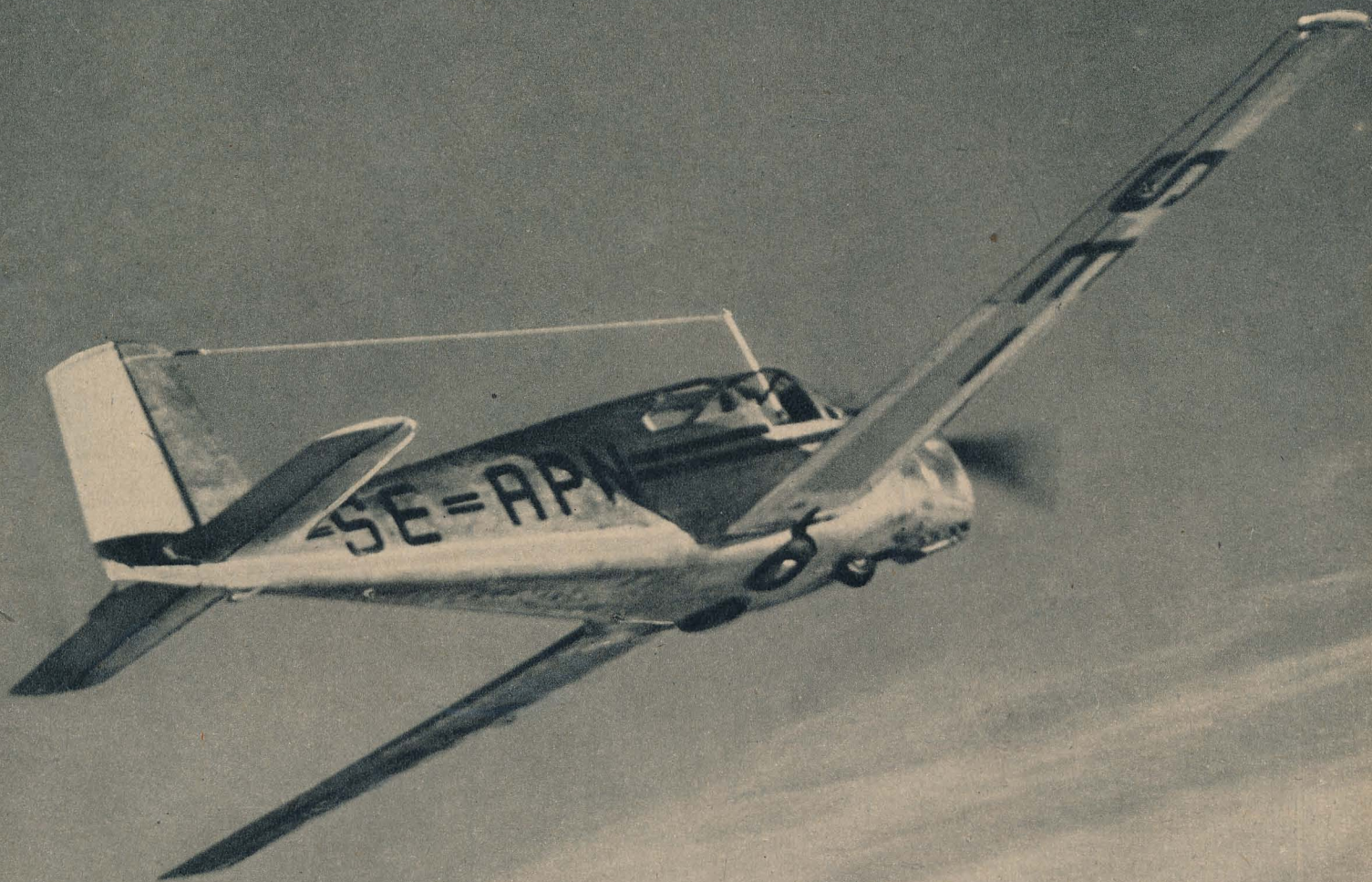


Flyg



MED

Nr 3
1946



SVENSK
flygtidning

45 öre

I Norge 70 öre
I Danmark 75 öre



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



Utkommer varannan torsdag

REDAKTION:

Tegnérgatan 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 46

ANNONSAVDELNING:

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

EXPEDITION:

Förlagsaktiebolaget FLYGNING
 Sveavägen 53 - Stockholm

Postgirokonto: 1111.

Prenumerationspris:

Helår Kr. 9:75 - Halvår Kr. 5:—

Danmark: Johs Thinesen, Finsens Allé 29, Odense

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

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

Ahlén & Åkerlunds Fotogravyranstalt
 Stockholm 1946

GRUMMAN AVIATION ENGINEERING CORP., arbetar förutom med tillverkningen av förkrigstypen Widgeon, på ett nytt tvåmotorigt amfibieplan av större typ med en flygvikt på 11 500 kg men produktionen av detta feeder-line-plan kan inte börja förrän om c:a 6 månader. Grumman är även engagerat i några reaktionsjaktplankonstruktioner för US Navy.

BENDIX lär enligt rykten ha en fyrsitsig amfibie och ett fyrsitsigt tvåbommat landplan under byggnad. De enda uppgifterna hittills är att planet bygges av plastiskt material samt att motorn blir en 225 hk Franklin. Bendix har meddelat att inga informationer lämnas om typerna förrän provflygningarna slutförts och detta lär enligt samma rykte bli tidigt på våren 1946.

GOODYEAR AIRCRAFT CORP., kommer under den närmaste framtiden att bygga såväl luftskepp som flygplan och fabriken första civila konstruktion blir en 3-4-sitsig enmotorig amfibie.



Han är ändå lugn
 ty han har sina
 flygförsäkringar
 i
GOTHIA
 anslutet till
Städernas Försäkringsbolag

Lättmetall

All slags gjutning med snabb leverans från

METALLFABRIKEN Pumo A. B.
VIGGBYHOLM · Tel. 197

Gynna FLYG:s annonsörer!

Alex Anderssons Bageri

Rekommenderar sina
 UTSÖKTA BRÖDSORTER

HALMSTAD - Tel. 489 - 11 33

VIKTIGARE FLYGFÖRBINDELSER

Från den 8 januari 1946 till vidare:

Fr. Aalborg	09.25	t. Göteborg	10.00D
» »	18.05	» Köpenhamn	19.00D
» Amsterdam	13.15	» »	15.40V
» »	13.15	» Malmö	16.25V
» »	15.45	» » ¹⁾	19.00
» »	15.45	» Stockholm ¹⁾	21.20
» Bruxelles	10.00	» Malmö ²⁾	13.05
» »	09.00	» Stockholm ³⁾	14.15
» »	10.00	» » ²⁾	15.40
» Genève	10.30	» » ⁴⁾	19.00
» Göteborg	17.00	» Aalborg	17.35D
» »	17.00	» Köpenhamn	19.00D
» »	10.15	» London ⁵⁾	13.30
» »	20.10	» Malmö	21.20D
» »	08.20	» Stockholm	10.05D
» »	13.00	» »	14.45D
» »	20.00	» » ⁵⁾	21.45
» Karlstad	10.35	» Oslo	11.40D
» »	13.20	» Stockholm	14.45D
» Köpenhamn	08.00	» Aalborg	08.55D
» »	09.30	» Amsterdam	12.10V
» »	08.00	» Göteborg	10.00D
» »	08.00	» Malmö	08.15D
» »	11.30	» »	11.45D
» »	14.00	» »	14.15D
» »	18.00	» »	18.15D
» London	14.30	» Göteborg ⁵⁾	19.40
» »	14.30	» Stockholm ⁵⁾	21.45
» Luleå	09.00	» Sundsv./Härn.	11.10D
» »	09.00	» Stockholm	13.30D
» Malmö	08.45	» Amsterdam	12.10V
» »	11.25	» » ¹⁾	14.45
» »	12.40	» Bruxelles ⁹⁾	15.50
» »	07.00	» Göteborg	08.05D
» »	08.30	» Köpenhamn	08.45D
» »	12.00	» »	12.15D
» »	14.30	» »	14.45D
» »	18.30	» »	18.45D
» »	10.10	» Paris ⁶⁾	15.05
» »	07.00	» Stockholm	10.05D
» »	13.25	» » ²⁾	15.40
» »	13.50	» » ⁷⁾	16.05
» »	19.20	» » ¹⁾	21.20
» Oslo	12.10	» Karlstad	13.05D
» »	08.15	» Stockholm	10.30V
» »	12.10	» »	14.45D
» Paris	08.15	» Malmö ⁶⁾	12.30
» »	08.45	» » ⁷⁾	13.30
» »	08.15	» Stockholm ⁶⁾	15.00
» »	08.45	» » ⁷⁾	16.05
» Prag	13.30	» » ⁸⁾	17.10
» Stockholm	09.00	» Amsterdam ¹⁾	14.45
» »	09.00	» Bruxelles ⁴⁾	14.15
» »	10.00	» » ⁹⁾	15.50
» »	08.15	» Genève ³⁾	15.05
» »	08.00	» Göteborg ⁵⁾	09.55
» »	10.50	» »	12.45D
» »	18.00	» »	19.55D
» »	08.45	» Karlstad	10.20D
» »	08.00	» London ⁵⁾	13.30
» »	08.15	» Luleå	12.40D
» »	07.30	» Malmö ⁶⁾	09.50
» »	09.00	» » ¹⁾	11.05
» »	10.00	» » ⁹⁾	12.05
» »	18.00	» »	21.20D
» »	08.45	» Oslo	11.40D
» »	14.00	» »	16.15V
» »	07.30	» Paris ⁶⁾	15.05
» »	08.15	» » ⁷⁾	15.50
» »	08.00	» Prag ⁸⁾	11.55
» »	08.15	» Sundsv./Härn	10.15D
» »	07.00	» Visby	08.10D
» »	16.15	» »	17.25D
» »	10.00	» Warszawa ³⁾	13.55
» Sundsv./Härn.	10.35	» Luleå	12.40D
» »	11.30	» Stockholm	13.30D
» Visby	08.30	» »	19.40D
» »	17.45	» »	18.55D
» Warszawa	15.00	» » ³⁾	18.55

Dessutom trafikeras kurirlinjer Stockholm—Lissabon och Stockholm—Rom.

Tiderna är angivna i på resp orter gällande lokaltider.

D = dagligen
 V = Vardagar
 1) = måndag, fredag
 2) = lördag
 3) = onsdag
 4) = torsdag
 5) = tisdag, torsdag, fredag, lördag
 6) = tisdag, torsdag
 7) = onsdag, fredag
 8) = måndag
 9) = fredag

AV DE 613 UBÅTAR som sänkts av brittiska stridskrafter under kriget kom 312 båtar på flygets konto.

EN MARTIN JM-1 MARINER har under två år flugits för US Navy utrustad med ett reaktionsaggregat i aktern.

KSAK-nytt



Amerikafarare

Flygchefen i Gävlebygdens flygklubb, Gösta Forslund, kommer inom de närmaste månaderna att flyga över till Amerika. Han skall där bl. a. kontakta de amerikanska privatflygorganisationerna, besöka en del privata motor- och segelflygskolor för att studera dessas organisation och utbildningsverksamhet samt följa verksamheten vid några flygplatser av ungefär samma storleksordning som de svenska.

Forslund har som flygchef för Gävlebygdens flygklubb nedlagt ett hängivet arbete, som också resulterat i stora framgångar för klubben. Under sin verksamhet som segelflyginstruktör har han utbildat en lång rad elever till A-, B- och C->diplomater». Under krigsåren har Forslund på ett förtjänstfullt sätt haft hand om klubbens målflygningar.



GÖSTA FORSLUND

Med den friska framåttandå, som är en av Forslunds förnämsta egenskaper, grep han sig också verket an att skaffa Gävle ett flygfält. Efter en väl upplagd och genomförd bearbetning av stadens fäder donerade dessa mark till ett flygfält och pengar till hangarbygge, och i oktober förra året var såväl flygfältet som hangaren klara att tagas i bruk. Det är så det skall gå till.

Vi är övertygade om att Gösta Forslund inte skall försitta några chanser över there när det gäller att samla erfarenheter, som sedan kan bli till nytta för det svenska privatflyget.

I förhoppning att KSAK-nytt framdeles skall kunna prydas med några intressanta specialmeddelanden från »vår utsände» i Amerika önskar vi honom lycka på resan.

KSAK och ungdomsvården

Ungdomsvårdskommittén i Stockholm, som för närvarande håller på med utredning om fritidssysselsättningar för ungdomen, har bl. a. vänt sig till KSAK med förfrågan om vilka åtgärder från samhälls sida som KSAK anser nödvändiga för att främja ungdomens möjligheter att utöva idrotts- och friluftsverksamhet.

I sitt svar har KSAK för modellflygets del bl. a. framhållit nödvändigheten av att modellflygrörelsen i fortsättningen får ett organiserat kommunalt stöd vid sidan av det som KSAK och staten kan ge. Vidare framhålles de påtagliga fördelar modellfly-

390000 ENLIGT NÅDIGA LUNTAN

I 1946 års statsverksproposition i bilagan med rubriken »Fjärde huvudtiteln» hittar vi på sid. 283 ett avsnitt som i allra högsta grad fångar vårt intresse, nämligen propositionen om statligt understöd åt privatflyget för budgetåret 1946—47.

Enligt den anslagsberäkning som Luftfartsstyrelsen framlagt i samråd med chefen för flygvapnet hade föreslagits en del höjningar av posterna i dispositionsplanerna, bl. a. en höjning av arvoden för instruktörspersonalen med 2.000 kr. och av anslagsposten till utbildningspremier med 63.000 kr. Till fria flygningar för instruktörspersonal har det nuvarande anslaget föreslagits höjt med 15.000 kr. Luftfartsstyrelsens förslag innebär att understödet åt

privatflyget under nästa budgetår skulle utgå med sammanlagt 390.000 kr., alltså en ökning med 90.000 kr.

Luftfartsstyrelsen har vidare framlagt ett av KSAK utarbetat förslag om att försöksvis anordna en kurs i högre segelflygning. Detta förslag har även tillstyrkts av chefen för flygvapnet, dock under förutsättning att kursen genomföres i flygvapnets regi. Ett anslag av 36.300 kr. har föreslagits till denna kurs.

Departementschefen har tillstyrkt Luftfartsstyrelsens förslag på så gott som alla punkter. Han anser dock att pengarna till den högre kursen bör tagas av de föreslagna 390.000 kronorna.

SG-stolen än en gång

Som bekant har under de senaste åren en del fall av ryggsador inträffat vid hårda landningar med glidflygplan, företrädesvis med SG 38. Detta kan förefalla märkligt då ju detta plan i motsats till exempelvis G 9 är försett med effektiva stötdämpare. Den allmänna åsikten har varit att själva utformningen av stolen är mindre lämplig och KSAK har med anledning därav i samråd med Stockholms Segelflygklubb och Kockums Flygindustri ändrat stolkonstruktionen. Denna ändrade konstruktion har med gott resultat provats både vid Allebergsskolan och i Stockholms Segelflygklubb.

Luftfartsstyrelsen har emellertid meddelat att den inte anser det nödvändigt att föreskriva en konstruktionsändring förrän större erfarenhet vunnits av den nya stolen. Denna får dock på försök införas på ett lämpligt antal glidflygplan SG 38. Styrelsen har slutligen anmodat KSAK att fortsätta undersökningen av ryggskadornas beroende på stolkonstruktionen och emotser före utgången av år 1946 rapport härom.

För att samla erfarenheter vore det önskvärt om några klubbar ville montera den nya stolen på en eller flera SG 38:or redan nu och att vid verksamhetsårets slut göra ett uttalande om dess lämplighet. Det kan nämnas att ändringen inte är av komplicerad natur. Ändringsritningar kan kostnadsfritt erhållas hos KSAK.

Norrand aktiviserar

Av olika skäl har Norrand hittills inte haft några mera lysande resultat att visa på i fråga om segelflyg. Förra året kom emellertid Umeå med en glänsande rusch, och nu rapporteras från Örnsköldsvik att Norra Ängermanlands flygklubb har rätt avancerade planer på att sätta i gång verksamheten i stor stil i vår. Vår korrespondent meddelar, att resultatet från i fjol endast visade sig i 19 erövrade diplom, men man får då inte glömma att hela säsongen inte varade mer än tre månader. Dessutom ligger flygplatsen sju mil (!) avlägsen

varför det endast kunnat bli fråga om skolning på lördagar och söndagar.

I år tänker man börja tidigt och som en första början har man redan satt i gång en propagandakampanj i och omkring Örnsköldsvik. Det har ordnats föredrag med filmvisning, och bl a har provflygaren A. Gernandt varit flitigt i elden. Det omedelbara resultatet blev 55 nya medlemmar. Klubben har under vintern byggt en vinsch och även satt i gång bygget på sitt andra glidflygplan — en SG 38 av Tempo-medel.

NORDISKA FLYGTIDNINGEN

är namnet på en flygtidskrift som skall börja utges i Malmö. I sin förhandsreklam har den nya tidningen bl a uppgett att chefsinstruktören för segelflyget, löjtnant J. G. Karlsson på KSAK, skulle ha engagerat sig såsom fast knuten medarbetare i segelflygfrågor till den nya tidningen.

KSAK vill härmed meddela att dessa uppgifter är felaktiga. Löjtnant Karlssons engagemang inskränker sig till att han på begäran i varje särskilt fall lovat ställa sig till förfogande för kontroll av sådana faktiska uppgifter som lämnas i tidningens segelflygarartiklar samt i likhet med vad som hittills skett bidra med segelflygartiklar som kan verka för segelflygets popularisering. En service alltså som KSAK:s tjänstemän så långt det är möjligt ger varje tidning som begär den.

Det orimliga i den av tidningen lämnade uppgiften understrykes av att tidskriften FLYG är KSAK:s officiella organ. Det strider mot all kutym att centralorganisationens tjänstemän skulle engagera sig som fasta medarbetare i någon tidning, allrahelst som KSAK har en egen pressombudsman och informations-tjänst.

get erbjuder som fritidssysselsättning därigenom att det omfattar både inomhusslöjd och stärkande friluftsliv och dessutom ger sina utövare tillfälle att under angenäma former öka sina kunskaper i matematik, fysik, meteorologi m. m. Slutligen har KSAK framfört önskemål om att modellflyget införas i skolundervisningen så som tidigare skett i utlandet.

Vad segelflyget beträffar har KSAK särskilt pekat på behovet av ökad tillgång till övningsplatser samt nödvändigheten av att det nuvarande statliga stödet till segelflyget bör bibehållas och om möjligt utökas. KSAK har även kraftigt understrukit vikten av att de lokala flygklubbarna erhåller kommunalt stöd i olika former. Ett *fortlöpande ekonomiskt stöd* är härvidlag av största betydelse.

Som lämpliga former för kommunal hjälp har KSAK angivit:

1. Ekonomiska lättnader vid anordnandet och disponerandet av flygfält samt hangarer och liknande lokaler.
2. Tillhandahållande av lämpliga klubb- och bygglokaler.
3. Direkt pekuniärt understöd.

Högre segelflygutbildning 1946

Den med så stort intresse emotsedda högre segelflygkursen (D-kursen), som planerades 1945, men som då av olika orsaker inte blev av, torde nu komma att äga rum sommaren 1946. Kursen som genomföres i flygvapnets regi kommer att vara en månad, från mitten av juli till mitten av augusti. Var kursen kommer att förläggas är ännu inte fastställt, men det troliga är att något av flygvapnets fält i närheten av Uppsala skall disponeras.

Det är meningen att kursen skall omfatta bl. a. instrumentflygning och avancerad flygning. En del av utbildningen kommer att genomföras i motorflygplan.

Avsikten med sommarens kurs är att den skall genomföras på försök för att utvärdera om en sådan högre segelflygutbildning kan visa sig vara av värde för flygvapnets rekrytering och kan läggas till grund för uttagning av flygande personal. Man beräknar att plats skall kunna beredas sammanlagt 20 elever. Dessa kommer alltså att uttagas bland lämpliga segelflygare, som under 1947 kan beräknas komma att påbörja militär flygutbildning. Kursen avses bli helt kostnadsfri för eleven.

För att antagas till kursen fordras:

att sökanden innehar minst C-diplom;

att sökanden beträffande skolunderbyggnad uppfyller eller under 1947 beräknas komma att uppfylla de fordringar, som flygvapnet uppställer för antagning av personal till flygutbildning

att sökanden har fyllt 18 men inte 21 år;

att sökanden efter genomgången D-kurs är villig att 1947 inträda i flygvapnet för flygutbildning.

Närmare uppgifter om kursen samt ansökningsformulär till densamma kan erhållas från KSAK efter rekvisition, som lämpligen kan ske på vidstående kupong.

TILL KUNGLIGA SVENSKA AEROKLUBBEN ANSLUTNA ORGANISATIONER

M = Motorflyg. S = Segelflyg. U = Modellflyg. ● = Aktiv verksamhet inom vederbörande sektion. ○ = Ingen aktiv verksamhet.

	M	S	U		M	S	U
AEROKLUBBEN I GÖTEBORG , Lilla Nygatan 2, Göteborg. Tel. 11 61 43.	●	●	●	LANDSKRONA FLYGKLUBB , Landskrona. Tel. 17 61.	○	●	●
AEROKLUBBEN I MALMÖ , Malmö 8. Tel. sekretariatet 327 67.	●	●	●	LIDKÖPINGS FLYGKLUBB , Box 69, Lidköping. Tel. 69, 3 49.	●	●	●
ARBOGA FLYGKLUBB , Arboga. Tel. 20 00.	○	●	●	LINKÖPINGS FLYGKLUBB , SAAB, Linköping. Tel. »Aeroplanbolaget».	●	●	●
AVESTA FLYGKLUBB , Avesta. Tel. 57 54.	○	○	●	LULEÅ FLYGKLUBB , Timmermansgatan 41, Luleå. Tel. 15 91.	●	●	○
BORLÄNGE-DOMNARVETS FLYGKLUBB , Borlänge. Tel. 331 07.	●	●	●	MALUNGS FLYGKLUBB , Malung. Tel. »Eliassonsläder».	○	○	○
BORÅS FLYGKLUBB , Borås. Tel. »Allmänco».	○	●	●	NORRA ANGERMANLANDS FLYGKLUBB , Box 30, Örnsköldsvik.	○	●	●
BUSS- & SPÄRVÄGSPERSONALENS FLYGKLUBB , Creutzgatan 1, Stockholm. Tel. 53 06 96.	○	○	○	NORRÖPINGS FLYGKLUBB , Norrköping. Tel. 302 31.	●	●	●
ESKILSTUNA FLYGKLUBB , Köpmangatan 29, Eskilstuna. Tel. 358 00.	○	●	●	NORRTÄLJE FLYGKLUBB , Norrtälje. Tel. 5 06, 5 07.	○	○	○
ESLÖVS FLYGKLUBB , Köpmangatan 3, Eslöv. Tel. 17.	○	●	●	ORSA FLYGKLUBB , Postfack 10 21, Orsa. Tel. 1 85.	●	○	●
FALKÖPINGS FLYGKLUBB , Falköping. Tel. 7 80, 7 81.	○	●	●	RÄTTVIKS FLYGKLUBB , Vikarbyrn. Tel. 24, 60.	○	●	○
FALU FLYGKLUBB , Svärdsjögatan 16-18, Falun. Tel. 4 85, 14 05.	○	●	●	SANDVIKENS FLYGKLUBB , Sandviken. Tel. 41 76, 41 00.	○	●	●
GOTLANDS FLYGKLUBB , Visby. Tel. 16 11.	●	●	●	SKÖVDE FLYGKLUBB , Varnhemsgatan 4, Skövde. Tel. 9 33.	○	●	●
Färösundsavdelningen .	○	○	●	STOCKHOLMS FLYGKLUBB , Sthlm 40. Tel. 28 32 46, 28 25 60.	●	○	○
GÄVLEBYGDENS FLYGKLUBB , Gävle. Sekretariat: Avans Flygplats, Strömsbro. Tel. Gävle 76 94. Gävlebygdens Segelflygskola, Mohed. Tel. Mysje 1 24.	○	●	●	STOCKHOLMS SEGELFLYGKLUBB , Regeringsgatan 5, Sthlm. Tel. 10 79 01.	●	●	○
Hoforsavdelningen .	○	○	●	SUNDSVALLS FLYGSÄLLSKAP , Sundsvall. Tel. 32 34, 784 87.	●	●	●
Ockelboavdelningen .	○	○	●	TEKNISKA HÖGSKOLANS FLYGKLUBB , Kårhuset, Drottning Kristinas Väg, Stockholm. Tel. 10 04 65, 11 58 95.	●	○	○
Skutskärsavdelningen .	○	○	●	TRANÅS FLYGKLUBB , c/o Disp. Arvid Jonas, Tranås. Tel. 20 39.	○	○	●
Storviksavdelningen .	○	○	●	UMEA FLYGKLUBB , Postfack 16, Umeå. Tel. 4 76, 11 42.	○	●	●
Söderforsavdelningen .	○	○	○	UPPSALA FLYGKLUBB , Uppsala. Tel. 326 29.	○	●	○
Söderhamnsavdelningen .	○	○	○	VARBERGS FLYGKLUBB , Box 24, Varberg. Tel. 10 90, 11 24.	○	●	○
HALLE-HUNNEBERGS FLYGKLUBB , Trollhättan. Tel. »Aeroplanbolaget», 23 27. Lokalsektioner:	●	●	●	VIMMERBY FLYGKLUBB , c/o Disp. Nils Ståhl, Vimmerby. Box 28.	○	●	○
Uddevallavdelningen .	○	○	●	VÄRMLANDS FLYGKLUBB , Nygatan 4, Karlstad. Tel. 161 45. Sunneavdelningen, Box 19, Sunne.	○	●	○
Vänersborgsavdelningen .	○	●	●	VÄSTERBERGSLAGENS FLYGKLUBB , Fack 77, Ludvika. Tel. 6 69, 13 56.	○	●	○
Brålandaavdelningen .	○	○	●	VÄSTERDALARNAS FLYGKLUBB , Dala-Järna. Tel. 1 18.	○	○	○
HALMSTADS FLYGKLUBB , Box 151, Halmstad. Tel. 45 45.	●	●	●	VÄSTERVIKS FLYGKLUBB , Västervik. Tel. 18 21.	○	○	○
HAMMERDAL FLYGKLUBB , Hammerdal. Tel. 46.	●	○	○	VÄSTERÅS FLYGKLUBB , Centrala Flygverkst., Västerås. Tel. 373 70.	○	●	○
HJO FLYGKLUBB , Hjo. Tel. 2 05.	○	○	○	ÖREBRO BIL- och FLYGKLUBB , Örebro. Tel. 114 87, 131 27.	○	●	○
HÄLSINGBORGS FLYGKLUBB , Hälsingborg. Tel. 120 19.	○	●	○	ÖSTERSUNDS FLYGKLUBB , F 4, Östersund. Tel. »Flygflottiljen».	●	●	●
JÖNKÖPINGS FLYGKLUBB , Jönköping. Tel. 13 12.	○	●	○	ÖSTRA SÖRMLANDS FLYGKLUBB , Gnesta. Tel. 1 56.	○	○	○
Vaggerydsavdelningen .	○	○	○	Mariefredsavdelningen .	○	○	○
KALMAR FLYGKLUBB , Kalmar. Tel. 40 62.	○	●	○	Nyköpingsavdelningen .	○	○	○
KARLSBORGS FLYGKLUBB , Karlsborg. Postf. 30 15. Tel. 4 82.	○	●	○	Strängnäsavdelningen .	○	○	○
KARLSKOGA FLYGKLUBB , Karlskoga. Tel. 307 13, 331 68.	○	●	○	Södertäljeavdelningen .	○	○	○
KRISTIANSTADS FLYGKLUBB , c/o Civilekonom G. Eklund, Milnergatan 4 B, Kristianstad. Tel. 131 62.	○	●	○				
KRONOBERGS FLYGKLUBB , Växjö. Tel. 12 72, 28 83.	○	○	○				

Ansökningar till kursen skall vara KSAK tillhanda före den 15 april 1946.

(Namn)

(Adress)

Rekvirerar uppgifter angående kurs i högre segelflygning 1946 jämte formulär till ansökningshandlingar till densamma.

(Talongen insändes i slutet kuvert till KSAK, Malmkillnadsgatan 27, Stockholm.)



TAYLORCRAFT DET 3-SITSIGA IDEALPLANET

För privatbruk har detta flygplan alla förutsättningar att bli en favorit. Det har plats för en mindre familj, och det är mycket lättfluget — i det närmaste "idiotsäkert". Kupén är ljus och trevlig genom att hela överdelen gjorts av formpressad astralon. Genom denna konstruktion blir sikten fri även uppåt och bakåt — förutom i de vanliga riktningarna framåt och åt sidorna. Kupén är dessutom dragfri.

För affärsmän isynnerhet är det bra med ett plan, som kan landa även där det inte finns stora fina flygfält. Och att kunna medföra två passagerare (förutom bagage) bör vara av största värde. Det är emellertid ganska enastående för ett flygplan av denna storleksklass.

För flygklubbar blir Taylorcraft även mycket lämplig. Utomordentliga flygegenskaper och förnämlig roderharmonik är kännetecknande egenskaper. Vid skolflygning kan man få god kontakt mellan lärare och elev genom placeringen "sida-vid-sida". Hörfel och missuppfattningar undviks även härigenom. Utrustningen med klaffar möjliggör bra förskolning för tyngre flygplan.

För sjuktransporter kan bår och stol för läkare installeras.

Beskrivning: Taylorcraft är ett högvingat monoplan med plats för tre personer. Det är utrustat med dubbla spakar, vingklaffar och hjulbromsar. Motorn är en Cirrus Minor II på 100 hkr. Den drar endast 21 lit/tim, vilket med dagens bränslepris gör 1,1 öre per personkilometer. Marschhastigheten är 160 km/tim. Förutom 3 personer (240 kg) kan

55 kg bagage medföras. Flygsträckan är 480 km. Med extratank och 3 personer kan den utsträckas till 700 km. Instrumentutrustningen är förstklassig och inredningen mycket gedigen med bekväma stolar och dragfri ventilation. Maskinen kan levereras omgående.

AB AERO SERVICE

GREVTUREGATAN 3-5 STOCKHOLM TELEFON 67 52 20

MILES SKYLLT FÖNSTER



LEVERANSTID
12 MÅNADER

Miles AIRCRAFT LTD
READING . . . ENGLAND

MILES MARATHON

. . . 14-sitsigt lokaltrafikplan enligt Brabazon-kommitténs fordringar
Flygsträcka: 1200 km. Marschhast.: 282-338 km/t
Standardutrustning: Fyra Gipsy Queen motorer
Startsträcka: 450 m. Bränsleförbrukning: 190 l/t
Normal bef. last: 14 passagerare plus 528 kg bagage.



Flyg

NORDENS STÖRSTA FLYGTIDNING

W. KLEEN:

Flyget och statsmakterna

Förhållandet mellan flygvapnet och första statsmakten, representerad av statsrådet Vougt, är gott. Det framgår noggsamt av statsverkspropositionen, som ger flygvapnet i stort sett vad det begärt. Här skall bara nämnas att anslaget för anskaffning av flygmateriel upptas till 111,5 miljoner plus 25 milj för prisstegringar. Det är några tiotal miljoner mera än vad hr Vougtts parti ville ge hela försvaret för ett par årtionden sedan. Flygvapnet får en dryg kvartsmiljard, ungefär en tredjedel av hela försvarsbudgeten, bara 66 miljoner mindre än armén och ungefär lika mycket mera än marinen. Och statsrådet omtalar att reaktionsflygplanen kommer tidigare än väntat, redan nästa år.

Därmed hoppas vi att statsverkspropositionen gjort slut på fallet om stundande vargatider för flygvapnet.

Lika ljus är icke den himmel som välver sig över trafikflyget, fastän den ingalunda är lika hotfullt molnfylld som man skulle kunna tro på grund av de många negationer i statsverkspropositionen. Den uppmärksamme läsaren finner av statsrådet Nilssons yttranden, att han har ett positivt intresse för trafikflyget. Hans hand har visserligen fört pennan som nedskrivit de många nej, men det är icke hans röst som talar. Handen är Jakobs men rösten Esaus — bakom de båda kända signaturerna döljer sig statsråden Nilsson och Wigforss.

Man behöver kanske inte ta avslaget på luftfartsstyrelsens förslag att sammanslå ABA och SILA alltför hårt. Sammanslagningen innebär uppenbara och oemotsägliga fördelar och kommer av praktiska skäl att framtvunga sig själv, förr eller senare. Men det är skada att det blir senare. Statskapitalet får väl samsas ihop med privatkapitalet för den goda sakens skull, och när allt kommer omkring är ju staten och dess medborgare inte fiender.

Det är däremot staten och huvudstaden, Mellan dem råder sedan gammalt en öppen fiendskap, som nu yttrat sig i omöjligheten att åstadkomma en lösning av frågan om Brommafältet. Och därmed är vi inne på flygfältsfrågan, som ligger illa till, kanske dock icke så illa som det ser ut.

Vi har att med beklagande anteckna att statsrådet icke nu anser sig kunna ta ställning till dubbel frågan om storflygfältets anläggning och Brommafältets utbyggnad. Ju mera man dröjer med

storflygfältet desto mera brådskande blir det med Brommafältet, som i bästa fall måste tjäna som storflygfält till 1949. Men i tidens fullbordning blir de båda fälten delar av ett omedelbart samarbetande komplex — det bästa vore att staten finge hand om båda delarna.

Lika beklagligt är att statsrådet avvisat luftfartsstyrelsens förslag att anlägga flygfält vid Kiruna, Östersund, Örebro och Jönköping och gått med på endast nyanläggning av ett flygfält vid Umeå. Skälet är naturligtvis penningbrist i miljardbudgeten, vilket tagit sig uttryck i det framlagda skälet att befintliga flygfält först skall förbättras för att öka trafiksäkerheten. Umeå har godtagits som mellanstation på den långa linjen mellan Sundsvall/Härnösand och Luleå. Det hade inte skadat med Örebro på Oslo linjen.

Man tycker att Malmö borde ha kunnat få den begärda landningsradiofyren, men den har nekats därför att man kan landa vid Köpenhamn i stället för vid Malmö. Det är sant, men lika sant är att det tar tid att komma över Öresund, och att flygtrafiken avser att vinna, icke att förlora tid.

En tröst är att statsrådet visat på möjligheten att det blivande läget på arbetsmarknaden kan föranleda påbörjandet av de begärda men nu avslagna anläggningarna tidigare än det ser ut. Beträffande särskilt Kiruna tycks tiden inte vara långt avlägsen på grund av arbetslösheten vid de lappländska malmfälten.

När statsrådet avvisat luftfartsstyrelsens äskande om löner för att tillgodose personalkravet är det inte så farligt som det verkar. Personalkravet har tillgodosetts genom ett 50-tal redan beviljade arvodesbefattningar.

Vi kan för dagen hoppa över SMHI, eftersom vi tidigare talat en hel del om denna institution och väl får tillfälle att åter ta upp ämnet. Men så mycket kan sägas, att statsverkspropositionen är en god bakgrund till vår framställning av förhållandena inom väderlekstjänsten. Den blir i alla fall bättre nu.

Vad slutligen statens förhållande till privatflyget beträffar förtjänar det sitt särskilda kapitel, icke för att kritisera utan för att belysa frågorna. Vi nöjer oss nu med att fastställa statsrådet Vougtts välvilliga inställning även till privatflyget.

60% Å AUTOMOBILFÖRSÄKRINGSPREMIEN!

Trafik premierar varsam körning. Utöver avtalsmässig rabatt efter 4 skadefria år (50%) lämnar Trafik som vinståterbäring ytterligare 10% rabatt å automobilförsäkringspremiem vid fullständig försäkring fr. o. m. den 1 febr. 1946. Trafik fullföljer härmed sin liberala premiepolitik.



Vår vinst
- Er vinst

TRAFIK

specialbolag för trafikrisker

Kungsgatan 9, Stockholm. Tel. 23 21 20.

12 MILJARDER KRONOR

Experter har redan nu räknat ut att New Yorks planerade nya storflygplats, Idlewild, där 30 000 människor kommer att få sin dagliga utkomst och genom vilken 40 000 passagerare kommer att passera varje dygn, inte kommer att motsvara den ökade trafikvolymen under de närmaste åren.

En fastighetsmäklare vid namn William Zeckendorf, delägare i firman Webb och Knapp, har i dagarna föreslagit en ny flygplats som skulle förläggas till själva Manhatten och kosta icke mindre än tolv miljarder kronor.

Mr Zeckendorf förklarade vid ett samtal, som jag hade med honom att flygplatsen skulle utgöras av ett antal tioväningshus med ett enda sammanhängande tak, påminnande om däckat på ett hangarfartyg. Flygplatsen skulle bli 4 kilometer lång och över en kilometer bred. Anläggningen skulle täcka kvarteren mellan 24 och 71 gatan samt nionde avenyn samt även West Side Drive ända ner till Hudsonfloden.

Själva landningsdäckat — detta namn synes mig med fördel kunna användas — skulle bli 60 meter över gatans nivå, och femton meter under startbanorna tänker man sig en hangar där planen kunde förvaras, lossas, lastas och repareras. Under denna hangar ligger så taket på 35 hus. Hissar kommer att forsla flygplanen till och från startbanorna. Andra hissar kommer att stå i förbindelse med de olika husen, där enligt mr Zeckendorf de transatlantiska rederiernas ändpunkter kommer att bli förlagda. Det är de förresten redan, Svenska Amerika Liniens pir ligger vid 57 gatans slut.

Vidare tänker man sig att industrin i stor utsträckning kommer att söka sig till dessa byggnader. Gator kommer att löpa tvärs igenom det gigantiska komplexet. För fotgängare blir det rullande trappor och trottoarer.

Mr Zeckendorf var övertygad om att en sådan anläggning, som borde skötas av de kommunala myndigheterna, skulle betala sig inom femtio år. Säkert är i varje fall

KOSTAR PLANERAD STORFLYGPLATS I NEW YORK

att det beräknade läget är det bästa tänkbara, i synnerhet nu när man snart inte längre behöver ta hänsyn till dimma eller dåligt väder eftersom ekoradio snart kommer att tas i anspråk för kommersiell flygtrafik. Och de kvarter det här är fråga om, utgör i sitt nuvarande skick ingalunda någon prydnad för en världsstad. De är fulla av de smutsigaste och mest bedrövliga hus man gärna kan tänka sig. Rena slumkvarter alltså. Men ändå är dessa kvarter rätt dyra i inköp. Men många järnvägslinjer löper genom området, som är centrum för den transatlantiska passagerartrafiken till sjöss. Läget är alltså mycket gott och det måste utnyttjas, säger mr Zeckendorf, om New York skall kunna göra sig gällande i flygets ålder.

10×3200 bilar i 10 våningar

New York är ursprungligen en industristad men inte längre ett logiskt distributionscentrum. Staden ligger inte mitt i någonting, den ligger faktiskt i landets utkant. Detta spelar inte någon roll för en sjöstad men i och med flygets snabba genombrott, kommer den stad att bli störst och mest betydande, som erbjuder de bästa möjligheterna för flyget. Zeckendorf framhåller att en flygplats måste vara lika lätt att komma till och från som en järnvägsstation; den måste vara centralt belägen.

Idlewild kan enligt Zeckendorf aldrig bli någon central flygplats, men det kommer att bli en mycket god sekundär aerodrom. Nu kan jag allt undra vad La Guardia säger om den saken. För Idlewild är

hans ögonsten och det ståtligaste monumentet över hans verksamhet som New Yorks borgmästare. Men under mitt samtal med La Guardia talade vi inte om detta nya projekt och jag är inte säker på att han vill bevilja mig någon ny intervju.

Jag säger till mr Zeckendorf att hans plan är fantastisk, säkerligen det mest avancerade flygplatsprojekt som någonsin framlagts.

Ja, tanken kan möjligen förefalla djärv, säger han. Men betänk att något måste göras snart. Och till detta flygfält kan man komma för en nickel — 5 cents — från hela New York. Tänk på vårt parkeringsproblem som under många år vållat stadens myndigheter svåra bekymmer. Det accentueras dag för dag. Varje automobil behöver 200 kvadratfots utrymme för parkering. Vi skulle på så sätt kunna parkera 3 200 bilar på var och en av de tio våningarna i anläggningen. Och staden skulle förtjäna 3 000 dollar om dagen bara i parkeringsavgifter.

I flygets ålder — slutar mr Zeckendorf, är det nödvändigt att vara före sin tid. Och jag tvivlar inte för ett ögonblick att projektet blir räntabelt. Bara i hyra kan vi få in 150 miljoners dollar om året.

Jag lämnar mr Zeckendorf med huvudet fullt av siffror som jag inte vill trötta läsaren med. Men jag hoppas att ni alla är imponerade av hans projekt, som kanske kommer att realiseras och som i varje fall lär oss att amerikanerna sannerligen inte ligger på latsidan när det gäller att hålla sig framme inom flyget.

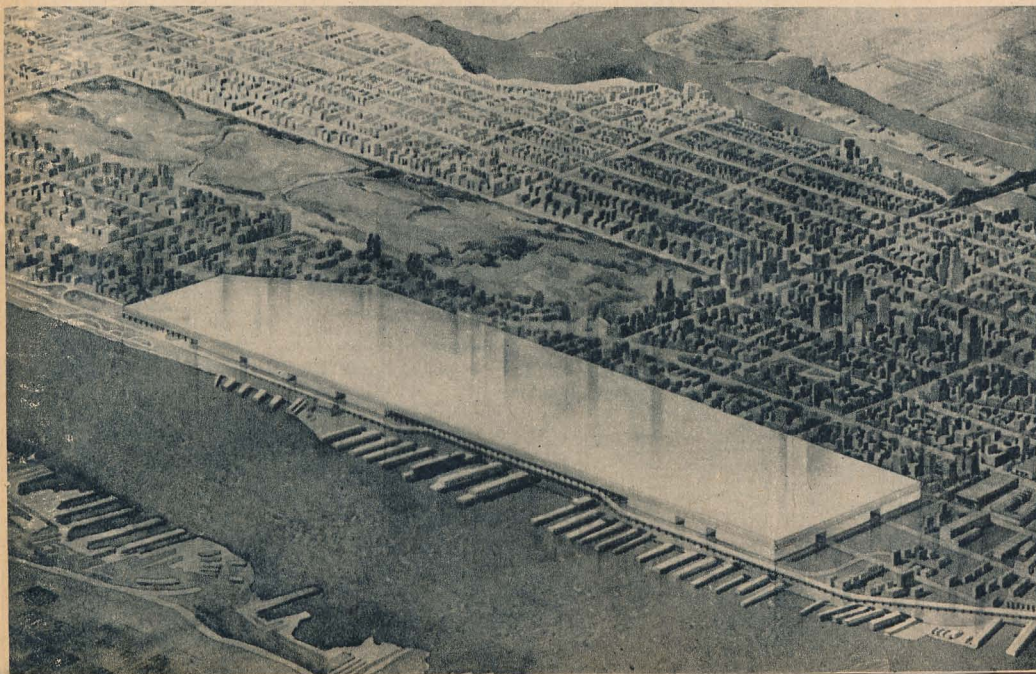
Ett flygplan var 10:e sekund

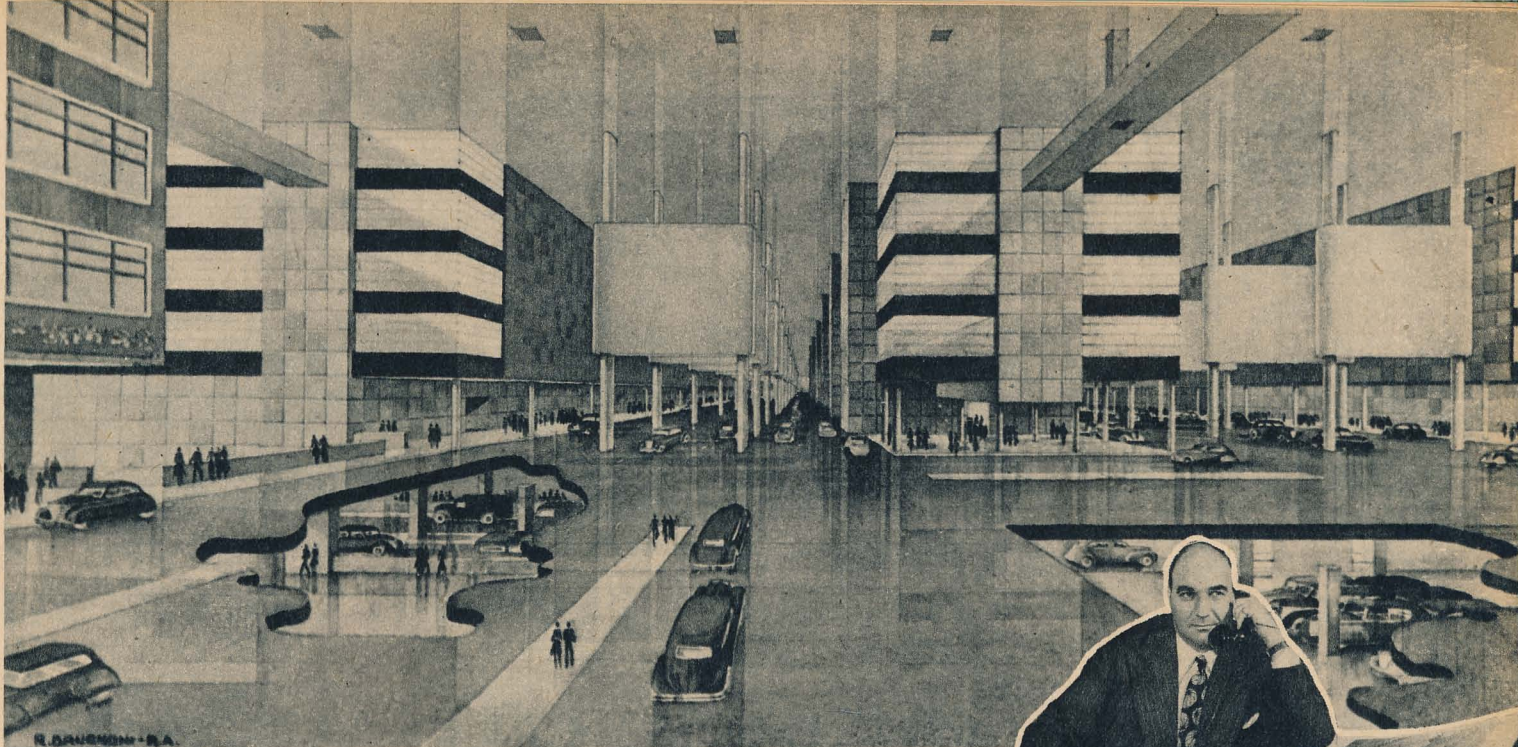
Fiorello La Guardia, New Yorks f. d. borgmästare, är en av de festligaste och mest intressanta personer jag träffat.

Vi talade mest om flyg, och Den lilla Blomman, som La Guardias förnamn lyder i översättning, visade sig vara otroligt flygsinnad. Icke nog med att han var pilot under första världskriget — en dålig pilot enligt vad han själv sade — har han anlagt den flygplats på Long Island som bär hans namn, La Guardia Field. Vidare har han föranställt byggandet av ytterligare en flygplats — en av de största i världen — nämligen Idlewild utanför New York. Han har gått mycket målmedvetet till väga, och endast tack vare hans otroliga energi och målmedvetenhet har man fått ihop det oerhörda belopp som den nya flygplatsen beräknas kosta.

La Guardia tror på flyget och han tror också att New York skall bli världsflygets huvudstad. Han har också alldeles rätt i att La Guardia-fältet inte längre är till-

T. v. Så här kommer den planerade storflygplatsen mitt i New Yorks hjärta att se ut, om mr Zeckendorf får sin vilja igenom.





fredsställande; mina egna erfarenheter av denna aerodrom är ingalunda positiva; utrymmena är mycket snävt tilltagna, ja i många stycken rent av primitiva.

La Guardia är fullt och fast övertygad om att Idlewild kommer att bli en räntabel investering, men det är inte alla som delar hans uppfattning. Ursprungligen avsågs fältet kunna användas redan i slutet av 1945 men arbetet har försinkats genom ett antal av de nu i Amerika så vanliga strejckerna.

Nu tror man sig i varje fall kunna garantera att fältet delvis skall kunna begagnas i början av 1946; kanske är det redan i bruk när detta publiceras. Våren 1947 kommer hälften av fältets kapacitet att kunna utnyttjas och i slutet av 1950 beräknas den storslagna anläggningen vara fullt färdig. Då kommer antalet kommersiella flygningar till och från New York att bli 1 160 per dygn. Produkter från hela den nordamerikanska och halva den sydamerikanska kontinenten kommer att nå New York inom tolv timmar efter skeppningen. Antipoderna kommer att bli ett och ett halvt dygn avlägsna. Var tionde sekund kommer flygplan på upp till 150 ton att starta eller landa på Idlewild.

Men Idlewild kommer inte att räcka till för att ta hand om trafiken, det kommer att kompletteras av ett förstort La Guardia.

Nedanstående tabell sammanställd av stadens myndigheter visar antalet starter och landningar. Siffrorna visar det totala antalet starter och landningar pr dygn under de sista sex åren, varvid man bör lägga på minnet att den kommersiella trafiken under kriget var nedskuren med 50 procent. Vidare visas vad man väntar sig under de närmaste sex åren.

DEN KOMMERSIELLA FLYGTRAFIKEN I NEW YORK CITY

1940	172	1943	128	1946	473	1949	990
1941	234	1944	148	1947	616	1950	1.160
1942	160	1945	242	1948	820	1951	1.250

Under mitt besök i New York bodde jag på Essex House, ett hotell som ligger vid Central Park mitt i New York, på Manhattan. Under hela tiden som jag skrivit

denna lilla artikel har jag hört motorbuller i luften. Jag har sett ut genom fönstret då och då och uppfångat glimten av en silverglänsande Douglas eller en Lockheed som susar över parken. För just här löper det utgående stråket från La Guardia västerut. Stör motorbullret mig? Nej knappast. Kanske skall jag i detta sammanhang tala om en rolig sak som inträffade under en diskussion efter ett föredrag som jag höll i Uppsala för några månader sedan. En förgrymmad uppsaliensare frågade mig då, vad man skulle göra för att bli kvitt motorbullret från alla de flygplan som kom in över staden sedan ett flygförband förlagts i dess närhet. Jag svarade honom då att buller alltid är intermittent och att så snart buller blir permanent, är det inte längre något buller. För mig låter det i varje fall som musik att höra ljudet från flygmotorer.

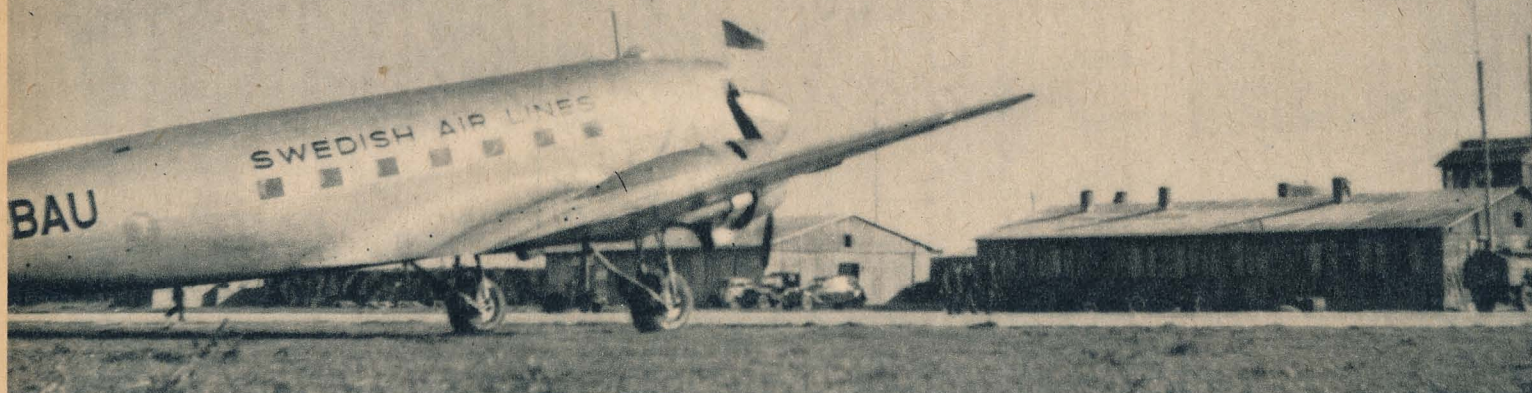


Mr William Zeckendorf, som anser att det skulle löna sig att investera ett kapital på 12 miljarder kronor i jätteflygplats mitt i New York. — Överst en interiör av det 4 km långa byggnadskomplexet.

Det är sannolikt att ljudet från gigantiska trafikplan kommer att bli en bestående ingrediens i den kakofoni av ljud som utgör ledmotivet i New Yorks eggande rytmiska rapsodi.



Kartan visar det planerade storflygfältets (A) läge i centrala New York och dess placering i förhållande till Idlewild och La Guardia Field.



Aerotransports »Uven» på den brittiska transitbasen vid Toulouse. Flygledartornet på baracken t. h.

MED »UVEN» SÖDERUT MOT LISSABON — III

1400 l bensin till skänks!

Redovisningen för FLYG-redaktören G. Knutssons premiärflygning med ABA till Lissabon, som började i FLYG nr 1, avslutas i detta nummer med några upplevelser i Toulouse och Bryssel.

Efter natten i Paris steg vi åter upp i Air Frances buss utanför Hotel Scribe och stannade snart för några minuter utanför det franska flygbolagets kontor, där vi nått och jämnt hann inhämta ett par informationer, innan vi med chaufförens långa mustascher fladdrande i draget och hans energiska tumme på hornet stack iväg till Le Bourget.

Det franska bolaget har förbluffande snabbt återhämtat sig efter ockupationen. I december 1945 trafikerade Air France, ett linjenät på sammanlagt 119 905 km mot 61 380 km år 1939, antalet flyglinjer hade ökat från 51 år 1939 till 57 och bolaget hade 110 flygplan mot 85. I medeltal transporterades nu c:a 18 000 passagerare i månaden mot 8 407, flygfrakten per månad uppgick till över 517 000 kg mot 111 150 och flygposten per månad till c:a 331 500 kg mot 74 476. Varje månad flög Air Frances flygplan nu 1 205 820 km mot endast 61 380 km år 1939.

Planerna för 1946 innebär dock en ytterligare kraftig utökning av programmet. Flyglinjenätet skall utbyggas till c:a 240 000 km med ett beräknat antal flygki-

lometer pr månad på 3 360 000. Däri inbegripes europeiska linjer till London, Bryssel, Amsterdam, Köpenhamn, Stockholm, Prag, Zürich, Genève, Rom, Neapel, Aten och Korsika samt ett väl utvecklat inrikesnät. Det afrikanska nätet blir synnerligen omfattande med huvudlinjer via Alger utmed afrikanska västkusten ned till Pointe-Noire nära Leopoldville samt tvärs över afrikanska kontinenten via Stanleyville, Nairobi och Dar-es-Salaam till Tananarivo på Madagaskar med en parallellroute från Stanleyville via Elisabethville och Mozambique till Tananarivo, varifrån linjen fortsätter till Réunion och Mauritius. Utem nordafrikanska kusten går en linje från Alger via Tunis och Benghasi till Kairo. I Kairo är det anslutning till linjen via Rom och Aten och från Kairo utgår två linjer: a) via Khartum, Djibouti (med avstickare till Addis Abeba) och Mogadiscio till Nairobi samt b) via Damaskus (med avstickare till Ankara och Teheran) och Basra till Saigon och Calcutta.

Mera hann vi inte inhämta, förrän den ivrige chauffören åter manade på oss och så satte vi fart igen i den snabba bussen och etablerade snart kapploppning med allehanda motordrivna fordon på Avenue de la Division Leclerc.

Molntäcket ligger på bara något hundrat meters höjd, när kapten Gösta Carls taxar ut till ändpunkten på Piste 03 (den amerikanska stålmattn) och kl. 09.06 rul-

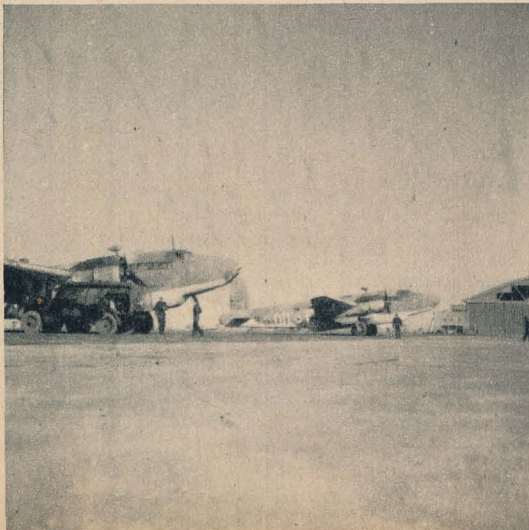
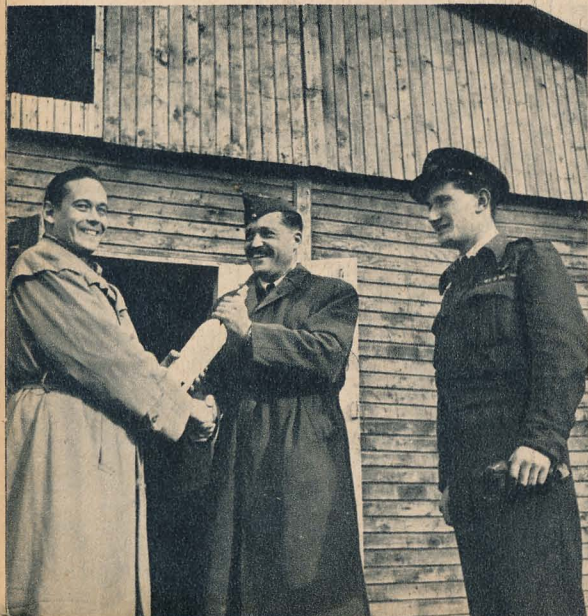
lar vi iväg och hinner bara få en skymt av de många bombärren runt omkring Le Bourget, innan vi går upp genom det låga diset. Redan på 600 m är vi åter fria och sätter kurs söderut i strålände sol över ett oändligt vaddtäcke av moln, som kommer en att våldsamt längta efter ett skumbad därnere i det löddriga vita. »Uven» marschar på modiga 320 km/t tack vare god medvind.

En underbar syn

Kl. 10.25 skringras molnen och vi befinner oss mitt över den mäktiga bergsplatån Massif Central med Dordogne-flodens källor och slingrande serpentinvägar upp efter de mjukt rundade väldiga bergsslutningarna. Hela denna vulkaniska terräng är som bakad med en jättelik spatel av en skicklig konditor med franskt sinne för de runda formernas tjusning. I denna fantastiska, rikt dekorerade och utsmyckade jättetårta sticker Mont Dore (1836 m) och Montagne du Cantal (1858 m) upp men vi går på betryggande höjd och väster därom, så vi behöver inte oroas oss.

Vi passerar floden Lot vid Cahors och den mäktiga floden Garonne strax söder om Montauban. Vi har radiokontakt med Air France på flygfältet Francalaz vid Toulouse och sedan vi upptäckt ett väldigt

Flera bilder från den brittiska Toulouse-basen. T. v. får chefen, Flight Lieutenant T. C. B. Grenville, en flaska O. P. av trafikchefen Söderqvist — halva »betalningen» för 1.400 l bensin. T. h. den brittiske adjutanten. — I mitten ett par Warwick-plan på Toulouse-basen. — T. h. lunch hos britterna. Vid kortändan FLYG:s utflugne G. Knutsson.



Av **FLYG:s** utflugne
G. KNUTSSON

fält med betongbanor och lagt oss i landningsvarv kan telegrafist Ahlin meddela, att »vi landar om två minuter».

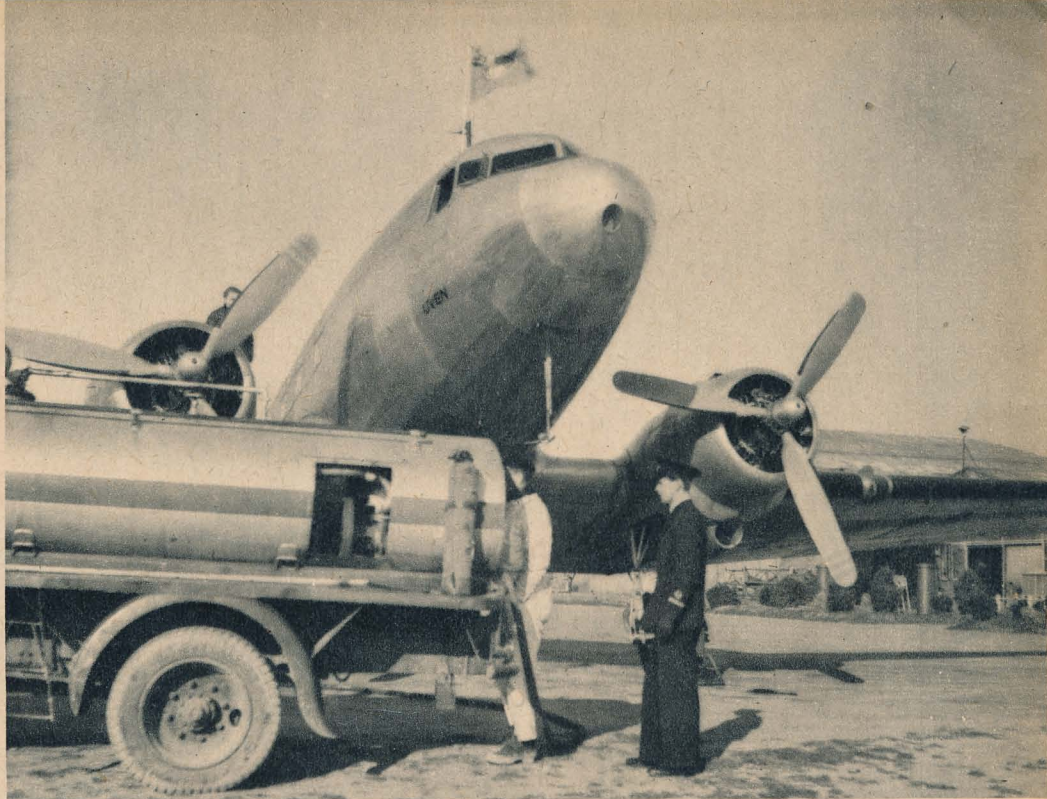
Strax därpå rullar vi utmed den tyskbyggda 1 400 m långa betongbanan efter en av kapten Carls vanliga perfekta landningar och efter radiokontakten tidigare blir vi lätt förvånade, när vi möts av en RAF-officer, Flight Lieutenant T. C. B. Grenville, som undrar vad vi är för ena och vad vi har för ärende. Han hälsar oss dock på brittiskt maner hjärtligt välkommen och uttrycker sin stora glädje över att »det första civila flygplanet efter kriget» landat på denna brittiska bas.

Vi står ganska oförstående och tittar efter Air Frances personal men tar med entusiasm emot hans inbjudan till lunch i officersbaracken med smör, bröd, marmelad, corned beef och engelskt te med mjölk samt cigaretter. Klockan är visserligen bara 11.15 men vi har inte fått något i oss utom en kopp diskvattensmakande kaffe och ett stycke grovt bröd på Le Bourget, så det suger i magen.

Medan vi åter kommer chefs adjutant och frågar kapten Carls, hur mycket bensin vi vill ha. 1 400 lit, svarar flygplanchefen och översätter det till gallon. När vi sedan ätit färdigt går kapten Carls till vår hyggliga värd, löjtnant Grenville, och ber att få skriva på bensinbesked.

Det går inte alls. Futtiga 1 400 lit, bensin är väl ingenting att ta betalt för. Förresten kan han inte sälja bensin, ty den tillhör brittiska staten, och på denna transitbas för överföring av brittiska militärplan till Indien och Fjärran Östern är 1 400 lit, bensin ungefär som att spotta i havet. »Ingenting att tacka för!»

Nå, trots allt känner vi oss riktigt tack samma för både maten till oss själva och »soppan» till »Uven», så vi anser oss böra göra något för den hyggliga värden på stället. Efter en god funderare kommer vi ihåg, att vi har en läda svenskt brännvin av det hederliga gamla märket O. P. Andersson ombord, avsett för svenske ministern i Lissabon. Ur denna läda hämtas två liter, som högtidligt överräckes av trafikchefen. Söderquist till den förtjuste flygbaschefen, vilken varit i Sverige och där lärt sig tycka om våra inhemska brända och destillerade aptitbefordrande smörgåsbordsdrycker. (Jag tror nästan att han var



SE-BAU »Uven» tankas på Francazal, det franska Toulouse-fältet, under färdmekaniker Bengt Nymans överinseende.

tacksammare för de två literna än vi för de fjortonhundra.)

Provflygning — buklandning

Ute på gräset mellan betongbanorna ligger ett stort franskt fyrmotorigt flygplan och vi konstaterar snart, att det är prototypen till den nya Bloch 161 Languedoc, som buklandat under en provflygning. Tyvärr hinner vi inte närmare studera detta nya franska trafikplan, ty avskedets bittra stund närmar sig och redan kl. 12.29 lyfter vi åter från den gästfria brittiska basen med sammanlagt 2 500 lit, bensin ombord, d. v. s. tillräckligt för 8 timmars flygning.

Först strax före starten blev det klart, att vi landat på fel fält, och när mr Grenville ringde över till Francazal trodde man där att vi störtat någonstans under landningsvarvet, eftersom vi spår- och ljudlöst försvunnit efter meddelandet om landning om två minuter.

Vi flyger över Francazal ett par varv för att visa oss och »dementera ryktet om vår död» och kan då samtidigt konstatera, att den engelska basen är rena atlantfältet mot det lilla franska gräsfältet Francazal. Bombskadorna här är mycket stora. Hangarerna på Francazal står i ruiner och terrängen runt omkring är översvämrad med

bombärr. Mellan de två flygfälten hade tyskarna börjat lägga ut betongrullbanor men inte hunnit riktigt och sådana sträcker alltjämt ut sina långa, vita, smala armar långt ut i terrängen till olika uppställningsplatser. Skyddsgravar runt om fälten bildar underliga zick-zack-mönster och svarta skorstensstockar här och där vittnar om att ännu flera småvillor än nu legat där förut.

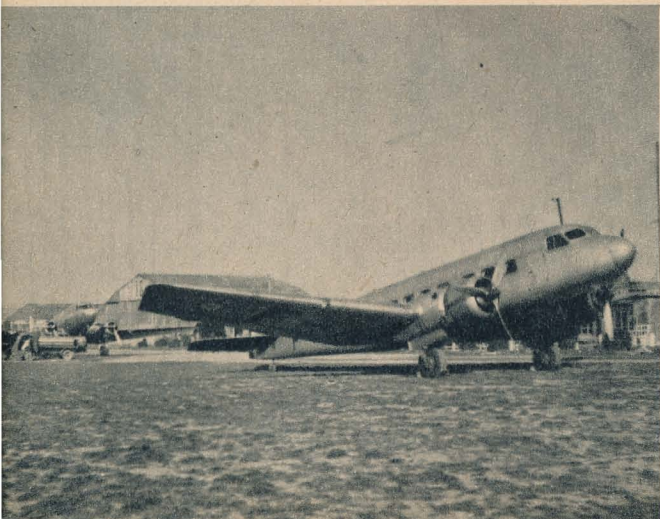
Resten av resan ned till Lissabon är ju delvis skildrad tidigare, varför jag skall försöka fatta mig kort.

Kl. är 13.00 lokal tid, när vi kommer ned genom de lägsta molnslöjorna ute över Biscaya på 250 m. höjd och 20 km norr om Bilbao och låter den ljumma vinden spola in genom friskluftventilerna. Den spanska nordkusten skymtar då och då genom de här och där ännu lägre molnen och ytttemperaturen uppmätes till +10 grader. Litet senare klarnar det och vi kan stiga till 500 m. Snart bryter solen igenom och vi beundrar den underbart tjugiga spanska klippkusten, som med sina djupa »fjordar» med molntäckta bergstoppar på sidorna starkt påminner om Norge.

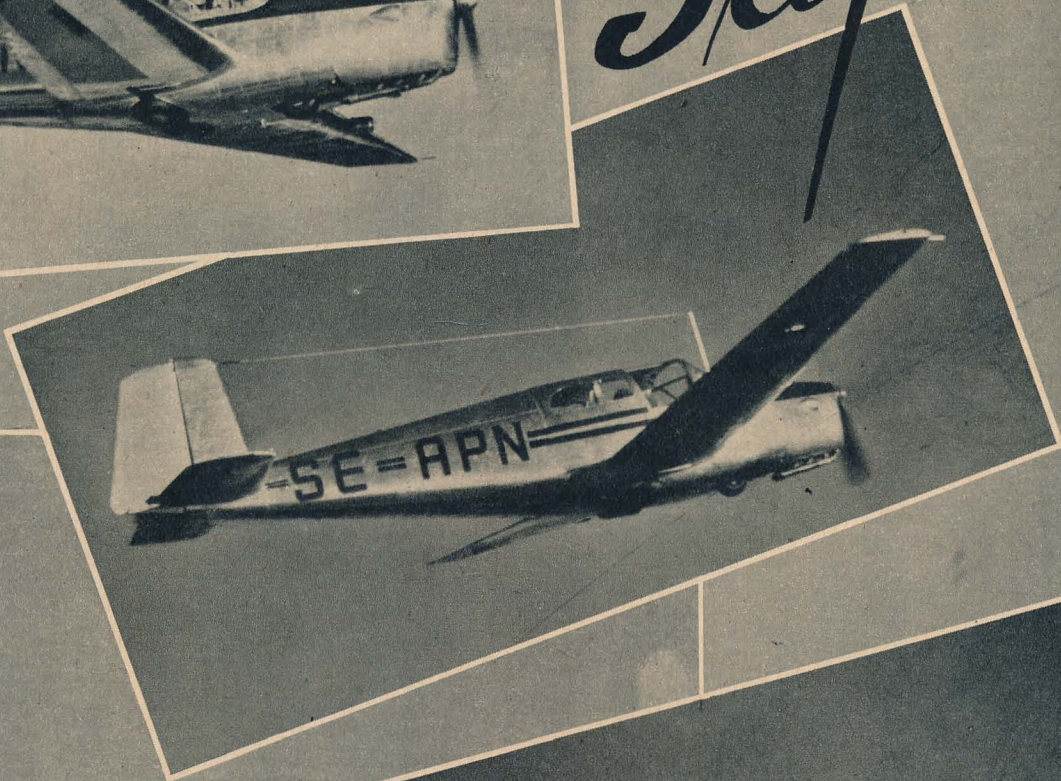
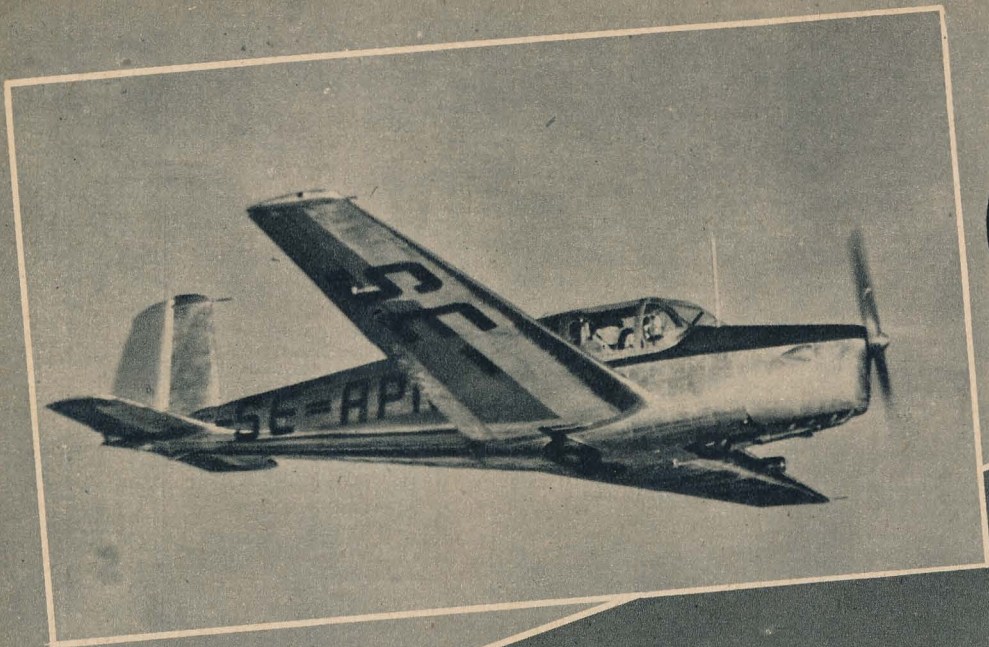
Kl. 15.08 lokal tid passerar vi Kap Finisterre och gjorde inför denna historiska händelse en paus i förtäringen av chefs-

(Forts. på sid 32.)

Nedan t. v. ses en fransk Bloch 220 på Francazals flygfält vid Toulouse. Den svenska »Uven» i bakgrunden. — I mitten roar sig chefssteward Patrik Melin med att klättra upp för en Lissabonpalm i Hotel Aviz' trädgård. T. h. lapar ABA-herrarna Lettström och Söderquist sol på samma hotells altan.



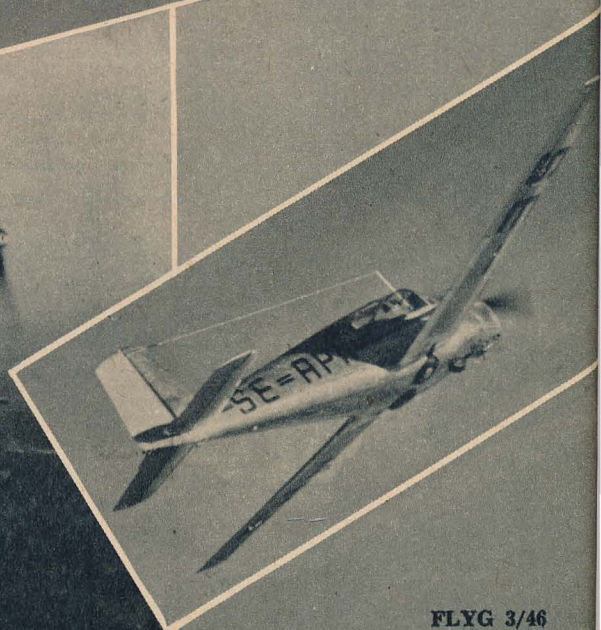
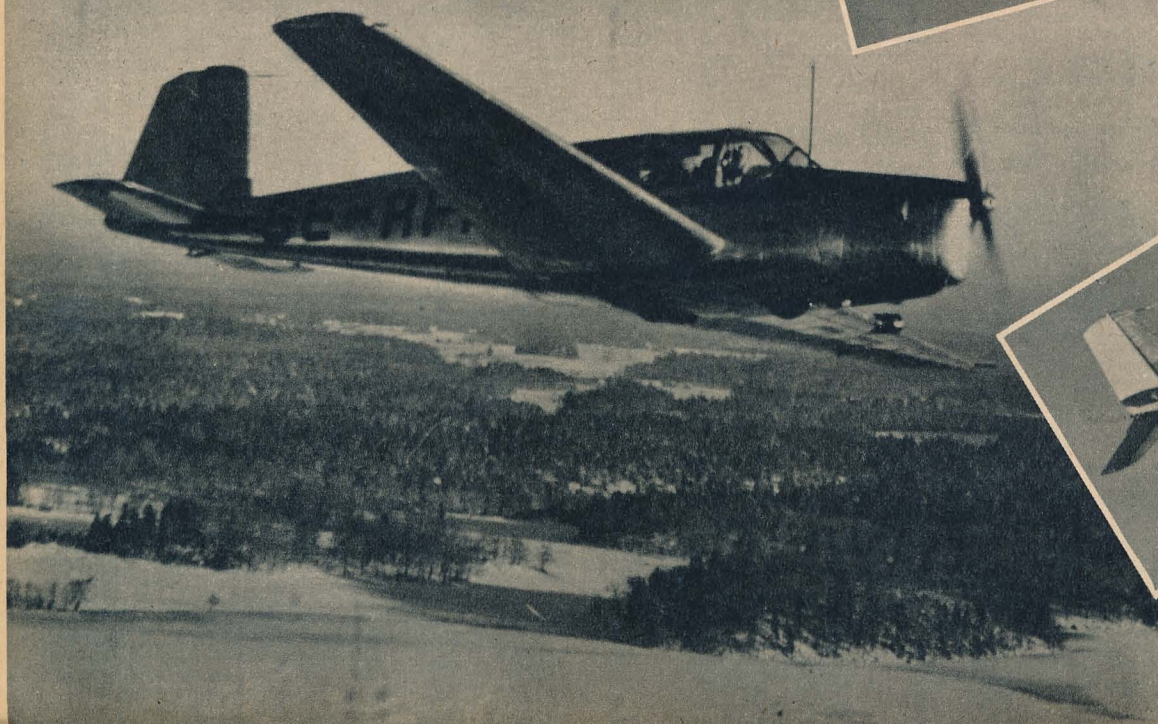
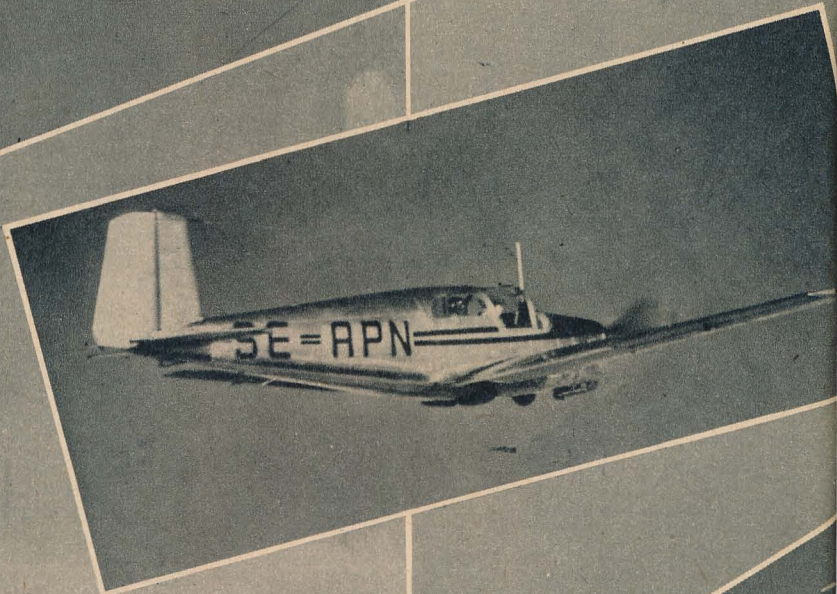
Safir



SAAB-91 SAFIR

ses här i en knippe ny-
tagna bilder från de fort-
satta flygproven sedan det
nya lättplanet försetts med
inredning m m.

SAAB-FOTO: R. WALL



RODRENS VERKAN

Luftdopet

Innan själva utbildningen i luften börjar brukar man låta eleverna få sitt luftdop. Det består ingalunda i att läraren tar eleven med sig upp på någon våldsamt avancerad flygning eller dylikt, nej, tvärtom beundrar han sig om att göra så mjuka och försiktiga rörelser som möjligt. Eleven måste nämligen i lugn och ro få vänja sig vid den sensation som flygning innebär.

LÄR ER FLYGA I FLUG



Av
Grels Næslund

luften samt råd och anvisningar för instruktören.

Vi skall alltså denna gång lära oss rodrens verkan och börja med:

Teoretiska förklaringar

Flygplanets axlar

1. *Längdaxeln* är en linje genom flygplanets tyngdpunkt, parallell med propelleraxeln och flygkroppens längdlinje.

2. *Tvåaxeln* är vinkelrät mot längdaxeln och parallell med vingarnas sträckning.

3. *Lodaxeln* är vinkelrät mot längd- och tvåaxlarna.

Flygplanet säges röra sig i *rollplanet*, om det förändrar läge omkring *längdaxeln*.

Rörelser omkring *tvåaxeln* utföres i *loopingplanet* och vridning omkring *lodaxeln* i *girplanet*.

Man måste lägga märke till att dessa axlar och plan är fixa i förhållande till flygplanet och alltså följer med flygplanet vilket läge detta än intar.

Då det gäller roderverkan brukar man skilja på *primär* och *sekundär verkan*. Den primära verkan har vi delvis berört i lektion nr 2 (Flyg 25-26/45), men det kanske inte skadar att repetera.

Rodrens primära verkan

Om vi ger *vänster sidroder*, dvs skjuter fram vänster fot, går flygplanet åt vänster (rör sig i *girplanet*). Lutar vi flygplanet åt vänster och ger *vänster sidroder* går nosen snett nedåt vänster, eftersom ju *girplanet* lutar.

Föres *handspaken bakåt* går nosen uppåt (rör sig i *loopingplanet*). Lutar flygplanet härvid åt vänster, rör sig nosen snett åt vänster.

En rörelse på *handspaken åt vänster*, dvs skevning åt vänster, gör att flygplanet lutar över åt vänster (rör sig i *rollplanet*).

Vad vi nu berört i fråga om rodrens primära verkan förstås bäst om läraren demonstrerar de olika rörelserna med en flygplanmodell. Läsaren kanske inte har tillgång till en sådan. Gör då ett pappersflygplan, det går bra att använda i stället.

Hur utföres en roderrörelse?

I detta sammanhang kan det vara lämpligt att beskriva hur en roderrörelse skall utföras. Kom då ihåg från första stund att utföra rörelsen *mjukt*.

Som alla andra kroppar strävar ett flygplan efter att fortsätta i den riktning det har även om vissa krafter påverkar planet i annan riktning. Därför tar det viss tid innan t. ex. en roderrörelse påverkar flygplanet. Själva rodereffekten är beroende av flygplanets hastighet; ju fortare ett visst flygplan går, desto styvare känns roden och desto mindre rörelse behöver man göra för att få roderverkan. Det viktigaste i fråga om en roderrörelse är att *börja mjukt*. När flygplanet svarar för rörelsen kan man göra roderutslaget i hastigare takt, om det skulle behövas. Tro nu inte bara att man gör stora utslag på hand- och sidroderspakarna under flygning. Det är egentligen bara under start och landning som det erfordras relativt stora roderrörelser. Under normal flygning i övrigt gör man i allmänhet så små utslag att det knappast syns på handspaken. Lätta tryckningar på spakarna är ofta tillräckligt.

Då det gäller roderverkan måste man hålla i minnet att den är beroende av luftströmmens tryck mot roderytorna. Beträffande höjd- och sidroder ökas det av flyghastigheten förorsakade trycket, om samtliga

(Forts. på sid. 26.)

Även om eleven har flugit förut har en sådan »passagerarflygning» sitt stora värde; han får bl. a. tillfälle att vänja sig vid flygplanet och lär sig även hur trakten omkring flygfältet ser ut. Under utbildningen kommer läraren att använda vissa framträdande punkter i terrängen som ögonmärken, t. ex. vid flygning rakt fram och horisontellt, vid urgång ur svängar m. m. Det är därför viktigt att eleven snarast hittar dessa punkter och även vet deras läge i förhållande till flygfältet. Han måste nämligen så tidigt som möjligt lära sig att hitta hem.

Fastän den första flygningen inte avser inlärande av någon speciell övning kan läraren i alla fall låta eleven »vara med i rodren», dvs hålla högra handen löst på handspaken, vänstra handen på gasreglaget och fötterna på sidroderpedalerna. Tala redan nu om för eleven att det endast behövs små roderrörelser för att flygplanet skall reagera.

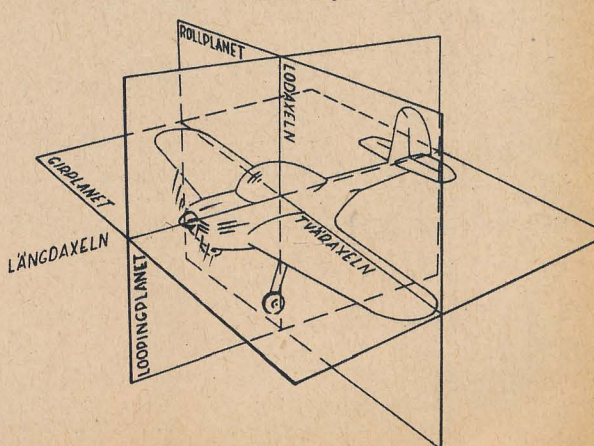
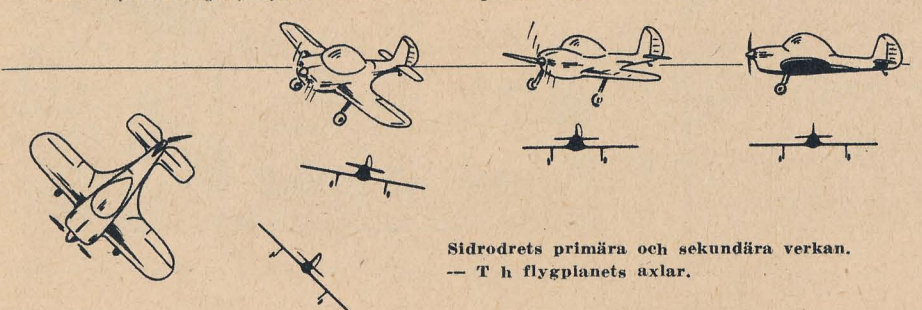
Låt eleven svara på frågor sådana som: »Vad visar hastighetsmätaren, höjdmätaren?» osv. »Var ligger flygfältet?»

Under denna första flygning måste läraren kontrollera att eleven hör bra. Gör han inte det kan det bero på att flyghuvan inte passar, att hörtelefonerna inte sitter mitt för öronen eller något dylikt. Men det kan också bero på att läraren talar felaktigt. Läraren måste ägna stor uppmärksamhet åt detta. Hör eleven dåligt får lektionen inget värde.

Sedan eleven på detta sätt fått sitt luftdop börjar den egentliga flygutbildningen.

Undervisningens gång

Det är klart att undervisningen inte bara försiggår i luften. Varje flygpas föregås av en teoretisk genomgång av de problem som eleven måste kunna för att förstå övningen och veta hur den skall utföras. Jag kommer därför att i fortsättningen dela upp varje lektion i *tre huvuddelar*, nämligen: *teoretiska förklaringar, själva lektionen i*





Ett nytt »helikopterrekord» har nyligen satts vid Bridgeport USA, där den här Sikorsky R-5 lyfte med inte mindre än 18 personer ombord.



T. v. ett foto av Sikorskys helikopter R-4B med dess ganska invecklade rotormekanism. Trots detta var denna helikopter den första som nådde seriestadiet. Nederst på sidan flyger den unge konstruktören Stanley Hiller i sin Hiller-copter, försedd med två motroterande tvåbladiga rotorerna ovanför varandra. Detta system synes vara det mest lyckade.

stående bladen samarbetar på en gångjärnsanordning som lagrats på navet. Här skall i stället det böjande moment, som uppkommer genom den på bladen verkande lyftkraften, helt upptagas av själva bladet, vilket givetvis kräver en starkare konstruktion. Bladen blir tyngre, men man kan å den andra sidan bortse från risken att de »konar» då varvtalet sjunker. Det blir då möjligt att även vid små varvtal hålla planet flygande. (Det är främst Higgins, Bell och Hiller som använder detta arrangemang.)

3) *Det fasta bladet.* — Här finns inga leder eller gångjärn, som kan uppta de

PÅ TAL OM HELIKOPTERN

Man kallar ofta ironiskt helikoptern för en uppåtsträvande vispmaskin. Särskilt tycker inbitna flygfantaster att den bara är en leksak för vuxna. Det må så vara, men det går inte att förneka, att helikoptern har många direkta fördelar framför ett vanligt flygplan. Den viktigaste är naturligtvis den vertikala starten resp. landningen. Enbart detta öppnar oöverskådliga möjligheter. Vem vet, kanhända framtidens populäraste samfärdsmedel blir en kompromiss mellan en lättviktsbil och en helikopter. Kostnaden för ett sådant lyxåk blir till en början absolut impopulärt, men storindustrierna brukar alltid finna utvägar.

Än så länge finns det dock en del svårösta problem. En lättstyrd helikopter är svår att åstadkomma. Den 20-årige amerikanske ingenjören Hiller utarbetade ett så lyckat system att efter en demonstration för andra fackmän dessa blev så häpna över systemets genialitet, att de rusade hem till sina ritbord och försökte plagiera det. Det kan för övrigt nämnas att Hiller själv både konstruerat och byggt sitt plan. Hans vindtunnelförsök var förresten ganska lustiga. Han byggde några modeller, klättrade upp på toppen av en skyskrapa, släppte modellerna och registrerade resultaten medelst filmkameror som han hade placerat i de olika våningarna. Det skall vara en amerikan till en sådan idé. Hiller lyckades få sin helikopter så lättstyrd att den mycket helikopterintresserade skeppsbyggaren Henry Kaiser efter 5 minuters instruktion kunde ta sig en svängom i luften. Den vanliga instruktionstiden skall i framtiden bli 2 timmar... Detta dock inte på grund av Kaisers säkerligen något vingliga framfart. Hur som helst, så har Kaiser slagit sig ihop med den unge Hiller, och det brukar betyda framgång när denna dynamiska personlighet ger sig in på något. Kanske kan Kaisers övertagande av Willow Run betyda en hel del för den framtida helikopterutvecklingen.

För en allmän orientering är det kanske lämpligt att i största allmänhet tala litet om rotorerna, deras placering, upphängning m m. Ryssamerikanen Igor Sikorsky var den förste som på allvar tog sig an helikopterproblemet. Hans första skapelse i den vägen har redan blivit museiföremål i Henry Fords privata samling. Sikorsky tillämpar principen med en huvudrotor som bär och driver planet. För att motverka det vridande moment som på grund av huvudrotorns rotation verkar på kroppen placeras en extra rotor i stjärten med rotations-

planet vinkelrätt mot huvudrotorns. Ger man alltså denna stjärtrator större eller mindre stigning, erhåller man en svängning i sidled. Nackdelarna med detta system är många. Dels åtgår energi för att driva stjärtratorn, energi som man kunde ha bättre användning av som lyftkraft, dels blir planet långt, dels blir en relativt tung transmissionsaxel till stjärtratorn och olika växlar behövliga för kraftöverföringen. Likaså erfordras vissa anordningar för ändringar av rotorstigningen. — Det är således många nackdelar som helt enkelt kan undvikas, om man tillämpar principen med två motroterande rotorerna placerade antingen över eller bredvid varandra. I det senare fallet måste rotorerna vara synkroniserade. (Se Kellett XR—8.) Genom motrotationen upphäves alltså det moment som Sikorsky eliminerade genom sin stjärtrator. Unge Hiller insåg fördelarna med dubbelrotor och försåg därför sin helikopter med två motroterande rotorerna placerade över varandra.

Själva rotorbladens konstruktion och fastsättning på drivaxlarna har blivit föremål för många heta diskussioner. Flera energi- och kapitalstarka män har gjort upprepade experiment för att finna en lösning. Resultatet har blivit tre olika principer för rotorbladens fastsättning.

1) *Det fritt upphängda rotorbladet.* — Denna upphängning medger att bladet kan röra sig i, över och under rotationsplanet. Här måste alltså ett så stort varvtal hållas att centrifugalkraften uppväger de andra krafter som verkar på bladet. Detta förhållande kräver alltså en koordinerad rörelse mellan gasreglaget och stigningen på rotorbladen, och man måste kunna hålla varvtalet på ett bestämt värde. (Denna typ användes bl a av Sikorsky).

2) *Nästa typ* har inte en speciell upphängning för varje blad, utan de två mot-

krafter som verkar på bladen, varför dessa måste vara utomordentligt robust konstruerade. Denna typ har inte haft någon större framgång. Om man vill ha större rotations- och flyghastigheter kommer den dock säkert att bli använd för att minska vibrationerna som faktiskt utgör ett av de största problemen f n. (Antagligen användes denna typ på den ryggburna hoppikoptern.)

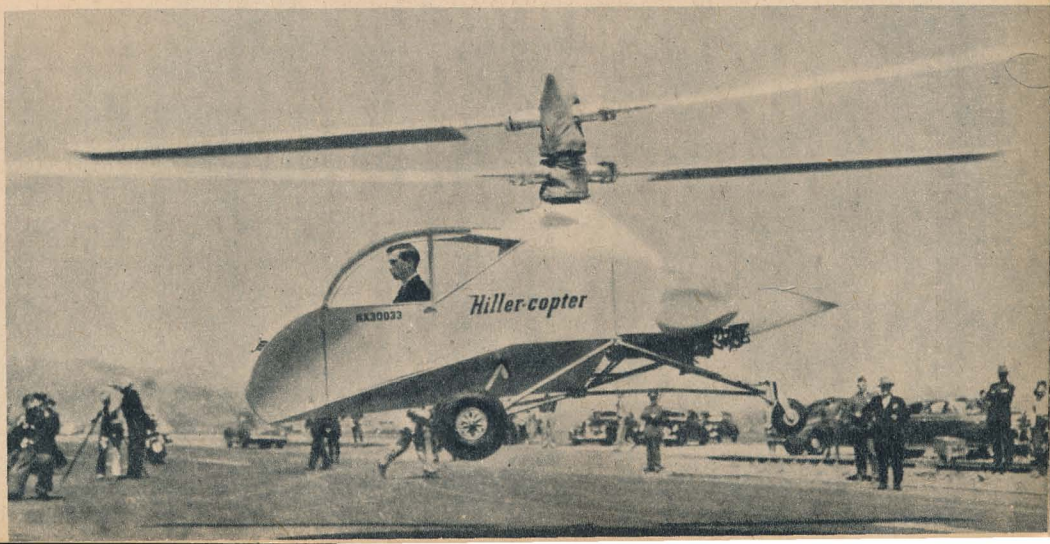
Många olika sätt att konstruera själva rotorbladen har försökts med hänsyn tagna till ovanstående anspråk. De profiler man i allmänhet använder är NACA-00-serier och NACA-230-serier, framförallt då dessa profiler har liten tryckcentrumvändning.

Ja, detta var bara en liten sammanställning av de många problem man har att brottas med när det gäller helikopterflyget. Att helikoptern har stora möjligheter att hävda sig i konkurrensen anses stå utom allt tvivel. Frågan är närmast bara om den även i fråga om priset kan bli konkurrenskraftig. Kanske redan den närmaste framtiden kommer att ge svar på den frågan.

N. K.

ROTORNAV för Sikorsky-helikoptrar-na R—5 och R—6 tillverkas nu av propellerfirman Hamilton Standard Propellers Div. of United Aircraft Corp. East Hartford. Varje rotornav — av vilka 400 st redan levererats från denna fabrik — består av inte mindre än 900 st separata delar, av vilka en del tillverkas av flera mindre underleverantörer.

CIERVA AUTOGIRO LTD har konstruerat en helikopter på basis av ett preliminärt utkast av firmans chef C. G. Pullin samt i samarbete med G. & J. Weir Ltd. Flygprov med den nya helikoptern pågår f. n. men några uppgifter kommer ej att lämnas förrän typen är klar för demonstration.





PRO MILLE:

EN FLYGSINNETS APOSTEL

kom till Bromma med civil Taylorcraft Auster

Man måste väl säga att det ligger djup symbolik i att det första verkliga seriesportplanet som kom till Sverige efter kriget fördes av en engelsk flicka med skandinaviskt blod i ådrorna!

När miss VERA STRODL landade på Bromma med den första Taylorcraft Auster — som skall säljas här av Aero Service — fick hon också ett mycket hjärtligt mottagande (som för övrigt varade i flera dagar). Förutom de flygplanmottagande firmorna Ostermans och Aero Services representanter med direktörerna Lennart Osterman (som evenemanget till ära högtidligt döps till »Austerman» — uttalas »Ästerman») och Gunnar af Ekenstam (som redan förut har ett trevligt smeknamn: »Lärkenstam») såg man flera av det svenska flygets spetsmän, däribland överste Enell från KSAK.

Flygintresset renodlat

Det är inte precis någon alldaglig historia som miss Strodl kan berätta om sig själv om hon pressas hårt och är på det humöret.

Hon föddes för 27 år sedan i England av danska föräldrar men familjen flyttade snart tillbaka till Danmark.

— Jag var inte så värst många år gammal när jag blev flygbiten, berättar miss Strodl. Så snart jag såg en mås på ving-

arna kom flyglusten över mig. Det blev bara värre och värre för varje år och när jag var 15 år åkte jag till England — jag skulle minsann visa min familj att jag kunde lära mig flyga utan att behöva be om pengar hemifrån. Jag jobbade med allt möjligt och snålade så att det blev pengar över till flygutbildningen. Den var mycket dyr och det gick långsamt fram. Men inte ett ord skrev jag till dem därhemma om min flygning... Först när jag tagit certifikat 1937 hälsade jag på hemma och visade det dyrbara papperet. När kriget började hade jag 60 flygtimmar och gick in i Air Transport Auxiliary, där förresten mrs Ruth Moore blev min första flyginstruktör. (Det var som bekant mrs Moore som flög Proctorn till Sverige. Se FLYG nr 1/46. Red:s anm.)

I ATA fick miss Strodl äntligen flyga så mycket hon ville, ja, så mycket hon hann. Hon var provflygare, han »färjade» flygplan av alla typer från fabriker och reparationsbaser. Hon startade mellan kablarna på spärrballonger (vilka själva sorgfälligt dolde sig bland molnen), hon flög över robotbombbestruckna områden, hon fick motorstopp, slog sönder kärran, hon satt ofta natt efter natt på sin fallskärm vid någon ödslig järnvägsstation och väntade på tåg för hemfärden, hon... ja, papperet räcker inte till!

På miss Strodls väl ingångna pälsjacka

står 65 flygplantypers namn — hon har flugit dem alla — och en vanlig svensk sportflygare blir ovillkorligen imponerad när han läser sådana högst kvalificerade namn som Tempest, Typhoon, Wildcat, Avenger, Barracuda, Dakota (DC-3) o.s.v. Även lastglidaren Hotspur har hon flugit. Hela 1.500 flygtimmar har miss Strodl samlat ihop vid det här laget.

Captain Vera Strodl gick efter krigets slut tillbaka till sin gamla firma *Taylorcraft Aeroplanes (England) Ltd* i Leicester. Jobbet har varit provflygning och, som märktes på Bromma, leveransflygning. Förr i världen var hon bl. a. flygplansnickare... Men det är givet att ett sådant okuvligt fasthållande vid den utstakade kursen måste föra fram till målet. En gammal flygpropagandist (förväxla mig nu bara inte med mr Ostelius!) blir aningen andäktig när han påträffar så mycket segt och tydligen ideellt flygsinne hos en enda person. Sådant är man inte bortskamd med här!

Idealiskt sportplan

Den som ev. var halvskeptiskt inställd gentemot Austern när den kom — det där var kanske inte mycket mer än en vanlig Cub o. s. v. — måste när han såg den första demonstrationsstarten bli övertygad om att hans farhågor var byggda på lösan





sand. Jag såg den: miss Vera och hrr Ljung och Kellin från Luftfartsstyrelsen, d. v. s. tre man, drogs upp av 100-hk-motorn på ett litet klick och steg sedan utmärkt. Flyghastigheten såg heller inte ut att vara Cub-artad och miss Strodl berättade att hennes medelfart från Malmö varit 173 km/t.

Miss Vera hade ett par heta dagar på Bromma. Dagspressen provade Austern och tyckte trivas med planet. Nye motorflygchefen på KSAK, major Sparre, och löjtnant »Jidde» Karlsson flög också och de var mycket förtjusta i Austern. Torde vara idealisk m. m. Mera om planet flygegenskaper i en speciell »provflygningsrapport» i följande nummer av FLYG.

Men varför skulle då Auster vara ett så bra sportplan att jag kan våga påstå det så här nästan utan vidare? Jo, Austern har gått igenom krigets eklut som sambands- och eldledningsflygplan och varje detalj som inte hållit måttet har ändrats. Austern är verkligen ett *färdigt* flygplan!

Vi ska titta lite närmare på en del viktiga saker. Den civila Austern, vars fullständiga namn är Taylorcraft Auster V serie J-1 — eller för enkelhetens skull Auster J-1 — är byggd av stålrör. De två främre sitsarna är sida-vid-sida (med dubbelkommandospakar) och bakom dem sitter den tredje personen, tittande åt vänster sida och något bakåt. Bakom »trean» finns plats för tre ordentliga resväskor, Austern är ett riktigt lastdjur — titta på viktsiffrorna i datatabellen!

En annan detalj som gör Austern till ett trevligt sportplan är det genomskinliga kabinaket, som »flyter ihop» med sidrutorna, så att man har fri sikt åt alla sidor. Man sitter nästan som i en glasveranda...

Naturligtvis har Austern effektiva vingklaffar, hjulbromsar och blindflyginstru-

ment. Planet är i alla avseenden välutrustat och det svenska priset — omkring 20 000 kr — förefaller inte ligga i överkant. »Austerns» har beställt 20 sådana plan, vilka det väl inte skall bli så värst svårt att sälja! Jag hoppas i nästa nummer få plats att tala om varför jag tror på Austern som svenskt folkflygplan.

Och så låter vi siffrorna tala:

MOTOR:

Cirrus Minor II, 4-cyl, inverterad, luftkyld radmotor; max. 100 hk.
Volym: 3,99 lit.
Kompressionsförhållande: 6,25:1.
Max. varvtal 2600 v/min.
Bränslets oktantal: min. 77
Bränsleförbrukning: (2200 v/min.) 21 lit./t
Oljeförbrukning: 0,3—0,8 lit./t

PRESTANDA:

Max. fart (vid max. flygvikt) 185 km/t
Marschfart (vid 2200 v./min.) 160 km/t
Stighastighet (vid max. flygvikt) 3,5 m/sek
Vikningshastighet (vid max. flygvikt) 45 km/t
Startsträcka (775 kg flygvikt och 2,3 m/sek vind) 140 m
Landningssträcka (775 kg flygvikt och 2,3 m/sek vind) 90 m
Startsträcka vid max. flygvikt och vindstilla 230 m
Längsta flygsträcka utan extrabränsle 480 km

Längsta flygsträcka med extrabränsle 800 km
Praktisk topphöjd c:a 4.000 m

MÅTT:

Spännvidd 10,97 m
Längd 7,11 m
Höjd (markläge) 1,98 m
Vingyta 17,13 m²
Sidoförhållande 7:1
V-form 1°
Anfallsvinkel 3,75°

VIKTER:

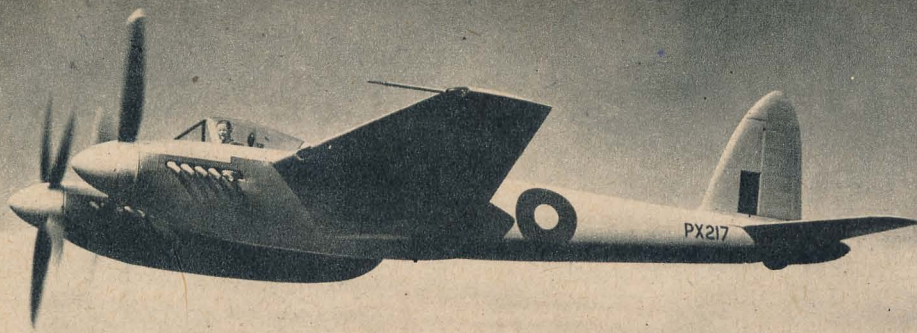
Tomvikt 477 kg
Bränsle (68 lit. i huvudt.) 50 kg
Olja (c:a 9 lit.) 8 kg
Radio el. annan fast utrustn. 9 kg
Förare + 2 passagerare, 3×80 = 240 kg
Bagage el. extrabränsle 56 kg
Max. flygvikt 840 kg
Vingbelastning 49 kg/m²
Effektbelastning 8,4 kg/hk

INSTRUMENTUTRUSTNING STANDARD:

Höjdmätare m
Hastighetsmätare km/t
Kompass (Husum)
Klocka
Girindikator med
Tvärlutningsmätare eng. typ, svensk grad
Varvräknare
Oljetryckmätare lbs
Bränslemätare lit.

BILDERNA: I raden nederst på vänstersidan ses miss Strodl på Bromma. T v demonstrationspratar hon med två armérepresentanter, som inbjuds att titta på och flyga med Austern, »engelska artilleriets öga». — I mitten fotar miss Strodl medan FLYG:s fotograf passar på att föreviga hennes unika pälsjacksa, som bär namnen på de 65 flygplantyper hon flugit. — T h i raden ser miss Vera glad ut över den uppmärksamhet som visades henne när det vid välkomsteocktallen beslöts att döpa denna första svenska Auster till »Vera». Dagen därpå såg fenan alltså ut så här. — På bilden här t h tas klossarna bort före en start. — Överst på sidorna ses Austern på Brommaplattan och i luften över Stockholmstrakten (dessa två bilder foto: O. Bladh).





T v ett av de Havillands senaste flygplan, jaktplanet DH 103 Hornet, en utveckling av den välkända Mosquito. Hornet kom emellertid för sent för att kunna göra några krigsinsatser. Fart: 756 km/t. — Geoffrey de Havilland byggde sitt första flygplan DH 1, som ses nederst på sidan, redan år 1909. Det var utrustat med en 45 hk motor, också den konstruerad av de Havilland.

DE HAVILLAND-HISTORIA

Den bekanta engelska flygfirman de Havilland Aircraft Co har 25-årsjubilerat. Den grundades nämligen den 25 september 1920 och kunde alltså i höstas med stolthet se tillbaka på en 25-årig verksamhet inom den flegtekniska utvecklingen.

Namnet de Havilland är dock knutet till konstruktioner av betydligt äldre datum, enär firmans grundare, Sir Geoffrey de Havilland, redan 10 år tidigare var verksam inom den då blygsamma flygindustrin och redan 1912 gjorde sig ett namn genom sina undersökningar beträffande flygplanets stabilitet.

Det första de Havillandplan, som vann större ryktbarhet var den berömda DH 4, förra världskrigets Mosquito. Planet konstruerades ursprungligen för att utrustas med den då nya BHP-motorn på 200 hk, och dess prestanda låg ett gott stycke över vad som då ansågs normalt. Dess max-hastighet uppgick till ca 200 km/t, dvs mera än den tidens jaktplan orkade med. Firman gjorde alltså då samma sensation som under det andra världskriget, då »Mosquito» plötsligt och överraskande debuterade mot det tyska Gestapohögkvarteret i Oslo. Mot slutet av kriget ersattes DH 4 av nykonstruktionen DH 9, där alla erfarenheter från DH 4 tillvaratogs. Detta plan utrustades även i version DH 9A med den amerikanska Libertymotorn på 400 hk och var i detta skick i det engelska flygvapnets tjänst lång tid efter kriget. Under 1918 framkom även de tvåmotoriga typerna DH 10 och DH 10A, som efter vapenstillståndet användes för snabba militärtransporter mellan England och Tyskland, samma tjänst som »Mosquito» utför i våra dagar.

Då kriget var slut och behovet av militära plan försvann, bildades som redan nämnts de Havilland Aircraft Co. Firman inriktades redan från begynnelsen på att tillgodose behovet av flygplan för den då börjande flygtrafiken. Det första flygplan, som gick ut från det nya företaget, var DH 29 utrustat med en 500 hk Napier »Lion»-motor. Utvecklingen av denna typ, som i mångt och mycket representerade nya linjer för utvecklingen av det kommersiella flygplanet, fördröjdes dock av brådskande beställningar. För att kunna tillgodose beställarnas behov av snabb leverans måste firman gripa tillbaka på äldre konstruktioner och så konstruerades DH 34, ett trafikplan för 8 passagerare. Detta plan blev en stor framgång, speciellt på grund av den stora regularitet planet uppvisade under många års tjänst i trafik mellan England och kontinenten. 1922 flögs för första gången de Havillands första sportflygplan, DH 37, som beställts av en engelsk privatman. Typen är intressant, då den utgjorde den urtyp, ur vilken sedermera den bekanta serien Mothplan utvecklades.



Den första »Moth»

Den första »Moth» bar beteckningen DH 60 och flög första gången i februari 1925. Den var utrustad med en Blackburnmotor på 65 hk och dess maximihastighet uppgick till 145 km/t. Tillkomsten av »Moth» blev grunden till den utveckling av privatflyget och flygklubbsväsendet som sedan ägde rum under 1920 och 1930-talen. Först nu bringades privatflygningen till en sådan ekonomisk nivå, att den blev tillgänglig för de större folklagren.

DH 60 efterföljdes snart av förbättrade typer med större motorstyrka. DH 60X utrustades med en 85 hk Blackburnmotor och fick därmed en maximihastighet av 160 km/t. Denna typ satte för övrigt även höjrekord för lätta sportplan. Under 1927 utvecklades sedan planet i de typer som utrustades med de Havillands egna »Gipsy»-motorer, bl a DH 60T, vilken kan betraktas som urtypen till den bekanta »Tiger Moth». Detta plan hade en »Gipsy II»-motor och uppnådde en maximihastighet av 170 km/t.

För att tillgodose behovet av motorer till de stora »Moth»-serierna utvidgades 1927 verksamheten vid de Havilland till att även omfatta tillverkning av mindre motorer. Det blev de berömda Gipsymotorerna, konstruerade av den bekante motorkonstruktören, major Halford, och dessa motorer har på sitt sätt satt världsrekord i tillförlitlighet och ekonomi.

Under året 1927—28 utvidgades firman betydligt och icke mindre än 336 flygplan levererades under året och tillverkningskapaciteten i motorfabriken uppgick till 20 motorer i veckan. Under detta år bildades även ett kanadensiskt dotterbolag.

»Tiger Moth» kommer

1930 introducerades DH 80 »Puss Moth» samt den inverterade »Gipsy»-motorn, en kombination, som gjorde sig känd över hela världen genom James Mollisons flygning över Atlanten på 30 timmar. Året efter kom DH 82 »Tiger Moth», som använts i flygskolor runt hela jorden och på vilken väl flera människor lärt sig flyga än på någon annan flygplantyp. »Tiger Moth» har förkommit i ett stort antal versioner, av vilka den kanske intressantaste är »Fox Moth». Denna var försedd med kabin och vann bl a Kings Cup Race 1932.

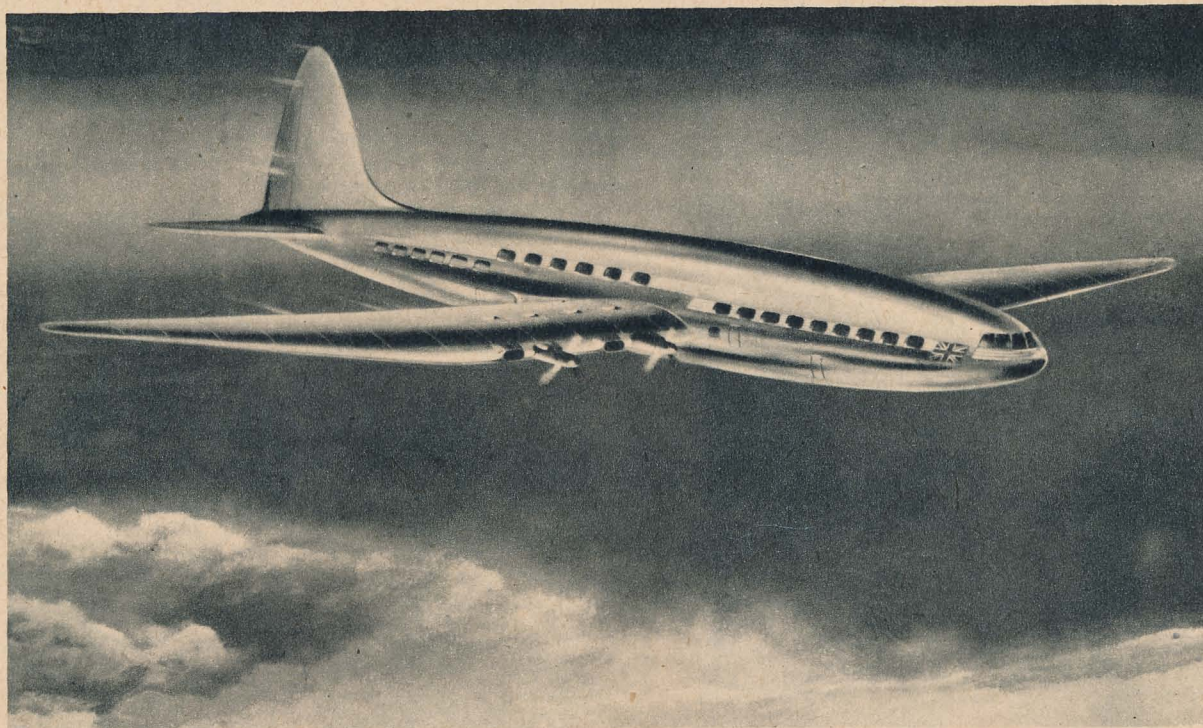
Sedan den stora depressionen i början av 1930-talet lättat, började de Havilland ägna sig åt större uppgifter än att bygga sportplan. Nu framträdde DH 84 »Dragon» och mot slutet av 1933 DH 86 »Express», som ursprungligen konstruerades för det australiska trafikflygets räkning. Detta plan utmärkte sig speciellt för en förbluffande god transportekonomi. Med 4 »Gipsy Six»-motorer uppnådde det en maximalhastighet av 280 km/t och kunde befordra 12 passagerare.

»Mosquitos» föregångare

1934 vanns den stora England—Australientävlingen av en annan de Havilland-maskin, DH 88 »Comet», som avverkade den över 18 000 km långa sträckan på 71 timmar. I tekniskt avseende representerar detta plan ett stort steg framåt i utvecklingen. Det var sålunda utrustat med indragbart landningsställ och omställbara propellrar och var ett av de första planen i världen som utförts i skalkonstruktion. »Comet» blev också senare frötill den över hela världen berömda »Mosquiton».

(Forts. på sid. 23.)

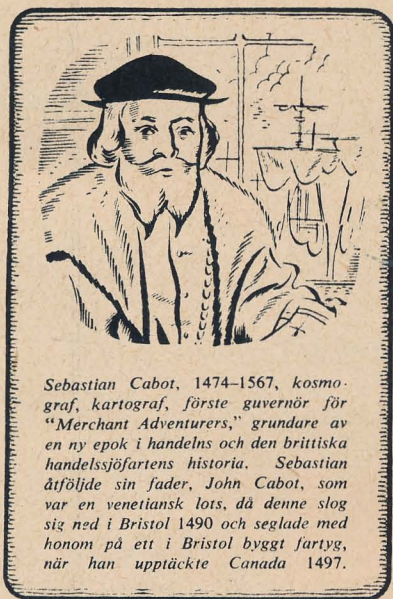
Det väldiga BRABAZON -planet . . .



Störst av alla de brittiska transportflygplan, som nu äro under bygge, är Bristol Brabazon-planet, vilket drives av åtta Bristol Centaurus motorer och kommer att ta femtio passagerare utan mellanlandning på den nord-atlantiska routen mellan London och New York.

. . . kommer att rusa fram över

CABOTS öde ocean



Sebastian Cabot, 1474-1567, kosmograf, kartograf, förste guvernör för "Merchant Adventurers," grundare av en ny epok i handels och den brittiska handelsjöfartens historia. Sebastian åtföljde sin fader, John Cabot, som var en venetiansk lots, då denne slog sig ned i Bristol 1490 och seglade med honom på ett i Bristol byggt fartyg, när han upptäckte Canada 1497.

De brittiska skeppsbyggarnas rykte befästes under den strålande Tudortiden, när törsten efter upptäckter behärskade gamla världens sjöfarande folk. När sjöfarande under århundradena varit i behov av välbyggda, sjövärdiga fartyg, ha de kommit till Storbritannien för att få dem. Nu färdas människorna över havet likaväl som på det — och direkt från framgångarna med konstruerandet och producerandet av krigets bemärkta stridsplan äro brittiska konstruktörer och ingenjörer nu sysselsatta med att tillverka moderna transportplan av alla sorters storlekar och klasser. Såsom arvingar till en tradition utan like på världshaven och pionjärer för de reaktionsdrivna planen och ekoradion tillmötesgå de — och komma att tillmötesgå — varje krav från dagens och morgondagens flygålder.

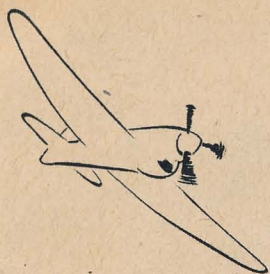
Segerrik i kriget bygger nu

DEN BRITTISKA FLYGINDUSTRIN

för världens flyglinjer

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

ATT TECKNA FLYGPLAN



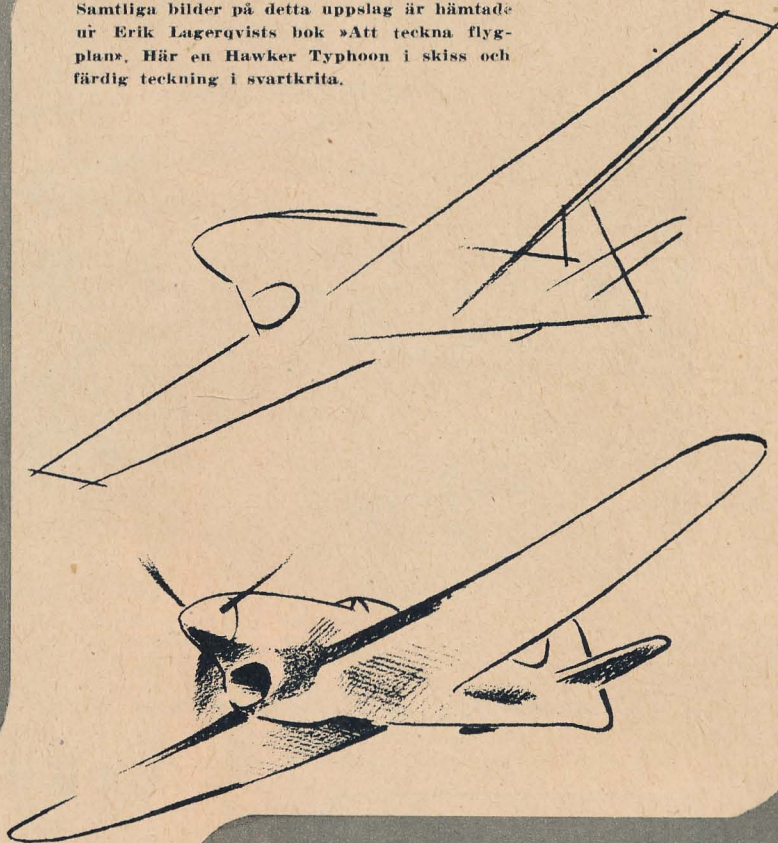
Det finns ett mycket stort intresse för att rita flygplan, den saken har FLYG:s red. nogsamt erfarit. Till redaktionen kommer en aldrig sinande ström av teckningar, men som regel är utförandet — såväl flygtekniskt som teckningsmässigt — inte av så god kvalitet, att teckningarna kan publiceras.

Detta stora intresse bör emellertid uppmuntras, samtidigt som den allmänna teckningskickligheten förbättras, och därför har FLYG i samarbete med Teckningsläraryrnas Riksförbunds tidning *Teckning* beslutat inbjuda alla landets amatörtecknare till en

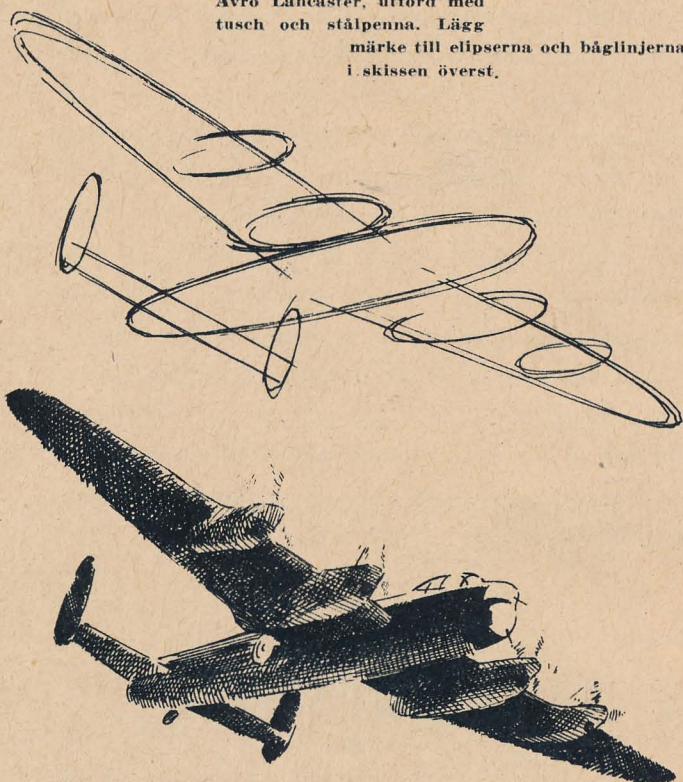
JÄTTTÄVLING MED 1000 KR I PRISSUMMA

Uppslaget till tävlingen har vi fått genom en nyutkommen bok från AB Liber: »Att teckna flygplan». Pappa till denna utmärkta bok är konstnären Erik Lagerqvist, och han har verkligen lyckats ge goda och lättfattliga

Samtliga bilder på detta uppslag är hämtade ur Erik Lagerqvists bok »Att teckna flygplan». Här en Hawker Typhoon i skiss och färdig teckning i svartkrita.



Avro Lancaster, utförd med tusch och stälpenna. Lägga märke till elipserna och båglinjerna i skissen överst.



tips i konsten att teckna flygplan både konstnärligt och flygtekniskt riktigt. Boken finns att köpa hos alla bokhandlare och kostar kr 3:75.

Här har våra flyg- och teckningsintresserade läsare fått en utmärkt hjälp till självhjälp, som bör tillvaratas.

Sakkunnig jury

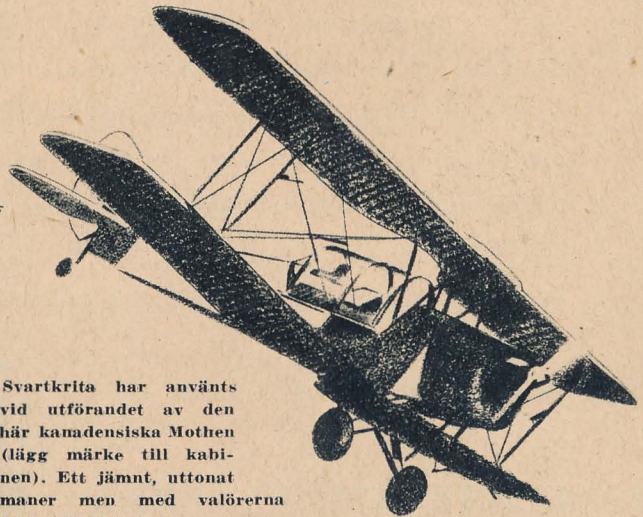
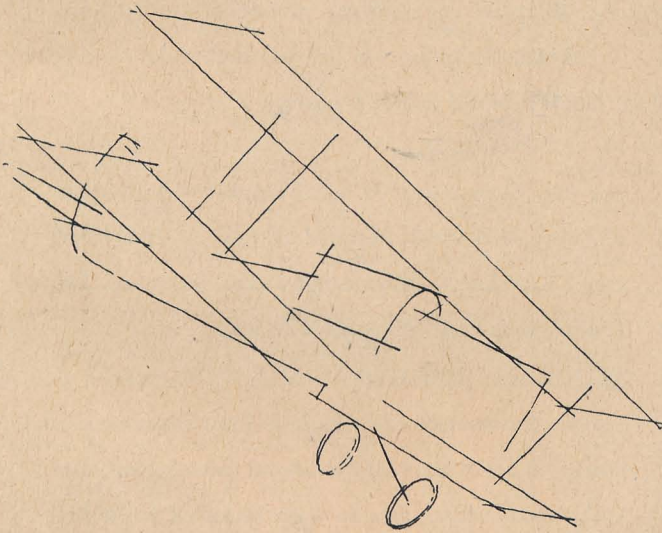
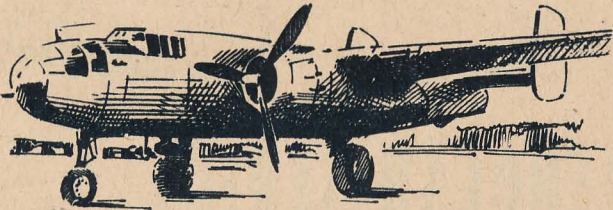
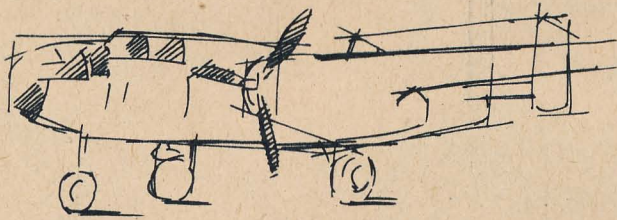
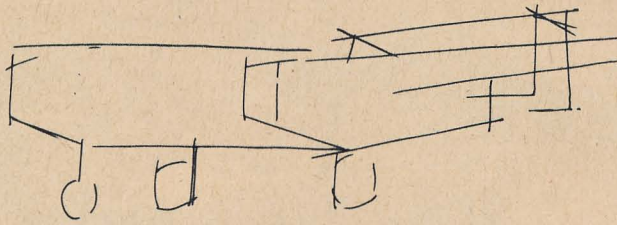
Den utsedda juryn besitter all önskvärd sakkunskap inom alla de områden som är aktuella i denna tävling. Det har nämligen lyckats FLYG att i tävlingsjuryn få med författaren till »Att teckna flygplan», konstnären Erik Lagerqvist, samt ledamoten av Konstfackskolans styrelse, teckningslärare Gustaf Nordlander, vilka två svarar för den rent teckningsmässiga bedömningen av tävlingsbidragen. Från FLYG:s redaktion har som jurymedlemmar utvalts överste W. Kleen och redaktör G. Knutsson samt FLYG:s populära och välkände tecknare Björn »Agaton» Karlström.

Klassindelning

För att ge alla tävlande någorlunda likvärdiga chanser har tävlingen uppdelats i två åldersklasser:

VAR MED I FLYG:s STOR

North American Mitchell i tre stadier. Teckningarna är utförda med tusch och stålpenna.



Svartkrita har använts vid utförandet av den här kamänsiska Motthen (lägg märke till kabinen). Ett jämnt, uttonat maner men med valörerna dock väl tillvaratagna.

ovikta i kuvert (icke i rulle), och tävlingsbidragen skall adresseras till »FLYG-teckning», FLYG:s redaktion, Tegnérgatan 35, Stockholm. De skall vara oss tillhanda senast den 10 april detta år. Ingen tävlande kan vinna mer än ett pris.

Prisbedömning

Vid prisbedömningen tas hänsyn till såväl det teckningsmässiga som det flygtekniska utförandet. Typlikhet är alltså ett krav lika väl som riktigt perspektiv.

För undvikande av varje möjlighet till missförstånd skall på varje teckning anges typnamn jämte den tävlandes eget namn, adress (skola och klass) samt födelseår och tävlingsklass A eller B.

De bästa teckningarna kommer att publiceras i FLYG.

Priser

Priserna fördelas sålunda (lika för både Klass A och B):

- 1:a pris 100 kr
- 2:a » 50 »
- 3:e » 25 »
- 4-7:e » 10 »
- 8-17:e » helårsprenumeration på FLYG
- 18-25:e » halvårsprenumeration på FLYG
- 26-50:e » bokpriser

Bland bokpriserna kan nämnas de tre flygböckerna »Åke flygaren», »Flyg söderut, Kid», och »Fin landning, Kid», samtliga författade av Torsten Scheutz och skänkta till tävlingen av Rabén & Sjögrens bokförlag. Vidare har Bonniers förlag skänkt ett antal av de populära Biggles-böckerna m. fl.

Varje pristagare erhåller dessutom ett vackert diplom.

(Forts. på sid. 35.)

Klass A: deltagare över 15 år (födda år 1930 eller tidigare).

Klass B: deltagare under 15 år (födda år 1931 eller senare).

Varje tävlande får delta med högst fem teckningar, vilka alla skall skickas in samtidigt

RA TECKNINGSTÄVLING



Vi introducerar **AEROCAR-SERIEN**

LEVERERAS OCKSÅ MED SKIDOR ELLER FLOTTÖRER

Trafikflyg-komfort för första gången i ett litet tvåmotorigt flygplan — ställbara propellrar — pneumatiskt infällbart trehjulsställ — utomordentlig sikt — bekväm istigning — full användbarhet — hög marschfart — låga driftkostnader. Spännvidd 12,8 m, längd 8,41 m, höjd på noshjul 2,51 m.

AEROCAR MAJOR: två Cirrus Major 150 hk motorer — maxhastighet vid havsytan 259 km/t. Marschfart (65 % effekt) 227 km/t. Stighastighet vid havsytan 360 m/min. Stigförmåga vid havsytan med en motor och full last 61 m/min. Startsträcka 137 m. Bromsad landningssträcka 110 m. Flygvikt 1.813 kg.

AEROCAR MINOR och JUNIOR: två Cirrus Mi-

nor 100 hk motorer — maxhastighet vid havsytan 227 resp. 209 km/t. Marschfart (65 % effekt) 191 resp. 179 km/t. Stighastighet vid havsytan 244 resp. 183 m/min. Flygvikt 1.584 kg.

MAJOR och JUNIOR tar 6, MINOR 5 personer på korta eller medellånga sträckor. Långdistansversionen av MAJOR med förare och två passagerare samt rikligt med bagage har en flygsträcka på 1.600 km.

Skriv efter rikt illustrerad broschyr.



Förfrågningar från intresserade välkomna.

PORTSMOUTH AVIATION LIMITED

THE AIRPORT, PORTSMOUTH, ENGLAND

Telegramadress: Balmurlux. Portsmouth. England.

Stora Nyheter i Korthet



AMERIKANSKA armé- och marinflygvapnen har offentliggjort en hel rad nya stridsplan typer som är, eller varit under utprovning. Hughes XA-37 är ett tvåmotorigt slagflygplan som byggts i endast ett exemplar. Motorerna är av typ P & W Double Wasp på 2100 hk vardera. Fleetwings XA-39 är ett enmotorigt slagflygplan byggt i två exemplar. Motorn är 2100 hk P & W Double Wasp och beväpningen 2 st 37 mm akan och 6 st. 12,7 mm ksp. Curtiss XA-40 är liksom de tidigare nämnda ett slagflygplan med en beväpning bestående av 4 st 20 mm akan och 6 st. 12,7 mm ksp. Vultee XA-41 eller Modell 90 är även det ett slagflygplan utrustat med en 3250 hk P & W Wasp Majormotor. Bevapningen består av två 37 mm akan och sex 12,7 mm ksp. Douglas XA-42 är ett tresitsigt slagflygplan utrustat med två Allison-motorer. Bevapningen är två 12,7 mm ksp i nosen, en 12,7 mm ksp i spinnern samt två fjärrmanövrerade 12,7 mm ksp i vingens bakkant. En tillsatsbeväpning i nosen bestående av antingen fyra 12,7 mm ksp, fyra 20 mm akan, två 37 mm akan eller en 75 mm kanon kan vidare ingå i utrustningen. Douglas XA-43 är liksom de tidigare uppräknade typerna ett slagflygplan som konstruktivt sett har ganska stora likheter med den »bakdrivna» XB-42 med undantag av att XA-43 har ett reaktionsaggregat i aktern i stället för de motoriserade propellerna. Northrop XB-35 är ett stjärtlöst tungt bombplan som byggts i två exemplar. Bevapningen består av 12,7 mm ksp och 6 st 37 mm akan. Northrop YB-35, av vilket 13 plan byggts har en beväpning bestående av 2 st 12,7 mm ksp i två övre vingtorn, 4 st 12,7 mm ksp i varje av de två undre vingtornen samt 37 mm akan i stjärtornet. Hughes XF-11 är ett nytt mycket snabbt fotospanningsplan förmodligen byggt enligt den tvåbommade principen. Republic P-72 är ett nytt jaktplan utrustat med en 3250 hk Pratt & Whitney Wasp Major. McDonnell XFD-1 är ett nytt jaktplan beväpnat med 4 st 12,7 mm ksp. Spänn-



Det tvåsitsiga franska övningsjaktplanet Morane-Saulnier MS 470 som presenterades i FLYG nr 24/45.

vidden är 12,8 m. F2M-1 är ett nytt enmotorigt jaktplan från Fighter Div. of General Motors. Curtiss BTC-1 är ett nytt torpedbombplan utrustat med en stjärnmotor av okänd typ. Bevapningen består av 4 st 20 mm akan. Curtiss SB2D-1 är ett nytt bombspaningsplan utvecklat ur den tidigare typen BTD-1. Bevapningen består av ett rygg- och ett buktorn som fjärrmanövreras. Spännvidden på SB2D-1 anges till 21,34 m. Varken SB2D-1 eller BTD-1 kommer att serietillverkas och hur många av de övriga ovan uppräknade typerna som skall produceras i större antal har inte offentliggjorts.

LAISTER KAUFFMANN AIRCRAFT CORP. har meddelat att firman nu har under konstruktion ett sportplan som uppges överträffa allt annat i den vägen i fråga om säkerhet, prestanda och ungefärliga kostnader, men produktionen av planet beräknas inte börja förrän om ett år. Betydligt tidigare kommer samma firma att släppa ut ett nytt segelflygplan försett med ett reaktionsaggregat med kort aktionstid.

RYAN AERONAUTICAL CO. uppges ha ett nytt jaktplan kallat XF2R-1 under tillverkning för US Naval Air Arm. Några detaljer om typen har inte offentliggjorts.

NORSKA FLYGVAPNET har nyligen haft en kommission i England för att förhandla om inköp av engelska flygplan och

annan flygmateriel till ett värde av 1 000 000 pund. Stommen i det nya norska flygvapnet kommer enligt uppgift att bestå av sex flottiljer med tillsammans 187 flygplan. F n utgöres de norska flygstyrkorna av 36 Spitfire enmotoriga jaktplan, 10 D. H. Mosquito tvåmotoriga jaktbombplan, 10 Short Sunderland fyrmotoriga samt 3 Consolidated Catalina tvåmotoriga kustbevakningsflygbåtar.

Den norska utbildningen av piloter som under kriget pågått i »Little Norway» i Kanada och sedan i England, försiggår numera på Gardermoen flygfält nära Oslo. Skolans luftflotta som består av 21 N. A. Harvard-plan flögs hem från England via Hamburg, Köpenhamn och Torsholmen. Flygskolan var de sista norska flygstyrkor som återfördes till hemlandet.

Flygvapnet söker

stabstrafikledare

Vid flygstaben, flygsäkerhets- och haveriavdelningen, anställes fyra stabstrafikledare med tillräde snarast. Lön utgår enligt lönegrad MEx 22.

Kompetensvillkor: sökande bör vara ff-utbildad off (uoff) i FV res eller vpl ff, som tidigare innehåft väl vitsordad tjänst i TL-befattning.

Skriftlig ansökan, åtföljd av åldersbetyg, referenser, betygsskrifter och övriga handlingar, som sökanden önskar återropa, skall senast den 15/2 vara inkommen till Chefen för flygstaben, Stockholm 80. Läkarintyg insändes efter anfordran. Närmare upplysningar lämnas efter hänvändelse till flygstabens flygsäkerhets- och haveriavdelning, tel. namnanrop »Flygvapnet» nr 188.

DE HAVILLAND-HISTORIA

Forts. fr. sid. 18.

Den kanske intressantaste de Havillandkonstruktionen, som visades före kriget var trafikplanet DH 91 »Albatross», som ritades 1936 och flög året efter. I likhet med »Comet» var »Albatross» utförd i skalkonstruktion av trä och dess aerodynamiska utformning var föredömlig. Planet kunde ta 22 passagerare och dess fyra 525 hk »Gipsy King»-motorer gav det en maximal hastighet av 360 km/t på 2500 m höjd. Planet beställdes av engelska flygministeriet för försök med Atlanttrafik och användes även av flygbolaget Imperial Airways.

»Mosquito» och efterföljare

Vid krigsutbrottet i september 1939 upptog de Havilland åter sin idé från förra världskriget att skapa ett bombplan, där beväpningen skulle helt kunna ersättas av planets snabbhet. Så kom den berömda »Mosquito»-typen till och engelska flygministeriet placerade redan i december en order på en mindre serie av detta plan hos fabriken. Utvecklingen av »Mosquito» fördröjdes dock under

det första krigsåret, då industrien fick koncentrera sitt arbete på att hålla det befintliga flygplanbeståndet i stridsdugligt skick. De Havillands insats bestod härvid bl a i att förse ett stort antal jaktplan med »constant-speed»-propellrar. Inte desto mindre fortskred utvecklingen av »Mosquito»; planet genomgick sina flygprov och kom till serietillverkning. Dess insatser under kriget behövs icke beskrivas, de är allt för väl bekanta — inte minst från precisionsbombningarna av Gestapos högkvarter i olika länder.

Då det engelska flygvapnet under kriget började intressera sig för reaktionsdrivna flygplan var även de Havilland berett. I april 1941 påbörjades arbetet på reaktionsaggregatet DH »Goblins», och ett år senare genomgick det sina bänkprov. Samtidigt utvecklades flygplanet DH 100 »Vampire», vilket med sina mer än 800 km/t hör till de snabbaste reaktionsdrivna flygplanen i världen.

De Havilland har under hela sin verksamhet utgjort en god exponent för brittisk flygindustri och har i sin produktion visat sig föredra plögen framför svärdet. Det är därför att vänta, att den senaste av de Havillands produkter, det 8-sitsiga snabba trafikplanet DH »Dove», som offentliggjordes 1945, kommer att utgöra den första länken i en kommande kedja av snabba, bekväma och tillförlitliga civila flygplan.

På ett flygplan från de Havilland kan man alltid lita. A. A.

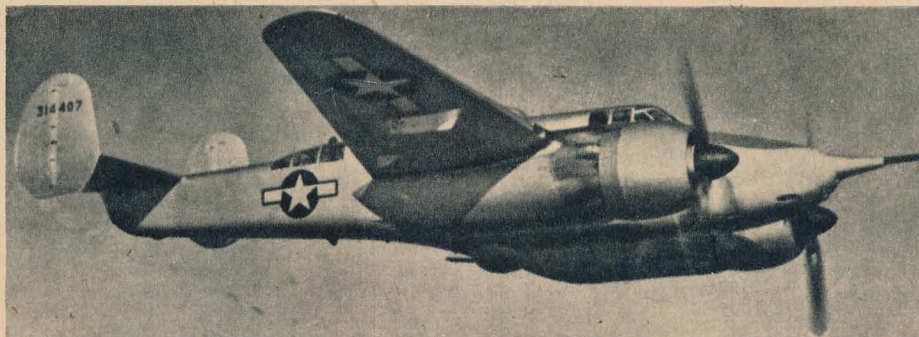
KRIGS FLYGNytt

Raketthjälp i starten blir allt vanligare och här t. v. ses ett utomordentligt foto av ett flygande slagskepp Boeing B-29, som startar med hjälp av raketaggregat under vingarna.

Nedan ett foto av slagflygplanet Beechcraft XA-38 Grizzly.

BEECHCRAFT XA-38

Beech Aircraft Co., Wichita, Kansas, har offentliggjort uppgifter om ett nytt tvåmotorigt experimentplan avsett för fartygsbekämpning och låganfall. Planet som har den militära beteckningen XA-38 kallas av piloterna Grizzly. Det är tvåsitsigt och utrustat med två 2 200 hk Wright Cyclone 18 på den första och två P & W Double Wasp på 2 250 hk på den andra och sista prototypen. Den främsta anledningen till att planet inte kom i serietillverkning var att de tillgängliga Cyclone-motorerna måste reserveras för de flygande slagskeppen B-29. Beväpningen består av en 75 mm kanon och sex 12,7 mm ksp i nosen samt upphängningsanordningar för bomber eller kastbara bränsletankar under vingarna. Propellrarna är trebladiga Hamilton Constant Speed. Följande data har uppgetts: spännvidd 20,45 m, längd 15,76 m, ving-



yta 58,06 m², tomvikt 10 660 kg, normal flygvikt 13 725 kg, max flygvikt 16 675 kg, vingbelastning 233,4 kg/m² eller 283,2 kg/m², effektbelastning 3,07 kg/hk respektive 3,76 km/hk. Någon uppgift om högsta hastighet har inte offentliggjorts.

RYSKA NYHETER: LA-7, MIG-5, JAK-11 m. m.

Mot krigets slut hann ryssarna sätta in en hel del nya typer, huvudsakligen utvecklingar av tidigare konstruktioner. Ryssarnas bästa jaktplan LA-5 finns som omtalades i FLYG nr 1/45 i en förbättrad upplaga benämnd LA-7. Till utseendet är LA-7 mycket lik sin föregångare. Oljekylaren har emellertid flyttats till vingens undersida. Motorn på LA-7 lär vara av typ M-71 på 2 100 hk. Beväpningen består av 2 st 20 mm akan (Shwak) på motorkåpens översida samt 1 st 37 mm akan (OKB-16) under nosen. Maxfarten ligger vid c:a 630 km/t. LA-7 säges vara ett utomordentligt bra jaktplan särskilt i fråga om stigningsförmågan.

En annan ny typ är MIG-5 som utvecklats ur den bekanta men knappast lyckade typen MIG-3. I motsats till övriga ryska jaktplantyper är MIG-5 en helmetallkonstruktion. Motorn är en luftkyld stjärnmotor av typ M-71 på 2 100 hk. Maxfarten på 5 000 m sägs vara 640 km/t och topphöjden

11 000 m. Beväpningen är placerad i kroppen och består av 4 st 20 mm akan (Shwak).

JAK-11 heter en annan ny jaktplantyp utvecklad ur JAK-9t. Konstruktionen är blandad och till det yttre är JAK-11 ganska lik sina förfäder. Vätskekylaren under kroppen har numera monterats under vingarna. Motorn är av typ M-107 med en maxeffekt på närmare 2 000 hk. Stighastigheten hos Jak-11 är sensationell — 2,5 min till 5 000 m medan toppfarten uppges till 630 km/t. Beväpningen utgöres av 1 st 37 mm akan (OKB-16) samt 1 st 12,7 mm ksp (Berezina) eller 20 mm akan (Shwak).

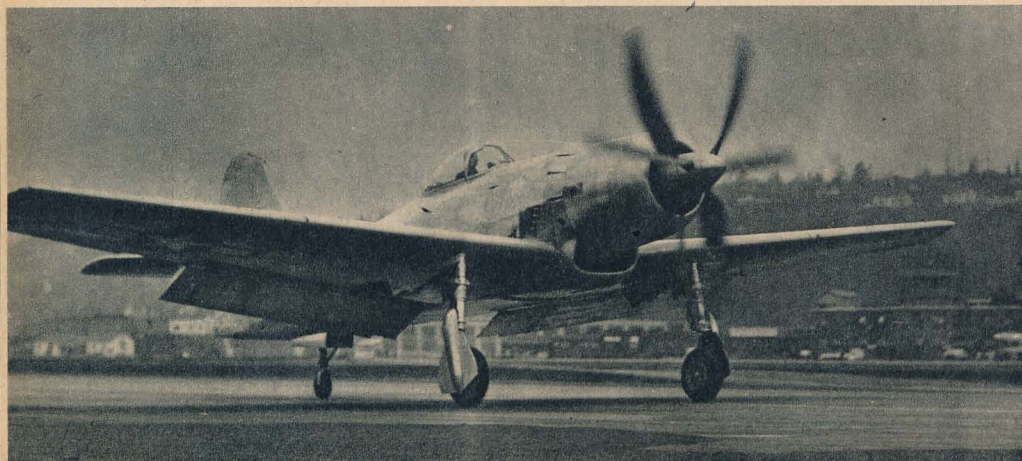
Det tidigare i FLYG presenterade ryska jaktplanet JAK-3 kallades förmodligen tidigare JAK-1M, då den är en direkt utveckling av den gamla JAK-1. Spännvidden är under 10 m och kylaren har flyttats från kroppens undersida till vingen. Motorn är en M-107 med en maxeffekt på nära 2 000 hk. Maxhastigheten ligger vid 650 km/t



Treplanskiss av JAK 11.

och stigningsförmågan är utomordentlig. Beväpningen utgöres av 1 st 37 mm akan (OKB-16) och 1 st 12,7 mm ksp (Berezina). Slagflygplanet IL-2 kom mot krigsslutet fram i en ny version kallad IL-10. Landstället är av ny typ med borttagna vingåpor. Vidare har planets vingar utpräglad pilform. Denna Stormovik är tvåsitsig och försedd med en ny motor på över 1 800 hk, vilket höjer marschfarten till över 400 km/t.

T. v. startar det i nr 1/46 presenterade amerikanska jakt-, torped- och bombplanet Boeing XF8B-1. Planet har en spännvidd på 16,46 m.



JAK-6 är ett nytt flygplan avsett att ersätta den föråldrade U-2 som under kriget kommit till användning som förbindelse-, skol-, ambulans- och lätt bombplan. I slutkampen om Berlin meddelades att U-2 kommit till insats som »gatustridsplan» utrustat med raketprojektiler. JAK-6 är ett tvåmotorigt spanings-, nattbomb- och lätt transportplan försett med två 5-cyl. stjärnmotorer på vardera 150 hk. Planet är ganska enkelt konstruerat och helt i trä. JAK-6 har en besättning på tre man och kan dessutom ta 550 kg last eller sex fullt utrustade soldater. Som bombplan kan planet bära 500 kg bomber. Beväpningen består av en rörlig 12,7 mm ksp (Berezina) samt en rörlig 7,62 mm ksp (Shkass). Spännvidden är 14 m och längden 10,35 m. Maxfarten är 220 km/t på 500 m, flygsträckan 800 km och topphöjden 5 000 m.

Det tunga ryska bombplanet PE-8 som även går under beteckningen TB-7 byggdes under kriget i mycket begränsat antal och måste anses som misslyckat. Planet har emellertid förekommit med tre olika motortyper, däribland M-40F, en vätskekyld dieselmotor med en starteffekt på 1 500 hk, på 0 m 1 370 hk och på 6 000 m 1 250 hk. Den mest använda motorn AM-35A har en starteffekt på 1 350 hk och 1 120 hk på 1 200 m. PE-8 har även förekommit med 14-cyl. stjärnmotorer av typ M-82 med 1 600 hk starteffekt. Maxfarterna med de olika motortyperna blir: M-40F på 6 000 m 380 km/t, AM-35A på 5 000 m 350 km/t samt M-82 på 5 300 m 360 km/t. Marschfarten ligger vid 280—310 km/t. Bränslelasten utgöres av sammanlagt 15 600 liter i 17 st vingtankar och en kroppstank. Oljelasten är 1 200 liter. Besättningen består av 11—12 man och beväpningen av 2 st rörliga 7,62 mm ksp (Shkass) i nosen, 1 st rörlig 20 mm akan (Shwak) i ryggtorn, 2 st rörliga 12,7 mm ksp (Berezina) i de inre motorgondolernas bakre spets samt 1 rörlig 20 mm akan (Shwak) i stjärtorn. Övriga uppgifter: spännvidd 39,3 m, längd 23,1 m, vingyta c:a 250 m², flygvikt 30 000—35 000 kg, normal bomblast 3 500—4 000 kg, max bomblast 5 000 kg, topphöjd 8 000 m och max flygtid 8—14 timmar motsvarande 2 300—4 000 km. Det meddelas även att ryssarna på prov utrustat TB-7 med 4 st reaktionsaggregat av okänd typ.

BELL YP-59, amerikanarnas första reaktionsdrivna jaktplan har enligt en nyligen offentliggjord officiell uppgift en maxfart på endast 665 km/t (413 mph), vilket vid tidpunkten för detta jaktplans offentliggörande var lägre än för de då snabbaste kolvmotordrivna jaktplanen (Mustang och Corsair).

CONSOLIDATED VULTEE arbetar f n med konstruktionen av ett 4—6-motorigt reaktionsdrivet bombplan för USAAF. Enligt uppgift konstruerar Convair sitt bombplan efter samma specifikation som Martin med sin XB-48. Boeing och North American är likaså engagerade i konstruktionen av reaktionsdrivna bombplan efter den ovan nämnda specifikationen.

BEECHCRAFT har ett nytt lokaltrafikplan för 15—20 passagerare under byggnad. Planet kommer att utrustas med fyra 350 hk Lycoming-motorer monterade i vingarna och drivande två propellrar. Vidare har Beech prototypen färdig till ett nytt lågvingat, fyrsitsigt sport- och taxifygplan.

FLYG 3/46

Ni kan få en god framtid inom flyget



med endast
folkskola
som grund

Hermods erbjuder nya studievägar

Flyget behöver Er, om Ni är väl utbildad. Hermods erbjuder en ny väg till kunskaper om flyget, som gör att Ni kan skapa Er en god framtid inom detta moderna yrke, som nu är under uppbyggnad. Ju tidigare Ni börjar Edra studier, desto större är Edra möjligheter.

Skickliga och erfarna flygteknici och pedagoger har utarbetat kurserna, som behandlar de senaste nyheterna på olika områden. Ett gott bevis på hermodskursernas höga standard är, att Flygvapnet och Aerotransport anlitar Hermods. Skriv i dag till Hermods och diskutera Edra studieproblem.



Hermods Maskin- o. verkstadstekniska kurser är instruktiva, moderna och grundliga. De studeras och lovordas av många tusen tekniker i vårt land. Begär det innehållsrika prospectet *Teknisk Utbildning*.

Hermods



skolan för energiskt folk

HERMODS, Slottsgatan 8 A Malmö

Sänd mig prospectet Teknisk Utbildning med utförliga upplysningar om Edra flygtekniska kurser.

Namn

Bostad

Postadress Flyg 3-46



LÄR ER FLYGA I FLYG

Forts. fr. sid. 13

dig motorn är pådragen. Propellerströmmen pressar ju mot dessa roder. Den saken demonstreras lämpligen i luften, så att eleven får känna på roderverkan då flygplanet ligger i stigning. Därefter drar läraren av motorn och överför flygplanet i glidflykt med samma hastighet som förut. Då eleven ånyo känner på roderverkan märker han att skevroderverkan är som förut, medan sid- och höjdroder »tar» sämre. Detta beror på att dessa roder vid glidflykt icke påverkas av propellerströmmen. Man måste följaktligen för att få samma verkan göra större sid- och höjdroderutslag vid glidflykt än vid planflykt även om hastigheten är densamma.

Rodrens sekundära verkan

Vi har förut beskrivit rodrens primära varken och skall nu tala om rodrens sekundära verkan, *dis vad som händer om man*

Eleven skall ha möjlighet att fritt och otvunget diskutera dagens övning med sin lärare.

ger ett visst roderutslag och sedan håller kvar roderet i detta läge.

Vi börjar då med sidroderet.

Om vi håller höjd- och skevroder neutrala och ger ett sidroderutslag åt vänster och håller utslaget konstant, börjar nosen gå åt vänster och flygplanet lutar över åt vänster. När flygplanet börjar luta går nosen snett nedåt vänster, beroende på att girplanet är lutat och sidroderet ju verkar i girplanet.

Men varför lutar flygplanet över åt vänster om jag ger vänster sidroder? Skevroderet var ju neutralt. Jo, det beror på att den högra vingen får större lyftkraft än den vänstra och följaktligen höjer sig. Orsaken till att lyftkraften ökas är *dels* att den yttre (högra) vingen går fortare genom luften än den inre, *dels* att flygplanet kanar, eller skall vi kanske säga sladdar, utåt. Härigenom kommer luftströmmen att pressa mot den V-formiga vingens undersida med ökad lyftkraft som följd.

Den primära verkan av sidroderutslag är alltså att flygplanet vrider sig omkring lodaxeln (i girplanet), den sekundära en vridning omkring längdaxeln (i rollplanet).

Vi kommer så över till *skevroderet*. Om vi för över handspaken ett stycke åt vänster, »skevar åt vänster» som man säger, gör flygplanet följande rörelser. Vi förutsätter att höjd- och sidroder hållas neutrala.

1. Flygplanet lutar över åt vänster och nosen går samtidigt något åt höger och uppåt.

2. Flygplanet börjar glida åt vänster.

3. Nosen går snett nedåt vänster.

1. Varför går nosen åt höger och uppåt när vi skevar vänster? Jo, det beror på den s. k. *skevroderbromsen*. Vid skevning åt vänster är det högra skevroderet nedfällt och det vänstra uppfällt. Det nedfällda bromsar mer än det uppfällda, varför flygplanet vill svänga åt det nedfällda skevroderets sida, därav rörelsen först åt höger och sedan något uppåt (girplanet kommer ju i lutning).

2. Att flygplanet *glider* inåt beror på att det lutas utan att svängande roder är anbragta.

3. Varför går nosen snett nedåt vänster? Vid glidningen inåt påverkar luftströmmen kölytorna i stjärtpartiet (se lektion nr 4, FLYG 2/46) mera än övriga ytor. Det är i själva verket ett resultat av flöjelverkan (jämför körning i sidvind, lektion 4).

Lektionen i luften

1. Rodrens primära verkan (med motor)

Vi flyger nu rakt fram och horisontellt och börjar med *sidroderet*, som verkar i *girplanet*. Ta ett ögonmärke i horisonten och jämför nosens läge i förhållande till detta. Ge höger sidroder och nosen svänger åt höger. Ge vänster sidroder och nosen svänger åt vänster.

Luta flygplanet något genom att skeva åt vänster. Ge omedelbart därefter först vänster, sedan höger sidroder. Som vi såg gick nosen först nedåt vänster, sedan uppåt höger.

Vi övergår till *höjdroderet*, som verkar i *loopingplanet*. Vi ligger nu i planflykt; lägg märke till nosens läge i horisonten. För fram spaken mjukt och nosen sjunker; lägg märke till att hastigheten ökar. Återgång till planflykt. För spaken bakåt och nosen stiger; lägg märke till att hastigheten minskar.

Återgång till planflykt.

Luta flygplanet åt vänster och för spaken första framåt och sedan bakåt; lägg märke till att samma rörelse i *loopingplanet* erhålles.

Till slut *skevrodren*, som verkar i *rollplanet*. Lägg märke till vingarnas läge i förhållande till horisonten. Skeva vänster och vänster vinge går ner. Skeva höger och högra vingen går ner.

Återgång till planflykt.

2. Propellerströmmens och hastighetens inverkan på roderverkan

Vi ligger nu i stigning och hastigheten är mindre än i planflykt. Prova verkan på varje roder för sig. Lägg märke till att alla roder är lätta att röra men inte så effektiva.

Nu drar jag av gasen och lägger flygplanet i glidflykt med samma hastighet som vi nyss hade i stigning. Känn på rodren! Skevrodren har samma verkan som i stigning, men sid- och höjdroder känns mjuka och tar sämre. Det beror på frånvaron av propellerströmmen.

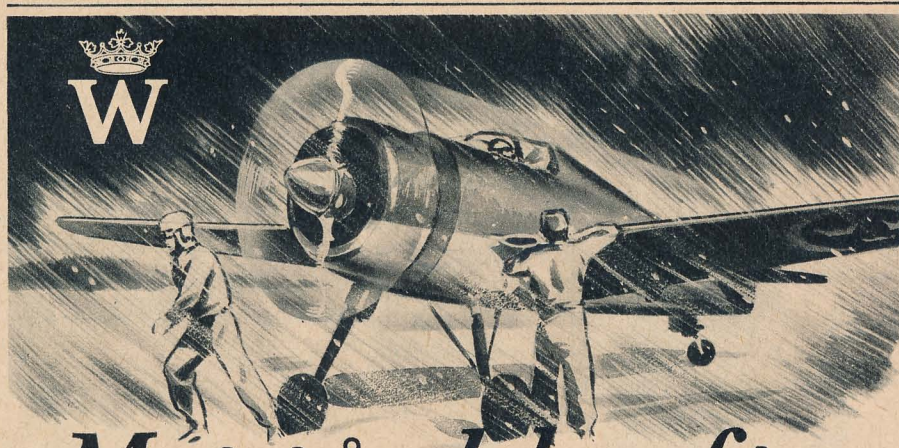
3. Rodrens sekundära verkan

a) *Sidroder*.

Se rakt fram över nosen. Jag ger nu *vänster sidroder*. Nosen går åt vänster, flygplanet kanar utåt och börjar luta över åt vänster och nosen sjunker under horisonten.

Lägg märke till att handspaken har hållits neutral under denna demonstration.

(Forts på sid. 37.)



Motståndskraften

mot "väder och vind"

är avgörande vid val av flygplanslacker.

Svenska Flygvapnet använder

WEDEVÅGS

impregnerings-
och speciallacker

WEDEVÅGS BRUKS AB • VEDEVÅG

Trollhättepetition för MOSWEY III

Till Kungl. Svenska Aeroklubben, Stockholm.

Undertecknade önska härmed rikta en enträgen vädjan till Kungl. Svenska Aeroklubben att snarast möjligt vidtaga sådana åtgärder att segelflygplanet Moswey blir praktiskt provat med avseende på lämplighet som klubbplan för högvärdig segelflygning.

Vi ha under senaste säsong haft tillfälle flyga typen i fråga och funnit dess egenskaper så förnämliga att vi känt oss manade att allvarligt föreslå typens införande i svenskt högvärdigt segelflyg.

Trollhättan den 1/9 1945.

Olaf Magnusson
Bertil Redusson
Carl Pettersson
Leif Olsson
Erik Almqvist
Robert Rydberg
Jens Wadell
Eric Höpfer
Ewald Lind
Stel Andersson

Segelflyginstruktör
Ingeniör
Ingeniör
Segelflyginstruktör
Segelflyginstruktör
Ingeniör
Segelflyginstruktör
Ingeniör
Segelflyginstruktör

Häromdagen fick FLYG ett brev från Håskreteraren i Halle-Hunnebergs flygklubb, ing. Olle Strandberg, som talade om att »här nere i våra trakter äro vi mycket intresserade av att få fram segelflygplanet Moswey som klubbplan». Han bifogade för publicering i FLYG en petitionslista från entusiastiska Mosweyflygare. Petitionen återges här ovan med undertecknarnas namn i facsimile.

I ovanstående »öppna brev» till KSAK underförstås naturligtvis att Moswey skall kunna förvärvas med statsmedel efter samma grunder som de officiella standardtyperna, som tillverkas i Sverige.

Vilka chanser har då Moswey-spekulerande klubbar att få statsbidrag vid inköp av detta flygplan? Vad säger chefsinstruktören, löjtnant »Jidde» Karlsson?

— Det har gått ut anslag till engångsanskaffning av materiel för statsunderstödda segelflygklubbar fr o m budgetåret 1943—44 t o m 1945—46, svarar »Jidde». Denna tid har varit en uppsättningsperiod för det svenska segelflyget. Anslaget räckte endast till materielen för den grundläggande utbildningen och det skulle inte bli något över till den högre. Emellertid var anslaget så pass gott tilltaget att vi anhöll om tillstånd — och fick det — att få skaffa tio högvärdiga segelplan. Det första, en Weihe, tilldelades Stockholms segelflygklubb. Men av vilken typ skulle de övriga nio vara och vart skulle de gå? Frågan blev aktuell hösten 1944. Då var Moswey på tapeten för svensk tillverkning, men typgranskningen i Schweiz drog ut på tiden allt för länge och därför kunde Moswey inte heller få svenskt luftvärdighetsbevis. Det framkom vidare att Olympia var lämpligare som klubbflygplan — bl a är detta plan mera lättfluget — och när dessutom Flygindustri i Halmstad redan hade materiel och verktyg valdes Olympia. Vi beställde tio plan av denna typ — pengar-

na räckte alltså i själva verket till ett plan utöver de nio. Men i fortsättningen blir det inga anslag för högvärdiga segelplan. Visserligen hoppas vi få 100.000 kr per år för att förnya materielen — men detta räcker endast till den grundläggande utbildningen. För att ha råd att förnya den högvärdiga materielen måste vi erhålla ett avsevärt högre belopp. Hur gärna vi än vill ha Moswey, som är ett alldeles utmärkt högvärdigt segelplan, så kan vi inte få köpa sådana plan med statsbidrag.

Så ligger det alltså till med statsanslaget »contra» Moswey. Om schweizarna hade skyndat på med typgranskningen så skulle planet haft en fin chans i Sverige!

Under snacket för och emot Moswey har det ryktats att planet är svårt att reparera. Ett »konsortium» inom Stockholms segelflygklubb äger en Moswey (flyging, Wassgrens f d egendom) och därför frågar vi civiling. Karl Svansson om dessa rykten har någon grund.

Ser svårreparerad ut!

— Ja, det skulle man kanske kunna säga, svarar »Kalle med å». Byggnadssättet är nog lämpat för industriell serietillverkning men det ser ut som om inre skador vore svåra att reparera — åtminstone för klubbarnas byggare. Moswey är rena urmakeriarbetet, så det syns tydligt från vilket land planet kommer! Dessutom finns det alldeles för få inspektionsluckor på vitala ställen — men sådana skulle man ju kunna sätta dit. Om planets flygegenskaper är meningarna ganska delade. Man kan inte släppa vem som helst på Moswey, de måste ha ganska lång flygtid dessförinnan. Men en stor fördel är att planet är så komprimerat, d v s det har goda prestanda utan att det »svällt ut». Tex för ett tävlingsflygplan är det ju bra med små dimensio-

ner — ja, givetvis även i hög grad för ett klubbflygplan. Men innan vi säger något kategoriskt måste vi samla mer erfarenheter av typen.

(Forts. på sid. 37.)



**Flyg gärna,
men se till att försäkringarna äro ordnade i**



FÖRSÄKRINGS A. B.
FYLGIA
STOCKHOLM 7.

Fjällflyget kommer:

SAA-Norseman i Åre?

Fjälltrakterna är fria igen liksom bensinen och de civila flygplanen kan åter börja surra där uppe i den underbara naturen. Det är frågan om inte Skandinaviska Aero bjuder på den största nyheten för året genom att (troligen) lägga en Noorduyn Norseman i Åre. Bolaget har nämligen köpt två flygplan av denna fina typ.

Det finns väl knappt något underbarare än att flyga i fjällen under vårkvartern, när solen gnistrar i fjällsidornas miljoner isskavler och turisterna skidar omkring med överkroppens kläder hängande över bältet. Flygningen är ett extra plus däruppe och det har den varit ända sedan Kurt Björkvalls pionjärtid i Jämtlandsfjällen. Varför den är det behöver vi inte tala om igen!

De klassiska turistflygbaserna är Åre och Storlien, där före kriget Björkvall resp. von Bahr höll till. Båda dessa platser kommer i år att uppleva en renässans, som både flygdkarna och passagerare in spe ser fram emot med glädje.

Vi börjar med Åre, där Skandinaviska Aero har gamla rättigheter.

— Vi har nyss köpt två flygplan av den pålitliga kanadensiska typen Noorduyn Norseman, berättar SAA-chefen dir. Ake Forsmark för FLYG. Dessa plan, som har en 550 hk motor, rymmer vardera 2 besättningsmän och 8 passagerare samt är fullt radioutrustade med pejl och radiokompass. Det ena skall antagligen stationeras i Åre och flyga mellan större platser, d v s inte sköta uppforsling av skidande turister till någon fjällplatå, till vilket vi skall ha ett mindre flygplan, exempelvis vår Stinson Junior »Affé».

Det är civiling. Björn Törnblom som varit nere på krigsflyguppsamlingsplatsen Hanau utanför Frankfurt am Main och valt ut de två flygplanen. Den ena Norseman har bara 100 timmars flygtid och den andra 180. De flygs antagligen hit i mitten

av februari. Men vi förmodar att dessa flygplan nog inte är de enda som ing. Törnblom valt ut...

I förra numret av FLYG berättade ing. Rolf von Bahr, chef för den nya firman AB Helikopter-Flyg, Stockholm, något om sina planer i Storlien, där han fr o m februari månads början skall ha sin gamla autogirobas.

— Nu kan jag tala om, säger ing. von Bahr, att Luftfartsstyrelsen godkänt min gamla »flygplats» Staltjärn nedanför Storliens lokstall som Sveriges första och hittills enda speciella autogiroflygplats — d v s den må vintertid försöksvis begagnas som tillfällig flygplats. I övrigt står vi väl rustade att bli leta efter försvunna turister och göra ambulansflygningar — ett överenskommet tecken på att sjuktransport behövs är ett par eller några skidor i kors på snön. Något som skulle vara mycket intressant att försöka vore passagerarflygning med tvåsitsigt segelflygplan, som mina autogiros kunde bogsera upp. Visjön öster om Skurdalshöjden är en bra startplats och landa kan man göra överallt. Något för KSAK?

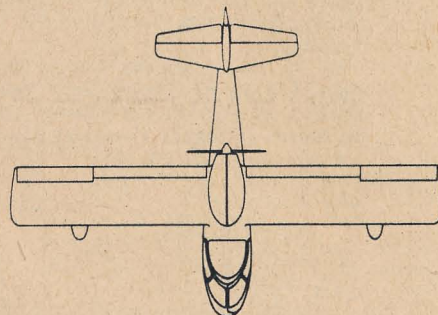
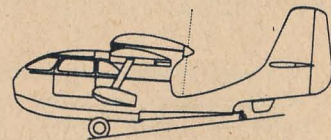
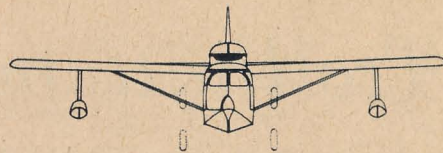
Detta om Storlien och von Bahr. Man misstär sig nog inte om man förutspår att även Svensk Flygtjänst och kanske också Aero Service kommer att basera ett eller annat flygplan i fjälltrakterna. Men den saken blir inte bestämd inom den närmaste tiden utan vi får vänta och se.

Grändalen kommer!

Någon permanent flygbas i Grändalen i kanten av Anarismassivet blir det inte i år — men kanske nästa vårkvarter! Dir. Gösta Olander har nämligen meddelat den intervjuande Östersunds-Posten att kapitalet redan är säkrat för en större turistanläggning där uppe, som han skall bli chef för. En motorflygplats i Grändalen har inte endast hotellet intresse av utan säkert även andra.

Pro Mille.

Rolf von Bahr hade före kriget detta snöbås som »hangar» vid Staltjärn i Storlien. Den vitklädda är mekanikern Sven Strandkvist och von Bahr ses t h. Nu återvänder de till dessa nejder.



Seabee får skidor!

Hans Ostelius framfördes fritt i ett radioeko för en tid sedan, då han i etern släppte ut en lös förmodan med ungefärlig lydelse att om de amfibier som ett stort bilbolag fått agentur för inte kunde förses med skidor så skulle de vara obrukbara särskilt i norra Sverige en stor del av året. Dir Lennart Österman har bett att genom FLYG få tala om att enligt meddelande från USA både Seabee (treplanskiss på serieversionen här ovan) och Grumman Widgeon kan utrustas med skidor. Flygning Olof Sefeldt — firmans utsände, som f n befinner sig i USA — här undersökt saken och telegraferat detta glädjande budskap till lugnad för svenska amfibiespekulanter.

RYSKA JAKTPLANET LA-5 I SKALA 1:100

Till omväxling med Karlström-ritningarna inför vi här på högersidan en skalaritning av det ryska jaktplanet Lavotchkin LA-5, utförd av den finske löjtn Erkki Bohm.

TILLVERKARE: Sovjetryska Statens Flygplanfabriker

TYP: Enmotorigt, lågvingat jaktplan

BESÄTTNING: 1 man.

SPÄNNVIDD: 9,7 m

LÄNGD: 8,7 m

VINGYTA: 17,58 m²

TOMVIKT: 2.760 kg.

FLYGVIKT: 3.357 kg

VINGBELASTNING: 192 kg/m²

FLYGTID: 2 t (vid normal marschhastighet)

MOTOR: 1 st M-82, 14-cyl luftkyld stjärnmotor på 1.600 hk

MAXHASTIGHET på 5.000 m: 595 km/t

D:o på 4.000 m: 580 km/t

D:o på 2.500 m: 550 km/t

D:o på 0 m: 520 km/t

MARSHASTIGHET: 350—400 km/t.

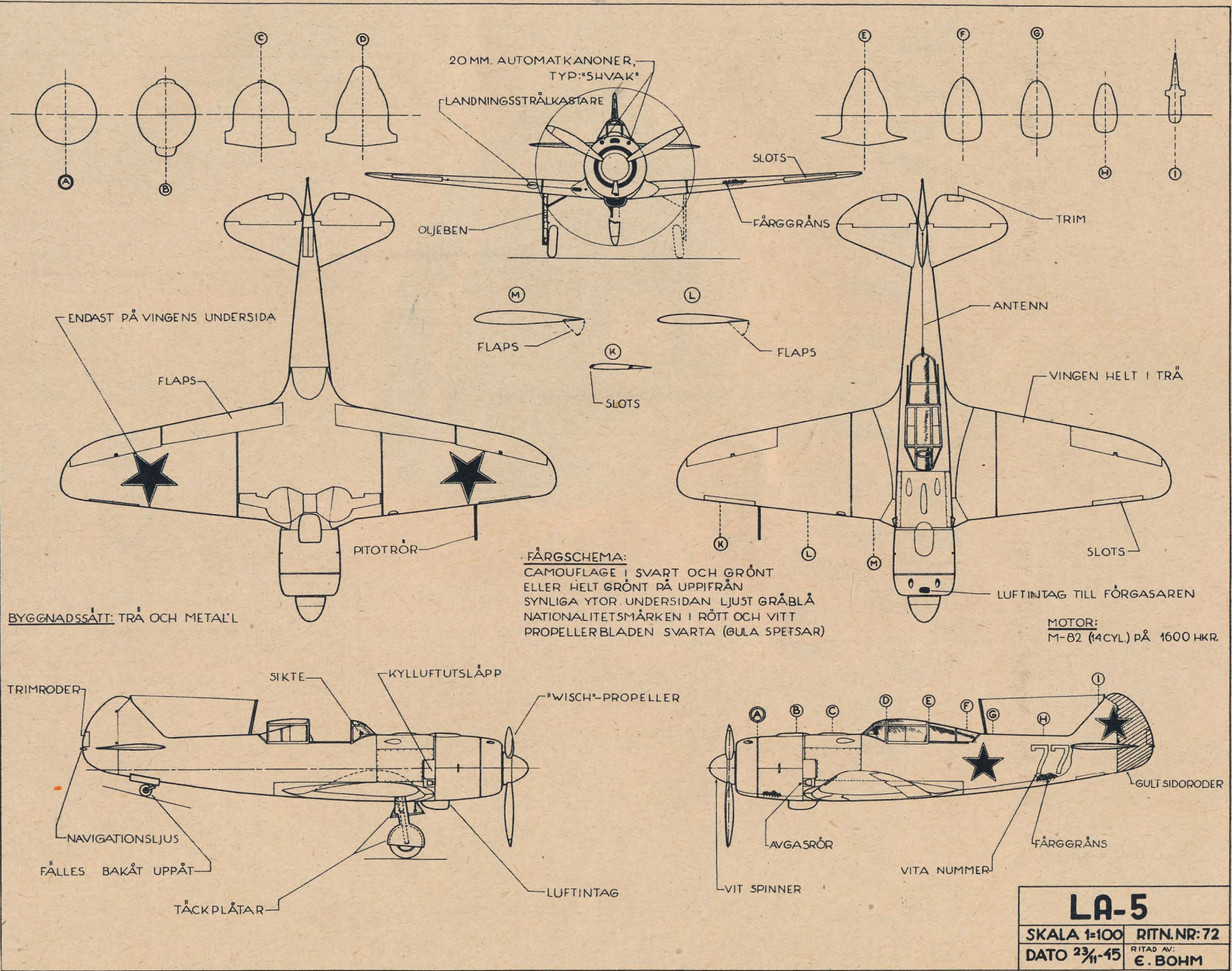
LANDNINGSHASTIGHET: 150 km/t

BEVÄPNING: 2 st fasta 20 mm akan (Shvak) i kroppen med 170 skott till varje vapen

COPYRIGHT: FLYG och E. BOHM



RYSKA JAKTPLANET LA-5 I SKALA 1:100





Transport- fallskärmar

av papper

De äro sammansatta av 48 st. pappersark samt 12 st. genomgående papperslinor bestående av 20 mindre trådar. Det ingående klistret, som är av egen tillverkning, är vattenfast och okänsligt för långa lagringstider. Lastkartongerna, som höra till skärmarna, äro av wellpapp och specialkonstruerade för att tåla stötarna mot marken. Begär närmare upplysningar om dessa pålitliga och starka fallskärmar.

Nissafors fredstillverkning är: $\frac{3}{4}$ av landets behov av pappersbärkassar (= ca 15.000.000 st.), regnkappor, skolboksomslag, papperspåsar, hyllpapper samt andra bearbetningar av papper.

NISSAFORS

PAPPERSFÖRÄDLINGS A.-B.

Nissafors. Tel. 30.

Ombud för Nissafors fallskärmar: AB FLYGLEVERANSER, STOCKHOLM

Trafik FLYGNytt

Bland de första av Englands efterkrigsplan kommer de Havilland D. H. 104 Dove, ett hypermodernt lätt trafikplan avsett för lokalflyglinjer, taxiflyg och privat användning som familjeplan m m. Presenterat i f g i FLYG nr 9/45. Det första 14-minutersprovet i luften gjordes på de Havillands 25:e födelsedag den 25 sep-



Den silverglänsande prototypen till DH Dove, under en flygdag på Farborough för en tid sedan.

D. H. 104 DOVE PROVFLUGEN

tember. Anledningen till att de Havilland redan 4 månader efter vapenstilleståndet kunde provflyga Dove, det första i den kommande raden av fredskonstruktioner, var att arbetet med Dove påbörjades långt före krigsslutet trots att nästan all tillgänglig arbetskraft var engagerad i konstruktion, modernisering och tillverkning av krigstyper. Ett stort plus var att de Havilland strax före krigsslutet hade två helt nya typer av stridsplan färdiga; reaktionsjaktplanet Vampire och det tvåmotoriga jaktplanet Hornet.

Det framgår även av Doves konstruktion att en mängd av de erfarenheter som gjorts under kriget utnyttjats, bl a det trehjuliga landstället och den pressade, droppformade plexiglashusen, som även ger mycket god sikt bakåt. Dove utmärker sig vidare för en synnerligen god aerodynamisk utformning, enkelt byggnads sätt, hög säkerhetsfaktor, lätt och billigt underhåll samt en driftsekonomi som slår allt tidigare i samma storleksklass. Planet kan vid behov förses med flottörer eller skidor.

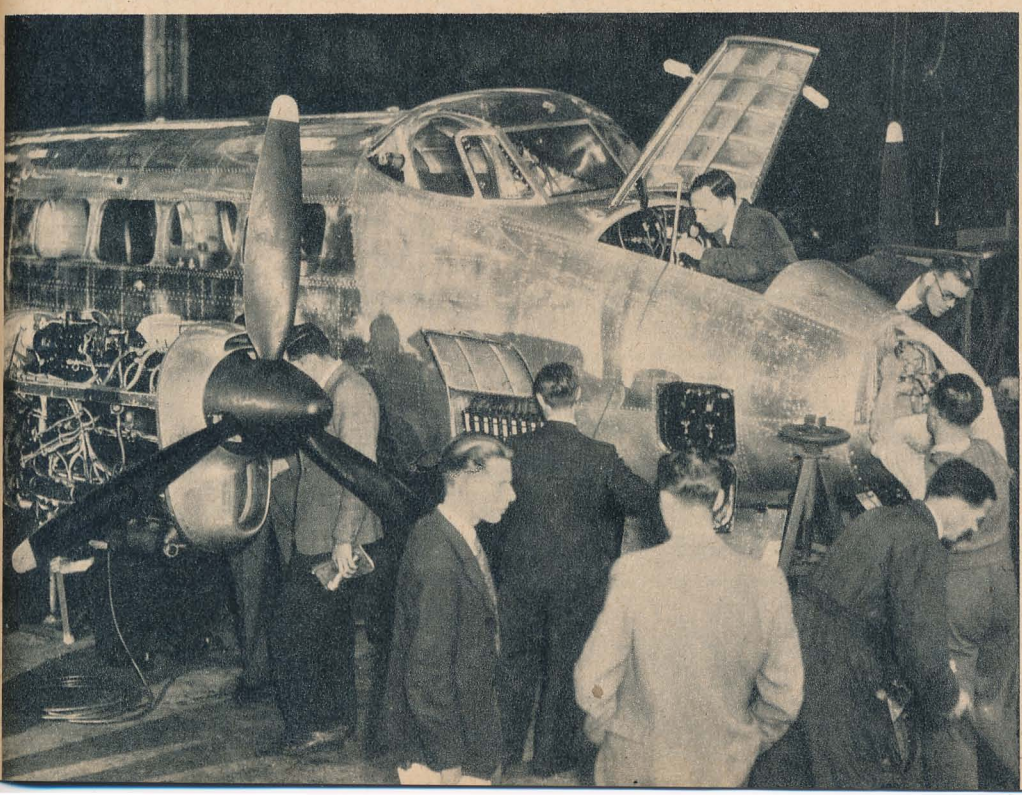
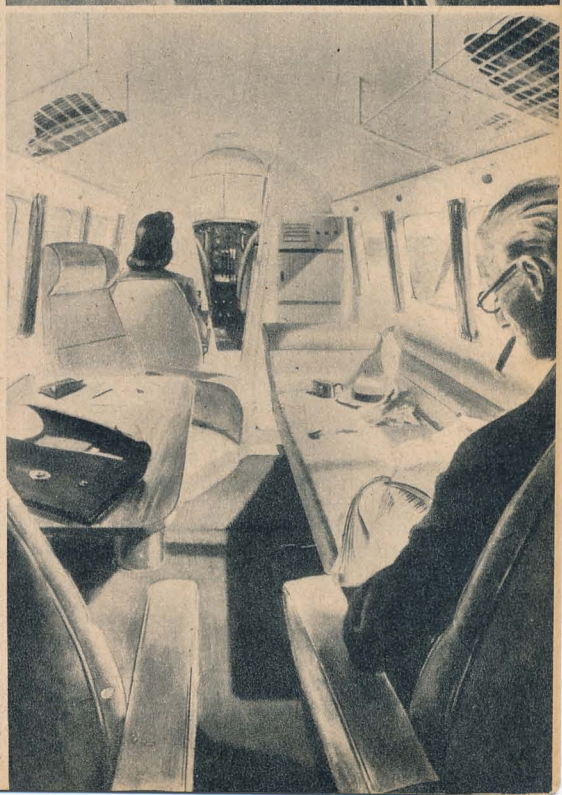
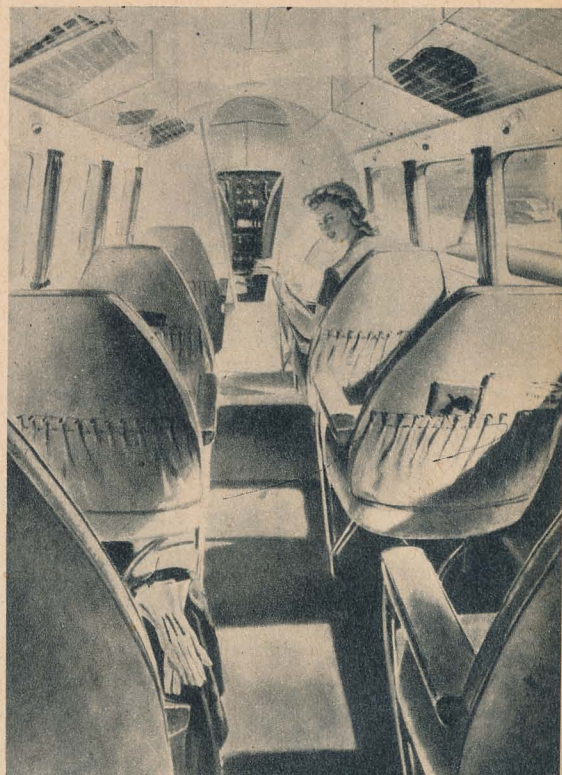
Dove är ett tvåmotorigt, lågvingat, hel-

metallmonoplan utrustat med helt infällbart trehjulstätt. 8—11 passagerare kan transporteras över distanser upp till 1 600 km. Över 800 km flygsträcka, fullt utrustad för 8 passagerare med toalettrum och två mans besättning, kan planet ta en betalande last av 780 kg. Den ekonomiska marschfarten på 1 500 m vid 47 % effektuttag är 257 km/t och bränsleekonomin 2,7 km/liter. Vid en längsta flygsträcka på 1 609 km reduceras den betalande lasten till 545 kg vid samma marschfart.

Dessa siffror är signifikanta för Dove och vid en hastig jämförelse med firmans tidigare Dragon Rapide kan man fastställa att Dove tar ungefär en och en halv gång större betalande last över samma flygsträcka vid en och en kvarts gång större hastighet med ungefär samma bränsleförbrukning per flugen kilometer. Kostnaderna per tonkilometer betalande last blir alltså mindre. Därtill kommer fördelarna med större fart, bättre flygegenskaper med endast en motor igång samt andra moderna finesser.

(Forts. på sid. 36.)

Här nedan storöversyn av prototypen före den första 14-minutersflygningen den 25 september förra året. Lägg märke till att alla översynsluckor är upphängda i gångjärn, vilket givetvis underlättar arbetet för mekanikerna. — T h överst ses Dove invändigt i standardutrustning för åtta passagerare. — Därunder en teckning av inredningen på en lyx-Dove som de Havilland planerar att tillverka för ministerbruk, firmaanvändning m m. Radiomottagare ingår då även i utrustningen.



1400 L BENSIN...

(Forts. fr. sid. 11.)

steward Patrik Melins utsökt goda mellanmål med dess kalla fläskcarré från Norrmalms, det verkligt goda svenska exportölet klass III och en liten, liten O. P. Molntäcket har krympt till 1/10, solen strålar från en blå himmel och sikten är obe-gränsad.

När naturen fått sitt, återgår vi till den goda maten samt konstaterar spontant, att Patrik Melins mat står skyhögt över varje form av aldrig så delikat »Mellins food» och som tack får vi ett glas äkta fransk cognac just som vi passerar portugisiska gränsen kl. 15.55 GMT. Oporto passeras kl. 16.10 och vi följer kusten söderut medan vi beundrar detta underbara landskap, som tyckes liksom draperat från de höga bergen ned till kusten med dess mängd pittoreska väderkvarnar, som nu står stilla i bleken. Två timmar senare landar vi på Portela de Sacavem, Lissabons charmanta flygfält.

Från värme till kyla

Lissabon har jag redan berättat om så jag kan raskt bege mig på återresa, vilken startas kl. 04.08 på söndagsmorgonen den 9/12 i kolmörker. Nattflygningen norrut har sin speciella tjusning och att se solen gå upp kl. 07.45 bakom Pyreneernas taggiga toppar, som sticker upp ovanför molntäcket, är helt enkelt en syn för gudar — oförglömmeligt.

24 grader varmt hade det varit i Lissabon och 10 grader varmt, när vi kl. 13.00

två dagar tidigare passerade utanför Bilbao över Biscaya. Samma punkt passeras nu på hemväg kl. 08.45 och då är det 6 grader kallt. Samma kyla och dessutom en pinande *mistral* (nordvind) plågar oss i Toulouse, där vi tror att vi skall frysa ihjäl, så nordbor vi är. Våra portugisiska passagerare fryser dock ännu värre.

Den här gången landar vi snällt på Francal i Toulouse hos Air France kl. 10.07 och där står som över allt på de franska fälten en mängd 52:or men också en modernare Bloch 220. Vi har dock inte glömt vår vän Grenville på det andra fältet och utverkar tillstånd att gå ned där och överlämna två flaskor av Offleys bästa portugisiska portvin. När allt kom omkring tycker vi att två liter brännvin är för litet betalt för 1400 lit. bensin. Sammanlagt fem minuter är vi denna gång hos den hyggelige britten men han hinner få vinet.

Så skyndar vi norrut. Kl. 13.35 landar vi åter på Le Bourget, startar därifrån kl. 14.41 och är i Bryssel kl. 16.00 GMT. På Bryssels väldiga flygfält — också detta med tyska betongbanor — råder fullkomlig dödystnad. Även detta fält är brittisk bas — för en jaktflygflottilj utrustad med Tempest — men ingen där har en aning om att vi skall komma trots att vi telegraferat från Paris. Detta telegram hade ännu inte anlant och vi kan återigen konstatera, att telegrafinen inte fungerar alls eller mycket dåligt i Västeuropa just nu.

Det börjar bli kolmörkt och det är svinkallt — 9 grader under noll (puh) — och det dröjer en evig tid, innan vi lyckas få liv i någon människa. Hela personen på basen har permission och tankbilen kan ingen hitta. En telefonsignal till det närbelägna lilla fältet, där det belgiska bolaget

SABENA håller till, resulterar i att det kommer en buss men ingen tankbil. Först efter 1½ timme hittas tankbilen och sedan tar det bara ett par minuter att spilla i de 550 lit. bensin vi behöver för att säkert ta oss till Köpenhamn.

Men — först kl. 18.17 kommer vi iväg, ty en gummipackning i tanklocket har svällt och det tar en halvtimme, innan den blåfrusne färdmekanikern Nyman äntligen kan bulta sin sönderslagna högernäve för sista gången i det motsträviga locket.

Ja, så återstår inte mycket att berätta. Kl. 22.17 svensk tid (en timme senare än GMT) landar vi på Kastrup, där gemytliga danskar trollar fram Karlsbergs och Tuborgs härliga öl trots att all är stängt och kl. 00.42 den 10/12 landar vi åter hemma på Bromma efter en mycket givande resa till Lissabon. Tur och retur på tre och ett halvt dygn. Söndagsturen från Lissabon har tagit c:a 20 timmar, varav omkring 15 timmar i luften men så har vi också flugit över 3000 km.

G. K.

A. MARCHEV, president i Republic Aviation Co., omtalar att firman hoppas få sin fyrsitsiga amfibie RC-3 Seabee i produktion med en kapacitet av 450 plan i månaden från och med juni 1946. Marchev omtalar även att Republic också har under tillverkning ett nytt reaktionsdrivet jaktplan som man hoppas kunna provflyga i början av februari. I konstruktionen sägs ha tillvaratagits alla de upptäckter och framsteg som dittills gjorts på reaktionsflygets område.

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 anförtrödda, 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 erfarna provflygare

har anförtratts redigeringen av

NKI-skolans nya flygtekniska kurser

Sänd in kupongen
redan idag till

Sänd kostnadsfri studiehandbok för nedanstående:

Flygteknisk ingenjör-
utbildning

Privatflygarkurs

Luftnavigatörkurs

Radiotelegrafistkurs

Trafiktjänstkurs

Flygmekanikerkurs

Motormontörkurs

Instrumentmontörkurs

Segelflygning

Modellflygning m. fl. nya kurser

Namn

Adress Flyg 3-46

NKI
skolan
S:t Eriksgat. 33
STOCKHOLM

Utbildning till:

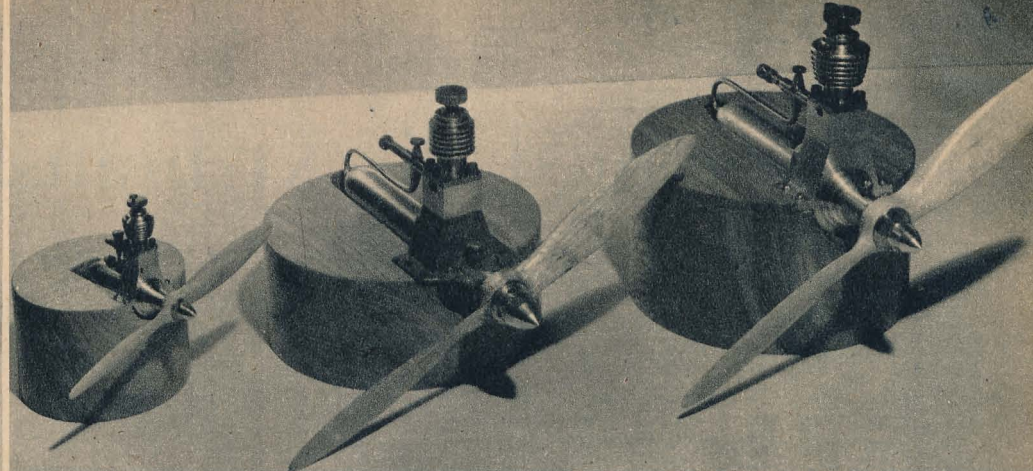
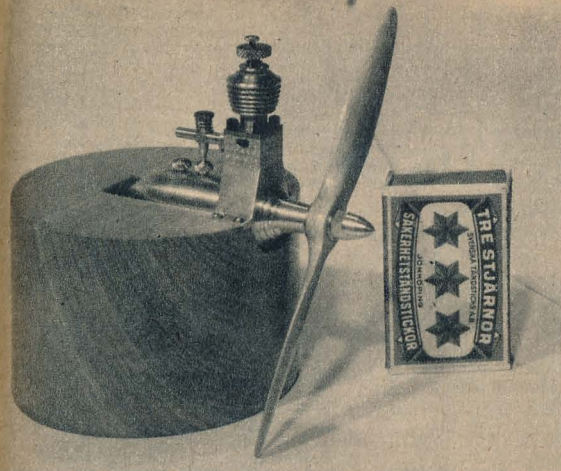
1. Flygande personal
2. Personal i marktjänst
3. Personal i verkstads-tjänst

Grundlig utbildning med endast folkskola som grund

Ni får handbok
av HANS OSTELIUS

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





Sveriges minsta diesel, byggd av Fjällström.

Den lilla motorn i sällskap med sina stora bröder, av vilka den mellersta är byggd av Carlevåg.

SVERIGES MINSTA DIESEL!

Det är inte ofta man får se en bra modelldieselmotor och desto mer glädjande är det att denna gång få presentera något verkligt flott i dieselvåg. Det rör sig om tre dieselmotorer, som konstruerats och byggts av herr Harry Fjällström och Artur Carlevåg, Stockholm. Båda är skickliga finmekaniker och haft modellmotorbygget som hobby flera år. Idén att bygga dieselmotorer fick de emellertid först för några månader sedan, men redan deras första motorer av denna kategori visade sig stå i särklass om man jämför dem med de fabriksstillverkade motorerna i handeln.

Motorerna av »Fjällström & Carlevåg» är både eleganta och driftsäkra. Det kunde FLYG:s modellflygred. konstatera då konstruktörerna häromdagen var uppe och demonstrerade sina verk. En verklig sensation blev det när Fjällström ur sin väst-

ficka plockade fram en motor som inte var mycket större än en tändsticksask! När den sedan utan svårighet startade och gav ifrån sig ett jämt och sjungande ljud, som vittnade om ett mycket högt varvantal, höll modellflygred. på att slå runt. Hur många varv motorn gjorde var svårt att bedöma men det var snarare över än under 10 000 varv/min. Den lilla dieselmotorn har följande data:

cylinderdiameter	6 mm
höjd	54 mm
längd	80 mm
vikt med propeller	46 gram

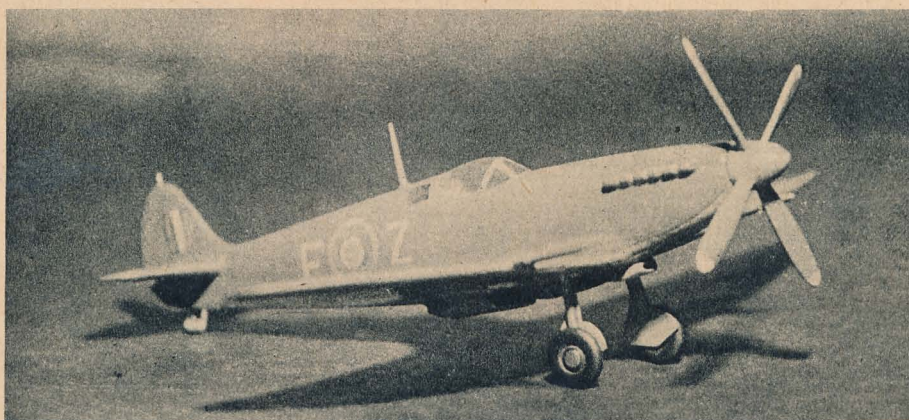
Hur stor betydelse denna motor kommer att få i praktiken kan man inte veta, men sin plats som Sveriges minsta diesel försvaret den med heder.

Även de två övriga motorerna visade en ypperlig driftsäkerhet. Dessa kan utan överord betraktas som de mest idealiska modellmotorer som hittills tillverkats, ty utom att de är perfekt gjorda är de tillräckligt robust konstruerade för att nå en längre livstid än vilken dieselmotor som helst i samma klass. Alla detaljer är tillverkade med största precision och omsorg. Vevaxeln är gjord i ett enda stycke, vilket betydligt förenklar konstruktionen. Dessutom är den och vevstaken härdad och löpt varigenom man slipper besväret med lagerbussningar. Kompressionsreglaget har en låsskruv, med vilken reglaget kan låsas i det läge motorn visar sig gå bäst.

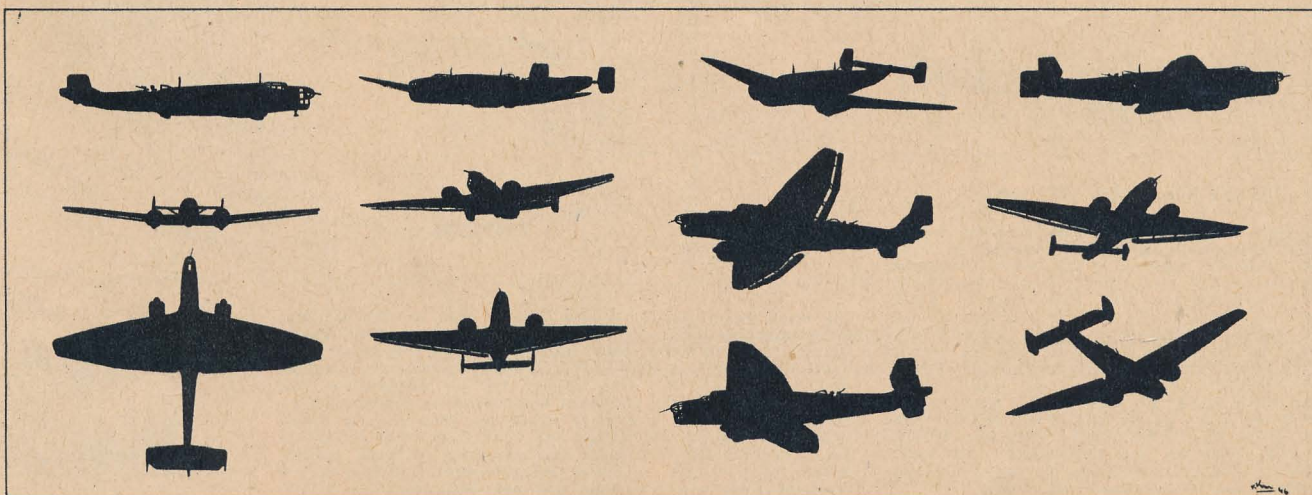
Dessa två sistnämnda motorer, som har en cylindervolym på något över 3 cm³, är prototyper till en serie på 12 st som Fjällström och Carlevåg ämnar lägga upp. Hur mycket motorerna kommer att kosta och när de beräknas komma i marknaden vet ingen, men vi får hoppas att herrar fabriker låter höra av sig igen. *Salle.*

Dansk REPLIKAMODELL

Svend Hansen från Danmark har sänt oss vidstående foto på en av de replikamodeller han byggt i skala 1:50. Modellen är en Spitfire XII, byggd efter FLYG:s ritningar och de bilder av originalet som varit införda i tidningen. Av fotot att döma har resultatet blivit bra. Modellen har bl a infällbart landställ, genomskinlig och elegant utformad kabinhuv och flera andra intressanta detaljer. En modell som den gode Svend inte behöver skämmas för...



KLIPP HÄR!



Diesel med direkt bränsleinsprutning

Ett intressant svenskt projekt till modelldieselmotor

I anslutning till artikeln på föregående sida presenteras här en annan svensk dieselmotor av ganska ovanlig konstruktion. Den är ännu inte byggd och därför finns inga uppgifter om dess prestanda tillgängliga, men den intressanta konstruktionen är dock värd ett närmare studium.

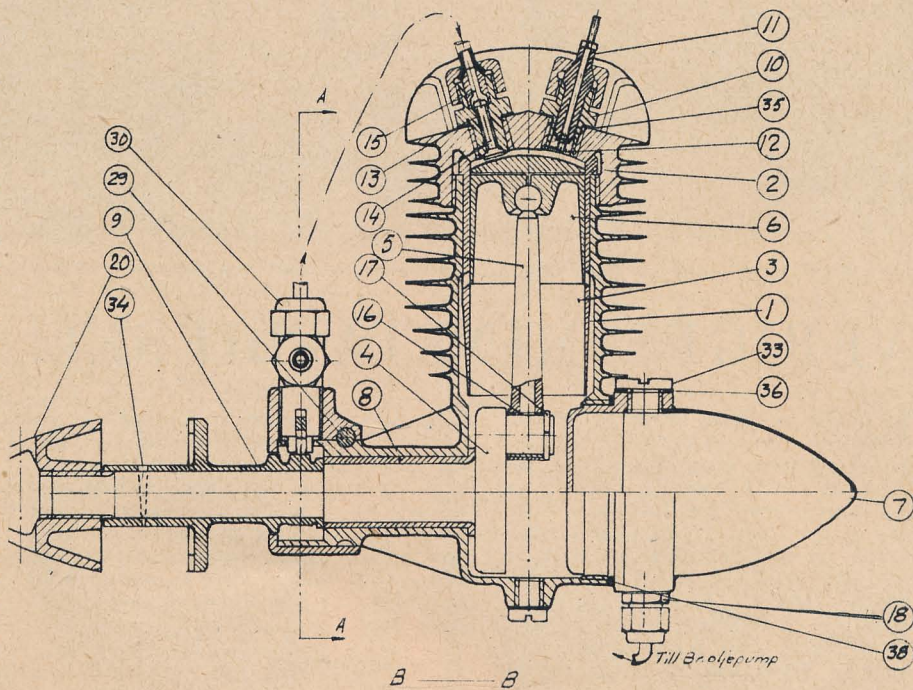
I motsats till den vanliga typen av modelldieselmotorer har den direkt bränsleinsprutning och elektrisk tändningsanordning, som emellertid fränkopplas så snart motorn blivit varmkörd och börjar tända av sig själv. »Tändstiftet» består av en liten glödtråd, som vid starten medelst elektrisk ström bringas att glöda för att underlätta tändningen medan motorn ännu är kall. Med den lilla bränslepumpen, som är ställbar som en strömbrytare på en tändstiftsmotor och drivs medelst en excenter-skiva, kan man även reglera insprutningsögonblicket. För att avgaserna inte skall kunna tränga sig in i bränslesystemet är bränsleoljeröret försett med backventil, som sitter i cylinderblocket.

Motorn är 80 mm hög, 120 mm lång och 36 mm bred. Tillverkningen kommer förmodligen i gång så småningom och försäljningspriset beräknas bli högst 90 kr.

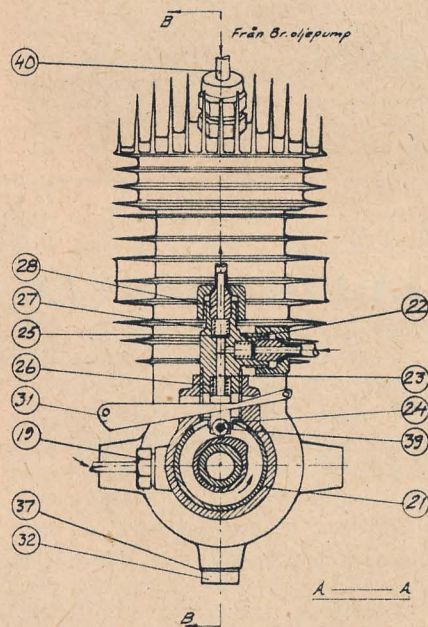
Salle.

Siffrorna på ritningen betecknar:

Nr	Benämning	Antal
1	Motorblock	1
2	Cylindertopp	1
3	Foder	1
4	Vevaxel	1
5	Vevstake	1
6	Kolv	1
7	Bränslebehållare	1
8	Motorlager	1
9	Kamaxel	1
10	Förskruvning	1
11	Elektrod med isolering	1
12	Glödtråd	1
13	Spridarkropp	1
14	Spridarnål	1



15	Anslutning	1
16	Bussning	1
17	Segerring	1
18	Nippel	1
19	Nippel	1
20	Spinner	1
21	Excenterhus	1
22	Pumpcylinder	1
23	Plunge	1
24	Rulle	1
25	Ventil	2
26	Fjäder	1
27	Fjäder	2
28	Bussning	2
29	Låsskruv	1
30	Mutter	5
31	Gasreglage	1
32	Cylindrisk skruv	1
33	Cylindrisk skruv	1
34	Konpinne	1

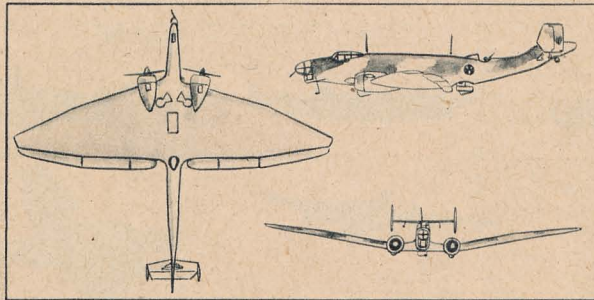


KLIPP HÄR!



B 3D JUNKERS JU 86

Svenskt (tyskt) medeltungt torped-, bomb- och fjärrspaningsplan. MOTORER: 2 st 815 hk Bristol Pegasus XIX, 9-cyl. luftkylda stjärnmotorer. BESÄTTN.: 4 man. BEVÄPN.: 3 st rörl. 7,9 mm ksp. SPV: 22,5 m. LGD: 17,9 m. HÖJD: 4,8 m. VINGYTA: 82 m². TOMVIKT: 5 150 kg. NORMAL FLYGVIKT: 8 200 kg. MAX FLYGVIKT: 9 200 kg. VINGBEL: 100 kg/m². EFFERTBEL: 5,03 kg/hk. MAXHAST: på 4 000 m: 372 km/t. MAXMARSCHHAST, på 4 250 m: 355 km/t. STIGTID till 3 000: m: 12 min. TOPPHÖJD: 7 250 m. MAX FLYGSTRÄCKA: 1 900 km. BOMB-LAST: 1 000 kg. LANDN.-HAST.: 100 km/t. TILLVERKARE: Svenska Aeroplan AB, Linnköping och Trollhättan (på licens).



De mest iögonfallande dragen hos B 3:an är den kraftigt pilformiga, spetsiga vingen med de karakteristiska spaltvingarna samt den jämförelsevis breda vingroten. Den relativt långa smala flygkroppen har ett mycket karakteristiskt nostorn för den främre rörliga kulsprutan. Ett övre samt ett undre sänkbart kulsprutetorn framhäver vidare det gäddlika i planets utseende. Den ganska tunna stjärten är något uppsvängd och bildar ett slags hjälpfena på vars översida den raka, rektangulära, stöttade stabilisatorn är placerad. De båda spetsplacerade ändfenorna har kraftigt pilformigt framkant och rak bakkant.



Stamförare ny kategori i FV

Chefen för flygvapnet har föreslagit införandet av en ny kategori i FV — *stamflygförare*. Samtidigt därmed skulle enligt förslaget flygförarutbildningen av reservofficerare, vpl ff och övrig stampersonal efter hand upphöra. Anledningen till förslaget är att den flygutbildning som reserv- och vpl ff får inte kan vidmakthållas genom repetitionsövningar, då flygmaterielen blir allt mera komplicerad. Stamflygförarna skall rekryteras efter i stort sett samma grunder som de nuvarande volontärerna men tidigast efter fyllda 18 år. De skall anställas på sex år och tjänstgöra som förare av krigsflygplan de fyra sista åren. De får kvarstå i tjänst till högst 28 års ålder. Officerskåren skall kunna rekryteras från stamförarkåren och de till officersutbildning uttagna skall kunna bli officerare på 4—6 år. Under detta budgetår beräknas c:a 170 stamförarvolontärer kunna påbörja utbildningen den 1/7 1946, c:a 100 d. 1/2 1947 och c:a 100 d. 15/6 1947.

CFV föreslår även införandet av s k *flottiljpoliser*, som skall ersätta nuvarande vaktpersonal samt slutligen att *civilmilitära tekniker* långtidsanställas, varvid nuvarande militära mekaniker skall utbytas. FLYG återkommer till dessa frågor.

ATT TECKNA FLYGPLAN

Forts. fr. sid. 21.

Tekniska anvisningar

Teckningarna skall föreställa befintliga (verkliga) flygplan, civila eller militära, trafik- eller sportflygplan, motor- eller segelflygplan, och bästa sättet att få bra motiv är att läsa FLYG under tävlingstiden. Varje nummer av FLYG innehåller nämligen ett stort antal goda typbilder, så det är bara att välja.

För att underlätta anskaffningen av FLYG, som kan vara slutsåld i Eder affär, erbjuder vi samtliga tävlande att prenumerera på FLYG nr 4—11 (8 nummer) för endast kr. 2:75. Kupongen här nedan kan användas för sådan prenumeration.

Teckningarna får utföras såväl i svartvitt (tusch, blyerts, kol, krita, lavering etc), som i färg. Ritpapperets format skall vara minst 15×20 cm och högst 30×40 cm. Teckningarna skall inte vara uppfodrade på kartong.

BILLIGHETSPRENUMERATION

Tidskriften FLYG, Tegnergatan 35,
Stockholm.

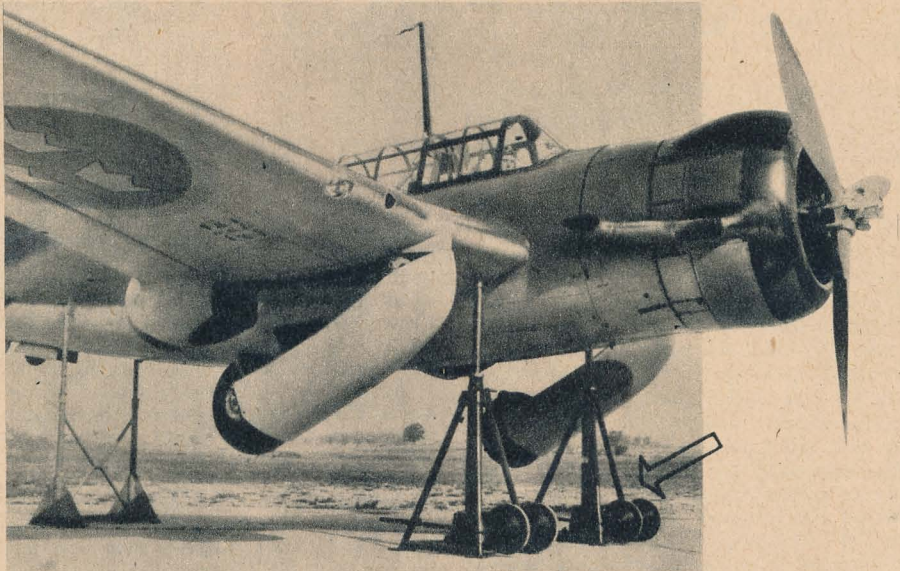
Undertecknad prenumererar härmed på FLYG nr 4 t. o. m. nr 11 (8 nr) 1946 för kr. 2:75 enligt specialerbjudande i samband med teckningstävlingen (se sid. 20—21 i detta nr). Likvid insattes på postgiro 1111 — uttages genom postförskott (stryk det som ej önskas).

Namn

Adress

Flyg- ingenjör

Ledande affärsföretag inom flygbranschen anställer driftig flygingenjör med goda ledaregenskaper som **teknisk chef**. Sökanden skall ha examen från teknisk högskola. Gedigen praktisk utbildning, förvärvad genom verkstadstjänst, är därjämte en förutsättning. Den som motsvarar dessa krav och dessutom längtar efter ett arbete, där framåtanda och initiativkraft ger utdelning i form av både goda ekonomiska förmåner och gynnsamma möjligheter till avancemang, bör omgående svara till "AIR" och insända ansökan till Annonbyrån Ervaco, Sveaväg, 90, Sthlm f.v.b.



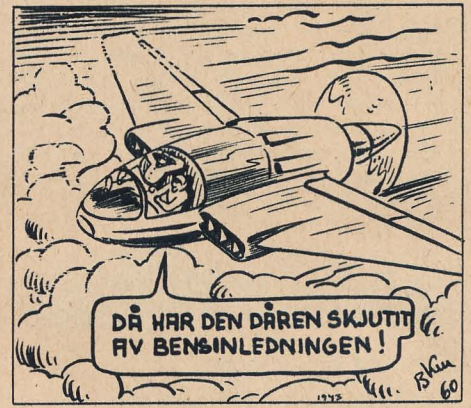
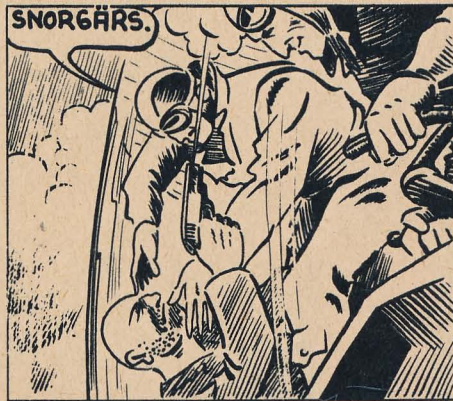
NIKE FLYGPLANDOMKRAFTER

Bilden visar 2 st. NIKE hydrauliska flygplan-
domkrafter FPD 55, vilken typ av oss levererats
till Kungl. Flygvapnet och Svenska Aeroplan AB.

Tillverkare: DOMKRAFTAKTIEBOLAGET NIKE, Eskilstuna, Tel. 324 39



Efter en nödlandning startar den svenska »Örnungen» åter för att ta upp jakten efter de bortflyende konkurrenterna i jorden-runt-tävlingen. »Örnungen» har råkat få extra last ombord, en flyende förbrytare, som försöker ta befälet.



D. H. 104 DOVE

Forts. fr. sid. 31.

Konstruktivt sett har Dove mycket stora fördelar framför Dragon Rapide, dels på grund av det moderna byggnads sättet som medför betydligt lägre underhållskostnader och dels erbjuder Dove mycket större passagerarkomfort än Dragon Rapide. Vid sidan av varje fätölj finnes ett ovanligt kraftigt tilltaget gardinförsett fönster som tillåter utomordentlig sikt för passagerarna. Invändigt är kabinen 1,37 m bred och 1,59 m hög. Kabinutrymmet kan disponeras på följande sätt: 8 passagerare med toalett, ett bakre bagageutrymme på 1,28 m³ samt ett främre rymmande 0,62 m³; 10 passagerare utan toalett eller 11 passagerare utan toalett och bakre bagageutrymme. Med alla fätöljer borttagna är kabinvolymen 9,82 m³ tillgänglig för gods-transport.

De två motorerna, av typ Gipsy Queen 71, är även de av de Havillands tillverkning. Som bränsle användes 100 oktans bensin. Stakteffekt per motor anges till 330 hk och 344 hk på 1 220 m höjd. De trebladiga propellrarna är reversibla D. H. Hydromatic användbara för bromsning under utrullning efter landning. Diametern är 2,28 m. Följande mått, vikter och prestationer har uppgetts för Dove: Spännvidd 17,4 m, längd 12,0 m, höjd 3,96 m, vingyta 31,3 m², tomvikt (standardversion för 8 passagerare) 2 378 kg, flygvikt 3 632 kg, ving-

belastning 116,7 kg/m², effektbelastning 5,42 kg/hk, maxfart på 2 200 m 350 km/t, ekonomisk marschfart på 0 m 241 km/t; på 1 525 m 257 km/t; på 2 200 m 273 km/t, bränsleförbrukning vid ekonomisk marschfart på 1 525 m 95 liter/t, stighastighet vid marken 260 m/min, topphöjd 6 550 m, stig-tid till 1 525 m 5,8 min; till 3 050 m 11,7 min, startsträcka (över en 15 m hög mask samt på gräsfält) 457 m, landningsträcka (från 15 m) 457 m, stighastighet med en motor (den andra motorns propeller flöj-lad) 36,6 m/min upp till 2 135 m, absolut topphöjd 3 050 m, startsträcka (om en motor skulle stanna omedelbart före stigningen) 1 124 m på hårdgjord rullbana. Vid 47 % effektuttag vid start och en marschfart på 257 km/t på 1 525 m höjd beräknar man kunna hålla gångtiden mellan motor-översynerna till 500 timmar. Efter en del genomförda förbättringar väntas tiden kunna ökas till 750 timmar eller mera.

Dove har tydligen alla förutsättningar att bli det idealiska planet för den lokala flygtrafiken och man får hoppas att detta ändamålsenliga och eleganta flygplan så småningom även kommer att använda de svenska flygfälten för start och landning.

42 nya svenska caterpillare

Under kriget har det inte förekommit någon utdelning av Caterpillarnålen — d. v. s. silkesmasken som utgör beviset på medlemskap i den exklusiva Caterpillarklubben, vars medlemmar räddat sina liv genom hopp med Irvinfallskärmen — men nu har denna institution återupplivats enligt ett meddelande från Irvin Fallskärms AB i Stockholm. Bolagets chef, kammarherre Löwenhjem, meddelar att antalet svenska bärare av den förnämliga medlemsnålen, som före kriget var 22, nu stigit till 64 — d v s krigsåren har gett vårt land 42 nya caterpillare. Därbland befinner sig löjtnant G. Florman med två räddningshopp, som han gjorde 9 okt. 1944 och 27 aug. 1945. Se f. ö. Svensk Flygkalender 1946.

Kammarherre Löwenhjem, som nyligen varit i England, berättar vidare att Irvinfallskärmen varit i flitig användning under kriget och att 30 000 flygare på den allierade sidan nu är berättigade att få Caterpillarnålen.

Skriv till Baba Ali!

FLYG:s red. har fått ett brev från en mycket sydlig vän. Han heter Baba Ali och hans adress är C/O Post Office, Box 551, ACCRA, (Gold Coast, West Africa). Han

fyller 18 år i mars och vill gärna korrespondera med någon svensk, som liksom han är flygintresserad och kan skriva engelska. Han går i Accra Royal School. Ett litet tankeutbyte mellan Sverige och Guld-kusten skulle nog kunna bli ganska givande. Sätt igång bara, kära läsare.

MOSWEY III

Forts. fr. sid. 27.

Ej särskilt svårreparerad!

Olle Barkman har tjänat sina sporrar som instruktör i Stockholms segelflygklubb, varför hans ord om Moswey kan anses väga tungt.

— Moswey är lika lätt att flyga som Weihe men ger en helt annan känsla av att flyga, säger Barkman. Efter min första flygning med planet sa jag spontant: »Nu har jag äntligen upplevt hur det känns att flyga!» Moswey är fantastiskt vändbar och fångar de minsta termikblåsor. Inte tröttsam heller. Min kamrat »Flygarlasse» bogserades i Moswey från Alleberg till Skarpnäck och företedde inga trötthetssymtom efteråt. Numera är Moswey också tillåten för avancerad flygning utan minsta inskränkning. Och Moswey är säkert inte mer svårreparerad än andra högvärdiga segelplan!

Ja, i detta sammanhang skulle det vara lämpligt att tala om att Moswey är officiellt godkänd i Sverige.

— Det är inte på något sätt luftfartsstyrelsens fel att godkännandet av Moswey drog ut på tiden här i landet, säger civilingen. Ake Gävert i nämnda styrelse. Den första Mosweyen i Sverige fick sitt luftvärdighetsbevis i somras så snart vi äntligen fick hit papperen på typprovningen från Schweiz.

Ja, då har vi allsidigt belyst »Moswey-frågan». Dimmorna kring Moswey är skingrade. Snart inget att klaga på — utom det där med statsbidraget...

Pro Mille.

LÄR ER FLYGA I FLYG

Forts. fr. sid. 26.

b) Skevroder.

Innan jag börjar med skevroderens sekundära verkan skall vi förklara *skevroderbromsen*.

Tag sidrodret och håll det neutralt. När jag nu skevar omväxlande åt vänster och höger ser du att nosen svänger av och an fast du själv håller sidrodret neutralt.

Skevroderbromsen verkar alltså i *girplanet* och motverkas med *sidrodret*.

Håll löst i handspaken och håll rak kurs med sidrodret, medan jag skevar omväxlande som förut. Som du ser måste du vid vänster skevning ge vänster sidroder och tvärtom.

Nu skall vi se vad som händer om jag ger *vänster skevning* och bibehåller utslaget. Nosen svänger först åt höger, flygplanet lutar över åt vänster, nosen höjer sig något över horisonten, flygplanet glider inåt och svänger åt vänster, nosen sjunker.

Övergång till planflykt och demonstration av samma sak åt höger.

Råd för instruktörer

Instruktören måste före lektionen i luften övertyga sig om att eleven teoretiskt förstår allt som kommer att genomgås.

Efter lektionen skall eleven ges möjlighet att fritt och otvunget diskutera dagens övning med sin lärare.

Tala distinkt och lugnt även om en situa-

Försäkrings- Aktiebolaget Securitas

Birger Jarlsgatan 12, Stockholm. Tel. 67 00 20

Ett av de ledande bolagen inom svensk flygförsäkring

MEDALJER, PLAKETTER FÖRENINGSMÄRKEN KLUBBMÄSTERSKAPSTECKEN

Skisser och kostnadsförslag fritt på begäran.

SPORRONG & CO.

KUNGSGATAN 17, STOCKHOLM. TEL. NAMNANROP "SPORRONG & CO."



TRAFIKLEDARE

Kungl Blekinge flygflottilj anställer fr o m 1/3 1946 en 1. trafikledare. Lön utgår enligt lönegrad MEo 18 (f n kr 559:60/mån för befattningshavare bosatt i Ronneby, D-ort). Sökande, som icke innehar MEo-befattning, är skyldig fullgöra 3 mån provtjänstgöring i lönegrad MEx 18.

Kompetensvillkor: Sökande bör vara ff-utbildad off i FV reserv och kan vara vpl ff. Skriftlig ansökan, åtföljd av åldersbetyg, referenser, betygsavskrifter och övriga handlingar, som sökanden önskar åberopa (fotografi önskvärt), skall senast den 10/2 vara inkommen till Chefen för Kungl Blekinge flygflottilj, avd I, Kallinge. Vplförhållanden angivas. Läkarintyg insändes efter anfordran. Närmare upplysningar lämnas av flottiljadjutanten tel »Flygflottiljen» Kallinge.

FLOTTILJCHEFEN

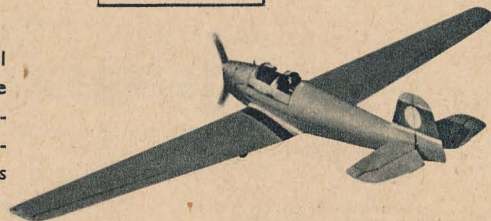
FLYGPLANSMONTÖR

kunnig i sprutmålning erhåller anställning i flygbolag. Svar till »Ej Stockholm», Tidsskriften Flyg, Tegnérgat. 35, Stockholm f. v. b.

KLEMM KL 35 BÜCKER STUDENT

TILL SALU

med reservmotorer. Samtlig materiel i prima skick. Flygplanen ha gällande luftvärdighetsbevis och äro inregistrerade. Svar till »Skol- eller Sportflygplan», A.-B. Svenska Telegrambyråns Annonsavdelning, Malmö.



tion skulle kräva ett snabbt handlande. Det gäller att från första stunden ingjuta förtroende hos eleven. Var *vänlig* och *tålmodig* när du undervisar. En god disciplin skall förenas med vilja att *hjälpa* eleven.

Lär eleven att se sig omkring i luften. *Uppmärksamhet* på andra flygplan är av stor vikt.

Före utkörning till start skall eleven både nu och i framtiden anmäla vad han kontrollerar i fråga om flygplanets klargöring, t. ex. bensinmängd och bensinkranens läge, trimroder, reglagens lägen m. m. Tänk emellertid på att inte försöka att lära eleven för mycket på en gång.

Lär eleven att hålla *fötterna* löst på sidroderpedalerna och så att han inte trycker ner bromsarna. På de flesta flygplan låter man hälarne vila mot golvet.

Högra handen fattar löst om handspakens övre del, lämpligen håller man spaken mellan pekfingeret, långfingeret och tummen. Huvudsaken är dock att man lätt kan röra spaken utan att spänna handleden.

Vänstra handen håller föraren på gasreglaget även när han inte behöver förändra motorvarvet.

Tala om för eleven att han skall försöka

OMSLAGSBILDEN



visar denna gång SAAB-91 Safir under de slutgiltiga provflygningarna. Se f ö bilder på sid 12. Samtliga bilder är tagna av Rolf Wall, välbekant f FLYG:s läsare och numera flygfotograf hos SAAB.

sitta så bekvämt som om han sutte i en fätölj. Ingen spänning i musklerna.

Demonstrera själv varje rörelse. Låt eleven sedan prova samma sak.

Vid visning av rodrens *primära verkan* bör instruktören manövrera så att ifrågasvarande rodrens sekundära verkan icke framträder.

Mellan varje demonstration skall flygplanet återföras i planflyktsläge, dvs rakt fram och horisontellt.

Låt eleven öva sig i enkla roderrörelser till dess han övervunnit nybörjarens naturliga tendens att föra spakarna med för häftiga och för stora tag.

Lär eleven att spakarna aldrig får föras fortare än att planet hinner reagera.

Då det gäller att påvisa propellerström- mens inflytande på sid- och höjdroderverkan bör man låta eleven förändra nosens sid- resp. höjdläge, t. ex. 30°. Det gäller ju att påvisa att sid- och höjdroderutslaget måste — för att nå en viss verkan — bli större då propellerströmmen är borta.

Rodrens *sekundära verkan* måste visas flera gånger både åt höger och vänster. Den är inte så lätt för eleven att förstå, särskilt inte om den teoretiska genomgången före lektionen har varit bristfällig. Vid demonstration av den sekundära verkan skall varje roder ansättas markerat till ett visst utslag och inte successivt ökas i takt med flygplanets rörelser. Låt inte flygplanet inta extrema dyklägen; eleven kan bli skrämmd av detta.

Kom slutligen ihåg att aldrig försöka att påvisa sådana saker som inte eleven kan uppfatta. *Grels Næslund.*

Från och med nästa nr kommer överste- löjtnant Næslunds lektioner att kommenteras av en elev, vars utbildning kommer att äga rum parallellt med artikelserien.

Ängelholm

Värmeledning och sanitära anläggningar utföras fort, väl och billigt av

HARRY NILSSONS

Rörlednings- o. Reparationsverkst.

Ängelholm

Telefon 5 25

Eric Agrell

ELEKTRISK
INSTALLATIONSFIRMA

Ängelholm

Rörledningsfirma

Oscar Malm

Tel. 885

Österg. 2

ÄNGELHOLM

Värme, vatten o. avlopp

Restaurang Thorslund

Populär Dansrestaurang

med

förstklassiga orkestrar

Monteringsfärdiga trähus

SÄVSJÖHUS

Ombud:

GUNNAR HANSSON

Hagstadsvägen 36 - Tel. 7 84 - Ängelholm

TORSTEN OLSSONS

BLECK- & PLATSLAGERI

Skolgatan 11 - Ängelholm

Telefon: Verkstaden 167, Bostaden 12 42

Utför allt i branschen!

FLYGAREN

trivs på

Centralkonditoriet

Storgatan 35 - Ängelholm

Gott kaffe med härligt bakverk!

LILJES

FÄRGERI OCH KEMISKA TVÄTT

Storgatan 29 - Telefon 7 59 - Ängelholm

FOLK och FÖRSVAR

utges av Centralkommittén för det frivilliga försvarsarbetet och Riksförbundet för Sveriges försvar. Vi fortsätter under 1946, ty vi vet att vi fortfarande har en viktig uppgift!

FOLK och FÖRSVAR

utkommer i år med 12 st. 48-sidiga rikt illustrerade nummer. Enklast är att prenumerera — helårspriset är endast 9:— kr. Gör det i dag!

FOLK och FÖRSVAR

POSTGIRO 558 58

HANSA



meddelar alla slag av

FLYGFÖRSÄKRINGAR

Huvudkontor i Stockholm

Telefonanrop: HANSA

Agenturer å alla större orter i riket

Halmstad

Östras

PILSNER
LÄSKEDRYCKER
VATTEN

rekommenderas

TEL. 303 & 304, HALMSTAD

Hotell Halmstad

31 STORGATAN 31

Tel. växel 275 0. 2567

Förnämt hotell med finaste läge.
Telefon i rummen, rinnande varmt
o. kallt vatten i alla rum. Badrum.

Gör som
Knut Havel
fotografera
Eder hos



Storgatan 33, Halmstad. Tel. 627



PILSNER, LAGER

Appellofftska Bryggeri AB

LÄSKEDRYCKER
KOLSYRAT VATTEN

Nederlag för Carnegie Porter och Ramlösa

Tel. HALMSTAD 3317

ELEKTRA

GÖSTA PAHLSSON A-B

Klammerdamsgatan 13 - Telefon 1 00
Halmstad

Alltid väl sorterat lager på elektr. armatur
i alla prislägen Elektriska arbeten

Flygnytt

I KORTHET

CURTISS-WRIGHT CORP. har f n n under konstruktion ett nytt störtbombplan för US Navy. Planet betecknas X-15 och kommer att utrustas med två samverkande motoraggregat, förmodligen som på Fireball, med ett reaktionsaggregat och en kolvmotor.

SIKORSKY-HELIKOPTERN R-5, har omkonstruerats för civilt bruk med en lastkapacitet av 4-5 passagerare och en hastighet på c:a 160 km/t. Den militära versionen som bl a användes för sjöräddningstjänst kan bära c:a 500 kg last.

GLENN L. MARTIN CO. har av US Navy erhållit en beställning på 99 störtbombplan av den nya typen BTM-1 som kommer att tillverkas med en kapacitet av ungefär 8 plan i månaden.

NORTH AMERICAN beräknar kunna provflyga sitt nya avdelningsfyrstiga sportplan i början av februari. Två prototyper uppges vara under byggnad. Planet är ett konventionellt lågvingat monoplan. Varje passagerare kan (trots full bränslelast) medföra c:a 20 kg bagage.

HOLMS

är presentaffären

där Ni i de 12 olika avdelningarna alltid finner det lämpliga — en nyttig sak eller en lyxsak. Ett presentcheckhäfte från Holms löser alla presentproblemen. Det kan Ni få på varje önskat belopp.

CHR. HOLMS VID LILLA TORGET
Halmstad
Bosättnings- och Presentaffär

AUG. BENGTSSONS

väl sorterade MATT- och MÖBELAFFÄR

REKOMMENDERAS

Nygatan 1 vid Stortorget Telefon 1 31
Halmstad

Stockholm

ALLA SLAGS

Snickeri- och Tapetserarearbeten

utföra vi till låga priser - Vänd Eder till
SNICKERI- & TAPETSERAREVERKST.

E. A. ERIKSSON

Sibyllegatan 10 - Telefon 61 26 14

STORFELDTS livsmedel

Filial: Sandhamnsgatan 37
Telefon 61 13 81

Kött ● Charkuterier ● Specier
Mejerivaror ● Drycker
m. m.

Anskaffar alla förnödenheter
Förstklassiga varor till bästa priser

Eriksdals Livsmedelsaffär

Ringvägen 87 - Telefon 41 90 02

★

Rekommenderas

LUNCH- och MIDDAGSGÄSTER

emottagas

DAMS PENSIONAT

Karlavägen 57

Tel. 60 69 96

Stockholms närhet

I MEDBORGARHUSET

HELENE LUND

finnes även en väl sorterad
CYKEL- & SPORTAFFÄR
som för allt i
Cyklar och sportartiklar

★ Välkommen till ett besök! ★

SOLENTUNA CYKEL- & SPORTAFFÄR
Inneh. NILS NORDSTRÖM - Tel. 35 16 83

A L L T

inom plåtslageri och Mekaniska arbeten
El. & gassvetsningsarbeten

G. Lindström

Centralgatan 29

Telefoner 27 10 40 - 27 30 44 HAGALUND

Sollentuna Handel

Lindvägen 40 - Tureberg

★

DIVERSEHANDEL

Telefon 35 07 59

Kyrkvikens Konditori

Telefon 65 22 25

Rekommenderar sitt goda bröd, småbröd,
tårter och bakelser - Beställningar på
efterrätter emottages - Servering av kaffe
och läskedrycker.

Vördsamt INEZ MEFERS

Sundsvall

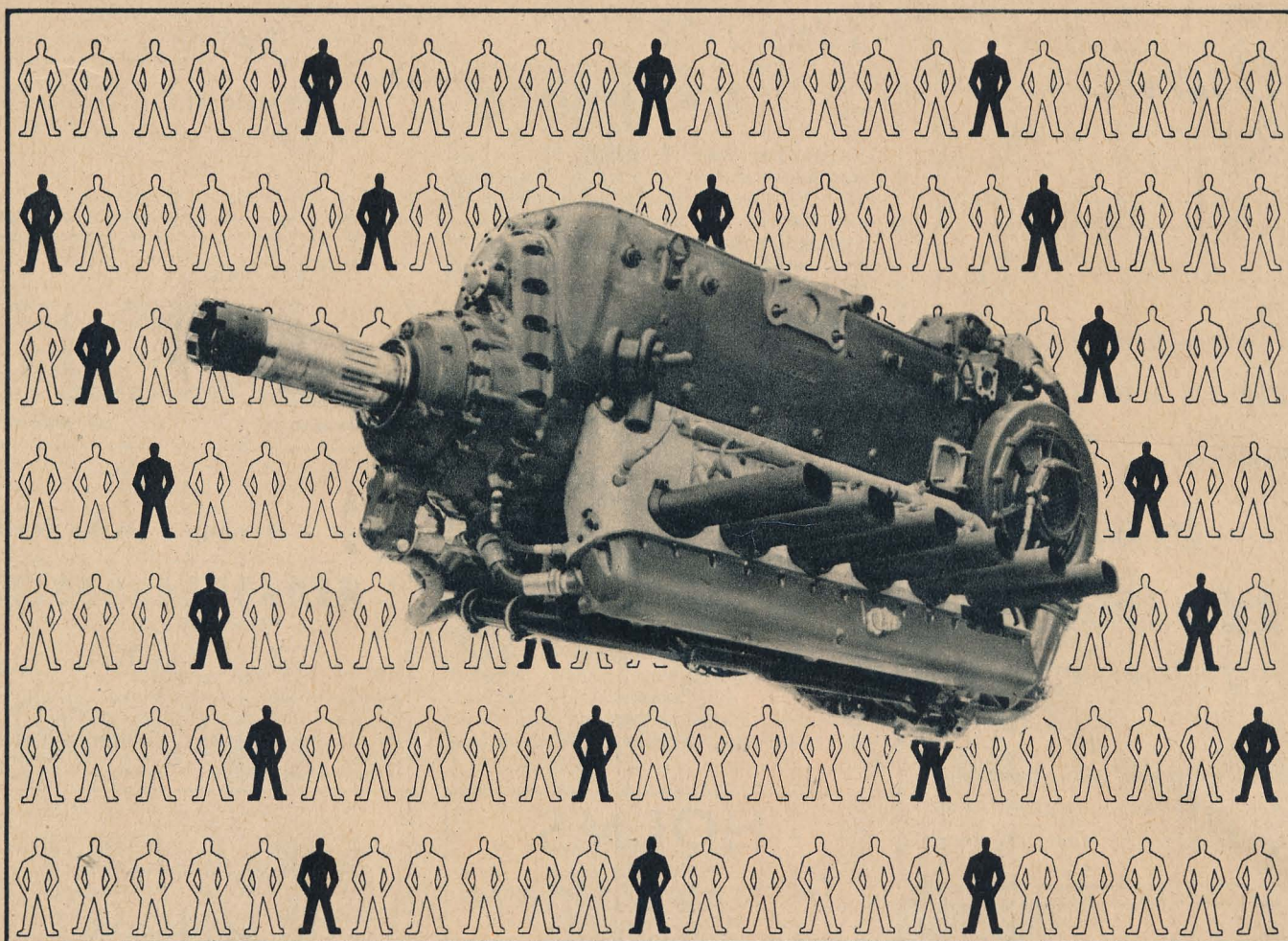
H. HULTINS Charkuteriaffär

Saluhallen - Sundsvall - Telefon 26 39

ALLTID FÄRSKA

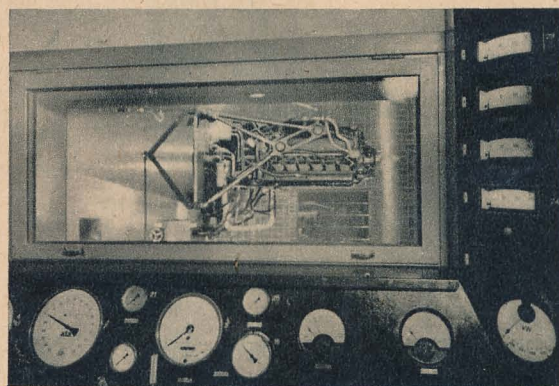
CHARKUTERIVAROR

Rekommenderas



VAR 6:E MAN ÄR KONTROLLANT

Vid tillverkning av flygmotorer ställas helt naturligt exceptionellt höga krav både på material, arbetare och ingenjörer. Defekta flygmotordetaljer få under inga omständigheter monteras. Det är i detta fall bättre att fälla än att fria, annars stå människoliv på spel. Var 6:e man är kontrollant och kontrollverksamheten hos oss är mer omfattande än hos varje annat svenskt industriföretag. Vi ha kemisk, mekanisk och optisk kontroll samt dessutom en speciell röntgen-anläggning.



Varje motor

provköres i 8 timmar, demonteras därefter helt och undersökes mycket noga, monteras åter och provköres ytterligare ca 5 timmar före leveransen.

SVENSKA FLYGMOTOR



A.-B. - TROLLHÄTTAN