

# Flyg



Nr 24  
1945

45 öre

I Finland Fmk18:-  
I Norge 70 öre  
I Danmark 75 öre

*v. Post-45*



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

**REDAKTION:**

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

**ANNONSAVDDELNING:**

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

**EXPEDITION:**

Förlagsaktiebolaget FLYGNING  
Sveavägen 53 - Stockholm

**Postgirokonto: IIII.**

**Prenumerationspris:**

Helår Kr. 9:75 - Halvår Kr. 5:—

Ahlén & Akerlunds Fotogravyranstalt  
Stockholm 1945

## Värnpliktstjänstgöring vid flygvapnet

Vid de årliga inskrivningsförrättningar (obs! det heter icke mönstringarna, som är något helt annat) brukar en stor mängd inskrivningsskyldiga vpl uttrycka önskemål om tilldelning till flygvapnet. Emellertid är den vplkontingent som tilldelas flygvapnet nogga begränsad och det fastställda antalet får icke överskridas.

Detta medför att endast en bråkdel av de vpl som önskar komma till flygvapnet kan tilldelas detsamma. Efter vilka grunder uttås då de som tilldelas flygvapnet?

Flygvapnet tilldelas icke andra *studenter och likställda* än aspiranter av olika slag samt ett mycket begränsat antal biträdande ingenjörer, fotografitekniker, krigskasörer och kryptotekniker.

Av *övriga vpl* skall huvuddelen vara yrkeskunnigt folk, såsom bilmekaniker, flygplanmekaniker, instrumentmekaniker, motormontörer, vapensmeder o. s. v.

Den omständigheten att vpl innehar certifikat såsom glid- eller segelflygare utgör i och för sig ingen som helst anledning till tjänst vid flygvapnet, såvida han icke samtidigt kan visa upp *arbetsbetyg* från något av ovanstående yrken eller betyg från motsvarande *yrkesskolor*. För att tillfredsställa kravet på flygsäkerhet måste dessutom beträffande vpl som skall uttås till flygvapnet fordras *pålitlighet, ordning och noggrannhet i arbetet*. Den som fyller här angivna krav på kunskaper och duglighet m m bör alltså till inskrivningsför-

## UPPSAMLINGSKÄRLET

### "FIX"

för TRASSEL, PUTSTRASOR, ASKA  
SLAGG och SOT etc.

Självstängande  
lock



Godkänt av  
Svenska Brand-  
tarifföreningen

Tillverkare

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

## Flygts pumpar

Vid Flygvapnets alla värmeanläggningar, vid Arméns regementen och fästningar samt vid Marinens värme- och vattenuppfodrings-anläggningar användes ett mycket stort antal av

## Flygts pumpar Stockholm



## INTERNATIONELL SPEDITION SKEPPSMÄKLARE

STOCKHOLM GÖTEBORG  
MALMÖ BORÅS TRELLEBORG  
HÄLSINGBORG NORRK ÖPING

KÖPENHAMN OSLO

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

rättningarna medföra de bevis härom som han vill åberopa.

Det bör särskilt påpekas att flygvapnets värnpliktiga är markpersonal och icke utbildas för eller kan kommanderas till tjänst i luften. Detta förekommer endast för aspiranter och värnpliktiga flygförare, vilka senare brukar uttås varje höst efter särskild ansökan hos chefen för flygvapnet. Denne kan däremot icke göra något åt övriga vpl:s fördelning vid de årliga inskrivningsförrättningar. Denna fördelning verkställes och avgöres helt av inskrivningsnämnderna inom vederbörliga inskrivningsområden. Den som vill försöka förvissa sig om en av de fåtaliga platserna vid flygvapnet kan möjligen *före* inskrivningarna insända betyg och ansökningar till nämndens ordförande.

### VIKTIGARE FLYGFÖRBINDELSER från den 8 november 1945 tills vidare:

Fr. Göteborg	8.20 t.	Stockholm	10.05D
» »	10.15 »	London <sup>1)</sup>	14.10
» »	13.00 »	Stockholm	14.45D
» »	13.00 »	Visby	17.10D
» »	18.30 »	Köpenhamn	20.30D
» »	20.40 »	Stockholm <sup>1)</sup>	22.25
» »	20.10 »	Malmö	21.20D
» Köpenhamn	8.00 »	»	8.15D
» »	8.00 »	Stockholm	10.40D
» »	8.00 »	Visby	17.10D
» »	16.00 »	Göteborg	18.00D
» London	15.10 »	» <sup>1)</sup>	20.20
» »	15.10 »	Stockholm <sup>1)</sup>	22.25
» Luleå	9.00 »	Sundsvall/ Härnösand	11.10D
» »	9.00 »	Stockholm	13.30D
» »	9.00 »	Visby	17.10D
» »	9.00 »	Göteborg	19.55D
» »	9.00 »	Malmö	21.20D
» Malmö	7.00 »	Göteborg	8.05D
» »	7.00 »	Stockholm	10.05D
» »	8.30 »	Köpenhamn	8.45D
» »	8.40 »	Stockholm	10.40D
» »	11.00 »	Paris <sup>2)</sup>	15.30
» »	12.00 »	Köpenhamn	12.15D
» »	13.55 »	»	14.10D
» »	14.30 »	»	14.45D
» »	14.30 »	Göteborg	18.00D
» Oslo	12.10 »	Karlstad	13.05D
» »	12.10 »	Stockholm	14.45D
» »	12.10 »	Visby	17.10D
» Paris	8.45 »	Malmö <sup>3)</sup>	13.15
» »	8.45 »	Stockholm <sup>2)</sup>	14.45
» »	8.45 »	» <sup>3)</sup>	16.00
» Stockholm	6.45 »	Genève <sup>4)</sup>	13.15
» »	7.15 »	Visby	8.25D
» »	8.00 »	Göteborg <sup>1)</sup>	9.55
» »	8.00 »	London <sup>1)</sup>	14.10
» »	»	Sundsvall/ Härnösand	»
» »	8.15 »	Härnösand	10.15D
» »	8.15 »	Luleå	12.40D
» »	8.15 »	Paris <sup>2)</sup>	14.15
» »	8.15 »	» <sup>2)</sup>	15.30
» »	8.45 »	Karlstad	10.20D
» »	8.45 »	Oslo	11.40D
» »	10.50 »	Göteborg	12.45D
» »	11.30 »	Malmö	13.30D
» »	11.30 »	Köpenhamn	14.10D
» »	16.00 »	Visby	17.10D
» »	18.00 »	Göteborg	19.55D
» »	18.00 »	Malmö	21.20D
» Karlstad	10.35 »	Oslo	11.40D
» »	13.20 »	Stockholm	14.45D
» »	13.20 »	Visby	17.10D
» Genève	12.00 »	Stockholm <sup>5)</sup>	19.50
» Sundsvall/ Härnösand	10.35 »	Luleå	12.40D
» »	11.30 »	Stockholm	13.30D
» »	11.30 »	Visby	17.10D
» »	11.30 »	Göteborg	19.55D
» »	11.30 »	Malmö	21.20D
» Visby	8.45 »	Stockholm	9.55D
» »	8.45 »	Göteborg	12.45D
» »	8.45 »	Malmö	13.30D
» »	8.45 »	Köpenhamn	14.10D
» »	17.30 »	Stockholm	18.40D

Tiderna äro angivna i på resp orter gällande lokaltid.

Utöver ovanstående trafiknät bedriver Aerotransport kurirlinjetrafik till Amsterdam, Bruxelles, Prag och Warszawa.

D = Dagligen.

1) = Tisdag, torsdag, fredag och lördag.

2) = Onsdag och fredag.

3) = Tisdag och torsdag.

4) = Onsdag.

5) = Torsdag.

# Flygnytt

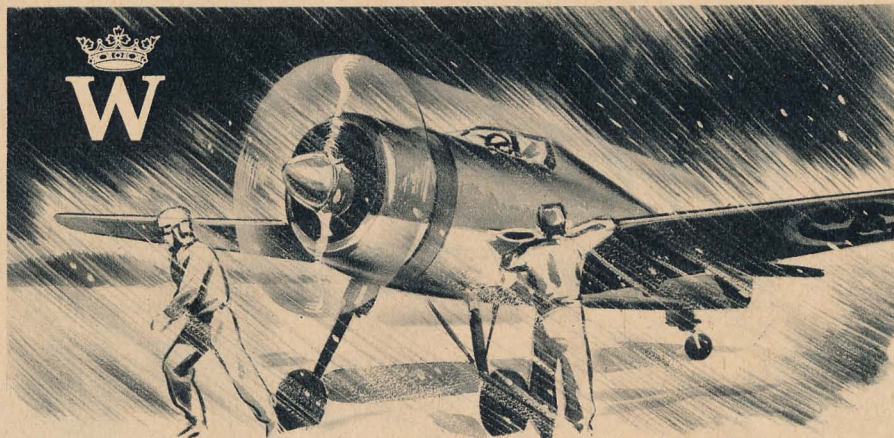
## I KORTHET

**CURTISS-WRIGHT** har enligt chefen för bolagets experimentavdelning dr C. C. Furnas konstruerat ett obemannat flygplan, som uppges ha en toppfart på inte mindre än 2 240 km/t, alltså nästan dubbla ljudhastigheten. Några övriga detaljer om planet har inte offentliggjorts, då experimenten utförs för militär räkning.

**DOUGLAS XB-42** som visades i foto i FLYG nr 22/45 kallas »Mixmaster» och är en militär variant av trafikflygplanet DC-8 och liksom detta utrustat med två Allison V-1710-motorer på 1 630 hk vardera. Toppfarten är 660 km/t på 8 300 m:s höjd och flygvikten 16 390 kg. XB-42 har »laminär» vingprofil.

**EN TVÄSITSIG** rysk helikopter i helmetall har provflugits nära Moskva. Konstruktören heter Bratukhin. En intressant detalj är det fyrhjuliga landstället med två hjul under nosen och två bakom flygkroppens tyngdpunkt. Högsta horisontalhastigheten är 179 km/t och stighastigheten 4,5–5,5 m/sek.

**AERONCA AIRCRAFT** i New York beräknar att före årets slut kunna leverera omkring 550 st lätta sportplan. Tre typer i den tvåsitsiga klassen är »Champion», »Chief» och »Chum». »Eagle», en fyrsitsare, och »Arrow», en lågvingad snabbare typ, kommer också att byggas av Aeronca.



## Motståndskraften

mot "väder och vind"

är avgörande vid val av flygplanslacker.

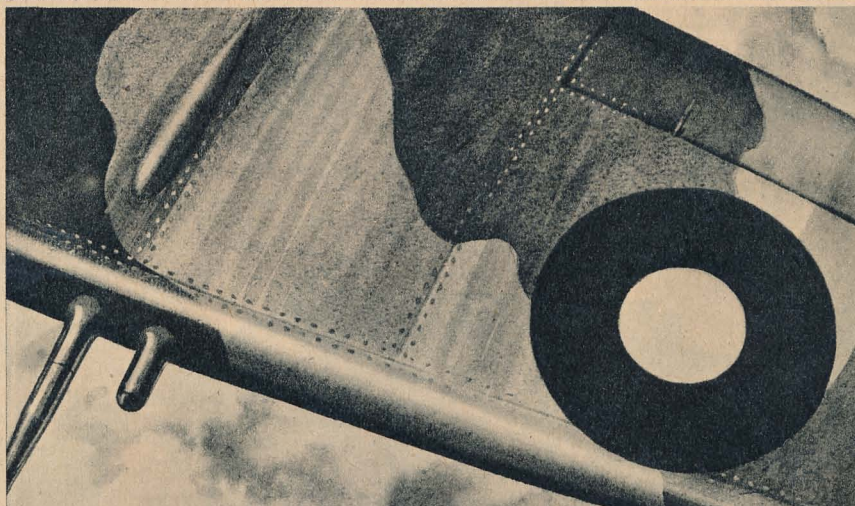
Svenska Flygvapnet använder

**WEDEVÅGS** impregnerings- och speciallacker

WEDEVÅGS BRUKS AB • WEDEVÅG

## NITAD AV CHOBERT — EMEDAN...

I detta fall valdes Chobert-systemet, emedan dess princip med kontrollerad expansion på ett häpnadsväckande sätt hindrar deformation av plåten. Expansionen begränsas av nithammarhuvudets storlek... den är fullständigt oberoende av den enskilde nitaren. Men det finns andra fördelar som poeka på Eder uppmärksamhet! Försänkning sörjer 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., 518-32 Little Bourke Street, Melbourne, C. 1.  
Indian Agents: R. K. Dundas (Eastern) Ltd, Box 767 Bombay

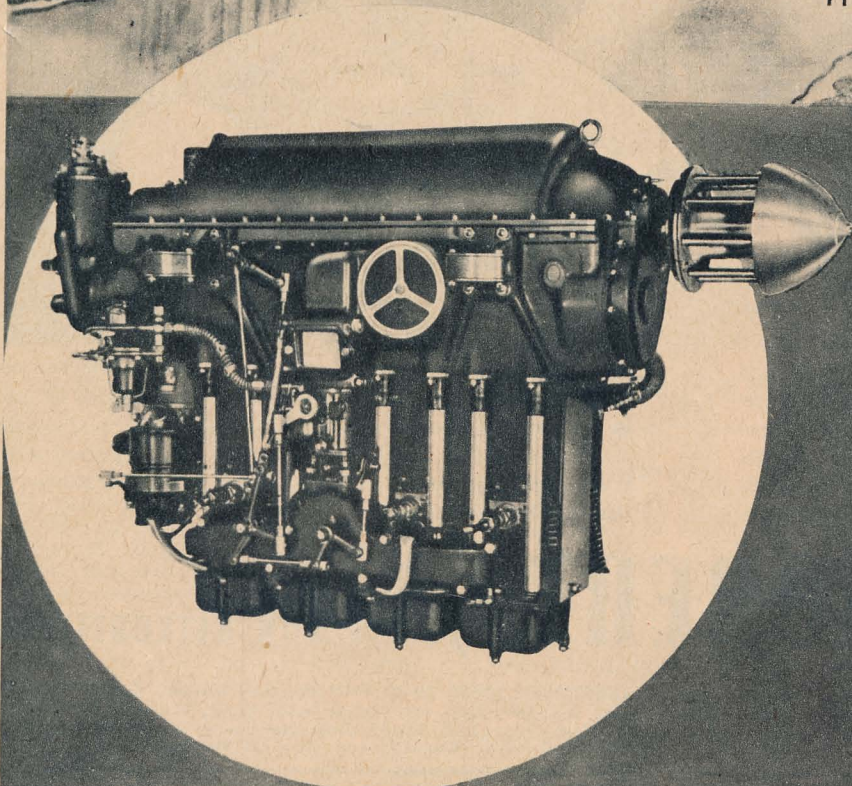
EN  
*Cirrus*  
MOTOR...



*Kraften i* **KZ-III**

*Byggt av*

SKANDINAVISK AERO  
INDUSTRI I DANMARK



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

"MINOR" Serie I 90 hk.

"MINOR" Serie II 100 hk.

"MAJOR" Serie II 150 hk.

"MAJOR" Serie III 155 hk.

**BLACKBURN AIRCRAFT**

**BROUGH E. YORKS  
ENGLAND.**



# Flyg

NORDENS STÖRSTA FLYGTIDNING

## LIVSTECKEN FRÅN FAI!

Kungl. Svenska Aeroklubben har äntligen fått ett livstecken från den internationella organisationen för allt privatflyg F. A. I. — Fédération Aéronautique Internationale — vars verkställande utskott den 27 september d. å i Paris hade sitt första sammanträde sedan 1939 under ordförandeskap av dr Godfrey L. Cabot, vilken i egenskap av äldste v ordf ersatte avlidne presidenten prins Bibesco.

I det översända protokollet framhålles, att FAI:s verksamhet nästan helt varit förlamad på grund av kriget men att vissa rekord kunnat godkännas samt att under prinsessan Bibescos hän-givna ledning skapats ett organ för att skaffa upplysningar om under kriget försvunna flygare.

VU skall sannolikt sammanträda nästa gång i maj i Paris och i september 1946 har man tänkt sig FAI:s första allmänna möte efter kriget. Det kommer på lord Londonderrys inbjudan att hållas i London.

Under tiden skall FAI:s verkställande utskott samt dess generalsekretariat i Paris återupprätta kontakten mellan världens olika aeroklubbar. En del fyllnadsväl efter avlidna medlemmar gjordes och M. Felix Camerman, Frankrike, utsågs till generalsekretärare. Man beslöt också att etablera ett intimt samarbete med Montreal-konferensen och det nya IATA.

Av stort intresse är ett beslut att FAI skall helt överta den nedlagda tyska ISTUS-organisationens uppgifter ifråga om segelflyget. Försök skall göras för att genom de amerikanska ockupationsmyndigheterna i Darmstadt få alla ISTUS handlingar, protokoll m m så att denna organisations värdefulla segelflygerfarenhet kommer FAI till del. I detta sammanhang framhölls den stora popularitet, som de av ISTUS utfärdade silver- och guld-C-märkena fått över hela världen, och FAI-utskottet beslöt därför att inrätta liknande märken samt att alla hittillsvarande innehavare av ISTUS' silver- och guld-C skall få det nya märket i samma valörer från FAI.

För motorflygarna är det av stort intresse, att prinsessan Bibesco förklarat sig villig att stå för alla kostnader i samband med kommande tävlingar om prins Bibescos »Jorden-runt»-pokal samt prinsens övriga internationella pokaler och vandringpriser.

Till prinsens minne ville hon dessutom instifta en ny pokal av samma slag som Schneider Trophy. Utskottet beslöt att framföra sin tacksamhet till prinsessan men då, åtminstone en ny Schneider-tävling kommer att medföra ansevärd kostnader ansågs det bäst att först höra de anslutna aeroklubbarnas mening därom.

Med anledning av KSAK:s meddelande till FAI att tull-carnet'en satts ur kraft i Sverige beslöts att resp. aeroklubbar skulle vända sig till sina länders regeringar för att åter få carnet-bestämmelsen i kraft.

Beträffande FAI:s ekonomi meddelades, att kapitaltillgången f n utgör 40 000 francs (c:a 3 400 kr) men att fordringarna på de aeroklubbar, som inte kunnat fullgöra sina skyldigheter under kriget, uppgår till över 700 000 francs (c:a 60 000 kr). De årliga utgifterna uppskattades till c:a 600 000 frs och årsavgiften fr o m 1946 fastställdes till 10 000 frs (845 kr), vilket helst borde inbetalas före 1946.

Frågan om medlemskap i FAI för aeroklubbarna i till axelmakterna anslutna länder ajournerades till vårsammanträdet.

Vissa korrigeringar av rekordbestämmelserna i Code Sportif gjordes. Vid sträckflygningar skall för både klass A, B och D barograftiden gälla. I klass D behöver närmast föregående rekord endast överträffas med 15 min i st f tidigare en timme. Beträffande höjrekord för modellflygplan beslöts att endast godkänna sådana som kontrollerats med barograf men att de rekord, som under kriget kontrollerats med t ex teodolit, skall gälla tills rekordbestämmelserna för modellflyget fastställts. Det märkligaste är att alla rekord satta under kriget av representant för krigförande makt förklarats ogiltiga. Om »neutrala rekord» sägs ingenting i protokollet.

Slutligen beslöt utskottet begära samtliga anslutna aeroklubbars yttrande om ett förslag till internationell överenskommelse om standardisering av alla privatflygplan och deras motorer (»samma konstruktion av flygplan och motorer införas i alla länder»). Avsikten med förslaget är att minska tillverknings- och reparationskostnaderna. Det var utskottets mest uppseendeväckande beslut. Vad säger flyg- och motorindustrin om det? Och hur går det med utvecklingen?

## TRAFIK ENSAMT ÖKADE mer än alla andra bilförsäkringsbolag tillsammans

Det ständigt ökade förtroende från bilägarnas sida, som är TRAFIKS största tillgång, bevisas bl. a. av att TRAFIK ökade premieinkomsterna för motorfordonsförsäkring under år 1944 mer än alla övriga bilförsäkringsbolag tillsammans.

TRAFIKS markanta ökning är icke en tillfällighet, utan resultatet av bolagets ständiga strävan att åstadkomma för bilägaren ekonomiska och fördelaktiga försäkringar.

**Specialbolag  
för trafikrisiker**

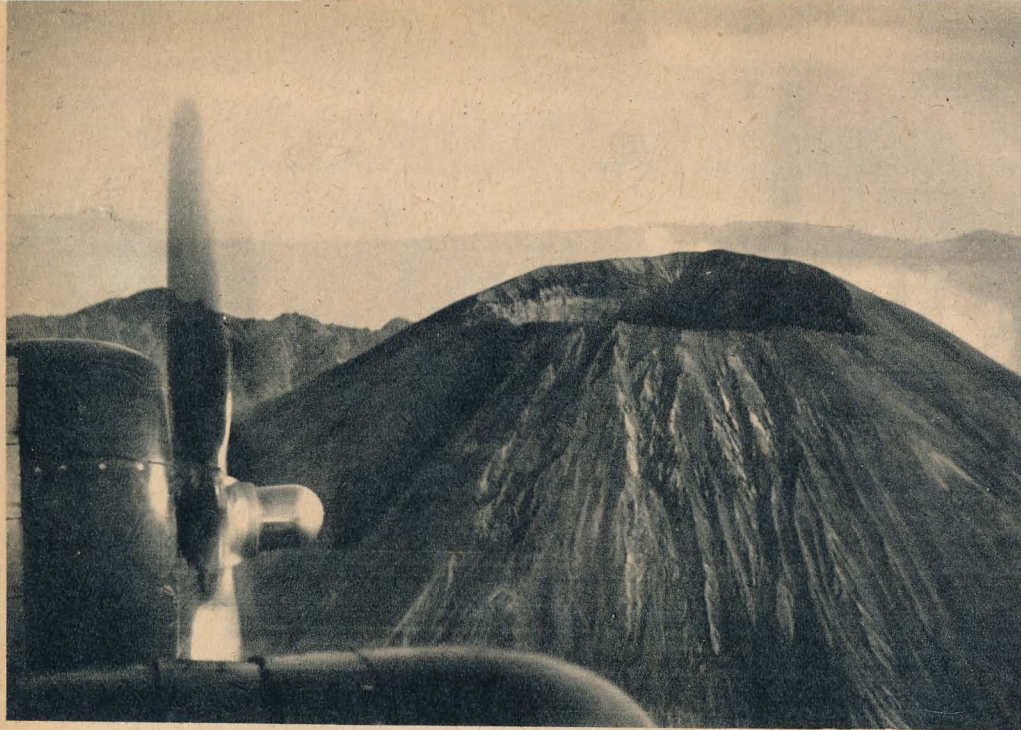
**TRAFIK**

Kungsgatan 9  
STOCKHOLM  
Telef. 23 21 20



Vår vinst

Er vinst!



Vesuvius mäktiga kägla fotograferad av kapten Lindow från »Toms» förarsäte. Kratern är lugn och stilla för tillfället.

Borglund, vilken flög med till Atén i samma ärende. Flygstyrman var L. A. Nilsson, telegrafist Arnold Bodén och mekaniker E. G. Andreasson och Jonas Näslund, vilka strax efter blev flygmiljonärer.

Kl. 7.45 på måndagsmorgonen startade vi mot Atén och hade en fullkomligt enastående flygning utan ett enda moln på hela sträckan. Först flög vi på låg höjd till Neapel utmed kusten, gjorde en sväng ned mot Capri och gjorde sedan ett besök nästan inne i Vesuvius' väldiga krater. Det var strålande vackert men vi måste slita oss därifrån och med ledning av radiofyren Ötranto på den italienska »klacken» satte vi kurs tvärs över »stövelfoten» och steg under hand till 2500 m. Radiofyren Araxos i Grekland fick bli vår nästa ledstråle och vi kunde i det underbara vädret konstatera, att de grekiska bergen var minst lika vackra som de italienska.

På låg höjd flög vi in mot Atén över

## MED »TOM» TILL ATÉN VIA PARIS-ROM

*En uppmärksammas flygning gjordes den 21—23 oktober av Aerotransports Boeing F-17 »Tom» (SE-BAM). Vid spakarna satt dubbelmiljonären Georg Lindow och flygningens mål var Atén efter mellanlandning i Paris och Rom. Här nedan berättar »Loije» Lindow om den underbara turen.*

Vi startade på söndagsmorgonen den 21/10 kl. 6.00 och landade på Le Bourget utanför Paris kl. 11.30 efter en fullt normal flygning utan sensationer, säger kapten Lindow. Efter en timmes uppehåll startade vi igen från Paris och flög via Lyon och på 2500 m höjd utmed södra alperna under Mont Blanc mot Nizza. Kursen höll vi med hjälp av radiofyren Porretta på Korsika och vi passade på att ta en titt på Elba och Monte Christo. Det var en underbar flygning i det mest strålande väder och vi kunde inte låta bli att göra en sväng runt Rom, innan vi landade kl.

16.45 på ett amerikanskt fält vid Ciampino. Det var ett stort och fint fält med stålmattnar, något mjukare att landa på än en vanlig permanentbana.

I Rom fick vi ett strålande mottagande av svenske ministern Lagerberg, som jämte legationsrådet Croneborg bildade mottagningskommitté. Ministern hade ordnat allt för oss i förväg — tankning, bilar, hotellrum m. m. samt bjöd på middag på en liten italiensk restaurang, där vi fick *antipasto* — motsvarande det svenska smörgåsbordet — med alla tänkbara läckerheter från bläckfisk till kronärtskocksknappar. Efteråt blev det sightseeing i det härligaste fullmåneväder till Forum Romanum, Colosseum, Capitolium m. fl. turistattraktioner. Inne i Roms centrum var ingenting förstört av bomber eller granater och även i utkanterna var skadorna rätt oväsentliga, såvitt jag kunde se.

Innan vi går vidare kanske jag skulle tala om vilka vi var i »Tom». Från ABA:s trafikavdelning medföljde hrr Svinhufvud, som stannade i Rom för underhandlingar, och

Korintkanalen, där tyskarna lagt ett stort fartyg som spärr tvärs över ena inloppet, och efter några lovar över de sammanvuxna städerna Atén och Pireus landade vi på ett engelskt fält vid Hassani kl. 11.30.

Vi hade ont om tid i Atén men svenske ministern Tyberg tog mig i bil med på en snabb-sightseeing-tur runt den klassiska staden, där jag aldrig tidigare varit. Vi hann titta på det gamla olympiska stadion, Akropolis och många andra gamla minnesmärken. På gatorna rädde ett väldigt folkliv men någon trafikultur kunde jag inte upptäcka. Spårvagnarna gick överfulla och varanda bilist hade hela tiden fingret på signalknappen, så inte kan man precis tala om tyst trafik heller.

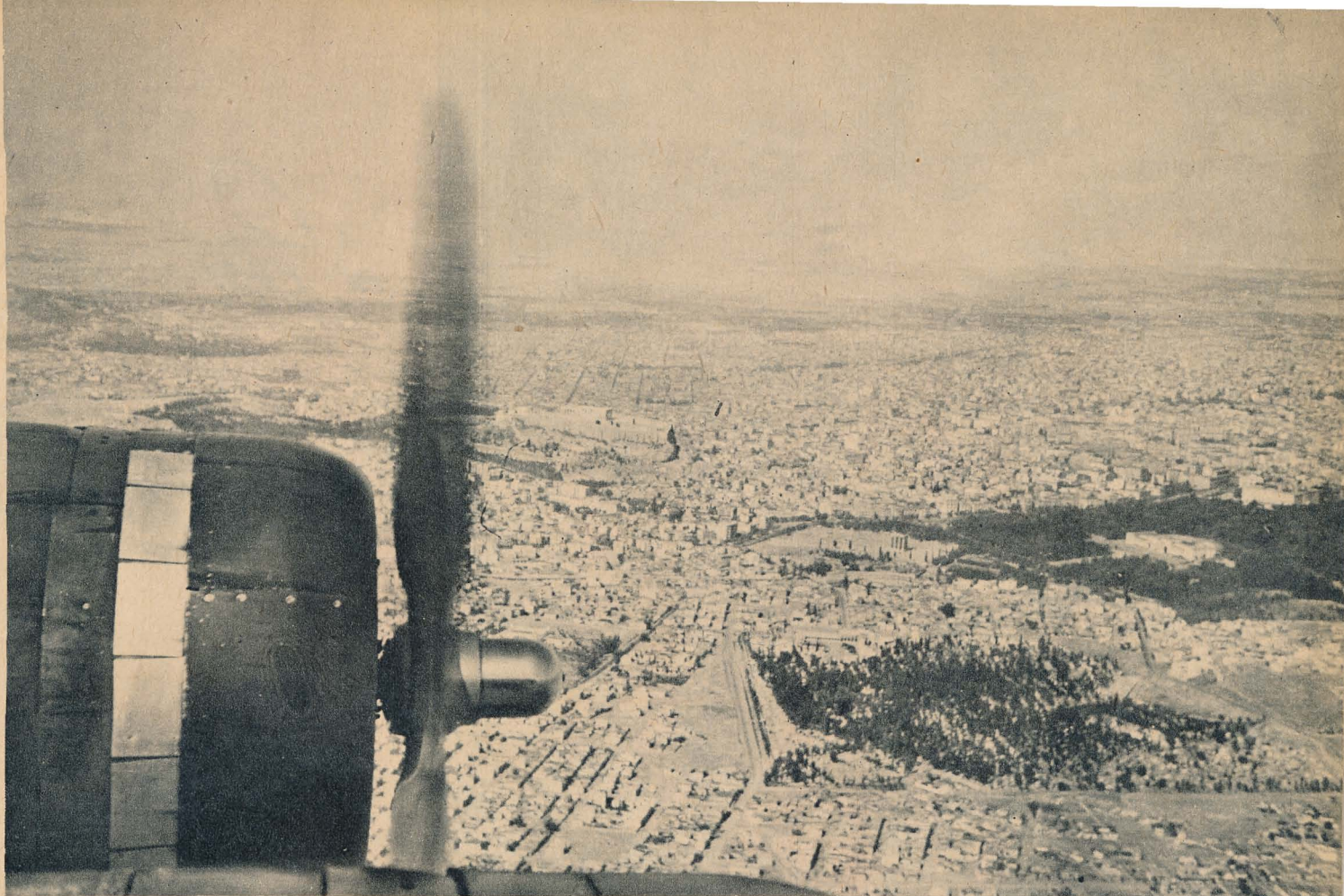
Jag beklagade mycket, att »Tom» måste vara tillbaka på Bromma inom tre dygn från starten men det var bara att hasta ut till det utmärkta engelska fältet med dess två asfaltbanor och ge sig i väg igen. Vi tog in ny last och fick sex nya passagerare, justitierådet Sandström i Greklandshjälpren samt fem greker som skulle resa till Argentina via — Stockholm! Resruterna är litet underliga ännu så länge i efterkrigsvärlden.

Kl. 13.30 lyfte vi åter från Hassanifältet och flög samma väg som förut tillbaka till Rom, där svenske ministern återigen bjöd på middag, denna gång i det av italienska jaktklubben inköpta charmanta gamla palatset Palazzo Borghesia. Fullmånesturen runt Rom upprepades — Colosseum i fullmåne kan inte beskrivas, åtminstone inte av mig. Det måste upplevas.

På tisdagsmorgonen kl. 8.40 startade vi åter från Rom, alltså i lika strålande väder, och hade nu som ny passagerare fått en svenska som var gift med en italiensk överste och skulle till Stockholm. Vi landade på Le Bourget kl. 12.50 på den 1200 m långa stålmattnar, som just nu är den enda användbara för så tunga plan som

Korint i fågelperspektiv.





Nedanf6r den svenska »Tom» breder At6n ut sig. Alldeles t h om propellerbladets mitt ses Akropolis.

»Tom». Flygplatsens asfaltbana h6ller f. n. p6 att repareras och f6rl6ngas.

Redan kl. 13.50 lyfte vi igen och nu hade jag elva passagerare i kabinen, sedan fyra svenskar tack vare s6rskilt tillst6nd f6tt lov att f6lja med p6 denna kurirflygning Paris—Bromma. Nu var v6dret mulet men vi gick p6 3 000 m 6ver molnen och hade d6r s6 bra medvind, att vi under tre timmar h6ll 420 km/t i medelhastighet.

### Omintetgjort rekord

Jag satt och r6knade med ett nytt fint rekord mellan Paris och Stockholm, n6r vi i h6jd med V6xj6 fick besked om att det var landningsf6rbud p6 Bromma och att vi m6ste g6 till G6teborg i st6llet. Om vi f6tt forts6tta skulle vi ha flugit Le Bourget—Bromma p6 3 tim 50 min, en vacker tid. Det var utan n6gra egentliga tacksambetsk6nslor mot v6dergudarna jag 6ndrade kursen och fl6g till Torslanda, d6r vi landade kl. 17.50 efter precis fyra timmars flygning. Jag tog 6lsamtal till meteorologerna p6 Bromma och kl. 19.15 kunde vi 6terigen starta mot Stockholm, som vi tack vare fin vind n6dde redan efter 1 tim 15 min, slutar kapten Lindow.

G. K.

P. S.

Denna artikel var inbruten redan i nr 23 men togs ut p6 grund av att bilderna f6rsenades. Tyv6rr r6kade rubriken st6 kvar p6 l6psedeln, varf6r l6snummerk6parna blev tillf6lligt lurade. H6r 6r nu i alla fall artikeln med kapten Lindows fotografi.

Mitt i Korintkanalens ena mynn6ng har tyskarna lagt ett stort fartyg p6 tv6ren som sj6fartssp6rr.

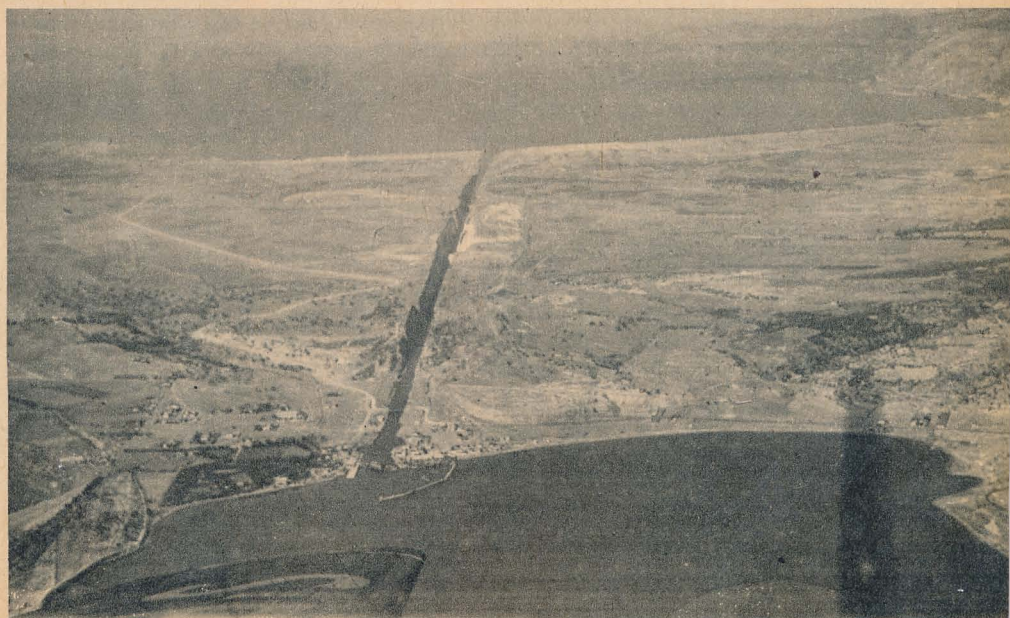
FLYG 24/45

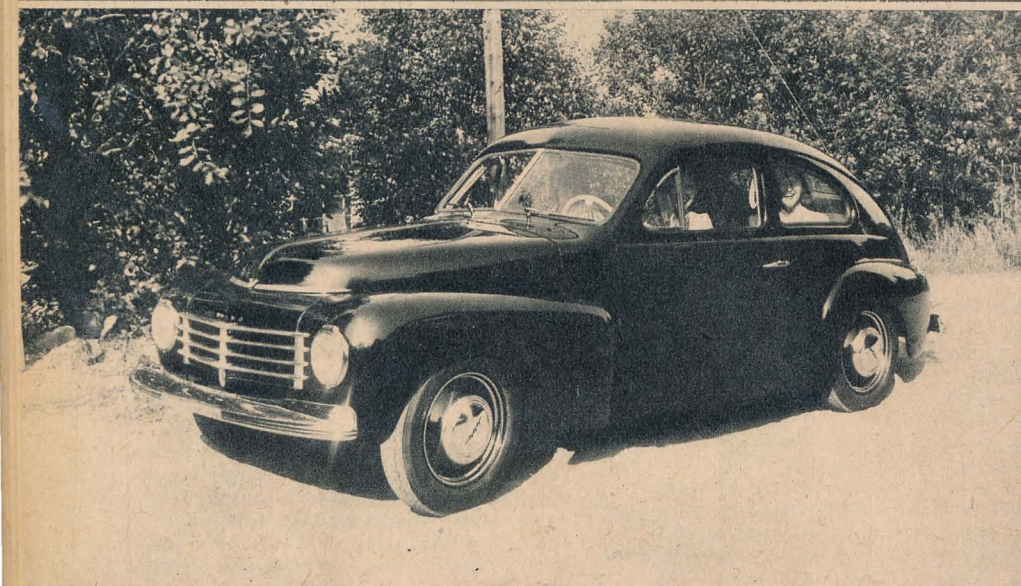
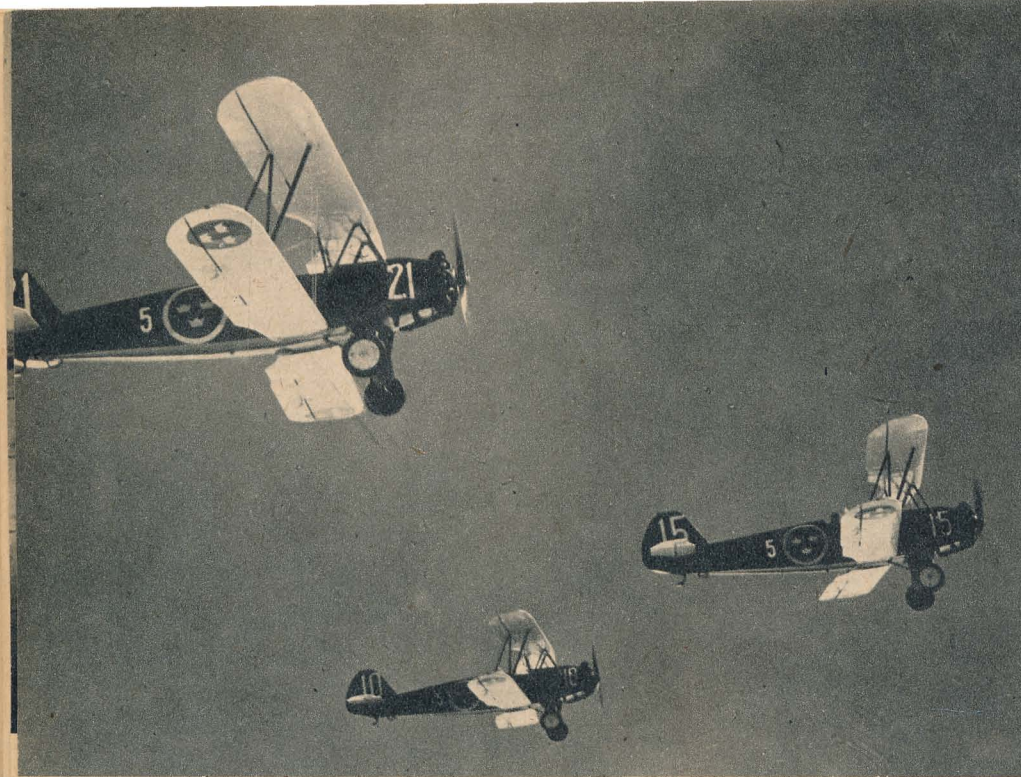
CONVAIRS kommande trafikplan Modell 110, som visades i foto redan i FLYG nr 17/45, kommer enligt fabriksuppgifter ganska snart att vara tillg6nglig f6r den europeiska flygmarknaden f6rsedd med tv6 1 425 hk Wright R-1820 C9HD-motorer. Den tidigare presenterade versionen med tv6 2 100 hk Pratt & Whitney »Double Wasp»-motorer har enligt fabriken f6ljande data och prestandasiffror: sp6nnvidd 27,74 m, l6ngd 21,65 m, vingyta 76,18 m<sup>2</sup>, vingbelastning 192,4 kg/m<sup>2</sup>, tomvikt 9 492 kg, flygvikt 14 618 kg, maxhastighet 518 km/t, marschhastighet 443 km/t, flygstr6cka med 3 030 kg betalande last (30 passagerare) och 427 km/t ekonomisk marschfart — 1 368 km, topph6jd med tv6 motorer 8 870 m, topph6jd med en motor 4 900 m, landningshastighet 127 km/t och startstr6ckans l6ngd 885 m. Propellrarna 6r fyrbladiga och har en diameter av 3,71 m. Landst6llet har dubbla nos- och huvud-

st6llshjul. N6gra uppgifter om hur m6nga passagerare och vilka prestanda som den med 1 425 hk motorer f6rsedda varianten av Modell 110 har, 6r inte offentliggjorda.

DEN CIVILA TRAFIKVERSIONEN DC-7 av det milit6ra amerikanska transportplanet Douglas C-74, som nyligen gjorde sin jungfruflygning, kommer enligt USA-rykten inte att seriebyggas. PAA s6gs ha best6llt 20 exemplar av DC-7 men troligen kommer den kommersiella varianten att bli en helt ny konstruktion.

LAISTER-KAUFFMANN CG-10A »Trojan Horse» kommer att byggas i en ny version utrustad med tv6 1 200 hk Pratt & Whitney R-1830 »Twin Wasp»-motorer. 6ndringen fr6n lastglidplan till motor drivet transportplan medf6r att sp6nnvidden m6ste 6kas n6got.





Är det svårare att lära sig flyga än att lära sig köra bil?

## ÄR DET SVÅRT ATT LÄRA SIG FLYGA?

Många gånger har jag blivit tillfrågad om det är svårt att lära sig flyga. Svaret har i allmänhet blivit: »Det beror alldeles på vad man menar med att flyga.» Gäller det t. ex. endast att i gott väder starta, svänga tillbaka och landa, ja då är det inte alls så märkvärdigt. Det kan nästan vem som helst lära sig. Men flygningen innefattar så mycket annat, där förarens förmåga ibland kan ställas på mycket svåra prov. Det ligger nära till hands att jämföra flygning med bilkörning.

Hur ofta bedömer man inte en bilförarens kurvteknik, mjukhet i ratten m m. Vissa bilförare är påfallande mjuka i sina rörelser, andra åter kör ryckigt, sladdar hårt, tvärbromsar vid fara osv. De senare har sämre anlag än de förra. En bilförare kan bromsa in och stanna om det blir dimma eller om en farlig situation skulle inträffa. En flygare måste hålla viss hastighet för att inte »sjunka igenom», även om sikten nedgår till några meter.

Denna jämförelse torde vara tillräcklig för att var och en skall förstå, att det genomsnittligt är svårare att flyga än att köra bil.

Flygning och bilkörning har ett gemensamt. Det beror på anlag om man skall bli en skicklig förare. Inom flygvapnet är konkurrensen stor och där gallras de bort, som saknar anlag eller eventuellt har små sådana. Inom sportflyget behöver inte gallringen vara fullt så sträng. Privatflygaren

*Av*  
**Grels Næslund**

Av  
**Grels Næslund**

utsättes nämligen inte för så stora påfrestningar under flygning som yrkesflygaren.

Vilka egenskaper måste då en god flygare ha? Ja, någon övermänniska behöver han minst av allt vara. Om vi tänker på förmågan att föra ett flygplan i luften, så är det närmast *harmonien i roderörelserna*, som avgör om en flygare har »känsl». En del gör stora, bryska rörelser med sparkarna och måste varje gång noga tänka sig för i vilken ordning de olika momenten i en manöver skall utföras. Andra åter har efter en kort instruktion förvärvat sig den rätta känslan för roderkombinationerna. Den förmågan kan man inte utforska annat än i luften vid flygning i dubbelkommando.

### Varning för övermod

Det är fel att tro, att av en flygare kräves mera *mod* än hos »vanliga» människor. Flygningen är numera tämligen säker, och de faror man löper och den risk man tar beror i regel på föraren själv. Man planlägger varje flygning noggrant, är orienterad om hur vädret är och kommer att bli. I regel går man därför inte några okända öden till mötes, såvida man inte genom oförmåga eller övermod själv bär skulden härtill. Det finns ingenting som är mer förkastligt hos en flygare än *övermod*. Denna egenskap har fällt många unga flygare, som flugit »lägre än vingarna bär» eller försökt kämpa sig igenom dåligt väder trots de risker, som är förenade därmed.

En egenskap, som måste finnas hos en flygare, är *noggrannhet*. Hur bråttom man än har, *måste* man ge sig tid att före starten systematiskt kontrollera instrument, reglage, roderorgan m m. Hafsighet och nonchalans i dessa avseenden måste omedelbart och hårt bestraffas av läraren, annars kommer eleven förr eller senare att råka ut för något missöde.

### Vakenhet och träning

*Vakenhet och uppmärksamhet* är också villkor för att bli en god flygare. Trafiken i luften tenderar att bli avsevärd. Av största vikt är det alltså, att man med vaken blick iakttar sin omgivning. Jag har ibland under utbildning av elever träffat på sådana, som inte har haft förmåga att i luften i tid upptäcka andra flygplan eller över



# flyga!

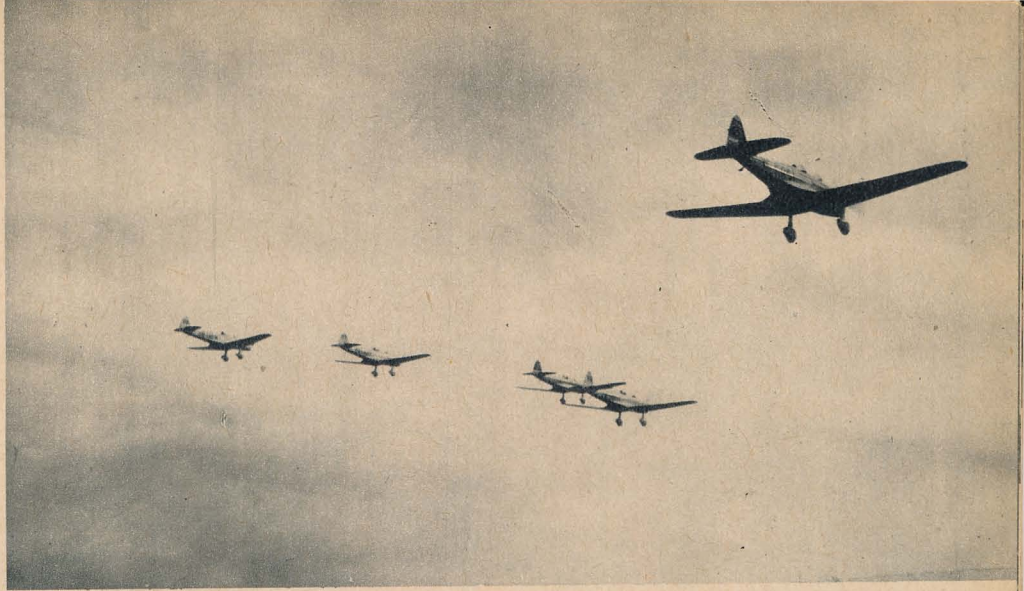


## FLYGLÄRAREN

i FLYG:s flygkurs, chefen för flygkadettskolan överstelöjtnant GRELLS NÆSLUND, är en av Sveriges skickligaste flygare och säkerligen vår mest erfarna flyglärare. Följ hans lektioner i FLYG och bli delaktig av hans erfarenhet.

Flygkursen kommer att omfatta följande lektioner:

1. Är det svårt att lära sig flyga?
2. Ett skolflygplans delar, instrumentering m m.
3. Förarens kontroll av flygplanet före och efter flygning.
4. Körning på marken.
5. Rodrens verkan.
6. Flygning rakt fram och horisontellt.
7. Stigning, glidflykt och överstegring.
8. Start.
9. Landning.
10. Normala svängar med motor.
11. Svängar i glidflykt.
12. Branta svängar med och utan motor.
13. Spin.
14. Nödländning.
15. Lågflygning.
16. Vingglidning.
17. Start och landning i sidvind.
18. Instrumentflygning.
  - a) Blindflyginstrumentens verkningssätt.
  - b) Kompassfelen.
  - c) Flygning rakt fram och horisontellt.
  - d) Stigning och glidflykt.
  - e) Svängar.
  - f) Överstegring.
  - g) Flygning i moln.
19. Navigeringsflygning.
20. Flygning i dåligt väder.
21. Desorientering.
22. Flygning under vinterförhållanden.
23. Flygning under mörker.
24. Avancerad flygning.
  - a) Looping.
  - b) Halvroll.
  - c) Roll.
  - d) Topproll.
  - e) Ryggflygning.
25. Fallskärmens användning.



Trafiken i luften tenderar att bli avsevärd. Vakenhet och uppmärksamhet fordras.

huvud taget tänka klart. Det blir för mycket att sköta både flygningen och uppsikten på andra flygplan. Sådana elever måste helt naturligt gallras bort.

En flygare måste träna ständigt. En idrottsman ställer inte upp i en krävande tävling utan träning. På samma sätt måste flygaren öva sig i en hel del detaljer för att kunna genomföra svårare flygningar. Instrumentflygning är härvid en viktig detalj, som inte får förbises.

## Läkarundersökningarna

Innan flygutbildning kan ta sin början måste eleven — den blivande yrkes- eller privatflygaren — genomgå en hel del läkarprov. Helt naturligt är fordringarna strängare för yrkesflygaren än för privatflygaren. Då man talar om läkarundersökning för flygare, tror de flesta att det mestadels rör sig om prov i snurrande stolar o dyl. Visst provas man i stolar och nog snurrar de, men det provet är bara en ringa del av den serie undersökningar, som måste genomgås. Läkarundersökningarna omfattar dels en allmän kroppsundersökning, där kroppskonstitutionen, andningsorganen m m provas (bl a skall man kunna hålla andan i en minut). Klarar man dessa prov går man vidare till specialundersökning av ögon samt öron, näsa och hals. Ögonundersökningen brukar ta flera timmar och är följaktligen mycket ingående. Det är inte bara synskärpan som provas, utan även det stereoskopiska seendet, färg- och ljussinne, synfält och en massa andra saker. Synskärpan måste på båda ögonen vara för militärflygaren minst 1,0 utan korrektionsglas. Trafikflygaren får ha något lägre synskärpa, dock utan korrektionsglas, medan privatflygaren blir godkänd även om han måste använda glasögon. Synskärpan måste dock för den senare på vardera ögat uppgå till minst 0,7. Öronproven gäller huvudsakligen hörsel och balanssinne, och det är just här de kända snurrande stolarna kommer till användning.

Den utbildade flygaren måste i fortsättningen varje år genomgå en del av de prov, som ingår i den första stora undersökningen. Även här gäller det att yrkesflygaren måste undersökas oftare och noggrannare än privatflygaren.

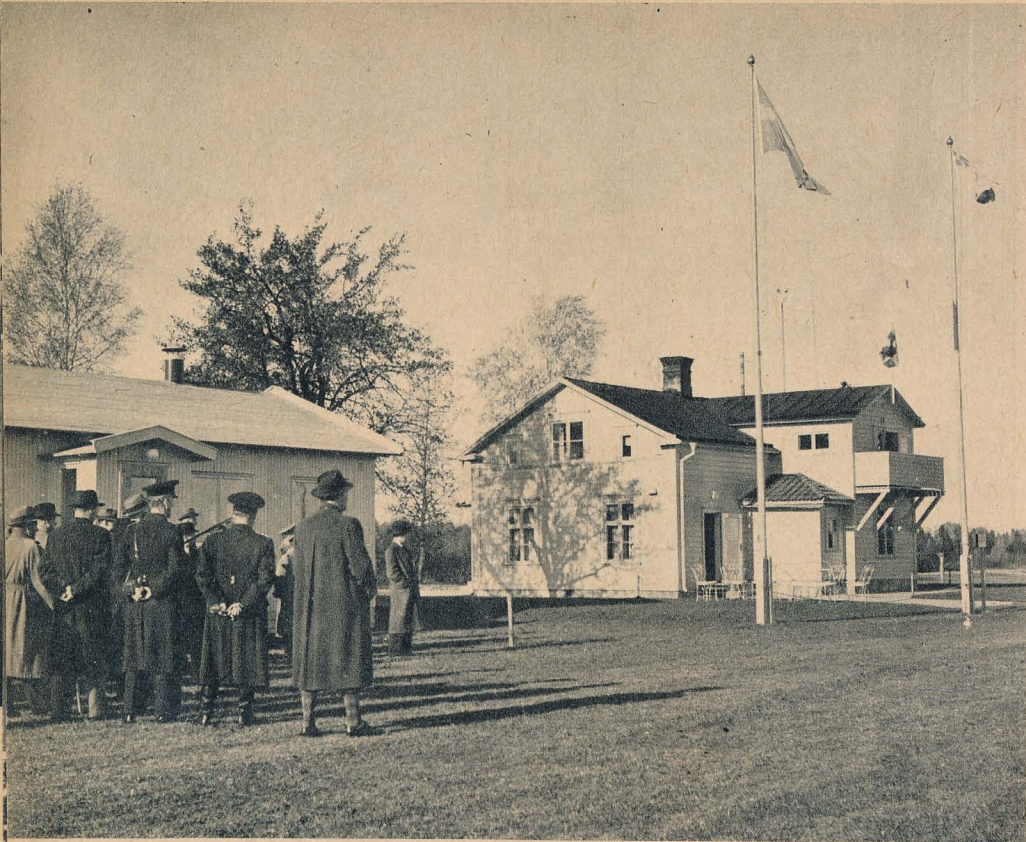
Efter genomgången godkänd läkarundersökning är det bara att sätta igång flygutbildningen.

I nästa artikel börjar vi med första lektionen.

Grells Næslund.



Både idrottsmannen och flygaren måste träna.



Det nuvarande »stationshuset» på Karlstads flygfält är helt enkelt en f d villa, som försetts med flygledarbalkong m m.

kr och av dessa medel hade den 1/10 2 050 000 kr förbrukats enligt denna specifikation: pumpstation 150 000 kr, ledningar 400 000 kr, täckdiken 175 000 kr och övriga arbeten på fältet 1 325 000 kr. Det nuvarande stationshuset är en gammal villa och helt olämplig för sitt ändamål.

Den nya generalplanen omfattar en permanentbana på 1 200 m och 2 st d:o på vardera 800 m samt nytt stationshus och hangar av Visby-typ. I första utbyggnadsskedet kommer den långa banan, som kostar 1 500 000 kr samt stationshuset och hangaren, vilka kostar 200 000 resp 400 000 kr. Utvecklingsmöjligheterna är goda, ty den ena av de planerade 800 m-banorna kan förlängas till 1 800 m, men då måste nuvarande Skoghällsvägen flyttas.

Redan nästa år kanske Karlstad har flygförbindelse även med Göteborg och ännu något senare även med Östersund via Rommehed och då är det ännu mera angeläget, att flygfältet har en ändamålsenligare stationsbyggnad samt hangarutrymmen. I planering för hangarområdet ingår även tillfartsväg och uppställningsplattform

## FLYGANDE FLYGPLATSINSPEKTION

III

Av FLYG:s utflugne  
G. KNUTSSON

*Härnedan följer tredje och sista avsnittet av berättelsen om luftfartsstyrelsens flygande flygplatsinspektion den 17—19 oktober. De två föregående avsnitten publicerades i FLYG nr 22 och 23/45 och skildrade besök på Stigtomta, i Visby och Malmö, på Kastrup, Getterön (Varberg) och Torstrand samt Norrköpings atlantbana.*

Solen i Karlstad, den berömda, lyste inte sbara från en klar himmel, när vi på förmiddagen den 19/10 satte ned hjulen på det invallade flygfältet vid Klarälven och klev ur SE-AFA, den lyste lika klart från ansiktena på solstadens representanter. Ja, det var frid och belåtenhet och den opposition som vi tidigare mött både i Malmö och Göteborg den lyste här endast med sin frånvaro.

De goda karlstadsborna var nöjda och glada över att ha blivit »inlemmade» i flygnätet och eftersom upp till tolv flygplan betjänas om dagen förstår man, att det är livlig trafik på Karlstads utmärkta gräs-fält. Tyvärr är det ju endast den genomgående trafiken mellan Stockholm och Oslo, som »gästlandar» f n och därför får värmlänningarna själva inte så många platser i flygplanen, som de skulle behöva. Men de hoppas på flera säten så småningom och de väntar utan otålighet.

### Karlstadsfältet utbygges

De har också redan fått ett finger — ett ganska stort sådant — av flygplatsutredningen, som trots att den nuvarande utbyggnaden ännu inte helt avslutats gjort upp en ny generalplan för Karlstads flygfält — en generalplan som kostar 2,87 miljoner att genomföra.

Det nuvarande fältet med dess största längd på 1 350 m och största bredden 900 m är ett vackert stycke invallningsarbete, som började 1940 med att de redan befintliga vallarna utmed Klarälven fullbordades runt om fältet. Samtidigt började man gräva täckdiken — det blev hela 60 km till slut — och anlade en pumpstation. Nu är gräsmarken så utdikad, att pumpstationen vid normala vattenförhållanden inte behöver vara igång. Anslaget för de ännu inte avslutade fältarbetena uppgick till 2 400 000

Byggnadschefen Erik Björkman i Karlstad redogör för situationen.

samt planeringsarbeten för tillsammans 200 000 kr. Därtill kommer stationsplatta för 75 000 kr, garage för 75 000 och stängsel för 50 000:—. I samband med tillkomsten av en huvudbana måste flygfältsbelysningen kompletteras för 250 000 kr. och en landningsradiofyranläggning för 125 000 kr byggas.

### Örebrobekymmer på tvären

Trots allt solsken i Karlstad och en god lunch på stadshotellet måste vi slita oss från »Värmeland det sköna» och sätta kurs mot Örebro via Kristinehamn och Karl-skoga-Bofors, vars lilla flygfält bevakades från luften. Mest tittade vi dock på den långa kanonskjutbanan samt Björkborns krutbruk. Särskilt för undertecknad var det roligt att för första gången få se sin födelseort från luften. Krutbruket och dess bostadsområden, där jag sprang omkring och hittade på pojkestreck som barn, har vuxit ut fantastiskt. Här fick man verkligen lysande bevis för den svenska industris enorma utveckling under det senaste kvartsseklet.

Men låt oss fortsätta till Örebro, där man har »bekymmer på tvären», vilket är uttytt så att flygfältet, som nu är 1 200 × 850 m, inte kan bli bredare. På ena sidan har man stadsbebyggelsen och på den andra en hög ås. Utmed denna sydvästra fältgräns var ursprungligen Svea kanal avsedd att grävas men detta gamla projekt har ju numera avlivats. I riktningen NV—SÖ kan dock blindlandningsbana på 1 900 m åstadkommas, om det skulle visa sig nödvändigt.

F. n. inskränker sig dock stadens önskemål till en tidsenlig stationsbyggnad samt en ny hangar. Dessutom behöver det nu ganska ojämna fältet putsas en smula.

Den livaktiga flygklubben, som på ett så förnämligt sätt klarade årets stora lag-tävling i segelflyg, har i år inregistrerat ett

(Forts. på sid. 35.)





SAAB-91 i luften för första gången. Härliga flygegenskaper, sade provflygaren Olle Hagermark.

## SAAB-91 HAR FÅTT LUFTDOP

Det första helsvenska skol-, sport-, ambulans-, rese- och privatflygplanet — A. J. Anderssons och Svenska Aeroplanaktiebolagets vackra skapelse SAAB-91 — fick sitt luftdop tisdagen den 20 november och FLYG kan tack vare utomordentligt tillmötesgående från SAAB redan i detta nummer presentera en flygande bild samt några markbilder från denna »historiska händelse».

SAAB-91 provflögs av Olle Hagermark, som kom ned efter sin första tur med entusiasmen lysande i ögonen. Spontant ropade han till konstruktören A. J. som med lugn tillförsikt men ändå en liten, liten smula spänning var en av de mest intresserade åskådarna: »A. J., du får massor av blommor för att du lyckats så bra. 91:an är så nära fulländningen som ett sportflygplan kan komma. Härliga flygegenskaper.»

Ja, det hade man väl också väntat, ty A. J. är en gammal räv, när det gäller flygplan i denna klass och det är ju som bekant inte första gången han konstruerar ett flygplan som har utomordentliga flygegenskaper. Olle Hagermark är visserligen anställd på SAAB och kan därför anses vara part i målet, men spontaneitet går över all beräkning. När han strax efter landningen också ville ge alla privatflygintresserade rådet: »Spara och köp en 91:a», så var nog också detta fullt uppriktigt menat och så vitt man kan bedöma dessutom ett mycket gott råd.

Vi hinner inte så här i presslägningsögonblicket säga mer om luftdopet men vi återkommer och övergår till att beskriva SAAB-91:s byggnadssätt m m.

### Beskrivning

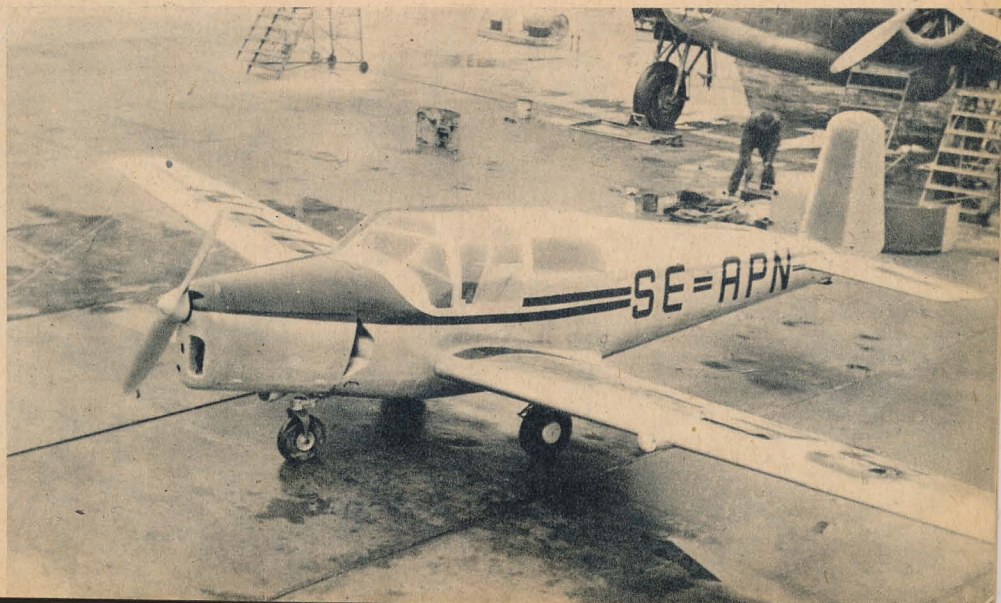
*Flygkroppen* är uppbyggd på pressade spant och valsade eller dragna stringrar, på vilka skalplåten nitas. Främre delen av kroppen, som har avrundat rektangulär sektion, uppstyvas av tre tvärgående balkar, i vilka huvudhjulställen och vingarna är infästa. Bakkroppen, som har oval sektion, utgöres av fyra sammannittade paneler, uppstyvade av spant och stringrar, på vilka skalet punktsvetsats.

*Vingarna* är helt fribärande, har trapetsform med förhållandet 1:0,45 mellan rot- och spetskorda samt en relativt kraftig tordering mot spetsen. Vingen är uppbyggd på en genomgående balk och pressade spryglar. Skalet utgöres framför balken av pläterad duralplåt (alclad) och bakom balken av väv. Vingbalken är fäst vid den mitre kroppsbalken med en vingkoppelbult, som är åtkomlig genom en lucka på vingens översida. Dessutom är vingen fäst i

den främre kroppsbalken med en horisontell koppelbult innanför en lucka i framkanten. Vid vingfogen finns självsläande kopplingar för förbindelserna med skevroder, vingklaffar och pitotrör. Vingarna kan därför demonteras synnerligen lätt — man behöver endast lossa de två koppelbultarna på varje sida. I vänstra vingen tillkommer dessutom ett proppskarvdon för strålkastaren, om flygplanet är utrustat med sådan.

*Vingklaffarna*, typ klyvklaff, som är handmanövrerade från sittrummet, är helt av lättmetall och synnerligen effektiva. *Skevroderen* är av typ Frise, har alcladskellet och är klädda med väv. *Stabilisatorn* och *fenan* har vardera en balk av duralplåt, pressade spryglar och plåtklädsel. Infästningen är utförd med tre bultar i två förstärkta stjärtspant. *Höjdroden* och *sidrodrer* har lättmetallstomme och vävklädsel. Höjdroden är utrustade med trimroder, som manövreras från sittrummet.

(Forts. på sid. 31.)



SAAB-91 på SAAB-plattan i väntan på sitt luftdop.

# HASTIGHETSREKORD

**Gloster "Meteor IV" nådde 969,6 km/t**

försökte också Glosters förste provflygare Eric Greenwood slå rekordet med en annan »Meteor IV» men han nådde endast 964,8 km/t i medelhastighet. Utanför vardera änden av »rekordsträckan» fanns en vändslinga med 6,5 km diameter, som flögs motsols.

Några dagar tidigare hade de två rekordflygarna gjort upprepade provflygningar över samma bana för att kontrollera tidtagaranordningarna m. m. Därvid nådde Greenwood upp till högst 972 km/t och Wilson 968,8 km/t. Tiden togs på vanligt sätt på elektrisk väg med filmkamera men samtidigt hade man installerat ett ekoradio-system för kompletterande tidtagning.

Efter flygningen sade Wilson, att hans nya rekord inte betecknade »Meteors» absolut högsta möjliga hastighet under ännu gynnsammare väderleksförhållanden och det torde också vara klart, att när nu väl rekordförsöken med specialtrimmade reaktionsjaktplan väl kommit igång, så kommer det nya rekordet inte att leva så värt länge, trots att det tidigare absoluta världsrekordet (755,1 km/t med Messerschmitt Me 109R) överträffades med över 200 km/t. de Havilland kommer väl inte att dröja med att framföra sin »Vampire» i rekordfrihet och amerikanerna har inte heller sagt sitt sista ord även om »Shooting Star» blivit en besvikelse — ur konstruktion men inte hastighetssynpunkt.

För första gången i rekordflygningarnas historia har motorkonstruktörerna givit flygplankonstruktörerna en kraftkälla med så stor effekt, att den inte helt kan tas ut under flygningen. Tidigare har alltid motorns svaghet varit det största krusket och i detta sammanhang förtjänar det att berättas, hur det egentligen gick till när Fritz Wendel i april 1939 satte sitt uppmärksammade rekord med den s k Messerschmitt Me 109R. Denna specialtyp hade inte mera likhet med det senare jaktplanet Me 109 än en modern Ford V—8 har med en gammal T—Ford.

Rekordmesserschmitten drogs av en traktor till startplatsen, där motorn — en specialtrimmad och modifierad Mercedes-Benz DB 601 som man lyckades pressa till över 1700 hk — startades för några ögonblick så att oljan hann bli uppvärmd. Där-

efter tömdes oljekyltanken och fylldes på nytt med iskyld glykol — ja, man hade t o m satt in en islåda under förarsätet. När allt var klart, drogs hjulblocken undan och piloten startade omedelbart med halvt gaspådrag. Me 109R kunde hålla sig i luften c:a 7 min, innan kylvätskan hade kokat bort, och landade med rödglödgd motor i ett moln av ånga.

Några sådana negativa »specialegenska-per» hade inte Wilsons rekord-»Meteor». Den var utrustad med 2 st Rolls-Royce »Derwent V»-aggregat, som vardera gav en dragkraft på 1695 kg, vilket vid 965 km/t är detsamma som 5811 hk. Tillsammans utvecklade alltså de två aggregaten vid rekordflygningen inte mindre än 11622 hk — d v s nära 7 gånger så mycket som det tyska rekordplanet sprängda motor.

Skillnaden mellan »Meteor IV Record» och den vanliga »Meteor III» är inte så värt stor men finns där dock. Rekordversionen har förlängda motorgondoler och dessutom har givetvis alla öppningar och utskjutande delar för den operativa utrustningen fyllt igen eller tagits bort — ex kanonmynningar, landningsstrålkastare, positionsljus etc. Rekordplanet hade också givits en extra förnämlig yttre finish. Varje liten ojämnhet kan vid dessa höga hastigheter orsaka en chockvåg med åtföljande minskad hastighet.

En annan sak som man måste tänka på var de reaktionsdrivna flygplanens instabilitetstendens. Man måste också till varje pris undvika varje form av roderflutter. Därför hade man styvat rodren. Detta gjorde givetvis att flygplanet blev ytterst tunga i rodren men vad betydde det, när man slapp ifrån alla bekymmer för »fluter». Vid svängarna på båda sidor om rekordsträckan behövde ju förarna inte alls hålla så hög fart.

Landställslåsen och lucklåsen måste förstärkas, så att de under inga förhållanden kunde öppnas under flygningen. Även kabinhuven måste förstärkas, förreglas och tätas. Det blev oerhört varmt därinnanför men varje försök med någon sorts ventilation skulle ha gjort det ännu hetare och ett särskilt kylsystem skulle ha tagit månad att konstruera.

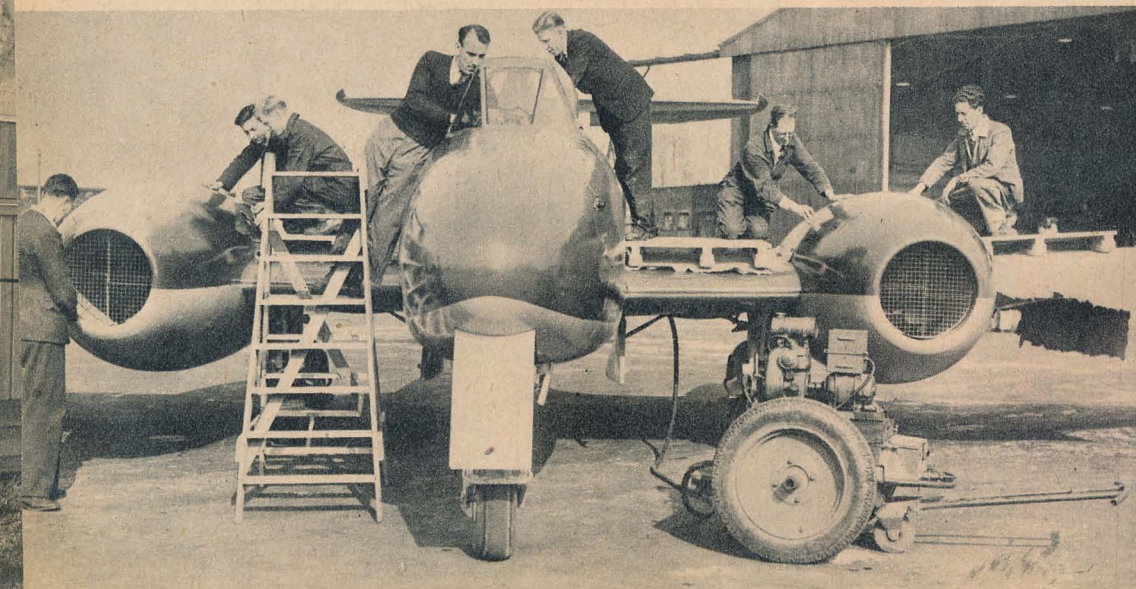
G. K.



Världsrekord-»Meteoren» på väg mot rekordet. över bron ses en av de rödvita ballonger, som markerade flygvägen.

Det absoluta hastighetsrekordet för flygplan har äntligen fått sig en försvarlig puff uppåt, sedan det första officiella rekordförsöket med ett reaktionsdrivet plan gjorts efter kriget. Det nya rekordet sattes den 7 november med »Britannia», en Gloster »Meteor IV» med översten H. J. Wilson vid spakarna. Medelhastigheten — d v s det nya rekordet — för flygningarna i båda riktningarna över den 3 km långa rakbanan vid Herne Bay blev 969,6 km/t under det att högsta hastigheten i ena riktningen var 977,6 km/t. Vid samma tillfälle

Här nedan den skinande blanka rekordkärnan »Britannia», som polerats värre än något tidigare flygplan. Lägg märke till de dubbla skydden mot rispande skosulor på vingarna, både tjocka täcken och filtsockförsedda trallor. — T h kliver rekordhållaren själv, översten i RAF H. J. Wilson ned under kabinhuven, som sedan läses efter honom.





## MED "LÄRKAN" TILL FÅGELSKOG

Höstsemester har inte särdeles högt anseende och i allmänhet får man nog säga att utbytet blir större av en semester under högsommaren eller vårvintern. Men det finns ett bra sätt att förgylla höstsemestern — att flyga.

Så tänkte »Ekis» — d. v. s. chefen för AB Aero Service, dir. Gunnar af Ekenstam, som underligt nog inte vill kallas »Lärkenstam»! — och jag när vi för en tid sedan gav oss i väg med »Lärkan» från Bromma på kurs norrut. Det blev en trevlig tur genom ett sportflyguppvaknande land.

Norr om Rotebro blev det allt gråare i luften — taket sänkte sig och sedan vi passerat Uppsala försvann marken så gott som alldeles i ett stritt regn. I höjd med Tierp ljusnade det emellertid och vi kom fram till Gävle i rätt tid.

En historisk landning närmade sig, ty aldrig förut hade någon utifrån landat på Avans nya flygfält. »Lärkans» besättning skulle bli de första besökarna.

Norr om Inre fjärden skulle fältet ligga. Men var? Små åkrar här och där men... jo, där har Gösta Forslund lagt ut en »försiktighetsmarkering», en fyrdelad gulröd sak, som tydligt visar att här är det något som har med flyg att göra. Och där syns den vanliga fältmarkeringen.

Avans flygfält har ännu dräneringslinjer kors och tvärs, vilket gör att man inte upptäcker det omedelbart. Men när man väl gjort detta är det bara att landa — 70 min efter starten från Bromma.

Vi blir väl mottagna av bl. a. flygchefen Gösta Forslund, Gävlebygdens flygklubbs allt i allo. Men mera därom — samt om det nya flygfältet — i en särskild artikel på sid. 27.

»Ekis» är en sådan där man som inte har tid att vara helt ledig. Men så håller han också på att bygga en stadig grund till sin flygfirma. Nu är han visserligen på semestertur men passar samtidigt på att demonstrera KZ-III:an under uppehållen — eller kanske vi ska säga att han är på demonstrationstur och i samma veva försöker att få lite avkoppling...

När »Ekis» gjort sin sista demonstrationstur på Avan kommer slagregnet — en mäktig regnfront, som meteorologerna varnat för. Vi tjustrar »Lärkan» utanför hangaren och blir bjudna på middag i Göstas hem. Sedan tillåter vädret start mot Orsa i finfint väder.

### Bara plats för "Lärkan"

Vi går på kurs i stort sett västnordväst. Bara en bit ifrån Gävle blir landskapet vildare och nödländningsmöjligheterna sparsamt utströdda. Men i »Lärkan» känner man sig trygg, ty med den kan man ju ta sig ner snart sagt var som helst. När man inte har en amfibie så bör man ha en sådan här kärra i oländiga trakter. Här finns massvis med sjöar men endast säl-lan ser man en åkerplätt där man kan landa någorlunda säkert — möjligen med undantag för »Lärkan» som sagt. Så underligt det än låter har sträckan Gävle—Orsa mycket sämre nödländningsmöjligheter än sträckan Orsa—Östersund! Och vi drack mjölk till maten i Gävle så detta är en fullt nykter iakttagelse...

Motvinden är hård. Kytten är svåra men minskar när vi går upp på 1500 m höjd. Till höger ligger den långa sjön Amungen och där framme till vänster skymtar Siljan, som vi går en bra bit norr om. Landskapet är fantastiskt vackert.

Nu flyger vi omedelbart till vänster om Oresjön och Skattungén. Av med gasen och »Lärkan» glider ner mot den för sin skönhet kända Skattungensbyn. Inte så dumt med höstsemester i alla fall.

Det har varit kyligt sista hälften av vägen från Gävle och när »Ekis» landar efter 1 tim 35 min tar vi en redig åkarbrasa och äter en smörgås vid kärran. Så småningom

»Lärkan» går in för landning på en 300 m lång åker i Tandsbyn, som ortens flygfolk markerat med ett vind-T. — T v gör »Ekis» en provstart.

uppenbarar sig »Orsa-Pelle», d. v. s. Hans Peterson, och flygläraren vid den petersonska flygskolan, sergeant Tore Strindberg. Sedan vi ställt in »Lärkan» i Hans Petersons hangar bilar vi till Orsa, äter middag och övernattar — efter åtskilligt flygsnack förstas.

Nästa morgon är vädret strålande klart. Orsabygden charmar oss så att vi inte kommer i väg förrän i tolvtiden. Några tussar av typiskt snömolnsutseende har dykt upp vid norra horisonten men meteorologen på F 4 talade om för mig, när jag ringde honom, att det inte var någon som helst risk för snö.

### Glöm inte Siksjön!

Vinden kommer från NNV så det går sakta framåt över ödemarkerna. En liten fäbodvall här och där, en åkerlapp vid någon by — ja, om man går på stor höjd kan man ta sig fram till någon nödländningsplats på en ganska stor del av sträckan. Dessa tämligen skapliga chanser blir mindre förvånande om man tänker på att flygplanet här i stort sett följer såväl järn- som landsväg, där bebyggelsen är tätast — om man nu kan använda detta ord om de här obygderna.

Ungefär halvvägs blir vi halvrusiga av upptäckarglädje, ty där nere till vänster ligger Siksjön och på en udde i norra änden ser vi en stor åker med längdriktningen rakt i vinden. Vid uddens rot finns en gård, från vilken det enligt kartan leder två körvägar till civilisationen: den ena åt NV till Sveg (15 km fågelvägen) och den andra åt SV till järnvägen (c:a 4 km) Orsa—Sveg. Åkern är stor och fin — där kan man säkert landa utan risk för kärran,

Forts. på sid. 38.

Efter landningen i Tandsbyn lastades ryggsäckar, gevär och spinnspö ur »Lärkan». — Från Hugo Ericson, »Ekis» (med gevär) och »Pro Mille». — Per Nilsson-Tanner låter gråhunden »Kaipa» lukta på jaktbytet, en järpe, medan de övriga — Gunnar Persson, »Ekis» och Sture Zetterblom — solar sig vid fäbodvägen.



# TYSK KVÄRLÄTENS KAP GRANSKAD

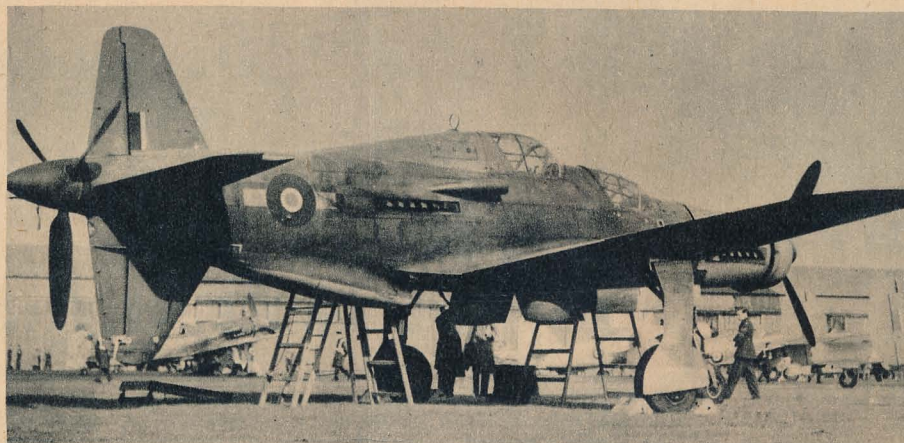
Med ledning av de nu offentliggjorda engelska undersökningarna av tysk flygmateriel från tiden strax före kapitulationen lämnas här som ett komplement till artikeln i FLYG nr 20/45 en sammanställning av uppgifter ur de engelska tidskrifterna AEROPLANE och FLIGHT samt den schweiziska INTERAVIA. De flesta här behandlade tyska konstruktionerna har kommit till under ständiga allierade dag- och nattbombanfall men detta har tydligen ej hämmat den tyska uppfinningsförmågan ifråga om att konstruera motvapen mot de anglo-amerikanska bombförbanden. Främst har det rört sig om reaktions- och raketdrivna ortförsvarsjaktplan som med fantastisk stigningsförmåga och hastighet gått upp mot de anfallande bombplanen och avlossat sina 30 mm automatkanoner eller raketprojektiler för att sedan omedelbart gå ned och landa. Aktionstiden för de raketdrivna planen var nämligen endast några få minuter. Mot slutet av »kampen om Tyskland» använde sig många av de tyska piloterna av ranningstaktiken, vilket i så gott som samtliga fall innebar självmord men ibland lyckades föraren rädda sig genom den pilotkastare, som var installerad i de sista tyska reaktionsdrivna jaktplanen.

Att det tyska flygvapnet gjorde så pass litet väsen av sig under »slutkampen» berodde inte på brist på flygplan utan på en katastrofal brist på drivmedel. Tyskarna hade byggt en mängd underjordiska, bombsäkra fabriker för framställning av jaktplan, vilket framgår av att både briter och amerikanare påträffat stora mängder av splittrerna flygplan av en mängd olika typer som dock hade en sak gemensam — inte en droppe bensen i bränsletankarna. Att tillverka syntetiska bränslen eller raffinera naturolja under jorden var inte lika lätt som att bygga flygplan och så fick den allierade strategiska bombningen av bensen- och oljeindustrin avgörande betydelse.

Nedan återfinnes en redogörelse för vad de olika fabrikererna var sysselsatta med mot slutet av 1944 och början av 1945.

## Arado

Bland Arados sista propellerdrivna flygplan förtjänar nämnas det för transport av kanoner och lätta stridsvagnar avsedda planet Arado Ar 232, som byggdes i två



En av engelsmännen påträffad Dornier Do 335 i tvåsitsig övningsversion. Det ensitsiga jaktplanet skiljer sig endast genom den borttagna övre kabinen. Do 335 har dessutom förekommit i en »siamesk-tvilling»-version, byggd av Junkers och kallad Ju 8-635.

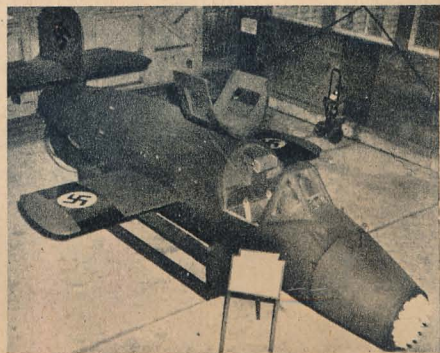
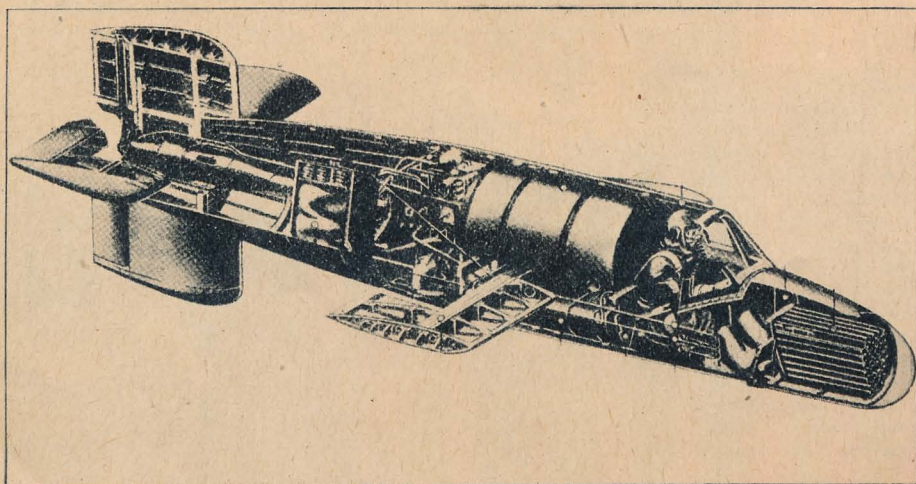
huvudversioner. Den första av dessa var Ar 232A (se FLYG nr 15/45), utrustad med två BMW 801A eller 801L, 14-cyl. stjärnmotorer, som utvecklade 1 595 hk vardera på 1 200 m höjd och 1 495 hk på 5 400 m. Detta gav planet en maxfart på 338 km/t på 5 500 m och 298 km/t på 0 m. Med en normal bränslelast av 2 200 l hade Ar 232A 1 500—1 600 km flygsträcka vid normal marschfart. Med en maxlast på 4 ton var flygvikten 22 500 kg medan Ar 232A tom vägde 16 500 kg. Spännvidden var 32 m och den totala kroppslängden 23,47 m. Huvudflygkroppen, utom stjärtbommen, hade längden 16,15 m.

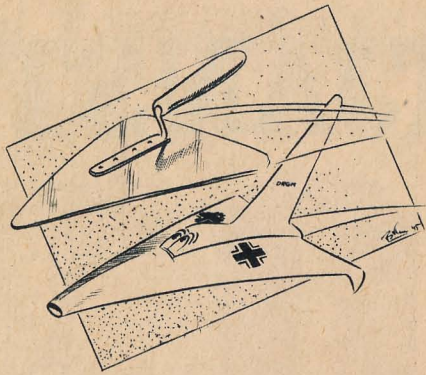
Konstruktivt sett har Ar 232 en del intressanta detaljer. Bl. a. kan huvudflygkroppen vid ilastning fällas ned på de under buken monterade 22 små hjulen och lasten rullas eller köras in i lastrummet över den nedfällbara lastbryggan i bakroppen. Huvudlandstället är infällbart i vingen medan noshjulet är halvt infällbart. Besättningen består av tre man och beväpningen av endast en 7,9 mm ksp i kroppen under bommen. Sedan Ar 232A tillverkats någon månad kom order på att alla BMW 801 behövdes för stridsflygplanen och att en ny version — Ar 232B, försedd med fyra 1 050 hk Bramo Fafnir 323, skulle byggas. Denna version skiljer sig

i. ö. från Ar 232A genom en modifierad vinge och endast tio par småhjul under kroppen.

Bland övriga propellerdrivna Arado-flygplan byggdes även ett begränsat antal Arado Ar 240 (se FLYG nr 18/45), ett tvåmotorigt höjdsplanings- och tungt jaktplan utrustat med två DB 601, senare 603-motorer på vardera 1 700 hk. Det mest kända reaktionsdrivna flygplan som konstruerats av Arado är det tvåmotoriga kombinerade spanings- och lätta bombplanet Ar 234B (se FLYG nr 12 och 20/45), som flög första gången i december 1943. Standardversionen är en utveckling av experimenttypen Ar 234A, som var försedd med fällbart landställ. Aggregaten var som tidigare omtalats av typ JUMO 004 vilka gav Ar 234B i spaningsversion en maxfart på 756 km/t på 6 000 m höjd, medan farten med bomber reducerades med ca 100 km/t. Ar 234 B:s beväpning bestod av 2 st kopplade fjärrmanövrerade 20 mm akan nedåt-bakåt på kroppens undersida med 200 skott till varje vapen. Maxbomblasten var 2 000 kg. Bränslemängden var 3 830 lit. Följande data och prestationer har uppgivits: spv 22,75 m, lgd 12,69 m, höjd 3,96 m, flygvikt 8 490 kg, max startflygvikt 8 950 kg utan och 9 180 kg med raketstarthjälp,

T v en röntgenteckning av det tyska raketdrivna jaktplanet Bachem BP 20 »Natter». — Nedan ett exemplar med den genomskinliga noskåpan borttagen framför de 33 raketprojektilerna.





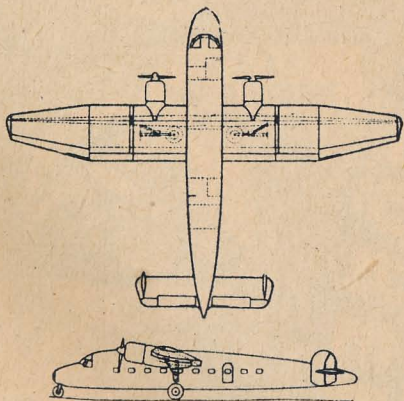
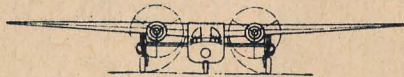
Ovan en Karlström-karikatyr av en påträffad tysk prototyp av ett reaktionsdrivet jaktplan, »Jäger P-13», vars konstruktör var Alexander Lippisch, som bekant pappa även till Me 163. P-13 är utformad som en liksidig triangel med nedvikta vingspetsar och utrustad med ett reaktionsaggregat av typ Lorin, som beräknades ge planet en toppfart på 2.400 km/t.

vingbel vid normal flygvikt 303,2 kg/m<sup>2</sup>, topphöjd 11 490 m, startsträcka med 1 500 kg bomber 1 785 m utan och 860 m med raketstarthjälp.

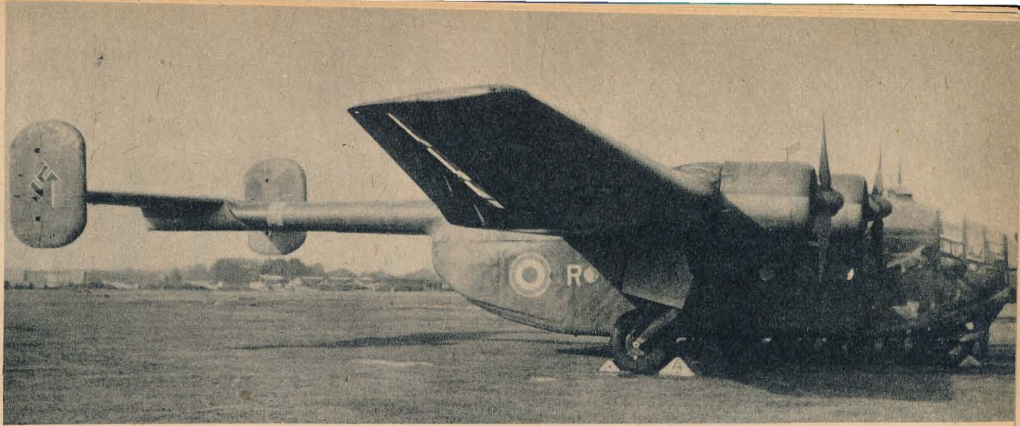
Den fyrmotoriga utvecklingen av 234B — Ar 234C (se FLYG nr 20/45). Ar 234C skiljer sig huvudsakligen från sin föregångare genom de fyra BMW 003-aggregaten som monterats i två gondoler under vingarna. Typen hann aldrig ur prototypstadiet men hade enl. uppgift synnerligen goda prestanda och utmärkt stabilitet. Stig-hastigheten var 1 100 m/min, maxfart på 6 100 m 878 km/t och topphöjden 11 520 m. Aktionstiden med fulleffekt på aggregaten var 40 min eller 85 min vid 60 % effekt-uttag, men dessa siffror kunde avsevärt förbättras med hjälp av fällbara extratankar.

### Bachem

Detta tidigare helt okända namn inom den tyska flygindustrin väckte efter kapitulationen ganska stor sensation i den brittiska pressen genom det raketdrivna ensitsiga ortsförsvarsjaktplanet *Bachem BP 20 »Natter»* (Huggorm). Det var utrustat med det vätskedrivna raketaggregatet Walter



Ovan en treplanskiss av det tvåmotoriga transportplanet Blohm & Voss Bv 144, som var försett med omställningsmekanism för yttervingarnas anfallsvinkel.



Här ovan och längst ned ses två fotos av det fyrmotoriga tyska transportplanet Arado Ar 232B, utrustat med 4 st 1.050 hk Bramo Fafnir 323-motorer. Under flygkroppen har planet 10 par hjul, vilka användes vid landning på dåliga fält.

HWK 509, som gav »Natter» en maxfart av 1 010 km/t på 4 900 m höjd och en stighastighet på inte mindre än 11 250 m/min. Trots denna fantastiska stighastighet såges accelerationskraftens inverkan på föraren inte ha varit mer än c:a 2¼ g. Spännvidden anges till endast 5,5 m. BP 20 »Natter» hade vingar och stjärtparti i träkonstruktion med lamellimrad genomgående vingbalk. Kroppen var byggd i helmetall med mycket kraftig bepansring både bakom de i nosen monterade raketrören för 33 st R4M-raketprojektiler och bakom föraren. Runt de stora tankarna för »T»- och »C»-stoff-bränslet gick vidare ett dubbelt lager pansar.

Starten skedde efter impulser från en ekoradiostation och sedan bombplanen angripits med raketprojektilerna lämnade föraren planet med hjälp av en katapultsits, vilken samtidigt påverkade en kabel som utlöste en fallskärm avsedd att rädda raketaggregatet. Detta skildes från den övriga delen av flygkroppen i kopplingen mellan aggregat och bränsletankar. Några engelska rapporter om att planet visat sig i strid föreligger inte.

### Blohm & Voss

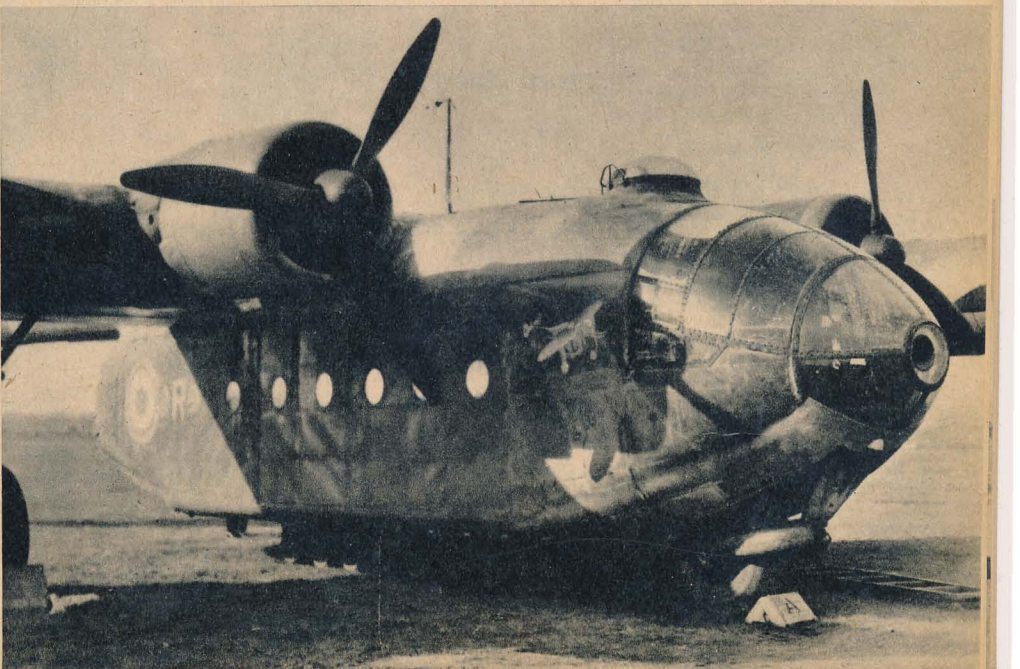
Efter den osymmetriska Bv 141B har denna firma fått fram ett intressant tvåmotorigt, högvingat transportflygplan kallat Bv 144. Denna konstruktion hann byggas i två prototyper hos Société Louis Breguet i Frankrike. Den intressantaste nyheten med detta plan är den elektriska omställningsmekanismen för ändring av yttervingarnas anfallsvinkel, en sak som troligen kommer att tillämpas även på framtida, icke tyska flygplan. Bv 144 byggdes för en besättning på 3 man, 18 passagerare och 460 kg last samt en flygsträcka på 1 500 km. Den totala flygvikten var 13 265 kg.

Ett ensitsigt höjdjaktplan, ursprungligen konstruerat av Messerschmitt, övertogs av Blohm & Voss och fick beteckningen Bv 155. Fastän produktionen påbörjades före sammanbrottet kom detta jaktplan aldrig i aktiv tjänst. Två versioner byggdes; Bv 115B som var försedd med DB 603-motor och TKL 15 turbokompressor samt Bv 155C försedd med DB 603U-motor och turbokompressor av samma typ som föregående. Maxfarten för båda typerna uppges ha varit 689 km/t på 16 450 m höjd för typ B och 15 250 m för Bv 155C. Den engelska källan anmärker att denna flygplantyp säkerligen skulle ställt till en massa besvär om den kommit i tjänst.

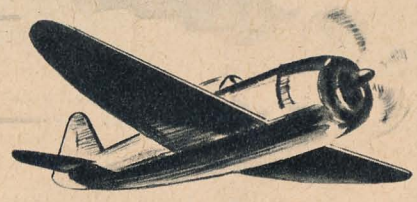
Det sista Blohm & Voss-flygplanet var Bv 238 som dock endast byggdes i ett eller två exemplar. Bv 238 var ganska lik sin föregångare Bv 222 men var avsevärt större och tyngre. Man planerade att på serietypen installera sex JUMO 222 24-cyl. vätskekylda motorer i sex block. Maxeffekten anges till 2 500 hk. Spännvidden var 59,64 m och flygvikten 91 ton. Vid yttervingarnas infästning till mittstycket hade monterats gondolliknande kåpor, i vilkas främre och bakre del fanns ett kanontorn med en rörlig 20 mm akan i samtliga fyra torn.

### Dornier

Det största tekniska intresset bland de nya Dornier-konstruktionerna tilldrog sig det tandem-motoriga (en motor i nosen och en i stjärten) nattjakt- och jaktbombplanet Do 335, som sammanlagt byggdes i 40 exemplar. Bland dessa fanns två versioner, en en-sitsig jaktversion — Do 335A — samt en två-sitsig övningsvariant — Do 335B. Motorutrustningen bestod av två Mercedes-Benz DB 603 på vardera 1 900 (Forts. på sid. 30.)



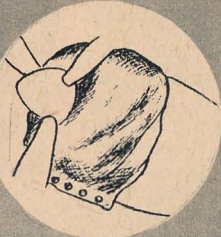
# SVENSK FLYGTJÄNST



SVENSKA ALUMINIUMKOMPANIET



A·B



A.B. DULAC

Inreg. varumärke

Stockholm

Malmö

— märket för kvalitetslack

KARLAPLANS JÄRNAFFÄR  
Harry Genborn A.B.



**BOLAGETS LEVERANTÖRER**

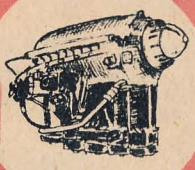
ABA



A.-B. KLAES JANSSON



Aero-Materiel

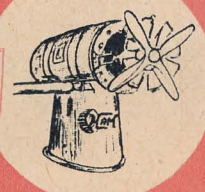


A.-B. TÖNSETH & CO.



GUSTAF WESTMANS TRÄVARU A.B.

KRAFT- & ARBETSMASKINER





# SJÖKRIGET I STILLA HAVET

Efterhand som tiden går blir uppgifterna som vad som inträffat under det andra världskriget allt fylligare. Fakta, som tidigare icke kunnat publiceras, blir nu offentliga. I oktober släppte U. S. Navy ut en sammanfattande statistik över japanska flottans och sina egna förluster jämte uppgifter om tid, plats och sänkningsorsak.

Det mest frapperande i uppgifterna om de egna förlusterna är att dessa äro så låga. Enligt japanska rapporter skulle så många slagskepp, hangarfartyg och kryssare ha sänkts för amerikanerna, att knappast något sådant fartyg längre skulle finnas på havets yta. I själva verket stod ju amerikanska flottan betydligt starkare vid krigets slut än vid dess början. Vid krigsutbrottet funnos 16 slagskepp, 7 hangarfartyg och 38 kryssare. Nu är styrkan 24 slagskepp, 119 hangarfartyg och 93 kryssare. Särskilt påfallande är ökningen av hangarfartyg. Av de nu befintliga hangarfartygen äro 30 »större», 10 »mindre» och 79 eskortfartyg. Utvecklingen är karaktäristisk för den amerikanska krigsledningens insikt om flygets betydelse i kriget till sjöss. Såsom här många gånger framhållits har kri-

## Av AVIATOR

get till sjöss utkämpats och herraväldet över Stilla havet vunnits till väsentlig del med hjälp av marinflyget. Sjöstriderna ha oftast utkämpats mellan flyg och fartyg, medan sjöstyrkorna mera sällan varit i kontakt med varandra. Detta framgår också av statistiken över förlusterna, som visar att flygplan varit den avgjort främsta förlustorsaken. Sjökriget på oceanerna utspelas med flyg, buret av hangarfartyg, stödda vid behov av slagskepp, kryssare och jagare, i stället för, som man tänkte sig tidigare, främst med slagskepp, stödda bl a av hangarfartygsflyg.

Den amerikanska flottans förluster fördela sig sålunda:

Sänkta större amerikanska fartyg:	S:a	Av ubåtar
Slagskepp .....	2	—
Hangarfartyg .....	11	4 (36 %)
Kryssare .....	10	2 (20 %)
Jagare .....	71	10 (14 %)

De båda slagskeppen sänktes av flyg vid den japanska kuppen mot Pearl Harbor. Det är att märka, att där sänktes ytterligare flera slagskepp. Intet av de 8 därvarande var stridsdugligt efter anfallet. Flera av fartygen måste tas upp från botten och kommo i tjänst först efter 1 à 2 år. Dessa fartyg ha icke medtagits i statistiken.

Av hangarfartygen voro 5 stora, nämligen Lexington, som förlorades efter flyganfall under slaget i Korallhavet 8/5 1942, Yorktown, som sänktes av en ubåt efter slaget vid Midway en månad senare, Wasp och Hornet, som sänktes av resp. ubåt och flyg under striderna om Guadalcanar i september—oktober 1942, samt Princeton, som sänktes av landbaserat flyg under slaget vid Leyte 24/10 1944. Egendomligt är att landstigningarna på Luzon, Iwojima och Okinawa samt det stora slutanfallet på japanska flottan i dess hamnar i juli 1945 kunde genomföras utan förlust. Det är däremot känt, att flera hangarfartyg (Franklin, Bunker Hill) under kampen om Okinawa blevo svårt skadade av själv-mordsflygare och måste tagas ur linjen.

Av de små hangarfartygen sänktes ett av ubåt i Atlanten 1944 men har medtagits här för fullständighetens skull. 2 förlorades vid Leytelandstigningen i oktober 1944, ett vid Luzon i januari 1945 och ett vid Iwojima i februari.

Av 7 större kryssare sänktes en av sjöartilleri under slaget i Javasjön mars 1942 och 4 i artilleristrider omkring Guadalcanar hösten 1942. En sänktes av flyg 1943 och en av ubåt vid Filippinerna kort före stilleståndet. De 3 mindre kryssarna sänktes 1942—43.

En granskning av de amerikanska uppgifterna om japanska flottans förluster ger ett ännu tydligare utslag på att flyget var det främsta medlet för att vinna herraväldet till sjöss. Se tab. längst ned på sidan.

Av slagskeppen sänktes 2 under striderna om Guadalcanar hösten 1942, ett sjönk 1943 i Japanska sjön efter explosion, 3 förlorades i slaget om Leyte i oktober 1944, ett sänktes av en ubåt vid kinesiska kusten en månad senare, ett (Yamato) sänktes av flyg, sedan det löpt ut möjligen för att ingripa mot landstigningen på Okinawa i april 1945. Under slutanfallet i juli sänktes ett och sattes tre ur stridbart skick efter flyganfall mot fartygen i hamnarna Yokosuka och Kure.

Av 15 större hangarfartyg förlorades ett i Korallhavet och 4 vid Midway våren 1942 samt ett vid Guadalcanar på hösten samma

Av övertvattensfartyg	Av flyg	Övriga orsaker
—	2 (100 %)	—
1 (9 %)	6 (55 %)	—
7 (70 %)	1 (10 %)	—
16 (22 %)	25 (34 %)	20 (30 %)

år. 3 sänktes i de strider, som föregingo landstigningen på Marianerna i juni 1944, och 4 i slaget om Leyte. Ytterligare 2 sänktes av ubåtar senare på hösten 1944. Där-efter uppträdde icke längre några japanska hangarfartyg till sjöss.

4 eskorthangarfartyg sänktes alla av ubåtar under konvojtjänst nära kusten.

Av 15 större kryssare sänktes en av flyg vid Midway 1942 och 3 vid Guadalcanar på hösten samma år. 6 förlorades i slaget om Leyte och 2 något senare vid Filippinerna. 2 sänktes av engelsmännen på försommaren 1945 i ostindiska farvatten och 2 i juli i Kures hamn.

Med ledning av de publicerade uppgifterna är det också möjligt att avgöra den förut mycket omstridda utgången av de större kraftmätningar, som förekommit i Stilla havet efter de stora japanska segrarna första halvåret.

I slaget i Korallhavet den 6/5—7/5 1942 hejdades en japansk invasionsflotta på väg mot Port Moresby på Nya Guineas sydkust, som skulle bli bas för invasion mot australiska fastlandet. Segern vanns av hangarfartygsflyget, som bl a sänkte ett japanskt hangarfartyg mot förlust av ett amerikanskt. En månad senare, vid Midway, hade amerikanerna gillrat en fälla och lyckades sänka 4 hangarfartyg och en stor kryssare mot endast ett eget hangarfartygs förlust. Enligt japansk uppgift medförde dessa bakslag att japanska flottan och marinflyget miste självförtroendet och i fortsättningen blev alltför passiva.

Striderna om Guadalcanar hösten 1942 kostade amerikanerna 2 stora hangarfartyg och 3 stora kryssare mot 2 slagskepp, (Forts. på sid. 30.)

## AB FLYGLEVERANSER

### Försäljningslista

#### Miles Falcon, 130 hkr GPM.

Gångtid c:a 1793 tim.  
I mycket gott skick.  
Luftvärdighetsbevis 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 propellrar 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.

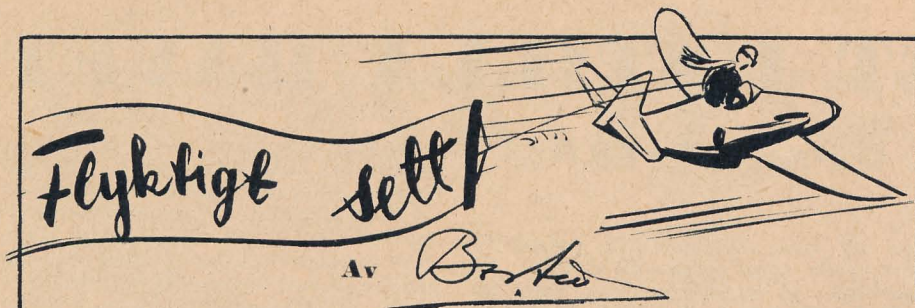
Vid behov eller försäljning av flygmateriel och utensilier vänd Eder med förtroende till oss. Offert sändes på begäran.

Förfrågningar ställas till

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

### Sänkta eller ur stridbart skick försatta japanska fartyg:

	S:a	Av ubåtar	Av övertvattensfartyg	Av flyg	Av flyg och fartyg	Övriga orsaker
Slagskepp ...	12	1 (8 %)	3 (25 %)	6 (50 %)	1 (8 %)	1 (8 %)
Hangarfartyg	19	8 (42 %)	— (0 %)	9 (47 %)	2 (11 %)	—
Kryssare ....	36	14 (39 %)	4 (11 %)	15 (42 %)	3 (8 %)	—
Jagare .....	126	42 (33 %)	27 (21 %)	45 (35 %)	5 (4 %)	7 (6 %)



**EN LÅNGFLYGNING** av ovanliga mått gjorde ABA-kaptenen Carl-Gustaf von Rosen den 12/11, då han som pilot på Nordiskt Missionsflyg (NMF) första flygplan — som egentligen var den från ABA förhyrda SE-BAW »Svanen» (en av ABA:s från USA inköpta Douglas C-53:or) — flög den nära 5 000 km långa sträckan Malmö—Amsterdam—Marseille—Neapel—Atén—Kairo på något under 20 timmar. Planet hade dagen före startat från Bromma med svenska och norska missionärer, som skulle till Addis Abbeba i Abessinien — där ju Carl-Gustaf von Rosen sedan gammalt är hemtam — och Tananarivo på Madagaskar, där några långliggare bland missionärerna skulle hämtas för att efter många år äntligen få komma hem och vila ut före nästa stora uppgift.

**EN TIDTABELL** av noggrannaste slag, vari även de förhärskande vindarna på färdvägen medräknats, hade von Rosen själv gjort upp före starten och advokat Torild Backe har givit FLYG svart på vitt på att hans förhandsberäkningar stämt förbluffande väl. Vi återger de beräknade och verkliga tiderna. Alla tider efter »Greenwich meantime», som ligger en timme efter svensk tid.

Alltså start från Malmö den 12/11 kl. 03.45 — beräknad start kl. 03.30, start från Amsterdam 07.00 (07.00), från Marseille 10.44 (11.30), från Neapel 14.47 (15.15), från Aten 19.08 (19.15) till Kairo 23.25 (23.35). Från Kairo startade SE-BAW den 15/11 efter ett par dagars vila kl. 03.51 (04.00) och flög via Khartum till Addis Abbeba, dit planet anlände kl. 15.18 (15.15) — tre minuter efter beräknad tid. Den 19/11 startade »Svanen» åter från Addis Abbeba programenligt kl. 03.00 och anlände enligt hittills föreliggande uppgif-

ter precis efter schemat kl. 15.40 till Dar-es-Salaam, där besättningen och passagerarna sov över natten för att dagen därpå — den 20/11 — flyga till Tananarivo på Madagaskar.

**ETT BERÖMLIGT INITIATIV** har tagits av Västerdalarnas flygklubb, som mot kommunalfullmäktiges i Dala-Järna negativa inställning, genom personlig insats av medlemmarna och tillmötesgående av markägaren, civilingenjör Carl Munters, Stockholm (infödd Järnabo), har skapat en »landing strip» på 950 meters längd och 85 meters bredd — naturligtvis gräsbana. När det hela var klart blev också kommunen intresserad och samma dag som Tore Strindberg, flyglärare i Hans Petersons flygskola i Orsa, landade med en Klemm 35 — söndagen den 4/11 — gav kommunalfullmäktige klubben ett anslag på 3 000 kr. Där ser man att man inte bara skall gå och vänta på kommunens eller statens ekonomiska hjälp. Hjälp dig själv så hjälper dig också myndigheterna.

**AMERICAN OVERSEAS AIRLINES** är det definitiva namnet på American Airlines interkontinentala sektion. Detta USA:s största lokalflygbolag hade egentligen sökt koncession på den södra Atlantrouten till Medelhavsområdet samtidigt som TWA begärt att få flyga till Skandinavien. Civilflygmyndigheten i USA fann det dock av någon anledning bäst att ge den ena vad den andre ville ha och därför fick AOA norra och TWA södra Atlanten. Vi svenskar har ingenting att bleklaga oss över — möjligen i så fall AOA som har byggt upp en god och värdefull erfarenhet i Medelhavet och där har en mängd personliga förbindelser. AOA har i varje fall gjort det bästa av situationen och bl a sänt över sin presschef Frank Olsen, en herre som vi svenska flygjournalister trivdes utomordentligt väl med. Han berättade bl a att American Airlines för sin »domestic service» (lokaltrafik) i USA har (eller får) 85 st DC-3:or och 56 DC-4:or. Det ger oss en aning om hur omfattande flygtrafiken egentligen är i USA. Att flygpassagerarna i Sverige måste vänta i veckor, innan de kan få en flygplats hos ABA, är inte så märkvärdigt, eftersom ABA har så få flygplan, men att det är lika lång väntetid på American Airlines bokningslistor säger oss en hel del om den flygtrafikutveckling, som vi har att vänta.

Den finske presidenten Mannerheim passerade för någon tid sedan Bromma. På bilden t v ses han i ABA:s Paris-fästning på väg söderut. Resemål Madeira för rekreation. — Karl-Gustaf von Rosen har gjort en märklig flygning för Nordiskt Missionsflyg (se NMF-märket på bröstet) och här undertecknar han de sista papperen före starten från Bromma.

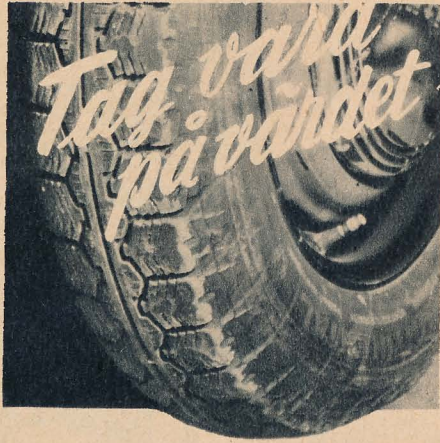


Denne glade gosse är Frank Olsen, presschef i American Overseas Airlines, som gläder sig inför den 15 dec, då AOA hoppas kunna »take over» ATC:s trafik på Sverige.

**FLYGPRISERNA** kommer mycket snabbt att sjunka, sade Frank Olsen, ja, snart nog till ungefär hälften av de nuvarande c:a 2 700 kr för en enkel tripp Stockholm—New York. Dir Per A. Norlin i SILA har också uttalat sig om saken och framhållit, att flygpriserna över Nordatlanten när som helst kan minskas med åtminstone en tusenlapp. Samtidigt har det danska flygbolaget DDL — som nu fått sina »fästningar» — meddelat att biljettpriset Köpenhamn—New York blir 2 000 kr.

**CIVILFLYGAFTAL** har fö i dagarna träffats mellan SILA, DDL och Norges Luftfartsstyre — alla de just nu aktuella nordiska interkontinentala flygbolagen — om samarbete ifråga om civil flygtrafik mellan USA och Sverige—Norge—Danmark. Avtalet innebär även tekniskt samarbete och en naturlig service på respektive lands flygplatser, där också samtliga undertecknare av avtalet har rätt att uppätta sina trafikorganisationer. AOA beräknar att överta ATC:s trafik på Stockholm den 15 december och samma dag hoppas bolaget kunna börja flyga på Oslo — eller med andra ord Gardermoen un-





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

H. M. Konungens  Hovleverantör

**RINGCENTRALEN**

i Stockholm A. B.

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

der det att Sola i Stavanger blir den naturliga reservlandningsplatsen. Tills vidare skall bolaget trafikera den nordatlantiska routen en gång i veckan. Starten kommer att göras med DC-4:or eller rättare sagt ombyggda militära C-54:or. Redan i januari hoppas dock AOA få de första exemplaren av sju beställda Lockheed »Constellation» och sedan torde det inte dröja så värst länge, innan vi får se detta intressanta plan på Bromma.

**DE OLIDLIGA** meteorologtjänstförhållandena på Bromma hoppas man då skall vara ändrade — om det nu kan ske så fort utan konstlade medel. ATC har begärt och även fått upprätta en radiosondstation på Bromma — en nödvändighet för att kunna uppehålla flygtrafiken. SMHI — som inte bryr sig så mycket om flygtrafiken — företar en radiosondering per dag på Torslanda men det anses för dyrt att också göra det på Bromma. Här-omdagen hade tjänstgörande meteorologen på Bromma utfärdat startförbud (QGO) därför att han misstänkte isbildningsrisk. Någon möjlighet att själv konstatera detta hade han inte — det har inte SMHI råd med — men han svalde stoltheten och ringde ATC samt bad sin kollega där skicka upp en radiotermometer. Det gjorde den hyggelige yankeen och det visade sig att isbildningsrisken inte var så allvarlig. Trafikplanen fick starta efter några timmars försening. Nu anses det bra inom SMHI, att ATC upprättat radiosondstationen på Bromma — »ty den kan vi överta» — men alla hoppas nog att det hellre blir ABA än SMHI som övertar den stationen. För trafikflygets skull.

Bastin.



men se till att försäkringarna äro ordnade i



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

## Vårt lands

Kaptenen Claes J. Smith är av alla flygintresserade känd för sina bragder som provflygare vid SAAB. Han är en flygare som få och har under sin relativt korta tid som provflygare lyckats bemästra ett flertal synnerligen komplicerade och farliga situationer, där han alltid handlat med beundransvärd fädighet, sinnesnärvaro och skicklighet och aldrig tvekat att ta de största personliga risker i avsikt att så mycket som möjligt skydda den honom anförtrodda, dyrbara materielen. Härigenom har han på ett betydelsefullt sätt bidragit till stärkandet av landets försvarsberedskap under de gångna krigsåren. Kapten Smith skulle säkerligen icke så väl ha lyckats i sitt värv, om han icke besuttit en så högt utvecklad flygskicklighet i förening med djup teknisk förtrogenhet med flygplanet.



Flyget kräver och kommer mer och mer att kräva en mångfald olika funktionärer med speciella kvalifikationer. En för alla tillgänglig väg till utbildning erbjuder NKI-skolans nya flygtekniska kurser, vilka utarbetats för olika åldrar och förutsättningar. Ni har möjlighet att välja just den utbildning, som mest intresserar och passar just Er själv. Särskilda förkunskaper fordras ej.

## mest erfarne provflygare

har anförtrotts redigeringen av

## NKI-skolans nya flygtekniska kurser

Sänd in kupongen  
redan idag till

Sänd kostnadsfri studiehandbok för nedanstående:

- Flygteknisk ingenjörsutbildning
- Privatflygarkurs
- Luftnavigatörkurs
- Radiotelegrafistkurs
- Trafiktjänstkurser
- Flygmekanikerkurs
- Motormontörkurs
- Instrumentmontörkurs
- Segelflygning
- Modellflygning m. fl. nya kurser

Namn .....

Adress ..... Flyg 24/45

**NKI**  
*skolan*

S:t Eriksgat. 33  
STOCKHOLM

### Utbildning till:

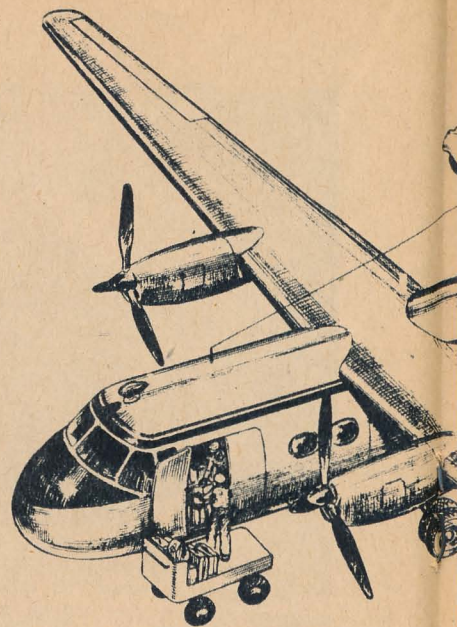
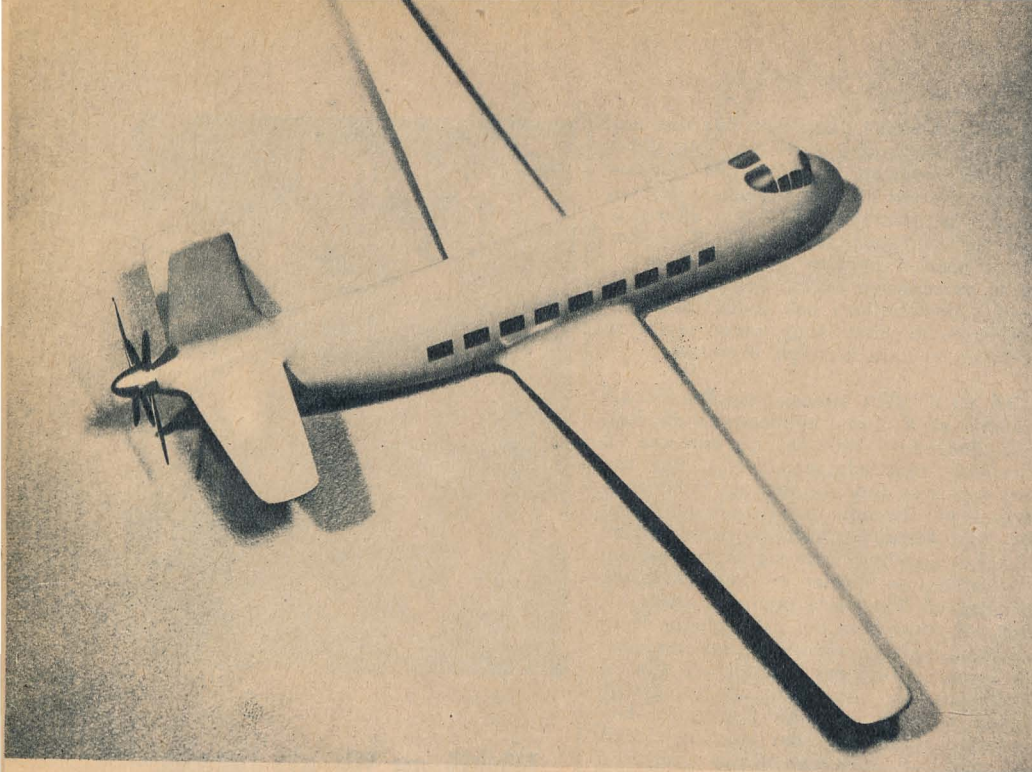
1. Flygande personal
2. Personal i marktjänst
3. Personal i verkstadstjänst

**Grundlig utbildning med endast folkskola som grund**

Ni får handbok  
av **HANS OSTEIUS**

Denne populära flygförfattare har utarbetat den handbok »Flyget efter freden», som Ni kostnadsfritt får gen. kupongen här bredvid.





Boeings nya »feeder»-plan 417-22 ses här ovan i teckning med 2 st 700 hk Ranger-motorer. Alternativt kan den utrustas med 2 st 700 hk Wright »Cyclone 7».

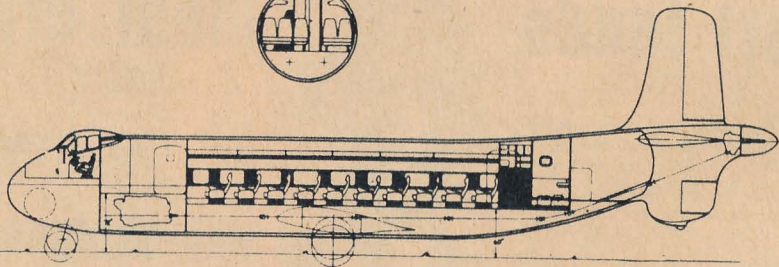
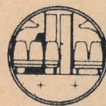
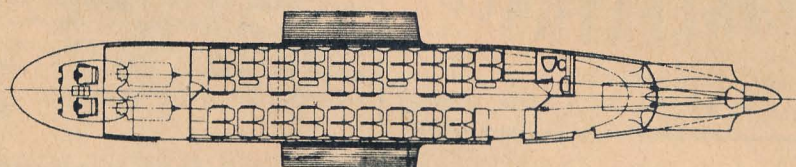
## USA INFÖR III KLASS FLYGRESOR — 2,5

Av FLYGS:s New-York-korrespondent  
GUNNAR KRISTIANSSON

New York, i november.

Trafikflyget är i Amerika redan var mans egendom i en utsträckning, Europa inte känner till. Att flyga här i landet är inte längre någon lyx — tvärtom händer det på vissa sträckor att man t. o. m. sparar pengar genom att flyga i stället för att resa med tåg, då flygbiljettpriset många gånger är lägre än motsvarande pris för en järnvägsresa. Tar man även tidsvinsten med i räkningen — vilket givetvis är det riktiga — blir skillnaden ännu större till flygets förmån. Hårtill kan så läggas, att när man flyger, bjuds man på samtliga måltider under resan — men får själv betala dem, om man färdas med tåg.

För en europé förefaller det kanske, som



Douglas nya trafikplan för upp till 48 passagerare — DC-8 — ses överst t v i teckning. Här ovan interiörskiss med stolarrangemang etc.

om målet nåtts här i Amerika ifråga om flygets demokratisering. Men man tänker annorlunda i USA.

Det kostar ännu för mycket att flyga, flyget måste göras billigare, säger man på ansvarigt håll i de ledande flygbolagen. Och vi skall också göra det billigare, tillägger man med en bestämdhet, som det inte går att tvivla på.

Dagens flygbiljettpris i Amerika baserar sig på en taxa av ung. en krona pr svensk mil, vilket är anmärkningsvärt lågt sett mot rådande höga prisnivå i Amerika, där en vanlig kroppsarbetare lyfter en vec-kolön på c:a 100 dollar i veckan. I själva

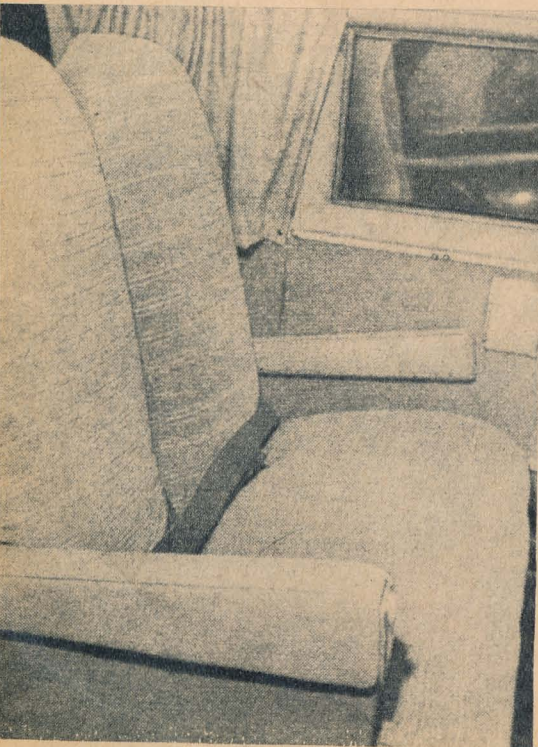
För »III klass flygtrafik» har DC-3:an försetts med 28 passagerarplatser och bilden t v visar arrangemanget med en soffa för två resande.

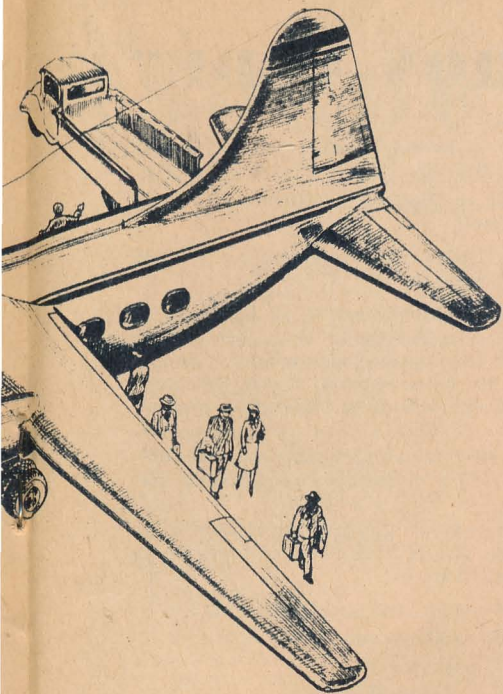
verket är det felaktigt att räkna fyra kronor på en dollar — dollarns värde i USA är knappt två kronor, så man får en bättre och rättvisare bild om man säger att priset för en flygbiljett i Amerika är c:a 45 öre per svensk mil.

Otroligt billigt, utropar säkert mina svenska läsare. Alltför dyrt, säger man på den här sidan Pölen, och frågar sig: Hur skall vi kunna få ner priserna ytterligare?

### DC-3 för 28 passagerare

En lösning prövas redan: på flyglinjen New York—Boston har American Airlines insatt några Douglas DC-3 maskiner, som ombyggt och utrustats med 2-manssäten så att de i stället för 21 passagerare kan ta 28. Liknande maskiner har även insatts på routen New York—Washington med gott resultat.





## ÖRE PER KM

Den nya DC-3 för 28 passagerare har dubbla stolar på båda sidor med en 35 till 27,5 cm bred gång i mitten. Dubbelstolarna, som specialkonstruerats, påminner om sätena i en bil och har endast ett säkerhetsbälte för varje par passagerare. Passagerarna medför själva sitt bagage till planet och placerar det i speciella bagagefack, precis som vid en järnvägsresa. Härigenom nedbringas flygbolagets omkostnader — vilket ju är en förutsättning för att kunna sänka biljettpriset. Men arrangementet med att låta passagerarna själva ta hand om sitt bagage och sina handväskor har även visat sig medföra en tidsbesparing: vid ett tillfälle hade samtliga 28 passagerare stigit ur ett plan och tagit sina väskor med sig på endast 1 min 45 sekunder. Detta innebär att flygplanets »dödtid» på marken kraftigt reducerats och att maskinen kan utnyttjas på ett intensivare och effektivare sätt som transportmedel.

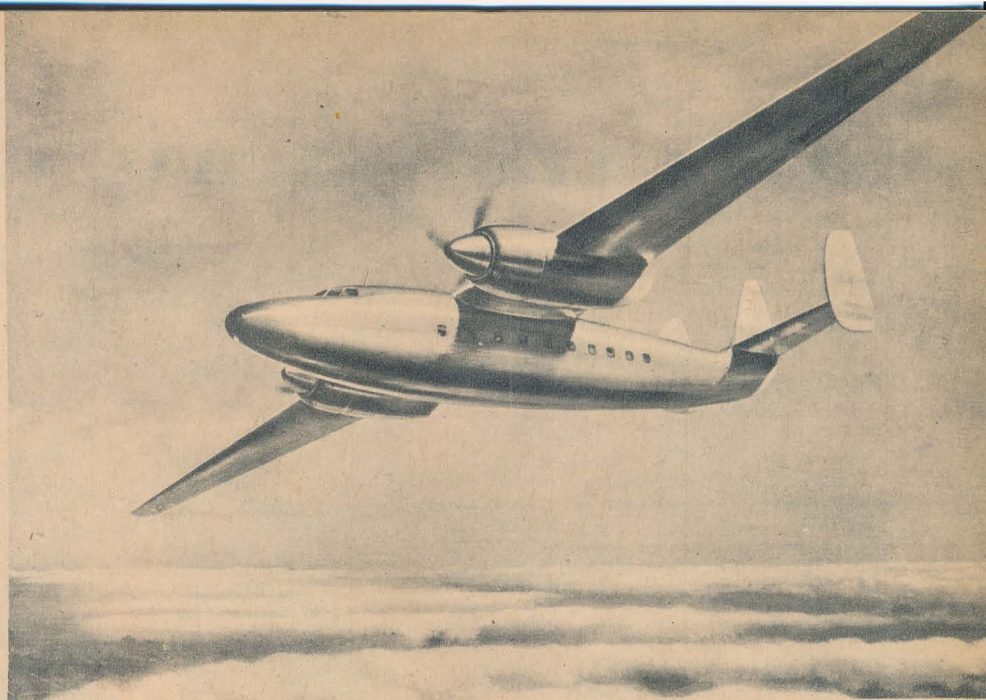
Givetvis är det inte meningen att insätta dessa DC-3:or på längre sträckor utan endast på starkt trafikerade linjer. Och givetvis ämnar man vid sidan om denna enkla flygtjänst erbjuda dem som vill betala härför ett maximum av all den bekvämlighet och komfort, flyget är i stånd att ge resenären.

Men man är onekligen inne på en väg, som skulle leda till en »tredje klass» och en »andra klass» även inom flygtransporten. Införandet av en tredje klass kräver emellertid en stark trafikfrekvens och alltid till 100 proc. utnyttjade plan. På vissa linjer kan man räkna med att det alltid skall finnas tillräckligt med passagerare att fylla samtliga platser i flygplanen, på andra måste man ha möjligheter att utnyttja ev. lediga platser för frakt och post.

### Rena busstrafiken

Det är i huvudsak på sträckor upp till 300 km, som »tredje klass» skulle kunna komma ifråga. På så korta sträckor be-

(Forts. på sid. 36.)

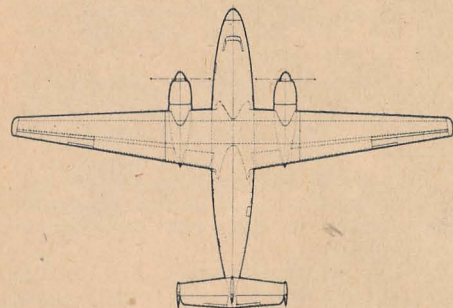


## AIRSPPEED A. S. 57 "AMBASSADOR"

Airspeed Limited i Portsmouth har presenterat ett nytt passagerarplan avsett för transkontinentala linjer med plats för antingen 24 eller 40 passagerare. Fabriksbeteckningen är A. S. 57 och dess namn »Ambassador» och det är konstruerat för hög ekonomisk marschfart utan ökning av driftkostnaderna. A. S. 57 är utrustad med 2 st Bristol »Centaurus 57» slidmotorer på vardera 2 585 hk starteffekt, som ger planet en startsträcka på endast 686 m för att klara ett 15 m högt hinder. Stig-hastigheten uppgår vid havsytan till 482 m/min vid 20 655 kg startvikt. Den betalande lasten uppgår till 4 315 kg. Ekonomiska marschfarten är beräknad till 386 km/t på 6 000 m, varvid endast 35 procent av starteffekten tas ut. Flygsträckan är 1 600 km.

»Ambassador» kommer att bli försedd med tryckkabin och passagerarutrymme uppgår till 1,42 m<sup>3</sup> per passagerare. Första exemplaret beräknas komma att flyga första gången nästa år. Ganska snart därefter kommer »Ambassador» att insättas på de brittiska transkontinentala routerna, säger firman i ett meddelande till FLYG, och detta tyder på att flera exemplar bygges samtidigt.

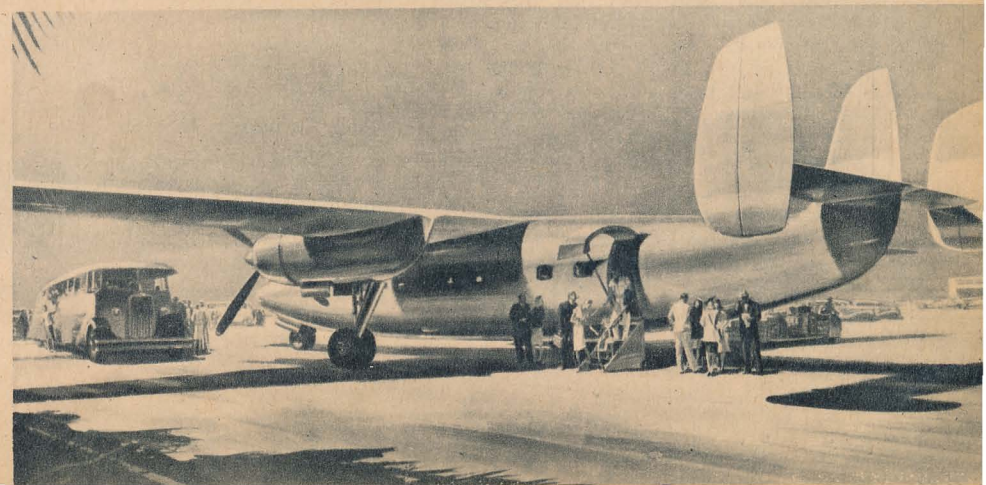
Inredningen är av modernaste slag och firman har konsulterat flera av Storbritanniens ledande flygtrafikexperter för att få kabin-layouten så ändamålsenlig och bekväm som möjligt. På samma sätt har man vänt sig till en rad trafikflygare för att få instrumentarrangemanget så överskådligt och lättillgängligt som möjligt. I bakre delen



Bilderna ovan och nedan visar Airspeeds nya trafikplan »Ambassador». Närmast här ovan en översiktsritning av detsamma.

av kabinen är två toaletterum inredda och omedelbart bakom besättningens avdelning en modern köksanläggning med kylskåp, elektrisk ugn, värmeplattor, el-rost m m.

»Ambassador» har följande yttre mått: spännvidd 35,05 m, längd 24,46 m, höjd till fenans överkant med landstället ute 5,74 m, vingyta 111,48 m<sup>2</sup>, vingbelastning 183,12 kg/m<sup>2</sup> och effektbelastning 4,13 kg/hk.



# IATA:s NYA "GENERAL AVIATION CODE"

Vid International Air Traffic Association's sammanträde i Paris 1937 uppdrogs åt kodkommittén att utarbeta en ny telegramkod för universellt bruk i samband med lufttrafik, radio och kommersiell telegrafi som ersättning för den kod som då allmänt användes av alla till I. A. T. A. anslutna länder.

Det jättelika arbetet att utforma denna nya kod har fortsatt under krigets ytterligt försävarande betingelser. Sedan den 10 maj 1940, då internationell kontakt med Haag fullständigt omöjliggjorts, övertogs hela arbetet av en liten grupp på fyra man från KLM och två från IATA's huvudkontor.

En av de män som hade huvudansvaret för arbetet var chefen för KLM:s utlandsavdelning, dir *D. J. de Vries*. Så fort okkupationen av Holland dömt KLM till överksamhet tog han sig an detta stora verk. Dag efter dag dessa långa mörka år kom han och hans medarbetare tillsammans för att dryfta detaljerna i den nya koden, och när befrielsen kom var arbetet färdigt. När man betänker att verkets redaktion var så gott som fullständigt avstängd från yttervärlden och inte kunde kontrollera sina uppgifter i utlandet, framstår den nya koden som ett underverk. En av de första åtgärderna i den nyligen upprättade International Air Transport Association i Montreal var också att anta koden som standard för hela världen.

Den första fullständiga »prototypen» till koden presenteras i en engelsk upplaga tillsammans med textöversättningar till franska och tyska.

The General Aviation Code, som den kallas, har utformats med särskild hänsyn till trafikfrågor som faller inom civilflygningsens område.

Det är en trebokstavskod, *d v s* varje ord eller sats som skall chifferas motsvaras av en grupp på tre bokstäver i koden i motsats till de flesta tidigare system som använder fem bokstäver.

Då de kodkommittéerade bestått av förstklassiga experter på såväl flyg som telegramkod har de med sin trebokstavskod nått avsevärda fördelar framför de tidigare systemen. Kostnaderna har minskat så att man nu sparar 70 % mot förut 50 % — i vissa fall betydligt mera — av kostnaderna för telegrafering med klar text. Genom att förse varje bokstavsgrupp i koden med ett för densamma kännetecknande tal har också goda möjligheter lämnats för felkontroll av telegrammen, därigenom att dessa tal summeras för tre grupper och summan medtelegraferas i form av en bokstav. Var tionde bokstav är alltså kontrollbokstav, i kortare meddelanden sista bokstaven.

Koden täcker alla termer av intresse för flygning och flygtrafik men innefattar dessutom ett stort antal uttryck inom affärsfraseologin. Dess användning är alltså ej begränsad till lufttrafikföretag och liknande utan sträcker sig till alla som sysslar med transporter av olika slag, t ex resebyråer, rederier, privatflygare o s v. Huvudavdelningarna i kodens första upplaga är följande:

*Detaljerade instruktioner* för kodens användning, illustrerade med ett stor antal exempel från dess praktiska tillämpning.



Dir D. J. de Vries, KLM, mannen bakom den nya genialiska kod, som nu antagits av IATA i Montreal.

*En allmän avdelning* innehållande mer än 17 000 ord och fraser på de mest skilda områden såsom passagerartrafik, frakttrafik, gods- och bagagetransport, post, försäkringar, tariffer, beställningar, hotell, administration, linjetjänst, markttjänst och radiotjänst etc.

En särskild avdelning för bokning av passagerare, fraktgods och post, upplagd så enkelt att envar efter någon övning kan använda den utan kodbokens hjälp.

Ex.: A=1, B=2, C=3, ABC=123.

*En ortsnamnsförteckning* upptagande namnen på ungefär 3 000 städer anknutna till reguljära flyglinjer, med uppgifter om läge i land och kontinent. Kodorden är så valda att man lättast möjligt kan känna igen dem.

T. ex. LON=London, STO=Stockholm, NKP=Norrköping, OKG=Ordshonikidzgrad.

*En avdelning för tal och siffror* omfattande tal från 0000—9999 vilka i kombination med särskilda anvisningsord kan utökas till åttasiffriga tal, med eller utan två decimaler. Detta kan användas för telegrafering av t ex tider (13.45).

*En sterlingtabell* som eliminerar de omfattande anvisningar och instruktioner som vanligtvis måste användas vid telegrafering av summor i pund sterling. Den nya idéen som tillämpas här är helt enkelt att »fylla i punkterna».

Exempel:

18 WJT=£ . s . d . } £ 1.7.11 dvs  
4 CNV=1711

1 pund, 7 shillings, 11 pence.

*En bolagsförteckning* innehållande namnen på alla betydande lufttrafikbolag. Kodorden är även här valda i närmaste anknytning till namnen:

18 ABA = AB. Aerotransport.

17 SKI = Svensk Interkontinental Lufttrafik AB.

14 KLM = Koninklijke Luchtvaart Maatschappij.

*En feltabell* för korrektion av fel och utelämnningar.

*En kontrolltabell* tryckt på linne och så infogad i kodboken att man kan ha den ständigt för ögonen under arbetet. Här finnes de tre talvärden som svarar mot varje bokstav vid dess olika placering i tregrupperna.

Som ett exempel på kodens stora användbarhet väljer vi slutligen en alldaglig text såsom:

Telegrafera uppskattade skador orsakade genom boskapens uppträdande på hangarfartyget.

3 GJZ telegrafera uppskattade skador.

25 EOX orsakade genom

9 EOK boskapens

37 = L = kontrollbokstav

24 DLA uppträdande

20 QKZ på

25 EMZ hangarfartyget.

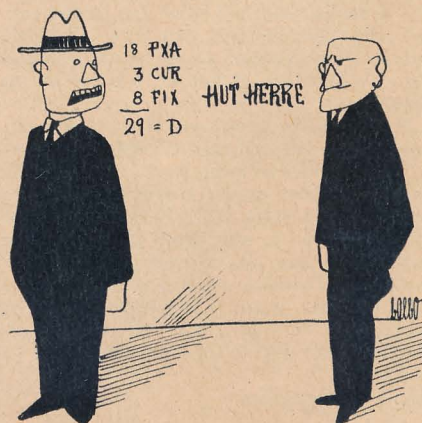
69 = R = kontrollbokstav.

Det hela avtelegraferas i enlighet med den internationella telegramtrafikens regler i femgrupper sålunda:

GJZEO XEOKL DLAQK ZEMZR. Här är 20 tecken mot 79 i klar text. Har man anledning att ofta avsända sådana telegram inses att man genom användning av The General Aviation Code gör sådana besparingar i telegramavgifter att reparationskostnaderna för hangarfartyget snart är intjänade och återbetalda.

**MARTIN XB-48** kallas ett nytt sexmotorigt bombplan som beställts i två experimentexemplar. Motorerna blir av typ P & W »Wasp Major» på över 3 000 hk vardera.

**DEN MILITÄRA** transportversionen av Douglas DC-6 (i prototyp) kommer att få beteckningen XC-112A. Planet är nu under byggnad i Santa Monica-fabriken.



The General Aviation Code kan även användas vid de intimaste samtal, såsom framgår av denna teckning av Balbo.

# NORDEN-BOMBSIKTET

## AUTOMATISK HASTIGHETS- OCH AVSTÅNDSMÄTARE

Det berömda Nordenbombsiktet, som under krigets tidigare år blev föremål för en nästan legendarisk berömmelse, konstruerades av Carl L. Norden redan så tidigt som 1928. Instrumentets alla funktioner är intimt förbundna med den automatiska pilotens, vilken utvecklades av Norden under år 1935, varigenom siktets alla goda egenskaper till fullo utnyttjas.

Automatpilotens officiella amerikanska benämning är »Stabilised Bomb Approach Equipment». Denna infördes som standardutrustning på samtliga amerikanska bombplan under kriget. Nordensiktet ingick som en naturlig del härav och var direkt sammanbyggt med sidstyrningsautomatiken. I likhet med övriga principer för automatisk styrning består SBAE av impulsgevare i form av gyros, själva styrmekanismen, vilken lämnar en impuls för roderställningen, proportionell mot planetes avvikelse ur den önskade banan, samt servomotor som åstadkommer roderutslagen.

På autopilot-bombsikte kombinationen kan sidstyrningsautomatiken kontrollera samtidigt både flygplanet och bombsiktet i sidled eller endera. Användes samtidig inkoppling inställs siktet på målet medelst dess ställskruvar. Genom siktets rörelse påverkas autopiloten, som inställer planet i den önskade riktningen mot målet. Samtidigt kontrolleras flygplanet rörelse i höjddled och kring längdaxeln av autopiloten. Under en sväng inledes en korrektion av denna av en motor, vilken omställer sidlutningsgyrot med ett belopp som motsvarar den önskade sidlutningen, varigenom en impuls ges till motsvarande servomotor, som åstadkommer det erforderliga utslaget av skevningsrodret. Sedan den erforderliga korrektionen genomförts, omställs rodren automatiskt till neutralläge.

### Bombningens problem

Man kan således utan att närmare gå in på den invecklade mekanismens detaljer säga att autopiloten är ett medel att kontrollera flygplanet flygtillstånd och flygbana och att bombsiktet tjänstgör som impulsgevare åt autopiloten och ombesörjer inställningen av denna. Då bombfällaren manövrerar sitt bombsikte, där de olika fällningselementen är inställda, övertar han i realiteten kontrollen av planet. Eftersom bombsiktet är direkt kopplat till autopiloten kommer flygplanet att följa en bana, som helt bestäms av bombfällarens inställning av siktets manöverknappar.

De faktorer som bestämmer bombfällningen är flygplanet och målets rörelse, luftmotståndet mot bomben samt vindförhållandena kring målet. Bombens begynnelsehastighet är ju identisk med flygplanet och då luftmotståndets inverkan på bombens bana relativt säkert kan beräknas kan korrektionen härför på förhand bestämmas och inställas på siktet. Korrektionen införes som fördröjning av utlösningen.

Vindens inverkan åstadkommer att bomben icke kommer att

Fig 2  
Attrapp för illustration av samarbetet mellan siktets och autopilotens viktigaste delar.

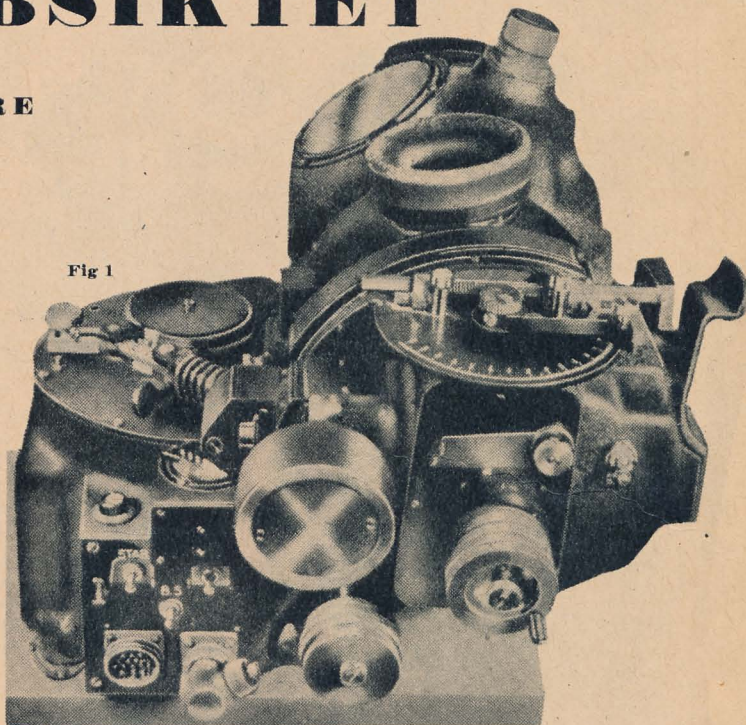
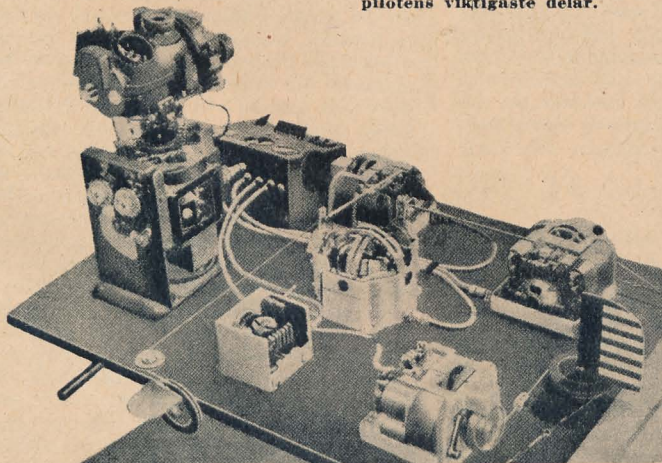


Fig 1  
På den cirkulära skalan under kikarokularet inställs fällningsfördröjningen och med den största manöverknappen inställs falltiden.

följa flygbanans projektion på marken utan avvika i sidled härifrån. Någon speciell korrektion härför behöver icke införas vid inställningen av siktet, då detta är utrustat med en mekanisk koppling mellan sidstyrningsautomatiken och inställningsmekanismen på siktet, vilken automatiskt korrigerar härför.

Om målet är rörligt har detta samma inverkan som en vind i motsatt riktning. Vid siktets användning är därför en rörelse hos målet likvärdig med en vindavdrift och korrigeras automatiskt. Är dock stark vind rådande vid bombning av rörligt mål måste en extra korrektion införas vid siktets inställning.

Sedan korrektionerna för motstånd och vindavdrift inställts på siktet återstår blott att ta hänsyn till planetes hastighet och riktning relativt målet. Inställningen av siktet med avseende på dessa faktorer ombesörjes emellertid av de elektriskt drivna gyros, som betjänar siktets sidinställning.

### Fällningspunkten bestämmas

Det väsentliga problemet i all bombfällning är naturligtvis att bestämma den punkt på flygbanan, där bomben skall fällas. Nordensiktet kan anses vara ett räkneverk som automatiskt löser problemet enligt fig 4. Då bomben utlöses från flygplanet rör den sig framåt på grund av sin tröghet, tyngdkraften drar den nedåt och luftmotståndet motverkar båda dessa rörelser. Den första beräkningen som göres, gäller den tid bomben behöver för att nå målet. Därefter bestäms siktet den horisontella hastigheten relativt målet och multiplicerar denna med falltiden. Resultatet blir det avstånd i horisontalled, som bomben skulle tillryggalägga under falltiden om ingen retardation på grund av luftmotstånd förefanns. Korrektionen för luftmotståndet införes därefter som ovan nämnts i form av en fördröjning av utlösningen.

I själva siktet reproduceras en förminskad bild av den triangel i fig 4, som begränsas av en vertikal linje från planet till marken, bombfällarens siktlinje till målet samt denna linjes projektion på marken. Den lilla triangeln i siktet bildas av samma vertikallinje och riktlinje, men den horisontella sidan representeras av en tråd.

I siktet »bogseras» målet genom att en tråd, som korsar ovan nämnda horisontella tråd, flyttas längs denna ett stycke som motsvarar den uppskattade falltiden för bomben. Denna korsande tråd hålles ständigt i rät linje med bombfällarens öga och målet, medan samtidigt en andra korsande tråd rör sig framåt från det triangelhorn, som motsvarar punkten på marken rakt under planet. Hastigheten hos den första tråden motsvarar planetes hastighet över marken och följaktligen motsvarar den sträcka tråden rör sig längs den horisontella tråden den distans planet rör sig över marken. Om den bakre tråden rör sig framåt med samma hastig-

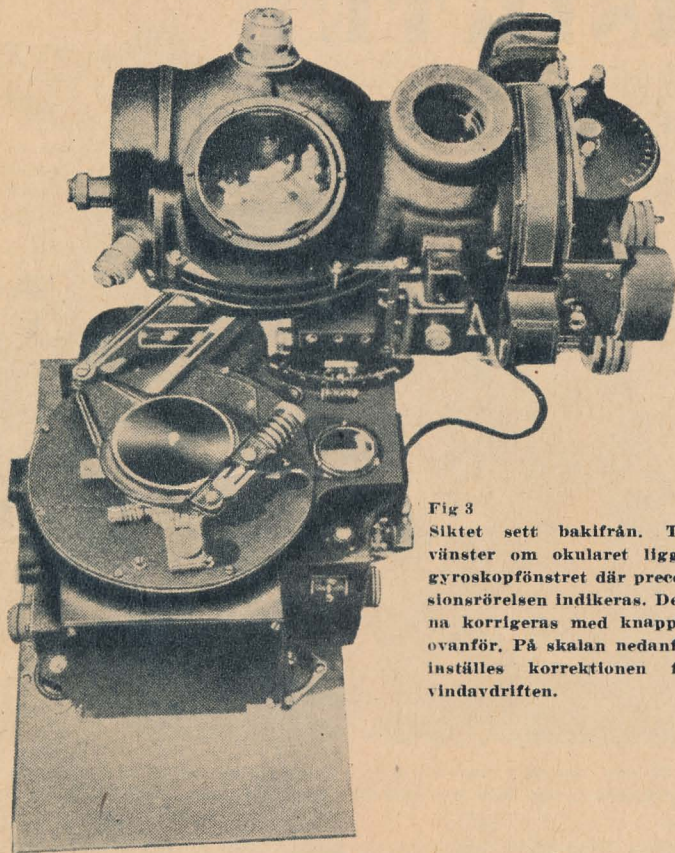


Fig 3  
Siktet sett bakifrån. Till vänster om okularet ligger gyroskopfönstret där precessionsrörelsen indikeras. Denna korrigeras med knappen ovanför. På skalan nedanför inställes korrekturen för vindavdriften.

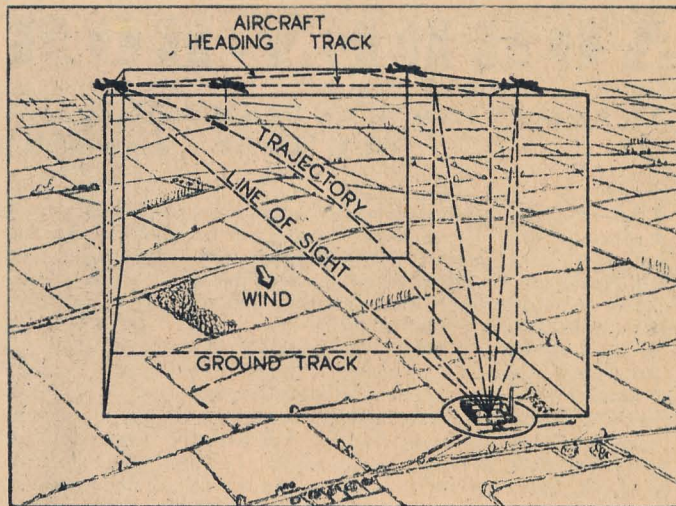


Fig 4  
Schematisk skiss över bombningsförhållandena. Den engelska texten betyder: Aircraft heading = planets längdaxelriktning; aircraft track = flygbana; trajectory = bombkana; line of sight = siktlinje; wind = vindriktning och ground track = planets bana över marken.

het, som den främre rör sig bakåt, och om den sträcka, som den främre tråden flyttas bakåt, exakt motsvarar falltiden, så kommer denna att röra sig framåt ett stycke framför vertikallinjen, vilket direkt motsvarar den sträcka planet förflyttar sig under bombens falltid.

Detta ger emellertid icke rätt resultat förrän man tagit hänsyn till utlösningfördröjningen. Därför placeras den bakre tråden

från början bakom vertikallinjen ett stycke, som motsvarar utlösningfördröjningen. Denna tråd startar således med ett visst handikap varigenom det stycke tråden rör sig kommer att verkligen motsvara det rätta avståndet. Med alla dessa korrekturen införda är bombfällarens syftlinje genom den bakre tråden direkt syftlinje till målet, vilken passerar över målet i det rätta fällningsögonblicket.

Medelst den av siktet styrda autopiloten dirigerar bombfällaren planet vid inflygningen mot målet och då tråden passerar detta fälles bomberna momentant på automatisk väg. Siktlinjen är samtidigt huvudaxel i siktets kikare, vilket automatiskt inställes så, att den hela tiden är riktad mot målet. Drivmekanismen för kikarens rörelse är inställd för en viss »fällningsvinkel» hos kikaren. Den förstnämnda horisontella tråden hålles hela tiden över målet och då kikaren når den rätta vinkeln slutet en elektrisk strömkrets, varigenom bombutlösningmekanismen sättes i funktion och bomben fälles.

A. A.

## Meddelanden från Flygtekniska Försöksanstalten, Stockholm, Ulvsunda

(Forts. fr. föreg. nr.)

**Nr 8. BESTÄMNING AV PROFILMOTSTAND HOS VINGMODELLER GENOM IMPULSMÄTNING MED INTEGRERANDE MÄTSOND** av B. Reistad. Pris Kr. 1: 50.

Beskriver en vid FFA utexperimenterad anordning för direkt mätning av profilmotstånd och den metod, med vilken mätresultaten utvärderas. — Då de undersökta profilerna ej visas i bild, har meddelandet utslutande mättekniskt intresse.

**Nr 9. UNDERSÖKNING BETRÄFFANDE OSYMMETRISK ÖVERSTEGRING VID FLYGPLANVINGAR** av E. Petersohn. Pris Kr. 1: 50.

Vid undersökning av överstegringsförloppet hos en tvåmotorig flygplansmodell fann man, att överstegringen började vid ena innervingen, mellan kroppen och motorgondolen, och vid något ökad anfallsvinkel fortsatte på motsatta yttervingen, utanför motorgondolen. Vid 4—6° ökning av anfallsvinkeln förblev strömningen anliggande på den andra yttervingen och den mellan de överstegrade områdena liggande innervingen. I vissa fall kunde ett plötsligt omslag iakt-

tagas, så att de områden, som varit överstegrade, fingo anliggande strömning och tvärtom. Denna osymmetriska överstegring var åtföljd av ett rullmoment och girmoment. Föreliggande meddelande rör en undersökning av detta fenomen i mera renodlad form, varvid strömningens kring vingen och rullmomentet bestämdes vid två rektangulära vingar, försedda med mot spänvidden vinkelräta, rektangulära skivor, vilka representerade flygkropp och motorgondoler. Ett försök göres att förklara det till synes egenartade fenomenet. — Detta meddelande har sitt givna intresse för varje flygtekniker.

**Nr 10. LÖSNING AV CYLINDERPROBLEM MED HJÄLP AV HAKINTEGRALER** av S. Sjöström. Pris Kr. 2: 50.

Meddelandet behandlar deformations- och spänningsproblem för cirkulär-cylindriska skal med godtyckligt fördelad ytbelastning. Metoden har utarbetats i anslutning till en undersökning rörande hållfasthet och deformation hos cirkulär-cylindriska tryck-kabin skal med spant- och stringerförstyvningar. — Denna rent teoretiska avhandling rör sig inom den högre hållfasthetsläras mest luft-

förtunnade skikt och fordrar av läsaren ungefär professorskompetens inom ifrågasvarande område.

**Nr 11. EXPERIMENTELL UNDER-SÖKNING RÖRANDE DEN STATISKA HÅLLFASTHETEN HOS FÖRBAND MED KORTA BULTAR I BJÖRSKIKTTRÄ** av S. Luthander och G. Wällgren. Pris Kr. 3: —.

Vid bultförband i trä måste särskilt frågan om minsta tillåtna kantavstånd för bulten beaktas. Undersökningen utgör ett experimentellt studium av detta problem beträffande björkskiktträ och begränsas till förbandets statiska hållfasthet vid dragning. (Dess dynamiska hållfasthet och speciellt frågan om bulthålets uppglappning vid varierande belastning skall behandlas i ett kommande meddelande.) Efter klassificering av förbanden efter brottypen företages en systematisk undersökning av kantavståndets inflytande på brothållfastheten. De vid undersökningen framkomna hållpunkterna beträffande enbultförband tillämpas för beräkning av flerbultförband. Beräkningarna överensstämmer nöjaktigt med experimentresultat. — Meddelandet utgör ett första stadium av kartläggning över ett hittills ganska okänt område och bör vara av stort intresse för varje konstruktör av träflygplan. Fortsättningen motes med otålighet.

G. V. N.



# DE HAVILLAND D. H. 100 "VAMPIRE"

I SKALA  
1:100

**DATA OCH PRESTANDA:**

**TILLVERKARE:** De Havilland Aircraft Co., Hatfield, Hertfordshire, England.

**TYP:** Jaktplan.

**BESÄTTNING:** 1 man.

**SPÄNNVIDD:** 12,19 m.

**LÄNGD:** 9,29 m.

**HÖJD:** 2,10 m.

**VINGYTA:** 23,97 m<sup>2</sup>.

**FLYGVIKT:** 3 675 kg.

**VINGBELASTNING:** 151,4 kg/m<sup>2</sup>.

**FLYGSTRÄCKA:** .....

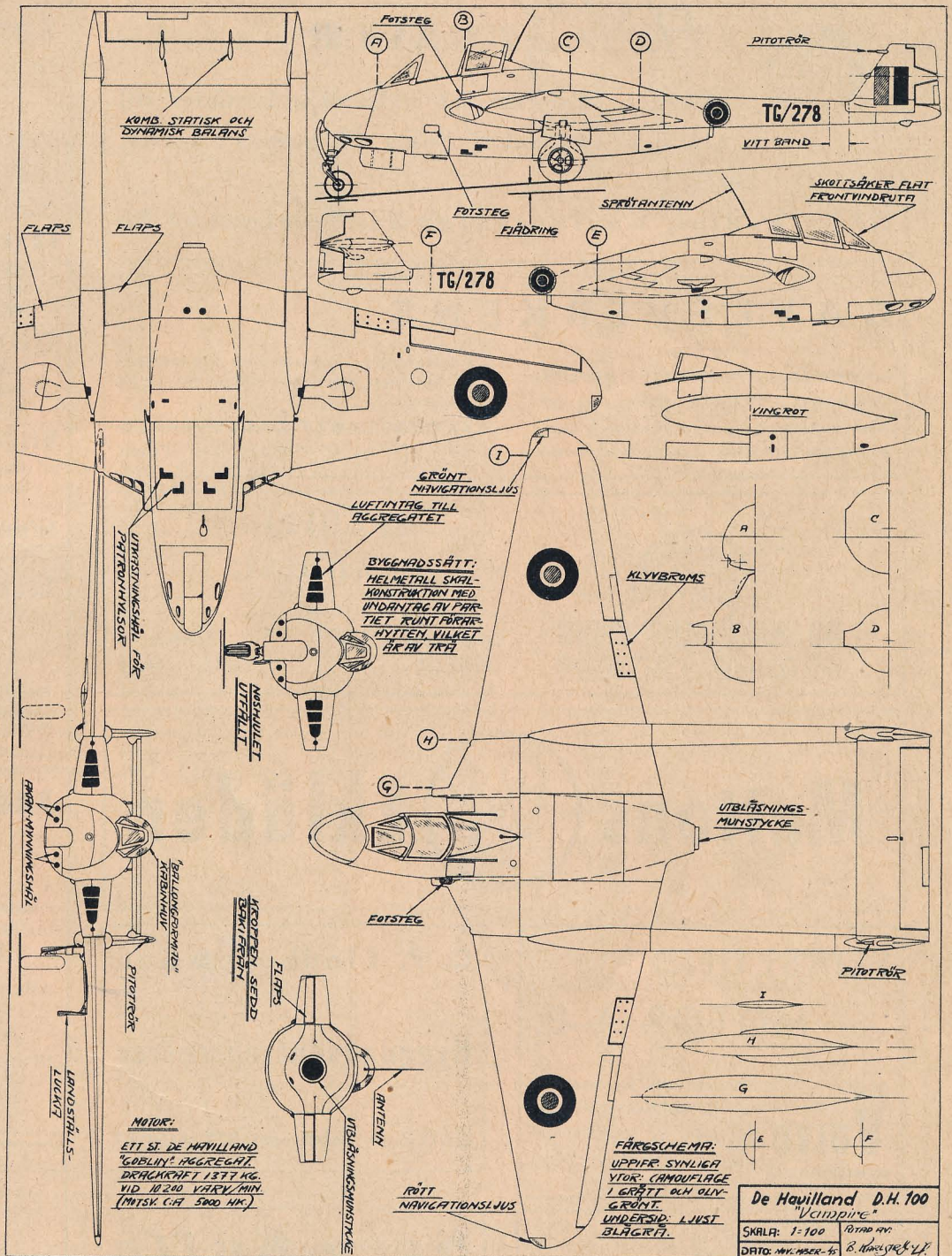
**TOPPHÖJD:** 13 700—15 250 m.

**MOTOR:** 1 st. reaktionsaggregat av typ D. H. »Goblin» med en maxdragkraft på 1 377 kg.

**MAXHASTIGHET:** 865 km/t.

**MARSCHHASTIGHET:** .....

**BEVÄPNING:** 4 st. 20 mm akan.



## Hur vill Ni ha "1:100-skalan" under år 1946?

- |   |   |
|---|---|
| <p>1 <input type="checkbox"/> Som den är, med aktuella, moderna krigs-flygplan?</p> <p>2 <input type="checkbox"/> Uppblandad med rent experimentella typer såsom t. ex. Bell XP 77, Curtiss »Ascender» m. fl.?</p> <p>3 <input type="checkbox"/> Uppblandad med historiska typer från förra världskriget, t. ex. »SPAD XVII», Albatross D III, Sopwith »Triplane» m. fl.?</p> | <p>4 <input type="checkbox"/> Uppblandad med plan från mellankrigstiden, t. ex. Curtiss A-8, »Hansan», Vought V-143, Fokker D 21 m. fl.?</p> <p>5 <input type="checkbox"/> Uppblandad med civila flygplan såsom Stinson »Reliant», Waco »Custom», SAAB-90, Vickers »Viking» m. fl.?</p> <p>6 <input type="checkbox"/> Endast civila plan?</p> |
|---|---|

Sätt ett kryss framför den eller de grupper som önskas och sänd in kupongen till FLYG. Märk kuvertet med »Flygtyp-46», så skall jag se till att läsekretsens smak i möjligaste mån blir tillfredsställd.

Till dess: EN GOD JUL och ETT GOTT NYTT ÅR! önskar AGATON

COPYRIGHT:

FLYG

och

B. KARLSTRÖM

FLYG 24/45

De Havilland D.H. 100  
"Vampire"  
SKALA: 1:100  
DATUM: 1945  
DRAHTÖG: B. KARLSTRÖM



# HSB i GÄVLE

bygger moderna och tidsenliga bostäder till rimliga kostnader. Söker Ni bostad i Gävle, ring eller besök  
HSB:s kontor, Kaplansgatan 21. Telefon: 54 26

## GÄVLEVERKEN S

GASSPISAR - VEDSPISAR - VATTEN-  
VÄRMARE - VÄRMEPANNOR i moder-  
naste konstruktion och arkitektur - Tack-  
järnsgjuteri, Modellverkst. o. Mek. verkst.

Upplysningar angående våra tillverkning-  
ar, kataloger och prisuppgifter lämnas på  
begäran

AKTIEBOLAGET GÄVLEVERKEN  
GÄVLE - Tel. 43, 36 43 och 43 43 (Växel)



## SPEDITION LAGRING

Centralplan 5  
GEFLE

Telefon:  
50 18 — 50 20

# Mattons Ekläder



## FORSLUNDS MOTOR A.-B.

**VOLVO**

Kontor och Reservdelar:  
N. Kopparslagargatan 14  
Service: S. Kungsgatan,  
Gävle - Tel. 72 50 Växel

## C. P. Lindbom & Son

### Byggnadsentreprenörer

GÄVLE — Telefoner: 373 & 24 73

## Köp

*Radiola*

en *Ericsson* produkt

hos

### GEFLE ELEKTRISKA AKTIEBOLAG

N. Kopparslagargatan 3 — Tel. 60 84  
Filial: Sandviken. Tel. 39 34

## Svea-Kaffe

alltid lika gott!



ENGVALL & HELLBERG

Aktiebolag • Gefle

Kaffeimport & Kafferosteri

Etablerad 1892

## GEFLE Rörlägnings A.-B.

Telefon: Växel 400, 550 och 47 50  
GRUNDAT 1900

### Entreprenörfirma

för värmeledningar, ventilations-  
anläggningar och sanitära inred-  
ningar m. m.

### Levererar

från lager smidda och gjutna rör  
och rördelar, armatur och sanitets-  
goods m. m.

### Tillverkar

rostfria beslag och artiklar för sjuk-  
hus, industrier, byggnads- o. char-  
kuteribranschen.

### Utför

förkoppling, förnickling och för-  
kromning.

Infördrå våra prisuppgifter och anbud!

## ESKILSTUNABODEN Gävle

Huvudaffär: Drottninggatan 24  
Tel. 26 75, 36 46, 75  
Filial: Drottninggatan 10  
Tel. 75 med anknytning till huvudaffären  
Specialaffär i kvalitetsvaror, husgeråd,  
vapen, ammunition, krut o. sprängämnen  
m. m.

## Andersson & Lundqvist A.-B.

GÄVLE Etablerad 1887  
Aukt. Skeppsklarerare, Befraktnings-,  
Speditions- & Kommissionsaffär,  
Sjöförsäkring, Magasineringar  
Representanter för  
ABA o. BRITISH OVER SEAS AIRWAYS  
Telegramadress: »Lundqvists»

Telefoner:  
Utrikesavd.: 5, 1 11, 12 11, 14 11, 39 11, 43 03,  
45 11 (Linjeväljarsystem)  
Inrikesavd.: 11, 11 25, 18 74, 37 50



SPECIALVERKSTADEN FÖR:

**Cylinderslipning  
Vevaxelslipning  
Maskinlagergjutning  
Motorreoveringar  
Motorreservdelar**



## FLYGANDE BESÖK PÅ GÄVLE FLYGFÄLT

— Av FLYG:s utsände medarbetare. —

Första främmande flygplanet på Avans flygfält: t h hälsar båtmössprydda flygchefen Gösta Forslund »Lärkan» förare dir Gunnar af Ekenstam välkommen. — T v tankar »Lärkan» framför klubbhangaren på Avan.



NÄR MAN FÖRR I TIDEN kom flygande över Gävle undrade man alltid varför denna nyckelbelägna stad inte hade ett flygfält. Nu slipper man undra längre: staden som gett namnet åt det stornorrländska uttrycket »Gävle-andan» har under hösten fått ett eget flygfält, kallat Avans flygfält. Gävle stad har bekostat och låtit utföra alla arbeten, varpå Gävlebygdens FK flyttat dit en hangar. Så snart fältet gick att använda flög flygchefen Gösta Forslund dit klubbens Klemm 35 från Mohed, där klubben hittills haft sin huvudbas.

Avan är inget stort flygfält. Det är en visserligen blygsam men mycket hedervärd början till en aerofull era för Gävle. När Aero Service-chefen dir. Gunnar af Ekenstam och FLYG:s utsände landar med »Lärkan» på Avan tror vi till en början att namnet är Avigan — avigsidan på ett brokigt lapptäcke — men vi upptäcker snart att fältet har många förtjänster, som ger det goda framtidsmöjligheter. Storleken är i nuvarande skick 600×700 m men när sista biten i första utbyggnadsskedet blir klar kommer måtten att vara 700×800 m.

Och om man tar bort en »skogsholme» i östra kanten kan fältet bli användbart även för mindre taxifygplan. Till dess hinner väl också ojämnheterna, främst orsakade av de ännu färska dräneringsdikena, att »sätta sig». Och utbyggnadsmöjligheter finns.

Fr. o. m. nyåret kommer staden att hyra ut fältet till Gävlebygdens flygklubb för en blygsam summa. Klubben får alltså hädanefter hålla till »hemmavid» med åtminstone motorflyget, medan segelflyget tillsvidare kommer att stanna i Mohed.

När Gävle efter många besvärigheter äntligen fått ett flygfält, som till på köpet endast ligger några km från stan, är det inte att undra på att gävleborna är glada och stolta. Det såg man ganska tydligt på »mottagningskommitténs» ansikten. Där fanns representanter för staden och för alla gävletidningarna — däribland klubbens sekr. redaktör Åke Hanaeus, som tillsammans med bl. a. Gösta Forslund lagt ner ett intensivt arbete för att göra gästrikarna flyghägade. Det sades många ord av tillfredsställelse över fältets tillkomst

och när de som ville fick en demonstrationstur med »Lärkan» — det första främmande flygplanet som landat på Avan — var förtjusningen stor.

### Flygdag och invigning

Flygfältet vid Gävle invigdes söndagen den 28 oktober i samband med en flygdag. Bland åskådarna syntes bl. a. cheferna för F 16 och F 15, överstelöjtnanterna Lindahl och Seth. Programmet inleddes med ett kort anförande av Gävlebygdens flygklubbs ordförande, brandchef Sven Rohlén, och sedan gratulerade överstelöjtnant Lindahl staden till det nya flygfältet. Därefter följde en uppvisning med klubbens flygplan samt en Mustang från F 16 med löjtnant Steninger som förare. Även Aero Services »Lärkan» besökte Avans flygfält på klubbens stora dag. På kvällen var det årsmöte med supé, varvid hr Rohlén tackade drätselkammarens ordförande faktor C. V. Westlund och byggnadschef S. P. Hillgren för deras medverkan vid flygfältets tillkomst.

P. M.

## GÄVLE —

### porten till stornorrland

**bjuder ypperliga betingelser  
för industri och handel.**

Den i alla avseenden modernt utrustade och för snabb expedition kända hamnen — vars balans mellan export och import möjliggör låga fraktsatser — förmedlar varor till och från ett av landets folkrikaste och ekonomiskt mest betydelsefulla storindustriområden. De redan tidigare utomordentligt goda järnvägs-kommunikationerna — Ostkustbanan i norr och söder, Gävle—Dalabanan i väster, Sala—Gysingebanan i sydväst och Ockelbobanan — ha genom elektrifiering ytterligare förbättrats. Gävle stad kan dessutom erbjuda intill järnvägsspår och kaj välbelägna tomter för industri och handel, konkurrenskraftiga elström-, gas- och vattentaxor, de senare bland de lägsta i landet.

I närheten av Gävle landningsfält för taxi- och sportflyg.

*År 1946 firar Gävle sitt 500-årsjubileum med en stor minnesutställning.*

### GÄVLE STADS DRÄTSELKAMMARE

*tämnar tomtspekulanter alla önskade upplysningar.*

# Stora Nyheter i Korthet

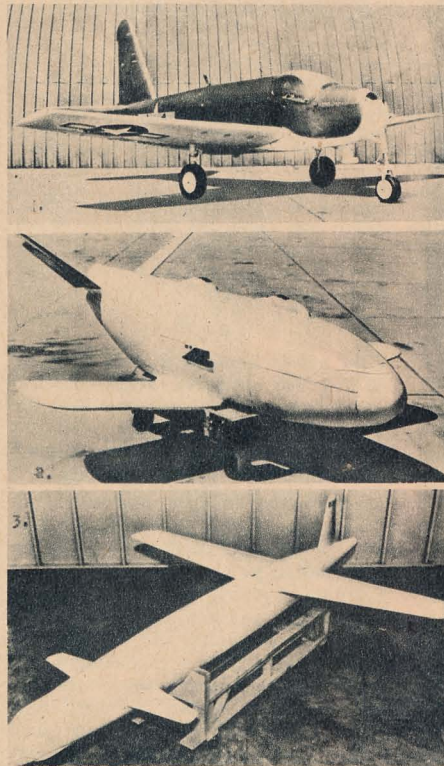


**MORANE 470 och 474** heter två nya franska övningsjaktplan, vilka beställts i 1 000 exemplar av flygministeriet hos S. A. de Constructions Aeronautiques Morane-Saulnier som redan påbörjat produktionen i sin fabrik i Tarbes. Båda typerna är tvåsitsiga och skiljer sig konstruktivt sett från dess föregångare MS 405: s Hispano-Suiza 12X-motor på 720 hk har på MS 470 bytts ut mot en Gnome & Rhone 14M på 700 hk. Övriga data och prestanda: spännvidd 10,38 m, längd 8,85 m, höjd 3,73 m, vingyta 17 m<sup>2</sup>, tomvikt 1 935 kg, flygvikt 2 623 kg, vingbelastning 154 kg/m<sup>2</sup>, effektbelastning 3,65 kg/hk, maxhastighet 465 km/t, marschhastighet 420 km/t, stigtid till 5 000 m 11,5 min samt flygsträcka 1 300 km. Data om MS 474 (Gnome & Rhone-utrustad) är inte offentliggjorda.

**MARTIN B-26 »MARAUDER»** har nyligen lämnat Martin-fabrikerna i sitt sista exemplar. Sammanlagt har 5 266 plan byggts av denna typ.

**BELL XP-77**, det lätta amerikanska experimentjaktplanet som tidigare presenterats i FLYG, har enligt senaste uppgifter följande data och prestanda: spännvidd 8,39 m, längd 6,98 m, höjd 3,21 m, vingyta 9,29 m<sup>2</sup>, tomvikt 1 290 kg, flygvikt 1 685 kg, vingbelastning 179,2 kg/m<sup>2</sup>, effektbelastning 3,24 kg/hk, maxhastighet över 640 km/t och topphöjd över 10 600 m. Serieversionen av denna typ skulle beväpnas med 1 st 20 mm akan genom propellernavet samt 2 st 12,7 mm ksp skjutande genom propellerfältet. Motorn på Bell XP-77 är som tidigare uppgett en 520 hk Ranger V-770, 12-cyl. luftkyld V-motor. XP-77 kom aldrig i serietillverkning.

**ENGELSKA ROYAL NAVY:s** förluster av bl. a. hangarfartyg från den 3 september 1939 till den 8 maj 1945, har nyligen offentliggjorts i London. Utom fem slagskepp (»Royal Oak», »Hood», »Prince of Wales», »Repulse», och »Barham») har åtta hangarfartyg förlorats: »Courageous» på 25 000 ton sänkt den 17 sept. 1939 av en ubåt i Nordsjön; »Glorious» (22 500 ton) den 8 juni 1940 vid Norge av tyska slagskepp; »Ark Royal» (22 000 ton) av tyska ubåtar i Medelhavet den 13 november 1941; »Audacity» ett eskorthangarfartyg av ubåtar den 22 december 1941; »Hermes» (10 850 ton) sänkt av japanska flygplan vid Ceylon den 9 april 1942; »Eagle» (22 600 ton) sänkt den 11 augusti 1942; »Avenger», ett eskorthangarfartyg förlorades under ett luft- och sjöslag i västra Medelhavet i december 1942 samt likaledes eskortfartyget »Dasher» som försvann utanför den Engelska östkusten av okänd anledning. De motsvarande amerikanska förlusterna av hangarfartyg i Atlanten inskränker sig till endast eskorthangarfartyget »Block Island» (11 000 ton) som sänktes under en tysk ubåtsattack den 6 juni 1944.



## FRAMTIDENS VAPEN

Här ovan ses tre av det amerikanska marinflygets senast utexperimenterade vapen. Samtliga är av typ robot utan förare. Överst »Glomb» (förkortning av glödbomb), som innehåller en 1.836 kg bomb och kan bogseras av ett jaktplan till målets närhet, varefter den dirigeras per radio och television. — I mitten »Gargoyle», en raketdriven 460 kgs bomb som säges automatiskt leta reda på sitt mål. Maxhastighet över 965 km/t. — Nederst »Gorgon», även den raketdriven, som kan bäras av ett bombplan. Sedan den frigjorts ledes den till målet per radio eller söker »själv» upp detta genom den automatiska målfinnarordningen, varom inga detaljer lämnats.

**BELL P-59 »Airacomet»**, USA:s första reaktionsdrivna jaktplan, har enligt fabriken byggts i två olika utföranden som huvudsakligen skiljer sig ifråga om beväpning och flygvikt. P-59A är försedd med 1 st 20 mm akan och 4 st 12,7 mm ksp, medan P-59B:s beväpning omfattar 1 st 37 mm akan samt 3 st 12,7 mm ksp. De två reaktionsaggregaten är av typ General Electric I-31 med okänd effekt. Övriga data och prestanda: Spännvidd 13,87 m, längd 11,84 m, höjd 3,66 m, vingyta 35,84 m<sup>2</sup>, tomvikt på P-59A-versionen 3 483 kg, d:o för B-versionen 3 749 kg, flygvikt 4 967 kg resp 5 067 kg, vingbelastning 185,6 kg/m<sup>2</sup> och 185,9 kg/m<sup>2</sup>, maxhastighet c:a 685 km/t och topphöjd över 12 200 m. En Bell P-59 »Airacomet» slog fö nyligen det inofficiella amerikanska höjrekordet genom att med major E. W. Leach som pilot uppnå en höjd av 14 537 m. Planet medförde vid flygningen full militär utrustning.

**SO 161 »LANGUEDOC»** har nyligen färdigställts i det första serieexemplaret av de 40 beställda planen av denna franska typ. Det andra exemplaret, även det färdigt, skall levereras till flygbolaget Réseau des Lignes Aériennes Françaises för ett 200-timmars prov. Det tredje exemplaret kommer att utformas som ett sammansatt flygplan liknande Short-Mayo-kombinationen. Det för starthjälp avsedda övre planet blir ett reaktionsdrivet plan av typ Leduc. Det fjärde exemplaret återigen kommer att utrustas med 4 st Pratt & Whitney »Twin Wasp»-motorer i stället för tidigare Gnome-Rhone 14N. Denna version kommer att byggas i fyra olika inredda varianter: 1) ett 33-passagerar trafikplan med 2 000 kg ytterligare betalande last vid en flygsträcka på 1 000 km och en marschfart på 370 km/t. 2) ett 24-passagerar långdistans kurirplan med 1 000 kg last och 1 500 km flygsträcka, 3) en lasttransportversion för 7 000 kg betalande last över 800 km flygsträcka, 4) en syd-Atlantversion med en nyttig last av 9 000 kg över 3 500 km flygsträcka.

**P-51 »MUSTANG»** har nyligen provflugits i det första australienbyggda exemplaret. 14 månader efter arbetet för produktionen av »Mustanger» påbörjades hos Commonwealth Aircraft, var första planet i luften, dock för sent för att hinna sättas in i slaget om Japan.

**EXAKTA PRESTANDA** och datauppgifter har nu offentliggjorts för det motoriga amerikanska torpedbombplanet Grumman TBF »Avenger». Motorn är en 1700 hk Wright R-2600-8 »Cyclone 14», som driver en Hamilton Standard trebladig propeller med 3,96 m diameter. Data och prestanda: spännvidd 16,51 m, längd 12,19 m, höjd 5,0, vingyta 45,56 m<sup>2</sup>, flygvikt 7 131 kg, vingbelastning 154,8 kg/m<sup>2</sup>, effektbelastning 4,18 kg/hk, maxhastighet 447 km/t, stighastighet 328 m/min, topphöjd 6 890 m, längsta flygsträcka 3 975 km och startsträckan 113 m.

**TAYLORCRAFT J-1 »RUNABOUT»** är ett nytt tresitsigt engelskt sportflygplan, utvecklat ur den militära »Auster I», det tvåsitsiga lätta spanings- och sambandsflygplanet. Utvändigt har planet i stort sett samma utseende som dess föregångare och skiljer sig huvudsakligen genom att kroppen omkonstruerats något med två sitsar side-by-side och en sits bakom. Bagageutrymmet rymmer 50 kg. 1 000 plan av denna typ är hittills kontrakterade, varav 300 sägs vara beställda av Frankrike och 30 st. av svenska och danska köpare. Motorn är en 100 hk Cirrus »Minor II» och bränsleåtgången 20 lit. per timme. Spännvidden är 10,97 m, längden c:a 7,3 m, maxfarten 201 km/t, marschfarten 160 km/t, flygsträckan 450 km och med extratank 885 km. Priset blir c:a 16 000 kronor i England.

**G. A. L. »HAMILCAR II»** är en vanlig »Hamilcar» utrustad med två Bristol »Mercury 31» på vardera 965 hk.

# MOJNANDE STORM

på KSAK:s årsmöte

För det mesta brukar KSAK:s årsmöten präglas av väl förberett samförstånd och snabb genomklubbning av förelagda ärenden. Men årsmötet 1945, som hölls i Stockholm lördagen den 10 november, var oroligare än vanligt, först och främst beroende på ett angrepp mot KSAK från Stockholms segelflygklubs stridbare Karl Svänsson. Denne hade i en motion föreslagit att KSAK antingen skulle omorganiseras eller en helt ny organisation bildas, som mera aktivt kunde ta hand om det svenska civilflyget. Man skulle ha trott att aktionen tillkommit av ett så djupt »inre behov» från klubbarnas sida att ingenting kunde bryta ner denna opposition ens vid ett av en kunglig ordförande lett årsmöte — men det behövdes »bara» att VU-ordföranden överste Paul R. af Uhr höll ett långt och glödande »avvärjningsföredrag» för att de »sambällsbevarande» krafterna bland årsmötesdeltagarna skulle tysta ner förslaget om en utredning i saken. Resultat alltså = status quo. Ing. Svänsson får lugna sig...

Överste af Uhrs anförande var historiskt. Aldrig förut har man i så tydliga ordalag fått veta hur mycket gott KSAK gjort för det svenska civilflyget och man kan nästan förmoda att det i sin heliga och smått förnärmade vrede skall bli lika klassiskt i våra civilflygannaler som Ciceros försvarstal är för de högre läroanstalternas latinelever. Om man inte visste förut att överste af Uhr var en stor stilist och vältalare så fick man veta det vid årsmötet.

Civilingenjör Svänsson var jämte red. Evald Gustavsson från Norrköping nästan enda oroselementen vid årsmötet och det verkade som om alla sansade män från alla flygklubbar samlats för att slå vakt om allt bestående. T. o. m. pigge Ivar Andersson från Malmö hade blivit »reaktionär» och yttrade sig högaktningfullt om KSAK:s befrämjande åtgärder...

Det är sällan att styrelsevalen bjuder något av sensation men denna gång förekom det: direktör Gösta Ahlén hade avlagt sig återval som vice ordförande. I hans ställe inträdde direktör O. Arnulf-Olsson från Göteborg, förut vanlig ledamot. Dir. Ahlén invaldes som ledamot utan särskild funktion. Strängt taget bytte de två herrarna alltså plats. Dir. Ahlén skulle resa utomlands men »ville också ha litet rotation i styrelsen».

Som ledamöter i KSAK:s styrelse invaldes advokat C. G. Hedström, Stockholm (nyvald), tekn. dr U. Lamm, Ludvika (förut suppleant), och flygdirektör N. Söderberg, Västerås (förut suppleant). Som styrelsesuppleanter nyvaldes dir. E. Modig, Umeå, och dir. E. Sundblad, Stockholm.

Det är klart att de tämligen hårda diskussionerna före styrelsevalet satt vissa spår på församlingens humör. Stämningen hade varit ganska dov — men allt sådant blåste bort när Stig Fägerblad, som fr o m i år drar sig tillbaka från den ytterst ansvarsfulla posten som chef för segelflygskolan Alleberg, av ordföranden prins Gustaf Adolf fick motta KSAK:s guldmedalj



Stig Fägerblad, som i år lämnar nyckelposten som skolchef på Alleberg, fick på KSAK:s årsmöte motta den högsta utmärkelse klubben kan ge: KSAK:s guldmedalj, som prins Gustaf Adolf här ovan t v fäster på Fägerblads rockslag. — T h den 10.000 organiserade modellflygaren, 14-åriga Yngve Axelsson från Årstagårdens modellflygklubb, som fick en graverad minnesplakett i guld.

— högsta utmärkelsetecknet — med inskription »För utomordentlig förtjänst och insats till fromma för svenskt segelflyg». Om Fägerblad råder aldrig någon diskussion — han är höjd över sådant såsom vårt lands främste segelflygpionjär med helhjärtad entusiasm och ren idealism — och här kunde alla mötesdeltagarna förenas i »världens hjärtligaste applåd».

Dir. Torsten Kreuger, Stockholm, tilldelades KSAK:s guldplakett »Med tack för lämnat värdefullt stöd till uppmuntran av svenskt flyg» och chefredaktörerna B. Brilioth (Stockholm-Tidningen) samt P. G. Peterson (Aftonbladet) silverplakett »Med tack för lämnat stöd åt svenskt privatflyg». Silverplakett tilldelades vidare direktör E. Modig och Gösta Andersson (ordf. resp. gruppchef i Umeå flygklubb) »För framgångsrik segelflygverksamhet år 1945», civiling. L. Svedberg, Stockholm »För god insats till fromma för Stockholms segelflygklubb» samt civiling. Karl Svänsson, samma klubb »För mångårigt framgångsrikt arbete i segelflygets tjänst». Där fick han balsam på såren samt bevis för att KSAK åtminstone inte är långsint.

Stockholms segelflygklubb mottog som ständig egendom Luftfartsinspektörens vandringspris som uppsattes 1938 och utdelats 12 gånger därav 4 gånger till SSFK. C. G. Eriksson, Sunne, fick Allebergsplaketen för i år.

## 10 000:de modellflygaren

Bara ett par dar före årsmötet hade förste instruktören ing. G. H. Dérantz inregistrerat den 10.000:de modellflygaren, 14-åringen Yngve Axelsson från Årstagårdens modellflygklubb i Enskede. Den unge »jubilaren», som tillhör den 376:e i KSAK registrerade modellflygklubben, fick ur prins Gustaf Adolfs hand motta en graverad minnesplakett i guld.

I övrigt utdelades priserna i FLYG:s och KSAK:s höjdtävling. Eftersom prisförteckningen publicerades i förra numret av FLYG går vi inte närmare in på prisutdelningen.

Vi har sparat en av de viktigaste punkterna till sist: överlämnandet av det första svenska guld-C:et till Stig Fägerblad. Ett högtidligt ögonblick i svensk segelflyghi-

storia — men de applåderande var vid det här laget så trötta i händerna att de inte orkade klappa så där entusiastiskt som när Stig fick guldmedaljen... Den andre guld-C-erövraren, löjtnant Bengt Olow, var tyvärr inte närvarande, varför ing. Rotsman fick ta den med sig hem till SAAB och dess provflygare.

## VU- och kommittéval

Efter årsmötet hölls styrelsesammanträde, varpå verkst. utskottet sammanträdde. Vissa ommöbleringar gjordes: i stället för civiling. L. Svedberg, som på grund av sjukdom avgår som ordf. i Stockholms segelflygklubb invaldes överste B. Schyberg i VU. Dir. G. Fraenckel blev v. ordf. i stället för dir. G. Ahlén, som ej kunde åta sig posten. Suppleanter blev ing. B. Florman och tekn. dr U. Lamm.

I motorflygkommittén nyinvaldes ing. G. Rotsman, Linköping, och blev samtidigt utsedd till v. ordf. I övrigt invaldes flygchef G. Forslund, Gävle, och kapten C. J. Smith, Linköping.

I modellflygkommittén blev ommöbleringen ganska kraftig. Tre nya invaldes: Börje Börjeson, Göteborg, Bertil Dahlqvist, Halmstad, och slöjdlärare Georg Lind, Halmstad. Följande utgår: red. Lennart Sundström, disponentassistent Åke Sundelin, Örnsköldsvik, och ing. B. Florman (som har för mycket att göra för att stå kvar i denna kommitté).

Hjälpflygkommittén fick en ny ordf., nämligen överstelöjtnant S. Rydman, Stockholm (nyinvald). Dessutom invaldes här förste flygläkare E. Nyström och kapten S. Ahblom, Stockholm.

**Modellflygtävling i Roslagen.** Söndagen den 11 november hölls på flygfältet i Norrtälje en modellflygtävling mellan NMFK Falkarna, Norrtälje och MFK Svalan, Roslagsbro, med 26 deltagare och ett 30-tal modeller. Vindret var bra med svag vind och resultatet blev överlag rätt goda. Dagens bästa tid uppnåddes av Lennart Gustafson, Roslagsbro. I lagtävlingen segrade Falkarna, Norrtälje.

**RESULTAT. Klass S1:** 1) Eilert Andersson, Norrtälje, 2.17.4; 2) Sture Johansson, d.o. 1.54.2; 3) Bengt Lindh, d.o. 1.36.3. — **Klass S2:** 1) Lennart Gustafson, Roslagsbro, 2.10.4; 2) Torbjörn Karlsson, Norrtälje, 1.28.1; 3) Rune Carlsson, d.o. 1.19.3. **B. K.**

# NYA BÖCKER

## Hobby-Boken äntligen ute

Den bland alla modellflygare och hobbyfolk över huvud taget mest efterlängtda av alla böcker — Hobby-Boken 1945 — har äntligen utkommit och det bör alltså vid det här laget vara tyst och stilla och andäktigt läsariver i diverse studiekammare. Utgivandet har denna gång övertagits av Teknik och Hobby, vår pigga och uppfinningsrika kollega, och Lennart Sundström är som vanligt redaktör för boken. Modellflygavdelningen dominerar som vanligt och där har speciellt skalaritningarnas antal starkt ökat. Många av Björn Karlströms detaljerade och korrekta ritningar i FLYG finns samlade i detta avsnitt, där annars Ulf Ramm-Ericson dominerar. Beklagligtvis har redaktören tagit in en ganska felaktig ritning på J 21, en ritning som gjordes »för tidigt», d v s innan man visste så mycket om J 21. Den borde ha bytts ut, ty den skämmer »Modellbyggarnas årsbok» och Karlströms ritning i FLYG nr 6/45 fanns ju. F ö har vi inga anmärkningar utan bara gott att säga om Hobby-Boken 1945. Modellflygteoretikern par preference Sigurd Isacson skriver lagom matematiskt om lateralcentrum, Reynoldstal och praktisk aerodynamik, Robert Löwen-Åberg presenterar på sitt vanliga utomordentliga sätt svenskt modellflyg 1944 samt Vingarnas toppmodeller och det danska esset Per Weishaupt har skrivit en mycket intressant artikel om mätning av modellerernas prestanda. De teoretiska artiklarna är mycket värdefulla och man skulle nog kanske ha velat ha lite mera sådant. Och så hoppas vi att även Norge och Island blir representerade bland tävlingsmodellerna i nästa årgång, så att den nordiska samhörigheten blir än mera poängterad.

G. K.

## Atombombens historia

Atombombens innersta hemligheter är det förbehållet ett litet fåtal människor att känna till och den har just därför blivit ett av de viktigaste argumenten vid diskussionen mellan de stora om efterkrigsvärlden. Om man vill försöka att skapa sig en bild av atombombens karaktär och verkan bör man också känna till dess »historiska bakgrund» och den får man i Helge Tyréns bok »På väg mot atomåldern», utgiven på Lindfors förlag. Den store svenske atomklyvaren, professor The Svedberg, har skrivit förordet till den värdefulla lilla boken och han säger bl a att »vi för första gången står inför möjligheten att själva skapa solar på jorden. Men himlens stjärnor är farliga leksaker och det fordras mogenhet och ansvarskänsla för att handskas med dem.» Helge Tyréns bok är ett värdefullt inlägg i atombombdiskussionen.

G. K.

## Trevlig segelflygbok för ungdom

Herman Iseberg och Lennart Sundström har skrivit en ungdomsbok om segelflygning, en dramatiserad segelflyginstruktion om man så vill. »Pelle flyger» heter boken, som utgivits på Lindqvists förlag, Stockholm, och handlingen är så spänningsmättad, att den torde slukas från pärm till pärm i ett enda sammanhang av alla flygintresserade ungdomar av båda könen. Det är Sundström, som stått för det flygtekniska, och Iseberg för det dramatiska och båda har skilt sig på ett berömligt sätt från uppgiften. Att flygfältsvakten Blacke vid ett tillfälle blir nedpressad i sittbrunnen på glidplanet G 9 är ju en rätt oförarglig lapsus i författarbrådskan. Förargligare är det att förf skriver om en nödlandande »flygande fästning» medan illustratören Björn Karlström ritat en »Liberator». Någon kunde ju kanske till äventyrs tro... men det är alldeles fel. Bra ungdomsbok är den i varje fall.

G. K.

## TYSK KVARLÄTENS KAP

Forts. fr. sid. 15.

hk med en dragande och en skjutande propeller. Planet var byggt i helmetall och mycket kraftigt bepansrat med 20 mm pansarskydd framför och bakom föraren. Bevapningen omfattade 3 st 30 mm akan och 2 st 20 mm d:o och dessutom fanns ett bombschakt för 500 kg bomber strax framför luftkylaren till stjärnmotorn.

Amerikanska piloter har nyligen provflugit denna typ och funnit att planets maxfart betydligt överstiger »Mustangens». Enligt fabriksuppgifter skall den ensitsiga Do 335A göra en topphastighet (med vatteninsprutning) på 768 km/t på 6 400 m höjd och 685 km/t maxmarschfart på 7 100 m. Maxfarten med stjärnmotorn fränslagen och den skjutande propellern flöjlad uppges vara 563 km/t på 5 790 m. Den ekonomiska marschflygsträckan är 1 960 km och topphöjden 11 400 m. Do 335 grundar sig f. ö. på ett Domierpatent från 1937 som bl. a. varit publicerat i den engelska tidskriften AERONAUTICS 1939 (se FLYG nr 15/45). Tyskarna hade även planer på att utveckla typen vidare och installera ett reaktionsaggregat i stället för den skjutande propellern. Denna princip har som bekant tillämpats på den amerikanska Ryan FR-2 »Fireball».

(Forts. i nästa nr.)

## SJÖKRIGET ...

Forts. fr. sid. 17.

ett stort hangarfartyg och 5 kryssare för japanerna.

Den 19—20 juni 1944 utkämpades omfattande strider i anslutning till landstigningen på Marianerna. De kostade japanerna 3 stora hangarfartyg, medan amerikanerna utgingo förluster av större fartyg.

Den 23—25 oktober 1944 gjorde japanska flottan sin stora framstöt mot landstigningen vid Leyte, som då pågick i några dagar. Bristen på hangarfartyg var stor efter de förluster, som inträffat tidigare, och resultatet blev en katastrof: 3 slagskepp, 4 hangarfartyg och 10 kryssare sänkta. I motsats till vad som uppgavs i de första rapporterna hade amerikanska slagskepp, jagare och ubåtar andel i förorsakandet av dessa förluster, nämligen 2 slagskepp och 4 kryssare på fartygens konto, resten på flygets eller flyg och fartyg i förening. Amerikanerna förlorade ett stort och 2 små hangarfartyg, därav 2 genom japanska flygplan.

Några större drabbningar förekommo icke senare, trots landstigningarna på Luzon, Borneo, Iwojima och Okinawa. Vid Luzon och Iwojima förlorades vardera ett litet hangarfartyg. Vid Okinawa förlorades trots täta självmordsanfall inga fartyg större än jagare, även om många större fartyg skadades, säkerligen därför att självmordsflygarna icke kunde uppnå in-trängning i målet.

Under slutanfallet på japanska flottan i dess hamnar 28—29 juli 1945 sänktes eller sattes ur striden 4 slagskepp och 3 kryssare utan allierad förlust.

Statistiken ger sålunda en ganska tydlig bild av flygets roll i kampen om herraväldet till sjöss.

ZEPHYR  BOOKS

Two realistic tales of aircraft-builders and fliers

J. B. PRIESTLEY

NEVIL SHUTE

Daylight on  
Saturday

Pastoral

A great wartime factory is operated by living men and women:

A bomber pilot on active service falls in love with a girl serving at his home station:

here are their stories told by excellent authors.

Kr. 5:—

Blue covers.

Kr. 3:80

THE CONTINENTAL BOOK COMPANY AB/Stockholm

## SAAB-91 HAR FÅTT...

Forts. fr. sid. 11.

Landställets tre enheter, vänster och höger huvudställ samt nosställ, är mekaniskt infällbara och manövreras med en spak mellan de båda främre stolarna. Kraftiga hydrauliska stötdämpare möjliggör med sin olje- och fjäderdämpning en studsfri landning och mjuk rullning. Noshjulet är styrbart med sidroderpedalerna. Styrning på marken kan dessutom ske med de kraftigt dimensionerade hydrauliska hjulbromsarna, som manövreras med täpedaler monterade på sidroderpedalerna.

Styrpedalerna utgöres av svetsade stål-rör lagrade i en pedalbrygga på brandskottets baksida. Pedalavståndet är bekvämt inställbart — även under flygning — med en vev på vardera pedalpendeln. Sidroder-rörelsen överföres med ställinor till ett styrsegment i bakkroppen och därifrån med roderstänger till sidrodret. Styrspaken är lagrad i vänstra delen av den tvärgående höjdstyraxeln och är lätt löstagbar. Höjdroder-rörelsen överföres med linor till bakkroppen och därifrån över ett segment och en kullagrad roderstång till höjdrodret. Skevstyrningen överföres från styrspakarna med kullagrade justerbara stänger till skevstyrsegmenten, som är lagrade på vardera ändan av främre kroppsbalken. Från skevstyrsegmenten överföres rörelsen med stänger till ett styrsegment vid vardera vingroten, därifrån med linor genom vingen till skevrodersegmentet, som påverkar roderet genom en roderstång. Vid vindemontering behöver inga linor lossas.

Motorn är en 134 eller 146 hk luftkyld förgasarmotor (typ de Havilland Gipsy Major eller Gipsy Major X) med fyra hängande cylindrar och dubbel magnetändning samt fast eller ställbar propeller. Motorn, som kan förses med elektrisk självstart och generator, är fjädrande upphängd i två fundamentbockar av stålror och inklädd med en lätt löstagbar motorkåpa av lättmetall. Bränsletanken, som rymmer 130 l, är placerad under bagagerummet bakom föraren med påfyllningsöppningen lätt åtkomlig på flygkroppens vänstra sida. Tankens huvudförråd (110 l) tas ut genom ett stigrör från botten, medan reservförrådet (20 l) tas ut direkt från tankbotten. Tanken är försedd med ett luftningsrör, som mynnar under flygkroppen samt med en dränerledning, som mynnar i vänstra huvudhjulrummet. Huvud- eller reservförråd kopplas in med en trevägskran placerad mellan de båda främre sittplatserna. Bränslet matas fram till förgasaren av två parallellkopplade pumpar på flygmotorns vänstra sida. Var och en av dessa pumpar har tillräcklig kapacitet för att ensam förse förgasaren med erforderlig bränslemängd. Motorn går därför störningsfritt även om en av pumparna skulle vara ur funktion. Innan bränslet når bränslepum-



En bild från rullningsproven med SAAB-91 den dimmiga 19 november. Närmast kabinen ingenjör Gunnar Rotsman och bredvid honom (i basker) konstruktören själv — A. J. Andersson. Längst till höger SAAB:s konstruktionschef, major Ellis Nordquist.

parna passerar det ett filter på brandskottet. Bränslemängden kan kontrolleras med en pneumatisk bränslemätare på instrumentpanelen.

Oljetanken är fastspänd nedtill på brandskottets framsida. Påfyllning sker genom ett rör på tankens vänstra sida. Ledningarna från tanken till motorn är försedda med flexibla gummiskarvar, vilka förhindrar överföring av motorns svängningsrörelser till ledningarna och tanken. Tanken är försedd med en givare för oljetermometer. Oljemätningen ombesörjs av en i motorn inbyggd friskoljepump.

Inredningen är utförd så att den ger största möjliga bekvämlighet. Sittrummet, som har en inre fri bredd av 1 220 mm, rymmer tre bekväma, klädda stolar, av vilka de två främre är ställbara i höjdd. Bakom förarsitsen finns ett rymligt bagagerum, åtkomligt under flygning. Den tredje sitsen kan tas bort, varefter även detta utrymme kan användas som bagagerum. De båda högra sitsarna kan utbytas mot en sjukbår. Hela sittrummet är täckt med huvar av plexiglas, vilka kan fällas upp åt båda sidor för in- och urstigning. De tre luckorna kan kastas under flygning.

Instrumentpanelen sträcker sig tvärs över sittrummet, och de överskådligt placerade instrumenten kan avläsas från de båda främre sittplatserna. Panelen utföres alternativt med fast eller fjädrande upphängning och kan förses med följande Instrument: Flyginstrument: fartmätare, höjdmätare, svängindikator (kombinerad gir- och lutningsindikator), variometer, kompass och flygplanur. Motor- och driftsinstrument: varvmätare, bränslemanometer, oljemanometer, oljetermometer, volt-ampèremeter.

Elektrisk utrustning kan monteras. Den

utgöres av positionslyse, strålkastare, signallyse, sittrumslyse och instrumentlyse samt radioanläggning. Elsystemet får ström från ett gemensamt 12-voltsnät, till vilket energi levereras från ett ackumulatorbatteri om tolv celler och 30 Ah, som laddas av motorns generator. Dessutom finns ett uttag för anslutning till markbatteri. Ledningskopplarna vid brandskottet och vid vänstra vingfogen utgöres av lätt lösbara, kapslade skarvdon.

Förutom det ovannämnda ingår följande detaljer i flygplanets utrustning: sjukvårdslåda, eldsläckare, läs med två nycklar för sittrummet, läs med två nycklar för tändsystemet, speciella motorverktyg, motorhandbok, flygplanbok, luftvärdighets- och nationalitetsbevis, loggbok samt fartygs- och motorjournal.

Flygplanet kan dessutom förses med följande specialutrustning: kart- och handskfack, motorkapell, propellerkapell, sittrumskapell, skidor, flottörer, ljud- och värmeisolering av sittrummet, sittrumsuppvärmning, radiosändare, radiomottagare samt antennmast med antenn.

**FRANSKE FLYGMINISTERN** Ch. Tillon har nyligen omtalat att massproduktion av ett 40 hk »babyflygplan i stil med den amerikanska »Skycycle» kommer att sättas i gång så snart materiel-läget förbättrats och flygfältsfrågan lösts. Konstruktionen ingår i en plan att bygga tre olika typer av turistflygplan. Det andra är ett fyrsitsigt plan med 200 hk motor och en marschfart på 229 km/t, som skall kosta 50 000 kr, och det tredje en tvåsitsare med 140 hk motor och 212 km/t marschfart för en kostnad av 40 000 kr.

**HANDLEY PAGE »MANX»**, den nya engelska »flygande vingen» som presenterades i FLYG nr 22/45, har följande data och prestanda med två 140 hk D. H. Gipsy »Major»-motorer: spännvidd 12,19 m, längd 5,55 m, vingyta 22,85 m<sup>2</sup>, flygvikt 1 836 kg, vingbelastning 79,6 kg/m<sup>2</sup>, effektivbelastning 6,56 kg/hk, marschhastighet 240 km/t och topphöjd 4 570 m.



SAAB-91 i halv sidvy.



Segraren i årets höjdtävling, ingenjör Björn Andersson, Stockholms segelflygklubb, mottar vid KSAK:s årsmöte ur prins Gustaf Adolfs hand FLYG:s vandringsspokal. Detta pris i den individuella tävlingen skall han förvalta till nästa år — åtminstone.

### Höjdtävlingen:

andra laget i lagtävlingen, Linköpings flygklubbs stronga Baby-trio Österdahl—Norrbohm—Ehrnfelt, som talar:

— Vi är mycket glada över att ha lyckats flyga hem andraplacingen och den wicanderska »femhundringen». Men om tävlingsbestämmelserna varit som vi i Linköpings flygklubb skulle vilja ha dem så hade vi haft lagsegern, tusenlappen och än större ära som i en liten ask. Vi menar att man ju inte har samma chanser med en Baby som med ett högvärdigt segelplan. Klubbar med högvärdiga korrör gynnas på bekostnad av sådana som ännu inte haft råd att kosta på sig så dyrbar materiel. Höjdtävlingen bör enligt vår mening klassindelas eller bedömas efter en poängtabell, där t ex 3000 m höjdvinst med en Baby smäller en smula högre än samma resultat med en Weihe.

När FLYG frågar chefsinstruktören, löjtnant »Jidde» Karlsson, vad han tycker om förslaget från Linköpings flygklubb svarar han att det knappast spelar någon roll vad man har för flygplan när det gäller höjd. Någon ändring i linköpingsönskad riktning torde alltså knappast bli aktuell.

Men sträckflygning bör nog inlemmas i tävlingen. Till den saken återkommer vi så småningom.

## STRÄCKMOMENT EFTERLYSES

Segrarna i årets höjdtävling — exaktare uttryckt FLYG:s och KSAK:s rikssegelflygtävling — har fått sina belöningar. Det skedde vid KSAK:s årsmöte den 10 november, om vilket kan läsas på annan plats i detta nummer av FLYG.

Men höjdtävlingen är inte alldeles avverkad ännu. Det återstår att låta vinnarna yttra sig. Har t ex Björn Andersson, för andra gången individuell segrare och toppman i det vinnande laget från Stockholms segelflygklubb, något på hjärtat?

— Jo, svarar »Björne», höjdtävlingen är utmärkt. Tävlingsformen ger varje svensk segelflygare tillfälle att delta utan att kostnaderna för honom själv eller klubben springer i höjden liksom t ex vid Alle-

bergstävlingarna. Men vi skulle behöva ännu en tävling, ordnad på samma sätt. I denna skulle endast flugen distans belönas.

Vårt svenska modellflyg fördes relativt snabbt upp till internationell klass under åren 1935—37 tack vare att det tävlades ofta, fortsätter Björn. Jag tror att detsamma gäller för vårt segelflygs kvalitativa utveckling: tävlingar och åter tävlingar! FLYG:s höjdtävling stimulerar till segelflygning på höjden. Ge oss nu också en sträckflygtävling, som skall stimulera segelflygning på längden — och i längden!

Ja, käre »Björne», tävlingsledningen skall verkligen ta upp frågan! Och så vänder vi oss till Linköping, varifrån vi hör glada utrop men också något annat — det är

till glidplan, 16 flygplanvagnar, 12 vinschar, 27 bogserbilar, 38 fallskärmar, 46 barografer samt 36 stationsutrustningar. Därjämte har av anslaget beviljats bidrag till uppförande av 20 hangarer, av vilka hittills endast 11 st uppförts. Budgetåret 1944/45 utgick ett anslag av 75.000 kr till förnyelse av materiel och under budgetåret 1945/46 100.000 kr för samma ändamål.

Nedanstående »diplomdiagram» är hämtat ur årsrapporten:

### Kortare motorskoltid för segelflygare?

KSAK har anhållit hos Luftfartsstyrelsen att kvalificerade segelflygare på förslag av flyglärare måtte medges en minskning av den angivna minimiflygtiden för motorflygcertifikat. KSAK:s motivering är att segelflygarna på grund av sina teoretiska kunskaper och sin flygtid måste anses ha möjlighet att på kortare tid än nybörjare lära sig motorflyga. Dessutom är det av största vikt att fastslå värdet av segelflyget — det stora flygpropagandamedlet — som förskola för motorflyget.

När FLYG ringer till chefsinstruktören »Jidde» Karlsson om saken berättar han att av ett 50-tal silver-C-flygare som började flyga i RAF (tydligt inte endast engelsmän) alla klarade utbildningen och gick vidare.

— Vi har märkt liknande tendenser i Ljungbyhed, säger kapten Lennart Bunke vid flygstaben i Stockholm. De pojkar som börjar segelflyga gallrar sig själva — de känner snart om de passar till jobbet eller inte — och de C-flygare som kommer till Ljungbyhed har alltså redan klarat sig igenom en frivillig gallring. De har fått en viss luftvana och kan tänka i luften — och de trivs med flygningen. Deras framgångar beror alltså inte på att de flyger bättre — därtill skulle fordras mer än C-diplom, d v s en högre segelflygutbildning.

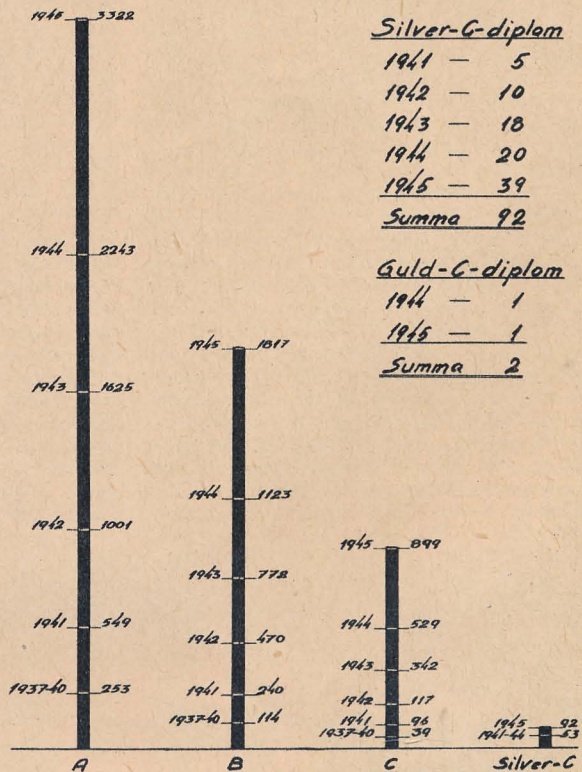
## 1945 års silver-C

KSAK har under året utfärdat silver-C-diplom för följande segelflygare: överfurir G. Mannesjö, löjtn Lennart Winkler, hr Tord J. V. Andersson, furir Gunnar A. Nilsson, löjtn Gustaf A. S:son Hasselrot, trafikled Bengt H. A. Florén, löjtn Olof F. Carlsson, hr Johan Horney, furir Ingvar S. Silverborg, furir Berndt H. Berglund, furir Karl V. Lindgren, fanj Gösta H. M. Magnusson, löjtn Lennart R. Lundgren, hr Carl-G. Carlsson, hr Tage Löf, kapt Bo Holmberg, Sven G. Österdahl, Agne Sjöberg, Bengt Ekman, Lennart Kjellgren, Bertil Pedersen, Arne Lind, Harry Andersson, C. E. Eriksson, Thorsten Andersson, löjtn Stig A. Magnusson, Arne G. Lindman, överfurir R. E. Johansson, furir Torsten L. Nilsson, Bertil Ståhl, ing H. Norrbom, K. G. T. Johansson, fanj E. Gunnar V. Carlsson, fanj Axel F. D. Danielsson, Egil Bache-Mathiesen, E. Ekelöf, Ake K. Ranch, Brix Gedsö, Erland K. A. Olsson.

Ur chefsinstruktörens årsrapport kan vidare saxas: Den engångsanskaffning av materiel till de statsunderstödda flygklubbarna, som pågått under en treårsperiod avslutas med budgetåret 1945/46. Under denna period har anslag till engångsanskaffning beviljats med 700.000 kr. Dessa medel har disponerats för bestridande av 70 % av kostnaderna för anskaffning av följande materiel: 10 högvärdiga segelplan, 23 övningssegelplan, 22 byggsatser

### Diplomstatistik

Antalet utfärdade diplom t.o.m. 30/9 1945.





# DM var "väckarklocka" FÖR SKÅNSKA MODELLEFLYGET

Söndagen den 28 oktober ägde de traditionella skånska mästerskapen i modellflyg rum på Havgårds flygfält vid Klippan med Bjuvs modellflygklubb som värd. Tävlningen som blev mycket lyckad i alla avseenden, torde ha tjänat som »väckarklocka» för det nästan slumrande skånska modellflyget. Men så hade skåneklubbarna också i månader hållits på sträckbänken av arrangörerna, som började planera tävlingen redan till augusti men på grund av svårigheter med sina inkallade ledare ideligen varit tvungna att uppskjuta tävlingen. Bjuvklubben visste från den ena stunden till den andra inte om man skulle söka sin klubbledare i norra eller södra Sverige. En skånsk tävling nr 2 för året blev det emellertid och tur hade man med vädret: lagom vind och den chansgivande solen bakom moln. Flygningarna blev därför jämna och rättvisa. Kvaddningar och bortflygningar var sällsyntheter. Stämningen höll sig under hela tävlingen på toppunkten.

Tävlingsorganisationen var perfekt och ingenting klickade. Det ypperliga Havgårdsfältet räckte fint till även för de längsta flygningar, tidtagningen gick utmärkt med hjälp av personal från Krigsflygskolan i Ljunghed, vars mannar även sågs i arbete på sekretariatet, som var inrymt i ett underjordiskt skyddsrum.

Tävlingarna hade samlat inte mindre än 98 deltagare med ett 140-tal modeller och representerade nästan alla Skånes städer och större orter. Konkurrenten i de olika klasserna blev från första stund mycket hård och utgången var in i det sista oviss.



Skånska modellflygets G-man: gamle uven Bertil Olsson från Eslöv, som tillskansade sig skånska mästerskapet i G-klassen.



Lennart Olsson, den nya lovande förmågan från Bjuv, blev skånemästare i klass S 2.

## I tävlingens första period

för klass S1 tog den sedermera segrande *Kjell Andersson*, Höör, ledningen med en flygning på 3.28,3, närmast följd av *Terje Larsson*, Malmö, och *Bjuvs Ove Meissner*, som för dagen ställde upp i två klasser.

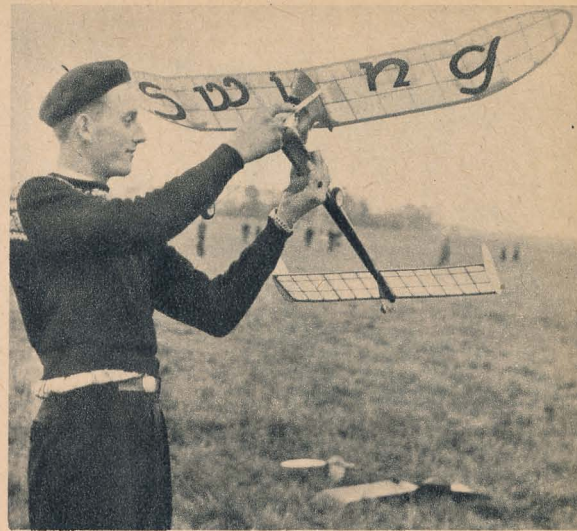
S1-klassens andra period vanns av »utombysaren» *Kurt Nilsson*, Halmstad, på tiden 3.37,4 och som bäste skåning kom en »bjuvsing». Därmed hade Halmstad gått upp till ledningen med Höör, Malmö och Bjuv hack i häl.

Sista perioden vanns överraskande av Bjuvs *Stig Nilsson* men både Halmstad och Höör kom omedelbart efter och särade sina slutplaceringar.

## Bäst i klass S2

Under första perioden följdes bjuvsingarna *Bertil Hellberg* och *Karl Blom* av ett koppel eslöviter. Men även denna klass fick »utombyskänningar», vilket inträffade i andra perioden, då Halmstads *Sven Kristensson* med en flygning på 6.14,0 visade skåningarna var skåpet skulle stå. Bjuvs nya stjärna, *Lennart Olsson* fattade emellertid galoppen och ville inte vara mycket sämre med tiden 5.55,4.

I tredje och sista perioden stack en



Årets svenske F-mästare *Kjell Andersson* från Höör blev slagen i F-klassen vid de skånska modellflygmästerskapen på Havgårds flygfält vid Klippan. Som balsam på såret fick han i stället titeln »Skånemästare i S 1».

Höörrepresentant fram och knep periodsegern men taktklungan från de tidigare perioderna höll sig väl framme. Titelförsvararen i klassen, den annars så säkre *Ove Meissner*, Bjuv, blev av någon anledning på ett tidigt stadium försatt ur spel och kunde inte repa sig igen.

I den nye skånemästaren i S2 tycks Bjuv ha fått fram en ny lovande förmåga. *Karl Bloms* »come back» med sina jättestora, vackra modeller — som han lyckligt återfått efter en skandalartad stöld där även konstruktionsritningarna strök med — var en annan av dagens överraskningar.

## Om klass G

är inte mycket att säga. Eslöviten *Bertil Olsson* ledde den svaga uppgörelsen tävlingen igenom och var nog stundtals mer hotad av en klubbkamrat än av den blivande tvåan.

## F-klassen

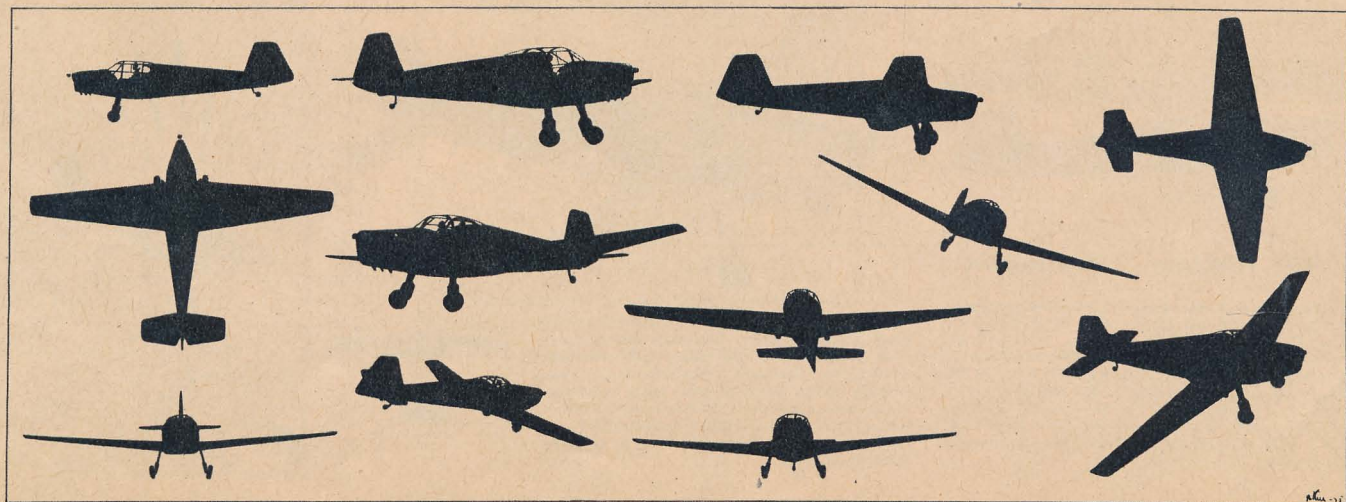
blev emellertid desto intressantare. *Anders Håkansson*, Malmö, slog oväntat årets svenske mästare, *Kjell Andersson* från Höör. Tiderna de båda presterade — Halmstad-Nilsson dock ej att förglömma — var mycket jämna och överträffade många tidigare tävlingar för dylika modeller.

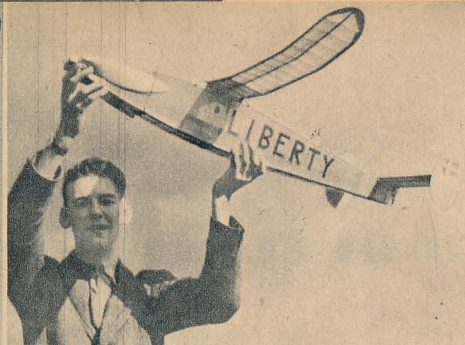
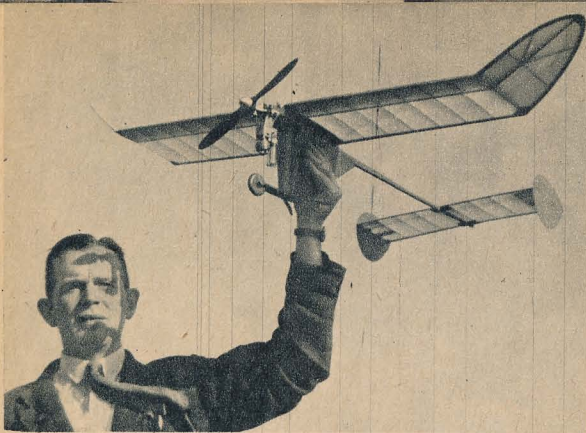
## I lagtävlingen

stod de deltagande skåneklubbarna maktlösa mot Bjuv, som tydligen inte kunde stoppas trots betungande arrangörsarbete.

(Forts. på sid. 35.)

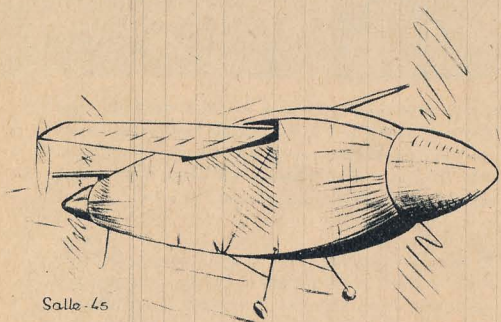
KLIPP HÄR!





## DANSKA MODELLER

På bilden t v demonstrerar Evald Simonsen sin originella dieselmotormodell. Motorn är en dansk »Mikro-Diesel» och — egendomligt för en dieselmotor — inverterad. Landstället är robust och skyddar motorn vid hårda landningar. Stjärthommet ser däremot ganska klen ut och vi undrar om det inte uppstår otrevliga vibrationer. — På bilden t h ses en pampig representant för danska gummimotormodeller. Den heter »Liberty» och har byggts av Jörgen Larsen. Modellen har bl a fällbar propeller och indragbart landställ.



Salle-45

## Finsk stjärnracer

Under de senaste åren har det finska gummimotorflyget av kända orsaker legat helt nere och desto mer överraskande är ett finskt meddelande om att kand. Lasse Kalervo från Helsingfors nått ett strålande hastighetsrekord för gummimotormodeller. Det nya rekordet lyder på 88,85 km/t men den största uppmätta hastigheten var något över 90 km/t. Enligt preliminära uppgifter torde resultatet samtidigt vara nordiskt rekord.

Racermodellen är ett precisionsarbete i minsta detalj. Den har två i var sin ände av flygkroppen sittande och mot varandra roterande propellrar, vilka drivs med en gemensam gummimotor. För att minska luftmotståndet till ett minimum har man försett propellrarna med rätt stora nav, vilka samtidigt ger modellen ett tilltalande yttre. Vingen är trapetsformig och har en nästan symmetrisk »hastighetsprofil». Spännvidden är 70 cm. Stabben och tvillingrodren är av 2 mm balsaflak. För att få en stadig vingfastsättning är kroppen försedd med ett speciellt fack, dit man sticker vingen och spänner fast den med gummisnoddar.

Vi gratulerar Kalervo till rekordet och avvaktar med spänning den dag han börjar möblera om i världsrekordtabellen!

Salle.

## Modellmotor på 2,6 hästkrafter

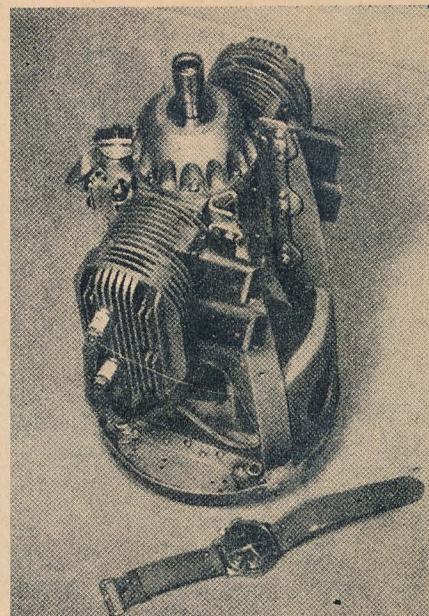
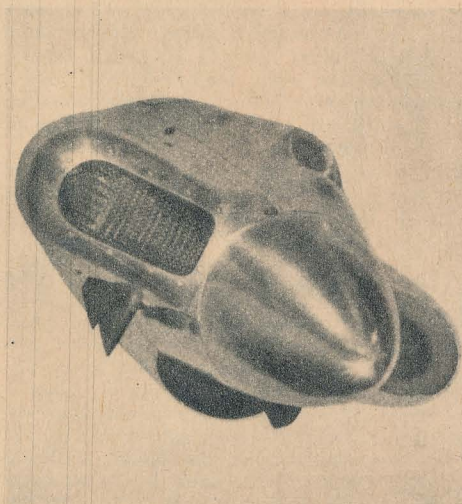
Det ser för närvarande ut som om Schweizarna vore oöverträffbara i hela världen då det gäller förbränningsmotorer för modellflygplan. En suverän representant för det schweiziska precisionsarbetet inom denna bransch är den nya 4-cylindriga 2-taktsmotorn *Pininasch-P-15*, som konstruerats av ing. G. Andreoli och tillverkats hos firman *Farner Motorenbau AG* i Moutier.

De radiostyrda motormodellerna är just nu mycket populära i Schweiz och det är främst för dessa modeller *Pininasch*-motorn konstruerats. En bensinmotormodell med harmonisk radiokontroll väger i regel minst 15 kg och då räcker det inte med alltför klena motorer. *Pininasch*-motorn lämnar dock inget övrigt att önska i fråga om styrka, ty med sina 2,6 hästkrafter och 8000 varv torde den nästan duga till hjälpmotor på ett högvärdigt segelflygplan. I serieutförande med full ut-

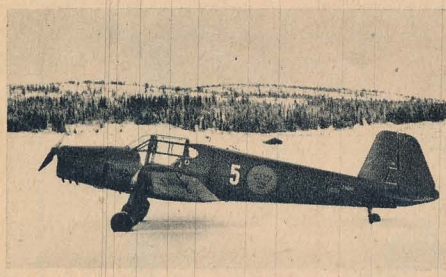
rustning väger den 2850 gram, därav själva motorn endast 1400 g. Tändningsanordningarna med bl. a. en liten inbyggd magnet av typ Bohli, tändspole etc väger sammanlagt 1450 g. I denna vikt ingår även en speciell generator, som förser radiokontrollapparaten med ström.

Motorn, som är av boxertyp, har en sammanlagd cylindervolym på 64 cm<sup>3</sup>. Det kraftiga motorfundamentet är gjort av pressade stålplåtar och försett med ett brandskott med 160 mm diameter. Fundamentet fästs till flygkroppen med fyra bultar. Motorn är inbyggd i en strömlinjeformad kåpa, som har kylluft- och förgäsarintag.

Salle.

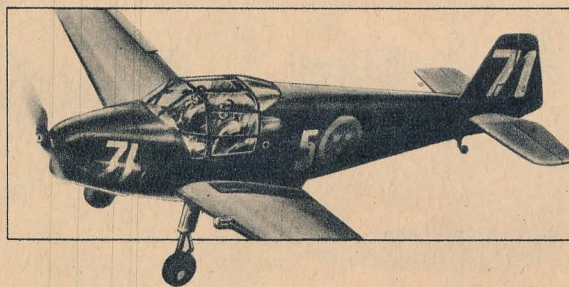


KLIPP HÄR!

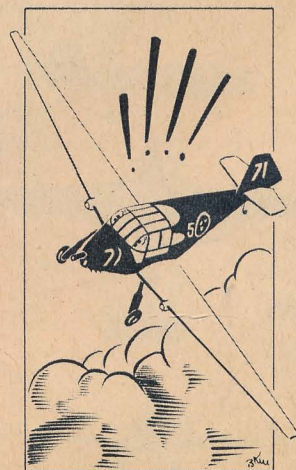


## Sk 25 Bücker "Bestmann"

Svensktillverkat, tyskt två-sitsigt skolflygplan. MOTOR: 1 st 105 hk Hirth HM 504A-2. SPV: 10,60 m. LGD: 7,85. HÖJD: 2,06 m. VINGYTA: 13,5 m<sup>2</sup>. VINGBEL: 57 kg/m<sup>2</sup>. EFFEKTBEL: 7,3 kg/hk. TOMVIKT: 475 kg. FLYGVIKT: 765 kg. MAXHAST: 210 km/t. MARSCHHAST: 195 km/t. LANDN-HAST: 80 km/t. FLYGSTRÄCKA: 850 km. TOPPHÖJD: 5.000 m. TILLV: A-B Hägglund & Söner, Örnsköldsvik. (Tysk licens.)



»Hopdragen» nos, bred kabin för två man sida-vid-sida. Vingen, karakteristisk trapetsstyp, har svag pillform och avhuggna spetsar. Stabilisatorn har kantig form med breda raka spetsar. Fena och sidroder kraftiga med rodet långt utdraget bakåt. Landstället av fast typ, de fribärande benen riktade framåt-utåt.



## DM VAR VÄCKARKLOCKA

Forts. fr. sid. 33.

De dominerade med sina stora vackra S2 modeller och gav en fläkt av en svunnen storhetstid.

Redan en halvtimme efter sista starten kunde chefen för aspirantskolan i Ljungbyhed, major *Sven Ugglå*, förrätta prisutdelning. *Ge-Pe.*

### RESULTAT:

**KLASS S1: Segrare och skånsk mästare:** Kjell Andersson, Höörs MFK, 2, min 58,0 sek; 2) Stig Nilsson, Bjuvs MFK, 2,50,8; 3) Terje Larsson, Aeroklubben i Malmö, 2,34,2. (I den parallellt med DM hållna nationella tävlingen placerade sig Kurt Nilsson, Halmstads FK, som tvåa med tiden 2,37,6.)

**KLASS S2: Segrare och skånsk mästare:** Lennart Olsson, Bjuvs MFK, 3,38,0; 2) Karl Blom, Bjuvs MFK, 3,20,3; 3) Gunnar Persson, Aeroklubben i Malmö, 2,51,1. (I den nationella tävlingen placerade sig Sven Kristensson, Halmstads FK som tvåa med tiden 3,20,1.)

**KLASS G1/2: Segrare och skånsk mästare:** Bertil Olsson, Eslövs FK, 1,42,7; 2) Anders Häkansson, Aeroklubben i Malmö, 1,36,2; 3) Erland Persson, Eslövs FK, 1,26,0.

**KLASS F (dieselmotordrivna): Segrare och skånsk mästare:** Anders Häkansson, Aeroklubben i Malmö, 1,45,3; 2) Kjell Andersson, Höörs MFK, 1,28,6. (I den nationella tävlingen placerade sig Kurt Nilsson, Halmstads FK, som trea med tiden 1,12,5.)

**LAGTÄVLING A: Skånska mästare:** Bjuvs modellflygklubb lag I, sammanlagd tid 1,497,2 sek; 2) Aeroklubben i Malmö, 1,390,5; 3) Eslövs FK 1,089,8.

**LAGTÄVLING B: Skånska mästare:** Bjuvs modellflygklubb lag III, 1,134,0 sek; 2) Bjuvs modellflygklubb lag II, 959,9; 3) Aeroklubben i Malmö lag II, 616,5. (I denna klassens nationella tävling utgick Halmstads FK lag I som segrare med en sammanlagd tid av 1,148,2 sek.)

## FLYGANDE...

Forts. fr. sid. 10.

60-tal segelflygdiplom. Klubben har f. ö. löst sin hangarfråga på ett mycket billigt och praktiskt sätt. Segelflygplanen får hänga gratis i taket till den nuvarande statliga hangaren, som är för liten för sitt egentliga ändamål.

### Atlantbanan i Uppsala

Liksom Norrköping har också Uppsala fått en 1700 m lång atlantbana som ett komplement till Brommas längsta bana. Arbetena i Uppsala utföres av Granit & Betong AB och Svenska Vägaktiebolaget och civilingenjör Eric Rosén i den förra firmans ger FLYG en del »prestandauppgifter» för denna bana vid F 16:s Ärnafält.

Entreprenadsumman uppgår till 3,2 miljoner kr och fältutvidgningen omfattar 21 ha. Bergsprängningen uppgår till 20 000 m<sup>3</sup>, schaktningen till 93 000 m<sup>3</sup>, betongledningarna till 4 200 m och tegelrörledningarna till 10 600 m.

Rullbanan omfattar 77 400 m<sup>2</sup> cementbetong (längd 1 575 m) och 6 100 m<sup>2</sup> asfaltbetong (tillägglängd 125 m). Bredden är 49 m och tjockleken 22 cm. Uppställningsplan och förbindelsebana av cementbetong omfattar 5 400 m<sup>2</sup>. Underbädden för samtliga beläggningar upptar 89 000 m<sup>2</sup> och omfattar 34 000 m<sup>3</sup>.

Även Uppsalabanen ligger till större delen på lergrund men denna har större bärrighet än Norrköpingsleran. Grundvatten-dräneringen är gjord tidigare i samband

med fältets byggande. Dagvattnet avledes genom brunnar i förbindelse med långsgående betongrörledningar.

Själva banan är byggd efter samma principer och med samma arbetsmetoder som Norrköpingsbanan (se FLYG 23/45), samt liksom denna konstruerad för flygplan på 33 tons start- eller landningsvikt.

Tyvärr kunde jag inte ta några bilder av Uppsalabanen, ty det var mörkt när vi landade vid F 16 depå och togs emot av flottiljchefen, överstelöjtnant Knut Lindahl. När vi strax efter kl 17 kom in över Stockholm var vi dock allesammans tack-samma för mörkret. Det var en underbar syn att se Stockholm ligga utbredd nedanför oss i strålände ljus och prunkande ljusreklamer. En syn som man sent skall glömma. När börjar Aerotransport rundflygningar efter mörkrets inbrott? Det kommer att bli jättesuccé. *G. K.*

REPUBLIC TP-47G kallas en tvåsitsig övningsversion av »Thunderbolt».

BOEING B-17G »FLYING FORTRESS» används nu för att prova den amerikanskstillverkade V1-bomben, som i USA bär beteckningen JB-2. En bomb medföres under vardera vingen utanför motor-gondolerna. Farten med två JB-2 bomber reduceras med c:a 30 km/t och flyg-vikten med två bomber håller sig omkring 27,5 ton.

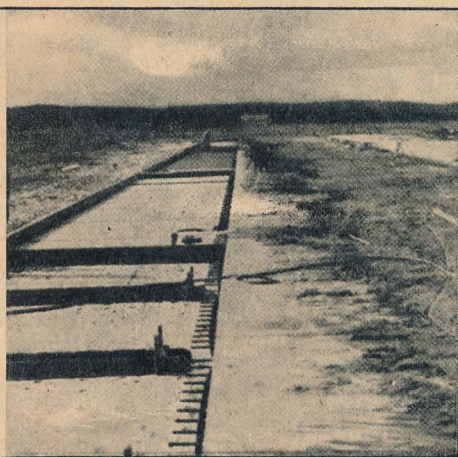
## GRANIT OCH BETON AKTIEBOLAGET

OCH

## SVENSKA VÄG- AKTIEBOLAGET

Huvudentreprenörer för  
rullbanan i Uppsala.

Rullbana för atlantflyg



## Lastbilscentralen

i Uppsala län förening u. p. a.

## Uppsala

har under arbetet med byggandet av atlantflygbanan vid Ärna ombesörjt alla transporter. Inom 30-talet bilar pr dag hava sysselsatts därmed.

Vid transportbehov så vänd Eder med förtroende till oss och vi skall som alltid göra vårt bästa.

Telefoner 38484, 38485, 38486 och 30531

Ordercentraler på de flesta större orter inom länet finnes.

## UMA MEKANISKA VERKSTAD

Blomgatan 9 - Tel. 410 40  
UPPSALA

Härdugnar - Smidesugnar  
Högtrycksfläktar - Oljebrännare  
Gasbrännare  
Byggtorkar - Pressverktyg

## Thelins Konditori

Svartbäcksgatan 68 - Uppsala - Tel. 344 33

REKOMMENDERAS

Utför 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

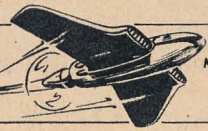
Nybygget - Uppsala

Tel. 317 35

Tel. 347 35

# ÖRNUNGEN

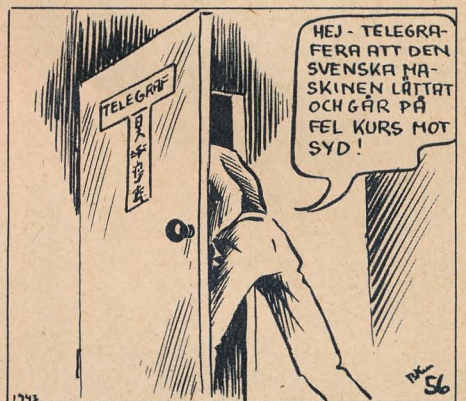
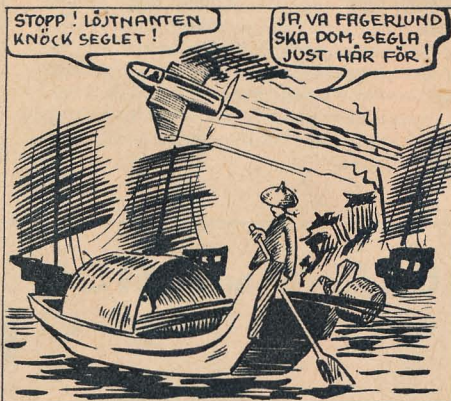
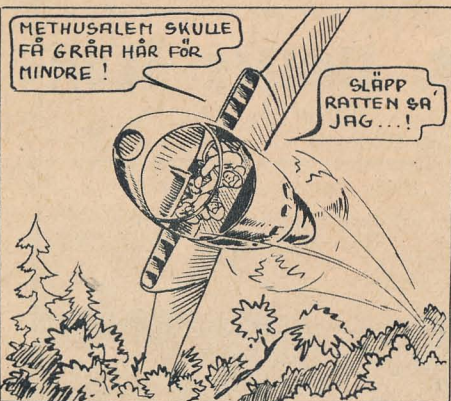
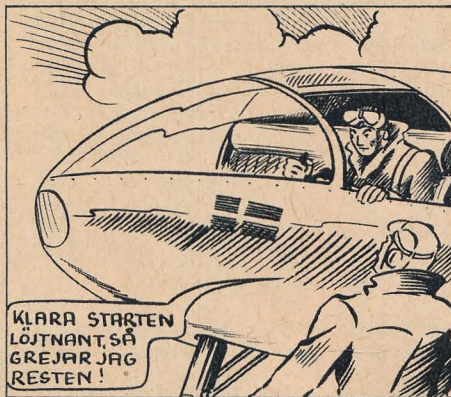
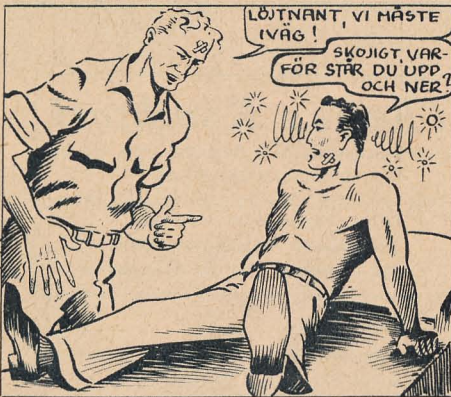
## flyger jorden runt



TEXT AV  
MAJOR H. VICTORIN

En **ÅTTA**-serie

Vid ett uppehåll i Shanghai lockas löjtnant Nord till ett tempel. Bång räddar den skadade Nord ur fällan — den brinnande tempel — och efter läkarbesiktning sker starten med Bång som »säkerhetsförare».



### USA INFÖR III KLASS

Forts. fr. sid. 21.

hövs det mindre bensen i tankarna, och det gör det möjligt att öka den betalande lasten med ty åtföljande bättre ekonomi. Vidare kan man på dessa korta sträckor i tätt befolkade distrikt räkna med hög

trafikfrekvens. American Airlines tror således att det skall bli möjligt att låta en maskin lämna New York för Washington var 15:e minut, och ungefär samma service räknar andra bolag med på sträckorna Chicago—Detroit, New York—Boston, Los Angeles—San Diego. Rena busstrafiken, alltså.

Järnvägarna har redan haft anledning att mera ingående begrunda den konkurrens, som flygbolagen bjuder dem. Planer har också smitts om hur man skall kunna vinna resenärerna på sin sida — luxuösare vagnar ha utlovats, det talas om rullande biografsalonger och vid sidan om restaurangvagnen lockar man med en särskild smörgåsbordsvagn (smörgåsbordet har blivit en amerikansk »livrätt». *Förf. anm.*).

Men vad tänker man i järnvägsstyrelserna landet runt nu göra, om flygbolagen verkligen göra allvar av sitt »hot» att introducera en »tredje klass» i flyg? Frågan är visserligen ännu öppen, men även de amerikanska järnvägsdirektörerna — vilka i motsats till många europeiska kolle-

ger har sinne för realiteter — erkänner säkert att flyget råkat få ett mycket bra trumfkort på hand.

### DC-8 revolutionerande

Hand i hand med flygbolagen arbetar den amerikanska flygindustrin, och det är bara i sin ordning att Douglas Aircraft Co. nu låtit slöjan falla från DC-8, (även kallad »Skybus»), som har alla utsikter att bli minst lika världsberömd som den lyckade Douglasskapelsen DC-3.

DC-8, som väntas komma i full produktion redan nästa sommar, är ett mycket intressant plan och skiljer sig i flera avseenden från de flygplantyper, som vi hittills konfronterats med. Ja, dess konstruktion är i själva verket så märklig, att man utan ringaste överdrift kan beteckna typen som revolutionerande.

De båda motroterande propellrarna har placerats i stjärten, just som på ett fartyg. Fördelarna med detta arrangemang är många och uppenbara. De båda vätskekylda

## MODELL-FLYG

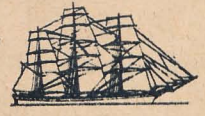
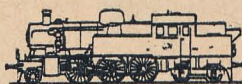
Katalog n:r 2 innehåller bl. a. segelmodeller, gummi-motormodeller, skalamodeller, replikamodeller, gjutna modellsatser, prydnadsmodeller, modellflygmateriel m. m. **Många nyheter.** Dessutom tusentals artiklar för den hobbyintresserade. Katalogen sändes mot 30 öre i frimärken.

Till **HOBBY-FÖRLAGET**, Avd. 12, Borås  
Var god sänd Eder katalog n:r 2. 30 öre i  
frimärken bifogas.

Namn .....

Adress .....

Flyg 24/45



**GRATIS**

erhåller Ni vårt stora katalog-  
supplement över nyheter

**WENZELS**  
APELBERGSG 48 STHLM.

Allison V-1710 motorerna på 1 630 hk har placerats fram till i flygkroppen, där de är lätt tillgängliga för översyn och samtidigt inte på något sätt stör flygplanets strömlinje. Kraftöverföringen sker medelst 18 m långa axlar. Detta sätt att framdriva ett flygplan, som är helt nytt, kallas här för »centerline thrust».

Genom att propellrarna är placerade i det högt över marken liggande stjärtpartiet, har landningsstället — givetvis av nos-hjulstyp — kunnat göras lägre och lättare. För att skydda propellrarna mot att slå i marken vid start och landning har stjärten försetts med en speciell »bumper». De motorfria vingarna minskar luftmotståndet med 25 proc. samtidigt som lyftförmågan ökas. Även planet's stigförmåga har avsevärt förbättrats.

DC-8 beräknas väga 17 775 kg med en nyttig last på 7 020 kg. Antalet passagerareplatser kan varieras från 38 till 48 medelst ihopfällbara »klaffstolar», varjämte det finns utrymmen för last. En annan version tar 34 passagerare plus last, medan en tredje version är avsedd för 34—43 passagerare (extra passagerareplats genom »klaffstols»-arrangemang) jämte last. Dessutom är främre delen av passagerarkabinen så konstruerad, att sätena där genom en enkel operation kan tas bort och väggen flyttas tillbaka tre meter, så att man på detta sätt vid behov kan erhålla ett extra lastrum.

### Det föränderliga planet

Den röda tråden vid konstruerandet av DC-8 har varit att skapa ett flygplan, som vid alla tillfällen skall kunna utnyttjas till 100 proc. För att uppfylla detta krav måste passagerar- och lastutrymmen snabbt kunna ändras. Uppgiften har ingalunda varit lätt, men mr Douglas har återigen visat värl-

den att han kan göra flygplan, som både allmänheten och flygbolagen stormtrivs med.

Den nya DC-8:an behöver aldrig flyga med »dödlast» — skulle några passagerare fattas, så finns det alltid gods eller post att fylla vikten — och skulle resandefrekvensen plötsligt springa i höjden är det lätt att trola fram några extra platser. Man kan också möta olika frekvenser på olika delsträckor: mellan två platser är det kanske intensiv godstrafik, mellan två följande är passagerartrafiken kraftigast. DC-8 är i så fall universallplanet som på ett enkelt sätt löser problemet.

DC-8:ans spännvidd är 33,58 m, längd 23,78 m, höjd 7,86 m, vingyta 102,56 m<sup>2</sup>. Maxmarchhastigheten på 3 000 m:s höjd är 435 km/t, ekonomiska marschfarten vid en praktisk flygsträcka på 480 km är 357 km/t med en betalande last av 5 510 kg, inklusive max 48 passagerare och 22 kg bagage per passagerare. DC-8 är en civil utveckling av experimentbombplanet XB-42.

Förutom DC-8 har de senaste veckorna ytterligare tre nya medelstora passagerarflygplan annonserats av Consolidated (Convair 110), Boeing (417—22) och Martin (202). (Se FLYG nr 22/45.) Samtliga är tvåmotoriga och konstruerade med betoning lagd på stor användbarhet och god ekonomi. Boeing 417—22 skall kunna ta 20 passagerare och är högvingat, varigenom det blir möjligt att förse planet med lågt landningsställ. Det låga landningsstället medför i sin tur lättare och framför allt snabbare i- och urlastning.

Martin 202, vars exteriör ger intryck av en mera konventionell plantyp, kan genom olika kabinarrangemang ta från 30 passagerare plus last upp till 42 passagerare, då ingen last kan medföras. Även Consolidated 110 får ett lågt landningsställ, oaktat det blir lågvingat. Propellerdiametern har dock minskats genom att utrusta planet med fyrbladig ställbar Hamilton Standardpropeller. Convair 110 får ingen sidodörr för av- och påstigning utan tillträde till passagerarkabinen sker genom en nedfällbar trappa i planet's stjärtparti.

Samtliga nämnda flygplantyper — och speciellt DC-8 — har som sagt konstruerats med tanke på toppekonomi över korta distanser. Om de kalkyler resp. flygbolag framlagt håller streck skulle det vara möjligt att vid 100 proc. utnyttjande av nämnda typer kunna flyga för 25 öre per svensk mil — eller om man tar hänsyn till dollarns verkliga värde ungefär 12 öre per svensk mil. Det är en siffra, som nästa får tanken att svindla, tänk bara att kunna flyga t. ex. Stockholm—Malmö för 6:25 eller t. o. m. 13 kr, om ni framhårdar i att räkna fyra kronor på en dollar.

Det blir visserligen tredje klass men vilken tredje klass! Resan kommer endast att ta omkring 1½ timme och ni kommer att färdas behagligt fram i mjuka länstolar med Sveriges undersköna landskap som ett färggrant panorama under er. Det är något annat än att under 8—9 timmar skaka fram över tusentals rälskskärvar i en järnvägsvagn, eller hur herr Dahlbeck?  
Gunnar Kristiansson.

# MARTHALLS

FLYGDRAKTER, MÖSSOR och BASKER

Marthalls Syndustri A.-B.

Telefon 229 32 Linköping

Populära modeller till populära priser i lättmetall.



### Modeller som segrar

<input type="checkbox"/> B-29 Superfortr.	Kr. 8:—	Spv. 320 mm.
<input type="checkbox"/> DC-3	» 4:—	» 141 »
<input type="checkbox"/> J 21	» 3:50	» 116 »
<input type="checkbox"/> J 21	» 4:75	» 150 »
<input type="checkbox"/> J 21	» 6:75	» 232 »
<input type="checkbox"/> J 22	» 5:60	» 200 »
<input type="checkbox"/> J 22	» 3:—	» 100 »
<input type="checkbox"/> JIM	» 6:—	» 202 »

Modellsatserna innehåller ställul, smärgelduk, propellrar, axlar, ritning, arbetsbeskrivning, NAT.-BETECKNINGAR, borrade propellrar och motorer. Uppdragna linjer för roder och fönster.

MODELLTJÄNST, Värnamo

# Motorflygskolan

kommer åter att öppnas efter att ha legat nere under kriget. Elever mottagas för erhållande av certifikat samt övningsflygning och förnyande av förfallna certifikat. Förstklassiga lärare. Prospekt sändes på begäran.

**HANS PETERSON** • ORSA Tel. 242

## BILREPARATÖRSKURSER

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

## SVETSNINGSKURSER

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

## HANDELSKURSER

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

## SKÖVDE PRAKTISKA SKOLA

Döbelnsгатan 9, Skövde

Telefon 12 49, Skövde

## NETZLERS Tekniska Institut

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

Elektr. installatörskurser under Kungl. kommerskollegii kontroll. Enda tekniska institut i Västra Sverige som har ingenjörskurser som överbyggnad på Verkmästarexamen RADE i en dag- och en aftonskola med examen på kortaste tid. Obs.! Laboratorierkurser, små klassavd., effektiv undervisning. Låga avgifter. Senaste läsåret 450 elever.

Nya verkmästarekurser börja den 21 jan. Nya ingenjörskurser börja den 28 jan. Begär prospekt. Angiv om möjligt vilket fack som önskas. Anmäl i tid. Exp. öppen vard. 9—4, 6—8. Lörd. 9—3.

## Boden

### Bruno Wallsténs

JÄRNHANDEL - BODEN

Telefoner: Butiken 20 43 - Kontoret 10 43

Rätta inköpskällan av:

Järnvaror, Byggnadsmiden, Hushållsartiklar, Sportartiklar, Fiskredskap, Torex Insulite

Det bästa i Herrkonfektion och övriga Herrekliperingsartiklar erhåller Ni hos

### J. A. Eklöfs Eftr.

(R. SUNDBERG.)

Telefon 21 19.

BODEN.

### Jean Forsbergs Raksalong

REKOMMENDERAS!

Kungsgatan 28.

Tel. 21 41.

### Nya Matsalarna

Kungsgatan 9

Tel. 27 24

REKOMMENDERAS!

### Automatrestaurangen

Rekommenderas.

ö. Strandvägen 10.

Tel. 23 47.

GOD och VÄLLAGAD MAT.

1:a klass abonnemang

NYA HEMBAGERIETS

### BRÖD

REKOMMENDERAS

Butik: Kungsgatan 19 - Tel. 24 14

## OMSLAGSBILDEN



visar denna gång det nya engelska rekordflygplanet Gloster »Meteor». — Därunder ses tyskarnas bästa reaktionsjaktplan Me 262. Teckningen är utförd av Hans von Post.

## MED »LÄRKAN»...

Forts. fr. sid. 13

så vitt vi kan bedöma från 1.000 m höjd. Det kan vara värt att komma ihåg denna nödländningsplats! Den ligger 12 km rakt söder om Älvros järnvägsstation. Tills Sveg skaffar sig flygfält, vilket enligt meddelanden i dagspressen lär vara meningen, kan »Siksjöfältet» tjäna som en bra »chans».

Söder om sjön Näckten — Jämtlands Storsjöns långa systersjö — sänker sig molnbasen så vi måste gå ner mer och mer. Det är snö i molnen men solen lyser mellan dem, lyser på min gamla hembygd Näs vid Näcktens norra ände och på de andlöst vackra, snötäckta Oviksfjällen i väster.

»Lärkan» kommer in över bygden vid Locknesjön. Vi söker efter den åker som flygfölket i Tandsbyn enligt telefonöverenskommelse skulle markera med ett landnings-T — och hittar den, mycket tydligt angiven. Den ligger i Bleka, bara ett par km från »det idoga samhället Tandsbyn», som författaren Per Nilsson-Tannér med idéer, djärvhet och envishet byggt upp samt gjort berömt genom press, radio och film. »Lärkan» kryper över en telefonledning, klaffar ut för fullt och sätter sig på åkern efter 1 tim 55 min flygtid. Medan vi lastar ur två ryggsäckar, jaktgevär, spinnspö och en oljedunk kommer våra blivande värdar samt många andra åskådare rusande. Där ser vi »hembyggaren» Hugo Ericson, som snickrat ihop tre flygplan och fått böta för ett av dem, hans bror Stefan samt Sture Zetterblom, som haft flygfirma i huvudstaden. Vår huvudvärd, gråhundredolaren Axel Lindström — kallad »Alaska-Lindström» — och Per Nilsson-Tannér träffar vi senare. Den förre är upptagen i sin skyltfabrik och den senare vet inte om oss än.

»Lärkan» får gå på demonstrationsturer en stund och sedan tjudrar vi den vid en lada. Och sedan börjar den egentliga semestern. Men eftersom det endast var själva inledningen jag skulle skriva om så ska jag inte pina läsaren med beskrivningar av jakt på vitt skilda villebråd, surströmming i en fäbodstuga med öppen spis kl 7 en morgon, fjällvandring m. m. Det är en annan historia. Huvudsaken är detta: skönt att ha ett flygplan tillgängligt när man ämnar sig på skogsfågeljakt!

Jo, jag kanske skulle tala om att »Lärkan» även demonstrerades för flygklubbar i Östersund och Hammerdal. Samtidigt passade »Eki» på att hjälpa Tandsbyns idrottsförening med reklam för dess höstfest genom att släppa ut en mängd reklamappar från »Lärkan» över kringliggande socknar.

Och när jag så småningom kom »hem» till Stockholm igen läste jag i St.-T. att Aero Service skulle få 50 ex av det underbara amfibieplanet Republic »Seabee». Ja, en sådan kärra skulle vi egentligen ha haft uppe över tassemarkerna. Men det kommer väl flera semestrar... P. M.

BELL AIRCRAFT arbetar enligt dess direktör Lawrence D. Bell på ett »superplan» vars hastighet avsevärt skall överstiga ljudets.

## Boden

Välkommen till

### Café Du Nord

Alltid gott kaffe

Tel. 23 23 — BODEN

ANNA FORSGRENS

### CIGARRAFFÄR

ANNA GUSTAFSSON

Telefon 23 65 - Kungsgatan 8 - Boden

Rekommenderas

### Bodenbygdens Elektriska

O. F. SUNDKVIST - VITJÄRV

Telefont 64 37 - Boden

Utför elektriska installationer av alla slag. Vid ny- eller ombyggnader bör offert begäras. Försäljer elektriska motorer, kokspisar o. -plattor o. annan elektr. materiel.

## Linköping

### Martin Ängquist A/B

FÄRGERI- & KEMISK TVÄTT

Storgatan 34, Linköping

Telefoner:

Kontoret 20 47, Affären 2 07, Fabriken 23 66

### Albin Fransson

MÄLERIFIRMA Malmslätt

Tel. Malmslätt 28, 1 27

Verkmästare Gösta Franssons bostad

Tel. Malmslätt 1 62

### GULDÉNS MÖBELAFFÄR

(Nils O. Guldén)

Affär: Storgatan 56. Telefon: 53 88

Verkstad: Eklundsg. 9. Telefon: 4 45

LINKÖPING

Rekommenderas!

### ELSAS

NYA CAFÉ & MATSALAR

Repslagaregatan 14 (vid St Larsparken)

Telefon 42 06 Linköping

PILSNER OCH MAT

Öppet 6 f. m.—8.30 e. m.

Söndagar 8—11 f. m., 1—8 e. m.

God husmanskost

Moderata priser

PRENUMERERA PÅ **FLYG** NORDENS STÖRSTA FLYGTIDNING

## Luleå

### STÖRST och BÄST

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

JALA FÄRG- och DROGHANDEL  
Luleå Telefon 22 29 - 15 94

### NYA CHARKUTERIAFFÄREN

Stationsgatan 30 Telefon 26 45  
FÄRSKVAROR och SPECERIER  
Rekommenderas

### Astas Matsalar

Bliv daglig gäst på  
Smedjegatan 14 - Tel. 32 80  
Obs.! Ny regim  
Inneh. M. Holm, H. Johansson  
NY FESTVÄNING

### Stig Wikströms

CYKELVERKSTAD - Eftr. S. Wallmark  
Storgatan 27 - Luleå  
Tel. 25 54 - Bost. 32 36  
Stor sortering av reservdelar och tillbehör  
Reparationsverkstaden rekommenderas  
Gummiskodon vulkaniseras  
Försäljare av Cykelmärket Örn  
Skidor vallas Rör slipas

### Firma El-Byrån

Innehavare H. Hällgren  
Entreprenör för Luleå stad  
Utför:  
Förslag, Ritningar, Installationer och alla  
slags reparationer i branschen  
Stationsgatan 8 - L U L E Å - Telefon 40 37

### Finska Bastun

Landsgatan 7 - Luleå  
Telefon 16 19  
★  
DAMER: Tisdagar och fredagar 11-20  
HERRAR, Måndagar, onsdagar, torsdagar  
och lördagar 11-20

### F. RÖGERS

SLAKTERI- & CHARKUTERIFABRIK  
Svartösten - Telefon 23 41, 15 17  
★  
REKOMMENDERAS  
● Alltid friska och prima varor ●

### J. Jonssons

SMIDESVERKSTAD  
★  
Bergnäset - Luleå  
Telefon 24 38

## Piteå

### TURLISTA för Omnibussen LULEÅ—PITEÅ—LULEÅ

Vardagar	från Luleå	9.00
»	» Piteå	15.00
Sön- o. helgdagar	» Luleå	9.00
» » »	» Piteå	17.00

Telefon Luleå 25 04  
ELIS DANIELSSON - Tel. Piteå 12 08

ELIS BLOMS  
ÅKERI & BILSTATION  
Telefon 10 90 P I T E Å  
Storgatan 21  
REKOMMENDERAS

### Konsumtionsföreningen PITEÅ m. o.

- föreningen för lägre levnadskostnader -  
★  
22 butiker 3,300 anslutna hushåll

## Stockholm

### Självservingen

Renstiernas Gata 22 • Tel. 43 19 25  
God vällagad mat till humana priser  
Gott kaffe - Goda smörgåsar  
Obs.! Nyrenoverat  
Ultramodern trivsamt inredning - Ny regim

### Bengtssons Livsmedel

Södermannagatan 20  
Tel. 42 82 03  
REKOMMENDERAS

### M. Paulssons

MJÖLKAFFÄR  
Torsgatan 52 Tel. 33 73 84  
REKOMMENDERAS

### Wictorssons Cykelaffär

Polhemsgatan 8 - Telefon 52 54 05  
★  
Försäljer CRESCENT och andra först-  
klassiga märken ★ Även begagnade cyk-  
lar ★ RESERVDELAR ★ Vinterförvaring  
Fullständig REPARATIONS - SERVICE

Gynna FLYG:s annonsörer!

## Stockholm

### BROMMACENTRALEN

Riksbyvägen 2 Tel. 26 29 46  
(Hörnet av Drottningholmsvägen.)  
Försäljning av: Radio, El artiklar, Sport,  
Cyklar. Reparation av: Cyklar, alla slags  
elektr. artiklar, radioapparater (alla mär-  
ken) repareras. — Förstklassigt arbete  
garanteras. Mångårig praktik. Innehavare:  
R. Stephan. Obs.! Ny ägare med friska  
takter.

## Stockholms närhet

När det gäller håret och dess sakkunniga  
vård, besök

### O. T. HEURLÉN

frisersalong

Stationsvägen 4, Tureberg. Tel. 35 12 89.

### Åbergs tapetsrerareverkstad och möbelaffär

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

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

### Byggmästare VALFRID CARLSSON

Stavsnäs - Telefon 12  
Utför alla inom yrket förekommande arbe-  
ten, såsom Nybyggnader, Reparationer,  
Värderingar.

### 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

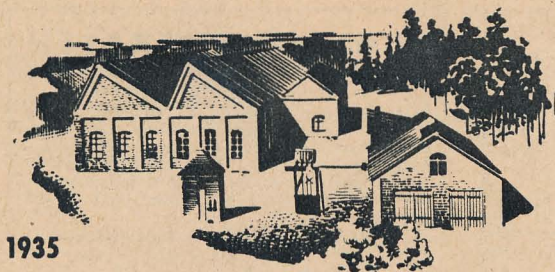
## Söderhamn

Vid val av frisör  
VÄLJ  
MIMI och ROLF PETTERSSONS  
HERR- OCH DAMFRISERING  
Söderhamn  
Telefoner: Herr: 21 47 Dam: 27 77

## Ängelholm

### ALVA PAULSSONS

TVÄTTINRÄTTNING  
Vaktgatan 6 - Tel. 7 65  
Utför all slags tvätt — Reellt arbete  
Moderata priser  
Herrtvätt — Gardiner — Hushållstvätt  
Strykning



1935

# 1935: 24 MOTORER 1945: FLYGVAPNETS ÅRSBEHOV



Flygmotors utveckling under det senaste decenniet har varit enorm. Firman började sin verksamhet år 1930 under namnet Nohab Flygmotorfabriker AB och den första motorn levererades år 1933. År 1938 tog Flygmotor sin nuvarande fabriksanläggning i besittning. Un-

der 1944 har fabriken blivit fullt utbyggd och är en av Sveriges hypermodernaste industrianläggningar. Ännu så länge ha vi endast Svenska Flygvapnet som kund, men vi ha rustat oss för att under kommande tider kunna göra en stor insats även för svenskt civilflyg.



SVENSKA FLYGMOTOR A.-B. – TROLLHÄTTAN

1945