

Flvg

MED

SVENSK
flygtidning



Nr 5
1946

NORGENUMMER

45 öre

! Norge 70 öre
! Danmark 75 öre



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



Utkommer varannan torsdag

REDAKTION:

Tegnérsgatan 35, 1 tr Tel. 20 33 05
 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

ANNONSAVDDELNING:

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

EXPEDITION:

Förlagsaktiebolaget FLYGNING
 Sveavägen 53 - Stockholm

Postgirokonton: 1111.

Prenumerationspris:

Helår Kr. 9:75 - Halvår Kr. 5:—

Danmark: Johs Thinesen, Finsens Allé 29, Odense

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

Norge: Edvard Omholt-Jensen, Kirkegt. 36, Oslo.

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

Ahlén & Akerlunds Fotogravyranstalt
 Stockholm 1946

API-3A, den nya amerikanska helikoptern från Aeronautical Products Inc., Detroit, är enligt senaste uppgifter utrustad med en 150 hk Franklin, luftkyld »flat sexa», placerad i nosen på planet. Bränslekapaciteten är 75,5 lit. Övriga data och prestanda: rotordiameter 9,14 m, största bladbredd 0,305 m, rotorbladyta 4,18 m², rotorfälyta 65,68 m², rotorhastighet vid marschfart 250 v/min, styrrotorns diameter 1,73 m, d:o hastighet 1 500 v/min, längd 6,91 m, höjd 2,62 m, tomvikt 460 kg, flygvikt 757 kg, rotorfältes ytbelastning 11,43 kg/m², effektbelastning 5,05 kg/hk, maxhastighet 160 km/t, marschhastighet 129 km/t, stighastighet 335 m/min, topphöjd 3 350 m och flygsträcka 282 km.

1 500 segel- och glidflygplan har beställts hos ett flertal franska fabriker. Antalet fördelar sig enligt följande: 300 st Caudron C. 800, tvåsitsiga övningssegelplan, 100 st Castel 25S tvåsitsiga segelplan, 200 st ensitsiga segelplan av typ Castel 301, 100 st Castel 31P, 200 st Emouchet's, 400 st Grunau Baby IIB samt 200 st »Meise» eller »Olympia».

**Alex Anderssons
 Bageri**

Rekommenderar sina
UTSÖKTA BRÖDSORTER

HALMSTAD - Tel. 489 - 11 33

**Linköpings
 RÖRLEDNINGSAFFÄR**

Magasinstorget 4, tel. 1433 - 2194

UTFÖR

värme-, gas-, vatten-
 och avloppsledningar såväl ny-
 anläggningar som reparationer

Välsorterat lager av rör
 och sanitetsgods

BYGGNADS A.-B.

BIRGER ANDERSSON

NORRKÖPING Tel. 30 351

Utför

BYGGNADSARBETEN
 av alla slag

ENTREPRENÖR för Statliga
 och Kommunala byggnader

AKTIEBOLAGET

**JÖNKÖPINGS
 MOTORFABRIK**

Tel. 197, 897 Telegr.adr. »Motor»
 JÖNKÖPING



— Diesel- och
 semidieselmotorer —

VIKTIGARE FLYGFÖRBINDELSER

Från den 1 mars 1946 till vidare:

Fr. Aalborg	09.25	t. Göteborg	10.00D
» »	18.00	» Köpenhamn	10.00D
» »	09.25	» Oslo	11.35D
» Amsterdam	13.15	» Köpenhamn	15.40V
» »	13.15	» Malmö	16.25V
» »	15.45	» ¹⁾	19.00
» »	15.45	» Stockholm ¹⁾	21.20
» Bruxelles	09.00	» ²⁾	14.15
» »	13.30	» ²⁾	18.10
» Genève	10.30	» ¹⁾	19.00
» Göteborg	17.00	» Aalborg	17.40D
» »	17.00	» Köpenhamn	19.05D
» »	10.15	» London ²⁾	13.30
» »	20.10	» Malmö	21.20D
» »	08.20	» Stockholm	10.05D
» »	13.00	» »	14.45D
» »	20.00	» ²⁾	21.45
» Karlstad	10.35	» Oslo	11.40D
» »	13.20	» Stockholm	14.35D
» Köpenhamn	08.00	» Aalborg	09.05D
» »	09.30	» Amsterdam	12.10V
» »	08.00	» Göteborg	10.05D
» »	08.00	» Malmö	08.15D
» »	11.30	» »	11.45D
» »	14.00	» »	14.15D
» »	18.00	» »	18.15D
» »	08.00	» Oslo	11.35D
» London	14.30	» Göteborg ²⁾	19.40
» »	14.30	» Stockholm ²⁾	21.45
» Luleå	09.00	» Sundsv./Härn.	11.00D
» »	09.00	» Stockholm	13.10D
» Malmö	08.45	» Amsterdam	12.10V
» »	11.25	» ¹⁾	14.45
» »	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
» »	19.20	» ¹⁾	21.20
» Oslo	12.10	» Karlstad	13.05D
» »	12.10	» Stockholm	14.45D
» Paris	08.15	» Malmö ⁶⁾	12.30
» »	08.45	» ¹⁰⁾	13.30
» »	08.15	» Stockholm ⁶⁾	15.00
» »	08.45	» ¹⁰⁾	16.05
» Prag	14.00	» ⁸⁾	18.15
» Stockholm	09.00	» Amsterdam ¹⁾	14.45
» »	09.00	» Bruxelles ⁴⁾	14.15
» »	07.30	» ²⁾	12.45
» »	08.15	» Genève ³⁾	15.05
» »	08.00	» Göteborg ²⁾	09.55
» »	10.50	» »	12.45D
» »	18.00	» »	19.55D
» »	08.45	» Karlstad	10.20D
» »	08.00	» London ²⁾	13.30
» »	08.15	» Luleå	12.40D
» »	07.30	» Malmö ⁶⁾	09.50
» »	09.00	» ¹⁾	11.05
» »	18.00	» »	21.20D
» »	08.45	» Oslo	11.40D
» »	07.30	» Paris ⁹⁾	15.05
» »	08.15	» ⁷⁾	15.50
» »	08.00	» Prag ⁸⁾	12.25
» »	08.15	» Sundsv./Härn.	10.15D
» »	07.00	» Visby	08.10D
» »	16.15	» »	17.25D
» »	10.00	» Warszawa ²⁾	13.55
» Sundsv./Härn.	10.35	» Luleå	12.40D
» »	11.20	» Stockholm	13.10D
» Visby	08.30	» »	09.40D
» »	17.45	» »	18.55D
» Warszawa	15.00	» ²⁾	18.55

Desutom trafikeras kurirlinjer Stockholm—Lissabon och Stockholm—Rom.

Tiderna är angivna i på resp orter gällande lokaltider.

D = dagligen	⁵⁾ = tisdag, onsdag,
V = vardagar	torsdag, lördag
¹⁾ = måndag, fredag	⁶⁾ = tisdag, lördag
²⁾ = lördag	⁷⁾ = onsdag, söndag
³⁾ = onsdag	⁸⁾ = måndag
⁴⁾ = torsdag	⁹⁾ = tisdag, torsdag
	¹⁰⁾ = onsdag, fredag

ITALIENS FLYGINDUSTRI håller f n på att gradvis rekonstrueras, givetvis i ganska begränsad omfattning. Azionaria Vercellese Industrie Aeronautiche (AVIA) har nyligen omtalat att konstruktion pågår av ett nytt turistflygplan betecknat L. S. Några detaljer har inte offentliggjorts utom att planet beräknas kunna säljas för 495 000 lire (c:a 20 000 kr med nuvarande clearingskurs).



DISKUSSION OM MOTORFLYGET

Representanter för landets flygklubbar samlades den 18 februari på KSAK för att dryfta det privata motorflygets ställning. Bl. a. behandlades Aeroklubbens i Malmö förslag om en motorflyginstruktörskurs anordnad av KSAK. Kapten Borgström, Malmö, framförde förslagsvis att den knappa tillgången på flyglärare för malmöklubben skulle kunna avhjälpas genom att lämpliga klubbmedlemmar kunde utbildas vid en av klubben anordnad instruktörskurs efter samma linjer som tidigare tillämpats vid Skandinaviska Aero AB. Detta system skulle medföra en billig utbildning av flyglärare.

Red. Gustafsson, Norrköping, föreslog att KSAK skulle föra register över Fik-utbildade förare och verka som förmedlingsbyrå samt att man lämpligen borde försöka åstadkomma bestämda normer för löner och arvoden.

Kapten Bunke, Flygvapnet, redogjorde för FV:s utbildningskurs i Ljungbyhed och meddelade att 4-5 elever från klubbarna eventuellt skulle kunna beredas möjlighet att delta i årets kurs. Bortsett från kostnader för uppehälle skulle kursen vara kostnadsfri. Kapten Bunke framhöll emellertid att denna utväg är synnerligen oviss såväl i år som framdeles.

Halle-Hunnebergs flygklubb hade begärt att mötet skulle behandla frågan om enhetliga flygpriser vid klubbarna. Det visade sig vid den fortsatta diskussionen att man allmänt var av den åsikten att det var omöjligt att erhålla enhetlighet i priserna såvida icke statsmedel kunde påräknas. Där emot underströks betydelsen av att en allmän prissänkning kunde komma till stånd och att detta skulle möjliggöras genom inköp av billiga flygplan.

I detta sammanhang kom Piper Cub-affären på tal och generalsekreteraren påpekade att meddelande inkommit om att amerikanerna just nu inte kunde leverera några Piper Cub. Ev skulle en leverans kunna ske längre fram. Man ifrågasatte i ö detta flygplans lämplighet som skolflygplan. Det framhölls därvid att många amerikanska krigspiloter fått sin första utbildning på just denna flygplantyp. Luftfartsinspektör Ljung meddelade, att LFS kommer att beakta kravet på billiga skolflygplan och medge första utbildning på Piper Cub.

Kapten Ahrenberg — som just hemkommit från en resa, vars ändamål bl. a. var att undersöka möjligheterna för materialinköp — meddelade att såvitt han visste var alla amerikanska Piper Cub L-4 redan försälda till en mellanhand. Från denne hade kapten Ahrenberg själv inköpt 100 st L-4, vilka han ämnade sälja översedda med svenskt luftvärdighetsbevis och i övrigt flygklara till ett pris av 5 850 kr fritt Malmö. Försäljningen skulle antagligen kunna börja i april.

Mötet diskuterade därefter frågan om start-, landnings- och hangaravgifter, varvid kraftigt framhölls betydelsen av att dylika avgifter kunde helt slopas eller avsevärt reduceras för motorflygarna. LFS:s represen-

tant Jönhagen påpekade att man inom LFS var mycket lyhörd för privatflygets krav på kostnadslättnader men att man måste räkna med vissa avgifter även från privatflyget för att täcka kostnaderna för flygplatsernas förvaltning. Det vore emellertid tänkbart att en ev statssubvention skulle kunna ersätta LFS för minskade inkomster. Den tyngsta bördan för privatflyget är hangaravgiften och härvidlag kunde hr Jönhagen meddela att LFS avsåg att bygga olika hangarer allt efter kraven. Klubbarna skulle då kunna utnyttja de billigare hangarerna. Det uppdrogs åt KSAK att skriftligen till LFS framföra sina synpunkter beträffande de diskuterade avgifterna.

Försäkringsfrågan ventilerades också och det kom tydligt till uttryck att man bland klubbarna var allmänt missnöjd med de rådande försäkringsavgifterna. Det framkom även att engelska bolag offererade lägre priser än Nordiska Poolen. Diskussionen utmynnade i att KSAK skulle tillskriva Nordiska Poolen och lämna impulser till den där pågående utredningen i dessa frågor samt infordra uppgifter från det engelska bolaget.

Generalsekreteraren frågade de närvarande om en eventuell statssubvention i form av tips- och lotterimedel borde användas till materiel eller till premier. Vid röstning visade det sig att majoriteten önskade att eventuella subventionsmedel skulle användas för utbildning och träning. Man enades om att vid fördelning av premier för utbildning och flygträning borde förhållandet 5:1 vara lämpligt och det ansågs önskvärdt att utbildningspremie kunde utgå med 500 kr.

Restitution på bensin

Flygklubbarna kan efter ansökan till Kungl. Generallutstyrelsen erhålla restitution (återbäring) av skatt och tull på bensin, som med eller utan tillsats av annat ämne användes för motorflygning eller för start med glid- och segelflygplan.

Återbäringen uppgår till 18 öre för skatt och 0,1 öre för tull för varje liter bensin. För bilstart kan emellertid återbäring inte erhållas för större kvantitet bensin än som svarar mot en liter per start.

Restitutionen utgår kvartalsvis och endast under den förutsättningen att totalförbrukningen av bensin under kvartalet överstiger 500 liter.

För att komma i åtnjutande av denna restitution måste resp. klubb hålla bokföring över den bensin, som användes för ovan nämnda ändamål. Vidare skall klubben följa de anvisningar som lämnas av den lokala tullmyndigheten, vilken även äger rätt att kontrollera klubbens bokföring över restitutionsbränsle.

Det ligger i öppen dag att denna restitution innebär betydande ekonomiska lättnader för flygklubbarna och det är därför av allra största vikt att varje enskild klubb

sköter restitutionsärendena med reda och omsorg. I annat fall riskerar klubben att få restitutionsrätten återkallad av generalutstyrelsen.

Närmare upplysningar i restitutionsfrågan kan erhållas i SM 212/1, 15. 1. 1946, vilket nyligen distribuerats till klubbarna.

Glidflygplan i vitt och grönt

Det har ofta visat sig besvärligt för att inte säga omöjligt att från luften upptäcka glidflygplan med grönmålade vingar och roderorgan mot bakgrunden av ett gräsbevuxet flygfälts gröna yta. Den som provat på vet också hur svårt det är att få syn på ett vitmålat glidflygplan mot en bakgrund av snötäckt mark.

För att eliminera de riskmoment som utan tvekan är förknippade med denna »camouflering» har Luftfartsstyrelsen föreskrivit att glidflygplanens samtliga roder skall målas i en färg, som skarpt kontrasterar mot vingarnas, stabilisatorns och fenans färg.

Lämpligaste kontrastverkan erhålles om rodren på gröna glidflygplan målas vita och rodren på vita glidflygplan förses med grön färg. Som lämplig grön färg föreslår KSAK Wedevågs impregneringslack nr 277 och som vit färg Wedevågs impregneringslack nr 284.

Kontroll av byggverksamheten

KSAK svarar som bekant inför Luftfartsstyrelsen för den byggverksamhet, som bedrivs inom anslutna flygklubbar. På grund av vissa omständigheter har emellertid KSAK hittills inte kunnat övervaka och leda denna verksamhet i den utsträckning som skulle varit önskvärd.

Nu skall det bli ändring på den saken! Under första hälften av mars kommer KSAK att till vissa klubbar sända ut 1:e instruktören för segelflygets tekniska detalj, ingenjör G. Karlsson. Han skall på ort och ställe grundligt sätta sig in i de förhållanden under vilka den lokala byggverksamheten bedrivs.

Det är naturligtvis av största vikt att klubbarna kan ordna så att byggverksamhet kan bedrivas i full omfattning just vid den tidpunkt till vilken ingenjör Karlsson aviserat sin ankomst.

Till Alleberg

söker KSAK för den kommande säsongen en del funktionärer som med fördel kan rekryteras ur segelflygarnas egna led. Här har alla segelflygintresserade en chans att för ena förvärrsarbete med en härlig vistelse på Alleberg. I är behövs det bl a en flygplanförare för flygbogsering, helst en aktiv segelflygare som är influgen på Moth och Klemm 35. Vidare sökes en vinschförare, en reparationskunnig chaufför, två flygplansnickare och tre snickarlärningar. Intresserade hänvisas till särskild annons i detta nr av FLYG.

Distans och höjd i årets rikstävling

FLYG:s och KSAK:s rikssegelflygtävling fortsätter även 1946 och börjar som vanligt den 1 april. Reglerna blir i stort sett desamma som tidigare, dock med den skillnaden att ett nytt moment inläggs nämligen distansflygning. Höjdflygningsmomentet blir resultatmässigt helt skilt från distansmomentet, där särskilda priser uppsattes. Beträffande distansreglerna kan nämnas att poängen kommer att beräknas enligt en faktor, som överensstämmer med det använda flygplanets glidtal. Denna bestämmelse har tillkommit för att ge förare av olika plan samma chans. FLYG återkommer längre fram med de fullständiga reglerna.

Någonting för bilen

När de bilägande KSAK-medlemmarna firar bensinens återkomst och ger sina utvilade ekipage en grundlig finish innan de åter gör sin entré i trafikviolet, passar vi på att komma med ett litet tips: Glöm inte bort att KSAK har ett verkligt *dekorativt vagnmärke*, som gör bilens kylarfront till en ren fröjd för ögat.

Vagnmärket består av KSAK:s emblem i blå emalj och djupförgylld metall och är avsett att monteras på kylaren. Märket rekvireras hos sekretariatet.

Pen-friend wanted!

Genom svenska besiktningen i London har KSAK erhållit ett brev från flygmekanikern i RAF, Frank G. Isaac, varl han uttrycker sitt stora intresse för flyg och flygare i Sverige. Han vill helst inleda korrespondens med någon eller några svenska flygare för att på det sättet få veta så mycket som möjligt om utvecklingen på flygningens område här i landet. I gengäld lovar han att ge sin eller sina eventuella svenska brevvänner en mängd intressanta skildringar av det engelska flyget och dess män.

Det finns säkert en hel del engelsktalande klubbmedlemmar, som skulle kunna ha både nytta och nöje av kontakten med en brittisk flygentusiast och till dessa överlämnas med varm hand följande adress: 3000749 AC. Isaac, F. G. Hut »B», RAF Station, High Wycombe, Bucks, England.

Hallå elitsegelflygare!

Som redan tidigare påpekats i KSAK-nytt bjuder årets Allebergsprogram på en verklig nyhet — en kurs omfattande högre segelflygutbildning. Denna kurs finansieras med Tempo-medel och förlägges till tiden 2—15 juni. Kursen skall omfatta 12 deltagare och var och en av dessa erhåller ett Tempo-stipendium på 300 kr, vilken summa är avsedd att täcka kursavgiften.

De »lyckliga 12» får själva svara för kostnaderna i samband med resan till och från kursen samt inackorderingen på Alleberg.

Kursen skall omfatta grundläggande instrumentutbildning samt prestationsflygningar. För antagning till kursen ställer KSAK följande fordringar:

1. Deltagare skall inneha S-certifikat och helst också Silver-C samt i övrigt ha dokumenterat sig såsom en skicklig segelflygare.

2. Deltagare skall under en längre tid inom flygklubb ha nedlagt ett energiskt och oegennyttigt arbete för segelflyget.

Glädjande nog finns det en lång rad segelflygare inom landet som uppfyller dessa villkor och KSAK skulle helst vilja ge samtliga dessa den uppmuntran som denna kurs avses innebära. Men i detta som i så många andra fall gräver ekonomin en djup klyfta mellan vilja och kunna, och de stipendiemedel som står till förfogande räcker endast till 12 kursdeltagare.

Av denna anledning uppmanas klubbstyrelserna att till KSAK insända förslag på lämpliga kandidater till denna elitsegelflygkurs. Förslaget skall kompletteras med en uttömmande motivering av valet.

Om det skulle visa sig omöjligt att ur klubbarnas förslag få fram de 12 lämpligaste deltagarna, kommer dessa att uttagas genom lotning.

Klubbarnas förslag skall insändas till KSAK, Malmskillnadsgatan 27, och vara sekretariatet tillhanda senast den 12 april 1946.

Flygfältplaner i Väst-Sverige

Den ständigt växande motorflygverksamheten på Torslanda flygplats utanför Göteborg har medfört att det börjat bli väl så trångt både på själva flygplatsen och i det omkringliggande luftrummet. Detta förhållande har gjort att de göteborgska privatflygarna får inrikta sig på att inom en inte alltför avlägsen framtid flytta bort från Torslanda.

För segelflygarnas del är flyttningsfrågan högaktuell. Det har ju visat sig att segelflyg inte lämpligen kan kombineras med motorflyg på en och samma flygplats och västkustmetropolens segelflygare har redan nu stora svårigheter att kämpa mot när det gäller att hålla verksamheten på Torslanda i gång.

Allt detta samverkar till att göra Göteborgs flygplatsfråga alltmera brännande för varje dag som går. För att få någon lösning på problemet har man nu tillsatt en kommitté som skall utreda flygplatsfrågan. Ordförande i denna kommitté är chefen för västra flygbasområdet, överste Tornberg, och Aeroklubben i Göteborg är representerad med kapten Wage och civilingenjör A. Johansson.

Kommittén har kastat begärliga blickar mot grannstaden Mölndal, och den närmaste uppgiften blir nu att undersöka möjligheten att anlägga ett flygfält där i närheten.

Medan vi ännu häller oss i sydväst passar vi på att ventilera Borås flygplatsproblem. Att Borås håller sig med en driftigt och livaktigt flygklubb det visste vi förut och likaså att staden redan för 16 år sedan tog upp flygplatsfrågan till diskussion men ännu inte lyckats finna någon godtagbar lösning på problemet, främst beroende på den ur flygplatssynpunkt sällsynt ogina terrängen i stadens omgivningar.

Däremot har vi först nu fått reda på att chefsinstruktören för segelflyget, som inte kan förflytta sig 10 km utan att spana efter ev blivande flygfält, nyligen företagit en undersökning i Boråstrakten i syfte att få ett slut på den 16-åriga diskussionen. Undersökningen har glädjande nog resulterat i att man funnit ett fält som utan alltför omfattande arbeten skulle kunna gö-

ras användbart för segelflygverksamhet. Detta fält ligger vid Gårdhem ca 10 kilometer sydväst om Borås och torde även erbjuda möjlighet till ett landningsstråk på över 1000 meters längd för motorflygplan. Detta landningsstråk kan läggas i den förhärskande vindriktningen.

Det är att hoppas att de flygbitna boråsarna inte skall behöva utsträcka sin sextonåriga väntan på ett flygfält mycket längre. Om Gårdhemsprojektet kan föras i hamn kommer detta säkerligen att betyda flygsportens och särskilt segelflygsportens stora genombrott i Borås med omnejd.

Krävande vintertävling

En hård och bister nordan svepte över Örebro flygplats när landets modellflygarelit söndagen den 17 februari ställde upp i Nordens hittills största tävling av detta slag. Redan under trimningarna visade det sig att haveriprocenten skulle komma att bli ansenlig. Lösryckta »stabbar» och avbrutna vingspetsar singlarade som höstlöv i den bitande vinden och då och då gav sig enstaka modeller i väg på högst privata utflykter från depåerna.

Man var naturligtvis inställd på att det inte skulle kunna bli några anmärkningsvärda tider under sådana väderleksförhållanden. Det vittnar emellertid gott om det svenska modellflygets kvalitet att tävlingen kunde genomföras programenligt och att en del goda resultat kunde noteras.

Tävlingen genomfördes i två perioder och redan i den första erhöll Sigurd Boberg, Västerås, i S2 tävlingens bästa tid med 5.45,2 min. En fin prestation gjorde K.-E. Landegren, Västerås, som segrade i både G1 och G2 och för alltid lade beslag på St T:s vandringspris. Klubbkamraterna hyllade Landegren genom att »hissa» honom mitt framför prisbordet.

Som väntat fick svenska rekordet i F-klassen en puff framåt. Det var Vingarnas Göran Thulin, som redan i första perioden ordnade den saken med en flygning på 4.52,9 min. Den nye rekordhållaren förlorade sitt flygplan på kuppen men fick plåster på såret i form av FLYG:s fina hederspris.

Sedan Ing Dérantz vid det här laget riks-bekanta »pipa» blåst »eld upphör» samlades publik och tävlande kring det imponerande prissamlingsbordet. Prisutdelningen förrättades av överste af Sillén, som i ett kort anförande framhöll modellflygsportens stora betydelse som ungdomshobby.

Äran av att denna stora tävling trots vidrigt väder kunde genomföras friktionsfritt får tillskrivas det energiska och välplanerade organisationsarbetet, som nedlagts av Modellflygklubben Hobby i Örebro.

De bästa resultaten blev:

S 1: 1) Osvald Eklöf, Eskilstuna, 2.20,3, 2) Sven-Erik Christensson, Halmstad, 2.07,9, 3) Kurt Nilsson, Halmstad, 2.06,4.

S 2: 1) G. Kalén, MFK Gamen, Norrköping, 3.03,65, 2) Lars Spångberg, Danderyds flygscouter, 3.00,5, 3) Sigurd Boberg, Västerås, 2.52,6.

G 1: 1) Karl-Erik Landegren, Västerås, 1.29,1, 2) Karl Erik Svensson, Linköpingsskadern, 1.04,2, 3) Jan Nathorst-Westfelt, Borås, 1.04,1.

G 2: 1) Karl-Erik Landegren, 2.15,7, 2) Åke Larsson, Vingarna, 1.25,8, 3) Åke Roggentin, Vingarna, 1.00,9.

F: 1) Göran Thulin, Vingarna, 2.26,4, 2) Tore Haglund, Hofors, 2.18,7, 3) Bo Boberg, Västerås, 2.14,9.

I lagtävlingen blev resultatet: 1) Vingarnas lag 1, Stockholm, 5.07,6, 2) MFK Gamen, Norrköping, 4.06,6, 3) Borås FK, 4.05,6.



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 lättflyget — 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 roderharmonier 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 yngre 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

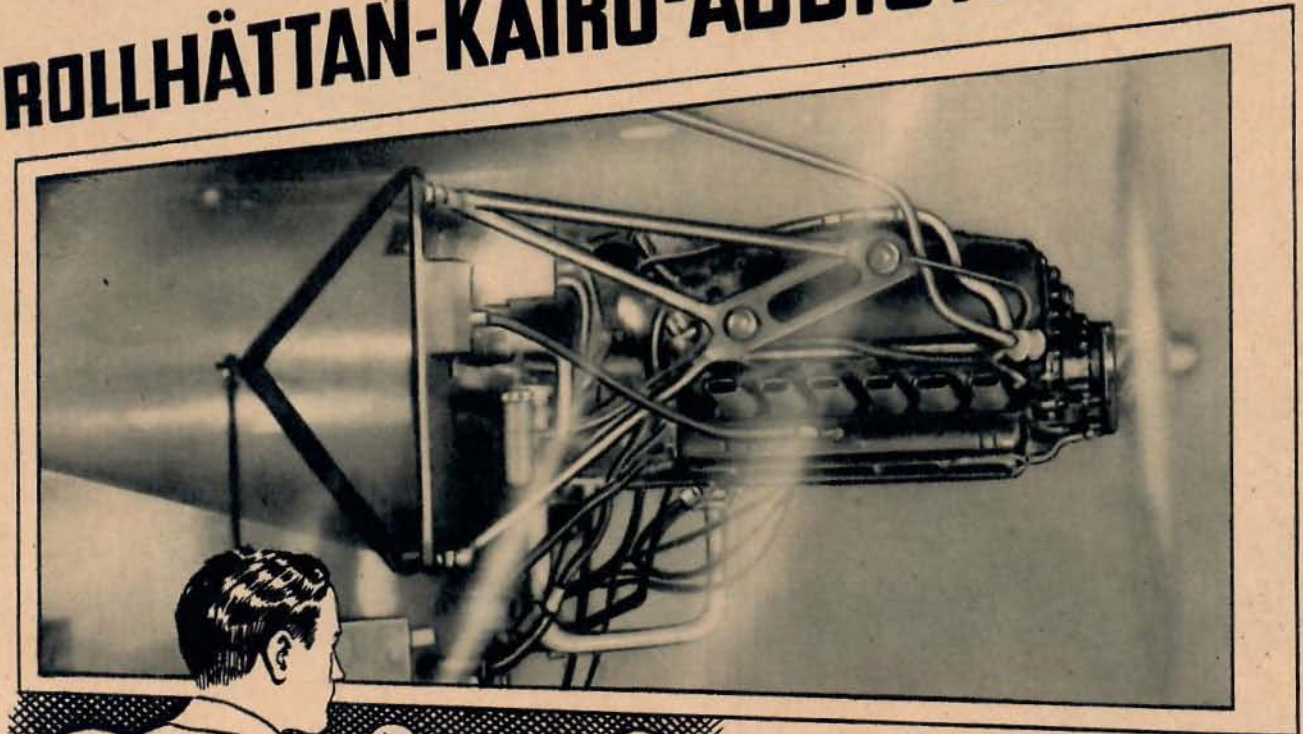
55 kg bagage medföras. Flygsträckan är 480 km. Med extratank och 3 personer kan den utsträckas till 700 km. Instrumentutrustningen är förstklassig och inredningen mycket gedigen med bekväma stolar och dragfri ventilation. Maskinen kan levereras omgående.

AB AERO SERVICE

GREVTUREGATAN 3-5 STOCKHOLM TELEFON 67 52 20



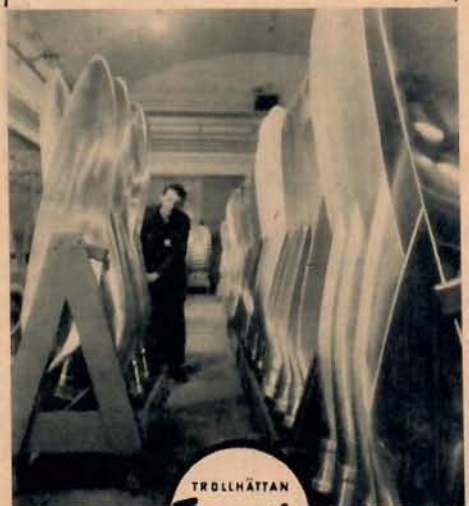
TROLLHÄTTAN-KAIRO-ADDIS ABBEBA



**- motsvarande flygsträcka
provköres varje flygmotor
före leveransen**

En flygmotor måste vara oerhört driftsäker och varje detalj tillverkas därför med största noggrannhet och under minutlös kontroll. Den färdiga motorn provköres 2 gånger – inalles 13 timmar – och mellan proven monteras den ned fullständigt för en sista detaljbesiktning. Härigenom vinnes en dubbel kontroll på alla i motorn ingående detaljer – i en flygmotor av typ DB-605 över 9.000.

Parallellt med
vår produktion av flygmotorer tillverka vi även propellrar av högsta världsklass för alla våra motorer.



SVENSKA FLYGMOTOR AKTIEBOLAGET - TROLLHÄTTAN



Flyg

NORDENS STÖRSTA FLYGTIDNING

W. Kleen:

MORGONDAGEN, FN och FLYGET

Vi går emot en tid, kännetecknad av ett nytt försök att skapa mellanfolklig fred genom de »fredsölskande» staternas sammanslutning i FN till gemensamt försvar mot fredsbrytare. Förvisso är de skandinaviska folken fredsölskande, och det dröjer säkerligen icke länge förrän även Sverige är medlem i FN. Då står de närbefröjade folken i samma försvarsgemenskap inom en större ram än den som utstakas av Skandinavien gränser. Men det ligger i sakens natur att denna gemenskap på grund av rums- och tidsfaktorerna närmast blir skandinavisk.

Om den påbjudna freden bryts genom ett angrepp på något av de skandinaviska länderna ligger de båda andra till rum och tid närmast att bringa den första hjälpen. Först i ett senare skede kan längre bort belägna, mäktigare medlemmar av FN hinna ingripa. Hur de praktiska konsekvenserna av detta självklara förhållande skall dras — eller om de överhuvud kan dras — redan i fredstid är en fråga som icke här skall beröras. Det är tillräckligt att fastställa att det gemensamma strategiska område som bildas av Skandinavien leder till gemensam försvarsstrategi i händelse av ett angrepp på någon av de skandinaviska medlemmarna i FN.

Lösningen av det till FN anslutna Skandinavien försvarsproblem — vi bortser här från våra skyldigheter att delta i samfälliga FN-aktioner — innebär skapandet av försvar mot invasion och mot flyganfall.

Avvärandet av invasion över våra jämförelsevis korta och mestadels otillgängliga landgränser är den minst betungande uppgiften. Vida svårare är att ordna ett effektivt försvar mot invasion över havet och genom luften. I båda fallen är flyget den första försvarslinjen och den enda som kan förhindra invasion. När därtill kommer att flyget självfallet är det viktigaste försvarsmedlet mot flygbombanfall är det lätt att dra slutsatser beträffande flygets betydelse för det nationella försvaret.

Vid det samfälliga försvaret inom FN:s ram är flyget det krigsmedel med vilket vi först kan hjälpa andra och med

vilket de först kan hjälpa oss. Och inom denna ram ligger Skandinavien som ett av geografien betingat flygbasområde, såsom sådant lika lämpligt varifrån ett anfall än kommer.

Morgondagens flyg blir sålunda av avgörande betydelse för de skandinaviska ländernas försvar och för deras ställning som medlemmar i FN. Utan att äga erforderlig kunskap om flygets tekniska förutsättningar i anfall och försvar och som transportmedel kan man alltså icke bilda sig en uppfattning om vare sig våra försvarsutsikter eller våra utsikter att hävda oss som fullmyndiga medlemmar i FN. Det tillhör medborgerlig allmänbildning att äga sådan kunskap, icke minst i en tid då vi skandinaviska folk var för sig går att uppbygga det försvar med vilket vi skall möta morgondagens påfrestningar och faror.

Den svenske flygmajoren Stig Wennerström har fyllt ett hittillsvarande tomrum i den skandinaviska litteraturen genom sin nyligen utgivna (i föregående nr av FLYG omnämnda) bok »Morgondagens flyg». I denna granskar han flygets utveckling under andra världskriget, redogör för dess nuvarande ståndpunkt och ser framåt på morgondagens flyg. Boken ger en utmärkt överblick över flygets förutsättningar i anfall och försvar, dess styrka och begränsning, och därmed också över våra möjligheter att försvara oss.

När vi på denna plats fäster uppmärksamheten vid »Morgondagens flyg» sker det i övertygelsen att boken har en verklig uppgift att fylla och att den fyller den utmärkt. Det är en solid grund för medborgarkunskapen rörande flyget, och den kan genom sitt låga pris — endast 2:25 sv. kr. — skaffas av envar som har intresse för vårt viktigaste försvarsproblem. Och vilken medborgare bör icke ha det?

Förf. säger i sitt förord att hans slutsatser utformats ur svensk flygvinkel. Det är också den enda han kan anlägga, men även de andra skandinaviska folken ser läget ur samma synvinkel, varför boken är av lika stort intresse för dem.

För lekmannen är »Morgondagens flyg» en intresseväckande, lärorik framställning, för fackmannen en uppslagsbok.

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.

TRAFIK

Vår vinst - Er vinst

Kungsgatan 9, Stockholm. **Specialbolag för trafikrisker** Tel. 23 21 20.



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

PAPPERSFÖRÄDLING A.-B.

Nissafors. Tel. 30.

Ombud för Nissafors fallskärmar: AB FLYGLEVERANSER, STOCKHOLM

Sjöflyget är modellen för den norska inomlandstrafiken säger expertisen

Fornebu — trafikledartornet och en del av expeditiionslokalerna.



NORSKT FLYG I STÖPSLEVEN

En allmän osäkerhet, känslan av att någonting snart kommer att hända är vad som betecknar norskt flygväsende av i dag. Men samtidigt som man noterar denna osäkerhetskänsla erfar man starkt den kraftanspänning som görs i Norge just nu för att bringa reda i det kaos, som tysk ockupation och avvecklingen av densamma skapat. Norge känner sig handikapat och en smula pessimistiskt, det är sant, men någon resignation är det minsann inte fråga om. Svårigheten ligger egentligen bara i att kunna samordna alla goda krafter för att få en hållhake på problemen och få aktiviteten att mynna ut i positiva resultat snarast möjligt.

Betecknande är det yttrande som *Ole Reistad*, en av de verkligt stora andarna inom norskt flyg, fällde vid ett samtal som FLYG:s medarbetare hade med honom:

— Man löser inga problem genom att gå omkring dem som katten kring het gröt. Man löser dem genom att gå dem inpå livet och ta dem i kragen.

Och att ta problemen i kragen, det är just vad norskt flygfolk gör i dessa dagar. Kanske man ännu inte fått något grepp som är stadigt nog för att fälla problemjätten till marken, men det kommer, och då blir det en duns som säkert kommer att sätta luften i dallring.

Av FLYG:s utsände YNGVE NORRVI

Sjöflyg — landflyg

Norge är i många fall mycket likt Sverige, men i fråga om lösandet av inlands trafikens problem kommer man mycket snart underfund med att de båda länderna troligen kommer att gå olika vägar. För Sveriges del synes ju utvecklingen gå i riktning mot i stort sett enbart landflygplan. I Norge gör sig i dag två diametralt motsatta åsiktsriktningar gällande. Den ena hävdar att sjöflyget är det enda tänkbara. Den andra håller på landflyget.

Denna diskussion är inte ny. *Wiggo Widerøe*, vice verkställande direktör i Norges Luftfartsstyre berättar i en bok »Pionertid», som nyligen kommit ut, om hur redan 1934 lidelsefulla strider rasade om problemet sjöflyg kontra landflyg. Det var på den tiden då det dåvarande Norskt Luftfartsselskap och Widerøes Flyveselskap kämpade om koncessionerna inom Norge.

DNL förfäktade att man måste gå in för landflyg och lade fram ett förslag om byggandet av en hel rad flygplatser. Motparten höll på att man borde starta med sjöflyg,

följa utvecklingen och tills vidare bara bygga ut de flygplatser som var nödvändiga som portar mot det övriga Europa och Amerika. Norrmännen hade sina egna förhållanden att ta hänsyn till, skärgården den långa kusten, fjordarna och de tusen insjöarna som redan låg där som färdiga flygplatser.

Av flygplatser som höll internationella mått kunde man kanske få tillsammans sex stycken sedan man sprängt bort berg för miljontals kronor. Och inte ens då skulle de flesta av dem tillfredsställa de krav som ställdes för riskfri landning i dåligt väder. En nödlandning med hjul i vår kuperade terräng betyder i de flesta fall detsamma som haveri, säger *Widerøe*, och svårigheterna med blindflygning mellan våra fjäll och nedisningsrisken runt kusten på vintern talar sitt tydliga språk om att sjöflygningen är det enda rätta för Norges vidkommande.

En viss sammanjämkning av åsikterna har emellertid ägt rum och man tycks vara överens om att den inhemska trafiken till största delen bör utföras med sjöflygplan medan man för den internationella trafiken skapar landflygplatser av högsta klass.

Problemet Nord-Norge

Ole Reistad blir både arg och lyrisk på en gång när han vid vårt samtal kommer

Fornebu med Holmenkollen och de andra höga åsarna i bakgrunden. Inflygning från det hållet är inte lätt med tunga plan.





En av de Harvard som användes som övergångsplan till bl a Spitfire i Norge i dag.

Ole Reistad med en min som gör en glad att vara skandinav.

Trafikflygets framtid

Dir *Wiggo Widerøe*, chef för Widerøes Flyveselskap och för ögonblicket även en av de ledande männen inom Norges Luftfartstyre, ville inte gärna yttra sig något närmare om norskt trafikflygs framtidsplaner, när vi uppsökte honom. Vi får dock bakgrunden till den nuvarande situationen. Den 19 november 1943 upprättades i London ett statsorgan, Norges Luftfartsstyre, som fick till uppgift att tillvarata norsk civil luftfarts intressen tills Norge var befriat. Den 9 mars 1945 kom det en tilläggsbestämmelse som sade att lagen av 1943 endast skulle gälla tills stortinget kunde träffa avtal om den civila luftfartsorganisationen.



En bild av Ole Reistad då han var chef för Little Norway. Här tar han just emot en skeppsklocka som gäva från en norsk tankångare som fraktat över 200.000 ton olja över Atlanten till fronterna i Europa.

Denna organisation, Det Norske Luftfars-selskap, är nu i det närmaste färdig. Tills vidare sitter dock endast en interimstyrelse. Vem som skall bli högsta chef i det nya bolaget är i skrivande stund icke bestämt, men många namn har nämnts i sammanhanget. Namn såsom Widerøe, Isdahl, Reistad, Balchen m. fl.

Vi hoppas att den här övergångstiden skall bli så kortvarig som möjligt, säger dir Widerøe. Vi i NL har gjort vad vi kunnat för att organisera trafiken, och det bör påpekas att det inte är NL som utfört flygningarna, utan dem har den militära organisationen gjort hittills. I somras flög vi förresten 9 000 km om dagen i genomsnitt och då bl a med Sunderland och Catalina. DNL:s interimstyrelse har redan köpt eller träffat avtal om inköp av en del materiel. Förmodligen kommer man att hela gå in för DC-3, Dakota och en del Ju-52 för den kortare trafiken och för kustlinjerna. För atlantflyget blir säkert DC-4 den typ som närmast kan komma ifråga. Vi har kört mycket försiktigt hittills främst till följd av att säkerhetstjänsten inte varit tillfredsställande utbyggd. Den saken är för ögonblicket den aktuella.

Inomlandstrafiken för DNL:s del kommer nog i första hand att inrikta sig på följande linjer: Oslo—Trondheim—Bodö—Tromsö—Hammerfest och Kirkenes. Oslo—Stavanger—Bergen och Kristiansand. Utomlandstrafiken kommer förmodligen att koncentrera sig på linjer till Stockholm—Köpenhamn—Amsterdam—Paris—London och New Castle samt på Amerika.

Vi frågar dir Widerøe vad han tror om Hønningstads skidhjulambifibie A-5 och får till svar att det säkert kommer att bli ett plan som passar precis för norska förhållanden men också för svenska. Ur effektivitetssynpunkt borde nog förresten planet byggas i Sverige, som har betydligt större resurser än Norge på det området. Under alla förhållanden är ett samarbete mellan Sverige och Norge på flygets område absolut nödvändigt.

Att ni i Sverige förbjudit linjeflygning med enmotoriga sjöflygplan, tycker jag för övrigt är rena galenskapen, säger dir Widerøe. Sådana restriktioner gör mer skada än nytta. För flygning med landflygplan ställer sig saken en aning annorlunda, men jag vill gärna framhålla, att mitt bolag inte haft ett motorstopp sedan 1933. Någonting för Luftfartsstyrelsen att fundera över...

Flygplatserna

Norrmännen är mycket imponerade av Sveriges uppsving på flygområdet och sticker inte under stol med att grannen öster om Kölen väl förstått att ta till vara fördelarna av att ha undsluppit kriget. Av de få saker på plussidan som Norge fått ut av kriget är en hel rad flygplatser, men det finns ett stort men även här. En alldeles förbluffande planlöshet har präglat tyskarnas flygplatsbyggande, och uppfattningen om den tyska grundligheten, logiken och systematiken har fått ytterligare ett grundskott. Man har börjat på ett flygfält, offrat några miljoner (stulna) kronor på det — och så slutat med arbetet innan det varit halvfärdigt. I stället har man börjat på ett nytt fält ofta strax bredvid, kanske uppgivit även detta och återupptagit arbetet med det första. Därför kan man i Norge i dag se flera stora halvfärdiga fält bara



Wiggo Widerøe, en av planörerna inom norskt flyg.

in på problemet Nord-Norges kommunikationer. Han sitter nu som chef för flygvapnets nordligaste distrikt med huvudkvarteret i Bardufoss — åtskilliga mil norr om Narvik. Man behöver bara kasta en enda blick på kartan för att förstå vilka oerhörda avstånd det här är fråga om och vilken utomordentlig betydelse ett väl utvecklat linjeflyg skulle få för dessa trakter och för Norge i dess helhet. Ole Reistad »härskar» över ett område som i längd sträcker sig över en distans lika lång som från Oslo ned till Medelhavet. Naturen är vild och föga gästvänlig. Folket där uppe känner sig isolerat och undanskuffat. Ett telegram från Tromsö till Oslo tar ofta en vecka att få fram...

Med ett väl utbyggt linjenät av sjöflygplan skulle hela Nord-Norge i ett nafs kunna länkas in i det övriga samhällsmaskineriet, säger Ole Reistad. Det skulle betyda mycket, inte bara för trivseln i de nordliga trakterna utan också för den materiella, kulturella, politiska och sociala utvecklingen i hela Norge. Nord-Norge har utomordentligt rika naturtillgångar, som vi med nuvarande resurser inte kan tillvarata. Vad skulle det inte betyda om exempelvis fisken från norr kunde fraktas färsk söderut. Vad skulle det inte betyda att det folk som tagit på sin lott att söka utvinna något ur vatten, skogar, jordar och berg där norrut fick ordentligt kontakt med landsmännen söderut och med den kultur som vi sydbor närmast börjat betrakta som vår egen.

Nordlandsbanan skall efterhand dragas fram till Fauske (i höjd med Bodö), och det är kanske inte så mycket att säga om, men okristligt mycket pengar kostar det att dra en järnväg i dessa oländiga trakter där fjällen hela tiden står på tvären.

Att försöka fortsätta med en järnväg ännu längre norrut skulle vara att ruinera sig direkt. Vi bör i stället lägga ner pengar på att få ett välutvecklat flygnät. En linje (kanske flera) längs kusten och en mängd smålinjer tvärs över landet som förbindelsevägar är modellen. Det är inte tu tal om att detta skulle löna sig så snart man fått någorlunda regularitet på trafiken. Här finns massor av goda flyghamnar — en del kombinerade med landningsstråk för landflygplan — längs hela kusten och inne i landet.

Men klimatet är tjuvrigt här uppe och vad som främst behövs vid sidan om flygplan och besättningar som känner landet är en väl utvecklad säkerhetstjänst. Den har klickat hittills. Vi måste ha en väderlekstjänst som man kan lita på i alla situationer. Vi måste komma därhän att varje fyrvaktare och varenda skogvaktare blir meteorologisk observatör och dagligen rapporterar sina iakttagelser till en eller flera centraler. Vi måste använda fiskarna som meteorologiska medarbetare. Vi kan övervinna svårigheterna och vi skall också övervinna dem, säger

några få kilometer från varandra, ofta med alltför korta startbanor eller med banorna i felaktiga riktningar och med omöjliga inflygningsförhållanden. Många av de tyska flygplatserna kan med andra ord inte användas utan vidare. Mycket arbete och stora pengar måste offras på dem (naturligtvis inte alla) innan de blir användbara. En del måste helt enkelt läggas ned.

Fornebu (Oslos Bromma) har tyskarna offrat gigantiska belopp på och ändå inte lyckats få så utbyggt att det kan anses idealiskt. Ännu i dag står ett väldigt bergsparti kvar mitt ute på fältet. Och man måste säga att läget långt ifrån är idealiskt. Platsen ligger visserligen centralt med bara tio minuters resa in till Oslos centrum, men inflygningsförhållandena är miserabla. Fornebu ligger i en gryta mellan höga åsar på tre sidor. Dimman är ofta mycket besvärande och startbanorna är inte mer än drygt 1 300 meter. En utbyggnad kommer att kosta väldiga belopp.

För stortrafik lämpar sig inte Fornebu alls, men den har givetvis sitt värde för lokaltrafiken. Men vilka flygplatser kan då tänkas komma till användning för atlanttrafiken?

Gardermoen—Rygge—Oslo

Här går meningarna återigen isär i dagens Norge. Man har Gardermoen, fågelvägen cirka 40 km nordost om Oslo. Ett jätteflygfält med idealiska inflygningsförhållanden från alla håll och två banor på över 2 000 meter vardera. För närvarande använder flygvapnet Gardermoen för utbildning och träning men platsen har utrymme nog även för civiltrafik. Atlanttrafiken går för närvarande över Gardermoen som utrustats med goda installationer för blindlandning. Det är ingen svårighet att med specialbyggda rälsbussar frakta in passagerarna till Oslo på något mer än en halv timme. Tullvisitation och passkontroll kan man med fördel företaga under tågresan, så därvidlag är inte problemen större än här i Sverige.

Men det höjs röster för Gardermoens olämplighet som civil storflygplats. Inflygningsförhållandena är visserligen prima. Platan som fältet ligger på är stor som

»halva Småland» och jämn som en pannkaka, men den ligger högt, 200 m över havet, och vid låg molnhöjd är det problematiskt med landningssäkerheten anser många.

Och dessa skeptiker har ett — eller snarare två — andra förslag som diskuteras lidelsefullt i dagens Norge. Det ena förslaget är Rygge, beläget cirka 50 km söder om Oslo vid fjorden. Där har tyskarna lagt en bana, men platsen fordrar ett jättearbete för att kunna ta emot stortrafik. Platsen lär emellertid ha ett mycket gott flygväder — »tyskt klimat» som Ole Reistad uttryckte sig — och det säges vara mycket lätt att flyga in på fältet från sjösidan även om molnen går ända ned i backen.

Transporten av passagerare och gods till Oslo skulle inte vålla större besvär än från Gardermoen, men det är kapitalinsatsen det är fråga om.

Om vi kunna avläsa stämningen riktigt, så har Rygge för närvarande rätt små chanser att hävda sig i konkurrensen med Gardermoen, men platsen ligger där dock och man vet inte vad som kan hända.

Rakt väster ut vid Stavanger ligger Sola.



Gardermoen — trafikledartornet.

en jätteflygplats med världens mest idealiska väder (dimma 4 dagar om året) och inflygningsförhållanden som väl knappast någon flygplats i världen kan visa upp maken till. Platsen presenteras utförligare på annat ställe i detta nummer, varför vi här nöjer oss med att konstatera att det är 300 kilometer fågelvägen från Oslo till Sola, varför problemen även i det fallet är rätt besvärliga.

Det torde emellertid kunna diskuteras om inte atlantrutterna med en viss fördel kunde läggas på Sola och att trafiken därifrån lades på plan av mindre typ. I vissa norska kretsar umgås man gärna med tanken att hela den nordeuropeiska fjärtrafiken borde läggas till Sola. Att det ligger någonting i den tanken är säkert, men det torde vara rätt svårt att få såväl svenskar som övriga att använda Sola som slutpunkt för sin atlanttrafik.

Norska flygvapenproblem

— Man måste vara något av en siare och spåman för att kunna yttra sig om flygvapnets framtid, säger general Riiser-Larsen

General Riiser-Larsen inspekterar nya norska flygelever i England.



Chefen för Mosquito-avdelningen på Gardermoen, kapten Thorleif Eriksen med sin schäfer Gregg. Gregg som flek fänriks grad i England under kriget har bl a flugit Mosquito över Nordsjön med sin husse och har egen flygdagbok med över 15 timmar i. Fin hund.

med en glimt i ögat när vi söker upp honom. Materielfrågan är kanske den svåraste att lösa. Vi vet alldeles för litet om vart utvecklingen kommer att gå för att med bestämdhet kunna fatta några direkta ståndpunkter. De nya uppfinningarna och upp-täckarna ger oanade möjligheter. Vad vet vi egentligen om reaktionsflyget, om de radiostyrda raketerna och om atomenergin? Just inte mycket.

När vi nu planerar vårt flygvapens organisation bjuds vi både på glädjeämnen och svårigheter. Glädjeämnen består främst i att försvarsviljan är större än någonsin, många gånger större än de ekonomiska förutsättningarna. Vi har ingen svårighet att få folk och duktigt folk till vapnet, men eftersom Norge just inte blivit rikare under kriget, så kommer ekonomien att vålla stora problem. Vi arbetar nu efter en provisorisk 3-årsplan såsom en övergång till mera ordnade förhållanden.

Materielen är ännu inte klar av orsaker som jag tidigare nämnt, men vi avser att i första hand använda Spitfire, Mosquito, Lockheed och Catalina för de uppgifter som närmast kan anses aktuella. Vi har folk utbildat på dessa typer, både förare och markpersonal, vilket gör att vi får det lättare med utbildningen under övergångsperioden.

Hur mycket materiel vi kommer att förfoga över, ja det är nog i viss mån en militär hemlighet, men så mycket kan jag kanske säga att vi får betydligt mer än vad vi kom hem med i maj 1945...

De tyska flygplatserna är naturligtvis en tillgång, och vi kommer nog att använda oss av de flesta. Fälten är merendels rätt hyggliga, men byggnaderna är under all kritik och kommer att kosta stora summor.

Demokratiserad utbildning

Beträffande utbildningen så kommer den att bli helt norsk, möjligen med undantag av specialutbildning på vissa områden. General Riiser-Larsen vill gärna inrätta en 3-årig luftkrigsskola i stort sett organiserad som sjökrigsskolan. Generalen är ju också

(Forts. på sid. 37.)



JÄTTEFLYGFÄLTET SOLA

Vad våra svenska flygexperter går och drömmer om finns redan färdigt i Norge — en flygplats av »atlantformat» med tre rullbanor på över 2.000 meters längd och väldiga moderna hangarer. Från 1.000 meters höjd såg jag det under mig, ett jättelikt fält omedelbart intill havet och med rullbanorna som en liksidig triangel med sidorna förlängda i alla riktningar. Terrängen här är inte alls norsk, och inflygningsförhållandena är därför idealiska. Blott österut reser sig Liefjällets 300 m höga bergvägg, men den ligger åtskilliga kilometer från fältet.

Sola flygfält är en av de få positiva saker, som den tyska ockupationen skänkt Norge. Läget är väl valt. Utanför kusten stryker Golfströmmen förbi, vilket betyder att snön smälter på ett par dagar även mitt i vintern, och — märkligast av allt — det är dimma blott 4 dagar pr år enligt en officiell statistisk uppgift från norska luftförsvarsdepartementet. 300 meter från fältet ligger en sjöflyghamn i en väl skyddad vik, och 2 km inåt land finns en reservflygplats, förbunden med Sola genom en bred betongväg.

Tåget Oslo—Stavanger tar 18 timmar, men genom tillmötesgående från Norges Luftfartsstyre fick vår medarbetare följa med en fyrmotorig Sunderlandflygbåt den cirka 40 mil långa turen runt södra Norges kust, där Lindesnes skymtade i fjärran, upp till Stavanger, landets fjärde stad som ligger vid inloppet till Bukkenfjorden.

VID STAVANGER HAR
KOSTAT FYRAHUNDRA
MILJONER KRONOR
MEN KAN BLI "HUR
STORT SOM HELST".
DÅLIGT VÄDER BARA
FYRA DAR OM ÅRET



År 1934 hade norrmännen planer på att bygga ett flygfält här, berättar flygplatschefen under färden runt det stora flygfältet som mäter 18 km i omkrets. Tre år senare hade vi fältet klart och året därpå invigdes det. Mellan 1938 och 9 april 1940 gjordes de första försöken med flyg till och

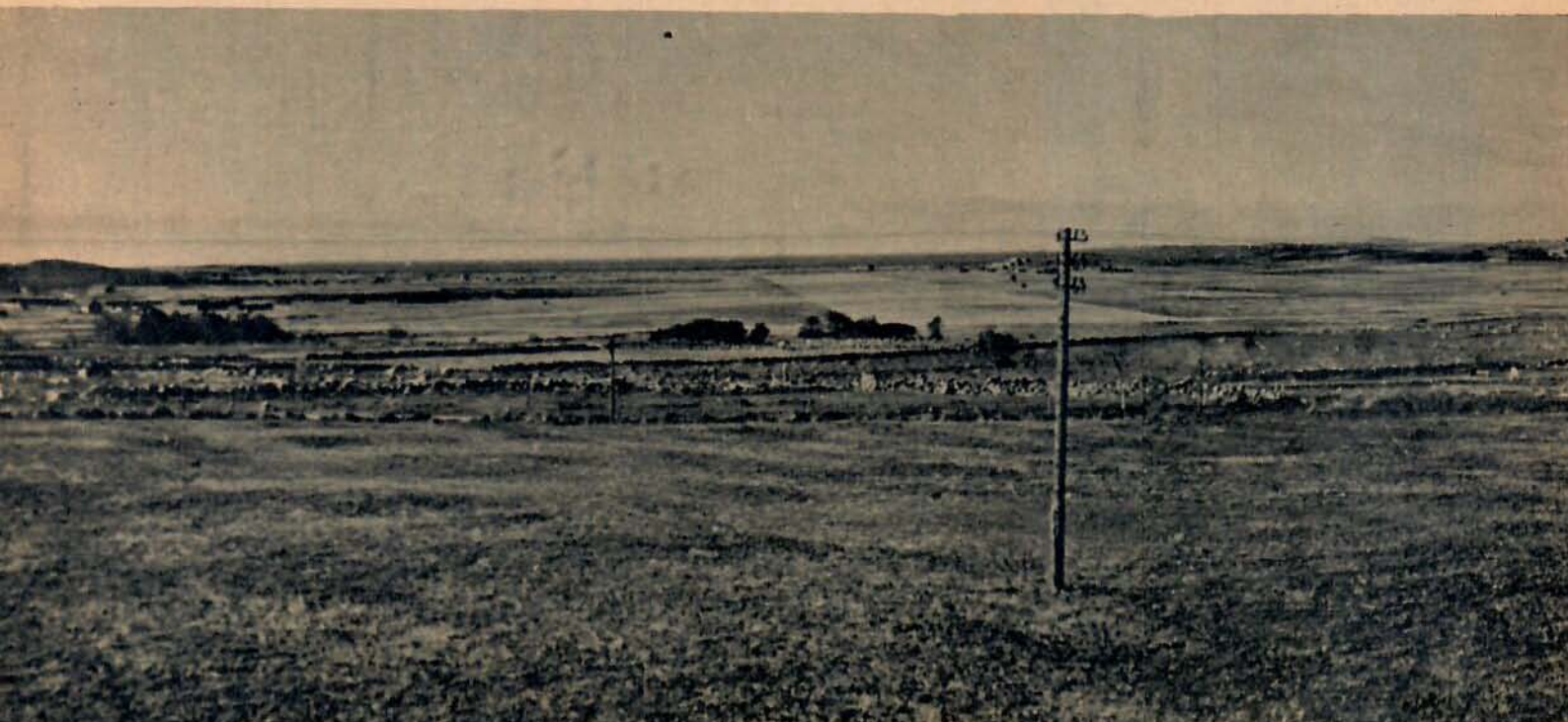
från utlandet. Mestadels gällde flygningarna England, och de lyckades. Vi började just i våra framtidsdrömmar vända oss mot Amerika då tyskarna invaderade Norge.

Flygfältsarealen 7-dubblad

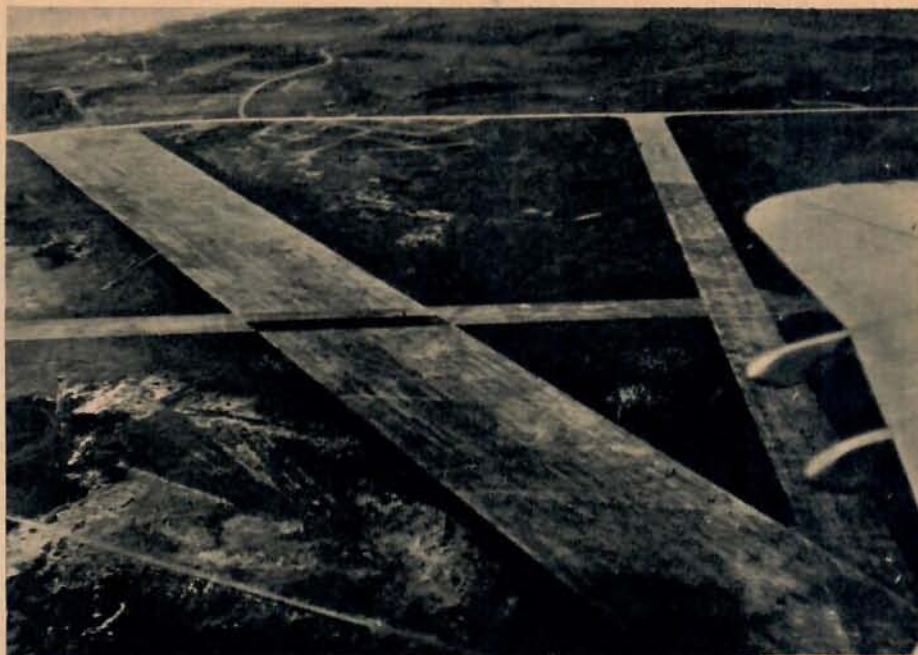
De lade omedelbart beslag på Sola. Före ockupationen mätte hela fältet 450 000 m², men när kapitulationen kom hade tyskarna hunnit vidtaga en rad förbättringar och utvidgningar, varför Sola i dag har en totalyta av 3 300 000 m². Själva huvudfältet har nu tre stora startbanor på något över 2 000 meters längd vardera, och av dessa har tyskarna förlängt två och själva byggt en, som gjorts inte mindre än 100 meter bred. Kanske var det deras mening att ytterligare förlänga den med en halv kilometer ner till havsstranden, men de hann aldrig realisera detta projekt. F. ö. är inflygningsförhållandena här helt enkelt storartade, då terrängen är fullständigt platt så långt ögat kan se utom några kilometer österut där Liefjällets 300 meter höga bergvägg reser sig. Men även från det hållet går det perfekt att landa.

Hypermoderna hangarer

Dessutom byggde tyskarna ett par stora, alldeles utomordentliga hangarer med moderna värmeanläggningar. Dessa kommer givetvis att användas liksom en hel del verkstäder och andra byggnader. Den nuvarande stationsbyggnaden fyller dock långt



Nedan en totalbild av Sola flygplats och terrängen omkring. Få städer torde kunna uppvisa så mycken plan areal som Stavanger. Mitt för vänstra telefonstolpen på bilden ses den stora 2.000 meter långa och över 100 meter breda rullbanan. — Till höger en flygblad av Sola. De båda rullbanorna som bildar V-et kan med lätthet förlängas ytterligare.



ifrån alla moderna anspråk men en ny skall uppföras med det snaraste.

Sjöflyghamnen som skall användas speciellt för kusttrafiken ligger som sagt bara ett par hundra meter från huvudfältet. Platsen är historisk. Det var nämligen här kong Harald slog de norska småkungarna och samlade Norge till ett rike 872. En stor hangar gör det möjligt att »parkera» och reparera ett stort antal flygbåtar samtidigt om så skulle behövas.

Reservflygplatsen Forus ligger 2 kilometer inåt landet, och här anlade tyskarna två startbanor om vardera 1 000 meter. Troligen kommer dock inte norrmännen att ha någon användning för dem. Där låg förr en sjö, så betongen brast gång på gång, och det var först efter många misslyckanden som tyskarna lyckades få banorna tillräckligt motståndskraftiga. Grundén på huvudfältet består av sandbundet gräs, och det finns ingen risk att banorna inte skall tåla belastningen.

Väldiga flygplankyrkogårdar

Men tyskarna har inte bara gjort nytta på Sola. Som på så många andra ställen har de skövlat obönhörligt. Ett flertal bönder fick flytta bort från stuga och teg, och två kyrkor tvingades norrmännen riva, en när tyskarna påstod att de hindrade inflygningen, vilket emellertid ingalunda är med sanningen överensstämmande. Den ena är Erling Skalgssons 900-åriga kirke, och där den stod gapar nu en stor rektangelformig grop ur marken, omgiven av ett hundratal träkors

på engelska, amerikanska och tyska soldatgravar. Men norrmännen målade siffror på stenarna när de rev kyrkan, och nu skall den återuppföras på sin gamla plats.

På flygplatsen hittar man självfallet en hel del kvarlevor från tyskarnas tid på Sola. Här finns mängder av pansarvärns- och luftvärnskanoner, bensindunkar, bilar och flygplan, av vilka de flesta förstörts och samlats ihop till veritabla flygplankyrkogårdar. Ganska intressant är att se det 30-tal återstående lavetter, på vilka en gång enmanstorpeder låg. De skulle användas i händelse av en allierad landstigning på Sola, men engelsmännen tog hand om förstörelsevapnen och sänkte dem i havet.

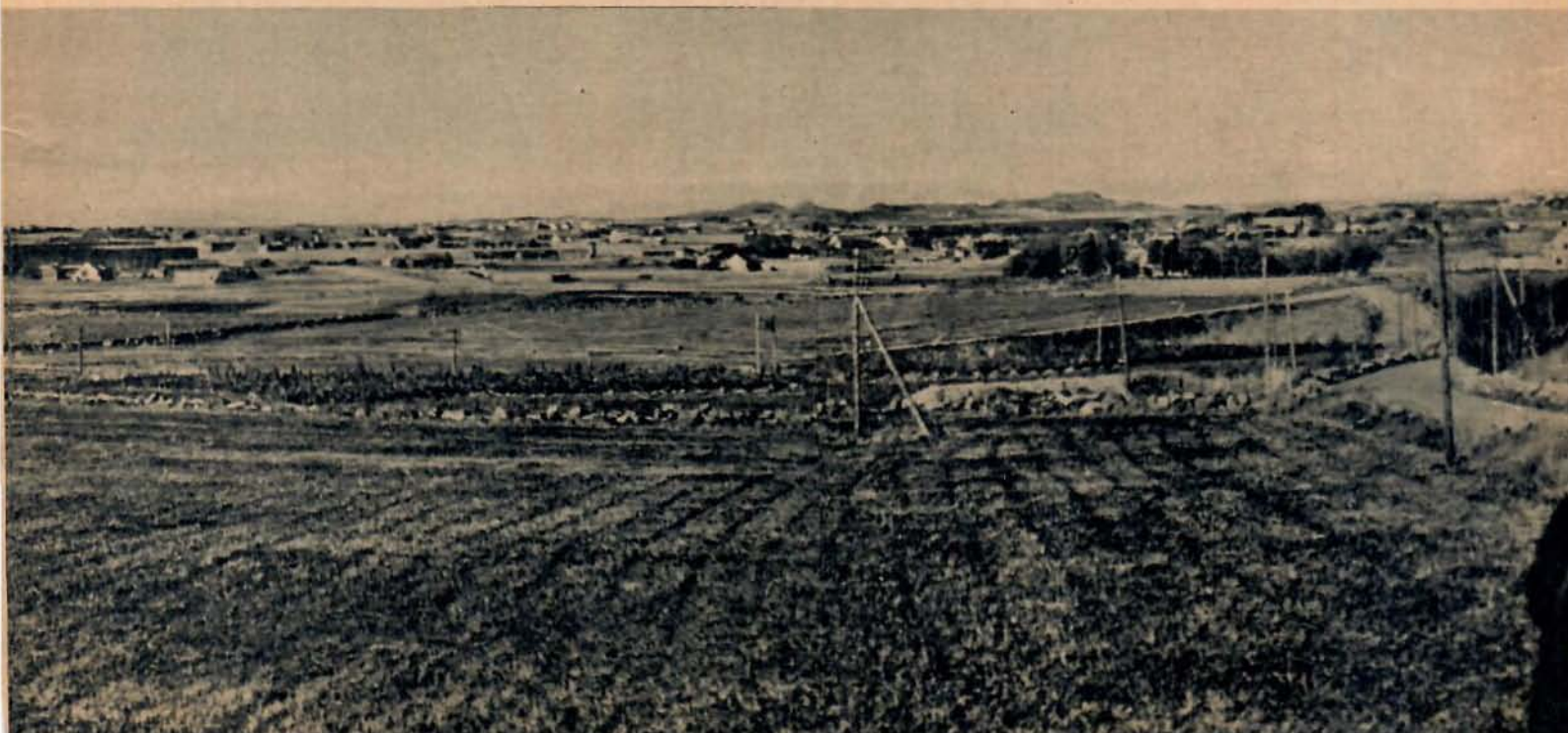
Sola får flyghotell

Nere vid den kilometerlånga sandstranden fanns en gång ett förnämligt badhotell som tyskarna begagnade som mäss och enligt vår

norske sagesman »svinade ned» ordentligt. Nu har Sola strandhotell putsats upp och flygmyndigheterna har planer på att överta det av den private ägaren och låta bygga om det till ett lyxöst hotell för sådana passagerare som önskar övernatta.

Än är inte Solas framtida »öde» bestämt, men det skulle förvåna mycket om inte Sola bleve den framtida atlantflygplatsen. Norrmännen menar att atlantflygplanen skulle landa här och att passagerarna skulle transporteras vidare med mindre plan till Oslo och andra norska städer, ev även till de andra skandinaviska länderna. Norge är uppriktigt att gratulera till detta enastående flygfält, som hur underligt det än låter, förbättrats och gjorts i det närmaste perfekt under fem hårda krigsår. Den totala kostnaden med en tvångsutskrivna arbetsstyrka på omkring 6 000 man har belöpt sig till c:a 400 milj norska kronor.

C. W.



Aven i Norge lockas man att ta sådana här bilder.



De norska modellflygarna ligger i för fullt för att ta igen den terräng de förlorat under kriget.



En vacker norsk dieselmodell som dessutom flög mycket bra. En konkurrent på nordiska tävlingarna i sommar?



NORSKT PRIVATFLYG BÖRJAR OM

När Widerøes Flyveselskap efter nära sex års uppehåll en söndag i mitten av februari åter kunde börja sin skolflygningsverksamhet, var tillströmningen av elever så stor, att lärarna rev sig i kalufserna i stilla förtvivlan — dock blandad med inte så litet glädje. Tvåhundra anmälningar hade kommit in bara till skolan på Bogstadvannet invid Oslo, och eftersom planparken i n bara består av 3 cubar och en ännu inte färdigmonterad Luscombe (insmugglad mitt för näsan på tyskarna i april 1945), så förstär man att problemet inte var löslöst.

Detta stora intresse är betecknande för Norge i dag. Vart man kommer möter man det, och inte bara bland dem som anser motorflyget för det enda saliggörande utan även hos segelflygare och modellflygare. Motorflygskolan på Bogstadvannet är den enda som kommit i gång hittills, men Oslo Flyveklubb planerar motorskolning med det snaraste. Man har ett avtal med Widerøes om rabatter för medlemmarna t. v. För övrigt är motorflygutbildningen relativt billig i Norge i dag. Timpriset är endast 50 kronor. Klubbarna ute i landet har ingen materiel, men man spottar i nävarna och tar ordentliga tag för att fylla det »vacuum» som tysk okkupation lämnat efter sig.

Drammens Flyveklubb är den enda som kommit i gång med glidflygningen. Man

har lyckats rädda en G 9 och dessutom kommit över en jätte till tysk terrängbil, och nu kör man A- och B-skolning på Drammensfjorden så snön ryker.

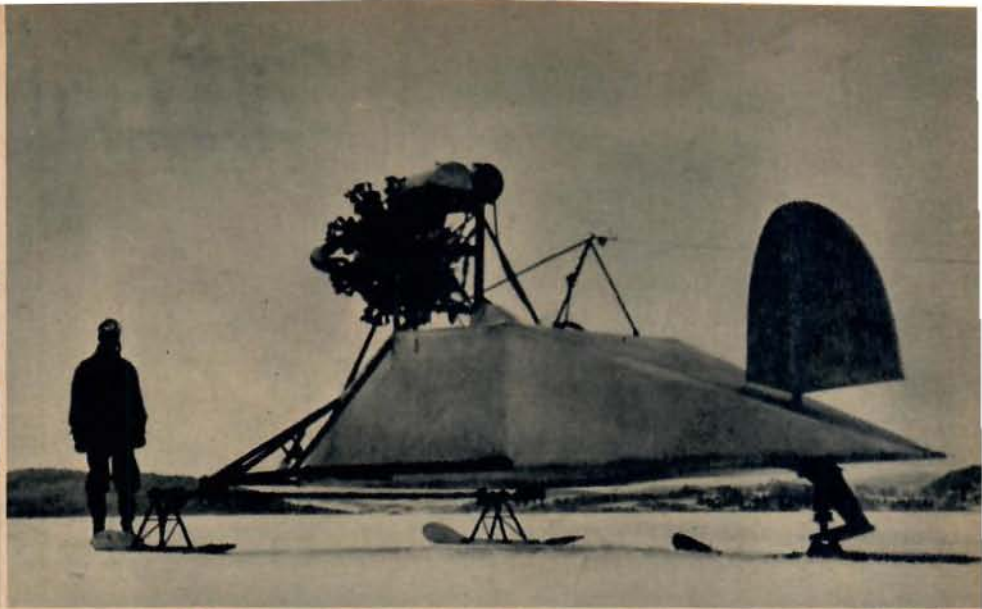
Oslo Segelflygklubb har inte hunnit starta flygverksamheten än men har annars det bästa materielbeståndet. En Baby var i det närmaste klar för provflygning vid vårt besök, en G 9:a stod på reparation och en SG-38 hade man beställt och väntar få den klar frampå sommaren. Ytterligare 2 SG-38 skall beställas av Oslo-klubben, som enligt planerna lär bli den klubb som skall arbeta direkt för det landsförbund inom Norsk Aero Klubb som just planlägges. Det är då meningen att Oslo-klubben skall överta den Olympia och den H-17, som Aeroklubben lyckats rädda undan i den allmänna »konkursen».

Sindre Hesstvedt, Norges »Gidde Karlsson» och en av de främsta pionjärerna inom norskt segelflyg, har ju varit över i Sverige flera gånger på senare tid vid de nordiska samarbetskonferenserna, och han tycker nog att man trots allt kan se rätt ljus på situationen. Nu hoppas norrmännen främst på stöd från myndigheterna och så vill man ha största möjliga utbyte med Sverige för att kunna ta ifatt vårt försprång snarast möjligt. Man planerar att bjuda över en svensk segelflygexpedition under våren och så vill man givetvis skicka folk för instruktörsutbildning till Alleberg. En sak som ju är i princip klar.

Tønsbergs Flyveklubb, som vi också be-

Axel Kristiansens Norge B intresserar mycket det unga flygsinnade Norge.





Ovan och till vänster ett par bilder från efterkrigspremiären för norsk civil motorflygutbildning på Bogstadvannet invid Oslo. Widerøes Flyveselskap har mer elever än man någonsin kan ta emot. Cub på skidor (eller flottörer) är standardplanet just nu. Timpriset 50 kr.

sökte har fått ett fält »i arv» från tyskarna alldeles inpå stan och det fältet har klubben redan fått löfte om att använda. Nu är det »bara» materielen som saknas. Grabbarna står i kö för att få vara med både i modell-, segel- och motorflygverksamheten. 150 pojkar skrev ögonblickligen på en anmälningslista som styrelsen — mest bestående av skeppsredare och annat sjöfolk förresten — skickade ut för någon tid sedan för att sondera terrängen.

Norskt privatflyg börjar faktiskt om från början. Innan kriget bröt ut hade man kommit ganska långt och låg både i fråga om modell-, segel- och motorflyg en bit före Sverige. Nu har Norsk Aero Klubb med Ole Reistad som ordförande och Jørgen von Tangen som generalsekreterare satt till alla klutar för att bringa ordning och reda i den allmänna villervallan. Lätt är det inte, men norsk envishet förnekar sig inte i det här fallet heller, och man har all anledning att tro på goda resultat rätt snart. Tjugo lokala flygklubbar är anslutna till riksorganisationen, men överallt är det ett stort »mangel» på materiel. Inte minst modellflygarna klagar över bristen på trä, lim, papper, linor, motorer och inte minst — ritningar. Den gamla eliten av modellflygare har ju till största delen under kriget hunnit växa in i andra uppgifter. Några få eldsjälar finns kvar, men man måste i Norge kanske mer än någon annanstans lägga huvudvikten vid nybörjarna.

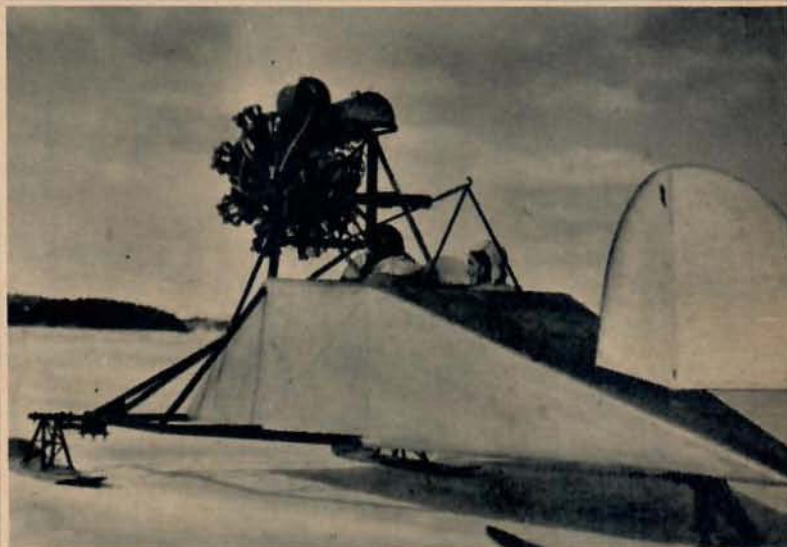
(Forts. på sid. 37.)

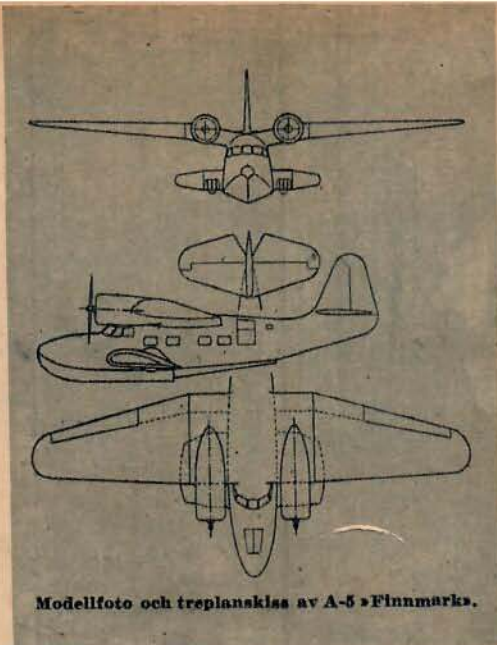
De norska segelflygarna experimenterade flitigt långt innan vi visste vad segelflyg var. Den här motorsliden med en gammal Siemens-motor på 140 hk användes en gång i tiden. På fjordarnas is gick det bra, men någon terrängslide var det just inte.

I brist på annat (men inte på gosselynne) spände man en ren för åket. Dragdjuret tycks inte intressera sig nämnvärt för om den gamla »Teufels» kommer i luften eller inte.

Till höger: Styrelsen för Tønsbergs Flyveklubb tar sig en titt på kartan över det fält som tyskarna lämnade efter sig. Det är inte fullgott men går att använda.

Drammens Flyveklubb skolar för A- och B-diplom på Drammensfjorden just nu. En G9:ia utgör hela materielbeståndet, men det blir mera.





Modellfoto och treplansklass av A-5 »Finnmark».

3 NORSKA NYKONSTRUKTIONER

Att mitt under hårdhänt tysk ockupation inte bara fullborda ritningarna utan även bygga prototyperna till en hel rad nya flygplantyper — och detta mitt för näsan på herrefolkets välbeväpnade representanter — vittnar gott om norsk okuvlighet och företagsamhet.

När FLYG:s utsände debarkerat ABA:s orangefärgade gamla »Jua» på Fornebu, satt sig till rätta i den bil som Norsk Aero Klubb välvilligt ställt till förfogande och börjat resan in till Oslo, gäller utlänningens första nyfikna fråga ingenjör Birger Hønningstad och hans nykonstruktion skidamfibien.

Joo då, Experimentverkstaden ligger på vägen in till stan. Vi stannar efter några minuters åktur framför en omålad tvåvåningsbyggnad på Drammensveien. Det finns ingen ingång på framsidan, och om vi minns rätt inte heller något fönster. Vi går runt huset och lägger bl a märke till att de små fönstergluggarna på andra sidan placerats ovanligt högt upp. Vår ciceron sveper runt med handen och säger: — Här är verkstaden. Husen runt omkring är tyska baracker... Nu förstår vi placeringen av fönstren.

Och där inne hänger atrappen till A-5 — redan kristnad till »Finnmark» — i taket och vid en filbänk står ingenjör Hønningstad och hans kompanjon ingenjör Einar Elvrum. Två lugna och trygga representanter för det Norge som aldrig accepterade tysk överhöghet och inte heller lät närvaron av hakkorsoldater in på knutarna hindra fullbordandet av deras gamla idé, ett flygplan som kan landa snart sagt var som helst, på vatten, på barmark och

**”ILLEGALT” FLYGPLAN-
BYGGE UNDER TYSKT
”BESKYDD”. FLYGBÅT
MED SKID-HJULSTÄLL
INTRESSANT FÖRSÖK**

på djupsnö. En amfibie i ordets fullaste bemärkelse.

Konstruktörerna försöker visserligen dölja sin stolthet vid förevisningen men lyckas inte helt. Vi erkänner att den är berättigad. Inte minst därför att det lyckades dem att få tyskarna att helt enkelt utgöra vakt runt verkstaden. Hade vakten anat vad den vaktade, så hade det kanske blivit luft i luckan...

Intresset för amfibieflygplan är kanske större i Norge nu än någonsin tidigare, berättar ingenjör Hønningstad. Men det skall vara en amfibie med skidstätt. Hjulamfibien har man just inte mycket glädje av i Norge med dess fattigdom på flygfält eller på fält där man med någorlunda gott resultat kan företa en nödlandning.

— Ett flygplan skall ha sådana egenska-

Till vänster demonstrerar ing Hønningstad skidhjulstället för FLYG:s utsände. — Nedan: Skid-hjulstället till hälften indraget. — Längst till höger A-5 framifrån.

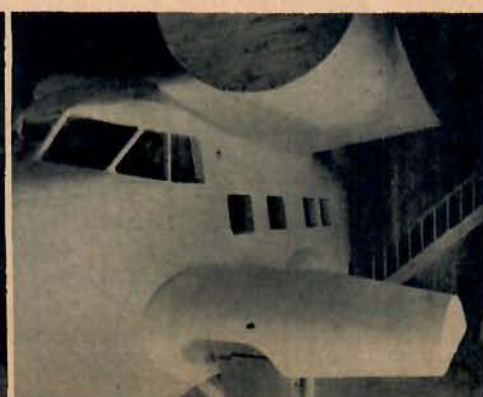
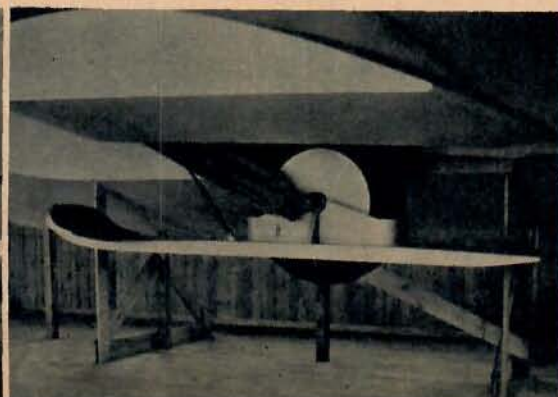
per att man kan landa eller starta det snart sagt från vilken plats som helst. Rena sjöflygplan passar nog bra för Norge, men tittar man på kartan, så kommer man snart underfund med att de inte enbart fyller behovet. Man kan kasta en femöring på kartan och säga att man kan landa ett sjöflygplan inom det område som den på en slump kastade slanten täcker. Med en skidamfibie kan man landa var som helst inom ett område som täcks av en tioöring. Med ett rent landflygplan behövs det säkert en hundralapp...

Första A-5 till norska staten

A-5 »Finnmark» beräknas vara klar i prototyp under 1947, och man har redan projekterat en fabrikation på 8 plan om året. Första planet skall staten ha för experiment, och konstruktörerna hyser stor optimism för avsättningen. Planerna för en fabrik ute vid Fornebu ligger redan klara.

A-5 är en högvingad flygbåt med stubbvingar för stabiliseringen på vattnet. Dessa stubbvingar ger plats för ett indragbart landstätt med hjul och skidor samtidigt. När stället är indraget följer skidans undersida stubbvingens kontur med resultat att luftmotståndet blir det minsta tänkbara. Skidan och hjulet är sammanbyggda på så sätt att en del av hjulet sticker ned igenom skidan. Konstruktionen är patentskyddad.

Hela stället kan lätt avmonteras om man önskar använda planet som rent sjöflygplan. Detta betyder en ökning av nyttolasten på cirka 360 kg. Planet kan dessutom flygas med enbart hjul eller enbart skidor. Nyttolastökningen blir i sådant fall cirka 100 kg.



Planet har plats för 10 passagerare i en tvådelad kabin, två mans besättning samt bagage och post. Sitsarna kan lätt tagas bort och hela kabinen användas som lastrum. För ambulansflygning finnes plats för två bärar samt en läkare i den förliga kabinen och i den akre kabinen finnes plats för ytterligare två bärar och en sjukvårdare. De båda kabinerna är åtskilda av en ljudisolerad dörr.

Data och prestanda: Längd 13,24 m, spännvidd 17,00 m, höjd på hjul 4,40 m, höjd på skidor 4,30 m. Tomvikt 3 080 kg (som enbart flygbåt 2 720 kg), nyttolast 1 690 kg (som enbart flygbåt 2 050 kg), totalvikt 4 770 kg. Motorer två st Pratt & Whitney WASP Junior med vardera en maxeffekt av 450 hk eller två st Wright Whirlwind R-975 E 3 med vardera en maxeffekt av 420 hk. Ställbara metallpropellrar. Flygsträcka: som passagerar- eller postflygplan 1 000 km, som ambulansflygplan 1 450 km (som ren flygbåt 2 000 km), för expeditionsflygningar 2 000 km resp 2 500 km. Bränslet förvaras i två vingtankar på vardera 550 l. Dessutom kan i botten av flygkroppen inmonteras extratankar rymmande upp till 1 000 liter. Marschhastigheten beräknas till cirka 260 km/t. Maxhastighet 290 km/t, landningshastighet 95 km/t. Tjänstetopphöjd 6 000 m.

Ingenjör Hønningstad påpekar att nyttolasten är beräknad högst »konservativt» och att marginalen är väl tilltagen.

Ett isproblem

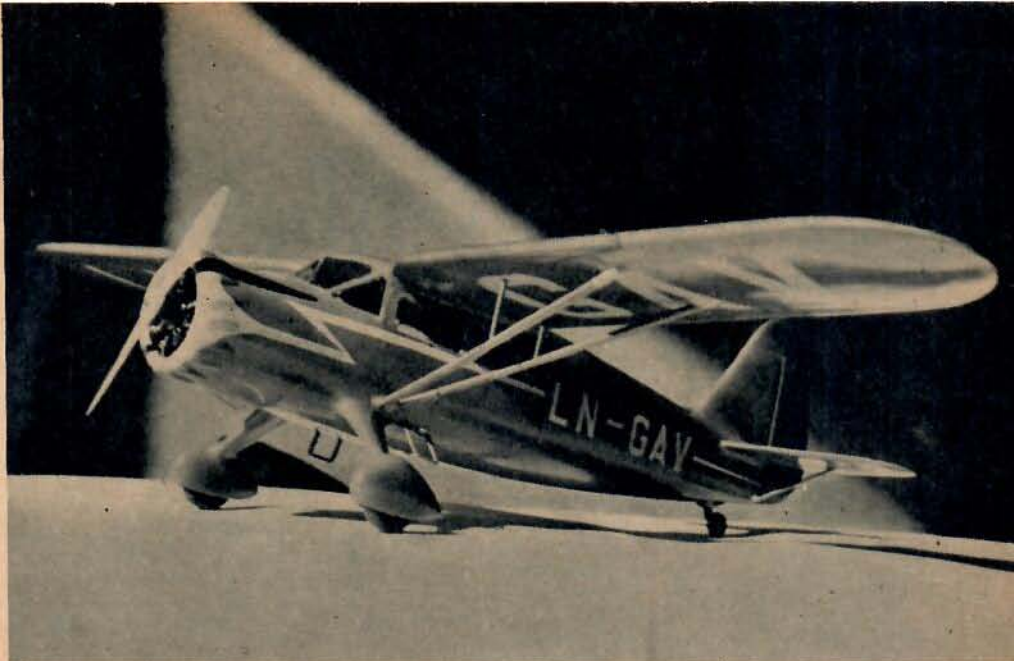
Idén med såväl hjul som skidor verkar onekligen mycket bestickande, men vi tillåter oss dock fråga hur det hela kommer att fungera efter exempelvis en start i is-sörja, som givetvis kommer att sitta kvar mellan skidan och hjulet och lika naturligt frysa ihop till en kompakt massa. Vad gör man i ett sådant fall?

— För det första tror jag inte att denna hopfrysning betyder så mycket. Isen »tar» inte så lätt på gummi och lättmetall som det här är fråga om, och skulle stället frysa ihop och eventuellt inte gå att fälla ut, så kan man landa planet utan att stället är ute.

Vi har emellertid tänkt oss möjligheten att göra en direkt uppvärmning av ställkåpan för att förebygga varje eventualitet. Curtiss har förresten provat den här sortens ställ fastän i annat utförande redan före kriget och med gott resultat. Även Klemm har varit inne på tanken och gjort lyckade prov. Att man inte fortsatt beror nog i första hand på att varken amerikanare eller tyskar haft så stort behov av skidamfibrier som vi här i Norden.

Bernt Balchen berömmar

Bernt Balchen, som ju måste anses som absolut expert på flygning i nordliga trakter har förresten givit konstruktionen goda lovord. Han säger bl a: »Planet verkar väl-



proportionerat och arrangemanget med det uppfällbara skidhjulstället är originellt och väl genomtänkt. Flygplan av denna typ och storlek synes väl ägnade för norska förhållanden och bör kunna tillfredsställa ett stort behov i alla länder med motsvarande klimat. Jag har icke någonsin vare sig sett eller hört talas om en så enkel och genial lösning av skid-hjulamfibieproblemet, och jag tror man bör kunna räkna med export av typen både till Sverige, Kanada och Alaska.»

När vi frågar ingenjör Hønningstad om priset på A-5 blir han en aning förtegsam, men anser sig dock kunna förutspå att »priset säkert kommer att ligga under 400 000 kr». Nåja, det är ju också en uppsynsning.

Nytt 6-sitsigt 1-motorigt

Birger Hønningstad, som är den första civila flygingenjör som utbildats i Norge och som började 1936 som flygteknisk konsulent hos Widerøes Flyveselskap, har bl a praktiserat hos Sikorsky. Och han har många idéer och planer. Skidamfibien är förstas hans gullebarn just nu, men även ett 6-sitsigt enmotorigt taxi- och ambulansflygplan har han hunnit konstruera. Planet som går under benämningen C-5 byggs i prototyp hos Widerøes verkstäder och står nu till 80 % färdigt uppe vid flygbasen på Bogstadvannet strax invid Oslo.

Konstruktionen var i det närmaste klar den 9 april 1940, men eftersom tyskarna tycktes intresserade, ställdes hela konstruktionen åt sidan. Det hindrade emellertid inte att byggandet försiggick »under jorden».

Överst ett modellfoto av C-5, kombinerat taxi- och ambulansflygplan. — Nedan till vänster: Norge B inspekteras av Ing Hønningstad, Sindre Hessvedt och Anders Jacobsen. — I mitten och till höger två andra bilder av Norge B strax före provflygningen vid Bogstadvannet utanför Oslo.

C-5 är ett högvingat monoplan för antingen hjul, skidor eller flottörer. Som taxi-flygplan kan det ta 5 passagerare och som ambulansplan är det inrett med 3 sitsar och 2 bärar. Det kommer även att ha permanenta installationer för fotografering. Tomvikten blir cirka 1 160 kg (som sjöflygplan 1 325 kg), nyttolasten blir 725 resp 695 kg.

Motorn blir en Wright R-760-E2 på 320 hk eller R-975-E2 på 450 hk starteffekt. Vingytan är 25,0 m². Spännvidd 13,72 m, längd 9,00 m, höjd 2,58 m. Maxhastigheten beräknas till cirka 260 km/t och marschhastigheten till cirka 225 km/t. Landningshastigheten med flaps 85 km/sek, tjänstetopphöjd 4 500—5 000 m och flygsträckan 1 000 km.

Norge B färdig för provflygning

Ingenjör Hønningstad ler en aning när han berättar att han just håller på och projekterar ytterligare åtminstone ett plan, ett litet 3-sitsigt, som man emellertid ännu inte vill yttra sig närmare om. Däremot har den jovialiske och gladlynte konstruktören ingenting emot att sammanföra oss med Axel Kristiansen, mannen som byggde Norge 1 och som nu under ockupationen byggt Norge B färdig utan att tyskarna haft en aning om saken.

Axel Kristiansen är amatör men en amatör som man har respekt för i såväl flygar- som konstruktörskretsar i Norge. Och nu står hans Norge B klar för provflygning uppe på Widerøes bas på Bogstadvannet. Någon serietillverkning är inte planerad, men planet är onekligen ett intressant experiment inte minst därför att det är en amatör som stått för rusthållet. Norge B är ett högvingat monoplan med en totalvikt av 830 kg och en nyttolast på cirka 300 kg. Motorn är en Warner Super Scarab stjärnmotor på 145 hk, stället är fast och kan förses antingen med hjul, skidor eller flottörer. Maxhastigheten beräknas till 200 km/t. Y. N.



TVÅ NORSKA FLYGARESS

Flygarbröderna Johan och Werner Christie är efterkomlingar till Norges förste stortingspresident Wilhelm Christie. Då norsk lag och rätt 1940 plötsligt blev utbytt mot de tyska bajonetterna gick bröderna utan att tveka in i kampen mot förtryckarna och står i dag som två av landets och de allierades mest dekorerade stridsflygare.

Werner Christie tillhörde och ledde en tid den norska jaktdivision som under striderna på västfronten 1943 stod som nummer ett i fråga om antalet nedskjutna tyska flygplan. Den tjuogoårige Werner var student och sergeant i Hærens flygvapen då kriget bröt ut i april 1940. Han tjänstgjorde vid den »bombeving» på Sola flygplats som överfölls på morgonen den 9 april av tyskt flyg och fallskärmstrupper. I den korta men förbittrade strid som följde deltog han i flygplatsens försvar medan de 8-10 Fokkerplan som fanns där samt en Caproni lyckades klara sig undan till baser på Östlandet. Werner slöt sig till infanteriet och deltog i den hårda striderna ända tills de norska trupperna blev övermannade. Efter hand kom han över på Östlandet, där han fick kontakt med de underjordiska styrkorna, flydde över till Sverige och fortsatte därifrån omedelbart runt jorden till Kanada via Sibirien och Stilla Havet.

Där borta i Little Norway genomgick han en fortsättningskurs för jaktflygare och kom med den första norska jaktdivisionen till England sommaren 1941.

Pojkarna hade använt tiden väl i Kanada. De kunde nu konsten att hantera ett jaktplan, och det berättas att då en engelsk instruktör skulle ta upp pojkarna i luften en dag för att kontrollera deras flygskicklighet, hade de bestämt sig för att en gång för alla kurera engelsmannen från hans skepsis. De lade sig så tätt i formationen bakom den engelske ledaren att han på ett mycket tidigt stadium beordrade dem att hålla större avstånd. Pojkarna använde sig emellertid av den frihet de hade att så mycket som möjligt missförstå det engelska språket och besvarade hans order med att alla på en gång vända sig på rygg och fortfarande hålla samma avstånd. Resultatet blev det avsedda. Den instruktören visade aldrig mer någon skepsis beträffande pojkarnas flygskicklighet.

Efter den föreskrivna omskolningen på Hurricane och Spitfire blev den norska divisionen stationerad vid Scapa Flow. Här idkade pojkarna jakt på tyska bombare när sådana någon sällsynt gång visade sig. Detta dagdrivarliv föll dock inte norrmännen på läppen. De hade inte rest jorden runt och underkastat sig en hård utbildning för att idka söndagsjakt på tyska bombare.

De ville ha strid varje dag, och de fick snart sin vilja igenom. Divisionen stationerades inom kort strax söder om London — stridernas brännpunkt den gången.

Här deltog Werner Christie, först som vanligt flygare, sedermera som Flight Commander. Han deltog i de stora norska glansnumren, bland annat vid Dieppe och i försvaret av London, där den norska divisionen en gång sköt ned 13 tyska plan utan att själv förlora ett enda.

Över Dieppe hade den norska divisionen

presenteras av

EDVARD OMHOLT-JENSEN

dagens största »score» med 15 nedskjutna, 5 möjligen nedskjutna och 14 skadade tyska plan. De egna förlusterna utgjorde två plan.

Werner Christie deltog i två fulla »operationsrundor» (varje »runda» = 30 raid) och såg döden i vitögat otaliga gånger. Många av hans kamrater blev borta men Werner kom alltid tillbaka. Han följde med

sin division över till Frankrike, och då han hade fullgjort sin andra »runda» tjänstgjorde han en tid hos engelsmännen i en mycket betrodd administrativ ställning.

Men som den stridsflygare han var återvände han för tredje gången till fronten och denna gång med överstelöjtnants grad som chef för en engelsk styrka. Striderna var mycket bittra den gången. På sina otaliga låganfall över fientligt område möttes de allierade flygarna ständigt av en våldsam luftvärnseld och förlusterna var stora. En dag kom det trista meddelandet att överstelöjtnant Werner Christie inte återvänt från ett uppdrag.

Saknaden var stor och det yttrades många vackra ord om den trevlige pojken. Men en vacker dag inträffade det som stundom kunde inträffa. Werner Christie dök upp igen, lika hel och oförfärad som vanligt. Han hade fått ett svårt motorkrångel över fientligt område och måste hoppa i fallskärm. Färden tillbaka var som man kan förstå både spännande och besvärlig.

För sina förtjänster har Werner Christie av RAF fått mottaga Distinguished Flying Cross och Distinguished Service Order, den högsta utmärkelse som RAF kan ge en aktiv flygare. Av de norska myndigheterna har han tilldelats Krigsmedaljen, St Olavsmedaljen med eklövet och Krigskorset med svärd, vilket på motsvarande sätt ger uttryck för Norges största erkännande.

Werners äldre bror Johan Christie började sin flygkarriär vid Hærens Flygeskole 1929. Från sin tidigaste barn-dom hade han varit mycket intresserad av teknik och flygning. Bland annat har han dokumenterat sig som en framstående modellflygare.

Han blev snart en mycket duktig flygare och hans tekniska begåvning gjorde att han ständigt mötte problemen med systematikens vapen. Han företog till och med fallskärmshopp för att sätta sig in i de problem och de finesser som rörde fallskärmar och dess användning.

Samtidigt som han avslutat sin fredstjänst som löjtnant i flygvapnet fullföljde han också sin utbildning vid tekniska högskolan i Berlin med de bästa betyg som någon norrmän någonsin erhållit därifrån. Han kom senare till flygvapnet som teknisk officer men hade vid krigsutbrottet 1940 gått över till privat verksamhet inom flygindustrin.

Trots att han verkade så spinkig och liten att man med stilla skämsamhet kunde uttrycka tvekel om huruvida det kunde vara nödvändigt för honom att använda fallskärm, var han en typisk fighter-natur. Han var heller inte rädd för att säga sin mening när det var något han inte tyckte om — och det förekom då och då...

Då kriget bröt ut vistades han i Sverige men tog genaste vägen hem och slöt sig till styrkorna i Østerdalen, där han deltog i en del strider i Kongsvingertrakten. Vid kapitulationen i Nord-Norge for han över till England, och efter att han där undersökt möjligheterna att rekonstruera det norska flygvapnet reste han tillsammans med de första norrmännen till Kanada, där han

FLYG:s NYE NORGE-REDAKTÖR



Det har nu lyckats FLYG att såsom Norge-redaktör anengera Edvard Omholt-Jensen, en av norskt flygs mest kända personer. Omholt-Jensen är jurist — lagmannsrettsassessor — och vpl kapten i flygvapnet. Han har även tidigare varit general-sekretärer i Norsk Aero Klubb. Sin flygutbildning började han vid Hærens Flygeskole redan 1927 och blev löjtnant 1931. Vid det överraskande anfallet på Norge den 9 april 1940 var Omholt-Jensen en av de första som tog upp kampen med tyskarna — naturligtvis i luften som det anstod en flygare. På en spaningsflygning i Syd-norge i maj 1940 blev han tvungen att nödlanda. Planet var ingenting att göra åt där det stod, men Omholt-Jensen såg lute slaget förlorat. Han tog raka vägen till Oslo efter att ha skaffat sig elvåla kläder och återupptog omedelbart sin advokatpraktik — som eamouflage för en sedermera väl utvecklad rekryteringsverksamhet. Omholt-Jensen var en av förgrundsfigurerna när det gällde att hjälpa över unga norska gutter till Little Norway i Kanada för flygutbildning.

I nov 1940 började mariken brännas, och Omholt-Jensen hade ingenting annat att göra än att skudda fosterlandets stoft av sina fötter. Han tog vägen över Sverige, Ryssland, Nord-Afrika, USA till Kanada, där han sedan under hela kriget tjänstgjorde vid Little Norway som juridisk rådgivare och chef för pressinformations-tjänsten. Till Norge återkom han i september 1945 och återupptog där sin gamla praktik som jurist. Han används flitigt som flygmedarbetare i de norska dagstidningarna och har en briljant och flytande stil, vilket framgår av hans första artikel här i FLYG — presentationen av två norska flygare.

Y. N.

blev en av de ledande ingenjörerna och flygarna vid organisationen av Little Norway.

Då detta organisations- och uppbyggnadsarbete var slutfört började fightern i honom ge sig till känna. Han ville till fronten och följde med den första jaktdivisionen till England. Inte heller där fick han utlopp för sin iver att göra en aktiv insats. Efter en tids parlamentering fick han slutligen tillåtelse att gå in i RAF som bombflygare. Detta var 1942 då de allierade förberedde bombningen av Tyskland på allvar.

Han tog sin utbildning mycket grundligt. Det var många nya saker att lära och med de stora krav som han ställde på sig själv syntes honom många gånger uppgiften omöjlig att klara.

Men 1943 var han färdigutbildad och med sin speciella kännedom om Tyskland och Berlin sökte han det mest riskfyllda jobbet. Han blev »pathfinder» — de bombflygare som leder anfallet, släpper markeringsljus över bombmålet och som därför blir utsatta för den kraftigaste beskjutningen både från marken och från nattjakten.

Så startade han som »finder» på de riskfyllda flygningarna natt efter natt. Var och en som sett bilder från det eldsprutande helvete av luftvärnseld som mötte bombarna speciellt över Berlin, måste anse det som något av ett under att över huvud taget något flygplan kunde komma helskinnat från sådana raidar. Förlusterna var också mycket stora.

Enbart flygningen fram till målet och tillbaka nattetid utan ljus eller radio var ju i sig själva mer än hasardbetonade. Men Johan Christie och hans besättning kom tillbaka gång efter gång.

Han berättade själv att han en gång till följd av ett missförstånd lade hemflygningen över Ruhr och blev utsatt för den kraftigaste

beskjutning han någonsin varit med om. Men tillbaka kom både han och hans besättning även om planet var genomskallat av kulor och splitter och de fick göra de mest halsbrytande manövrer för att komma ur strålkastarljus och slippa undan jakten.

Det fanns på den tiden inte många kvar av de flygare som börjat på sin första »runda». Då Johan omsider var färdig fanns det bara 6 % kvar av alla dem som börjat samtidigt med honom.

Naturligtvis kan man säga att Johan Christie hade jättetur, men man kan dock inte bortse ifrån vad det betyder för en flygare att kunna sitt yrke, att ha förmågan att reagera snabbt och säkert inför mötande faror och att ha en besättning som är tränad till högsta potens av samarbete. Då Johan Christie hade fullgjort sin långa krigstjänst — och på ett sätt som avtvingade RAF den största respekt — innehade han överstelöjtnants grad och fick samma utmärkelser som brodern Werner. Innan han skulle börja sin andra »runda» kom krigets avslutande fas och han blev uttagen till specialtjänst för att söka reda upp flyktingproblemen i Tyskland — ett arbete som han gick in för och genomförde med samma precision som tidigare.

Sällan har väl en teoretisk och praktisk begåvning funnit ett bättre uttryck än i Johan Christie, och hans rika erfarenheter om modernt flyg och dess tekniska problem kommer säkert att sätta märkbara spår efter sig även inom norsk civil luftfart, där han nu tjänstgör.

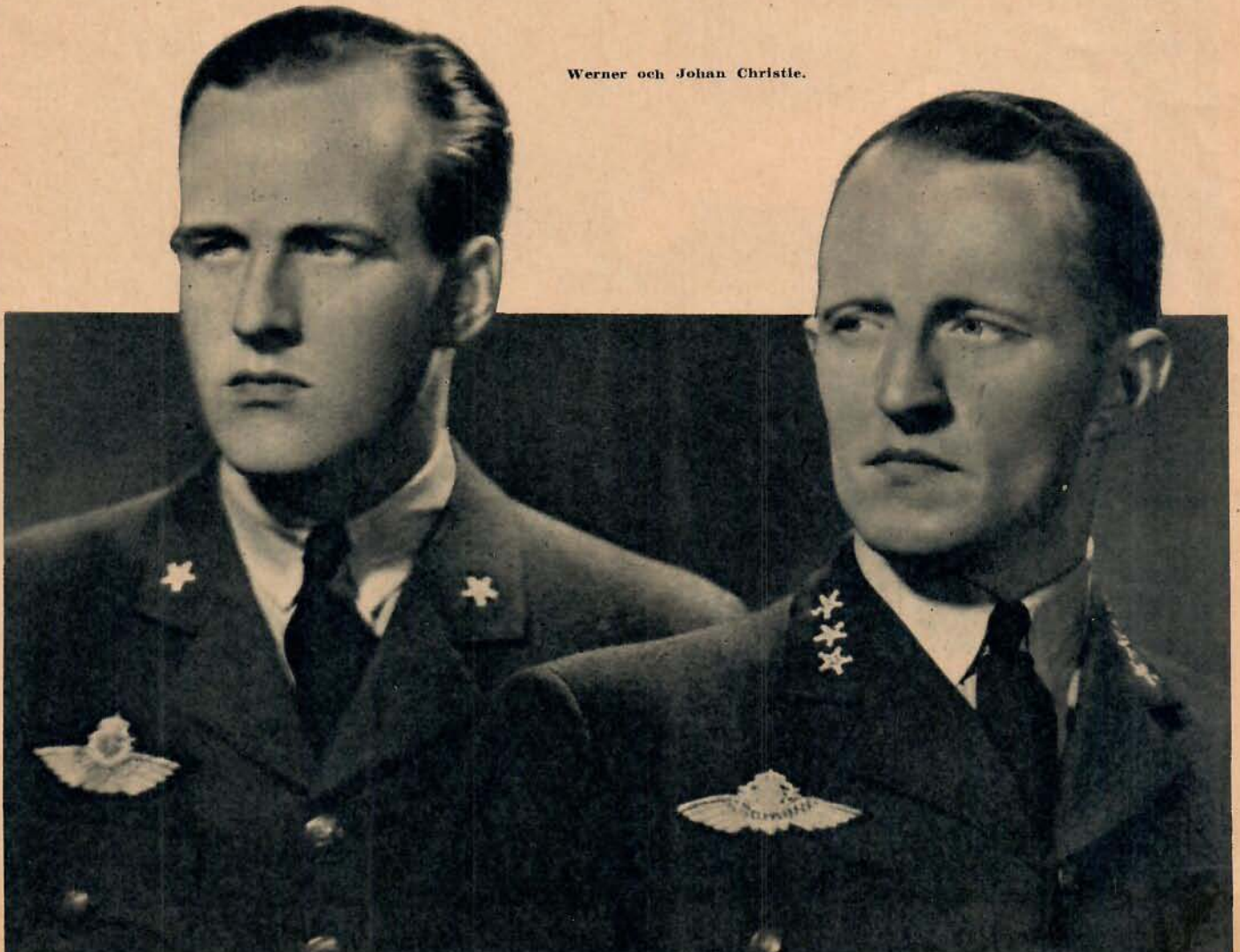
Jag har sett bröderna Christie och deras syster, som också tjänstgjorde i flygvapnet, verkligen nervösa bara en gång. Det var

i London då de fick besked om att deras mor i Norge hade blivit tagen av tyskarna efter att de hade upptäckt att hon hade varit med om att lagra ett större parti vapen i Vang kyrka i närheten av deras hem Vidarhov på Hedemarken. Modern hade inte bara skickat sina barn i kriget utan hon hade också själv deltagit på sitt sätt genom arbete på hemmafronten. Hon satt inne med många viktiga upplysningar och hon visste också vad det betydde att bli tagen. Hon var emellertid fast besluten att hålla tyst trots att hon visste vilka medel som kunde komma till användning för att få henne att tala. Det var inte underligt att de tre barnen i London var nervösa.

Det stod med ens klart för mig att detta krig var det märkligaste av alla krig. Det var hemmens krig — en total och hämsynslös insats för att bevara fädernas traditioner, vår livssyn och de hem där detta arv skulle leva vidare. Det stod klart för mig att den norska familjen såsom sådan kunde utrotas, att det norska hemmet såsom sådant kunde jämnas med jorden, men den norska viljan kunde aldrig kuvas till att lyda förtryckarna.

I dag är det fred, familjen Christie är återigen samlad och det norska folket går uppenbarligen mot ljusare tider. Men upp ur folkhavet träder enstaka personer och familjer som historiska monument över den obegränsade offerviljan. Sådana monument lyser i folkets historia — de har blivit historien själv. Det nya länkar sig samman med det gamla och bildar grunden för det som kallas ett folk. I denna kedja av monument lyser det ett i det nittonde århundradet och ett i det tjugonde som ett talande exempel på en familjs förmåga att bevara traditionen som en folkets förkämpe i svåra tider.

Werner och Johan Christie.



EN

Cirrus

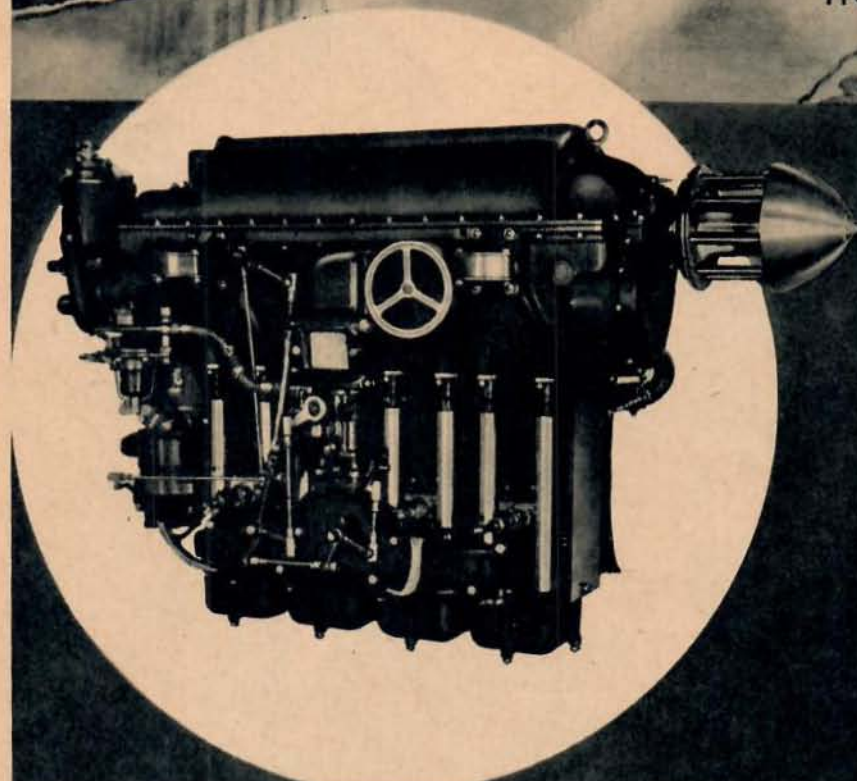
MOTOR...



Kraften i **KZ-III**

Byggd av

SKANDINAVISK AERO
INDUSTRI I DANMARK



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

"MINOR" Serie I 90 hk.

"MINOR" Serie II 100 hk.

"MAJOR" Serie II 150 hk.

"MAJOR" Serie III 155 hk.

BLACKBURN AIRCRAFT

**BROUGH E. YORKS
ENGLAND.**

AGENTUR FÖR CIRRUS-MOTORER I SVERIGE: AB INGENIÖRSFIRMA FRITZ EGNELL, STOCKHOLM 1



Avsnitt 2.

Av Ernest K. Gann

N E D I S N I N G

FLYG:s nya följetong ÖN i luft-havet som började i FLYG nr 4, handlar om en amerikansk C-54 på väg från Europa till USA och som söder om Grönland möter dåligt väder och flyger vilse på grund av att radioförbindelserna klickat.

Knappt en timme hade gått, förrän Dooley återigen som så många gånger förut fick en känsla som var mycket nära släkt med hunger — en tomhet i magtrakten som nästan förvandlades till illamående. Dooley kände till den där känslan, han fick den varje gång det var fara å färde. Under hans tjugo år av flygning hade den regelbundet kommit på honom, ibland en, ibland två gånger om året. Ansiktet hettade. Tinningarna bultade, inte smärtsamt men med tydlig acceleration. Handflatorna blev fuktiga.

Den där känslan kom när någonting var på tok, sett eller osett. Ibland blixtrade den snabbt genom kroppen och försvann definitivt. Ibland kom den smygande och stannade kvar långt efter det att kroppen hade funnit vila på marken. Den kom när en motor spottade och dog. Den kom i ett åskväder när instrumenten blev tokiga. Den kom mot slutet av en blind inflygning, när marken nekade att dyka upp.

Den kom liksom nu, till Dooley när tvivlet gnagde i honom. Ty en pilot flyger på en serie av säkra fakta, annars skulle han inte länge stå ut med ansträngningen. Han är säker på sitt flygplan. Han är säker på var han kommer ifrån. Han måste vara säker på var han är och vart han är på väg. Endast då kan han operera med fortsatt effektivitet. Tvivlet kom till Dooley när D'Annunzia rörde vid hans arm.

— Jag fick just förbindelse med Chapel Inlet, kapten.

— Bra. Varför kopplar de inte på rangen?

— Han säger, att den är på, kapten.

— I helvete säger han... Jag kan inte höra ett dugg. Dooley pressade hörlurarna mot öronen tills den statiska elektricitetens sprakande genomborrade hjärnan... inte ett förbannat dugg.

— Jag försökte få honom att ta en bäring på oss, men han sade att våra signaler var för svaga.

— Försökte du med Sparkle Ten?

— Ja. Går inte.
— Hur är det med Victoria?
— Jag hörde honom ha förbindelse med någon annan för en stund sedan, men jag gissar att han inte kan höra oss.
— Försökte du Montreal? Dooley förnam den där känslan i magen och hatade den.
— Ja... på den där speciella frekvensen.
— Ingenting?
— Ingenting.

— Satan. Dooley uttalade ordet mycket långsamt och med känsla. Kunde det vara så att höjdvindarna hade burit *Corsair* så långt på ena eller andra sidan av Chapel Inlet att inga radiosignaler kunde höras? Naturligtvis kunde det vara så. Vad tusan som helst kunde det vara. Men nej — Chapel Inlet var alltför stark. Han hade ofta hört den tusen kilometer ut. Marksignalisten var en lögnare. Rangen var inte på. Den där gossen på marken satt och spelade kort och ville inte bli störd. Han var för lat för att gå ut i snön och slå på rangen. Den var mycket för stark. Och ändå i kväll...

— D'Annunzia, vad är frekvensen för den där lilla rundradiostationen St. Beupré, vid St. Lawrence?

— Sju nittio, tror jag. Vänta en sekund. Jag skall slå upp det.

D'Annunzia gick tillbaka till sitt radio-bord och bläddrade i en bok. Dooley skruvade ned ljusen i förarrummet till en spöklik glöd, torkade det kondenserade vätnet från fönstren och stirrade ut i kolmörkret. Han slog på landningsljusen. Det snöade. Dooley granskade omsorgsfullt motorkåporna och propellernaven. Ingen is. Det var ju alltid något. Dooley tänkte på hur tjockt molntäcket möjligen kunde vara. Det gick sannolikt upp till över 9000 meter.

Det skulle vara fint där uppe med massor av stjärnor. Murray kunde ta skott på ett par stycken och bestämma var i luftrummet *Corsair* flög. Där fanns kanske radiosignaler också — men *Corsair* kunde aldrig göra 9000 meter med sin last. Varför inte kasta ut lasten då? Dooley var tacksam att han för en gångs skull inte hade några passagerare.

Men bensinen — det skulle gå åt åtminstone 700 liter att nå upp till 9000 meter. Det var en fåfäng tanke, beslutade han. *Corsair* skulle i varje fall bli nedisad. Men hur skulle det då vara att gå ned och kanske komma igenom på undersidan? Nej, inte ned i Labradors vildmark, inte ned — inte förrän

än han visste var de var, inte förrän det blev bra mycket värre.

De fyra motorerna sjöng en mäktig sång. Inte en enda feltändning. Kompasskursen var densamma, hade inte varierat en grad. Frank såg till den saken. Bra pojke, Frank. Han skulle bli en prima flygkapten en vacker dag. Men vinden, den förbannade vinden. Vad gjorde den? Var kom den ifrån? Och ändå, det skulle vara omöjligt att missa den nordamerikanska kontinenten med den här kursen. Och Chapel Inlet? Varför i helvete kunde inte rangen höras? Dooley slog av landningsljusen.

— Sju nittio är riktigt. D'Annunzia stod bredvid honom.

— Bra. Vi försöker den på radiokompassen. Dooley sträckte upp handen bakom sitt huvud och vred på en liten vev. I ögonvrån såg han en visare sakta svänga över en kalibrerad skala. Den kröp upp och ned som om den förts av någon övernaturlig kraft. Han pressade hörlurarna mot öronen igen. Hans ansikte sken upp.

— Jag kan höra en gosse prata. Han såg visaren sakta krypa uppåt. Det var den. Det måste vara den. Underbara saker, radiokompasser. De pekar rakt dit man vill flyga. St. Beupré — några få hundra kilometer förut kanske och bara några få kilometer till höger om kursen.

Dooleys ansikte hade blivit stelt igen. Han talar engelska. Det är fel. Det skulle vara franska. Jag kan inte riktigt begripa vad han säger.

— Det kommer en stationsangivning om en minut. Det är en kvart över timmen strax. De gör det alltid då.

(Forts. på sid. 40.)



Flyg-
försäkringen
ordnas i

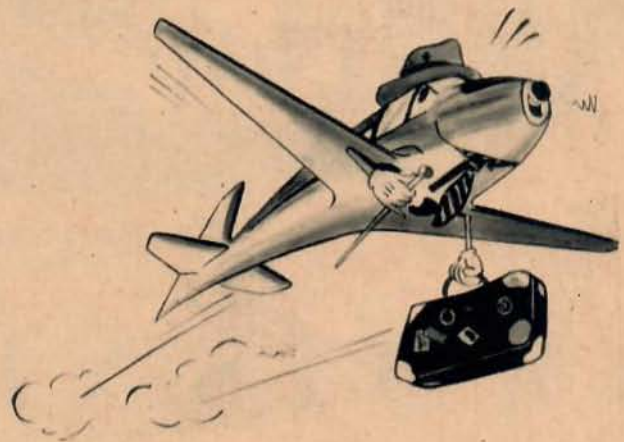


FÖRSÄKRINGS A.B.
FYLGIA
STOCKHOLM 7.

Prat under vingen



Safiren den fina...



BONDPERMIS OMÖJLIG!

Chefen för Östgöta flygflottilj, överste Hugo Beckhammar, har med chefens för flygvapnet goda minne gjort ett mycket lyckat försök vid F3 att omöjliggöra all s k bondpermis. Den nya metoden var faktiskt ett columbi ägg; man drog helt enkelt in permisjonsedlarna. Hela personalen — utom givetvis vaktmanskabet — hade permisjon varje kväll till sista bussen från Linköping samt varje weekend till kl 0700 på måndagsmorgonen. När man inte behöver begära



ÖVERSTE BECKHAMMAR.

Det byggdes ett plan uti Norden,
det bästa som gjorts här på jorden.
Sasans är stilen
och A. J:s profilen.
Och fool proof... Här tryter oss orden.

ik.

SENASTE NYTT

I en svensk kollega läser vi följande sensationella uppgift om Grumman Bearcat:

— Och när piloten kastas i blackout i dykningar eller svängar, viks planet bokstavligen lhop — 12 dm av vingen, från spetsen räknat ryker bort för att minska påfrestningarna på planet vid upptagningen. När vingspetsarna fallit av rätar planet upp sig och reagerar normalt för varje roderutslag.

Detta torde vara det allra senaste inom aerodynamiken. När 1,2 m av vardera vingen »ryker bort» minskar tydligen vingenbelastningen, eftersom planet då »rätar upp sig». Eller är hela förklaringen den, att hr redaktören tittat på de två bilderna i samma nummer av Bearcat med uppfällbara vingspetsar och dragit en liten smula förhastade slutsatser. Vi har alltid haft för oss att hangarfartygsbaserade flygplan brukade förses med fällbara vingar för att de skulle ta mindre plats i hangarerna ombord. Man lär så länge man lever.



VÅR HOVFILATELIST, d v s hr Sven O. Larson, Parmmätargatan 7, Stockholm, har skickat oss ovanstående två vackra nya spanska luftpostmärken. De är i naturligt storlek här ovan.

permission, kan ansökan inte bli avslagen, och när man har permisjon kan man inte ta bondpermis. Experimentet är nu ett avslutat kapitel med mycket goda erfarenheter och det är inte uteslutet att det nya systemet så småningom kommer att införas vid alla flygflottiljerna. Det beror på den pågående stora personalutredningen.



O. ZACHRISSON.

Det blev gny i en del kretsar om de slopade permisjonsedlarna på F3 men de väntade komplikationerna uteblev helt och hållet.



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.

NYHETER STORBRI

Hawker Fury - Sea Fury

Som en direkt efterföljare till Tempest-serien, närmast Tempest II med Centaurus-motor, har nyligen offentliggjorts en ny Hawker-konstruktion uppkallad efter den välkända Fury från trettioåttalets början. De mest framträdande ändringarna som genomförts på Fury i jämförelse med Tempest II är den upphöjda kabinen, den minskade spännvidden och den modifierade fenan. Det existerar emellertid flera inte mindre än tre olika varianter av Fury — Fury I med Napier Sabre VII NS93/SM, 24-cyl, vätskekyld radmotor med 3 000 hk starteffekt, 3 055 hk under perioder upp till 5 min, 2 235 hk vid perioder upp till 30 min och 1 730 hk vid max ekonomisk marsch (mager bränsleblandning). — Sea Fury X med Bristol Centaurus XVIII, 18-cyl luftkyld stjärnmotor med 2 300 hk starteffekt, 2 440 hk under 5-minutersperiod, 2 100 hk vid 30-minutersperiod, 2 100 hk vid max ekonomisk marsch med fet bränsleblandning samt 1 600 hk vid d:o och mager blandning. — Centaurus Fury försedd med Bristol Centaurus XV med 2 300 hk starteffekt, 2 400 hk under 5 minuter, 2 100 under 30 minuter, 2 100 hk vid max marsch med fet bränsleblandning samt 1 600 hk vid max marsch med mager d:o. Propellern på Fury I (Sabre) är en fembladig Rotol med 4,04 m diameter medan Sea Fury och Centaurus Fury har en fembladig Rotol med endast 3,89 m diameter. Bränslet förvaras i fem självtätande bränsletankar: två i kroppen, två i mittvingen samt en i framkanten (ej Fury I) på högra vingen, tillsammans rymmande 900 liter i Sea Fury och Centaurus Fury samt 680 liter i Fury I. Dessutom kan två 180 eller 400 liters extratankar medföras under vingarna. Den medförda oljemängden är 64 liter. Beväpningen är lika på de tre varianterna och består av fyra 20 mm Hispano-akan i vingarna med tillsammans 600 skott. Vidare kan en 460 kg bomb medföras under vardera vingen eller alternativt sex raketprojektiler. På Sea Fury är vingarna fällbara och vidare finns under fenan en utfällbar bromskrok för landning på hangarfartyg.

Följande data och i någon mån även prestanda har angetts för Sea Fury: Spännvidd 11,71 m, längd 10,55 m, höjd 4,46 m, (Sea Fury med vingarna fällda 4,90 m), vingyta 20,0 m², flygvikt (med 900 liter bränsle) 5 457 kg (5 300 kg för Centaurus Fury och 5 450 kg Fury I), vingsbelastning 220 kg/m², (203,7 kg/m² för Centaurus Fury och 206 kg/m² för Fury I), maxhastighet för Sea Fury på 7 500 m 700 km/t, (för Centaurus Fury övers 740 km/t och Fury I förmodligen ännu högre), stigtid till 6 100 m 6,3 min och flygsträcka 1 870 km eller omkr 1 600 km för Centaurus Fury.

De Havilland Hornet - Sea Hornet

Den för FLYG:s läsare bekanta Mosquito-utvecklingen Hornet förekommer även i en hangarfartygsbaserad upplaga kallad Sea Hornet.

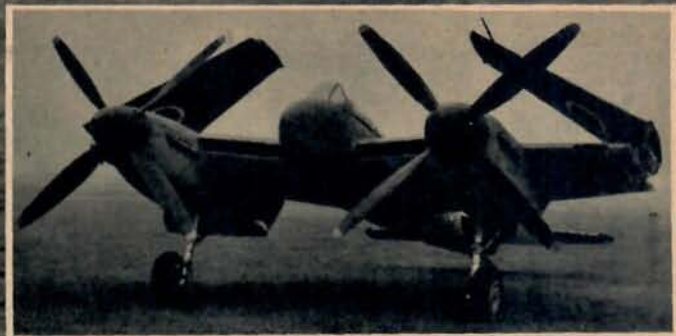
De mest framträdande förändringar som vidtagits är de fällbara vingarna samt den under bakroppen synliga bromskroken. Dessa förändringar medför givetvis något försämrade prestanda, vilket emellertid i praktiken knappast har någon större betydelse då skillnaden i maxfart mellan Hornet och Sea Hornet endast är 700 km/t mot 740 km/t.

(Forts. på sid. 42.)

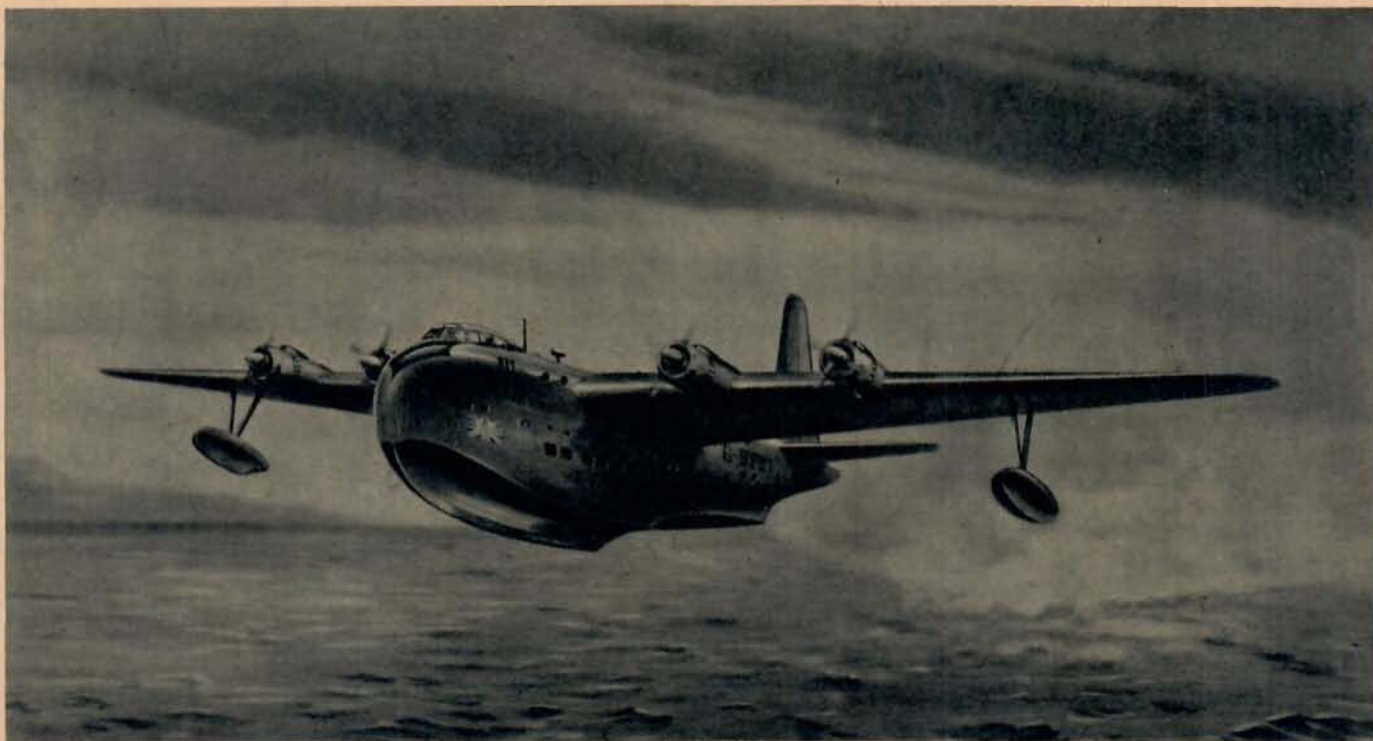
Bildraden t v visar det nya Hawker-jaktplanet Fury i luften och på de båda fotona nederst på motsäande sida ses den hangarfartygsbaserade versionen av Fury, kallad Sea Fury X med uppfällbara vingar och bromskrok under fenan. Det stora fotot uppe t h är taget av den engelske mästern fotografen Charles Brown och visar den hangarfartygsbaserade de Havilland Sea Hornet XX under landning på hangarfartyget HMS Ocean. Den lilla infällda bilden visar Sea Hornet XX med uppfällda vingar.



FRÅN ANNIEN



DRAKES treåriga färd . . .



Short-Saro Shetland-planet är världens snabbaste flygbåt med tre gånger så stort tonnage, som sin föregångare "Empire"-flygbåten, som flugit på de brittiska flygrouterna under många år. Shetlandsplanet drivs av fyra Bristol Centaurus-motorer, vilka utvecklade över tiotusen hästkrafter.

. . . är en veckas arbete för SHETLANDPLANET



Sir Francis Drake, 1545-1595. Brittisk amiral, upptäcktsresande och patriot. Som en redan erfaren sjöman förde han vid tjugotvå års ålder befälet på ett fartyg under sin släkting Sir John Hawkins under expeditionen till Spanska sjön. År 1577 seglade han med "The Golden Hind" på sin namnkunnigaste färd, då han såsom den förste engelsman att segla jorden runt, rundade Kap Horn till Gyllne Porten, seglade tvärs över Stilla Havet och efter en äventyrlig färd på två år och tio månader tillbaka igen till Plymouth via Java och Goda Hoppssudden.

När Drake hade seglat jorden runt med *The Golden Hind*, gav drottning Elizabeth order om att den lilla 40-tonaren skulle bevaras "såsom ett monument till hans egen och hans fosterlands ära".

På två år och tio månader fullbordar en modern brittisk flygbåt med större antal personer ombord än Drakes flaggskepp en lika lång sträcka, som hundra gånger jorden runt, i transocean passagerare- och postfart.

Storbritannien är det geografiska centrum för jordens landmassa och det logiska centrum för världens flygindustri. 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 kompulsionsdrivna planen och ekoradion tillmötesgå de—och komma att tillmötesgå—varje krav från dagens och morgondagens flygålder.

Segerrick i kriget bygger nu

DEN BRITTISKA FLYGINDUSTRIEN

för världens flyglinjer

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



CONSTELLATION hade vi fått se i Sverige mycket snart, om vi bara hade haft ett flygfält, som kunnat ta emot denna bjässe på över 40 ton. Bromma tål ju på sin höjd 35 ton — då blir det i alla fall skador — och det är beklagligt, att då American Overseas Airlines nu inleder sin atlantiska trafik till England med Constellation, att dessa plan inte kan gå ända fram till Stockholm utan att den svenska servicen måste skötas med DC-4 ända från New York eller med omstigning i London. ABA-SILA för sin del har praktiskt taget bestämt sig för att köpa Boeing Stratocruiser efter DC-4. Man kunde ha varit en smula överraskad över detta val, eftersom Stratocruiser inte kan levereras förrän någon gång våren 1947, under det att Constellation enligt Lockheeds Europarepresentant mr Voorhees — tillfälligt i Stockholm — kan levereras redan denna eftersommar. Men när vi inte har några flygfält, så kan ju ABA-SILA lika gärna ta en senare leverans, om den tekniska ledningen finner detta typval fördelaktigare.

HALMSJÖN är ju det halmstrå det svenska storflyget nu närmast hoppas på men det är ganska typiskt svenskt, att Luftfartsstyrelsen knappt hann lancera Halmsjön — för att äntligen få slag i saken — förrän diverse jägmästare och andra lokalpatrioter kring Halmsjön tilläts göra sig hörda i dagspressen med påpekande, att »mäster gräben» för inte ens hundra år sedan strök omkring i dessa trakter och att det finns en vargrop på toppen av den grusås, som nu måste flyttas. Det är alltså ingenting mer eller mindre än en kulturhistorisk skandal, att det svenska storflygfältet förläggs till Halmsjön. I stället har föreslagits på fullt allvar, att flygvapnets blivande förläggning för F 18 — Riksten på Södertörn — skulle bli storflygfält och att sjunde jaktflottiljen i så fall får ta vägen någon annan stans.

VARJE FÖRSÖK att ytterligare försinka storflygfältet måste avvisas. Det är ju tur, att expertisen, som i fråga om storflygfält nog inte finns i jägmästarkretsar, redan hunnit tala om varför Riksten måst slopas som tänkbar plats för det svenska atlantflygfältet — det skulle bli en flerfaldigt dyrare än Halmsjön. Chefen för flygvapnet har visserligen lojalt förklarat, att han — om det är absolut nödvändigt — avstår från Riksten, eftersom det svenska interkontinentala flyget är ett riksintresse av första ordningen, men sjunde jaktflottiljen är å andra sidan avsedd för Stockholms försvar och det är också en ganska viktig sak. Man måste hålla med Aftonbladet, när tidningen skriver, att »hela denna fråga förhalats så att den nu inte kan ges mer än en lösning. Man måste böja sig för vad den högsta sakkunskapen på

flygfältsanläggningar och trafikfrågor säger, nämligen att ett storflygfält måste påbörjas genast, om vårt land inte skall sättas helt ur spelet och de interkontinentala flyglinjerna skall välja landningsplatser i grannländerna.» Ja, som det nu ser ut måste SILA — även om dess Stratocruisers inte kommer förrän om ett år — tvingas att starta med lägsta startvikt på Bromma för att gå ned på Gardermoen utanför Oslo eller Sola vid Stavanger för att fylla på tillräckligt med bensin för flygningen till Island. Direktflyg till USA är ju otänkbart, innan storflygfältet blir färdigt. Är inte detta ett fattigdomsbevis så gott som något? Jag vet en hel del svenskar som skäms.

RÄDDNINGEN ligger utan tvekan i Halmsjön. Låt oss få ett snabbt beslut om Halmsjön, trots vargropen på toppen av sandäsen. Och låt oss hoppas att detta storflygfält så snart som möjligt kommer att byggas ut till sin fulla kapacitet. När Lockheed Constitution börjar flyga reguljärt om ungefär 18 månader med 153 passagerare ombord och 90 tons landningsvikt, så vore det ganska roligt om vi kunde få se även ett sådant »jätteskepp» i Sverige — på väg till Moskva?

BETYDLIGT ROLIGARE än storflygfältsfrågan är det svenska inköpet av reaktionsjaktplan. Det gäller ju att inköpa dels färdiga Vampire, dels Goblin-aggregat. Svenska regeringens kontrakt med de Havilland betecknas i England som en av de största order den brittiska flygindustrin någonsin erhållit utifrån. Ordern är på 3 miljoner pund — dvs ungefär 50 miljoner kr — och den ger inte mindre än 3 000 brittiska flygplanarbetare arbete i 12 månader. Allt enligt engelska uppgifter. Av dessa kan man sluta sig till att leveranserna kommer att börja mycket snart och att de kommer att fullföljas inom ett år. Den förtjusande engelsk-danska kvinnliga flygkaptenen Vera Strodl, som flyger hit Taylorcraft Auster V J-1 till Ostermans och Aero Service så fort hon hinner, har förklarat sig villig att tillfälligt söka värvning i svenska flygvapnet bara för att få flyga hit Vampire. Hon påstår, att det är lättare att flyga reaktionsflygplan än konventionella, hypersnabba jaktplan, och hon vill gärna bli brittisk »reaktionär i Sverige». Synd att svenska flygvapnet inte har något anslag för kvinnliga piloters avlöning.

ANSLAG har flygvapnet inte heller för inköp av några exemplar av SAAB-91 Safir, så dagspressuppgiften om att FV skall köpa 5 å 6 sådana plan är en aning förhastad. Däremot är det riktigt att FV är mycket intresserat av Safiren som stabsflygplan, om bara anslagsfrågan kan lösas. Att Safir är ett bättre stabs-

Sublimt och mänskligt

Vi brukar icke beröra flyghaverier och de i samband med dem inträffade smärtsamma förluster som vårt flygvapen lidit. Avsikten är ej heller att frångå denna regel, när vi i minnet återkallar den olycksdag på Barkarby, då den unge löjtnant Hasselrot förolyckades vid en uppvisning för ett halvt tusental pressmän och skolungdomar. Det är icke olyckan som sådan vi vill omnämna utan vi vill huggfästa minnet av två händelser i samband med den, händelser som belyser andan inom vapnet.

Löjtnant Hasselrot har störtat, de mestadels ungdomliga åskådarna står skräckslagna. Då hörs speakerns lugna röst i högtalaren: »Åskådarna stannar på sina platser. Löjtnant von Segebaden startar i J 21.» Ögonblicket efteråt är Segebaden i luften och drar ungdomarnas uppmärksamhet från det störtade flygplanet.

Situationen är sublim. Bättre kunde icke den stupade flygofficersens kamrater ha hyllat sin bortgångne vän. Och bättre kunde icke intrycket av den fruktansvärda olycka som utspelats inför deras ögon ha mildrats hos de hundratals ungdomarna. Men — vilken nära nog övermänsklig behärskning!

Tvenne namn förtjänar nämnas: övningsledaren överste L. G. Hägglöf och speakern löjtnant O. F. Carlsson.

Medan åskådarna följde löjtnant von Segebadens avancerade flygning trädde räddningstjänsten i verksamhet vid det havererade flygplanet. Där utspelades en annan scen, som också men på ett helt annat sätt är betecknande för andan inom vapnet. Löjtnant Hasselrots mekaniker, som skyndat fram till olycksplatsen, låg framstupa med ansiktet nedborrat i snön och grät.

Han hade intet ansvar för åskådarna, han stod måktlös, han kunde helt enkelt vara människa. Män har en svaghet: de tycker inte om att gråta, åtminstone inte att någon ser dem göra det. Vi skall därför låta mekanikern gråta i tysthet för sig själv och nämner icke hans namn. Men vi tackar honom för den bild han givit oss av kamratskapet inom flygvapnet. Utan den skulle helhetsintrycket ha blivit missvisande.

W. K.

flygplan än den nuvarande Bestmann är väl också otvivelaktigt. Det går säkert konstruktören av båda dessa typer — A. J. Andersson hos SAAB — med på utan vidare. Eftersom Safir-prototypen kostat SAAB inte mindre än 650 000 kr — en honnör för företagets villighet att satsa pengar på utvecklingens altare — måste man säga, att Aeroplanbolaget ser mera på det svenska privatflygets framtid än sina egna profiler, när priset på Safiren fastställdes till 33 000 kr i standardutförande. När skall man slippa höra, att Safir är »så förbannat dyr»?



AKTIEBOLAGET BOLINDER-MUNKTELL
ESKILSTUNA


BOLINDER-MUNKTELL

TRAFIKFLYGETS SÄKERHET



Flygsäkerheten kräver att varje flygning i detalj är väl förberedd, innan flygplanet släpps i väg. Här ovan är DDL:s Condor »Jutland» just utklarerad och trafikassistenten kommer ut för att ge startsignal. — Införd chefen för ABA-SILA:s säkerhetssektion, flygkapten Algot Lindberg.

Som en direkt följd av de enorma framstegen inom luftfarten under krigsåren har ökningen av flyglinjer, passagerareantal och därmed sammanhängande faktorer krävt en mångdubbling av personalen inom markorganisationen. Vi erinrar oss att för varje man i luften tarvas 6 på marken. Såväl trafikintensiteten som de ökade hastigheterna och större maskinerna kräver betydligt högre kvalificerade besättningsmän, trafiktjänstemän, teknisk personal och flygledning.

Den viktigaste faktorn i all passagerarflygtrafik är *säkerhetstjänsten*. En eller ett par flygolyckor kan med en gång rasera det förtroende för denna transportform, som byggts upp av framsynta, duktiga och försiktiga män, vilka genom flygets insats under kriget fått ett otvetydigt belägg för att trafikens framtid ligger i luften. Därför är det av största vikt att överväga varje åtgärd som kan bidra till en lösning av aktuella säkerhetsproblem.

I denna artikel kommer att i korthet behandlas bestämmelser för fastställande av reguljär flygtrafik, besättningarnas ansvar i samband därmed, ävensom rapportering efter flygning enligt föreskrifter och praxis i USA, England och Sverige. Den aktualiserar ett omdiskuterat problem: fördelning av kontroll och ansvar mellan flygbesättningen och markorganisationen — samt flygledareorganisationens kvalifikationer.

Talande haveristatistik

Innan vi övergår »in medias res» vore det kanske av intresse att med ett par utdrag ur Förenta Staternas — det odisputabelt största inhemska flygnätet i världen — säkerhetsstatistik och belysa olycksfallsfrekvensen inom dess luftfart. Härav framgår, att ett dödsfall inträffar per tillryggalagda 100 000 000 passagerarmiles (= 160 900 000 km) i inrikestrafik.

I Indiens och Burmas otillgängliga trakter har en grupp ur ATC flugit 78 500 timmar under ofta mycket svåra väderleksförhållanden, tillryggalagt 17 699 000 km, varvid mer än 100 000 passagerare, 7 000 000 kg. frakt och 2 500 000 kg. post befördrades med endast ett flygplanhaveri och 4

Av flygklarare PER S. FAHLANDER

döda under dessa operationer. Kan något fartygsrederi eller järnvägsbolag uppvisa samma låga rekordnotering ifråga om olycksfallsstatistik per tonkm? Näppeligen!

Siffrorna i ABA:s olycksfallsstatistik genom tiderna tillhör som bekant de lägsta i världen. ABA:s metoder är värda att studeras. De amerikanska, brittiska och svenska luftfartsbestämmelserna går givetvis alla ut på att ge allmänheten största möjliga säkerhet vid resor med flyg, ehuru den praktiska tillämpningen av de grundläggande principerna för flygtrafiken utvisar en utpräglad skillnad på de tre ländernas system.

En pilot som flugit på båda sidor av Atlanten är förvånad över att man före kriget flög individuellt i stället för efter de standardmetoder som praktiseras i Amerika. Denna sistnämnda term antyder samarbete mellan flygbesättning och markpersonal efter standardregler samlade av ett flygbolags flygledning och tekniska personal i enlighet med amerikanska regeringens bestämmelser.

Flygtrafiken hade långt före krigsutbrottet kommit i allmänt bruk i USA och var faktiskt före 1939 likaberättigad med alla andra kommunikationsmedel. Efterhand som det amerikanska flygtrafiknätet utvecklades, aktualiserades nödvändigheten av en standardiserad flygteknik. Redan år 1935 tycktes det enda då existerande brittiska flygbolaget av större omfattning arbeta utan strängare regler och med en teknik som enligt dess egen åsikt var underlägsen den tidens amerikanska.

Är trafiksäkerheten i luftfart större, när stränga krav ställs på pilotens kompetens än om fritt initiativ lämnas och säkerheten under varje flygning i sista hand åvilar respektive pilots individuella inställning? Med pilotens duglighet menas här skicklighet vid start och landning i ogynnsamt väder snarare än själva handhavandet av flygplanet under flygning.

USA-systemet

I USA — liksom här hemma — är fordringarna på en pilots tekniska standard mycket stränga. För att förklara detta system är det kanske riktigtast att beröra några av de viktigare luftfartsförfattningarna, som har varit av grundläggande betydelse vid uppbyggandet av den genom åren framgångsrika flygtrafikorganisationen.

(Utdrag ur »Regulations, Part 61, Schedule Air Carrier Rules»):

Flygförarens kompetens

1. pilot skall ha »testats» i instrumentflygning (d. v. s. med godkända prov han genomgått standard instrumentutbildning). Var sjätte månad skall han för en check (= kontroll) pilot förete tillfredsställande kunskaper i instrumentflygning vid flygning med bolagets maskiner under ordinära förhållanden. En 1. pilot tillerkännes trafikkompetens endast under förutsättning att dessa villkor är uppfyllda. Efter 12 månaders frånvaro anses han icke kvalificerad för flygning med mindre än att han fullföljer tvenne flygningar på rutten såsom 2. pilot.

Bruk av 2 förare

Författningen enligt erfordras 2. pilot för flygplan av viss storleksordning och med viss utrustning eller när 1. pilotens tjänstgöringstid i luften överstiger ett visst tidsminimum eller den auktoriserade flygledningen tillåter instrumentflygning.

Vidmakthållande av pilotteknik

För detta ändamål ålägges ett antal äldre piloter (senior pilots) att flyga normala routeflygningar i högersitsen för att kontrollera att piloten utför sitt arbete tillfredsställande och att hans duglighet står i proportion till den eftersträfvade standarden. Emellanåt skall både 1. och 2. piloten instrueras att landa med tillåten maximalast och med ena motorn frånsagen.

(Fort. på nästa sida.)

Begränsad flygtid

En pilots flygtid är klart avgränsad. Han må ej överskrida 8 tim. flygtid per 24-tim.-period. Därest han överskrider denna gräns, skall han beredas en viloperiod i samband med eller före ifrågavarande 8-tim.-period. Vilotiden bör vara minst dubbelt så lång som flygtiden och må i intet fall underskrida 8 tim. Under vila är piloten befriad från alla plikter. Han får ej flyga mer än 30 tim. under en sammanhängande tidsperiod av 7 dygn, ej mer än 100 tim. på en månad eller 1 000 tim. under 1 år.

Flygledning

Dispatchern (närmast svenska motsvarighet är flygklararen) skall företa en tur- och returflygning över sin route var 90:e dag. Han skall ha god kännedom om väderleksförhållandena på routen, tillfredsställande kunskaper i »Operations Manual», avlagt prov för samt inneha »Dispatcher-certificate». Han skall även känna till förekommande flygplatsspecifikationer, tillåtna maximilaster, olje- och bensinförbrukning, bör vara förtrogen med höjdtabeller för flygplanen, med all radioutrustning på routen även som förekommande radiostörningar. Han skall dessutom känna platsens meteorologiska personal och vara kompetent att uppgöra färdplan för olika flygningar.

Till de primära kraven på flygvärdighet kommer frågan om tillräckligt med reservbensin för flygning till en alternativ landningsplats plus ett ytterligare tillskott för 45 min. flygning.

En dispatcher skall ha tjänstgjort tillräckligt länge för att bli förtrogen med väderleksförhållandena, innan han får sända iväg ett flygplan. Han är skyldig att stanna kvar i tjänst tills planet har landat (avslutat flygningen). Varje flygning föregås av klarering som omfattar väderleksrapport och starttillstånd. Skriftlig handling härpå medföres av flygplanet. Om en dispatcher har meddelat startförbud, får piloten ej begära starttillstånd av annan dispatcher. Varje ändring i klareringen meddelas per radio och skall införas i radiodagboken.

Meteorologiska minimikvalifikationer

Utklaring av ett flygplan beror på förhandenvarande väderleksrapporter vid utklaringsstillfallet så att dessa är i överensstämmelse med eller bättre än det minimum, som finnes föreskrivet för ifrågavarande route. Därest väderleksrapporten är under minimum men de varje timme utskrivna rapporterna ger utsikt till förbättring utöver minimum, kan flygplanet utklaras endast om tvenne flygplatser är tillgängliga med förmånliga väderleksauspicier. Väderleksbestämmelserna för den alternativa landningsplatsen specificeras med hänsyn taget till fältets blindlandningsutrustning.

Instrumentflygningsbestämmelser

För anflygning mot en landningsplats på instrument genom molntäcket gäller föreskrifter om minimihöjd i trafikreglerna för routen. Denna minimihöjd skall hållas tills det är tydligt fastställt att radiopelstationen har passerats. Reglerna för anflygning och molngång är fastställda för varje flygplats och måste noggrant och ovillkorligen följas. Ingen pilot får göra molngång om molnhöjden enligt väderleksrapporten är lägre än det tillåtna minimum.



En flygklarare (dispatcher i USA) behöver minst fyra öron och fyra händer, om han skall klara sitt jobb, heter det i bildtexten till ovanstående amerikanska karikatyr.

Särskilda föreskrifter fastställer, att inget plan må utklaras, därest icke både piloten och dispatchern är överens om att flygningen kan genomföras i säkerhet. Skulle under flygningen särskilda omständigheter inträffa, vilka erfordrar ändring av klaringen, får piloten instruktioner per radio och träffar sedan själv det slutliga avgörandet. Om en pilot under flygningen skulle tvingas att avvika från föreskrivna regler, skall en rapport om det skedda sändas till »the United States Civil Aeronautics Administrator». Omedelbart före den tidtabellens enliga starten skall flygplanets motorer provköras på startbanan. Varje flygplan över 10 000 pund bruttovikt (4 536 kg) skall ha barograf och talregistreringsmaskin som registrerar allt bruk av planet radiosändare under flygning. Ävenledes är det fastställt, att dessa instrument skall vara konstruerade för att erbjuda största möjliga skydd vid eventuellt haveri.

Enligt de amerikanska luftfartsförordningarna kan den flygandes allmänheten anses skyddad i följande grad:

1. Flygförare skall undergå prov i instrumentflygning och med regelbundna intervaller under hela deras flygtid bevisa att de uppehåller samma standard. Dessa prov avlägges inför såväl »operator» (chefen för flygavdelningen) som luftfartsmyndigheten. Varje fas i flygprovet från start till landning noteras, varefter kontrollpiloten utfärdar en rapport. Varje fel eller avvikelser från reglerna upptäcks snabbt.

2. Inskränkning av risk för passagerare diskuteras mellan »operatorn» och luftfartsmyndigheten; varje enskild pilots åsikt noteras. Till riskbegränsningen hör de minimiföreskrifter angående väderleksförhållanden som gäller för varje flygplats. Bestämmelserna om reservbränsle är väl preciserade och kan icke egenmäktigt avpassas efter en pilots personliga uppfattning.

3. Dispatchersystemet medför, att en klarare är i stånd att mera effektivt handlägga ett större antal flygningar än om flera olika meningar skall höras, när det gäller att träffa ett snabbt avgörande angående inställande av en flygning i st. f. att uppskjuta den, vilket kan försäkra stort förtret. Det är naturligtvis omöjligt att alltid utesluta varje pilots personliga intresse beträffande inställande, försening eller genomförande av en flygning.

I tveksamma fall fritager dispatchersystemet därför piloten från personligt ansvar. Att många piloter, företrädesvis oerfarna, anser, att en inställd flygning är ett angrepp på hans flygskicklighet är värt att nämnas i detta sammanhang. Detta system avlägsnar fullkomligt denna synpunkt och förhindrar i

större grad, att något inflytande skall utövas över pilotens omdömesförmåga på grund av personliga önskemål.

4. Frågan om flygförarens tjänstgöring, vila, trötthet etc. är ingående avhandlad, likaså dispatcherns. Dessa reglementen utesluter att passagerarna utsättes för risker p. g. a. uttrötad personal i fall, där sådan trötthet skulle kunna försäkra bristande tjänstduglighet vid förande av flygplan. Dessa föreskrifter utesluter i regel heroiska utställningsprestationer av piloten.

Brittiska metoden

Hurudana är de engelska föreskrifterna i jämförelse med de amerikanska?

I England har en »operation manager» faktiskt icke någon vetenskaplig metod för att bestämma pilotens skicklighet under kontrollflygningar utan kan endast konstatera start vid A och landning vid B ett föreskrivet antal gånger.

Den brittiska piloten startar sin karriär på en sund basis. Han lär sig en hel del tekniska detaljer om den flygplantyp han flyger, han genomgår en S. B. A.-kurs även om det är tveklaktigt huruvida han någonsin kommer att flyga ett sådant plan. När han börjat sin bana som trafikflygare, finns det inget standardsystem eller någon annan metod, varigenom hans faktiska prestationer framgent kan kontrolleras, ej heller existerar några normgivande regler, varpå en värdering av hans prestationer kunna baseras.

Ingen kontrollpilot eller »operator» checkar honom någonsin efter bestämda intervaller. Hans skicklighet i S. B. A. eller i radiopejling undersöks ej, försvärit ej särskild anledning härtill förefinnes eller något oförutsett inträffar. Kontrollpilot eller något motsvarande existerar ej i brittisk luftfart.

Före kriget var flygtiden per pilot begränsad till 120 tim. per månad, men en pilot kunde genomgå en läkarundersökning efter 120 tim. och om den var i ordning kunde han fortsätta att flyga. Inga regler finnes om maxiantalet flygtimmar per dag. En pilot kan utan att göra sig skyldig till brott mot några föreskrifter lämna en flygplats samma dag han landat där, oavsett om han har en färd över Atlanten bakom sig. Ingen flygledning kan förhindra dylik start. Under normala förhållanden är detta dock ej praxis.

Dispatcher-systemet, såsom det brukas i USA kan liknas vid »operations department». BOAC har nu emellertid ett stort »operation department», men vilken kompetens eller vilka kvalifikationer dessa tjänstemän skall besitta finnes ej officiellt föreskrivet.

Den brittiska uppfattningen om flygledning verkar vara mer administrativ än en teknisk procedur. Piloten bestämmer själv om han skall flyga eller ej. Meteorologiska minimiföreskrifter finnes ej. På de flesta linjer kan piloten starta eller landa under sådana villkor som han anser sig kapabel att gå i land med.

Om inget inträffar, är allt all right. Men vid ett haveri riktas blickarna gärna till de instanser, som man anser borde ha kunnat förebygga en olycka genom restriktiva maximi- eller minimibestämmelser, normer för flygtid, regler för start och landning vid dålig sikt, dubbelsidigt ansvarsförhållande mellan personalen på marken och besättningen i luften.

(Forts. i nästa nr.)

Fotot t h visar ett japanskt bomb- och torpedplan av typ Mitsubishi »Betty» (typbeteckn. G4M2) som övertagits av de allierade på Malacka. Detta plan, liksom en mängd andra, provflygs nu av japanska piloter under överinseende av officerare ur RAF samt personal ur de allierades flygtekniska underrättelse-tjänst i Singapore. Efter flygproven kommer dessa plan att sändas tillbaka till Air Ministry för vidare undersökningar. Bilden visar en av de allra senaste versionerna med ekoradioutrustning m m. Motorerna är två 1825 hk, 14-cyl stjärnmotorer av typ Mitsubishi Kasei 21. Propellrarna är fyrbladiga med ganska liten diameter. Maxfarten ligger vid 520 km/t på 6 000 m och beväpningen omfattar en rörlig 20 mm akan i ryggtorn samt 4 st rörliga 7,7 mm ksp. Spännvidden är 24,99 m och längden 19,8 m.



DET JAPANSKA FLYGVAPNET

Av AVIATOR

Enligt amerikanska källor räknade det japanska flygvapnet vid krigsutbrottet 1941 3 500 krigsflygplan och stöddes av en flygindustri, som gjorde 550 flygplan i månaden. Amerikanerna hade då icke fullt hälften av denna styrka och därav blott 600 plan i Stilla havet. Det japanska flygvapnet var speciellt uppbyggt och utrustat för offensiv och ett snabbt avgörande. Personal och materiel hade prövats under 4 års krig i Kina. Det var sålunda ett första klassens krigsinstrument, varmed de stora segrarna vanns vintern 1941—42. Trots dessa framgångar, varom namnen Pearl Harbor, Prince of Wales, Malacka, Filippinerna, Java är tillräcklig erinran, var detta flygvapen tre år senare i det närmaste värdelöst och utgjorde icke längre något hinder för den amerikanska offensiven. Hur skedde denna omkastning?

Amerikanska undersökningar efter krigets slut har lett fram till följande åtta huvudsaker:

1. Felbedömning i japanska högsta krigsledningen.
2. Bristande insikt om flygvapnets möjligheter.
3. Bristande rörlighet i flygvapnets användning.
4. Disciplin grundad på den »gudomliga styrelsen».
5. Utbildningens misslyckande.
6. Misslyckande i forskning och produktion.
7. Olämpligt system för flygmaterielens underhåll.
8. Friktioner mellan armén och marinen.

Under tiden för den japanska offensiven var flygvapnet slagkraftigt, flygarna skickliga och flygplantyperna lämpliga. Jaktplanen, som medverkade i anfallet på Filippinerna, hade t. ex. en flygsträcka på 2 000 km; de kunde starta och landa på havsstränder eller grässlätter. Deras antal räckte till att snabbt vinna herravälde i luften. Men när bladet vände sig och amerikanerna tog till offensiven, visade det sig, att de japanska flygplantyperna inte var så goda i försvaret. De var snabba och vändbara, men alltför lätta att skjuta i brand. Förlusterna i luftstrid blev höga. Enligt amerikansk uppfattning kunde japanerna inte lägga om tankegången och anpassa sig efter det nya läget, varken i fråga om taktiken eller materielen. De många misslyckandena från och med sla-

gen i Korallhavet och vid Midway i maj—juni 1942 medförde, att man förlorade förtroendet för flygvapnet som maktfaktor. Följden blev, att några ordnade och samlade motanfallsoperationer sällan kom till stånd under fälttågen på Salomonöarna, Nya Guinea och Filippinerna. Till lands försökte man utan större framgång understödja truppen i linjen i stället för att gå mot förbindelser och depåer. Mot invasionsflottorna sändes aldrig några koncentrerade bombflottor. En av orsakerna härtill förmodas vara, att de erfarna flygare, som i krigets början ledde flygvapnet, senare ersattes med icke-flygande arméofficerare i stället för yngre flygofficerare. Detta förklarar också den valhänthet, som kännetecknade den tekniska tjänstens utveckling och tillvaratagandet av nya uppfinningar.

Den japanska disciplinen utmärktes av blind lydnad för kjesarens (= Guds) befallningar. Initiativ från underordnades sida förekom icke och oförmågan att lägga om planerna i nya lägen var stor. Underlydande chefer, som gjorde erfarenheterna, vågade icke bringa dessa till höga ledningens kännedom, även om de visste, att fasthållande vid det gamla skulle medföra förluster.

Självmoordspiloterna — kamikazekåren — är ett särskilt kapitel. Till en början var självmoordsanfallen en stundens ingivelse hos den enskilde bombflygaren. Specialutrustade förband av till döden vigda piloter förekom första gången i slaget om Leyte på Filippinerna i oktober 1944. Senare, under slaget om Okinawa våren 1945, kom man underfund med att man borde helt övergå till anfall av denna typ. Man inkallade frivilliga, som fick en 8—25 timmars utbildning i kamikazeplan. Vid krigets slut var hälften av flygvapnets förare av denna typ.

Avsikten var att spara sig till den väntade stora invasionen mot Kjusiu, då 8 000 flygplan skulle vara redo att avslå anfallet, därav 2 000 vanliga jaktplan. Man hade beräknat att styrkan skulle räcka till att förstöra 2 000 fartyg, vilket borde vara nog för att stoppa invasionen. Därvid hade man emellertid förbiset amerikansernas motverkan i luften och mot flygfälten. 4 500 amerikanska flygplan opererade i slutskedet över Japan, bl. a. mot de 30 flygfält, som kami-

kazekåren använde. Man räknade med full framgång, även om man var beredd att mista hela flygvapnet på kuppen. Japanerna ville f. ö. icke kalla kamikazeflygarna för självmördare, eftersom de icke av egen vilja utan på kejsarens order störtade sig till döds mot sina mål.

Hela idén att spara krafterna för att möta fienden invid kusten, då det stora anfallet kom, blev en felspekulation. Luftkriget mot hemorten och mot sjöförbindelserna ledde till sammanbrott för försörjningen, så att någon invasion aldrig behövdes.

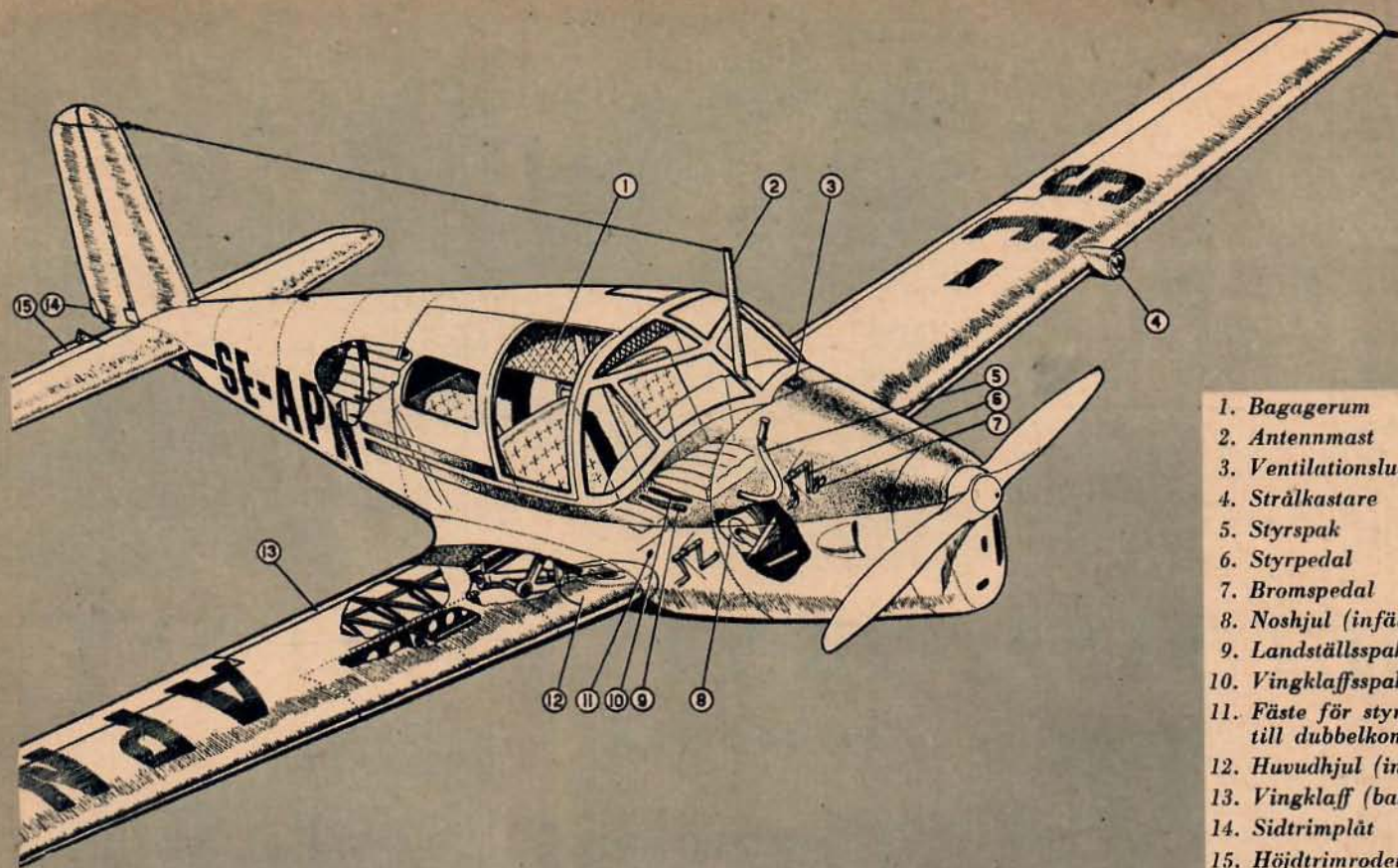
En av orsakerna till att kamikazesystemet tillgreps var bristen på folk och bensin för utbildning — en följd av förlusterna och blockaden.

Den tekniska utvecklingen gick betydligt långsammare i Japan än hos de allierade. Ekoradioutrustningen var bristfällig. Reaktionsflygplan kom aldrig i tjänst, trots tysk hjälp. En av orsakerna härtill torde vara att forskningen helt låg i militära händer. Civil sakkunskap utnyttjades icke tillräckligt. Industrin hade fullt upp att göra med produktionen och hann själv inte med några experiment. Produktionen nådde icke upp till planerade siffror men var dock ansenlig. Maximum nåddes i juni 1944, då 2 857 flygplan tillverkades. Sedan gick det tillbaka till följd av blockaden, övergång till nya typer och från början av 1945 bombningen av hemorten. I juli 1945 gjordes 1 003 flygplan. Ett försök att lägga industrien under jorden hann aldrig fullföljas längre än till en kapacitet av 100 plan i månaden.

Teknik och produktion hindrades också av rivalitet mellan armén och marinen. I de stora motorverken i Nakajima hade man två produktionslinjer, en för armén och en för marinen, åtskilda av en bastant mur för att hindra insyn från den ena till den andra. Ett särskilt ammunitionsdepartement, som tillsattes hösten 1943, lyckades icke bemästra dessa separatsträvanden.

En viktig orsak till flygvapnets svaghet var underhållstjänsten. Varken armén eller marinen lyckades hålla förbanden med tillräckligt av reservdelar och teknisk personal. Detta berodde främst på att man trots de väldiga avstånden i övärlden och anfällen på sjöförbindelserna fasthöll vid central ledning och förrådsuppläggning. Ofta måste också baser överges och den tekniska per-

(Forts. på sid. 44.)



1. Bagagerum
2. Antennmast
3. Ventilationslucka
4. Strålkastare
5. Styrspak
6. Styrpedal
7. Bromspedal
8. Noshjul (infällt)
9. Landställspak
10. Vingklaffsspak
11. Fäste för styrspak till dubbelkommando
12. Huvudhjul (infällt)
13. Vingklaff (bakkant)
14. Sidtrimplåt
15. Höjdtrimroder



PREMIÄR-SUCCÉ

I Safir skulle jag äta mig att lära vilken som helst segelflygare med C-diplom att flyga på omkring tre timmar, var det brage-löfte som SAAB:s chefsprovflygare Claes Smith avgav, när den utomordentligt trevliga och i alla avseenden förnämliga SAAB-91 Safir fredagen den 15 februari visades offentligen f. f. g. inför Flygjournalisternas klubb på Bromma.

Sedan man själv varit uppe och »känt en smula på kärran» är man utan vidare böjd för att hålla med Smith, ty man får leta efter ett mera lättfluget flygplan och ett flygplan som uppträder snällare och finare vid överstegring. Man och man emellan talades det också ute på Bromma om att SAAB borde försöka få mildrade certifikatsbestämmelser vid skolning på Safiren. I Amerika har man ju t. ex. funnit, att det går mycket fortare att lära sig flyga på Ercoupe, vilken har alla roderorganen kom-

binerade i en ratt, och eftersom man i Safiren kan bära sig nästan hur dumt åt som helst utan att den snälla kärran besvarar elakheterna alltför hårdhänt, så kunde man kanske tänka sig ett särskilt certifikat, som endast berättigar till flygning med Safir.

När vi talade med luftfartsinspektör Ljung om saken, ville han dock inte lyssna på det örat. Åtminstone inte ännu, sade han. Först måste Safir komma ut i serie så att man får större erfarenheter av den, bl. a. i skolning. Just nu finns det alltså ingen anledning att ens dryfta frågan, slutade hr Ljung.

Många har också frågat sig, varför SAAB inte byggde en amfibie i stället. Det är så att SAAB Safir är resultatet av mycket noggranna och omsorgsfulla överläggningar mellan firmans olika experter, vilka noga jämfört för- och nackdelar hos olika typer. Bl. a. har man då tagit hänsyn till det



BILDENA PÅ DETTA UPPSLAG visar (läs dem med början överst t v och sedan runt uppslaget och sluta överst t h): SAAB Safir i genomskärning. — Konstruktören A. J. Andersson (t v) demonstrerar Safir för biträdande amerikanske flygattachén major Conradt. — Safir visar sitt låga landstill. — Flygjournalisterna visar detaljintresse. — Frontalvy med A. J. på vingen. — Brommachefen Bertil Florman samt SAAB-direktörerna Ragnar Wahrgren och Sven Otterbeck lyssnar på A. J:s visdomsord. — A. J. får rapport av chefsprovflygaren Claes Smith efter en flygning. — Safiren i höger sidovy. — Flygvapnets pressofficer kaptän Nils-Magnus von Arbin trivs i Safiren. A. J. i baksisen detaljpratar med biträdande brittiske flygattachén Bromley. — Flygjournalisterna samlade som flugor kring Safiren. — Den eleganta inredningen påminner mest om en lyxbilutrustning.

faktum, att det är mycket svårare att landa på vatten än på land. Särskilt vid bleke utan en krusning på vattenytan är det mycket svårt, ja, ibland kanske omöjligt för den rutinerade flygaren att bedöma höjden. SAAB ville också få fram ett lättflygplan, som samtidigt skulle vara utmärkt skol- och reseflygplan, sport- och ambulansplan, reportage- och kartläggningsplan samt flygplan för skogsbevakning och insektsbekämpning m. m. Så småningom kom man fram till Safir och det är ingen tvekan om att det är en mycket lycklig lösning.

Dyrt eller billigt?

Beträffande priset, så är det nu fastställt till 33 000 kr i standard- och 40 000 kr i lyxutförande. För radioutrustning tillkommer 1 500 kr. Det är Standard som konstruerat den utmärkta radioutrustning, som sitter i prototypen, och denna apparat kommer alltså att serietillverkas. Den är av telefonityp och

tydligt längre gångtider mellan översynerna än för någon annan motortyp.

Safir har ju tidigare beskrivits synnerligen utförligt i FLYG (senast i nr 24/45) så det finns knappast anledning att ta upp utrymme ännu en gång med den saken.

En upplevelse

Inte förrän nu har vi dock haft tillfälle att flyga Safir och det blev varken mer eller mindre än en upplevelse. Konstruktören A. J. Andersson flög den f. ö. också f. f. g. i Stockholm och han förklarade sig nöjd. Att A. J. är nöjd är verkligen en garanti så god som någon, ty han är en ytterst kritisk herre och det gäller inte minst hans egna konstruktioner.

Med den skicklige SAAB-provflygaren Olle Hagermark som »ciceron» rullade vi i väg på trehjulsstället på Brommas isiga rullbana, kom snabbt i luften och steg snart med 4,2 m i sekunden i det kyttiga vädret.

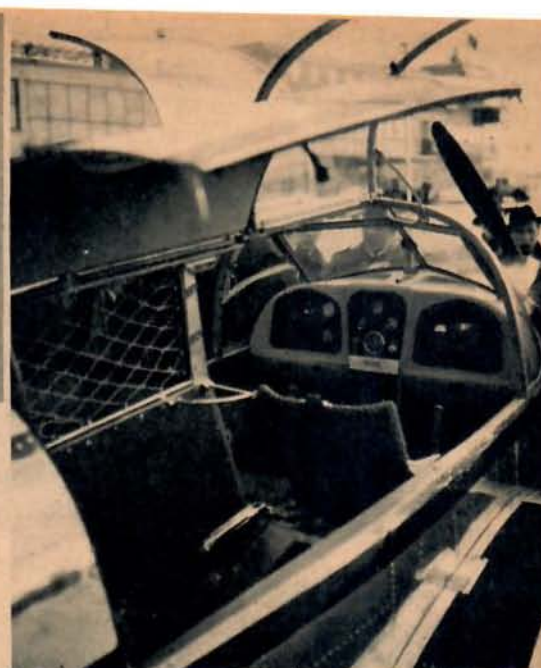
FÖR SAAB SAFIR

räckvidden är vid lämplig väderlek över 200 km. Visst är 33 000 kr och ännu mer 40 000 kr mycket pengar men det är faktiskt inte dyrt för detta flygplan. Vi kan berätta, att några representanter för den stora brittiska firman de Havilland varit hos SAAB i Linköping och därvid bl. a. passat på att stifta bekantskap med Safiren. De ansåg att priset var förbluffande lågt och sade sig icke kunna tillverka detta i alla avseenden högklassiga flygplan för det priset. I själva verket blev de så intresserade av Safir att det är möjligt att det svenska flygplanet kommer att säljas i England genom de Havillands förmedling. Den engelska firman kan ju lämpligen leverera motorer till SAAB som motprestation. Bättre motorer än de Havilland Gipsy kan man ju knappast tänka sig för lättflygplan. Deras utomordentliga slitstyrka och pålitlighet är så väl dokumenterad, att luftfartsstyrelsen medgivit be-

Så fick vi själva ta hand om spaken och sidroderpedalerna och känna ordentligt på Safiren. Den är fantastiskt skevroderkänslig — man behöver faktiskt bara tänka på skevningen så är den gjord — men ändå ligger Safiren fenomenalt stabilt i luften även i så kyttigt väder som det var nu. Allra mest förbluffande är dock dess stabilitet vid överstegring. Olle Hagermark hängde upp den i propellern samt drog av gasen. I denna ställning hängde Safiren snällt kvar och sjönk sakta rakt framåt utan minsta vikingstendenser. Ja, inte ens när Olle med kraftiga skevroderutslag kom planet att sakta gunga fram och tillbaka, där den hängde med hög nos och nästan ingen fart, märktes några vikingstendenser.

Förklaringen till den fenomenala stabiliteten vid överstegring beror dels på vingens utformning, dels på den höga fenan. I fråga

(Forts. på sid. 45.)



LÄR ER FLYGA I FLYG

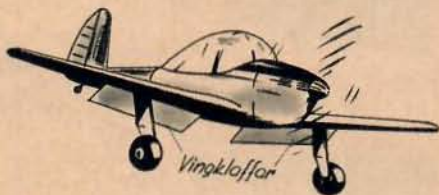
LEKTION VII SOM BEHANDLAR STIGNING, GLIDFLYKT OCH ÖVERSTEGRING

Av Grels Næslund

VINGKLAFFAR

Efter hand som flygplanen har blivit mer strömlinjeformade och »renare» i konstruktionen, har glidbanan vid normal glidflykt blivit allt flackare. Detta innebär i sin tur vissa svårigheter vid landning över masker såsom hus, höga träd el dyl. Därjämte tenderar vingbelastningen att öka på moderna flygplan med omedelbar följd att landningshastigheten också ökar.

För att eliminera de nackdelar, som dessa två förhållanden — flack glidbana och hög landningshastighet — i vissa situationer medför har man infört vingklaffar eller flaps (engelska), som de ofta kallas. Dessa klaffar sitter i bakre kanten på vingen, vanligen mellan skevrodden och flygkroppen.



Vingklaffar i nerfällt läge.

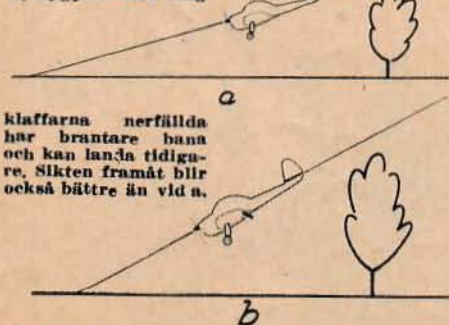
Då vingklaffarna fälls ner ökas både lyft- och bromskraft. Klaffarna fälls i allmänhet ned 15—20° i starten, varigenom flygplanet lättar fortare. Vid landning fälls klaffarna ned 40—50°, vilket gör att glidbanan blir brantare.

Nedfällda klaffar gör att överstegringshastigheten blir lägre.

Klaffarna får icke fällas ner över en för varje flygplantyp bestämd hastighet. De kan nämligen skadas av för kraftig luftström.

Eftersom nerfällda klaffar ger ökad lyftkraft, har uppfällda klaffar motsatt verkan. Man bör följaktligen under flygning på låg höjd fälla in klaffarna gradvis, då ju flygplanet på grund av den minskade lyftkraften förlorar höjd. Detta senare är speciellt

a. flygplan utan vingklaffar har flack bana i glidflykt.
b. flygplan med ving-



klaffarna nerfällda har brantare bana och kan landa tidigare. Sikten framåt blir också bättre än vid a.

viktigt att iakttaga, om man misslyckas i sin landning och drar på gas för att stiga och göra om försöket.

Vid körning på marken bör man tänka på att ha vingklaffarna uppfällda, annars kan de lätt skadas av stenar, grus o dyl.

Stigning

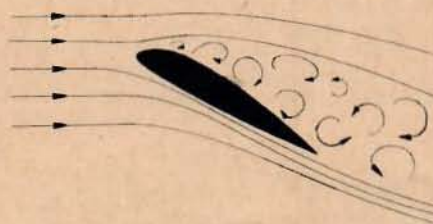
Om man från planflykt vill övergå till stigning måste motorvarvet ökas; i regel drar man på fullgas. I samma ögonblick höjer man nosen till stigläge. Som vi tidigare omtalat är flygplanet sidtrimmat för planflykt. Om vi alltså ökar motorvarvet, måste vi — för att hålla kursen — ge något sidroder.

Vid normal stigning skall hastighetsmätaren visa ett visst värde, olika för olika flygplantyper. Härvid skall vingarna ha en viss vinkel i förhållande till luftströmmen — anfallsvinkel. Denna vinkel är i regel blott ett par grader och endast något större än anfallsvinkeln vid planflykt. Nu är det ju så, att man inte kan avläsa anfallsvinkeln på något instrument; därför får man bedöma det rätta stigläget genom att ta ögonmärke på nosens höjdläge i horisonten och avläsa hastighetsmätarens utslag.

En höjning av nosen något över normalt stigläge gör att flygplanet fortfarande stiger — men sämre än förut.

En höjning av nosen ytterligare kan medföra, att flygplanet icke längre stiger utan endast bibehåller höjden.

Höjes nosen ännu mera, kommer flygplanet att överstegras och sjunker följaktligen. Lyftkraften är nu betydligt mindre än tyngdkraften.



Luftströmmen omkring en överstegrad vinge.

Liksom flygning rakt fram och horisontellt kan ske med olika hastighet, kan man alltefter önskemål stiga långsammare eller fortare. Det bör observeras, att stighastigheten icke är detsamma som flyghastighet. Med stighastighet menar man ju den vertikala hastigheten, vanligen mätt i m/sek. Om man vill stiga långsammare än normalt, kan man antingen sänka nosen, varvid flyghastigheten ökar, eller både sänka nosen och minska på motorvarvet.

Glidflykt

Många människor tror, att ett flygplan, som fått motorstopp, sjunker som en sten till marken och störtar. Denna uppfattning är fullständigt felaktig. Varje gång ett flygplan landar, går det ner i glidflykt, i regel utan att använda motor. Vad är det då som gör att flygplanet kan glida fastän propellerens dragkraft är borta? Jo, det är bl a vingarnas lyftkraft. Vi skall nu närmare granska vilka krafter, som är verksamma på ett flygplan, som ligger i glidflykt på bästa glidvinkel, dvs den vinkel, på vilken flygplanet glider längst (se fig. nedan). Figuren visar tydligt, att propellerens dragkraft i en normal glidflykt ersättes av resultanten mellan lyftkraften och tyngdkraften (a).

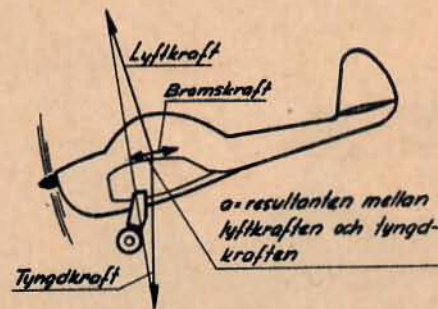
Om vi nu höjer nosen något, kanske i den falska förhoppningen att kunna tänja ut glidflykten — t ex före landning — blir verkan i stället den motsatta. Flyghastigheten blir lägre och sjunkhastigheten större. Flygplanet börjar överstegras.

Om nosen höjes ytterligare genom att spaken föres helt bakåt, kommer flygplanet att »sjunka igenom». Det är just en sådan genomsjunkning man åstadkommer i det ögonblick ett flygplan tar mark vid landning. Alla förstår nog vikten av att flygplanet är tätt över marken i sättningsögonblicket. Vi kommer närmare att behandla detta spörsmål i samband med en senare lektion.

Överstegring

Av vad vi hittills gått igenom torde stå klart, att överstegring eller — som det brukar kallas — stall (eng., uttalas stål) kan uppträda både i samband med glidflykt och stigning. Även i många andra lägen och rörelser kan ett flygplan överstegras t ex i svängar, under avancerad flygning m. m.

Flygplanet »håller sig flytande» genom den lyftkraft, som bl a vingarna och stabilisatorn ger upphov till. Lyftkraften varierar med flyghastigheten och anfallsvinkeln. Hastigheten framåt åstadkommes genom propellerens dragkraft eller genom resultanten av tyngdkraft och lyftkraft. När anfallsvinkeln ökar till ett visst värde, överstegras flygplanet, varvid det faller framåt nedåt eller åt sidan (över endera vingen). Under förutsättning att flyghöjden är tillräcklig är en överstegring fullkomligt ofarlig. Det gäller bara att följa med i vinkningen och »hämta upp» flygplanet när flyghastigheten blivit tillräcklig. Ett vanligt fel vid överstegring är att föraren vill hindra vinkningen genom att ta åt sig spaken. Härigenom kommer det att ta längre tid innan



I en normal glidflykt ersättes propellerens dragkraft av resultanten mellan lyftkraften och tyngdkraften (a).

flygplanet har fått upp hastigheten; följaktligen blir höjdförlusten större.

Nosens höjd över horisonten vid överstegring är beroende av hur mycket motorn drar. Vid högsta effekt är nosen avsevärt över horisonten; drar man av gasen helt, överstegras flygplanet redan om nosen hålls något under horisonten.

Då det är fråga om skolflygplan kommer stigning i allmänhet inte i fråga till sådana höjder, att man måste ta hänsyn till motoreffekt och flyghöjdens inverkan på föraren. Man måste emellertid komma ihåg, att *stighastigheten minskar med ökad höjd* och att *hastighetsmätaren* under samma förhållande visar lägre hastighet än man i verkligheten har.

Lektioner i luften

1. Jag skall nu visa *stigning utan användande av vingklaffar*. Vi flyger nu rakt fram och horisontellt. För att stiga måste motorvarvet ökas och nosen höjas. Jag ger alltså fullgas, tar samtidigt mjukt åt mig spaken och håller kursen med sidrodret. Nu ligger vi på *bästa stigvinkel*. Tag ett ögonmärke på nosens höjdläge i horisonten. Trimma flygplanet så att vi inte har något mottryck i spaken.

Vi skall nu se vad som händer, om vi *höjer nosen ytterligare*. Vi stiger fortfarande men sämre. Prova rodren, de käms litet lösa. Hastigheten är nu lägre än förut. Flygplanet börjar nu komma i *stall*.

Vi *höjer nosen ytterligare*. Prova rodren, de tar nu sämre. Vi *stiger nu inte längre utan flyger horisontellt med hög nos och låg fart*. Se på höjdmätaren.

Vi *höjer nosen ytterligare*, spaken helt tillbaka. Rodren tar nu mycket dåligt, flygplanet sjunker och *viker sig framåt eller över endera vingen*. (Flygplanet återföres till bästa stigvinkel.) Se på höjdmätaren; lägg märke till höjdförlusten.

Vi skall nu övergå till *planflykt*. Jag sänker nosen genom att föra fram spaken och drar av gasen till marschvarv. Flygplanet vill svänga något, när vi minskar på motorvarvet. Håll kursen med sidrodret vid övergången. Vi stoppar nosen i planflyktsläge och justerar motorvarvet. Observera att vid övergång från ett lägre nosläge till ett högre leder *gasreglaget* rörelsen. Från ett högre nosläge till ett lägre leder *spaken*.

2. Vi skall nu pröva *stigning med vingklaffarna nerfjällade till 20°*.

Vi flyger nu i stigning på fullgas. Sänk ner vingklaffarna till 20°. Kontrollera hastigheten. Lägg märke till nosens läge i horisonten. Trimma flygplanet.

Pröva själv hur flygplanet reagerar om du höjer nosen på samma sätt som vi gjorde nyss.

(Forts. på sid. 45.)

Elevens syn på FLYGUTBILDNINGEN

Planet som jag skolas på är en Klemm 35 och saknar vingklaffar, varför sådana doningar ännu inte blivit aktuella i mitt fall. Sanningen att säga, så har man fullt upp att göra utan klaffarna, men en gång i en blånande framtid kan det måhända vara »til lyst» att ha en liten extra spak att pillra på...

Bästa stigningen på Klemmen får man med fullt gaspådrag och med nosen i sådant läge att hastigheten håller sig vid 120—125 km/t. Dvs det är hittills mycket sällan man lyckas få det dithän. Ytterst sällan. Både Bartil och Stig försöker att både med mjuka och hårda ord pränta in det rätta läget i den stackars eleven, och med vetskap om deras enastående tålmod och elevens småländska tjurighet, så kommer det väl en vacker dag att gå så att man hittar läget i en handvändning. Det är rätt märkvärdigt att det skall behövas så mycket träning.

Jag vet inte om alla elever gör på samma sätt, men i mitt fall är nästan alltid hastigheten för stor, inte bara i stigning utan även i plané. Man har liksom en naturlig skräck för liten hastighet, vilket nog är både sunt och förståndigt. Ängsliga anhöriga vill ju gärna framhålla det önskvärda i att man flyger lågt och sakta till att börja med...

Efter att ha gjort sina första vikningar har man absolut ingen lust att ta ner tarten för mycket. Men å den andra sidan har jag bara efter några få lektioner kommit underfund med att vikningsrisken egentligen inte är så stor. Det har sagts mig att Klemmen »klipper till» utan att man vet ordet av. Det gör den inte alls. Den bråkar både länge och väl och varnar ordentligt innan den viker sig. Men tar man inte reson av varningarna, ja då klipper den till ordentligt. Fast den är egentligen ganska lätt att få på rätt köl igen.

Planflykten borde egentligen vara lätt, men den är det inte, åtminstone inte på mitt stadium. Både Bartil och Stig påstår visserligen att man med lämpligt handhavande av spak, pedaler och gasreglage kan få planet, dels att flyga rakt fram, dels att flyga horisontellt. Dessutom kan man uppnå den »sensationen» att planet ligger rätt på vingarna och att motorvarvet är det absolut rätta d v s 2150 v/min. Ack ja, vore man där!

När man suttit där i baksitsen och kämpat med prylarna en stund och börjar tycka att det börjar gå riktigt fint samtidigt som bröstkorgen vidgas av självgodhet så

långt selarna tillåter (av försiktighetsskäl spänner man fast sig ganska ordentligt så rörelsefriheten är begränsad) då brukar det börja låta ungefär så här i lurarna:

— Vart har du tänkt att vi ska åka? Har du ont om bensin? Har varvräkaren ramlat bort för dej? Det är bättre att flyga på bägge vingarna på en gång. Det är när man svänger som man skall luta omkull flygplanet, inte när man flyger rakt fram.

Det är säkert inte lätt att vara flyglärare heller, men deras tålmod är uppövat till det otroliga och det egendomliga är att deras anmärkningar *alltid* är befogade. De har en fantastiskt förmåga att upptäcka alla möjliga fel som en elev på mitt stadium anser i högsta grad oväsentliga.

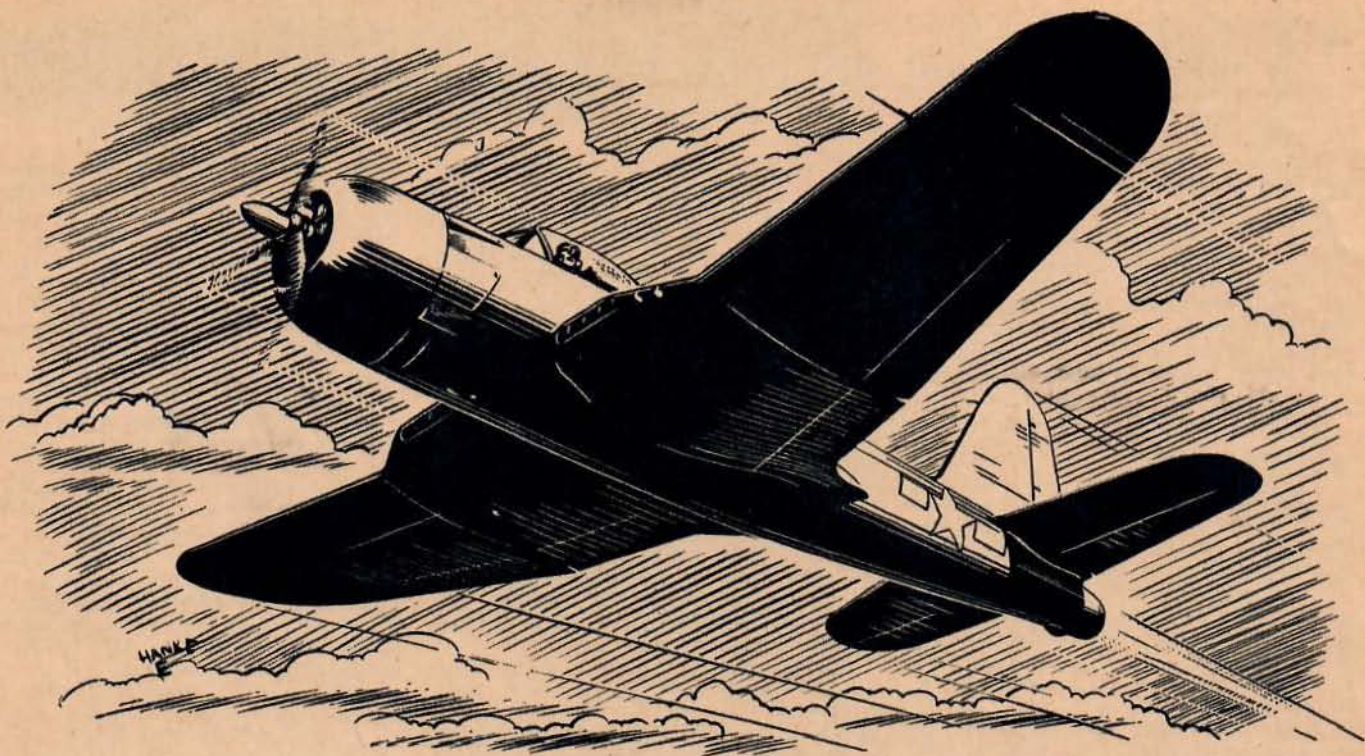
Plané är en sak för sig. Första gången gasreglaget åker i botten — bakåt — och det härliga, förtroendeingivande surret från motorn förvandlas till ett kraftlöst puttrande samtidigt som rodren blir »lealösa» och fartljudet nästan försvinner, då känner man sig billig. Och ännu billigare känner man sig när läraren envisas med att man skall ligga kvar en liten stund med nosen uppe för att farten skall gå ner till bästa planéhastighet (120 km/t). Nu blir det stall och vikning och spin och en hel massa förfärliga saker på en gång, tror man. Det blir intetdera. Klemmen flyger så snabbt och beskedligt även utan motor. Men den är förstås betydligt lättare att vika när motorn går på tomgång. Så en viss försiktighet är givetvis av nöden. Rent kusligt blir det i första landningen när hustak och grantoppar — som man tycker — vill riva hål i vingarna och fältet tycks ligga alldeles för långt bort för att man skall nå fram dit. Man vill gärna putta fram gasreglaget åtminstone en liten, liten gnutta, men läraren har bestämt annat det där, för han håller ett stadigt tag i reglaget och försöken att öka varvet går om intet. Man överlämnar sin varelse helt i lärarens konstförfarna händer, och det gör man klokt i. Vi landar så snabbt och fint på banan utan att man egentligen märker när man slutar flyga och rullningen på marken tar vid.

Och när man sedan kliver ur och bereder sig att stå till svars för sina visserligen omedvetna men dock ogärningar i luften, så säger läraren med världens vänligaste röst:

— Ja det var inte så illa. Det gick riktigt bra. Ska man tro honom? Nej kanske inte. Men man tycker om att höra de där orden även om man inte förtjänat dem.

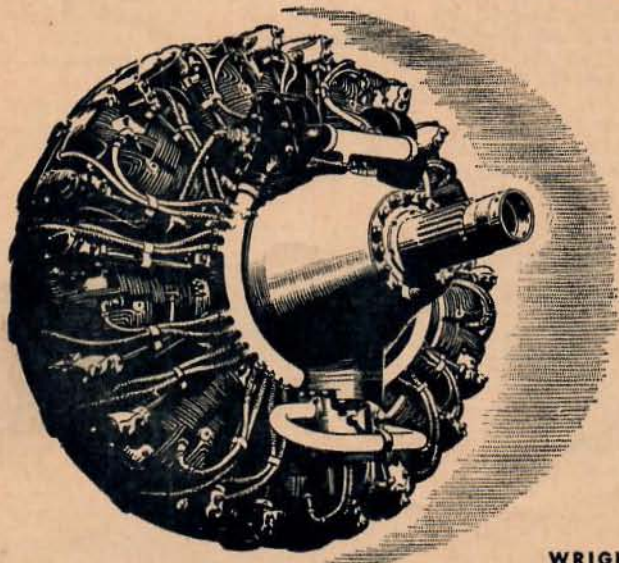
Ikaros.





Ryan FR-1 Fireball med en WRIGHT CYCLONE 9

Som det första amerikanska jaktplan, som kombinerar kraften hos en stjärnmotor med "skjussen" hos ett reaktionsaggregat, är Ryan FR-1 Fireball en mäktig nykomling. Den ovanliga kombinationen skapar en snabb extra kraftkälla för start och stridsmanövrer och möjliggör en större marschsträcka än med endast reaktionsdrift. Enbart Cyclone 9 med dess 1350 hästkrafter ger Fireball förstalinjes-prestanda och med reaktionsaggregatet en så hög hastighet, att den alltjämt är hemlig.



WRIGHT

FLYGMOTORER

DIVISION OF

CURTISS  WRIGHT

FÖRST I LUFTEN

WRIGHT AERONAUTICAL CORPORATION • PATERSON, N. J., U.S.A.

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

gammal marinare och känslan sitter väl kvar.

Möjlighet bör ges varje ung man att bli officer och därför bör vi nog gå in för en allmän demokratisering av utbildningen, ungefär i den stilen som ni ämnar göra i Sverige.

Och så frågar vi generalen hur han ställer sig till den omdiskuterade frågan sjöflyg kontra landflyg.

— Jo, för vapnets allmänna uppgifter blir naturligtvis landflygplan det primära, men eftersom flygvapnet även har stora uppgifter att lösa för flottan behöver man också sjöflyg i rätt stor utsträckning.

För det civila flyget vill generalen absolut tillråda en nykter och saklig värdering av sjö- resp landflygets fördelar under olika förhållanden. För den inhemska trafiken torde sjöflyget komma att spela den mest framträdande rollen.

Och så till slut tycker generalen att man borde göra mera för att få ungdomen flygsinnad. Modellflyg på skolschemat är den första åtgärd som pockar på genomförande. Det är sorgligt att det skall behövas så mycket prat och så mycket övertalning innan myndigheterna kommer underfund med att detta har enbart fördelar med sig. Modellflyg kan med fördel läggas in både i slöjden, på fysik- och kemitimmarna för att inte säga i friluft- och idrottslivet i skolorna. Resultatet blir dubbelt. Ungdomarna får syssla med aktuella ting, de blir flygsinnade mycket tidigt, flygningen går dem i blodet liksom sjöfarten har gjort det, och deras intresse för tekniska och praktiska ting simuleras. Sade generalen och inbjöd oss att ta en titt på Gardermoen, där flygvapnet i n har sin egentliga bas.

En gammal f d tysk Ju-52 för oss på en kvart från Fornebu till Gardermoen, och vi konfronteras med en flygplats med dimensioner som gör en rent vimmelkantig. Vi landar visserligen i motvind, därför att det passar sig så, men startar gör vi åt det håll målet ligger utan hänsyn till vindriktningen. En division Spitfire 9 går just upp för övning och hela högen brakar iväg i den hårda medvinden så det visslar efter dem...

På Gardermoen ligger ett detachment Mosquito, en avdelning Spitfire och dessutom den sk fältflygskolan som f n håller på att träna upp flygare som redan har en viss utbildning. Man börjar där med några pass i Fairchild, övergår till Harvard och går sedan direkt på Spitfire. Någon nybörjarskolning har ännu inte kommit i gång, men det dröjer inte så länge förrän även den saken blir aktuell. Villiga lärjungar finns det gott om och några rekryterings-svårigheter behöver man inte räkna med.

Nomenklaturen är till största delen engelsk här på Gardermoen och vi har all möda i världen att följa med i resonemanget där anglicismer blandas i en härlig röra med urtypiska norska uttryck. Men så är de allra flesta pojkar här uppe på höjdpaltan rätt nyligen hemkomna från England och Amerika, där de gjort sin insats för sitt land. Det är härliga typer, friska och frejdiga gutter med krigserfarenhet nästan varenda en. Det är prima folk att bygga det nya norska flygvapnet på, folk med både kunskaper, erfarenhet, god vilja och skapande fantasi. Så vad folkmaterialet beträffar behöver inte norskt flygväsende känna sig ängsligt.

Flygnytt

I KORTHET

VICTORY AIRCRAFT LTD. i Kanada, har nyligen färdigställt de första fem exemplaren av det nya fyrmotoriga bombplanet Avro Lincoln och provflygningarna har påbörjats vid Malton-fältet i Kanada. Det meddelas även att Victory Aircraft uppgått i Hawker-Siddley-gruppen under namnet A. V. Roe Canada, Ltd.

Mc DONNELL AIRCRAFT kommer inom kort att provflyga en ny helikopterkonstruktion för 7-8 passagerare. Beteckningen på dem för US Navy konstruerade helikopter blir XHJD-1. Helikoptern är utrustad med två motroterande huvudrotorer i stället för den tidigare planerade huvudrotorn och stjärtrotorn.

STANLEY HILLER JR., den unge välkände Hillercopter-konstruktören har nyligen provflygt sin andra skapelse, en tvåsitsig strömlinjeformad helmetallhelikopter utrustad med en 225 hk Lycoming-motor. Helikoptern demonstrerades vid ett flygjournalistmöte där bl a Hiller poängterade att innan helikoptern får praktisk betydelse för samfärdseln och kan brukas av »var man» är det många väsentliga problem som måste bemästras. Han ansåg vidare att det skulle dröja 18 månader till 2 år innan helikoptern är färdig för den genomsnittliga marknaden. Detta uttalande är värt att beaktas då det kommer från en man som knappast kan betraktas som konservativ.

Böcker:

Två trevliga flygböcker

Torsten Scheutz har upplevt en hel del som flygare i Sydamerika och han har en särdeles förmåga att berätta trevligt om flyg över de sydamerikanska djunglerna och vildmarkerna. Hans två böcker Flyg söderut, Kid samt Fin landning, Kid, utgivna på Rabén & Sjögrens förlag, är idealiska ungdomsböcker, fyllda av äventyr och spänning, vare sig nu de rafflande händelserna utspelas på marken eller i luften, som är författarens käraste element. Den unge flygaren Kid och hans vän den gamle ruti-nerade svenske flygarräven Swede är två synnerligen trevliga bekantskaper, som måste bli populära bland ungdomen.

G. K.

Flyghjältarna kommer tillbaka

I slaget om Storbritannien, som blev Englands första avgörande seger, utträttades sagolika hjältedåd av unga engelska och amerikanska jaktflygare och ingen har skildrat dessa unga hjältars bragder bättre och på ett mera dramatiskt och intensivt sätt än Charles Graves i boken De glesa leden (Bonniers 1943). Nu har hans sju hjältar kommit tillbaka i boken Hämnarna (Bonniers), ypperligt översatt till sven-

Att höra pojkar berätta om gamla tider är närapå det skojigaste man kan vara med om. Sindre Hesstvedt, medverkande som »stuntflygare» vid ett otal uppvisningar, berättade bl a att han en gång efter en uppvisning i rammen skulle flyga en Grunau 8 med namnet »Optimist» tillbaka till Oslo med släp. På halva vägen rök wiren och Sindre gick ned och landade på en sjö vid Dikemarks hospital. Massor av folk strömmade förstås till, däribland många patienter, och stämningen var hög bland åskådarna. Att få se ett segelflygplan komma neddröppande från skyn tillhörde ju inte det vanliga. När den värsta nyfikenheten lagt sig kom det en ensam man åkande mot flygplanet på ett par skidor av mycket förhistorisk modell och med stavar som var nära dubbelt så långa som de vanliga.

Eftersom mannen var mycket originellt klädd och började fråga om de underligaste saker, så antog Sindre att det var en av de mera kvalificerade patienterna. När han nämnde detta sitt antagande för en annan i sällskapet, sa denne:

— Va, känner ni inte honom? Det var ju överläkaren...

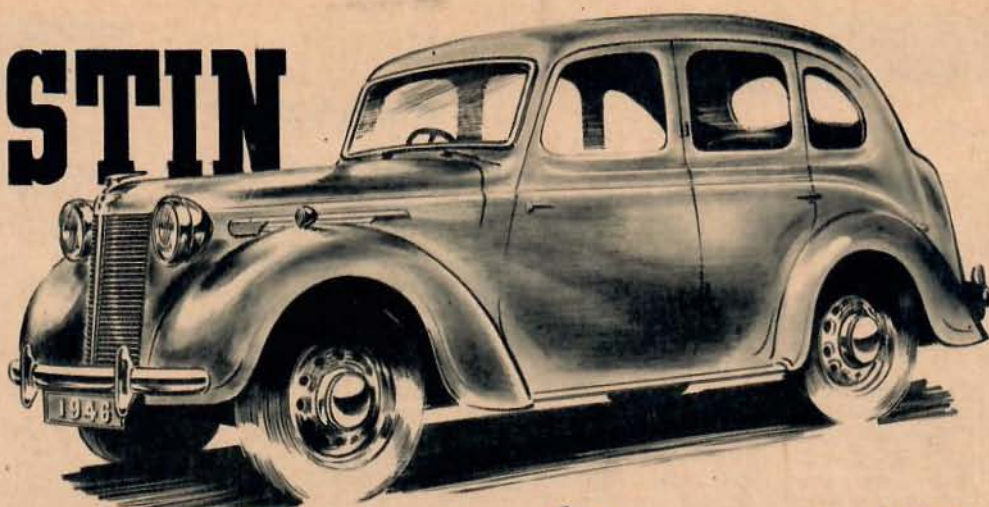
En annan gång skulle man reparera ekonomin genom att försöka vinna det pris på 500 kronor som Aftenposten hade satt upp till den som första gången flög minst en halv timme med ett norskbbyggt segelflygplan. Man hittade ett hang som man nog trodde skulle bära, fraktade dit plan och rep (för repstart) och talade vid pastorn i församlingen att han skulle rapportera när vädret tycktes lämpligt. En vacker dag ringde pastorn och meddelade att nu blåste det friskt mot hanget. Hela Oslo-pressen mobiliserades, en hel rad filmfotografer posterades ut för att fånga det historiska evenemanget, och så gick starten.

Planet höjde sig 50-75 meter över plattan men sjönk därefter hastigt ned i trädtopphöjd. Flygaren gjorde en brant sväng för att rädda sig in på plattan men hamnade med ett brak rätt i slutningen. Efter en stund kröp piloten fram ur »kaffeveden», en aning snopen men fullkomligt oskadd. Det borde ha sagts någonting för att rädda situationen, men tystnaden dominerade fullständigt skådespelet. Journalisterna stoppade ner sina anteckningsblock och sina nyväsade pennor, fotografierna samlade ihop kameror och stativ och flygpionjärerna sopade upp resterna av planet, lastade det på den medförda lastbilen och för tillbaka till Oslo. Aftenposten fick behålla sina 500 kronor, och någon hangflygning blev det inte sedan på länge.

ska av Alvar Zacke. Man möter åter sina gamla vänner Tommy Halton, Jock Riddell, Hugh Calverley och de andra och man har lika mycket nöje av deras sällskap som förra gången, sedan de nu gått över till nya flygplantyper i och med att England övergått från defensiv till offensiv. Hämnarna är en härlig äventyrsbok, som man inte gärna lägger ifrån sig förrän man slukat varje sida, men den är också något mera — den ger en mängd intressanta uppgifter om den brittiska taktiken samt om de olika flygplantypernas egenskaper och egenheter. En bok som ingen flygintresserad bör sakna på sin bokhylla.

G. K.

AUSTIN



- en engelsk vagn smal som en skotte
som skapad för nuvarande höga bensinpriser

Austins fredsmodeller väntar Er hos Ostermans — både den behändiga lilla "Ättan" och den större och kraftigare "Tian". Välkommen att provköra nya Austin — det blir en angenäm bekantskap, som vi så gott som omgående kan leverera Eder. Gör upp om en provtur i dag.



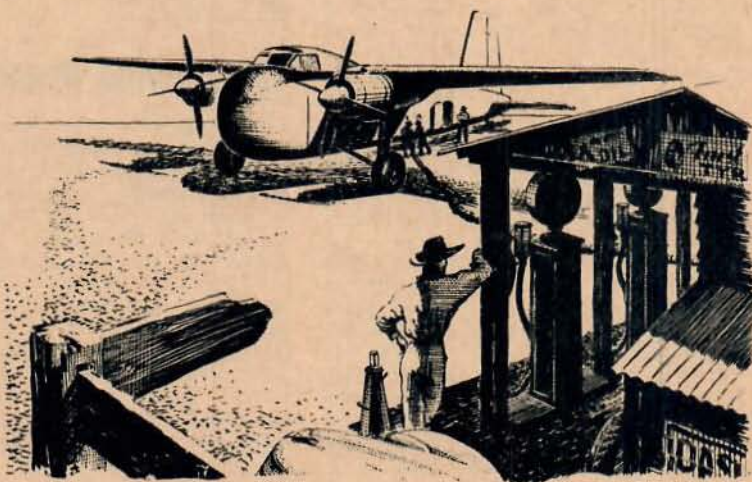
**AKTIEBOLAGET
HANS OSTERMAN**

för transport ... till lands ... till sjöss ... i luften
Birger Jarlsgatan 18 - Stockholm - Tel. "Hans Osterman"

Flygande oljetank

6 140 liter petroleum . . . 5 000 liter terpentinen . . . 5 400 liter alkohol . . . 4 320 liter antingen vin eller vatten . . . är några ungefärliga vätskelaster, vilka — med vederbörligt avdrag för behållare — kan transporteras över en sträcka på 483 km med Bristol Freighter, utrustad som tankflygplan. Freighters fria lastutrymme på 66,8 m³ gör detta möjligt . . . och skapar en ny sorts service med vilken transportflygplanet kan

bidra till den industriella utvecklingen. Säker, ekonomisk, lätt att flyga samt istånd att starta och landa på relativt korta sträckor på oberedda landningsfält är Bristol Freighter ett robust, lätt underhållet "all-sorts-transport-flygplan" för oavbruten och pålitlig service under svåra förhållanden.

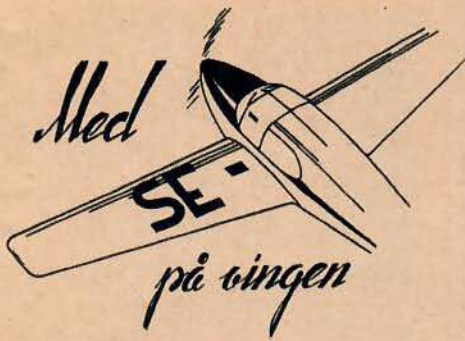


66,8 kbm. fritt lastutrymme gör det möjligt . . .



THE BRISTOL AEROPLANE COMPANY LIMITED ENGLAND

682A



Den andra leveransen från Taylorcraft i England till »Austermans» och Aero Service i Stockholm skedde under de vidrigaste väderleksförhållanden. Över kanalen tappade rotechefen kapten Vera Strodl sin kamrat major Veronica Volkersz i rusket. Så småningom hittade de varandra igen och så fortsatte färden. På väg upp mot ön Lolland sänktes distäcket så mycket att vågtopparna nästan sköljde de fyra Austerhjulena — nödlandning på en 150x20 m dålig åker på Lolland. Uppståndelse i byn.

I Malmö klättrade Aero Service-ingenjören Ove Huzell och FLYG:s »Pro Mille» in i SE-ARC resp. ARB. Start norrut i 80—100 km/t motvind. Extradunkar i baksits; de tömdes efter landning på Feringe. Ny tankning på Jönköpings flygplats, som samma dag fått en ny prydad; det nybildade bolaget AB Smålandsflygs elegant målade Lärka SE-APT. Chefen dir. Thorsten Gustafsson hade flugit ner planet från Stockholm tillsammans med sin flyglärare Sven Morell och myste nu över den kontinentala air som vilade över fältet.

Smålandsflygs Lärka har en 100 hk motor och kan skryta med kompletta blindflyginstrument, uppvärmningsanordning för start samt sist men inte minst: värmeledning och bogseranordning för segelplan. SE-APT skall närmast användas för skolflygning. Dessutom har bolaget redan beställt en Auster, varför SE-ARB eller ARC endera dagen torde få flyga söderut igen.

Ja, vi kom verkligen till Linköping den dagen och blev mycket vänligt mottagna av militärflygarna på Malmen. Kärrorna drogs av hjälpsamma händer under tak, ty solnedgången var alltför nära förestående för att tillåta flygning till Stockholm. Övernattning. Nästa morgon: QGO på Bromma,

FLAR på sträckan. Först på aftonkröken kunde vi starta och landade på Bromma strax före mörkrets inbrott. Trevlig tur trots motvinden!

Allebergskompisarna Birger Nilsson, Rune Hedlund och Figge Bergman har köpt landets uråldrigaste (men väl reoverade) Taylor Cub E-2, den där typen med kantigt sidroder. De har engagerat KSAK:s ing. Gösta Karlsson som flyglärare och kör skolflygning på Allebergskalotten när vädret — och Karlsson — tillåter. Startbanan har snöat igen många gånger — men så gjorde man en åkare i Falköping flygbiten så att han plogade upp banan som likvid för en flygtur. Han har nu tre timmars flygtid, vilket betyder åtskillig plogning... Numera ämnar åkaren förresten köpa eget flygplan. Nu väntar motorflygeleverna på det vintriga Alleberg på väder för att avverka proven för A:2-certifikatet, ty de har redan sålt kärnan till Gösta Tärnlund och några andra vid Pentaverken i Skövde — vilka är ivriga att fortsätta i samma stil, d v s bilda kompanjonskap om ett flygplan för att lära sig flyga. Knepigtt sätt, tycker Pro Mille.

Västerdalarnas flygklubb har nu inte bara landningsstråk utan också ett eget flygplan. Nyligen landade nämligen en Taylor Cub SE-AGX i Dala-Järna, där ett konsortium av klubbmedlemmar tog emot planet och föraren »Skeks» Anton Hansson.

Cuben har sålts av trafikflygare »Skeks» Anton Hansson och hr E. Liljegren i Östersund — sedan dessa gett upp planerna på vargjakt i Norrland!

Klubben skall nu försöka utverka skol-tillstånd och sedan börjar utbildningen.



Bilderna: överst den andra Austerleveransen redo att starta från Bulltofta, SE-ARC med major Volkersz och SE-ARB med kaptenen tittar på. — Därunder tankar majoren med ing Huzells hjälp sin kärna på Feringe flygfält medan kaptenen tittar på. — Här t h dir Thorsten Gustafsson (i skinnjacka) och flyglärare Sven Morell vid Smålandsflygs Lärka SE-APT på Jönköpings flygplats. — Stora bilden här nedan: Västerdalarnas flygklubbs nyinköpta Taylor Cub SE-AGX på landningsstråket i Dala-Järna. — Nedan t v Sveriges äldsta Taylor Cub SE-AEP på Alleberg med flygläraren ing Gösta Karlsson (t v) och eleverna Hedlund och Bergman (i kärnan).



Goda framtids- möjligheter inom flyget



Hermods erbjuder nya studievägar

Flyget erbjuder en mängd intressanta befattningar för ambitiösa ungdomar med god utbildning. Hermods flygtekniska kurser, som utarbetats av skickliga och erfarna flygteknici och pedagoger, behandlar de senaste nyheterna på olika områden av flygtjänsten.



Ett gott bevis på hermods-kursernas höga standard är, att Flygvapnet, Aero-transport och andra flygföretag anlitar Hermods. Skriv redan i dag till Hermods och diskutera Edra studieproblem.

Hermods Maskin- och verkstadstekniska kurser är instruktiva, moderna och grundliga. De studeras och lovdas av många tusen tekniker i vårt land. Begär det innehållrika prospektet TEKNISK UTBILDNING.



Hermods

skolan för energiskt folk

HERMODS Slottsgatan 8A Malmö

Sänd mig prospektet Teknisk Utbildning med ytterligare upplysningar om Edra flygtekniska kurser.

Namn

Bostad

Postadress Flyg 7/3-46

ÖN I LUFTHAVET

Forts. fr. sid. 21.

— Om han inte annonserar stationen på franska är det inte St. Beaupré. Dooley rev sig i nacken.

Annonseringen kom på engelska. Pittsburgh, Pennsylvania. Dooley tog sakta av sig sina hörlurar.

Dooleys sinne var lugnt igen. Den där känslan, den där tomhetsensationsen, hade försvunnit. Han hade gjort omsorgsfulla beräkningar. Låt det snöa, åt helsicke med snön. At helsicke med radion också. Corsair hade bensin, massor därav — tillräckligt för att flyga utmed kusten ned till Boston om det behövdes. Han skulle väcka Stan-kowski, färdmekanikern, efter en stund och få honom att föra över bensin från de yttre vingtankarna. Med dessa aderton hundra extra liter kunde Corsair flyga på så länge som han, Dooley, kunde hålla kursen. En kompass var en kompass, en härlig odisputabel sak — ljus och syn för en blind. Dooley beslutade sig för att lita på sin kompass.

När Corsair först åkte upp i molntäcket kopplade Dooley automatiskt bort sina naturliga instinkter. Han ignorerade avsiktligt det budskap som kilade uppåt från nedersta delen av hans ryggrad — en antydning om att Corsair steg eller sjönk. Dooley lät endast på höjdmätaren. Den var riktig. När sambandet med den yttre världen hade upphört hade hans ryggrad fel. Dooley flög i en aluminiumkokong, lika avskild från världsliga ting som om han inte hade varit född. Berövad sikten, fritt svävande i luften, visste Dooley också att han inte heller kunde lita på sina andra mänskliga instinkter. Vätskan i hans öron som stötte emot en miljon fina hår och på så sätt överförde vissa intryck till hans hjärna var till ingen nytta nu.

I Corsair kunde Dooley se och känna fast han var blind och avdomnad. Utan något samband med jorden var hans balanssinne felaktigt. Fåglarna hade vetat detta sedan tidernas begynnelse. Dooley visste det. Det var en andra natur hos honom att slå över från sina mänskliga känslor till de mangjorda sakerna framför honom. Han tittade på den konstgjorda horisonten. Den skulle tala om för honom när en vinge gick ned. Varje instrument, kompassen, höjdmätaren och horisonten, hastighetsmätaren, girindikatorn viskade upplysningar som Dooley måste ha.

— Kapten. Chapel Inlet vill veta vår position. D'Annunzia stod åter bredvid honom. Dooley svarade inte genast. Det korrekta svaret var vad han själv mycket gärna skulle vilja veta. Det enda riktiga svar han visste var att han inte visste det.

— Murray! Kom hit och tag med dig kartan.

Ynglingen kravlade framåt.

— Var tror du vi är nu?

— Enligt mina beräkningar kommer vi just upp för St. Lawrence... Kanske åttio kilometer på den här sidan av den. Det är väldigt svårt att säga säkert.

— Bra gosse. Dooley smålog. När du talar så där, så tror jag dig. Jag tror du har rätt den här gången. Vi måste ha missat Chapel Inlet helt och hållet. Drivit åt söder.

— Vi kan inte gått norrut. Inte på den här kursen.

KLART
för avgång och
KLART
med
FLYGFÖRSÄKRINGARNA

GOTHIA
anslutet till
Städernas Försäkringsbolag



EN LÄMPLIG SPARFORM
FÖR FLYGETS MÄN
är sparkasseräkning i

UPLANDS
ENSKILDA BANK
Grundad 1865

FULLSTÄNDIG BANKRÖRELSE

— Rätt. Då är vi öster om kursen, över Kimball-bergen, kanske fortfarande över havet. Så vi tar en ny kurs, tvåhundrastruttio grader. Frank, flyg tvåhundrastruttio.

— Tvåhundrastruttio.

— D'Annunzia. Sänd blint och fortsätt att sända. Fråga efter bäringar från vem du kan få tag i och akta dig så att du inte får en bäring från en ubåt. Försök Windsor och Kinkaid först. De är klarvakna därnere. Murray, om D'Annunzia får tag i någonting utom tyska flottan så markera det på din karta och visa det genast för mig.

— Ja, sir.

— Stankowski. Gå och överför så mycket du kan till huvudtankarna. Och låt mig veta när du är färdig.

— Okay.

— Fyllde du på sprittankarna, innan vi lämnade Sparkle Ten?

— Javisst. Skall vi inte landa i Chapel Inlet, kapten?

— Inte i kväll.

— Rätt igenom till Victoria... tusan också, jag har litet tvätt åt en grabb i Chapel. Han kommer att bli sur.

— Strunta i det. Sätt i gång med bränslet.

Corsair stapplade under sin tunga islast. Från några få obestämda isblommor på vindrutan hade fienden samlat styrka. Ut-sidan av vindrutorna var övertäckt — en död vit vägg av stelnade kristaller. *Corsair* slängde och krängde från den ena sidan till den andra. Vämjelige darrningar rann genom flygkroppen, börjande som en knappast märkbar vibration och sedan växande till en väldig skakning, sedan upphörande igen medan isklumpar från propellrarna, alltför tunga för att behålla sitt grepp om de snurrande bladen, slog i metallsidorna som pistol-skott. Höjden hade sjunkit från 3000 till 2400 — ingenting, inte ens Dooleys kunniga händer, nu vitnade omkring ratten, kunde hålla *Corsair* högre.

— Frank. Kör upp dem till 2500 varv och 35 tums *boost*. Tag 5 tums kompressor i stället för 3. Åt helsicke med bensinen. Hon sjunker igen. Franks tunga händer sökte kontrollerna. Motorerna skrek som i ångest.

— D'Annunzia! Murray! Kom hit! De reste sig snabbt ur mörkret och kom fram till Dooley. De lutade sig tätt intill honom. Det var svårt att höra över dånnet. Och de ville till varje pris höra över dånnet. Och de ville till varje pris höra över dånnet. Och de ville till varje pris höra över dånnet. Och de ville till varje pris höra över dånnet.

— Gossar, vi har det besvärligt. Bäringen från Kinkaid var fin. Vi är verkligen någonstans över St. Lawrence men även om vädret i Victoria är prima så kan vi inte hålla den här kursen längre. Vi måste komma ifrån den här isen på något sätt — omedelbart. D'Annunzia, vill Chapel Inlet fortfarande ha den där positionsuppgiften?

— Ja.

— OK. Tala om för dem att vi är i klämma. Vår bäring från Kinkaid var 120 grader. Tala om för dem att vi blir mer och mer nedisade och inte kan hålla höjden. Vi tar en kurs på 330 grader tills bensinen tar slut. Uppfattat?

— Uppfattat.

(Forts. i nästa nr.)

HANSA



meddelar alla slag av

FLYGFÖRSÄKRINGAR

Huvudkontor i Stockholm

Telefonanrop: HANSA

Agenturer å alla större orter i riket

MEDALJER, PLAKETTER FÖRENINGSMÄRKEN KLUBBMÄSTERSKAPSTECKEN

Skisser och kostnadsförslag fritt på begäran.

SPORRONG & CO.

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



Lantbruksmaskiner

Åkerbruksredskap, Traktorer, Tröskverk, Automobiler, Velocipeder, Vattenledningsartiklar, Utsäden, Oljor, Reservdel. m. m.

BRÖDERNA MODIN

Svartbäcksgatan 45, Uppsala. Telefon. Namnanrop: Bröderna Modin



ALLEBERG 1946

För tjänstgöring under tiden maj—sept. vid Segelflygskolan Alleberg äro nedan angivna befattningar till ansökan lediga.

EN FLYGPLANFÖRARE FÖR BOGSERING AV SEGELFLYGPLAN, tillika flygledare. Sökande skall inneha tillstånd att utföra bogsering samt vara influgen på flptyperna Moth och Klemm 35. Sökande bör själv vara utövande segelflygare samt helst även godkänd segelflyginstruktör.

EN VINSCHFÖRARE. Sökande skall hava grundlig tidigare erfarenhet av vinschstart.

EN CHAUFFÖR. Sökande skall vara kompetent att självständigt utföra smärre reparationer.

TVA FLYGPLANSNICKARE, helst med vana från flygplanindustri.

TRE SNICKARLÄRLINGAR, vilka endast avses erhålla fritt vivre.

Ansökan med uppgift om löneanspråk skola vara KSAK tillhanda senast den 20/3 under adress Malmskillnadsgatan 27, Stockholm. Ansökan skall innehålla bestyrkta uppgifter om utbildning och tidigare tjänstgöring samt fullständiga personliga uppgifter. I anställningsvillkoren ingår fritt uppehälle vid Alleberg samt fria resor hemorten—Alleberg och åter. Närmare upplysningar erhållas genom KSAK.

KUNGL. SVENSKA AEROKLUBBEN



Stålrör Plåt Stångmaterial

i kvalitet

MS/23 = SAAB 1624

NYA AKTIEBOLAGET INDUSTRI-RÖR

STOCKHOLM Tel. 61 28 01-05-12

SPLITSNING

av stag och roderlinor till guldare och segelflygplan utföres av spaltare godkänd av Luftfartsstyrelsen. Svar till »Billigt», d. t. k.

FLYGPLAN till salu!

3 st. flygplan, därav ett nytt, för omedelbar leverans

Svar till »Sport- & Reseflygplan», d. t. k.

AXEL GUSTAFSSON

BLECK- & PLATSLAGERI
Levgrensvägen 6, GÖTEBORG
Telefon 16 46 48

UTFÖR ALLT VAD TILL
YRKET HÖRER
Införda offert

HOTELL MOLLBERG

HÄLSINGBORG

Trivsamma nyinredda rum i alla prislägen
Intimi och vacker matsal
Dans två gånger i veckan
Konsertmusik dagligen

NYHETER FRÅN...

Forts. fr. sid. 24.

De Havilland uppger vidare att Hornet-projektet föddes 1942, då diskussioner uppstod om ett nytt tvåmotorigt långdistans-jaktplan avsett för bekämpning av de japanska ortsförsvarsjaktplanen vid de planerade framstötarna i Stilla Havet. I januari 1943 var mock-upen klar och den 28 juli 1944 var prototypen i luften. Det första planet levererades till RAF den sista februari 1945 och serietillverkningen av Hornet var i full gång vid krigsslutet. Under provflygningarna med Hornet nådde prototypen en maxfart på omkring 770 km/t vilket troligen är den högsta horisontalhastighet något propellerdrivet flygplan någonsin nått. Det är fö osannolikt att hastigheter mycket över Hornets kommer att göras med kolmotor drivna flygplan och i n kan inte de reaktionsdrivna planen mäta sig med Hornet i fråga om flygsträckan som uppges till inte mindre än över 4 000 km vid c:a 550 km/t på 9 000 m med 4 270 liter bränsle inklusive två 900 liters extra tankar under vingarna. På ett ganska tidigt stadium undersöktes även möjligheterna för att få fram en hangarfartygsbaserad version av Hornet och den med »hook» försedda versionen prövades för första gången på hangarfartyget HMS Ocean (på detta fartyg prövades även Sea Vampire) den 10 augusti 1945, dagen efter det den andra atombomben föll ned mot Nagasaki. Konstruktionen av Hornet är ett mycket gott exempel på utomordentligt samarbete mellan flygplan-, motor- och propellerfabrikanterna och resultatet blev också ett plan med mindre än 75 % av Mosquitos frontyta. Motorerna är Rolls-Royce Merlin 130 och 131 med 1 770 hk starteffekt. Beväpningen består av fyra 20 mm akan under nosen och vidare kan två 460 kg bomber medföras under vingarna i stället för de två 900 liter tankarna eller alternativt 12 raketprojektiler, antingen ensamt eller tillsammans med en 455 liters extratank.

Följande data och prestanda har uppgetts gälla för DH 103 Hornet och DH 103 Sea Hornet XX: Spännvidd 13,71 m, längd 10,51 m, höjd 4,32 m, vingytan 33,54 m², tomvikt 5 738 kg, flygvikt för Hornet med 1 630 liter bränsle 7 408 kg; Hornet med 4 270 liter bränsle 9 675 kg; Sea Hornet med 1 630 liter bränsle 7 640 kg, vingbelastning 218 kg/m²; 285 kg/m²; 229 kg/m²; effektbelastning 2,11 kg/hk; 2,75 kg/hk; 2,16 kg/hk, maxfart för Hornet på 0 m 631 km/t; på 1 500 m 666 km/t; på 3 000 m 705 km/t; på 6 700 m 759 km/t; på 9 000 m 731 km/t, (Sea Hornets maxfart på 5 700 m är 740 km/t), stighastighet vid 0 m med 7 140 kg flygvikt (utan yttre utrustning) 1 420 m/min; vid 3 350 m 1 170 m/min; vid 5 800 m 1 170 m/min; vid 10 600 m 300 m/min, stighastighet vid 0 m med 8 125 kg flygvikt 1 200 m/min; vid 3 350 m 975 m/min; vid 5 800 m 975 m/min; vid 10 600 m 150 m/min, max flygsträcka vid flygning på 6 100 m med ekonomisk marschfart (= vid 0 m 362 km/t; vid 6 100 m 451 km/t; vid 9 150 m 547 km/t) 4 765 km/t med 4 270 liter bränsle samt max flygsträcka vid flygning på 8 200 m med max marschfart (= vid 0 m 523 km/t; vid 8 200 m 692 km/t) 2 300 km. Den praktiska topphöjden för både Hornet och Sea Hornet ligger vid c:a 10 600 m.

NYTT från USA "O.K. SUPER 60"



Cyl-volym 9,8 cm³. Cyl-diam 23 mm. Slaglängd 25 mm, 1000-9000 varv pr min. Motorvikt 340 gram. Kompletet med tändstift, tändspole, kondensator och tank (inkl oms) Prls kr 109:—

AIR-FLO PROPELLRAR

10", 11" och 12" med 10" stigning
Per st kr 2: 75
50 mm trattar för påfyllning av bensintankar
Per st kr 0: 75

MODELLFLYGTJÄNST

Giro 669 00 - Storgatan 9 - Luleå

Läs allt om flyg i FLYG!



"SIKO" vann

visserligen inte Vintertävlingen, men placerade sig dock bland de främsta. Experterna anse SIKO så gott som oslagbar i acceptabelt väder.

Bygg därför SIKO för tävlingsbehov!

Spännvidd 180 cm
Längd 118 cm

SIKO har framtiden för sig
SIKO är försedd med helt ny vingprofil
Bygg SIKO för kommande vår- och sommartävlingar

Byggsatsen innehåller alla detaljer färdigbearbetade, sidenpapper, ritning och utförlig arbetsbeskrivning.

Komplett byggsats kr. 12: 75

Industrifirma Hobby-Service

Vallingsgatan 3 A

Västerås

Vintertävling i full storm

Årets vintertävling gick faktiskt i vinter-
väder, och de vanliga tillhörigheterna, som
glassgubbar och lärkor och bara överkrop-
par, saknades helt. Temperaturen var 5 gra-
der under noll och snö fanns det här och där,
och det var bara i sin ordning. Men tyvärr
rädde full storm, med våldsamma, orkanarta-
de byar och dessutom var flygfältet mera
lämpat för skridskoåkning än något annat,
och många praktfulla vurpor noterades. Men
modellernas vurpor utföll inte lika lyckligt
som människornas, det blev masskvädning
utan motstycke i modellflyghistorien.

Det var ett hårt modellflygväder, och det
kunde bara betyda en sak: endast de gamla
tävlingssrivarerna skulle kunna nå toppresultat.
Rutinen var helt avgörande. De många tupp-
flygarna med härliga, strålande tider från täv-
lingar med braktermik hade inget att hämta.
Och trots det urusla vädret blev det en riktig
vintertävling, väl organiserad och med rätt-
visa resultat. Hade de 166 anmälda modell-
flygarna med sina 275 modeller haft lugnt
väder, hade kanske inte tidtagarna räckit till,
men nu gjorde de det i alla fall, och det är
ju huvudsaken.

När jag halkade omkring på flygfältet
för att studera eventuella nymodigheter, kunde
jag först av allt konstatera att samtliga
modeller var välbyggda och att man överlag
gick in för att förse modellerna med små
eleganta finesser. Familjen Boberg från Väs-
terås hörde bl a många andra till dem som
hade rätta sinnet för detaljernas betydelse
för totalutseendet.

Men nymodigheter? Jo, Linköpingseskadern

**Dubbelsegraren K.-E.
Landegren med trun-
ken full av pokaler
efter väl förrättat
värv.**

presenterade en segelmodelltyp, som ganska
väsentligt skilde sig från det vanliga. Den
visade sig också vara en god flygare, och
LENs nya garde går kanske mot en ljusnande
framtid. Isacson gillade dessa modeller,
och ritade många visa tecken på papperet för
att se om modellerna flög efter de Isacsonska
teorierna. Det gjorde de, så det var väldigt
bra modeller.

Bland de mera uppmärksammade inslagen
var modellflygklubben Gamen, Norrköping.
Dels var den mangrant samlad med en hel
del granna modeller, dels hade medlemmarna
baskers med ordet »Peking» påsytt. Deras insats
var också god — de kom på andra plats
i lagtävlingen. Därmed har Gamen kommit
upp i den svenska modellflygeliten.

En enskild måste också hälsas välkommen i
modellflygsocieteten, nämligen västeråsingen-
jören Bo Boberg. Han har tidigare dokumen-
terat sig som en duktig modellflygare, och
på Vintertävlingen höll han stilen. Att hans
son också är framgångsrik modellflygare är
mycket glädjande, och vi kommer säkert att
få höra av familjen Boberg i framtiden.

Nå, hur var det nu med själva tävlingen?
Jo, det var som sagt hålt och stormigt, och
dessutom hade de modeller som verkligen kom
upp på skaplig höjd, en viss benägenhet att
blåsa bort. Mest bortblåst blev G. Thulins
F-modell som försvann bortåt Hallsberg och
icke återvände till sin ägare. Emellertid blev
det nytt svenskt rekord, lydande på 4.52,9.
En skaplig blåsnug skulle man kunna säga
på stockholmska.

Segelmodellerna konstrade mycket, och det
var synd om de modellflygare som inte hade
trimmat färdigt dan innan. Men nog gjordes
det snygga starter och bra tider uppnåddes.
Dagens bästa tid uppnåddes 1 8 2 av S. Bo-
berg, som noterade 5.45,2.

En av de största överraskningarna levere-
rades av Oswald Eklöf från Eskilstuna. Jag
har sett honom modellflyga sedan 1936, och
med seghet och flinkhet har han skickat
sina motormodeller i vädret. Men nu flöt han
plötsligt upp med en liten fin 81:a och det
bar sig nu så bra, att han vann klassen på
2.20,3. Gratias, Oswald!

I gummimotormodellklasserna tog K.-E.
Landegren som vanligt hem segern. I Ving-
arna ansåg man att det började bli litet en-
formigt med Landegren som vinnare, så det
är meningen det skall bli ändring på det nu.

Men Landegren tar det nog lugnt, han inte
bara vinner, han vinner med god marginal.
En viss del av äran får väl också komma
på pappa fabrikören Landegren, som med van
hand har hand om startservice m m, Starkar-



nas stora framgångar före kriget berodde
väl också på pappa Stark i viss utsträckning.

Så var det F-klassen, som verkligen kunde
uppvisa goda resultat. På grund av blästen
tillämpades handstart, men det kunde ju inte
förbättra resultatet nämnvärt. Segartiden
2.26,4 är bra och både tvåan och trean hade
över 2 minuter. Det kan f ö nämnas att inte
mindre än 37 F-modeller var anmälda. Bland
de många experterna märktes ingenjör Pinot-
ti, som sprang omkring bland dieslarna som
en jultomte.

Last but not least utklämpades en lagtäv-
ling, som Vingarna enligt egen beräkning tog
hem med 1 minuts marginal. Gamen överras-
kade och kom på andra plats, följt av Borås.

Innan slutomdömet kommer, måste tilläg-
gas att samtliga tidtagare var utrustade med
praktliga millitärpalsar. Det gjorde ett gott
intryck, och framför allt: tidtagarna höll sig
varna.

Det var sålunda en bra tävling på alla sätt



VAMPIRE

Sveriges första reaktionsplan
nu i byggsats

- Skala 1/50, i aluminium 6:75
- Skala 1/100, i aluminium 3:50
- Skala 1/50, replika i trä 2:75
- Skala 1/100, replika i trä 1:25



HAMNGATAN 20 LINKÖPING

Till Hobbylagret, Linköping, Hamngat. 20
Var god sänd det förprickade till

Namn
Adress Flyg 5/46

GUMMISNODD

FÖR MODELLPLAN

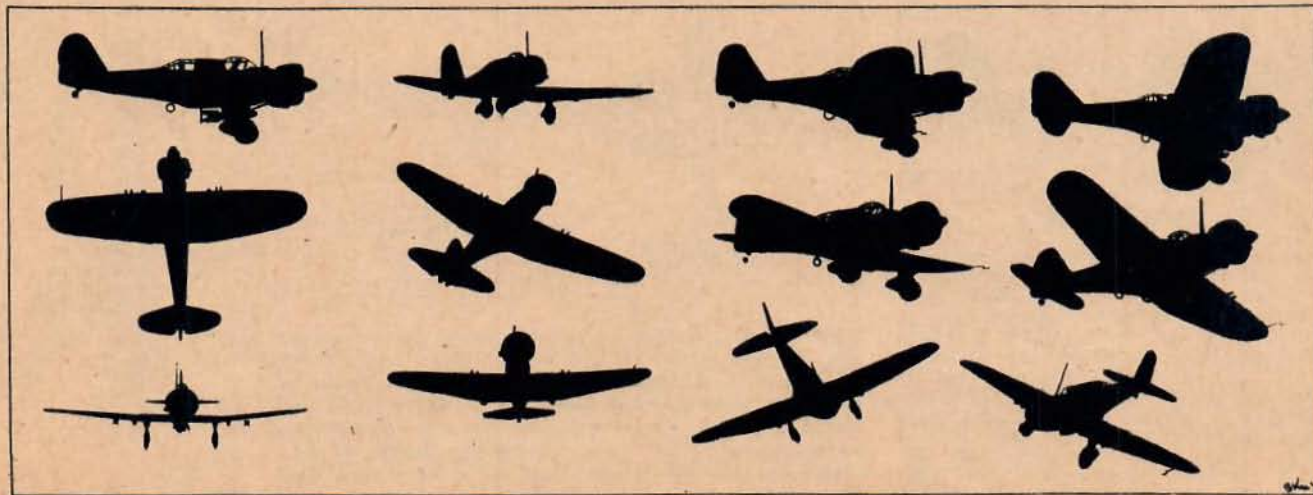
0.85 × 6,5 mm åter inkommen.

Pr m 0:25 + porto

WENTZELS

APELBERGSGATAN 48 STOCKHOLM

KLIPP HÄR!



Ni glömmet väl inte...

FLYG har två stora pristävlingar i gång just nu — en där det gäller att döpa de svenska krigsflygplanen B 17, S 17, B 18, J 21 och J 22 och en där det gäller att teckna flygplan.

DÖPELSETÄVLINGEN utgår den 15 mars och innan dess skall alltså namnförslagen vara FLYG:s red., Tegnérsgatan 35, Sthlm, tillhanda. Det skall vara korta, klatschiga namn med mening i och lämpliga att symbolisera de olika typerna. Helst skall namnen ingå i en logisk serie och om möjligt också börja på S för SAAB:s plan. Förste pristagaren får 100 kr. kontant och får dessutom välja en lättmetallmodell av något av de döpta planen, andre pristagaren får 50 kr. kontant och en modell, tredje pristagaren 50 kr. kontant. Dessutom utdelas ett antal lättmetallmodeller.

TECKNINGSTÄVLINGEN är öppen för alla amatörer och det gäller att teckna flygplan i valfritt maner — blyerts, tusch, krita, lavering, färg etc. De tävlande uppdelas i två klasser: A födda 1930 eller tidigare och B 1931 eller senare. Första pris i vardera klassen är 100 kr. kontant. Sammanlagda prissumman uppgår till 1 000 kr. Bidragen skall vara FLYG:s red. tillhanda senast den 10 april. Var och en får delta med fem teckningar — på var och en skall anges namn, adress; klass A eller B, födelseår samt flygtypen — och de skall insändas samtidigt ovikta i kuvert.

och vis, och det förekom inget gnissel. Alla diskutabla saker klarades upp på ett klokt sätt av ing Dérazant och tävlingsledaren Lindholm.

Men en reflektion måste man ändå göra: håller inte stortävlingarna på att bli för stora? Bestämt. Det finns inte längre någon möjlighet att bekanta sig med eller ens upprätthålla bekantskapen och kontakten mellan modellflygarna. Det är verkligen skada.

Vingarnas jubileumpokal erövrades av Västerås och KSAKs styrelses vandringpris av G. Karlén, Norrköping. Dagens bästa tid 5.45,2, 1 klass S 2, uppnåddes av S. Boberg, Västerås.

Resultatlistan finns på KSAK-nytt, sid. 4.
Wingström

DET JAPANSKA...

Forts. fr. sid. 31.

sonalen lämnas kvar att bli krigsfångar. Även maskiner för flygfältsarbeten var det mycket ont om. Förråd och förläggningar vid flygfälten var emellertid skickligt spridda och maskerade, ibland så mycket att japanerna själva torde tappat bort materielen.

Sist man icke minst berodde misslyckandet på oklara befälslinjer. Högsta militära myndighet var kejsarliga högkvarteret. Under högkvarteret lydde arméns flyg med en chef och 6 luftflottor, av vilka 5 var utanför hemlandet. Dessa senare var underställda arméchefen på respektive krigsskådeplats

och var sålunda undandragna chefens för flygvapnet direkta ledning. Vid flottan var förhållandet ungefär detsamma. Den hemmavarande luftflottan vid såväl armén som marinen hade i slutskedet hand om kamikazeflygarnas utbildning och operationer. Särskilt inom arméns flyg rådde ständig förvirring. Flygförbanden fick ofta motstridiga order från myndigheterna hemma och den lokala chefen, särskilt i fråga om underhållstjänsten.

Efter Luzons fall tillfrågades en japansk flygförbandschef om orsaken till att flygvapnet efter de första segrarna aldrig nådde upp till samma klass igen. Han syntes förvånad över frågan och svarade: »Det trodde jag ni visste. Det berodde på oredan i flygvapnets organisation.»

Såväl fallet Japan som fallet Tyskland visar att flygvapnets styrka icke kan vinnas i antalet flygplan. Även om flygindustrin lyckas mer än väl ersätta krigsförlusterna är detta icke mycket värt om antingen drivmedel saknas eller personalens anda och utbildning samt ledningens insikter icke håller måttet.

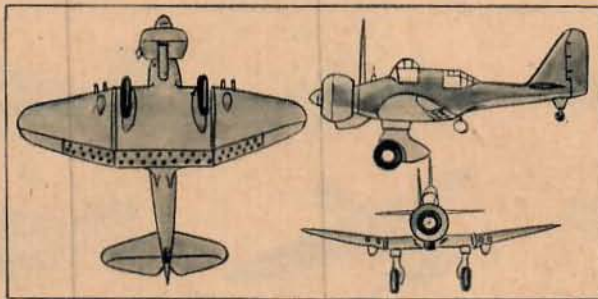
ÖRNUNGEN — FLYG:s serie, har denna gång måst ställas över på grund av den stora anhopningen av material, speciellt från Norge. Detsamma gäller 113 Bom.

KLIPP HÄR!



B 5 NORTHROP SA-1

Svenskt (amerikanskt) lätt bomb- och spaningsplan. MOTOR: 1 st Bristol Mercury XXIV på 980 hk, 9-cyl stjärnmotor. BESÄTTN: 2 man, BEVÄPN: 4 st fasta och 1 st rörlig 7,9 mm ksp. SPV: 14,55 m. LÄNGD: 9,70 m. HÖJD: 3,9 m. V-YTA: 33,8 m². TOMVIKT: 2 200 kg. FLYGVIKT: 3 900 kg. V-BEL: 115,5 kg/m². EFFEKTBEL: 3,99 kg/hk. BOMBLAST: 750 kg. MAXFART: 345 km/t. EKON MARSCHFART: 275 km/t. TOPPHÖJD: 7 500 m. FLYGSTRÄCKA: 1 500 km. TILLV: Svenska Aeroplan A-B, Linköping och Trollhättan, (På licens.)



B 5 är vid det här laget en ganska välkänd typ i flygvapnet som nu har avskrivits som förställningsplan men används fortfarande för träning m m på en rad flottiljer. Planet har ett ganska karakteristiskt utseende med en mycket typisk motorkåpa, en ganska bred vinge samt ett fast landställ med hjulkåpor av halv typ. Andra karakteristiska detaljer är »bubbelkabinen» över förarplatsen samt den relativt höga fenan med rak bakkant.



En verklig skattkammare för, händigt folk är vår nya 100-sidiga katalog. Den upptar ett rikt urval handböcker i alla yrken, ritningar till möbler, båtar m. m., flyg- och bilmotorer, radio- o. gramfonfondelar, verktyg, konstruktionsmaterial, experimentarplan, modellsvarvar, fotoartiklar m. m. Katalogen sändes gratis.

CLAS OHLSON & CO. A.-B., INSJÖN

Östersunds

Byggnadsaktiebolag

Östersund tel. 2759, 3593, 4553

Byggnadsarbeten av alla slag

Konstruktioner

Kontrollantskap

Infordra offert

N. LUNDGREN

G Ä V L E

Telegramadress: Skorsten

Tel. 151 o. 152. Linjevälj.

Firman grundad 1869

JÄRNARMERADE

Skorstenar

enligt egna patenter

över 1.600 st.

(50.000 m.) byggda

Ombyggnader och reparationer utföras under drift.

Askledare, flyghinderbelysningar o. dyl. uppsättas. Eget tegelbruk i Uppsala.



LÄR ER FLYGA I FLYG

Forts. fr. sid. 35.

3. Jag skall nu visa *glidflykt utan användande av vingklaffar*. Vi flyger rakt fram och horisontellt. Vi sänker nosen genom att föra fram spaken mjukt och drar av gasen helt. Kursen håller vi med sidrodret. Vi flyger nu på *bästa glidvinkel*. Tag ett ögonmärke på nosens läge i förhållande till horisonten. Hör på ljudet. Se på hastighetsmätaren. Trimma flygplanet. Känn på rodren. God verkan.

Vi *sänker nosen något*. Hastigheten ökar, se på hastighetsmätaren, hör på ljudet. Rodren känns något styvare nu. Återtag *bästa glidvinkel*.

Vi *höjer nosen något*. Vänta tills hastigheten gått ner och pröva rodren. De känns litet lösa. Hör på ljudet av luftdraget, det avtar. Flygplanet börjar nu komma i *stall* och sjunker fortare än förut.

Vi *höjer nosen ytterligare*. Pröva rodren. Helt lösa nu, kontrollen är mycket dålig. Ljudet av luftdraget är svagt. Flygplanet *sjunker hastigt* och *viker sig*. Vi återtar *bästa glidvinkel* genom att föra fram spaken. Om flygplanet vikt sig över t ex höger vinge, ger vi vänster sidroder samtidigt som spaken föres framåt.

Vi skall nu *återgå till planflykt*. Vi drar på gas och höjer nosen, håller kursen med sidrodret och stoppar nosen i planflyktsläge, justerar motorvarvet och trimmar.

4. Vi skall nu visa *glidflykt med användande av vingklaffar*. Vi ligger nu i normal glidflykt, sänk vingklaffarna till 40°. Tag ögonmärke på nosens läge i horisonten. Betydligt lägre än förut. Trimma flygplanet. Pröva själv hur flygplanet reagerar om du sänker eller höjer nosen på samma sätt som vi gjorde, nyss.

Råd för instruktören

Eleven vill under denna övning gärna lita mera på hastighetsmätaren än sina ögonmärken. Han följer alltså hastighetsmätarens rörelse vid t ex övergång från planflykt till stigning. Härvid kommer naturligtvis stiglåget att bli för högt, eftersom *hastigheten går ner så småningom* då nosen höjes.

Jag har påpekat, att spaken skall leda rörelsen vid övergång från ett högre till ett lägre nosläge. Detta gör man ju för att hastigheten icke skall gå förlorad. Man måste komma ihåg att denna rörelse icke får överdrivas vid t ex övergång från planflykt till glidflykt. Sänkes nosen medan motorn är pådragen, ökas hastigheten avsevärt och det tar lång tid — efter motorns avdragning — innan glidflykthastigheten blir den rätta.

Då eleven nu lärt sig flygning rakt fram och horisontellt samt stigning och glidflykt, *låt honom själv flyga* så ofta det finns möjlighet att tillämpa dessa lektioner.

Jag har påpekat, att flygplanet skall *trimmas* både i planflykt, stigning och glidflykt. Gör man inte detta, blir det ju ett mottryck i handspaken, vilket måste övervinnas med muskelkraft. Följden blir lätt, att eleven spänner sig för att kunna hålla ett exakt läge på flygplanet.

Vissa elever brukar känna sig *oro-liga* då läraren *överstegrar* flygplanet och detta viker sig. Låt eleven själv överstegra flygplanet några gånger och själv ta ur det ur vinkningen, då får han självförtroende.

Självförtroendet måste läraren nämligen på allt sätt försöka få fram hos eleven.

Påpeka att överstegring är farlig först om flygplanet befinner sig på sådan höjd, att man inte hinner *»hämta upp»* det efter vinkningen. Övningarna i överstegring bör därför göras över 1000 m.

Det är viktigt att eleven lär sig att *känna* när flygplanet *börjar överstegras* och instinktivt korrigerar läge, motorvarv o dyl.

Det kan hända, att ett flygplan överstegras efter ett motorstopp och läraren måste alltså gå igenom även hur man *tar ett flygplan ur vinkning utan att använda motorn*.

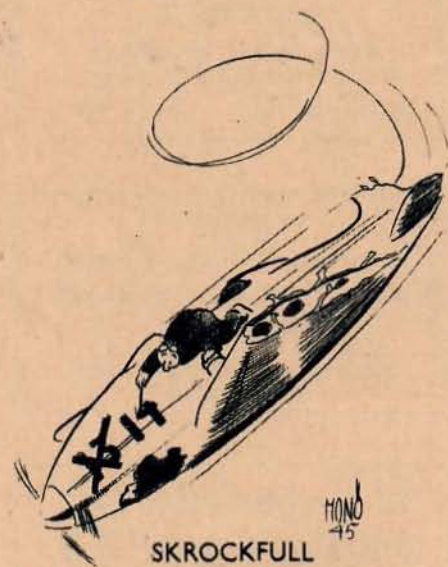
Läraren gör klokt i att *kontrollera sig själv* ofta både beträffande själva flygningen och sättet för undervisning. Tänk efter hur din egen lärare en gång i tiden undervisade. Var han bra, gör på samma sätt som han. Var han en dålig lärare, tag lärdom av detta.

Grels Näslund.

SAAB-SAEIR

Forts. fr. sid. 33.

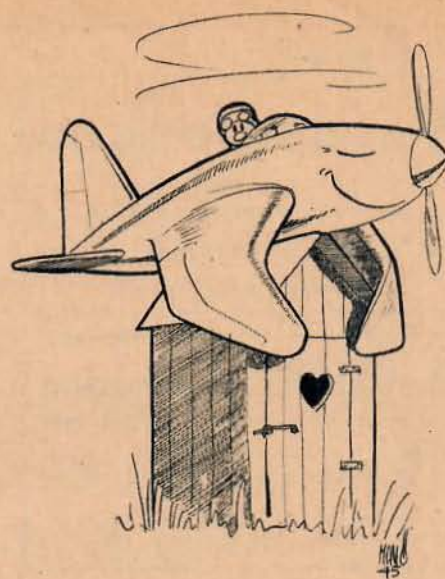
om vingutformningen har A. J. använt en kombination av två stabilitetsbefrämjande faktorer. Dels har vingspetsarna en aerodynamisk tordering på 3 grader (den geometriska torderingen är 5—6 grader), dels har han valt en särskilt lämplig vingprofilkombination, d. v. s. NACA 4412 i spetsarna och NACA 23018 för övrigt. Men, säger A. J. själv, den höga fenan har minst lika stor del i de goda stallgenskaperna som vingen. Det är säkert många, som undrat över varför Safir försetts med denna



OMSLAGSBILDEN



är hämtad från Bogstadvannet vid Oslo samma dag som efterkrigspremiären för den civila motorflygutbildningen ägde rum. Den unga norska piken får symbolisera det stora flygintresse som är karaktäristiskt för Norge i dag.



vådiga fena, och nu vet de alltså anledningen.

Att öka stabiliteten vid överstegring genom lämplig profilkombination är f. ö. inte något nytt. Tysken Walter Günther experimenterade med er sådan redan på 20-talet och när A. J. konstruerade Bücker Student 1936 tog han upp den då nästan bortglömda idén. Den användes f. ö. även på Kornett och Bestmann, ehuru det nu finns modernare profiler att välja på. En liknande kombination har f. ö. Bo Lundberg använt på sin J 22:a och Bratt-Hilfing-Törnblom på BHT-I.

Det är dock inte bara Safirens flygenskaper, som är utmärkta. Det gäller i lika hög grad landningsegenskaperna. Landningshastigheten är 80 km/t men betydligt högre landningsfart vållar inga som helst svårigheter. Olle Eagermark demonstrerade detta genom att landa med 150 km/t och trots den höga farten var sättningen så jämn och stötfri att man inte kunde känna exakt när rullningen började.

Safir är också ett synnerligen bekvämt flygplan. Inredningen är elegant som på en lyxbil och eftersom den fria bredden i framsätet är hela 1 220 mm förstår man att man inte behöver sitta och trängas med varandra. Styrroderpedalerna är ställbara så att både mycket korta och mycket långa personer får lika bekväm flygställning.

Prototypen är utrustad med en 134 hk de Havilland Gipsy Major-motor och med denna har Safiren följande data och prestanda:

Tomvikt: 580—610 kg allt efter utrustningen.

Tillsatsvikt: 415—385 kg (den kan under särskilda betingelser ökas med 80 kg).

Flygvikt: 995 kg.

Spännvidd: 10,6 m.

Längd: 7,8 m.

Vingyta: 13,6 m².

Sidoförhållande: 1 : 8,3.

Vingbelastning: 73,2 kg/m².

Effektbelastning: 7,43 kg/hk.

Toppfart (vid 2 350 v/min): 235 km/t.

Marschfart (vid 2 100 v/min): 205 km/t.

Landningsfart: 80 km/t.

Startsträcka (från gräsfält): 180 m.

Sträcka för lättning (från gräsfält) och stigning till 15 m: 340 m.

Bromssträcka (på gräsfält): 154 m.

Stighastighet: 4,2 m/sek.

Längsta flygsträcka (vid 2 100 v/min): 1 050 km.

G. Knutsson.

Kalmar

Vasasalongen

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

A. CENELL, Cykelverkstad

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

ALLA SLAGS
Snickeri- och Tapetserarearbeten
utföra vi till låga priser - Vänd Eder till
SNICKERI- & TAPETSERAREVERKST.
E. A. ERIKSSON
Sibyllegatan 10 - Telefon 61 26 14

GÄRDETS KONSTSTOPPNING

VÄRTAVÄGEN 11
Tel. 62 54 59
Rekommenderas

LUNCH- och MIDDAGSGÄSTER

emottagas
DAMS PENSIONAT
Karlavägen 57 Tel. 60 69 96

Rudoffs Silververkstad

Telefon 44 01 75 - Slussen
STOCKHOLM

Sala

Huddungeby Snickerifabrik

Huddungeby Telefon 48
Tillverkar byggnadsnickerier
samt inredningar i alla sorters
träslag
INFORDRA OFFERT!
Leverantör till Kungl Flygförvaltningen

STORFELDTS livsmedel

Filial: Sandhamnsgatan 37
Telefon 61 13 81
Kött • Charkuterier • Specier
Mejerivaror • Drycker
m. m.
Anskaffar alla förnödenheter
Förstklassiga varor till bästa priser

Stockholms närhet

DAHLSTRÖMS LIVSMEDEL

erbjuder Eder förstklassiga varor
i stor sortering
Neglinge Torg 3
Telefon Saltsjöbaden 83 och 10 21

Stockholm

Claes Julander HERREKIPERINGSAFFÄRER

Sveavägen 66 Tel 21 28 71
Södermannagatan 21 » 40 82 63
Hantverkaregatan 32 » 50 55 17
Stockholm

Vackra BLOMMOR

köper Ni bäst hos
FIRMA OSCAR ERICSSONS
BLOMSTERHANDEL
Sturegatan 48 Tel. 61 23 84

Huddinge Bosättningsaffär

Affärshuset (invid järnvägsstationen)
Alla slags hushållsartiklar,
Nyheter i glas och keramik
samt leksaker
Inneh. Gertrud Söderström - Tel. 57 06 44

ALLT I Fisk, Frukt o. Grönsaker

finner Ni hos
FISKAFFÄREN
Brantingsgatan 26 - Telefon 61 24 66
NY REGIM - K. NORÉN
Rekommenderas

VID BEHOV AV Blommor, Frukt, Konfekt, Konserver och Grönsaker

vänd Eder till
VÄRTAVÄGEN 31
Högaktningsfullt ATLASBODEN
Telefon 60 16 06

O. HJ. Bengtsson

Utför Vatten-, Avlopps- & Värmeledningar,
WC-, Bad- och Toaletttrumsinredningar.
Postadr. Akersberga Tel. Österskär 1 47

N. I. HULTGREN

MEK. VERKSTAD. JÄRN- &
METALLTRÄDSFABRIK
Regeringsgatan 88. Telefon 11 37 86
Specialité: Lampskärmställningar.
Utför svetsningar, elektr. monteringar,
reparationer av ringledning m. m.

E. HAMMARSTENS FRUKTAFFÄR

FRUKT, KONFEKTYRER, KONSERVER
Strindbergsgatan 35 Telefon 62 09 47
REKOMMENDERAS

Blommor och Bänderarbeten H. PETERSSONS HANDELSTRÄDGÅRD

Telefon Vallentuna 1 17

MÅLNING & DEKORATION

L. O. WINBERGH
Lars Målare

Brahegatan 23 - Stockholm - Tel. 62 56 15

LM:s LIVSMEDEL

Värtavägen 23 - Tel. 62 20 13
CHARKUTERIER - SPECIER
BRÖD - MJÖLK
VAROR HEMSÄNDAS
Rekommenderas

SOLSIDANS HEMBAGERI

REKOMMENDERAS
Telefon Saltsjöbaden 2 40

Ahlstrands Skrädderi & Beklädnadsaffär

JÄRNA - Tel. 37

Utför alla inom yrket förekommande arbeten förstklassigt och reellt.

Åkersberga Elektriska Byrå

Inneh. M. Jakobsson - Ansvarig Installatör
Installationer och reparationer
Försäljer Lampor, Armatur, Värmeapparater, Motorer, Radioapparater, Kylskåp, Batterier och Ackumulatörer
Reparerar Dammsugare och Elektr. Strykjärn och Värmeapparater
Telefon Åkersberga 61

E. SCHULTZ

har återigen öppnat

DALARÖBAGERIET

Telefon Dalarö 47 - Dalarö

Rekommenderas

Besök

CAFÉET Löttingelund

Öppet året om
Gott kaffe

Emottager sällskap på beställning
Tel. Viggbyholm 158

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.

Värdsamt INEZ MEFERS

THEORINS SKOAFFÄR

Telefon 52
JÄRNA

Rekommenderas!

I MEDBORGARHUSET

HELENE LUND

finnes även en väl sorterad
CYKEL- & SPORTAFFÄR
som för allt!

Cyklar och sportartiklar

★ Välkommen till ett besök! ★

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

Cyklar, cykeldelar och sportartiklar. Reparerar cyklar, gramfoner, skidor, källkar m. m.

FLYSTA CYKELVERKSTAD

Innehavare B. W. Nyström, Centralväg. 31
Tel. 36 19 98 Bostad 36 10 52

D. Gillströms MEK. VERKSTAD

Lillgatan 3 - Solna - Tel. 27 53 68

Motorer - Finnemekanik - Pressverktyg

Alla slags mekaniska arbeten utföras

Bostad Långholmsgatan 11 - Tel. 40 36 47

Bengtsson & Engstrand

TAPETSERARE och DEKORATÖRER
Brommaringen 25 Tel. 26 31 32

Vi utföra

Omstoppning och klädning av möbler och madrasser samt allt vad till yrket hör

Nytt på beställning!

Specialitet: GARDINER

★ Vi hämta och hemsända ★

Södertälje

Torpa Pensionat

vid SÖDERTÄLJE HAVSBAD

Öppet året om.

Tel. 320 73, 320 82.

Emil och Märta Wandell

Rekommenderas!

NYA KANALKAFÉET

Telefon 303 27

SLUSSEN ★ SÖDERTÄLJE

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

Gunnar Lilje:s

kemiska tvätt och färgeri

Storgatan 29 - Tel. 7 59

Anlita Ängelholms enda
KEMISKA TVÄTT och FÄRGERI

Restaurang Thorslund

Populär Dansrestaurang

med

förstklassiga orkestrar

FLYGAREN

trivs på

Centralkonditoriet

Storgatan 35 - Ängelholm

Gott kaffe med härligt bakverk!

Monteringsfärdiga trähus

SÄVSJÖHUS

Ombud:

GUNNAR HANSSON

Hagstadsvägen 36 - Tel. 7 84 - Ängelholm

Gynna FLYG:s annonsörer!

Östersund

Metropolkonditoriet

Storgatan 34 - Telefon 6 28

Östersund

REKOMMENDERAS

Östersunds Skinnberederi

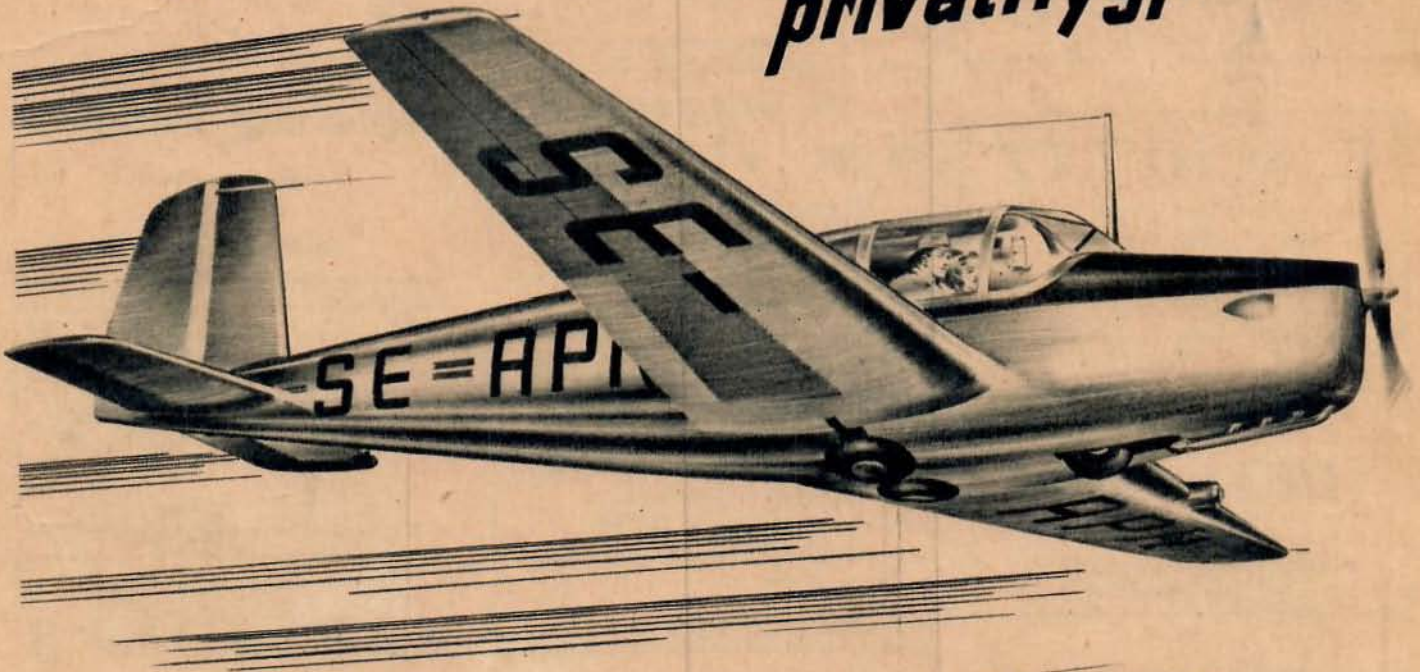
Inneh. E. A. Ericsson

Telefon 9 96

Pälsskinn av alla slag mottagas till
BEREDNING och FÄRGNING

Saab Safir -

ett av världens modernaste privatflygplan

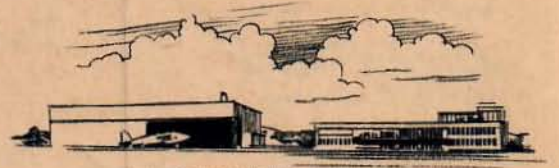


Nosställ, skalkonstruktion av metall, indragbart landställ — dessa 3 fördelar, som är flygteknikens senaste bidrag till förmån för säkerhet och ekonomi — finnas hos Saab Safir, det nya svenska, 3-sitsiga civilflygplanet.

★

SVENSKA AEROPLAN AKTIEBOLAGET

LINKÖPING — TROLLHÄTTAN



Är Ni intresserad av Saab Safir sända vi med nöje vårt prospekt.

Svenska Aeroplan Aktiebolaget, Linköping

Var god sänd mig Edert prospekt "Saab Safir".

Namn

Företag e. d.

Adress

Flyg 5/46