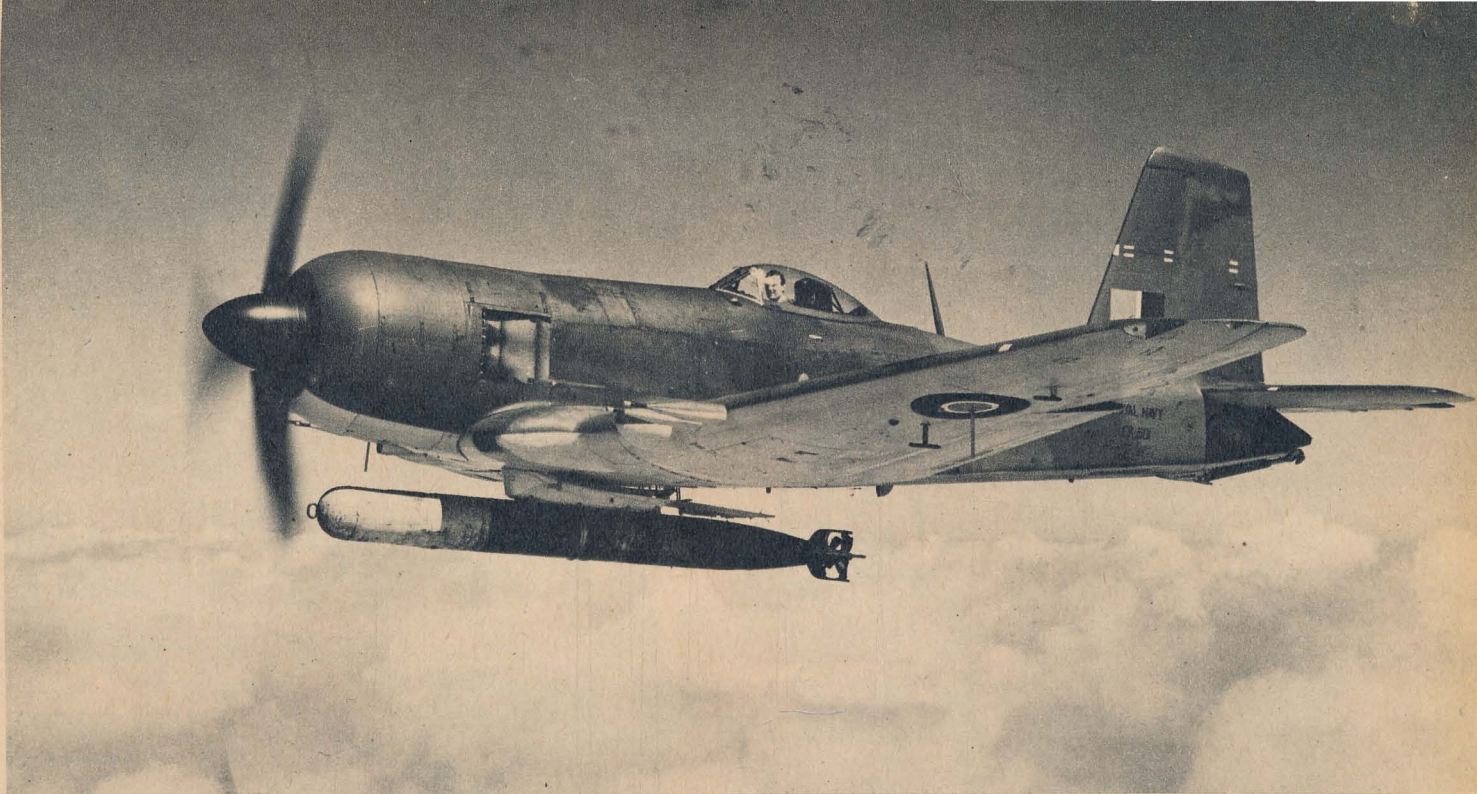
Propellern är en fyrbladig Rotol med 4,04 m diameter. För starthjälp kan raketer monteras på kastbara skenor. Beväpningen består av 4 st 20 mm Hispano akan i vingarna. Vapeninstallationen uppvärms genom avgas. Som en nyhet kan nämnas att laddning och annan vapenservice kan göras vare sig vingarna är fällda eller i flygläge. En bomb på 115—460 kg kan hängas upp under vardera vingen.

»Firebrand» är ett typiskt exempel på hur engelsmännen försöker lösa de problem som uppstår i samband med specialuppdrag och samtidigt försöker göra sina flygplan så mångsidiga som möjligt.

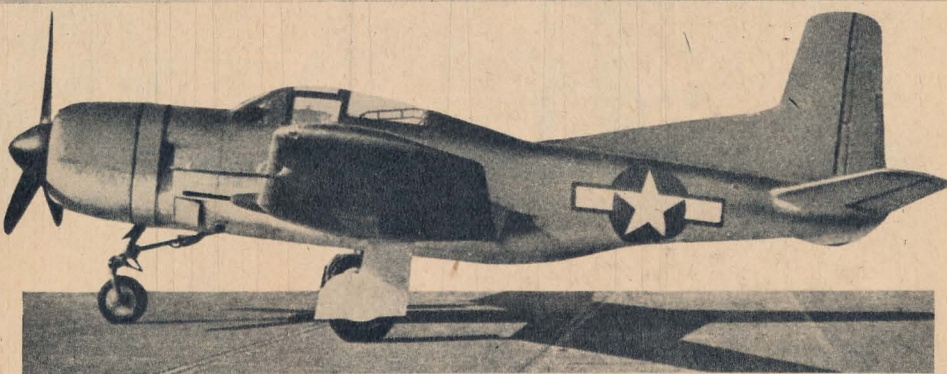


Här ovan ses Blackburn »Firebrand I» med Napier »Sabre»-motor. — Här intill t v en överviktig Mk IV med »Centaurus»-motor.



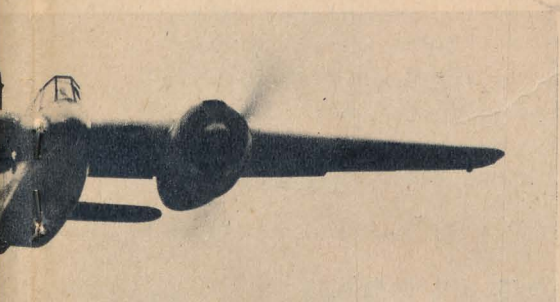


er »Sabre III»-motor. — Överst t v och t h »Firebrand
översiktsritning av »Firebrand IV».



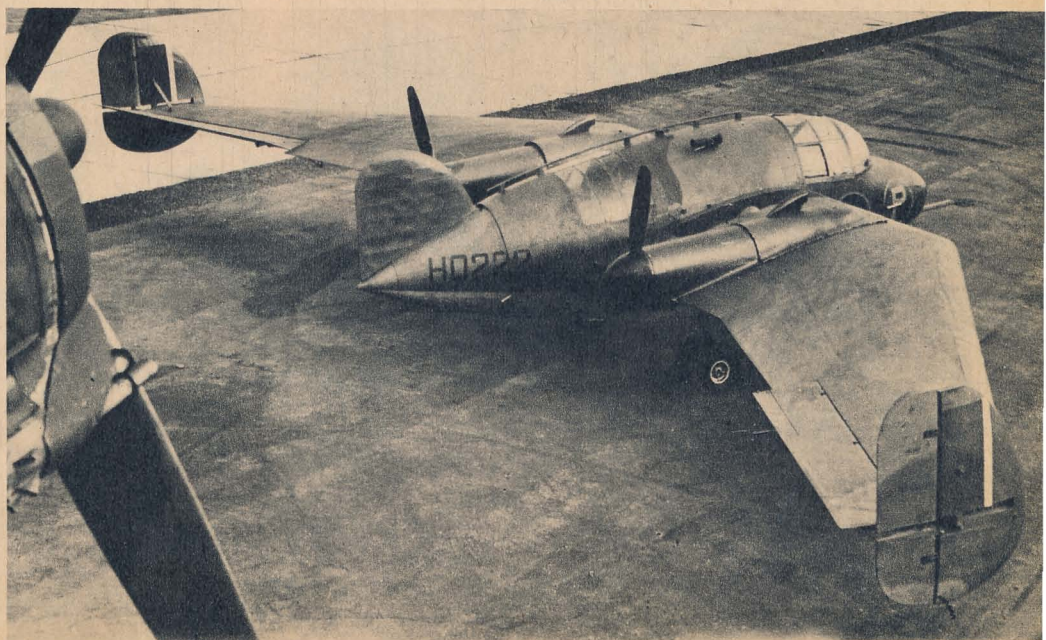
DOUGLAS BTD-1 »DESTROYER» heter ovanstående ensitsiga hangarfartygsbaserade torpedbombplan, ett av amerikanska marinsens senaste tillskott. BTD-1 har trehjulsställ — ovanligt för ett fartygsburet plan — 2.100 hk Pratt & Whitney »Double Wasp»-motor. Beväpning 2 st 20 mm akan i vingarna. BTD-1 presenterades f f g i FLYG 15/45.

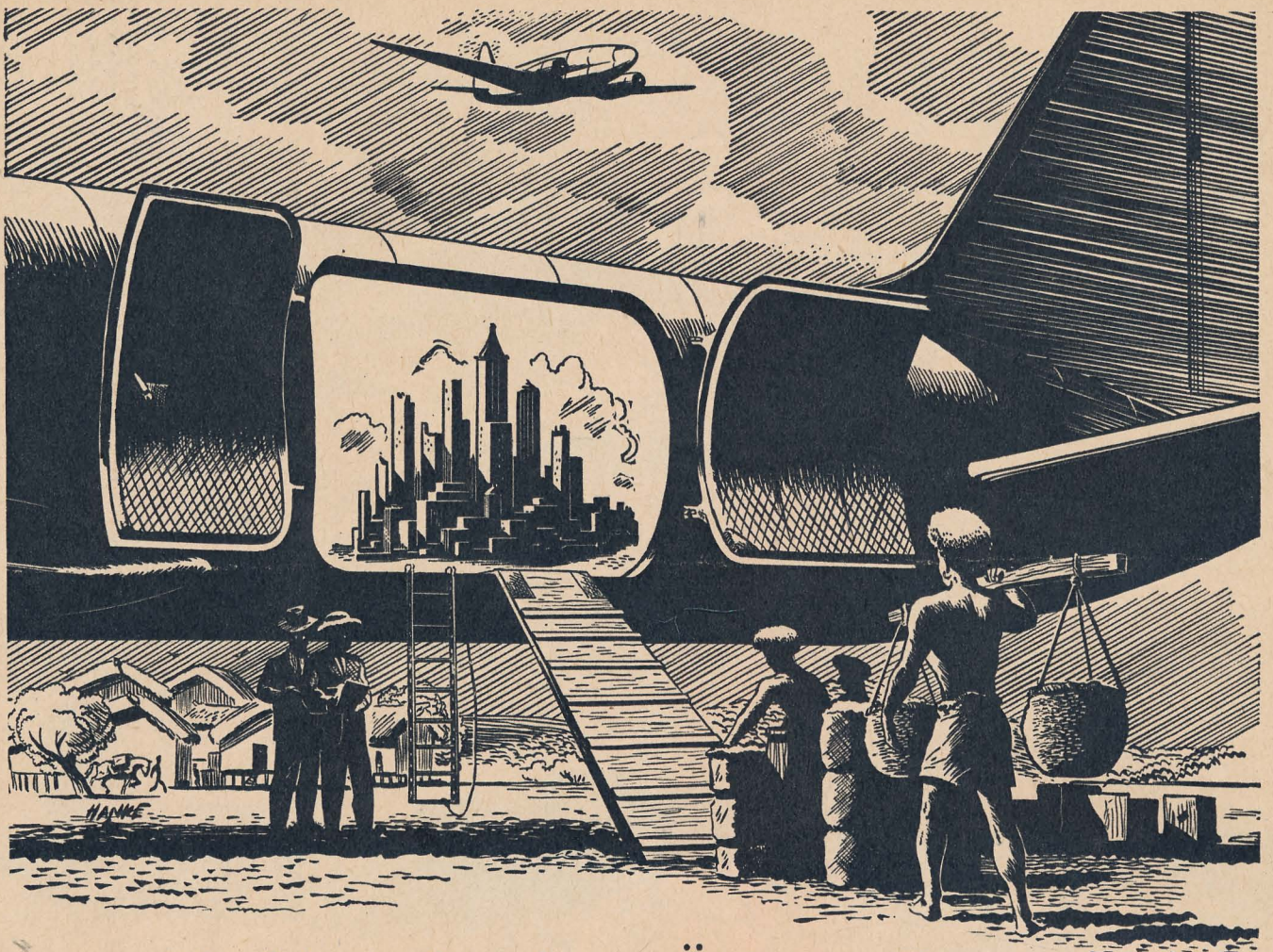
»MONITOR II» heter det högvingade planet på övre bilden nederst i mitten. Det är ett mål-bogseringsplan, konstruerat av Miles och med en topphastighet på 580 km/t.



XB-42 EXPERIMENTBOMBPLAN — sannolikt från Douglas — heter pusherplanet längst ned i mitten. Det är försett med 2 motroterande propellrar i stjärten. Planet har konventionella roder med undantag för att fenan med sidroder är förlängd under kroppen och tjänstgör som propellerskydd vid landning med låg stjärt.

HANDLEY PAGE »MANX» heter nedanstående okonventionella flygplan, konstruerat för flygforskning. Planet är tvåsitsigt — andre man kliver in genom den svängbara stjärtkonen. Motorer: 2 st 140 hk Gipsy »Major». Marschfart 240 km/t. Projektet som presenterades i FLYGNING n:r 9/39 har tydligen först nu blivit förverkligat.





Världsmarknadens Öppna Dörr

Vad Ni än tillverkar eller odlar så kanske Ni just nu bara kan sälja på den lokala marknaden. Men om godset transporterats med flyg ligger varenda större stad i världen lika nära Er som närmaste flygplats.

Om Ni sänder prover med flyg kan Ni pröva nya marknader, finna nya kunder och få fram stora massbeställ-

ningar månader tidigare än med andra medel. Projekt till och modeller av massivt industrigods betyder affär nu om de sändes med flyg. Och alla varor som regelbundet distribueras med flyg får ökat försäljningsvärde tack vare att flygleveranserna är så snabba och bekväma och ger prestige.

Det skapas nya tillfällen även i andra fall än ifråga om tillverkat gods. Livsmedel till exempel. Undersökning-

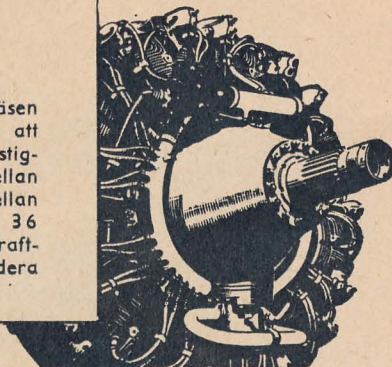
ar visar att 75 procent av gästerna på de ledande hotellen gärna betalar mera för färska varor som levererats med flyg. Ökad försäljning väntar på alla världens odlare.

Dörren till världsmarknaden öppnas ständigt allt vidare allt eftersom flygfrakterna blir billigare. Frakterna sänkes när större, effektivare flygplan tas i bruk med nya, kraftigare och mera ekonomiska Wright Cyclone-motorer.

MORGONDAGENS FLYGPLANJOB



I efterkrigstidens flygtransportväsen är Curtiss Commando avsedd att bära tunga laster med hög hastighet och maximal ekonomi mellan städerna. Över avstånd på mellan 300 och 1 600 km tar den 36 passagerare plus last. Dess kraftkälla: två Cyclone 18 på vardera över 2 200 hk.



WRIGHT FLYGMOTORER

DIVISION OF
CURTISS  WRIGHT

FÖRST I LUFTEN

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

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

SVENSKA FÖRSÖK MOT "BLACK OUT"

ÅTGÄRDER MOT ACCELERATIONS- KRAFTENS INVERKAN PÅ FLYGARE

Av förste flygläkare NILS SUNDGREN

I och med flygplanens alltmera ökade hastighet har accelerationskraftens verkan på flygaren blivit mer och mer uppmärksam. Åtgärder för att motverka denna verkan har blivit en av flygmedicinens viktigaste uppgifter.

När flygaren sitter rätt upp i vanlig ställning slungas blodet i kärnen under accelerationskraftens verkan i riktning mot kroppens nedre del. Vid ett tillräckligt högt värde av g , exempelvis under upptagning från störtdykning, åstadkommes en otillräcklig blodförsörjning av ögats näthinna och hjärnan, varvid symtom av dykblindhet resp. grumling av medvetandet eller medvetlöshet för någon sekund eller bråkdelen därav inträffar.

Man har gjort försök att under upptagning motverka blodets centrifugering till underkroppen medelst en kring bukens nedre del anbragt gördel, som vid inverkan av accelerationskraften uppblåses med luft. Det är sannolikt, att man därigenom icke åstadkommer mer än en obetydlig kompression av bukaorta. Där emot uppnås säkert en rätt avsevärd sammanpressning av bukens övriga kärl och inälvor. En dylik bukgördel skulle vara fullt effektiv endast om den under accelerationskraftens verkan åstadkom en total sammanpressning av aorta mot kotpelaren. Detta låter sig emellertid icke göra. Vid de försök, som utfördes med bukgördeln, ansåg man sig emellertid ha uppnått en ökning av något mera än $1\ g$ beträffande förmågan att tåla accelerationskrafter.

Genom att mäta benvolymen av de nedre extremiteterna under upptagningen har man vid försök funnit, att en halv liter blod samlar sig i de nedre extremiteterna under inverkan av en accelerationskraft uppgående till $7\ g$. Om denna blodmängd förhindras strömma ned i de nedre extremiteterna bör den ge ökad blodfyllnad i de högre upp belägna blodkärlen och därmed förbättrade förutsättningar för att upprätthålla normal minutvolym.

Med hjälp av fasta benlindor, vilka åtsnördes hårt kring underbenen, fann man redan för flera år sedan, att accelerationstoleransen ökades med cirka $\frac{1}{2}$ – $1\ g$.

Ett annat sätt att under upptagningen minska blodfyllnaden i de nedre extremiteterna är att trycka ihop lärbenspulsådern medelst en blodtrycksmanschett. Denna metod har föreslagits av professorn i fysiologi vid Karolinska Institutet i Stockholm Ulf v. Euler. Det lämpligaste stället för kompression synes vara ungefär på gränsen mellan översta och mellersta tredjedelen av lärbenet. Femoralartären går här nära intill lärbenet och kan pressas mot detta och muskulaturen.

En apparatur lämplig för detta ändamål iordningställdes vid sjukavdelningen vid F 2 (Kungl. Roslagens Flygflottilj) i samråd med professor U. v. Euler. En del behövligh materiel ställdes beredvilligt till förfogande av A/B Aga.

Hur manschetterna blåses upp

För att åstadkomma sammanpressning av lärbensartärerna användes två uppblåsbara gummimanschetter, försedda med ett starkt ytterhölje av så oeftergivlig, fast och tjock väv som möjligt. Manschetterna är av samma typ som de, vilka användes vid blodtrycksmätning, men något bredare och längre. (Bild 1.) Medelst en gummislang med grenledning uppblåses gummimanschetterna från en mindre behållare innehållande komprimerad luft. (Bild 2.)

Efter öppnande av kranen på behållaren kan medelst en ställbar skruv på en tryckreduceringsdosa en lämplig luftmängd snabbt blåsa upp manschetterna. Trycket kan varieras upp till $350\ mm\ Hg$. Uppblåsningen av gummimanschetterna tar en tid av 2 à 3 sek och utfördes vid försöken antingen vid ingången i stört-dykning eller strax före upptagningen.

I ledningen från luftbehållaren är insatt en vridbar utblåsningss-



Bild 1. Blodtrycksmanschetter för hoptryckning av lärbensartären.

ventil, en del av ett vridbart stetoskop, (synligt på bild 1 strax nedanför flygarens vänstra hand). Genom denna ventil kan luften i manschetterna på ett ögonblick släppas ut. Detta inträffar automatiskt, när spanaren släpper ventilen i golvet. Medelst ett enkelt ansatsstycke i huvudslangen strax nedanför utblåsningssventilen kan man med lätthet befria sig från luftbehållaren, vilken med en rem kan fastsättas i planetens botten eller sida intill flygaren. (Bild 3.)

Försöken år 1943 med S 17S och B 5

De första försöken med apparaten utfördes under juni månad 1943 vid F 2 med sjöflygplan S 17S. 10 försök utfördes med cirka 3 à 4 dykningar per flygning. Dykvinkeln var 30° vid maximalt tillåten hastighet. Någon accelerometer fanns icke inmonterad i planen. Försöken utfördes på spanaren. De utfördes i samband med andra övningsflygningar. Tabell I visar utfallet av försöken med och utan apparatur. I 5 fall av de 10 (nr 1, 2, 5, 6 och 9) iakttog spanaren en minskning av de symtom, som utan apparatur uppträdde i samband med upptagningen. Dessa angavs som lindriga tecken på dykblindhet eller ansats därtill. I fyra fall (nr 1, 2, 6 och 9) utan apparatur var dykblindhetssymtomen tydliga. I de återstående fem fallen angavs i fyra (nr 3, 7, 8 och 10) lätta symtom av dykblindhet resp. flimmer för ögonen och dimseende, vilka obetydligt förminskades vid användandet av aggregatet. I ett fall (nr 4) uppträdde inga symtom vid dykning utan apparatur. Trycket i lärbensmanschetterna var i denna försöksserie 250 à $300\ mm\ Hg$.

Under september månad 1943 utfördes vid F 6 (Kungl. Västgöta Flygflottilj) med flygplanstyp B 5 och samma apparatur 12 flygningar med i allmänhet 3 dykningar varje gång. Upptagningskurvan överensstämde med den vid störtbombfällning brukliga i enlighet med gällande säkerhetsföreskrifter. Accelerationskraften angavs ej överstiga $5\ g$. Lårbensmanschetterna blåstes i en del fall upp omedelbart vid ingången i stört-dykning, men i de flesta fall några sekunder innan upptagningen. Längre och kortare dykningar utfördes. Tabell II visar försöken med och utan apparatur.

I 10 av dessa 12 fall inträffade utan apparatur dykblindhetssymtom, vilka emellertid endast i två fall (nr 16 och 17) var tydligt uttalade. I de övriga av de nämnda fallen var dykblindhetssymtomen svaga. I 9 fall (nr 11, 13, 14, 16, 17, 18, 19, 21 och 22) inträffade vid användning av apparaturen en minskning av symtomen av varierande grad. I 7 av dessa fall (nr 13, 14, 16, 17, 18, 21 och 22) var minskningen av symtomen tämligen uttalade. I ett fall (nr 12) iaktogs ingen skillnad med apparaturen, och i ett fall (nr 20) hade spanaren inga symtom under upptagningen utan apparatur. Trycket i lärbensmanschetterna utgjorde omkring 260 à $300\ mm\ Hg$.



Bild 2. Blodtrycksmanschetterna uppblåses från en tryckluftbehållare.

Försök med höjda ben

I en försöksserie (tabell II) prövades att strax före manschettens uppblåsning och före ingången i dykning låta spanaren under 30 - 45 sekunder sitta med benen höjda i nivå med, sätet och stöd för foten för att med denna ställning söka minska den blodstockning, som är en följd av sittläget i vanlig ställning. Avsikten var att undersöka, om effekten av apparaturen genom denna åtgärd ytterligare kunde ökas något. Försöken utfördes i övrigt på samma sätt som de tidigare med dykning utan resp. med apparatur.

Endast i ett fall (nr 11) minskades symtomen ytterligare genom detta tillvägagångssätt. Däremot registrerades i 2 fall (nr 17 och 20) i denna serie en obetydlig ökning av dykblindhetssymtomen under upptagning. När manschetterna blåstes upp i vanligt sittläge märktes inga symtom under upptagningen. Det bör anges, att i det första av dessa två fall (nr 17) utan användande av apparaturen tydlig dykblindhetstendens förefunnits, under det att i det andra (nr 20) inga besvär uppträtt. Man torde ej av dessa senare två försök ha rättighet att dra några slutsatser. Spontana variationer med eller utan uppträdande av dykblindhetssymtom vid detta gränsvärde av g böra tas med vid bedömandet.

I en andra försöksserie med B 5 vid F 6 (tabell III) som ägde rum i oktober till december 1943 och omfattade 6 flygningar med tillsammans 18 dykningar, angavs svag black-out förekomma vid 4,5—5 g i samtliga fall. Med apparatur förekommo inga symtom i tre fall under 6 dykningar (nr 24, 25 och 26), någon förbättring i ett fall under två dykningar (nr 28) och ingen förbättring i två fall (nr 23 och 27).

Inga nämnvärda obehag av manschetterna

Spanarna anmodades ange om besvär eller obehag uppstod vid apparatens användning. Med undantag för en måttlig tryckkänsla i lårbena, sedan manschetterna blåstes upp, kändes inga obehag därav. Flera uppgav, att tryckkänslan på lårbena upphörde under

upptagningen, vilket är naturligt, eftersom manschettrycket betydligt understeg den genom accelerationsverkan åstadkomna stegringen av blodtrycket i lårbensartärerna. För att åstadkomma ett tryck i manschetterna, som helt och hållet hindrade att blodet pressades ned genom pulsåderna under upptagningen, skulle ett avsevärt högre manschettryck, än vad vid försöken uppnåddes, vara behövt. En kraftig lädermanschett, anbragt utanpå gummimanschetten, skulle göra denna mera resistent mot ökat tryck. Ett avsevärt högre tryck skulle dock sannolikt icke kunna uppnås på grund av gummimanschettens begränsade hållfasthet. Man torde dock kunna räkna med att trycket i gummimanschetten genom den nämnda förstärkningen skulle kunna ökas till ungefär 350 mm Hg eller något däröver. En tryckmätare, avsedd för högre tryck än det vanligen förekommande, bör därvid användas.

För att relativt tillfredsställande motverka även något högre accelerationskrafter än 5 g, är det troligen dock icke nödvändigt att uppnå en total sammanpressning av blodkärlat på låret under upptagningen, ehuru detta vore önskvärt. Det synes framgå av försöken, att även en partiell kompression av pulsåderna, som delvis hejdar blodströmmen under den korta upptagningstiden, åtminstone minskar dykblindhetssymtomen. Man får även räkna med att organismen själv bidrar till att motverka centrifugeringen av blodet genom retning av de nerver, som sammandra muskel-elementen i pulsåderväggarna, vilka i första hand täjnes av den ökade blodmassan.

Apparaturen borde ha gjorts automatisk

I ett utlåtande av försöksledaren vid F 6 framhålles, att den använda apparaturen synes vara lämplig att minska resp. eliminera symtom av dykblindhet. Ur flygtjänstsynpunkt anmärkes, att även om apparaturen förenklas så att dess verkan blir automatisk, måste alltid en ledning finnas från föraren. Denna ledning utgör förbindelse mellan behållaren med komprimerad luft och huvudledning till manschetterna, som sätts på lårbena. Luftbehållaren måste på grund av sin storlek anbringas i planet. Om apparaten vid fortsatt prövning anses vara lämplig för sitt ändamål, bör försök utföras även av föraren. Försöksledaren anser enligt detta utlåtande att då föraren har ledningar såväl för telefoni som för radioanläggning, tillkomsten av ytterligare en ledning torde kunna bli hindrande för hans rörelsefrihet.

Beträffande detta förhållande anser förf. att denna ledning, som utgöres av en tunn gummislang, ej kan väntas verka mera hindrande för rörligheten än ledningarna för telefoni och radioanläggning. Finnes redan två ledningar, kan ej ytterligare en väntas hindra förarens rörelsefrihet i nämnvärd grad, när han befinner sig i sittande ställning. Behöver han lämna planet, kan han med ett enkelt grepp snabbt rycka ut slangens tillkopplingsansats.

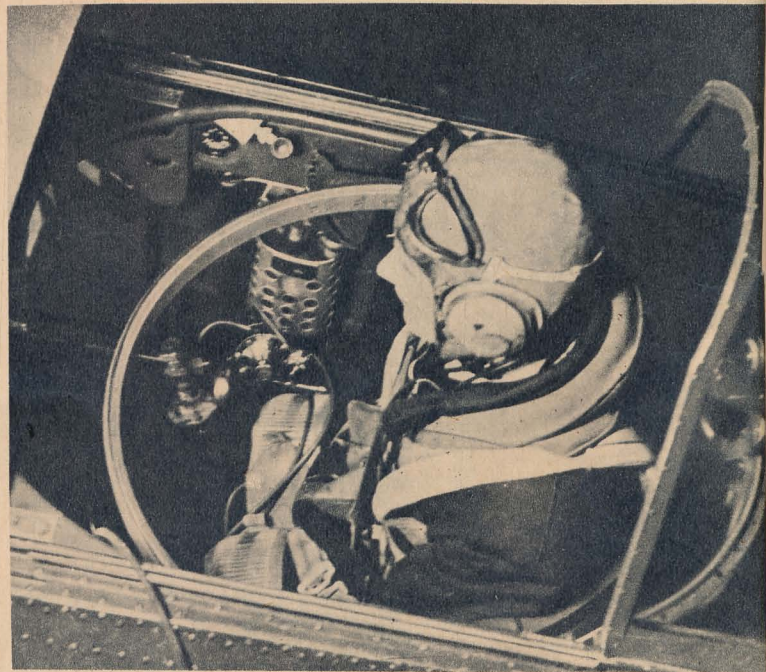


Bild 3. Hur luftbehållaren fästes i flygplanets sida invid flygaren. (Flygplantyp B 5.)

Ett förslag framfördes av förf. att in- och utblåsningen av luft i gummiördlarna borde ske automatiskt vid ingång i resp. utgång ur upptagningsrörelsen genom en anordning, som reglerade ventilen från luftbehållaren. En sådan automatisk anordning är nödvändig för att ombesörja denna rörelse, eftersom flygaren icke kan väntas få tid att jämte andra manöveråtgärder under strid sysselsätta sig därmed. En automatisk verkande inrättning är säkrare än en åtgärd, som beror av viljan, och som under det nervspännande ögonblicket lätt kan glömmas bort.

För att iaktta den verkan, som kompressionen av lärbenskärden i och för sig medförde, utfördes försöken utan andra åtgärder att motverka accelerationskrafterna med undantag för den försöksserie, där försökspersonen hade benen upplyftade före kompressionsaggregatets verkan. Spanarna uppmanades att i möjligaste mån under upptagningen inta vanlig upprättsittande ställning med avslappad muskulatur och sålunda undvika krystning eller pressning av bukmuskulaturen eller framåt-nedåthukning i sammankrupen ställning. Dylåka åtgärder stegrar som bekant i och för sig accelerationstoleransen något, men deras verkan är varierande och svår att bedöma. Det är sedan länge känt att toleransen är väsentligt mycket större i liggande än i sittande ställning. Endast den sammankrupna ställningens roll skall i detta sammanhang närmare omtalas, när man icke kan undgå att göra sig den frågan, huruvida icke denna ställning oftast kan vara tillräcklig för att motverka accelerationskrafter, i stället för att behöva vidta en mera komplicerad åtgärd.

En kortfattad redogörelse för verkan av den sammankrupna ställningen under upptagningen är publicerad i »Junkers Nachrichten» H. 3—4, Mars—April 1943: »Ju 87 als medizinisches Versuchsflugzeug» av prof. H. von Diringshofen. Denna redogörelse kom till författarens kännedom först sedan ovannämnda försök utförts. Däri omtalas resultatet av 100 försöksflygningar, utförda av 22 förare som försökspersoner. Under ett värde av 4 g uppträdde inga synrubbningar. Över 6 g fick halva antalet flygare i upprättsittande ställning synrubbningar i form av en grå slöja för ögonen, en förmörkelse av synfältet.

Vid 7,5 g försvann synförmågan i ungefär 40 %. Flygaren fick en svart gardin för ögonen. Därvid var i allmänhet medvetandet fullt bibehållet. Halften av flygarna blevo emellertid medvetlösas vid denna belastning senast efter 3 sekunder. 2 å 3 sekunder efter det att flygkrafterna slutat verka, upphörde under ett värde av 3 g medvetlösheten under förutsättning att accelerationskraften icke verkat längre än 5 sekunder. Större flygkrafter än 5—7 g förekom vid tidpunkten för dessa försök knappast i flygpraxis enligt nämnde förf. Genom att krypa samman kunde flygaren i varje fall stegra toleransen mot flygkrafter till 7,5 g. Toleransen kunde alltid ökas med 2 g. På grund av sina undersökningar ansåg von Diringshofen att 2/3 av alla flygare i sammankrupen ställning framåt-nedåt vore i stånd att tåla 8 g, sannolikt även 9 g utan synrubbningar, om accelerationskrafterna verkade mindre än 3—5 sekunder.

(Forts. i nästa nr.)

Tabell I. SAMMANSTÄLLNING av försök med apparat för förhindrande av »black out». Apparaten har prövats av spanaren. Flygplantyp S 17S. Dykvinkel 30°.

Förare	Spanare	Utan apparat	Med apparat	Tryck i mm Hg	Anm.
1) Kapten A.	Löjtnant F.	Lätt black-out	Ingen black-out	250	
2) Kapten A.	Vpl K.	Lätt black-out	Ingen black-out	250	
3) Kapten A.	Förman S.	Lätt black-out	Ytterst liten förbättring	250	
4) Löjtnant B.	Förman S.	Ingen black-out	Ingen förändring	280	
5) Löjtnant B.	Förman S.	Dimmigt, ngt desorienterad	Endast tryckobehag	300	Lång dykning.
6) Kapten A.	Förman S.	Tydlig black-out	Flimmar för ögon, tryckobehag	300	D:o
7) Löjtnant B.	Furir A.	Lätt black-out	Möjligen någon förbättring	280	
8) Löjtnant A.	Kapten A.	Flimmar för ögonen	Antydning till förbättring	280	
9) Löjtnant A.	Kapten A.	Tydlig black-out	Märkbar skillnad	280	
10) Vpl K.	Flygläkare S.	Dimma för ögonen	Mindre besvär	250	

Tabell II. SAMMANSTÄLLNING av försök med apparat för förhindrande av »black out». Apparaten har prövats av spanaren. Flygplantyp B 5.

Förare	Spanare	Utan apparat	Med apparat	Höjda ben med apparat	Anm.
11) Kadett T.	Kadett L.	Svag black-out	Knapp märkbar förbättring	Någon förbättring	
12) Kadett L.	Kadett T.	Svag black-out	Ingen förbättring	Ingen förbättring	
13) Kadett G.	Kadett A.	Dimmigt	Tydlig förbättring	Ingen förbättring	Under upptagning kändes ej trycket i manschetterna. 260 mm Hg.
14) Kadett A.	Kadett G.	Lätt black-out	Knappast något obehag	Ingen förbättring*)	
15) Kadett H.	Kadett H—m.	Inget obehag	Ingen ändring	Ingen ändring	
16) Kadett H—m.	Kadett H.	Black-out	Ingen black-out	Ingen ändring	
17) Vpl E.	Vpl S.	Tydlig black-out-tendens	Ingen black-out	Mycket svag black-out	*) Högre tryck önskvårt i fall 14, 15 och 16 (enl. spanarnas uttalanden)
18) Vpl S.	Vpl E.	Svag black-out-tendens	Ingen black-out-tendens	Ingen black-out	
19) Vpl M.	Vpl A.	Mycket svag black-out	Ingen black-out	Ingen black-out	
20) Vpl A.	Vpl M.	Ingen black-out	Ingen black-out	Mycket svag black-out	
21) Vpl R.	Vpl H.	Svag black-out	Ingen black-out	Ingen black-out	
22) Vpl H.	Vpl R.	Svag black-out	Ingen black-out	Ingen black-out	

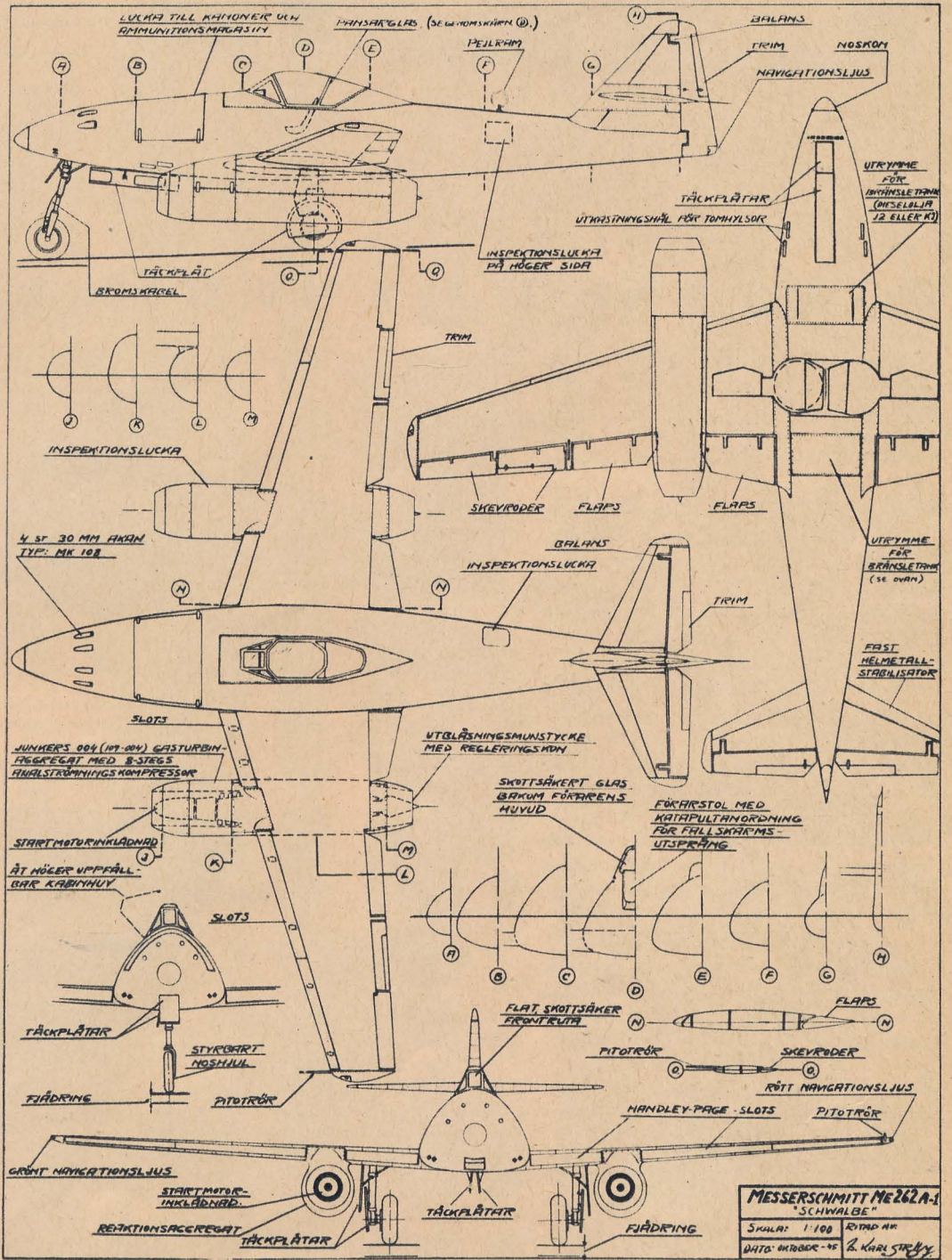
Tabell III. TABLA över försök med kompressionsaggregat under januari 1944.

Flygförare	Spanare	Dykning nr	G	Utan apparat	Med apparat
23) Löjtnant L.	Fänrik H.	1	4	Svag black-out	
		2	4,5	Black-out	
		3	4,5		Ingen märkbar förbättring
24) Furir H.	Furir M.	1	5,1	Svag black-out	
		2	5,1		Ingen black-out
		3	5,2		» »
25) Furir M.	Furir H.	1	4,6	Svag black-out	
		2	4,9		Ingen black-out
		3	5,2		» »
26) »	Furir H—n.	1	5,3	Mkt svag black-out	
		2	5,5		Ingen black-out
		3	5,2		» »
27) Kadett S.	Kadett K.	1	5	Svag black-out	
		2	4,5		Svag black-out, ingen förbättring
		3	5		» » »
28) Kadett K.	Kadett S.	1	4,5	Svag black-out	
		2	5		Svag black-out, ingen förbättring
		3	5		» » »

MESSERSCHMITT ME 262A-1

SKALA 1:100

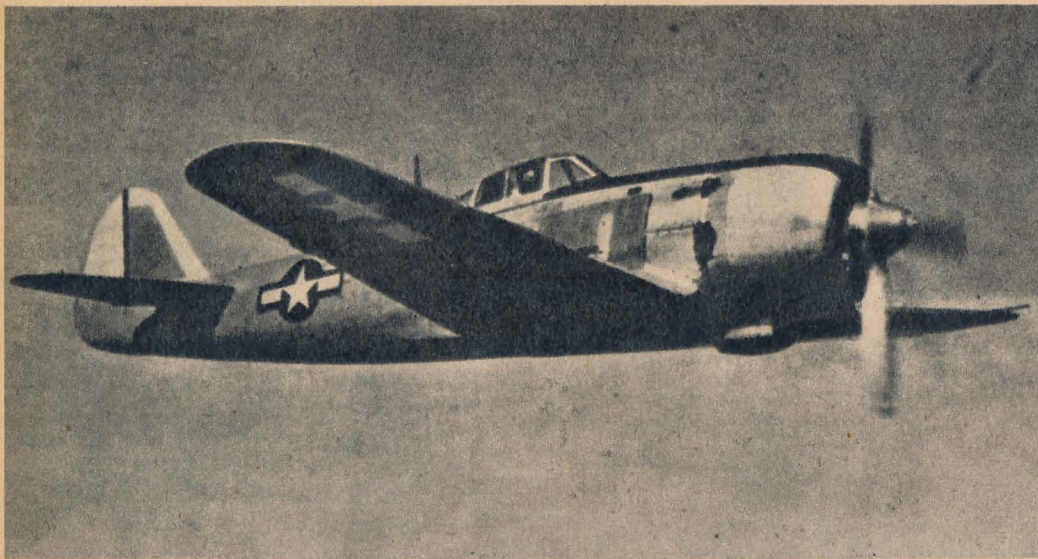
Det tyska reaktionsjaktplanet Me 262 konstruerades 1938 och flög för första gången 1940 utrustat med en JUMO 211-radmotor i nosen. Det första planet som var försett med reaktionsmotor av typ Junkers JUMO 004A kom första gången i luften under år 1942. Den nionde prototypen till Messerschmitt Me 262 färdigställdes i januari 1944 och det var denna version, utrustad med JUMO 004B-aggregat, som blev föregångare till serietypen av Me 262. JUMO 004B-aggregaten gav Me 262 en toppfart av 845 km/t på 7000 m:s höjd. Med två 250 kg bomber reducerades denna toppfart till 755 km/t. Me 262 eller »Schwalbe», som planet även kallas, har producerats i en mängd fabriker bl a i Schneidemühl och Kahla (Grossetersdorf). Den första serien av Me 262 var utrustad med 4 st 20 mm och 1 st 47 mm akan och denna version hade enligt finska uppgifter en toppfart på endast 780 km/t. I Schneidemühl byggdes även en del obebäpnade exemplar av Me 262, utrustade med två stora kameror avsedda för fotospaning. Viktskillnaden gjorde dock att ett större järnblock måste apteras som motvikt i nosen. Vidare byggde man en speciell »anti-Flying Fortress»-version, som var försedd med inte mindre än 30 st raketprojektiler. En Messerschmitt Me 262 undergår sin flygprov vid Wright Field i USA och man har där kommit upp i en dykshastighet på 1050 km/t och man har också konstaterat att längsta flygtiden är 1,5 tim på 6000 m höjd, medan flygtiden på höjder under 3000 m minskas till endast 45 min. Flygplanets totala bränslemängd i kroppstankarna är 2275 lit. Extra bränsletankar eller alternativt bomber kan medföras under vingarna. Me 262:s kropp är byggd i helmetall-skalkonstruktion och vingen är försedd med slots över hela vingframkanten samt slottade flaps. Nosen är klädd med rostfri stålplåt. Landningshastigheten är så hög som c:a 175 km/t trots de kraftigt tilltagna landningsklaffarna. Vingens skevroder uppges ha utomordentlig verkan vid höga farter men inte desto mindre ha Me 262 bättre vänderbarhet vid hastigheten i närheten av de konventionella jaktplanens marschhastighet.



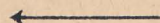
- DATA OCH PRESTANDA:**
- MOTOR:** 2 st reaktionsaggregat av typ Junkers JUMO 004B.
- TILLVERKARE:** Messerschmitt A. G.
- TYP:** Jaktplan.
- BESÄTTNING:** 1 man.
- SPÄNNVIDD:** 12.49 m.
- LÄNGD:** 10,58 m.
- HÖJD:** 3,36 m.
- FLYGSTRÄCKA:** c:a 1200 km.
- TOPPHÖJD:** c:a 11000 m.
- MOTOR:** 2 st reaktionsaggregat av typ Junkers JUMO 004B.
- Utförliga uppgifter om aggregatets effekt på olika höjder framgår av FLYG nr 21/45.
- MAXHASTIGHET:** 845 km/t (utan bomber).
- MAXHASTIGHET:** 755 km/t. (Med bomber.)
- FLYGTID:** 1,5 tim. (Max.)
- BEVÄPNING:** 4 st 30 mm Mk 108-akan.
- BOMBLAST:** 500 kg.

MESSERSCHMITT ME 262A-1 "SCHWALBE"
 SKALA: 1:100 RITAD AV
 DATUM: MÄRZ 1945 Z. K. KARLSTRÖM

Copyright: FLYG och B. KARLSTRÖM



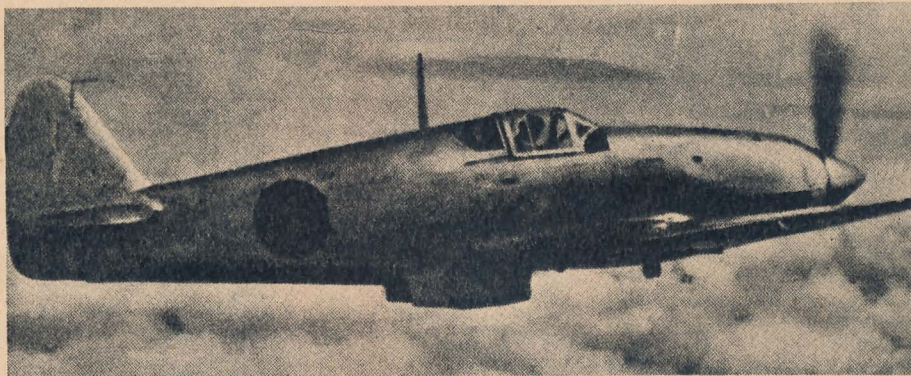
Nakajima Ki 84 heter det japanska jaktplanet som ses här t v. Motorn är en 2.000 hk Ha 45 och topphastigheten 670 km/t. Propellern är fyrbladig och elektriskt omställbar. Bepansringen på detta jaktplan är synnerligen effektiv och dess beväpning består av 2 st 20 mm akan och 2 st 12,7 mm ksp. Se FLYG nr 18/45.



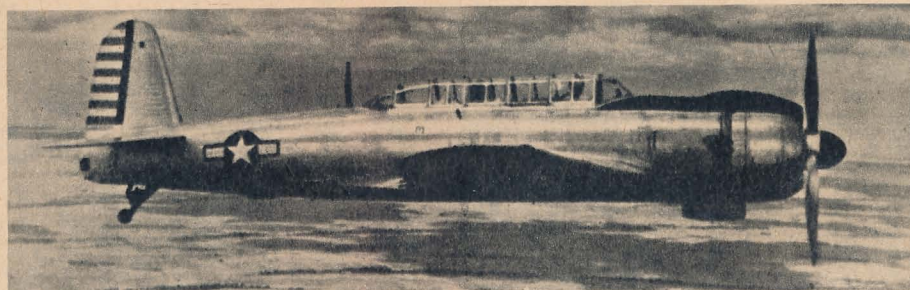
JAPANSKT I AMERIKA-DRÄKT

På detta uppslag presenteras några bilder av en del av amerikanerna erövrade moderna japanska stridsflygplan, som tidigare endast visats i skisser i FLYG. Bilderna är reproducerade efter vår uppskattade engelska kollega AEROPLANE, som även anmärker att det japanska flygvapnet var en välutrustad och fruktansvärd motståndare. Sådana flygplan som amerikanerna kallar »Frank», Frances», »Myrt» och »Emily» är utmärkta konstruktioner fullt jämbördiga med de allierades av motsvarande klass. Vid tidpunkten för det japanska överfallet på Pearl Harbor saknade de flesta japanska planen pansarskydd men detta misstag har omsorgsfullt rättats på senare konstruktioner. Trots de japanska jaktplanens ökade vikt har flertalet av dem en utomordentlig stigförmåga och god maxhastighet. De japanska bombplanen har visserligen en jämförelsevis liten bombblast men i fråga om snabbhet och defensiv beväpning är de av hög klass. Enligt en nyligen publicerad uppgift i engelsk press förfogade de japanska flygstridskrafterna vid kapitulationen över c:a 4 000 plan i första linjen. Japanerna förlorade 51 109 flygplan under kriget.

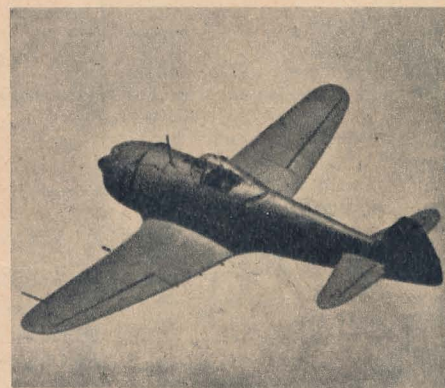
Nedan ses ett foto av jaktplanet Kawanishi »Shiden» eller »George», som den kallas av yankees. Fotot visar en tidig version med 2 akan i vingarna medan den som ses i treplanskiss i FLYG nr 18/45 har 4 st 20 mm akan förutom två fasta 7,7 mm ksp i kroppen.



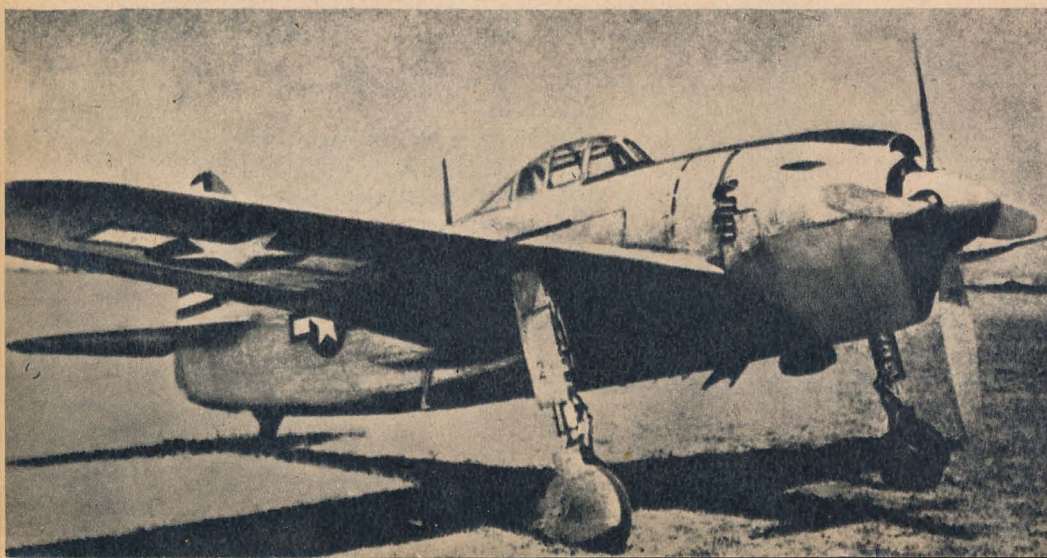
Ovan ses det hittills enda kända japanska jaktplanet med radmotor — Kawasaki Ki 61, känd under det amerikanska kodnamnet »Tony». Motorn är liksom på störtbombplanet »Suisen» en licensbyggd tysk DB 601N på 1.185 hk med den japanska beteckningen Aichi »Atsuta 21». Toppfarten är 675 km/t och den vanliga beväpningen 4 st 12,7 mm ksp.



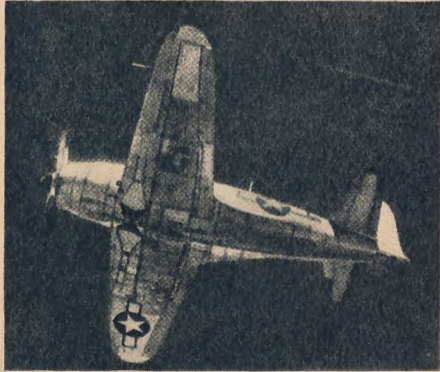
Nakajima B6N2 »Tenzan» är ett tresitsigt hangarfartygsbaserat spanings- och torpedbombplan, som ses här ovan i ett av amerikanerna erövrade exemplar. Motorn på denna version utgöres av en 1.900 hk »Kasel 25». Övriga uppgifter om typen i FLYG nr 13/45.



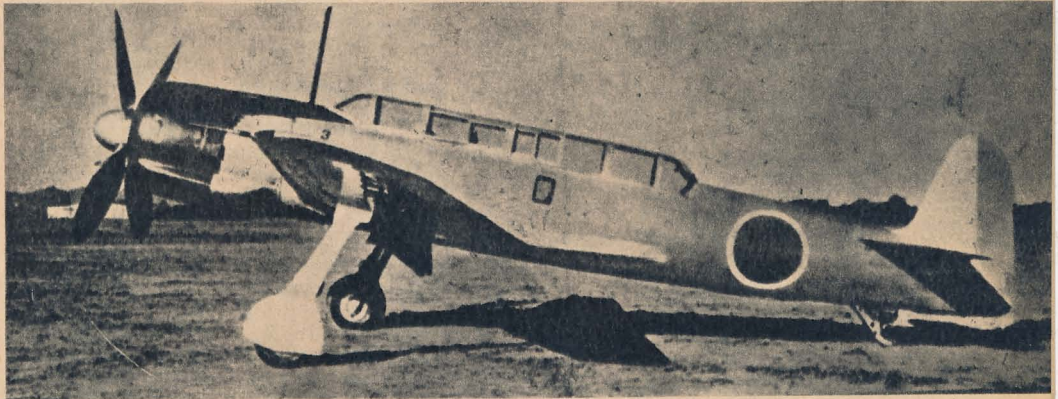
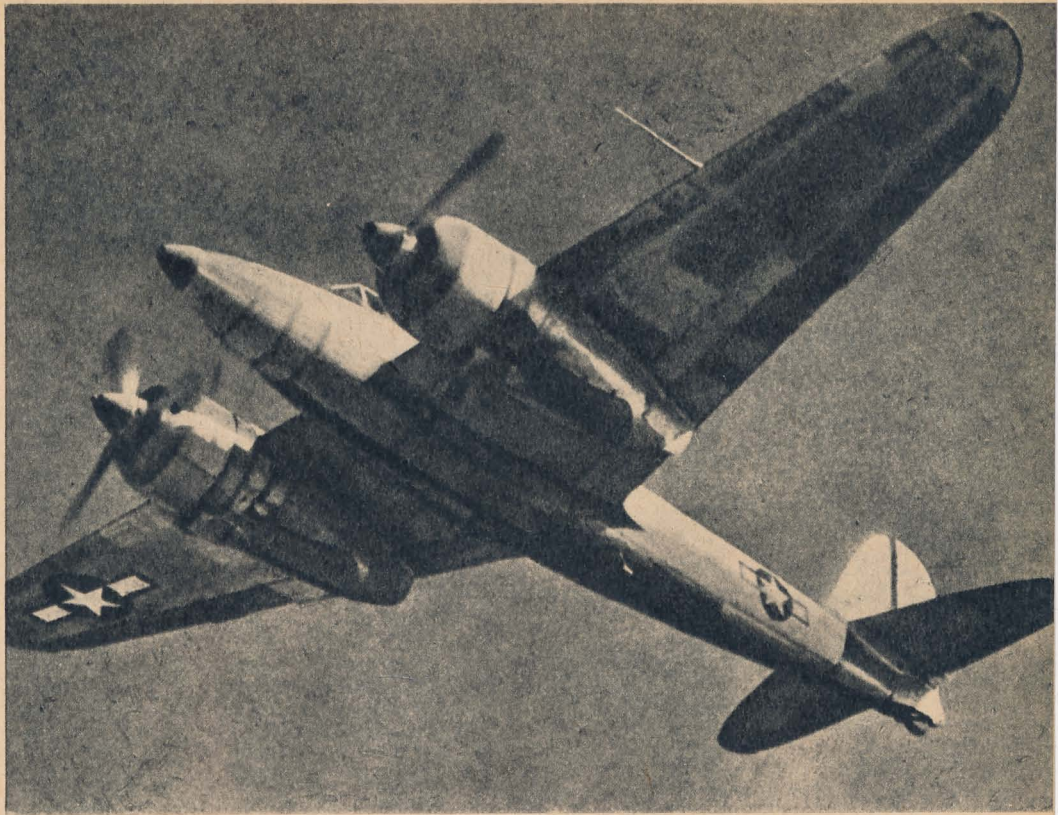
Ovan visas Nakajima Ki 442 »Shoki» eller »Tojo 2», som är en utveckling av den tidigare Nakajima Ki 432 med kodnamnet »Oscar 2». »Shoki» har en 1.450 hk motor och en toppfart på närmare 630 km/t.



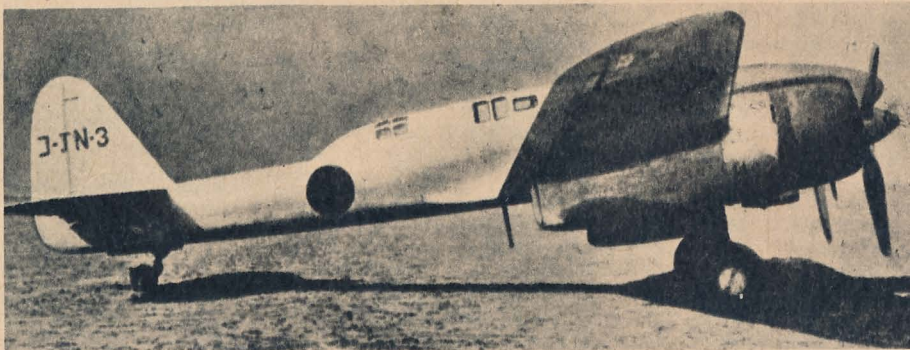
Kawasaki Ki 45, t h är ett tvåmotorigt långdistans dag- och nattjaktplan, som bl a förekommit i stort antal vid striderna på Nya Guinea. Beväpningen består av bl a en 37 mm akan. Som låganfallsplan kan »Nick», som amerikanerna kallar planet, ta två st 250 kg:s bomber. Se vidare FLYG nr 13/45.



Ovan ses Mitsubishi J2M2 »Raiden» eller »Jack», ett landbaserat jaktplan utrustat med en 1.875 hk Mitsubishi »Kasei 23», som ger »Raiden» en toppfart på 650 km/t. Se FLYG nr 13/45.

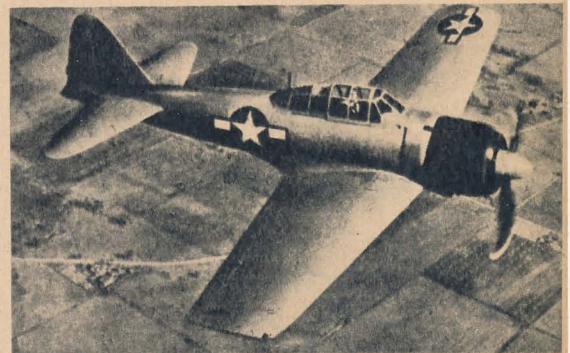


Världens snabbaste enmotoriga spaningsbombplan är utan tvivel denna japanska Nakajima »Saiun» t h eller »Myrt», som är dess kodnamn. Maxhastigheten är inte mindre än 630 km/t på 6.000 m:s höjd. Motorn är en 2.000 hk »Homare 21» och planet's hela beväpning utgöres av en enda rörlig 7,7 mm ksp i kabinens bakre del. Se vidare FLYG nr 13/45.

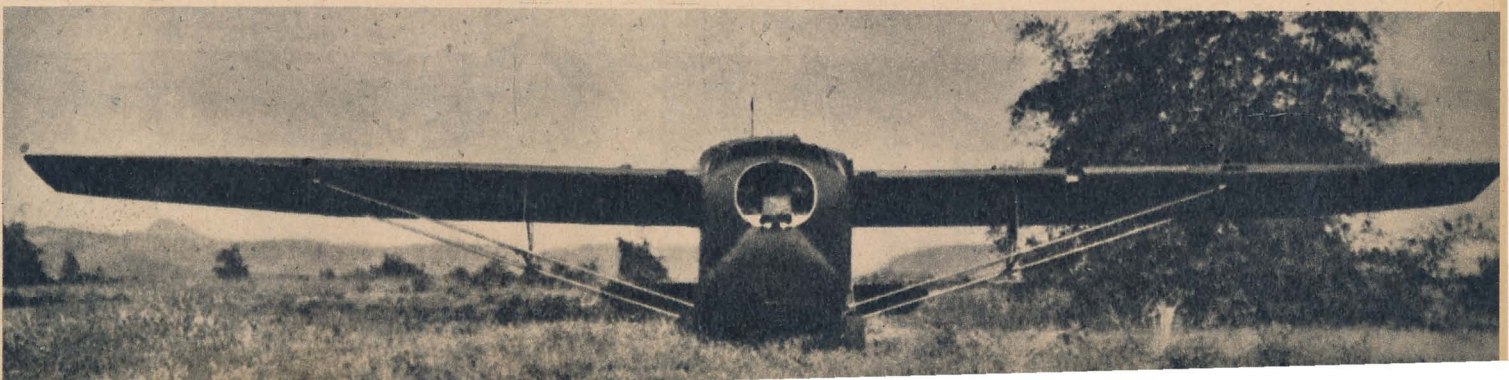


Ovan ett japanskt nattjakt- och spaningsplan av typ Nakajima J1N1 »Gekko» eller »Irving», som är dess kodnamn. Beväpningen är kraftig och »Gekko» är f ö det enda kända japanska flygplan som förekommit med »radar»-utrustning. Detta plan förekom i stort antal vid den amerikanska erövringen av Saipan. Se FLYG nr 13/45.

Nedan ses ett tidigare alldeles okänt japanskt flygplan, en transportgildare av typ Mitsubishi Ku 8, kodnamn »Goose». Ku 8 kan ta 15 man i den bomförsedda kroppen och planet's spännvidd är 22,15 m.



På bilden ovan ses det välkända japanska hangarfartygsjaktplanet Mitsubishi A6M4, även känt som S-00 »Zero» med kodnamnet »Zeke 3-2». Motorn är en 1.020 hk Nakajima »Sakae 21» och toppfarten 595 km/t. Beväpningen består av 2 st 20 mm akan samt 2 st 7,7 mm ksp. En senare version — A6M5 (»Zeke 5-2») har rundade vingspetsar.





Svenska jaktplan

i aluminium skala 1/100

Modellsats J-22	Kr. 3: 30
" J-20	" 3: 40
" J-9	" 3: 40
" J-21	" 3: 75
" J-26	" 3: 75

Rekv. katalog, innehåller bl. annat 51 olika flygplan i aluminium, 20 öre i frim. bif.



Firman med de aktuella modellerna

HUDDUNGEBY

SNICKERIFABRIK

Huddungeby Tel. 48

Tillverkar byggnadssnick-
rier samt inredningar i
alla sorters träslag.

INFORDRA OFFERT!

Leverantör till Kgl. Flygförvaltningen.

BORGGÅRDS

BRUK

BORGGÅRD

REKOMMENDERAR

SINA

TILLVERKNINGAR

AV REMBESLAG

OBEGAGNAD

flygarutrustning bestående av Jacka och byxor i ljusgrått läder med pälsfoder och stövlar med pälsfoder och el. uppvärmning, tillverkad i Bulgarien före kriget, säljes nu till förmånligt pris. Svar till »Tillfällighet», d. t. k., f. v. b.

SPANINGSFLYGNING ...

Forts. fr. sid. 26.

pellerskivan. En väldig orangegul låga med svarta tungor hindrade honom från att se fienden. Men så såg han! Små, svarta trasor singlar genom luften! Då log korpral Andersson ett lyckligt leende... och förlorade medvetandet. Hans overall färgades sakta röd upp vid högra axeln och högra armen hängde i en onaturlig ställning...

Fänrik Löfman frös. Det är kallt på vintern, tänkte han. Men isen ligger så vacker under mig. Det är bra, för jag måste ju gå ned nu. Bensinen är slut. Det är tur att det är vinter och att jag kan gå ned nu. Annars vet man ju inte vad som kunnat hända. — Så där ja, ned med stjärten flicka lilla, så att inte stället får ta allt. Försiktigt »Glada änkan», än vill jag dansa många valser med dig. Motorerna har stannat ser jag, men det gör ingenting. Isen skall bära oss min flicka. Och sedan får jag sova... sova...

»Glada änkan» landade perfekt, reste sig på nosen, när vattnet stoppade upp farten, vågde så ett ögonblick och sjönk sedan tillbaka, där hon flöt på de tomma bränsletankarna.

Motortorpedbåten

T 32 ritade ett skumpiskat streck på vattenytan, där hon störtade sig fram med 50 knops fart. Vinden slet i läderrockar och brunbrända sjömansnåvar knöts i spänning.

— Halv fart... Tag det till 15 knop... stoppa maskinerna!

Sjömännen kunde sina stycken, det syntes. I en elegant båge bordades »Glada änkan». Tre minuter senare backade T 32 ut från vraket, som sakta börjat vattenfyllas.

Så reste maskinen stjärten, stod still så något ögonblick och dök sedan ljudlöst ned i havet.

Utsträckta på durken låg trenne bleka män, men då man försiktigt lösgjorde kameran från den, som hade furirbeteckning på overallen, stönade han högt och öppnade ögonen. Då han märkte att man höll på att ta kameran ifrån honom grep han krampaktigt tag i den och stirrade upp i ansiktena över honom.

— Ni är hos vänner, furir, sade löjtnant Hansing och kände sig larvigt rörd. Greppet lossade men det frågande uttrycket i ögonen vek inte. — Edra kamrater kommer sig nog så småningom, oroa er inte för dem. Det syntes att den sårade ansträngde sig att säga något. Så kom det slutligen, ynkligt och svagt:

— Tack... löjtnant...

Löjtnant Hansing gjorde en liten avvärijande gest med händerna men svarade ingenting. S. B. M.

SG MK VI kallas en ny lasthelikopter som byggts i Montreal i Kanada av Engineering Products Ltd. Konstruktörerna är amerikanare och heter Szyner och Gottlieb, därav beteckningen SG. Den första prototypen kostade c:a 400 000 kronor i framställning men priset på serieversionen kommer att bli avsevärt lägre. SG Mk VI har en toppfart på 210 km/t, en marschfart på 150 km/t samt kan ta en betalande last förutom besättningen på 370 kg.



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

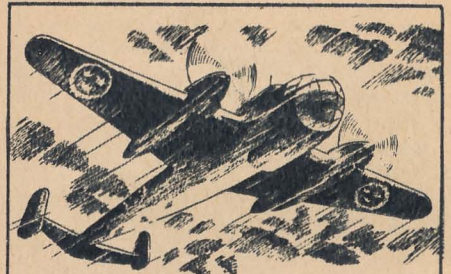
God sortering av ringar och automobiltillbehör. Laddningsstation.

H. M. Konungens Hovleverantör

RINGCENTRALEN

i Stockholm A. B.

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



Gjutna modeller i lättmetall

Skala 1/100

Färdiga för putsning och målning, dessa modeller har vunnit stor popularitet på grund av sitt trevliga format, samt möjligheter för vem som helst att få en vacker skalenlig modell.

B 18B	Pris kr. 3: 90
B 17	» 2: 90
J 21	» 2: 90
J 22	» 2: 25
J 26	» 2: 90
Spiffire	» 2: 90
»Flygande Fästningen»	» 2: 90
Boeing B 17E	» 4: 50
Stång och platta av polerad lättmetall	» 1: 75

Modellerna B 18B, J 21 och J 22 finnes även färdigmålade, försedda med nationalitetsmärke och ställ.

Pris B 18B kr. 9: —, J 21 7: 50, J 22 5: —.

E. WEIDMERT & CO
Norra vägen 3 Halmstad

Sänd mot postförskott ... st.typ

Namn

Adress



FÄLT TÄVLINGSDUGLIGA FLYGARE PRISBELÖNAS

Flygvapenmästerskapet i fälttävlan arrangerades i år av F 13 Brävalla flygflottilj och blev en fullträff trots dåligt väder. Segrare blev efter en ytterst spännande tävling överfyrir Angel, F 14, närmast följd av den spänstige chefen för F 15, överstelöjtnant Seth, vilken därmed också överlägset vann oldboysklassen. Tyvärr tillåter utrymmet i detta nummer inte något utförligare referat utan vi måste nöja oss med ovanstående två bilder samt resultatlistan. På bilden t v ses segraren överfyrir Angel ute på banan och t h mottar Ljungbyheds segrande lag med aspirant-

skolechefen kapten Sven Ugglå framför fronten lagpriset av t f j flottiljchefen kapten Schönbeck.

PRISLISTA

Seniorer: 1) Överfyrir Angel, F 14, 266,05 poäng, 2) Fanjunkare Wettermark, F 5, 292,5, 3) Löjtnant Axelsson, F 5, 293,9, 4) Fyrir Röhr, F 1, 310,4, 5) Överfyrir Nilsson, F 6, 310,75, 6) Överfyrir Spångberg, F 3, 311,65, 7) Fanjunkare Johansson, F 14, 312,8, 8) Fyrir Bergström, F 1, 313,65, 9) Fyrir Skarp, F 14, 314,65, 10) Fyrir Johansson, F 2, 319,85.

Oldboys: överstelöjtnant Seth, F 15, 285,05 poäng, 2) Fanjunkare Ahlqvist, F 5, 296,95, 3) Kapten Eriksson, Flygledningen, 338,55, 4)

Förvaltare Erlandsson, F 7, 364,0, 5) Fanjunkare Wibom, F 1, 380,75, 6) överstelöjtnant Berg, F 7, 389,4.

Lagtävlingen: 1) F 5 (löjtnanterna Axelsson, Larsson, Gullstrand, fanjunkarna Johansson, Ahlqvist, Wettermark, fyrirerna Svensson, Liljedal, Andersson och korpral Svensson) 3367,0 poäng, 2) F 14 3604,25, 3) F 3 3807,35, 4) F 4 3977,35, 5) F 1 4013,0.

Grensegrare. Orienteringslöpping: 1) Fyrir Roloff, F 3, 141,0, 2) Kapten Eriksson, Flygledningen, 143,15, 3) Fyrir Bergström, F 1, 144,30. **Skjutning:** 1) överstelöjtnant Seth, F 15, 1,8 poäng, 2) Löjtnant Engzell, F 7, 3,6, 3) Sergeant Hagbohm, F 5, 3,6. **Kartläggning:** 1) Överfyrir Angel, F 14, 27 poäng, 2) Fyrir Zell, F 3, 30, 3) Löjtnant Manngård, F 20, 45.

FÖRSTA FLYGRESAN...

Forts. fr. sid. 7.

de se de mest underbara former. Somliga var fyrkantiga, andra spetsiga, åter andra påminde om fåglar. De såg inte stora ut från 2.500 m höjd men när man påföljande dag hade tillfälle att jämföra dem med den amerikanska bebyggelsen visade det sig att de måste ha varit stora som storstadshus.

Strax innan vi passerade in över land vid Labrador's östra del vid George Island utanför Hamilton Inlet kunde man räkna ett tjugotal isberg synliga på en gång. Inte ett levande väsen kunde emellertid upptäckas. Lika obebott var det land man nu färdades över. Förgäves spanade ögat efter en människoboning. Icke en väg, icke ett fartyg kunde siktas förrän i närheten av Goose Bay flygplats, dit man hade en hel timmes flygning. Där låg förutom flygplatsens militärförläggning ett litet nybyggarläger i en avlängs flodmynning och ett par små fiskebåtar låg till ankars utanför. På kartan stod »Hudson Bay Co». Pälsgägare alltså.

Sedan kom ny ödemark. Vid pass kl. 20.30 passerades en stor skogsbrand, som härjade kilometervida områden. Den inrapporterades av flygplanets radio till Goose Bay, men förmodligen kunde intet göras åt densamma för piloten berättade sedermera att den brann fortfarande när han återkom vid en flygning c:a fjorton dagar senare. Nu nalkades dagsetappens mål Mingan Field vid St Lawrenceflodens norra strand. Där landade planet kl. 21.30 GMT. Vi hade emellertid tjänat in fyra timmar, så vi kom lagom till middagen enligt amerikansk tid kl. 17.30!

Uppehållet på Mingan field var en upplevelse. Mingan visade sig vara ett litet nybyggarläger med en delvis fransktalande

fiskar- och jägarbefolkning om högst ett par hundra människor. Bland dem fanns en utvandrad dansk, Larsen, som troget lär möta upp vid alla svenska plan för att hämta en svensk »avis». I gengäld lär han någon gång ha medfört en härlig lax. Flygplatsen var av Kanada utlånad till amerikanerna, som på tre år byggt upp en förnämlig bas för sitt atlantflyg där. Permanentbelagda banor om c:a 1 500 m utlagda på sandbotten, stationsbarack, hangarer, förläggingsbaracker för flera hundra man, matsalar, sjukhus, biograf, eget elektricitetsverk, vattenledning, allt fanns där i en välordnad lägerstad. En ansenlig bilpark för flygfältsbyggnad och snöröjning stod parkerad intill förråden och en särskild hundgård med 36 kanadensiska varghundar tillhörde också lägret. Man berättade att vintertid var snödjupet i terrängen 3 m och att ingen kunde röra sig utan snöskor.

Då hade hundspannen full användning. Det fanns nämligen ingen landsväg till platsen utan båtförbindelse sommartid var, jämte flyg, den enda kommunikationsmöjligheten. På kvällen gjorde vi ett besök vid »ångbåtsbryggan» där några kvarlevor av en indianstam bodde. De hade föga gemensamt med våra ungdomsböckers vilda krigarsläkte. De levde på jakt och fiske i några enkla nybyggarhus och i vanliga vita »zigenartält». De låg på fällor på golvet och hade tydligen en mycket primitiv livsföring. De accepterade gärna en erbjuden fredspipa i form av en svensk »Hudson» cigarrett och plockade då fram små mockasiner, som de bytte mot amerikanska dollars!

Vi befann oss här på kanadensisk mark men lägret var amerikanskt och bortom civilisationens ramar. Därför förekom varken pass eller tillvisitation. Den amerikanska flygplatschefen och hans medhjälpare mottog oss på det mest älskvärda sätt. Efter inkvartering i vanliga militärlögement

med »luckor» om fyra dubbelsängar åt vi middag i lägrets matsal, varefter vi inbjöds till söndagskvällens jazz- och bioföreställning mellan 20–22. Lägrets jazzkapell gjorde sitt allra bästa för att underhålla sina efter Japans kapitulation särskilt överlyckliga kamrater och skrott, visslingar och glada tillrop ekade i »salongen». Filmen handlade om Eddie Rickenbacker, den berömda amerikanske flygaren. Man fick bli a se hur han efter en flygning i Stilla havet tvingades att nödlända och tillbringa åtskilliga dagar i en gummibåt på havet under fruktansvärda svårigheter och försökelse. Det var onekligen rätt skönt att veta, att man var i land på amerikanska sidan och endast hade en vanlig överlandsflygning på programmet för måndagen!

Innan vi kom i säng på kvällen var klockan 23 (d v s 3 fm islandstid) men det var rätt svårt att få sova, ty då och då på natten landade och startade flygplan och resenärer tillhörande dessa kom och gick i baracken, som vi bodde i. Tvätt- och toalettavdelningen var här liksom på Grönland gemensam för hela baracken. Det är därför rätt förklarligt att vissa svårigheter föreligger att i n medta damer på dessa flygfärder.

Tredje dagsetappen förde oss från Hudson Baykompaniets jaktmarker över St Lawrenceflodens breda mynning, vid vars södra strand man fann den första landsvägen och så småningom även en järnvägslinje, ner mot ett alltmera kultiverat landskap för att sluta i jättestaden New York. Efter c:a två timmars flygning passerades gränsen mellan Kanada och Föränta staterna och i närheten av gränsen passerade vi tätt intill två stationssamhället »New Sweden» och »Stockholm», vilkas namn tydligen påminde om våra landsmännens insats i kolonisationen av dessa trakter. Man såg den nordligaste militära flygbasen på amerikanskt område Presque Isle,

där de svenska flygplanen på återvägen mellanlandar och konsulterar väderleksstationen. Man lämnar skogsområdena och flyger över stora odlade områden, passerar flera stora floder med timmerflotning, kraftverk och industrier och följer slutligen atlantkuster förbi bl a städerna Portland och Boston fram till New York.

La Guardia överansträngd

New York från luften låter sig svårigen beskrivas. Det måste ses. Trots det värmedis, som vid denna årstid var dagligen återkommande, kunde Manhattans typiska form klart urskiljas och ur ett myller av hus sköt skyskraporna och de stora broarnas hängtorn i höjden. La Guardia såg inte så imponerande ut från luften, men när man landat och fann att flygplanen kom och gick som trådbussarna i Stockholm under högtrafiktid, så fick man klart för sig att man härute måste mäta med helt andra mått än hemma i Sverige. Den stora stationsbyggnaden med sina 20 uppställningsplatser för trafikflygplan kunde nu ej ta emot mera trafik, för under högtrafiktider fanns det ej möjligheter att ordna uppställningsplatser för flera plan. En starkt trafikerad dag avverkades c:a 800 starter och landningar per dygn varav hälften eller i medeltal c:a 20 i timmen härrörde från trafikflygplan. Detta innebär en start eller landning var tredje minut. Vid vissa tider var intensiteten ändå större.

Tredje dagens flygning hade varat i 5 tim 25 min när vi kl. 14.35 landade på La Guardia och rullade fram till »Marin Terminal» på vars flaggstång även den svenska flaggan var hissad. Den totala flygtiden

uppgick till 24 timmar och 20 minuter och hela resan hade varat 2 dygn 10 timmar och 20 min. Sveriges första atlantflyglinje var avsynad och kunde nu öppnas för passagerartrafik.

Denna reseskildring har huvudsakligen dröjt vid erfarenheter ur turistsynpunkt. De luftfartstekniska erfarenheterna är föremål för bearbetning och studium i annat sammanhang. Poesien med en Amerikaresa 1945 företagen med genomgående besättning på en flygande fästning försvinner emellertid i viss mån den dag SILA sätter in större plan och ordnar med flygning utan nattuppehåll. Då kommer man att passera vissa avsnitt av routen under mörker och har icke tid att sova på d'Ginck eller besöka indianlägret vid Mangan Field! Restiden blir emellertid mindre och konkurrenskraften med andra linjer på routen ökar. Denna skildring avser emellertid att ge en liten bild av hur det var när SILA började!

C. Ljungberg.

FLYG BILLIGARE ÄN TÅG

Forts. fr. sid. 10.

Bell jaktplan. De är produkter från Bells stora moderna anläggningar i Buffalo. Med flygindustrins enorma expanderings under kriget flyttade Bell ut till flygfältet, där man byggde upp nya jätteanläggningar, vilka nu redan arbetar för fredsflyget. Transportplanen blir passagerarplan, jaktplanen får vika för sportplan. Och med blicken riktad mot morgondagen planerar man som bäst massfabrikation av helikopters.

»American Airlines till New York av-

går om fem minuter, passagerare var vänliga ta plats.»

Kabindörren stänges åter, maskinen rullar ut på startbanan och efter några sekunder är vi ånyo i luften på sista etappen mot New York. Klockan är just 13 och det är lunchdags. Och vår »hostess» glömmert inte bort oss — snart sitter vi där alla 21 passagerare och låter oss maten väl smaka, medan vårt plan rusar fram över molnen med 300 km/t. Solen skiner in genom kabinfönstren och under oss utbreder sig molntäcket lika vitt och ändlöst som snövidderna kring Nordpolen.

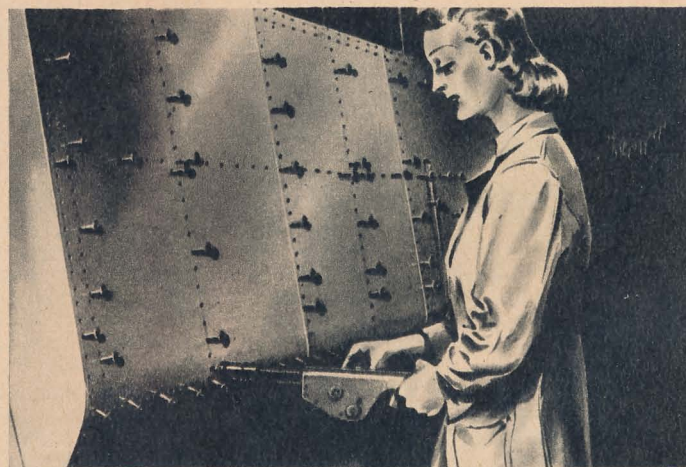
— Ett oväder med regn ligger över de östra staterna, så vi kommer inte att se mycket av land, förrän vi är i New York, upplyser oss vår »hostess».

Men vi beklagar inte att vi inte kan se land — det sceneri vi bjudes på här uppe ovan molnen, där himlen alltid är blå, är vårt mer än många jordiska vyer. Vi har fått en speciell molnkarta av vår »hostess», och snart är vi samtliga passagerare fördjupade i en ny sport: att söka klassificera de olika slags moln, som utbreder sig där under oss. Det är en lika intressant som spännande sport, och vår »hostess» får springa som en skottspole fram och tillbaka i flygplanet för att besvara kvistiga frågor och avgöra dispyter.

Tiden går fort, vi har nått New York och vår maskin sänker sig genom regnmolnen ner på La Guardia Field. Det är exakt 5½ timma sedan jag lämnade Chicago — och ändå har jag färdats i ett »långsamt» plan, nämligen en DC-3. Med en Boeing »Stratoliner», en Lockheed »Constellation» eller en DC-4 skulle resan ha tagit endast 3—4 timmar nonstop. G. Kr.

NITAD AV CHOBERT — EMEDAN...

I detta fall valdes Chobert-systemet, emedan dess princip med kontrollerad expansion på ett häpnadsväckande sätt hindrar deformationen av plåten. Expansionen begränsas av nithamarhuvudets storlek... den är fullständigt oberoende av den enskilda nitaren. Men det finns andra fördelar som pocka på Eder uppmärksamhet! Försänkning sömmer för absolut jämn yta... press-



passning eliminerar vibrationer... och dess mångsidighet gör Chobertsystemet idealiskt för hopfogningar vare sig det nu gäller precisionen inom flygindustrin eller de större toleranserna vid husbyggen etc. med storlekar från 1/8" lättmetall eller 5/16" högvärdigt stål. Våra forskningsingenjörer stå gärna till tjänst med fullständiga detaljuppgifter.



CHOBERT System FÖR BLINDNITNING

AVIATION DEVELOPMENTS LIMITED, KINGSBOURNE HOUSE, 229-231 HIGH HOLBORN, LONDON, W. C. 1. ENGLAND
Aviation Developments (Canada) Ltd., 152 Kings Street West, Toronto
Australian Agents: Robert Bryce & Co. (Pty) Ltd., 518-52 Little Bourke Street, Melbourne, C. 1.
Indian Agents: R. K. Dundas (Eastern) Ltd, Box 767 Bombay

”Jidde” Karlsson:

SEGELFLYG – MOTORFLYG

I förra numret av FLYG kunde man läsa, att segelflygarna bland Stockholms flygklubbs motorflygelever fick en viss kompensation ifråga om flygtid för sin tidigare segelflygutbildning. I nedanstående intressanta artikel tar chefsinstruktören för segelflyget, löjtnant J. G. Karlsson, upp denna och andra därmed sammanhängande frågor till granskning. Han hoppas att segelflygarna tack vare sin luftvana och tidigare utbildning skall kunna få förbättrade ekonomiska möjligheter att lära sig motorflyga. Den förhoppningen är han inte ensam om.

Civila motorflygskolor börjar nu komma igång igen efter att under sex långa väntans år ha legat i ide. Under denna tid har vårt segelflyg emellertid marscherat framåt med stora steg från en blygsam början till dess nuvarande rangplats som världens främsta, åtminstone kvantitativt sett.

Detta uppsving har delvis — det bör inte förnekas — berott på att segelflygutbildningen under dessa år för många varit enda möjligheten att få prova på »hur vingarna bär». Segelflyget har alltså i många fall tillgripits som ett surrogat för motorflyget. I detta surrogat har utövarna emellertid funnit den mest fulländade och tjuvande sport, som väl tänkas kan, och de flesta kommer nog att hålla fast därvid även i fortsättningen.

Naturligtvis är det i alla fall nu många segelflygare, som vill gå vidare med motorflyg. Det är också den naturliga och eftersträvarnsvärda utvecklingen. Dessa kan då med all rätt fordra att hänsyn tas till de kvalifikationer härför, som de förvärvat sig i samband med segelflygutbildningen. Att denna har ett mycket stort värde som en förskola för motorflygaren är ju ovedersägligt, men det torde ännu vara omöjligt att ange några normer för hur stort värdet kan vara och vilken kompensation som skulle kunna medges för segelflygare, exempelvis i form av minskning av erforderlig flygtid för ett motorflygcertifikat.

Flygvapnets gallring

I detta sammanhang kan det vara intressant att ta del av den statistik, som föreligger från tre av flygvapnets flygkurser över gallringsprocenten av eleverna under den grundläggande motorutbildningen. Av sammanlagt 528 elever fick 271 d v s 51,3 % avbryta utbildningen. Av de ur-

sprungliga eleverna var 44 st. segelflygare: (19 med A-, 12 med B-, 9 med C-diplom samt 4 med S-certifikat). Av dessa behövde endast 11 st. d v s 25 % avbryta utbildningen. Och av dessa senare hade 8 A-, 1 B- samt 2 C-diplom. Gallringsprocenten är alltså i det närmaste normal bland innehavarna av A-diplom för att hos S-certifikatinnehavarna vara nere i 0 procent. Underlaget för denna statistik är visserligen otillräckligt men tendensen är inte att ta fel på. En utbildad segelflygare har större förutsättningar att lära sig motorflyga än övriga.

Beträffande det tekniska flygkunskandet hos segelflygaren kan man ofta konstatera ganska stora brister. Segelflygplanen är ju mindre känsliga på rodren än motorflygplanen och detta i förening med att de flesta av våra segelflygare fått sitt flygkunskande utan någon som helst övervakning i dubbelkommando har gett upphov till dessa brister. Felen brukar emellertid utan större svårigheter kunna arbetas bort efter en kort tid i dubbelkommando.

Segelflygarens fördelar

Den väsentliga fördelen framför övriga motorflygelever har segelflygaren däri, att han under segelflygningen förskaffat sig luftvana. Han trivs i luften redan från början. Motorflyginstruktören vet att han kan lita på eleven-segelflygaren. Han vet att det lär en elev, som kan tänka i luften. Och vad eleven beträffar så är det av största betydelse att han från första stund känner sig säker och hemmastadd i luften och därigenom bättre kan tillgodogöra sig de lärdomar han får. Har han dessutom ägnat sig åt högre segelflygning har han förskaffat sig en ingående kännedom om atmosfären och de krafter, som finns förborgade där, och det är en kunskap, som



»Jidde» Karlsson kliver väl vinterbonad in i framsitsen på krigsflygskolans Kranich.

är oskattbar under hela hans tid som flygare.

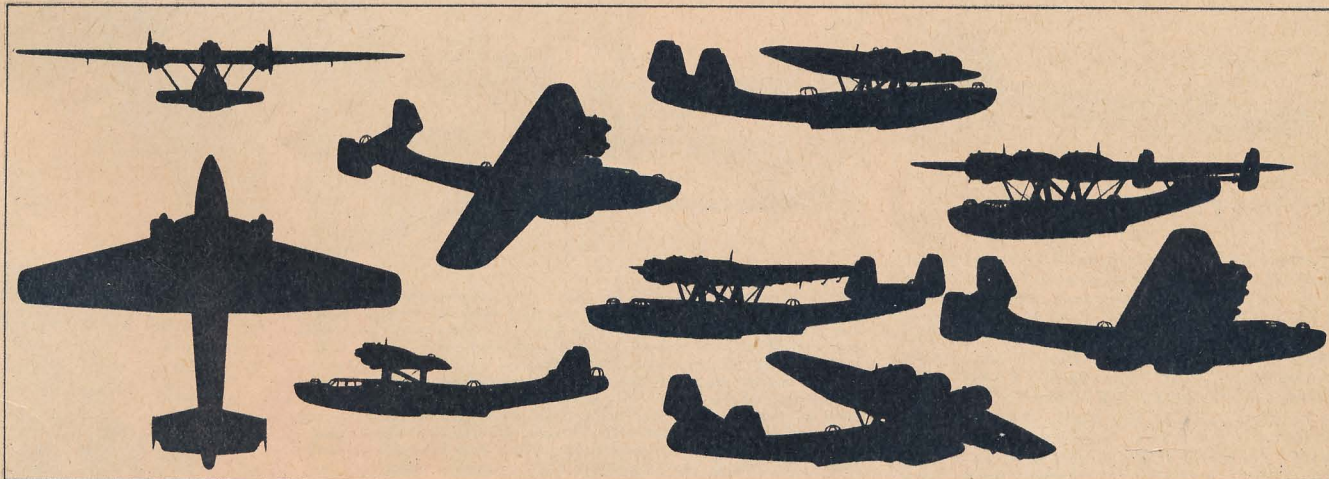
Det förefaller underligt, att just denna faktor inte vunnit mera beaktande vid utbildningen av motorflygare. En sjöman måste väl för att överhuvud taget kunna bli en riktig sjöman redan som liten pojke göra sina första lärospån i tvättbalja, jolle och segelbåt. På så sätt får han successivt grundligt lära känna vatten, väder och vind.

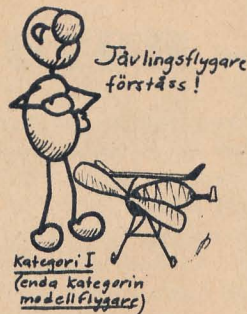
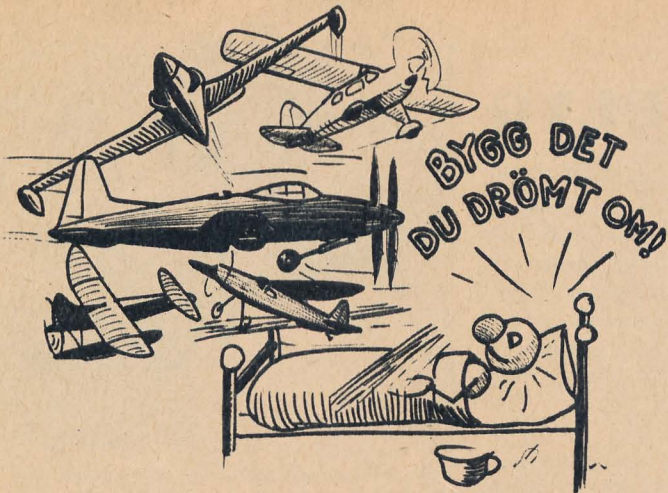
Minst lika naturligt borde det vara för flygaren att så tidigt som möjligt genom glid- och segelflygning lära känna sitt element. Glädjande nog har segelflygningens värde såsom förskola för motorflygaren börjat bli alltmera erkänt. Vi är övertygade om att vår luftfartsstyrelse för sin del skall dokumentera detta genom att medge en viss minskning av den för motorflygcertifikat erforderliga flygtiden för välkvalificerade segelflygare. Därigenom skulle denna kategori, som väl f n utgör det bästa av vad vi har av flygintresserad ungdom, få något förbättrade ekonomiska förutsättningar att lära sig motorflyga.

Men hur står det då till i de internationella församlingar, där framtidens lagar i luften skall fastställas? Det verkar som om kännedomen om och förstäelsen för segelflyget där vore minimal. Det är naturligt att motorflygets och då främst det kommersiella flygets frågor i första hand står på dagordningen. Segelflyget får emellertid inte glömmas bort. Dess intressen måste bevakas och det torde väl i första hand vara representanter från vårt land, som får föra segelflygets talan, då internationella luftfartsfrågor avgöres.

J. G. K.

KLIPP HÄR!





FRAM FÖR FRIARE MODELLEFLYG

Att vara en god modellflygare i Sverige är samma sak som att vara en god tävlingsflygare. Vi omhuldar tävlingsflygandet som om det vore modellflygets självändamål. Vi skapar tävlingsregler och kramar sekunder så att modellflyget blir torrt som fnöske. Och ändå är tävlingsflygandet sista stadiet av modellflyg — sedan finns det inget mer att lära, och modellflygaren blir upptagen av sltt förvärvsarbete, fotbollspelare eller farbror. FLYG lämnar gärna plats för Sigurd Isaacsons funderingar i frågan.

Är tävlandet förkastligt inom modellflyget? Ingalunda! Men vi har med den utveckling vi fått svenskt modellflyg, tvingat nybörjaren välja direkt efter nybörjarmodellen: skalamodelbyggare eller tävlingsmodellflygare? (Kategori I.) Välj, antingen — eller! Har han blivit skalamodelbyggare, så har han blivit det och inte modellflygare — det är inte samma sak! Har han valt att bli tävlingsflygare, så har han gripit chansen att bli segrare, kanske en känd mästare. (Grupp A.) Missar han och blir en av dem, som tråget kämpar en hopplös kamp för att bli etta eller åtminstone synas i toppen, är saken samma: han har nått så långt det är möjligt

för honom inom modellflygsporten. Det är en tidsfråga när det inte är roligt längre och han »lägger opp». (Grupp B.)

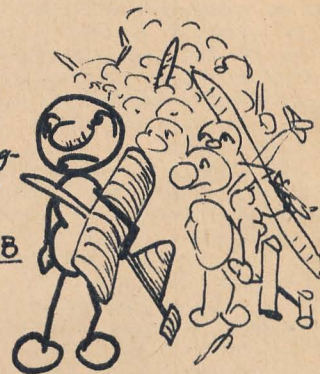
Det måste finnas en lösning på denna fråga, som kan betyda mycket för modellflyget — kanske dubbelt så många modellflygare, som fortsätter efter ett par år, ett vidare och rikare verksamhetsfält... Säkert finns lösningen inom räckhåll.

För 7-8 år sedan började modellflygin-tresset på allvar gripa omkring sig i landet. Man var fascinerad av att kunna göra något som flög — ju längre dess båttrö, säkert hade man byggt skalamodeller långt dessförinnan, men de flög ju inte, så det var en annan sak. Dessa fascinerade modellflygare grundlade den breda basen i den sport vi nu utövar, och flera av dem är ännu ledande och tongivande. Deras sport var att flyga så länge som möjligt och så har den svenska modellflygsporten blivit. Strävan att flyga så länge som möjligt måste givetvis kvarstå, men vi måste akta oss för enkelriktning.

Bygg inte bara prosaiska tävlingsmodeller! Snoka inte efter vad andra gjort för att ändra en detalj och krama fram ännu en sekund! Bygg inga förvirrade, fantasilösa tävlingsapparater, som inte har mer gemensamt med stora flygplan än att de flyger! Bygg precis vad du för stunden önskar, vad du drömt om när du sett en strong flygfilm

Inte en chans! Nä, vi lägger opp.

Grupp B



eller en ny flygplantyp! Bygg något som är vackert och flyger vackert, något som är både en flygmodell och en skalamodel. Något som är roligt att ha både ute och inne.

Det finns vilka möjligheter som helst, när man slår in på denna linje. Men man är i n hänvisad till att skapa det själv från början till slut. »Flygande skalomodellers» finns det en uppsjö på, men hur ser de ut och hur flyger de? Antingen är det fråga om förnämliga skalomodeller av förkrigstyp »Cleveland» från USA, som absolut inte kan flyga, eller också är det de svenska typerna, som varken är korrekt skalenliga eller kapabla att göra mer än en flygning — och ack så kort! Nej, här måste skapas en ny typ, en helt ny sport. Men inte bara verkligt välflygande skalomodeller (vilka mycket väl låter sig konstrueras) utan även andra modellslag — helt nya typer med form, färg och förmåga att flyga vackert.

Låt oss se på några exempel! Vi kan välja ut ett lämpligt flygplan, som vi gärna vill studera, bygga och flyga. Det bör inte vara dubbeldäckat, allt för invecklat eller ha för kort kropp, ty då ökar bygg- och flygsvårigheten. Genom att något förenkla typen i avseende på rundningar och detaljer, öka propellern och landstället eller sätta på en växel och konstruera modellen klokt med tanke på påkänningarna, kan vi få fram en ganska skalenlig modell, som flyger hälften så bra som en lika stor tävlingsmodell. Men

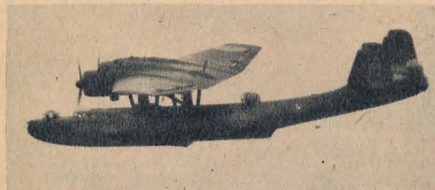


WENZEL-MODELLER

Uppgiv typ och pris vid beställningen. Portokostnad tillkommer.

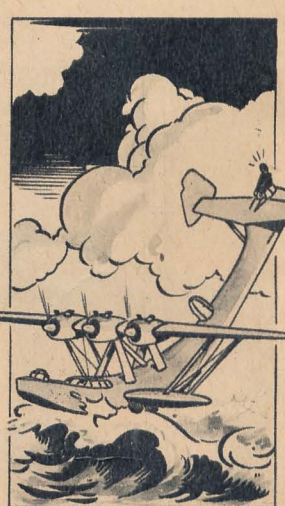
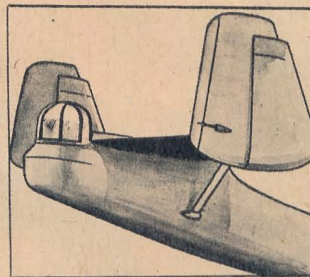
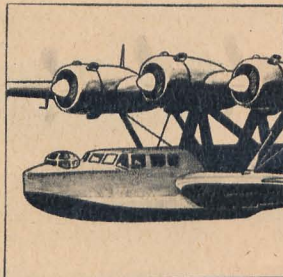
WENZELS
APELBERGSGÅRD 48, STOCKHOLM

KLIPP HÄR!



DORNIER DO 24

Tysk (svensk) tremotorlig sjöredningsflygbåt. MOTORER: 3 st 1.050 hk Bramo Fafnr 323R 2, 9-cyl luftkylda stjärnmotorer. BESÄTTNING: 6 man (8 bärar). SPÄNNVIDD: 27,0 m. LÄNGD: 22,05 m. HÖJD: 5,45 m. VINGYTA: 108 m². VINGBELASTNING: 130 kg/m². TOMVIKT: 10.000 kg. MAX FLYGVIKT: 19.000 kg. NORMAL FLYGVIKT: 14.000 kg. MAXHASTIGHET: 310 km/t. MARSCHHASTIGHET: 270 km/t. LANDNINGSHASTIGHET: 100 km/t. TOPPHÖJD: 6.700 m. FLYGSTRÄCKA: 3.000 km. TILLVERKARE: Dornier-Werke G.m.b.H., Friedrichshafen. (Data för den »svenska» Dø 24.)



Do 24 utmärker sig genom sin parasollplacerade pilformiga vinge med rektangulärt mittstycke. En annan mycket karakteristisk detalj är de små »flytvingarna» som tjänar som stödfloötörer samt den anmärkningsvärt långa och till synes smala flygkroppen med dubbla steg och kraftigt uppsvingd akter med f d ksp-kupol. Midskroppstornet är höj- och sänkbart. De tre motorerna är lika långt framskjutna med den med reversibel propeller utrustade mittmotorn aningen högre placerad än yttermotorerna. Vingen är kraftigt förstagad genom dubbla stöttor från »flytvingarna» och kroppens översida. Den pilformiga stabilisatorn har urnopen bakkant vid de dubbla stjärtsidplanen, som är trekantiga med starkt lutande framkant och i spetsen har stora balanser för sidrodren. Stabilisatorn är även den försedd med stag.



Han är ändå lugn
ty han har sina
flygförsäkringar
i

GOTHIA

anslutet till

Städernas Försäkringsbolag

*På redbarhets
fasta mark*

I snart ett halvsekel har firman
Ählén & Holm verkat för höjd varu-
standard i de svenska hemmen
genom goda varor till låga priser.
Redbarhet mot kunderna, stora
och små, har lagt grunden till för-
troendet för Ählén & Holm som
ledande postorderaffär.

*Ett fritt företag i handels tjänst
— med ansvar inför kunden.*



ÄHLÉN & HOLM A.B.

STOCKHOLM 20

DEN STORSTA OCH LEDANDE
POSTORDERAFFÄREN

FÖRENINGEN



**VÄRNPLIKTIGA
FLYGFÖRARE**

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

De nykomna hälsas

Återigen har vi glädjen hälsa en ny kull
vpl ff hjärtligt välkomna i vår krets. För
varje år blir vår sammanslutning större och
det är ju precis som det skall vara. Sam-
manhållningen bland vpl ff är mycket god
och kamratskapet står högt i kurs. Vi trivs
med varandra och vi hoppas att ni nykom-
lingar skall smälta in i miljön och trivas
lika bra som vi äldre. På sätt och vis har
ni det bättre än någon tidigare kull, ty ni
kan fortsätta er utbildning vid förbanden un-
der fredliga förhållanden och utan bered-
skapstidens hektiska bet. Detta har säkert
sin stora betydelse. Å andra sidan träffar ni
nu inte så många äldre kamrater på flottil-
jerna och får deras betydelsefulla stöd. De
äldres erfarenheter är naturligtvis av stor
betydelse men vi äldre är övertygade om att
ni i alla fall skall bli mottagna på förbanden
på ett sådant sätt, att ni trivs. Ännu en
gång hjärtligt välkomna.

★

Övriga medlemmar ber vi att få påminna
om föreningens årsmöte

lördagen den 3 november kl. 15—18

söndagen den 4 november kl. 10—18

i Kungl Aeroklubbens lokaler, Malmskill-
nadsgatan 27, Stockholm. Möt upp mangrant,
då — som framgått av cirkulärskrivelse —
viktiga frågor förekommer på dagordningen.

Efter sammanträdet intas gemensam supé
och givetvis är det önskvärt att så många
som möjligt delta. De som med musik, sång
eller föredrag kan bidra till underhållningen
bör visa sin förmåga denna kväll — en vpl-
ff-afton.

Priset för supén är kronor 9:— vari ingår
sandwiches, varmrätt och dessert och den är
preliminärt fastställd att hållas i Berns sa-
longers festväning.

Vidare påminner vi dem som resterar med
årsavgiften att snarast inbetala densamma.
Det är inte många men den blyga avgiften
av kronor 10:— gör god nytta dit den kom-
mer. Sänd in beloppet redan i dag å vårt
postgiro nr 27 37 00. Nya medlemmar betalar
dessutom en inträdesavgift av kronor 4:—.
Bertil Lantz.

vilka möjligheter erbjuder inte skalamodel-
lens flykt! Bara att se den starta och landa
från en gata eller landsväg, att medelst roder-
inställning få den att göra svängar, hastig-
hetsflygning, brant stigning, kanske loop-
ings...

Men låt oss inte stanna vid en »flygmodi-
fierad» skalamodell. Låt oss konstruera ett
verkligt linjeskönt flygplan, som liknar en
allmän typ av stora plan men har längre
kropp, större styrverk och propeller och kan
flyga bättre än en riktigt skalamodell. Vi kan
rita den för något specialuppdrag, t ex för
avancerad flygning osv.

En regnig höstkväll får vi lust att flyga
inomhus men absolut inte att klappa med
mikrofilm och mikromodeller, som ingenting
liknar. Då »slänger» vi upp en liten läcker
kroppsmodell, påminnande om KZ III »Lär-
kans». Kroppslister 1x1 mm, vingen klädd en-
dast över, styrverk i 1/2 mm lätt balsa, pro-
peller med nav och blad av balsafiak, ett
litet läckert landställ av bambu... Even-
tuellt fasta slots och rörliga flaps, upphäng-
da i mjuk järntråd!

Balsa var det... den kommer!
Och så fotograferar vi våra skiftande mo-
deller, för flygdagbok över dem med data och
skisser, jämför med kamraternas i klubben
och över hela landet... och när vi fått fram
en trevlig typ skriver vi om den och publi-
cerar ritning. Vilket härligt modellbyggeri
är det inte som väntar oss, när vi lämnar
det enformiga byggandet av tävlingsmodeller
och ger oss ut på nya och givande jakter på
modellflygets vidsträcka marker. S. I.



MODELLBYGGARE

— bygg snabbare
— bygg säkrare

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

Karlsson

KARLSSONS KLISTER

det bästa modellklistret.

KLÄRRE & CO. A.B. • STOCKHOLM

WILSON & CO

INTERNATIONELL
SPEDITION

SKEPPSMÄKLARE

STOCKHOLM GÖTEBORG
MALMÖ BORÅS TRELLEBORG
HÄLSINGBORG NORRKÖPING

KÖPENHAMN OSLO

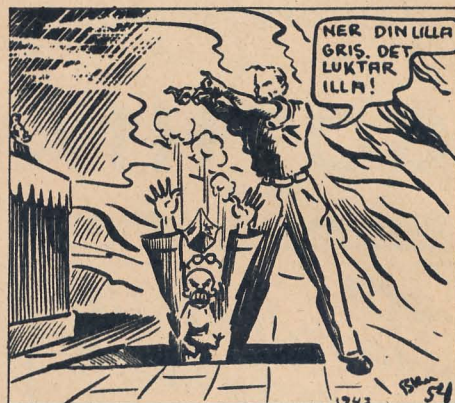
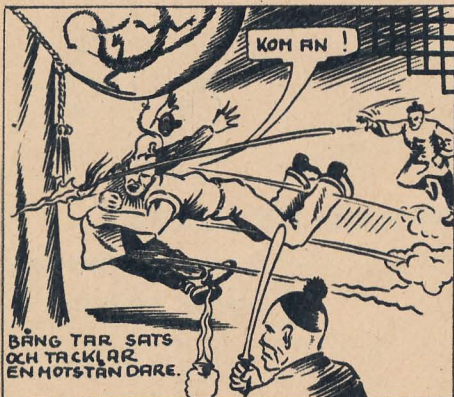
Auktoriserade fraktagenter för A. B.
Aerotransport och med dem sam-
gående in- och utländska flygbolag.

ÖRNUNGEN flyger jorden runt



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

Morgonen efter landningen i Shanghai — där det svenska planet »Örnungen» i världsflygtävlingen gör nattuppehåll — lockas löjtnant Nord till ett tempel, där han enligt en falsk uppgift skall kunna hjälpa Bång ur trångmål. En livlig svensk hambo dansas.

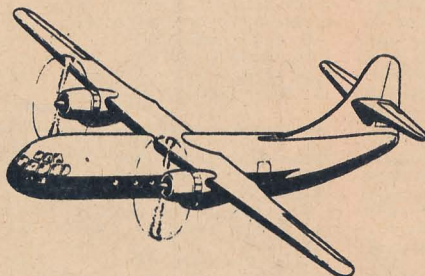


TRE NYA BOEING...

Forts. fr. sid. 11.

ving-klaff-systemet, som avsevärt underlättar landning och start. Spännvidden på 431-16 är 29,26 m, längden 22,15 m och höjden 7,94 m. På 3 000 m:s höjd är maxhastigheten 462 km/t och maxmarschfarten på samma höjd 406 km/t. Landningsfarten är 129 km/t och startsträckan över en 15 m hög mask är 778 m och landningssträckan 793 m. Vid vatteninsprutning ökas motorernas starteffekt till 2 400 hk vardera, vilket medför att startsträckan förkortas till 717 m. Den betalande lasten vid en flygsträcka på 765 km sägs vara 3 625 kg, medan den betalande lasten reduceras till 2 435 kg vid flygsträckan 1 786 km.

Boeing 431-17 är en fyrmotorig variant av 431-16 och speciellt avsedd för transport av stor betalande last över jämförelsevis korta flygsträckor. Motorerna är av typ Wright »Cyclone 9» på vardera 1 200 hk. Modell 341-17 har en flygvikt på 18 590 kg och tomvikt 12 400 kg. Den största betalande lasten över en flygsträcka på 885 km är 4 900 kg. Spännvidden är 30,79 m, längden 22,15 m, höjden 7,95 m, vingytan 74,71 m² och vingbelastningen 242,66 kg/m². Preliminära prestandasiffror för 431-17 är: maxhastighet 459 km/t, maxmarschfart på 3 000 m:s höjd 407 km/t, landningshastighet 129 km/t och bästa stig-



Ovan en teckning av Boelings nya flygbuss 431-16.

hastighet 564 m/min. Startsträckan över en 15 m hög mask är 885 m och landningssträckan över samma hinder är 792 m. Flygsträckan på Boeing 431-17 med normal bränslemängd på 3 019 l sägs vara 885 km och med 4 908 liter bränsle ökas flygsträckan till 1 840 km. Max passagerarantal för Boeing 431-17 är 30.

Vidare arbetar Boeing Aircraft med ännu en nykonstruktion. Om detta plan, kallat Boeing 431-22, vet man endast att det är tvåmotorigt och avsett för 20 passagerare.

»Gnomos».

ÖVER 10 000 st amerikanska jaktplan hade i januari i år levererats till Ryssland.

C:a 37 000 FLYGPLAN har under kriget byggts av Consolidated-Vultee Aircraft (Convair), omfattande strids-, skol-, sambands- och transportplan. Av detta antal var 14 672 st flermotoriga flygplan, däribland »Liberator», »Coronado» och »Privateer». Tjugotvå olika typer, de flesta experimentplan, har tillverkats. Över 13 500 st »Valiant» har byggts vid Vultee Field jämte 4 202 st Stinson L-5 avsedda för evakuering, spaning, samband, eldning samt tillfälligtvis handgranatbombning. Fort Worth och San Diego-fabrikerna har tillsammans byggt omkring 130 st B-32 »Dominator» av vilka en hel del hann sättas in i striden mot Japan bl a som fotospaningsplan. Vidare har Convair byggt 700 st PB4Y-2 och 216 st PB2Y »Coronado».

»GHOST HELLCAT» är beteckningen på amerikanskt radiomanövrerat jaktflygplan som används på hangarfartyg. Planet är en vanlig Grumman F6F »Hellcat» som manövreras per radio. En uppgift att planet även skall kunna strida, verkar i hög grad överdriven.

På CONVAIRS MODEL 37 för 204 passagerare sparar man 70 kg i vikt genom att använda helium i ringarna i stället för luft.

FLYGANDE...

Forts. fr. sid. 18.

privatflyget. Vad har man då att välja på? Jo, Klagshamn 8 km söderut från Malmö centrum eller Trolleberg vid Lund, c:a 16 km norrut från Malmö centrum.

— Ett komplicerat fall, sade landshövding Gärde. Även andra skånska städer har intresse av ett nytt flygfält, nämligen Hälsingborg, Landskrona och Lund. Alla fyra städerna kan få ett gemensamt fält vid Trolleberg men Malmö vill helst ha fältet i Klagshamn och Hälsingborg torde skaffa sig ett eget fält. Om någon månad är kostnadsberäkningarna för de två fälten klara, lovade landshövding Gärde, och då först kan man diskutera saken på allvar. Båda fälten har obegränsade utvecklingsmöjligheter.

Öresundsbron kommer

Vid sammanträde i Malmö stadshus med stadens flygplatskommitté framhöll ordf. Axel Svensson, att Malmö stad själv inte trodde på någon utbyggnad av Bulltofta utan inriktade sig på ett nytt flygfält vid Klagshamn. Staden växer åt öster, väster och söder och därför vill man inte ha Trolleberg.

Stadsingenjör Hübe redogjorde för situationen och de närmaste utvecklingsplanerna för Malmö. Runt Malmö skall dras en autostrada fram till Öresundsbron till Köpenhamn, som stadens fäder absolut räknar med. Klagshamn ligger strax söder om denna tänkta autostrada, varför det går snabbt att komma dit även från platser norr om Malmö. En korsningsfri bred snabbväg skulle anläggas från Gustaf Adolfs torg till flygfältet. Det tänkta flygfältsområdet omfattar 4 miljoner m² och marken är bra men inte helt jämn. Det är fattig sändmark med goda avrinningsförhållanden och ingen fet mylla tas från åkerbruket. I första utbyggnadsetappen bör banor på 1 800 resp. 1 200 m läggas ut men de kan lätt förlängas till 2 500 m eller mera. Inflygningsförhållandena är bra, inte minst från väster, då fältet ligger intill Öresund. En grupp skorstenar på ett ställe och en ensam d:o på ett annat är enda egenliga hindren runt om horisonten.

Längtans blå blomma

När statsrådet Danielsson litet senare på kvällen tackade för den charmanta middagen på Savoy framhöll han flygfältens utomordentliga betydelse i framtiden. Han citerade överdirektör Ljungbergs USA-rapport, vari omtalades att amerikanerna tror på en 16-dubbling av flygtrafiken till år 1950 och att man beräknar ha 50 000 flygplan då. Staten måste givetvis »hoppa in» men det finns tyvärr inte hur mycket pengar som helst och det är inte bara flygfälten som måste avvägas utan också flygfältbehovet. Hr Danielsson torde vara en av världens mest lyriska byråkrater, ty han slutade med att kalla Malmös nya flygfält för »en längtans blå blomma» och hoppades att den mycket snart skall blomma.

Ja, att Malmös flygfältfråga är brännande kan man nog inte komma ifrån. Se f ö ledaren i detta nr. G. K.

UT vill IN

— in till bordet vid läslampan,
in i Ert medvetande.

Bläddra i UT där den ligger i Er kiosk eller cigarraffär. Ni kommer att fångas av ett sällsynt roligt, fantasieggande och minnesuppfriskande innehåll. Ni går därifrån med UT i fickan och med många trevliga timmar framför Er.

Skulle Ni vilja resa till Schweiz — gratis? En något enfaldig fråga kanske. Om Ni minns UT:s pristävling, kan en sådan önskedröm realiseras.

UT UT har åter kommit

kostar endast 50 öre.

Göteborg

GYNNA och
REKOMMENDERA

Arnolds Conditori

DROTTNINGGAT. 29 Tel. 17 63 62

• Militärer äro alltid välkomna å •

NOSTRUM

KONDIOTORI och LUNCHRESTAURANT
Östra Hamngatan 12

DÄR VI ÄTA GOTT OCH BILLIGT!
Öl och porter till smörgås Tel. 13 37 78

Halmstad

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

Danska Konditoriet

Storgatan 37 - HALMSTAD - Telefon 6 69

• Beställningar emottagas tacksamt •

Alex Anderssons Bageri

Rekommenderar sina
UTSÖKTA BRÖDSORTER

HALMSTAD - Tel. 489 - 11 33

Hälsingborg

Återvinn hälsa genom CHIROPRACTIC

Mottagning varje helgfri dag kl. 11-3.
Månd., onsd. och fred. kvällar kl. 5-7.
Drottninggatan 3, Hälsingborg. Tel. 163 64
D:r C. Peterson, Chiropractor.

Hälsingborgs Mjölcentral
Mjolk, Grädde, Smör
eliten bland födoämnen

FRÅN KSAKs VERKSAMHET

Prins Eugen

som tillbringat en del av sommaren i Väster-
götland har till Aeroklubben som gåva över-
lämnat en av prinsens signerad akvarell med
motiv från Alleberg och Segelflygskolan.

Nya rekord godkända

Aeroklubbens verkställande utskott har nu
som svenskt distansrekord i segelflygning
godkänt Bengt Olovs flygning från Karls-
borg till Smygehuk den 25 maj i år, en
sträcka på 359 km. Flygningen har också
godkänts som svenskt rekord för flygning
till på förhand angivet mål (målflygning).
Det tidigare distansrekordet, 330 km, inne-
hades av Rolf Svartengren, Ljungbyhed, och
sattes 1944. Det tidigare målflygningsrekordet
innehades av Stig Fägerblad, Västerås,
och lydde på jämt 300 km för hans flygning
Alleberg—Ystad 1943.

Världsrekord?

Det förutvarande distansrekordet i modell-
flygning klass S1, satt av Erik Hedman, Lin-
köping, den 14 juni 1943 och lydande på
38.300 meter, har nu fått en ordentlig puff
uppåt. Det är Arne Widén, Solna, som nu
fått sin flygning den 22 juni i år från Säve,
Göteborg till Öna gård i Västergötland, god-
känd som svenskt rekord i denna klass. Di-
stansen är inte mindre än 69.200 meter, eller
nära 5.000 meter längre än nu gällande världs-
rekord för segelmodeller. Världsrekordet inne-
has av M. Chibirikine, Ryssland, och lyder
på 64.248 meter och sattes 1939. Aeroklubben
kommer att söka få Widéns flygning god-
känd som världsrekord. Det återstår nu att
se vad RAI i Paris säger om saken. Aero-
klubben och Widén har alla papper klara
utom den internationella sportlicensen, som
föreskrives av FAI. Det s k modellflygar-
pass, som Aeroklubben utfärdar till sina mod-
ellflygare, torde emellertid ha samma värde
som sportlicensen, tycker man.

Widéns modell försvann vid tävlingarna i
Göteborg den 22 juli, och man hade på känn
att flygningen skulle bli av rekordkaraktär.
Först härom dagen hittades modellen av en
lantbrukare vid Öna gård, och den kunde,
trots att den hamnade i skördemaskinen,
identifieras.

Även ett nytt tidsrekord i klass S1 har
nu godkänts. Det är Lennart Larsson, Väster-
ås, som har den goda noteringen i tim 5
min 17,8 sek. Rekordet sattes vid Vingarnas
jubileumstävlingar på Skå Edeby den 15 juli
i år. Det tidigare tidsrekordet i denna klass
innehades av Folke Johansson, Eksjö, och
lydde på 33 min 5,4 sek. Det kan nämnas att
världsrekordet lyder på 1 tim 43 min 20 sek
och innehas av E. Solodownikov, Ryssland.

BREVLÄDA

Den skalmodellbyggande unge man som för
någon tid sedan frågade om FLYG hade
några bilder som visade Stinson »Reliant»
invändigt, skall om han uppger sin adress,
få låna en broschyr som med all önskvärd
tydlighet visar »Reliants» instrumentering
och inredning. Red.

»SPITFIRE PRU MK XIX» kallas en
ny fotospaningsversion av den alltid lika
moderna Mitchell-konstruktionen som
tillverkats i fler exemplar än någon annan
flygplantyp i världen. »Spitfire XIX» har
en topphöjd på väl över 13 100 m och en
maxhastighet på 725-740 km/t.

Malmö

FLORINS

JÄRN-, VERKTYGS- OCH
BOSÄTTNINGSAFFÄR

Södergatan 7 MALMÖ
Tel. Linjevälljare: 207 66, 179 44, 158 55
Bostaden 524 88
Rekommenderas

BYGGMÄSTARE

Otto Ellerström

MALMÖ

Tel. 28 130

Stockholm

Självserveringen

Renstierernas Gata 22 • Tel. 43 19 25

God vällagad mat till humana priser
Gott kaffe - Goda smörgåsar

Obs! Nyrenoverat

Ultramodern trivsam inredning - Ny regim

Stockholms Lokalposttjänsts

Cykelexpress

Norrullsgatan 5. Tel. 32 35 91. Utför alla
slag av körningar samt mattpiskning. Även
masslastning till il- och fraktgods. Alla
bud utföres bra och billigt.

Urmakare J. W. Grönbäck

Innehavare E. Gustavsson

Malm Morgsgatan 5 Telefon 11 42 11
— Grundad 1797 —

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

Målerifirma

S. V. MELLERSTIG

utför allt inom yrket till humant pris.

Telefon 45 34 06

Åbergs tapetsrerareverkstad och möbelaaffär

Bankhuset, Värstav. 4, Spånga, T. 36 10 34.
Fiall, Bergslagsv. 147, Sundby, T. 36 11 35.

Barnvagnar - Levererar allt i Möbler -
Mattor - Gardiner. Omstoppningar och
renoveringar. Kredit ordnas.

PRENUMERERA PÅ **FLYG** NORDENS STÖRSTA FLYGTIDNING

Stockholm

ERIKSSONS SNICKERI

Smedslättstorget 48 - Tel. 26 18 44, 25 82 14
VILLAREPARATIONER - SNICKERIER
FLAGGSTÅNGSSERVICE - VEDKAPN.
Rekommenderas!

Stockholms närhet

Vallentuna Cementgjuteri

Adolf Sandgren

tillverkar och försäljer:

Cementrör, Brunnslingar, Rördelar, Träd-
gårdurnor, Cementhåsten (grundtegel)
m. m.

Telefon Vallentuna 94

Gösta Karlssons Åkeri

Erikslund, Vallentuna

utför alla slags
TRANSPORTER
samt levererar

Matjord - Grus - Singel - Sand

Ring Vallentuna 69

A. E. WESTINS Bil- & Mekaniska Verkstad

Erikslund - Postadress Ekerö

Telefon Träkvista 43

Kafé, Konditori o. Matservering

Spångaväg. 20 - Lilla Ursvik - Tel. 28 53 90

Gott kaffe God mat

Goda smörgåsar

Musik Hembakat bröd

Tårter på beställning

Läskedrycker, Choklad, Cigarretter

Vördsamt HANNES GILLBERG

Söderhamn

Vid val av frisör

VÄLJ

MIMI och ROLF PETERSSONS
HERR- OCH DAMFRISERING
Söderhamn

Telefoner: Herr: 21 47 Dam: 27 77

OMSLAGSBILDEN



visar denna gång
»Seafire 45», den se-
naste och sannolikt
sista versionen. Ob-
servera de dubbla
motroterande trebla-
diga propellrarna.
Motorn är en 2.050
hk R-R. »Merlin 85»
som ger planet en
toppfart av 710 km/t.
»Seafire 45» har en
flygvikt på 4.360 kg.
Beväpningen består
av 4 st 20 mm akan.

Uppsala

UMA MEKANISKA VERKSTAD
Blomgatan 9 - Tel. 410 40
UPPSALA

Härdugnar - Smidesugnar
Högtrycksfläktar - Oljebrännare
Gasbrännare
Byggtorkar - Pressverktyg

R. A. Skölins Mek. Verkstad

Rasbo - Tel. Uppsala 770 33

Tillverkar:

väghyvelstål, lyftkranar, klorkalcium-
spridare, stubbrytare samt alla före-
kommande smides- och mekaniska
arbeten

C. J. Löhman

Järnbrogatan 21 - Telefon 333 10

GLASMÄSTERI - FÖRGYLLERI
INRAMNING

Thelins Konditori

Svartbäcksgatan 68 - Uppsala - Tel. 344 33

REKOMMENDERAS

Utför all slags beställningar som tillhör
ett förstklassigt konditori

Fullständig Konditoriservering

Under sommaren stor terrasservering

Vi utför körslor av alla slag med ett
flertal Lastbilar

Vänd Eder med förtroende till

S. Almlöfs Åkeri

Nybygget - Uppsala

Tel. 317 35

Tel. 347 35

Låt ULANDERS
bli Edert dagliga **BRÖD**

AB ULANDERS EFTR. BAGERI

Svartbäcksgatan 69 - Telefon 313 43

UPPSALA

Maja Janssons Eftr.

Svea Lindström

HEMBAGERI

Järnbrogatan 36 - Uppsala - Tel. 338 58

Rekommenderas!

Vänd Eder med förtroende till

Lassebageriet

Dragarbrunnsgat. 23, Uppsala.

Tel. 340 34

Tel. 349 30.

Uppsala

RADIOHÖRNAN

ERIK BOIVIE

Vänd Eder till oss vid radioköp
och reparationer. Fackmässig service.

SVARTBÄCKSGATAN 24, 1 tr. Tel. 315 17

SPECIALAFFÄREN för RADIO

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

I. LUNDINS ELEKTRISKA BYRÅ

Kungsgatan 59 - Telefon 342 75.

Utför INSTALLATIONER och REPARA-
TIONER. GLÖDLAMPOR, ELEKTRISKA
KOKPLATTOR m. m. ständigt i lager

CENTRALKONDITORIET

HULDA JANSSON

S:t Persgatan 5 Telefon 311 80

Filialer: Svartbäcksgatan 7 - Tel. 332 21

Kungsgatan 57 - Tel. 307 09.

UPPSALA

Beställningar emottagas

Finbageri med egen tillv. rekommenderas

Gynna FLYG:s annonsörer!

Ängelholm

ALVA PAULSSONS

TVÄTTINRÄTTNING

Vaktgatan 6 - Tel. 7 65

Utför all slags tvätt - Reellt arbete

Moderata priser

Herrtvätt - Gardiner - Hushållstvätt

Strykning

Nisses konditori

Höjavägen

har allt Ni behöver i bakverk

★

553 ÄNGELHOLM 14 40

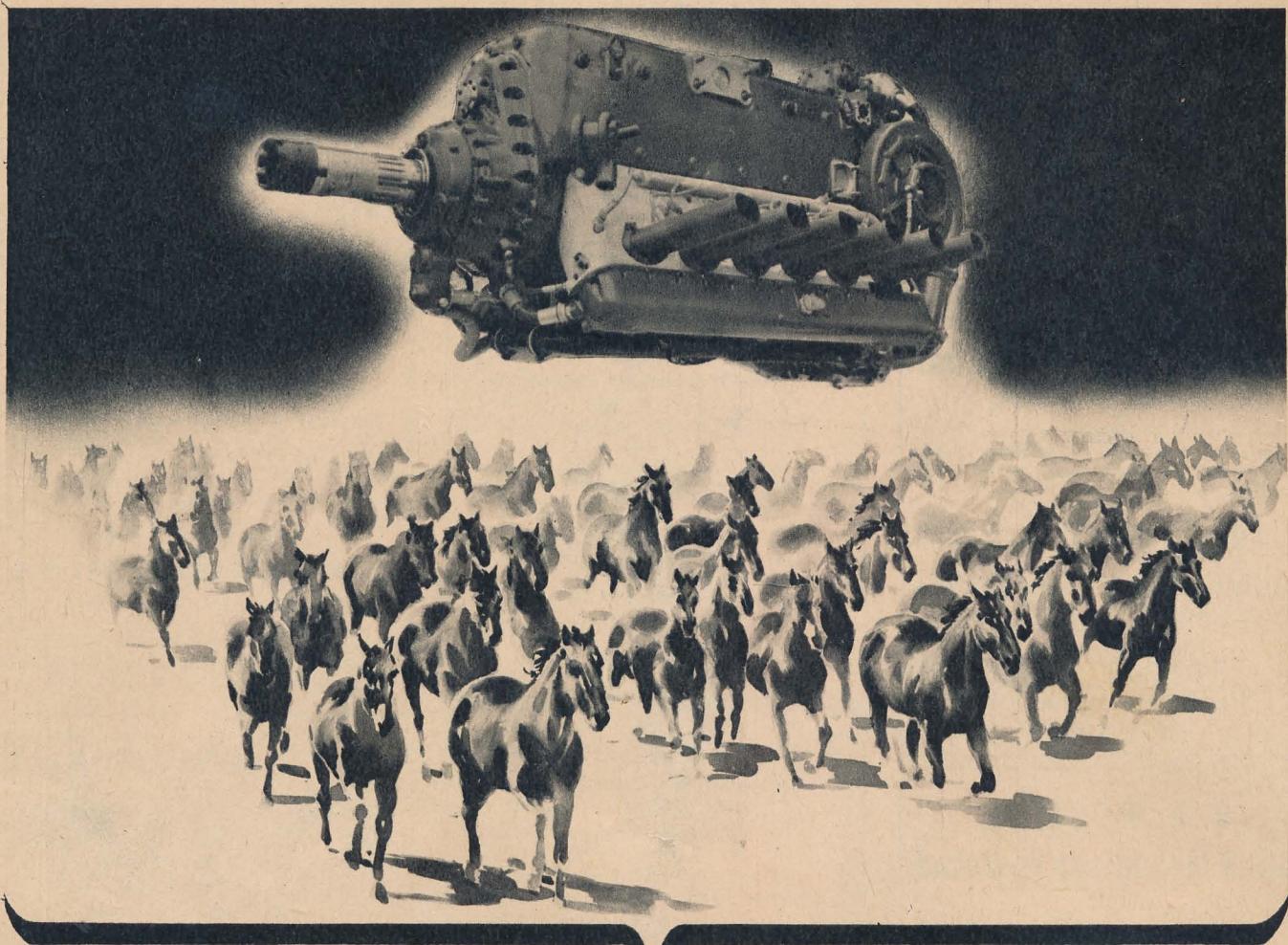
Per Tegnell

Valhall

har allt för hushåll och bosättning

132 Skäldervägen 132

Rörelsen skall utvidgas till
kundernas bästa!



**1500 "hästar"
väga endast**



*Högsta kvalitet
fordrar noggranna mätanord-
ningar. Bilden nedan visar kon-
trollmätning av en kamaxel.*

En flygmotor skall ha låg vikt i förhållande till den effekt, den utvecklar. Materialet måste av denna anledning vara av sådan kvalitet och detaljerna givas en sådan utformning och ett sådant utförande, att materialets egenskaper kunna utnyttjas till det yttersta. Vår luftkylda stjärnmotor, typ STW-C3, utvecklar 1065 hkr och väger 660 kg. Den vätskekylda radmotorn, typ DB-605, som utvecklar 1500 hkr, väger endast 750 kg — alltså bara $\frac{1}{2}$ kg per utvecklad hkr.



SVENSKA FLYGMOTOR AKTIEBOLAGET — TROLLHÄTTAN