

# FLYG



PH-TAV

SCANDINAVIAN  
AIRLINES SYSTEM

LUSTIGT CONSTEL-  
LATIONSPERSPEKTIV  
PÅ BROMMA.

## RYSK JAKTFLYG TAKTIK

Nr 23  
1946

SAMTAL MED ORVILLE WRIGHT

*Specialintervju för FLYG*

45 öre

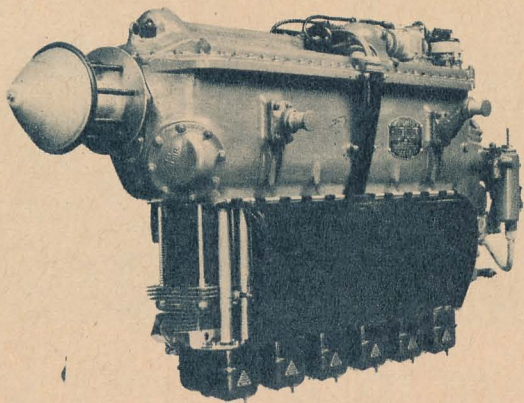
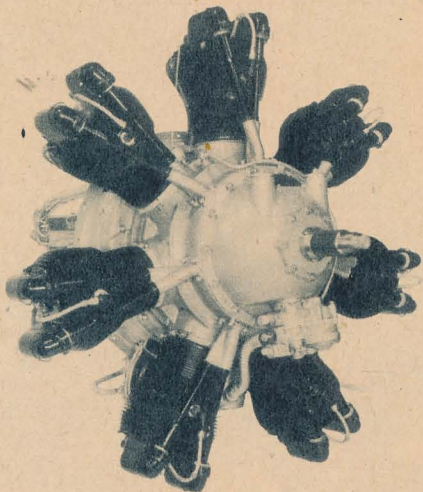
I Norge 80 öre  
I Danmark 85 öre



# Tönseth flygservice

nu till privatflygets tjänst

AB Tönseth & Co i Ulvsunda har en av landets största verkstäder för flygservice. Under kriget togs denna helt och hållet i anspråk för Flygvapnets räkning men står nu till privatflygets tjänst. Vi utföra inte endast motoröversyn och motorrenoveringar utan även fullständig flygplansöversyn och -reparation. Till Edert förfogande står bland annat en 700 m<sup>2</sup> stor hangar på Bromma flygfält och vår ultramoderna motorrenoveringsfabrik intill flygfältet. Önskar Ni snabb och förstklassig service för Edert plan — vänd Eder då till oss!

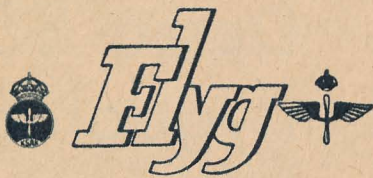


*Ring*

namnanrop  
**TÖNSETH & CO**

Postadress: STOCKHOLM 12

FLYG 23/46



TIDSKRIFT FÖR FLYGVAPNET

Officiellt organ för

Kungl. Svenska Aeroklubben

Organ för

Svenska Pilotföreningen

MED



Utkommer varannan torsdag

**REDAKTION:**

Tegnérsgatan 35, 1 tr Tel. 20 33 95

Huvudredaktör och ansvarig utgivare:

Överste W. KLEEN Tel. 20 88 91

Red. Y. Norrvi » 21 03 91

Red.-sekr. S. Broman » 21 02 38

Red. H. Andersson » 21 02 38

Modellflygred. S. Salenius » 21 02 46

Danmark: Johs Thinesen, Finsens Allé 29, Odense

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

Norge: Edvard Omholt-Jensen, Kirkegt. 15, Oslo.

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

Fri diskussion i FLYG. För åsikter, framförda i signerade artiklar, svarar författaren.

**ANNONSAVDENING:**

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

**EXPEDITION:**

Förlagsaktiebolaget FLYGNING

Sveavägen 53 - Stockholm

**Postgirokonton: IIII.**

**Prenumerationspris:**

Helår Kr. 9:75 - Halvår Kr. 5:--

Ahlén & Åkerlunds Fotogravyranstalt  
Stockholm 1946

# Fråga oss om FLYG!

I denna spalt besvaras endast frågor av allmänt intresse. Insända frågor måste förutom signatur vara försedda med insändarens fullständiga namn och adress.

**Fråga:** Får en närstynt person delta i en AB-kurs i segelflygning på Alleberg?

Vadhällare.

**Svar:** För att erhålla såväl motor- som segelflygcertifikat fordras full synskärpa på båda ögonen. Definitivt besked kan emellertid endast lämnas av godkänd flygläkare.

**Fråga:** Vart skall jag vända mig för att söka som mekanikerlärling hos ABA eller SILA?

B. O-n.

**Svar:** Vänd er till ABA:s personalavdelning, Kungsholmstorg 1, Stockholm.

**Fråga:** Jag är mycket intresserad av flyget och skulle vilja värva mig till flygvapnet för att få tillfälle lära mig flyga. Men vart skall jag vända mig?

Rune A-n.

**Svar:** Skriv till Flygvapnets Utbildningsavdelning, Stockholm 80.

**Fråga:** 1) Av vilken typ är Ahrenbergsflygsplan med beteckningen SE-ATA? 2) Vilka plan användas f n av det svenska flygvapnet? Endast svenska beteckningar önskas.

Ludvikabo.

**Svar:** 1) Noorduyn Norseman. 2) Flygvapnets första-linje-plan är av följande typer: jaktplan: J 21, J 22, J 26, J 28; bomplan: B 3, B 17, B 18A och B 18B; spaningsplan: S 17, S 18.

**Fråga:** A) Vilka är fordringarna på färgsinnet för att erhålla civilt flygcertifikat? B) Motsvarande fordringar för segelflygcertifikat? C) Är fordringarna inte större än att man med viss defekt på färgsinnet (beträffande urskiljning av vissa nyanser) kan erhålla certifikat enligt A och B?

M 2.

**Svar:** För att erhålla såväl segel- som motorflygcertifikat erfordras normalt färgsinne på båda ögonen. Huruvida man med viss defekt på färgsinnet kan erhålla certifikat kan endast avgöras av godkänd flygläkare.

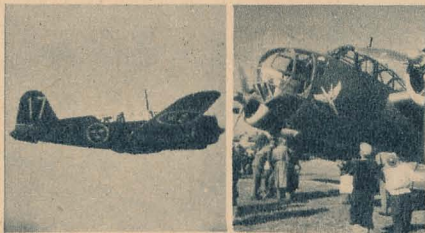
**Fråga:** Vilket år och datum inköptes och anlände J 9:orna till Sverige? När kom B och S 16 till Sverige?

Flygläsare.

**Svar:** Huvuddelen av J 9:orna levererades 1940. B 16 och S 16 levererades också 1940.

## Vilka är planen?

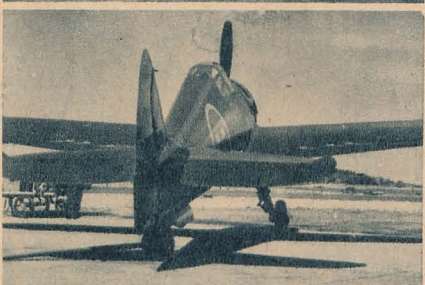
FLYGs identifieringstävling omfattar denna gång fyra svenska militärplan. När Ni funderat ut vad det är för plan, kan Ni få en slant för Ert flygplankunnande genom att skicka in lösningen till FLYG:s redaktion, Tegnérsgatan 35, Stockholm, före den 7 december. Märk kuvertet »Bildpristävling 23». En tia och tre femmor i pris.



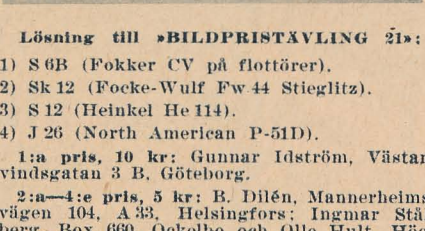
1



2



3



4

Lösning till »BILDPRISTÄVLING 23»:

- 1) S 6B (Fokker CV på flottörer).
- 2) Sk 12 (Focke-Wulf Fw 44 Stieglitz).
- 3) S 12 (Heinkel He 114).
- 4) J 26 (North American P-51D).

1:a pris, 10 kr: Gunnar Idström, Västervindsgatan 3 B, Göteborg.

2:a-4:e pris, 5 kr: B. Dillén, Mannerhelmsvägen 104, A 33, Helsingfors; Ingmar Stålborg, Box 660, Ockelbo och Olle Hult, Högbergsåsen 21, Ämäl.



hedrar för värdefullt stöd

Linghems Spannmåls AB, Linköping.

**Tidskriften FLYG**

ärg. 1934-1945 säljes. Svar till tel. 60 74 40, Stockholm.

## FLYGPLAN till salu

KZ II sport med ny 105 hkr Hirth-motor, total gångtid 125 tim. Stor grundöversyn å motor och flygplan just utförd. Synnerligen lämpligt för privat- och skolflygning, tillåtet för avancerad flygning och skolflygning.

Svar till

Ing. L. Claesson, Kungälv-Ytterby, Telefon 1 95



MASKIN A.-B.

**NOCO**

NORDENBERG & Co

S. Kyrkogat. 52 - Norrköping - Tel. 265 29  
Box 199 Postgiro 161 570

**Specialité:**

Cylinderslipningar, Bil-, Båt- och Stationära samt Motor-cykelmotorer, Lagerjutning.

**Tillverkningar:**

Klipp-, Stans- och Pressverktyg, Giggar, Fixturer, Svetsningar, Maskinreparationer, Motorrenoveringar, Finmekaniska arbeten.

**Stokers och oljeeldningsapparater**

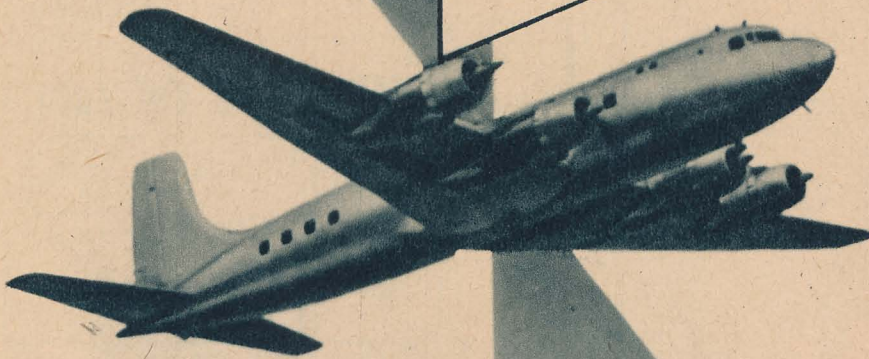
ävenså fullständig service av samtliga i marknaden förekommande märken.

Representant för

ALBIN MOTOR och SUECIAVERKEN

**Vald i första hand!**

Douglas transportplan valdes att föra de allierade arméerna till seger. — De ha även valts av mer än 85 ledande flygbolag över hela världen.



**DOUGLAS**



**ALLT FLERA RESA  
TILL ALLT FLERA PLATSER  
MED DOUGLAS PLAN**

**Flyg DOUGLAS  
med SWEDISH AIRLINES  
ABA och SILA**



**Dessa 85  
flygbolag  
lita på  
Douglas**

★  
U. S. A.: Alaska Airlines, Alaska Coastal Airlines, American Airlines, American Overseas Airlines, Braniff Airways, Capital Airlines — PCA, Chicago and Southern Airlines, Colonial Airlines, Continental Air Lines, Delta Airlines, Eastern Air Lines, Essair Lines, Inland Air Lines, Mid Continent Airlines, National Airlines, Northeast Airlines, Northwest Airlines, Pacific Northern Airlines, Pangara, Pan American World Airways, Trans World Airline, United Air Lines, Western Airlines. AUSTRALIEN: Ansett Airways, Australian National Airways Pty., Australian Commonwealth, Butler Air Transport Co., Guinea Airways Limited, Qantas Empire Airways, Tasman Empire Airways. BELGIEN: Sabena Airlines. BOLIVIA: Lloyd Aero Boliviano, Pan American Lloyd. BRASILIEN: Cruzeiro do Sul, Empresa de Transp. Aereos, Linhas-Aereas Brasileiras, Navegacao Aerea Brasileira, Panair do Brasil, Viacao Aerea Sao Paulo. B. W. I. British West Indian Airways. CALCUTTA: China Aviation Transport Corp. KANADA: Canadian Pacific Airlines, Trans-Canada Airlines. CENTRAL- och SYD-AMERIKA: TACA Airways. CHILE: Linea Aerea Nacional. KINA: China National Aviation Corp. COLUMBIA: Aerovias Nacionales de Colombia (Avianca), American Air Transport, Uraba, Medellin & Central Airways. CUBA: Compania Cubana de Aviacion, Compania Natl. Cubana de Aviacion (P.A.A.). TJECKOSLOVAKIEN: Czechoslovakia Airlines. DANMARK: Danish Air Lines (D. D. L.). ENGLAND: British Overseas Airways Corp. FRANKRIKE: Air France. HAWAII: Hawaiian Airlines. INDIEN: Air Services of India, Airways, Ltd., Deccan Airways, Indian Civil Air Lines, Indian National Airways, TATA and Sons. IRLAND: Aer Lingus Teoranta. JAVA: K.N.I.L.M. LIBANON: Middle East Airlines. MEXIKO: Aeronaves de Mexico, Aerovias Braniff, Bola de Nieve, Compania Mexicana de Aviacion (P.A.A.). MOZAMBIQUE: Divisao de Exploracao dos Transp. Aereos. HOLLAND: K.L.M. NYA ZEELAND: Tasman Empire Airways. NORGE: Det Norske Luftfartsselskap. PERU: Compania de Aviacion "Faucett." FILIPPINERNA: Far Eastern Air Transport, Philippine Airline. PORTUGAL: Aero Portuguesa Lta. P. E. I.: Maritime Central Airways. PUERTO RICO: Caribbean Atlantic Airlines. SKOTTLAND: Scottish Airways. SYD-AFRIKA: South African Airways. SPANIEN: Iberia Compania Mercantil. SVERIGE: SILA, ABA. SCHWEIZ: Swissair. TURKIET: Turkish Airlines. VENEZUELA: Linea Aero-postal Venezolana.

# FLYG skänker bort 158 flygturer

Och så är det klart för en ny giv i FLYG:s personkortslotteri och flygdags-tombola. För åtskilliga av de som hittills fått gratisturer har det varit första gången de suttit i ett flygplan, men alla har varit eniga om att det är oerhört tjusande att flyga. Och de kommer att flyga mera i fortsättningen, det är säkert!

**Göteborg:** Flygresan Göteborg—Köpenhamn tur och retur eller, valfritt, enkel flygresan Göteborg—Stockholm plus järnvägsresa Stockholm—Göteborg erhåller innehavarna av personkorten med nummer:

Ser	Nr	Ser	Nr	Ser	Nr
11	100437	12	041901	15	043376
19	046461	19	047475	21	053780
24	051643	24	057012	24	060003
24	081431	24	093980	24	102206
24	102650	24	116738	24	135203
24	143298	24	154699	24	155000
24	182979	24	220722	24	249447
24	271932	24	287119	24	523300
24	530522				

Presentkort på rundflygtur över Göteborg erhåller innehavarna av personkorten med numren:

Ser	Nr	Ser	Nr	Ser	Nr
10	043731	12	044007	13	041401
13	042914	14	041327	14	042144
15	040997	16	045681	17	045256
17	047821	17	100350	18	046520
18	048477	19	102352	20	046465
20	048632	21	051500	21	053229
21	054611	21	055514	24	052264
24	059993	24	061068	24	063171

24	065324	24	068542	24	070987
24	071255	24	077413	24	080435
24	084219	24	085148	24	089047
24	092813	24	095304	24	095451
24	098730	24	101520	24	103293
24	107717	24	111153	24	117065
24	121617	24	127713	24	132105
24	133140	24	134564	24	142380
24	145006	24	147006	24	151591
24	154073	24	157527	24	161479
24	165401	24	165615	24	169537
24	174163	24	176827	24	182645
24	183598	24	188839	24	189110
24	193707	24	198143	24	198971
24	200040	24	207160	24	209041
24	211435	24	214004	24	215470
24	216723	24	220515	24	221902
24	226461	24	229144	24	232415
24	235630	24	238032	24	242997
24	247055	24	250023	24	253238
24	259193	24	264501	24	267237
24	269479	24	271287	24	271158
24	275100	24	279013	24	281615
24	283036	24	287055	24	291339
24	293780	24	294165	24	523378
24	530016				

**Flygdagen i Gnesta den 8/9:**

Flygbiljett Stockholm—Visby tur och retur erhåller innehavaren av inträdesbiljett med nummer:

8341

Presentkort på en rundflygtur över Stockholm erhåller innehavarna av följande nummer:

9	1002	3311	6614	8907
826	2023	3563	7323	09867

**Flygdagen i Skövde den 8/9:**

Flygtur Göteborg—Köpenhamn tur och retur plus järnvägsresa Skövde—Göteborg tur och retur (denna vinst kan utbytas mot enkel flygtur Göteborg—Stockholm plus järnvägsresa Skövde—Göteborg och Stockholm—Skövde) erhåller innehavare av biljett med nummer:

1493

Presentkort på rundflygtur över Göteborg plus järnvägsresa Skövde—Göteborg tur och retur erhåller innehavarna av biljettnumren:

928	4019	5350	10814	21084
3670	4972	8107	20563	24110

**Flygdagen i Borås den 22/9:**

Flygresan Göteborg—Köpenhamn tur och retur plus järnvägsresa Borås—Göteborg tur och retur eller valfritt enkel flygresan Göteborg—Stockholm plus järnvägsresa Borås—Göteborg och Stockholm—Borås erhåller innehavare av biljett med nummer:

38316

Presentkort på rundflygtur över Göteborg plus järnvägsresa Borås—Göteborg tur och retur erhåller innehavarna av biljetter med numren:

18917	24062	29606	32652	37077
20851	27515	32000	34187	38005

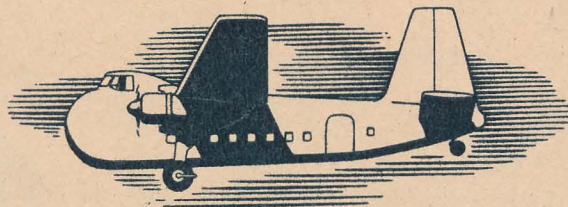
För att erhålla vinst skall vederbörande insända inträdesbiljetten tillsammans med uppgift om namn och adress till FLYG:s redaktion, Tegnérgatan 35, Stockholm, före den 30 november 1946.

# ekonomi

GOD EKONOMI kännetecknar flygplanen

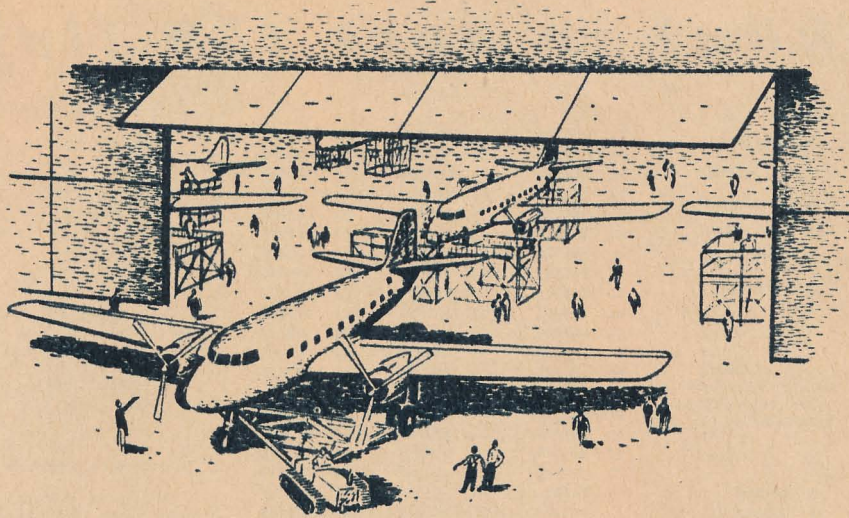
Bristol Freighter och Wayfarer... god ekonomi i fråga om driftskostnader; god ekonomi i underhålls- och utrustningshänseende. Dessa flygplan bidrar till att göra fraktflyget konkurrenskraftigt även prismässigt sett och gör därför i högre grad än tidigare detta moderna transportmedel åtkomligt inte bara för industrien utan också för andra delar av näringslivet. Proven med dessa flygplantyper äro avslutade, produktionen igång och leveranserna påbörjade.

THE BRISTOL AEROPLANE COMPANY LIMITED, ENGLAND



**BRISTOL TYP 170** — världens mest ekonomiska flygplan

REPRESENTANT I SVERIGE: MR. A. REICHEL, SYNÅLSVÄGEN 14, RIKSBY, STOCKHOLM



## Masstillverkning sänker priset på MARTINS NYA TRAFIKFLYGPLAN!

Martins nya typer 2-0-2 och 3-0-3 har erkänts som Amerikas nya standard och tillverkas nu för 11 Nord- & Sydamerikanska flygbolag. Dessa stora beställningar möjliggör fabrikation i långa serier, vilket resulterar i ett lågt pris per plan.

### MODERNA EFFEKTIVA FLYGPLAN

Martin 2-0-2 för 36 till 40 passagerare har en längsta flygsträcka av max. 1 930 km med en marschhastighet på 450 km/tim. Flygplanet erbjuder bekväma och rymliga fåtöljer med individuella läslampor för passagerarna, dragfri ventilation och uppvärmning och bästa tänkbara ljudisolering. Konstruerad med tanke på enklast möjliga skötsel har 2-0-2 utomordentligt låga underhållskostnader. Kort start- och landningssträcka medger trafik på små flygfält.

Martin 3-0-3 har en marschhastighet av 480 km/tim. Tryckkabinen möjliggör flygning på stora höjder och ett sällskapsrum ger passagerarna tillfälle till avkoppling och ökar deras trivsel under resan.

Effektiva fraktversioner av Martins nya trafikplan är ävenledes under byggnad.

Oöverträffade i hastighet, ekonomi och tillförlitlighet kan dessa Martin-flygplan uppvisa flera fördelar än några andra flygplan i trafik. GLENN L. MARTIN Co., Baltimore 3, Maryland, U. S. A.

#### FAKTA FÖR FLYGBOLAGEN OM DE NYA TRAFIKPLANEN FRÅN MARTIN.

- Tankning sker genom vingens undersida — tiden för markservice reduceras.
- Elastiska bränsletankar minskar underhållskostnaderna och ökar flygsäkerheten.
- Samtliga typer är försedda med sådana finesser som helt omställbara propellrar, termiska av-isningsanordningar och landställ med noshjul och dubbla huvudhjul.
- All utrustning är placerad under golvet, lätt åtkomlig för översyn från marken, vilket åter betyder minskade underhållskostnader och möjlighet till större daglig flygtid.
- Inbyggda trappor och stora dörrar medverkar till att minska onödiga tidsförluster på marken, då planen skall lastas eller urlastas.

**Martin**  
AIRCRAFT

Builders of Dependable  Aircraft Since 1909



## RIKSSEGELFLYGTÄVNINGEN KLAR

**Pokaler och klingande mynt till Linköping och Västerås**

Tredje gången gillt brukar det heta, och det stämmer mycket bra med FLYG:s och KSAK:s rikssegelflygtävling som nu är definitivt avgjord. Det är tredje året i följd som denna tävling arrangerats, och den har nu hunnit tillräcka sig ett verkligt stort intresse överallt ute i klubbarna. Man kan verkligen numera säga att tävlingen fått tyngd och stadga, och tävlingsformen passar tydligen mycket bra för svenska förhållanden nu sedan distansmomentet tillkommit.

Innan vi övergår till prislistan kan vi nämna att i höjdmomentet rapporterats inte mindre än 141 resultat och i distansmomentet 39 st. Och kvaliteten är inte sämre, eller vad sägs om att av höjdrisultaten ligger inte mindre än 10 på höjder mellan 3 000 och 4 000 meter, 12 på 2 000—2 999 m, 74 (1) på 1 000—1 999 m och 42 på 500—999 m.

Distansresultaten skäms inte heller för sig. På distanser mellan 300 och 400 km finns visserligen »bara» ett resultat — det är Einar Ericsons flygning på 330 km — men på 200—299 km finns 4 rapporterade resultat, på 100—199 km 13 resultat, på 50—99 km 16 och under 50 km 5 resultat. Det är faktiskt siffror som talar gott om svensk segelflygkvalitet.

Varken för Björn Andersson eller Stockholms segelflygklubb blev det emellertid tredje gången gillt. Fred Nordholm, Västerås, stoppade Björns segerrid i höjdtävlingen individuellt och tog därmed sin första inteckning i FLYG:s höjdpokal, och i lag stack Linköpings flygklubb upp som gubben ur lådan och tog hem potten — dvs Wicanderska pokalen och den Wicanderska 1 000-lappen — före Västeråslaget, som får de 500 kronorna, och Halle-Hunnebergarna, som kom på tredje lagplats. Stockholms segelflygklubb kom den här gången först på fjärde plats i lagtävlingen, vilket redaktionen faktiskt måste tycka var ganska bra — trots att ordföranden i Stockholm-klubben själv sitter bakom den skrivmaskin som dessa rader skrivs ned på... Bra därför att det visar en god fighteranda bland klubbarna, en fighteranda som har gjort den här tävlingen ännu intressantare och mer spännande än förut. Och dessutom; stockholmarna har möjligheter att komma igen...

I distansmomentet fanns det ingenting att göra åt Sunne-Ericsons stora försprång efter långflygningen uppåt Gävletrakterna från Älleberg, men Arne Lind i Västerås låg inte långt efter, och inte Österdahl i Linköping heller. Ericson får därmed första inteckningen i FLYG:s distanspris.

I distansmomentets lagtävling är ställningen mycket jämn, och att Västerås kunde ta hem full pott där får tillskrivas den gamle kämpen Nordholms goda insatser under Ällebergstävlingarna. Det blev första inteckningen i ing T. Kreugers nyuppsatta vandringspris och en tusenlapp extra till klubbkassan, även tusenlappen emanerande från flygfrämjaren Kreuger.

Iman vi övergår att publicera den fullständiga resultatlistan vill vi poängtera nödvändigheten av att de tävlande till nästa år försöker sköta rapporteringen ännu litet bättre. Det har faktiskt varit en smula krångel med att få in såväl de preliminära rapporterna som barogram och andra papper, som tyvärr är ofrånkomliga för kontrollens skull. Slutligen vill vi påpeka att prisutdelningen äger rum på KSAK:s årsmöte lördagen den 23 november, och det vore ju trevligt om samtliga pristagare kunde infinna sig där. De som har pris att hämta har fått sina namn tryckta med fet stil i resultatlistan här nedan.

## BEKANTSKAP ATT GÖRA



BILLY NILSSON

*tjänstgör sedan den 1 november som assistent åt Bengt Bergman på segelflygavdelningen. Han är född 1923 och har fått sin segelflygutbildning i flygrapnet. Vid årets segelflygtävlingar i Örebro, d v s lagtävlingen, fick Billy Nilsson en fin pokal för sina prestationer. Han stod nämligen för tävlingens bästa resultat, så han kan flyga också.*

## HÖJDMOMENTET (individuellt):

Poängsumman är identisk med resp föräres tre bästa höjdvinster i meter sammanlagt.

- 1) Fred Nordholm, Västerås FK .... 10 244
- 2) Björn Andersson, Stockholms SFK 9 525
- 3) Sven Österdahl, Linköpings FK .... 8 700
- 4) Henry Norrbom, Linköpings FK ... 8 400
- 5) V. Larsson, Halle-Hunnebergs FK 7 125
- 6) C. Einar Ericson, Värmlands FK, 6 507;
- 7) Bertil Ståhl, Halle-Hunnebergs FK, 5 800;
- 8) Arne Lind, Västerås FK, 5 615; 9) Bengt Olow, Halle-Hunnebergs FK, 5 360; 10) Arne Gundersen, Halle-Hunnebergs FK, 4 875; 11) Axel Hugo Hassel, Värmlands FK, 4 440; 12) Erik Möller, Stockholms SFK, 3 980; 13) Erik von Mentzer, Västerås FK, 3 944; 14) Bertil Koch, Stockholms SFK, 3 900; 15) Bo Holmberg, Linköpings FK, 3 825; 16) M. Ingelman-Sundberg, Stockholms SFK, 3 515; 17) Ture Lind, Västerås FK, 3 470; 18) Börje Thalén, Halle-Hunnebergs FK, 3 409; 19) Bertil Pedersen, Halle-Hunnebergs FK, 3 409; 20) Lenart Nordin, Örebro FK, 3 140; 21) Sigurd Larsson, Stockholms SFK, 3 015; 22) Olof Segerström, Karlskoga FK, 2 930; 23) Stig L. Bergstedt, Halle-Hunnebergs FK, 2 685; 24) Karl-Gunnar Carlsson, Örebro FK, 2 600; 25) Olle Uppgren, Västerås FK, 2 560; 26) H. R. Robertsson, Örebro FK, 2 550; 27) Ulf Davidsson, Västerås FK, 2 540; 28) Börje Centergren, Stockholms SFK, 2 425; 29) Tage Peterson, Stockholms SFK, 2 325; 30) Thure Palmqvist, Karlskoga FK, 2 250; 31) Knut Nordfors, Karlskoga FK, 2 170; 32) Göte I. V. Karlsson, Jönköpings FK, 2 050; 33) K. E. Rosenqvist, Aeroklubben i Malmö, 2 025; 34) Ernst Ekelöf, Karlskoga FK, 1 975; 35) Ove Hoffer, Halle-Hunnebergs FK, 1 850; 36) Sören Lindholm, Örebro FK, 1 850; 37) Tage Löf, Stockholms SFK, 1 790; 38) T. H. Bergenham, Örebro FK, 1 750; 39) Hans Möllborn, Halle-Hunnebergs FK, 1 725; 40) Anders Johansson, Aeroklubben i Göteborg, 1 625; 41) Rune Enström, Borlänge-Donnararvets FK, 1 500; 42) Folke Isaksson, Borlänge-Donnararvets FK, 1 500; 43) Karl A. Larsson, Värmlands FK, 1 480; 44) Nils Jonsson, Västerås FK, 1 430; 45) P. O. Hermanson, Värmlands FK, 1 400; 46) Pehr Jonsson, Stockholms SFK, 1 350; 47) Börje L. Kjellström, Örebro FK, 1 325; 48) Inge R. Persson, Jönköpings FK, 1 300; 49) Idon Pettersson, Karlskoga FK, 1 300; 50) Tor Eliasson, Karlskoga FK, 1 280; 51) Sven S. Jonsson, Värmlands FK, 1 200; 52) S. O. L. Rosenqvist, Värmlands FK, 1 200; 53) Arne Andersson, Karlskoga FK, 1 200; 54) Bror Svensson, Aeroklubben i Malmö, 1 200; 55) Bertil Askelöf, Borås FK, 1 175; 56) Per Olof Norrby, Aeroklubben i Göteborg, 1 170; 57) Jürgen Cewers, Jönköpings FK, 1 100; 58) Kjell Lindberg, Aeroklubben i Malmö, 1 100; 59) Tonnie Johansson, Karlskoga FK, 1 075; 60) Sven Mattson, Borlänge-Donnararvets FK, 1 050; 61) Sune Ohlsson, Västerås FK, 1 030; 62) Georg Stark, Uppsala FK, 1 025; 63) Ove Börjesson, Aeroklubben i Göteborg, 1 000; 64) Gustav Jensen, Västerås FK, 950; 65) Sture Frödin, Västerås FK, 875; 66) Stig Madberg, Västerås FK, 800; 67) Karl-Ake Sundin, Uppsala FK, 605; 68) Bertil Balkstedt, Örebro FK, 435 poäng.

## HÖJDMOMENTET (lagtävling):

- 1) Linköpings FK (S. Österdahl 8 700, H. Norrbom 8 400, B. Holmberg 3 825) ..... 20 925
- 2) Västerås FK (F. Nordholm 10 244, A. Lind 5 615, E. von Mentzer 3 944) 19 803
- 3) Halle-Hunnebergs FK (V. Larsson 7 125, B. Ståhl 5 800, B. Olow 5 360) 18 285
- 4) Stockholms SFK (B. Andersson 9 525, Erik Möller 3 980, B. Koch 3 900) 17 405; 5) Värmlands FK (C. E. Ericson 6 507, H. Hassel 4 440, Karl Larsson 1 480) 12 427; 6) Halle-Hunnebergs FK (A. Gundersen 4 875, B. Thalén 3 409, Pedersen 3 225) 11 509; 7) Stockholms SFK (M. Ingelman-Sundberg 3 515, S. Larsson 3 015, B. Centergren 2 425) 8 955; 8) Västerås FK (Ture Lind 3 470, Uppgren 2 560, Davidsson 2 540) 8 570; 9) Örebro FK (L. Nordin 3 140, K.-G. Carlsson 2 600, H. Robertsson 2 550) 8 290; 10) Karlskoga FK (O. Segerström 2 930, T. Palmqvist 2 250, K. Nordfors 2 170) 7 850; 11) Halle-Hunnebergs FK (S. Bergstedt 2 685, O. Hoffer 1 850, H. Möllborn 1 725) 6 260; 12) Stockholms SFK (Tage Peterson 2 325, Tage Löf 1 790, Pehr Jonsson 1 350) 5 465; 13) Örebro FK (S. Lindholm 1 850, T. Bergenham 1 750, Kjellström 1 325) 4 925; 14) Karlskoga FK (E. Ekelöf 1 975, I. Pettersson 1 300, T. Eliasson 1 280) 4 555; 15) Jönköpings FK (Göte Karlsson

## Taxeförslaget hos KSAK

Luftfartsstyrelsens skrivelse till Konungen angående medelsäskanden för budgetåret 1947—48 ligger f n på remiss hos KSAK. Bilagan om taxeförslaget för statens civilflygplatser har ju som bekant redan tilldragit sig ett mycket stort intresse från civilflygets män. Efter att ha tagit del av skrivelsen kan KSAK lämna privatflygarna

2 050, Inge Persson 1 300, Jürgen Cevers 1 100) 4 450; 16) Aeroklubben i Malmö (K. E. Rosenqvist 2 025, Bror Svensson 1 200, Kjell Lindberg 1 100) 4 325; 17) Borlänge-Domnarvets FK (R. Enström 1 500, P. Isaksson 1 500, S. Mattsson 1 050) 4 050; 18) Värmlands FK (Karl Larsson 1 400, P. O. Hermansson 1 200, Sven Jonsson 1 200) 3 800; 19) Aeroklubben i Göteborg (A. Johansson 1 625, P. O. Norrby 1 170, O. Björjesson 1 000) 3 795; 20) Västerås FK (Nils Jonsson 1 430, Sune Ohlsson 1 030, Gustav Jensen 950) 3 410; 21) Karlskoga FK (A. Andersson 1 200, Tonnie Johansson 1 075) 2 275; 22) Västerås FK (Sture Frödin 878, Stig Madberg 800) 1 738; 23) Uppsala FK (Georg Stark 1 025, Karl-Ake Sundin 605) 1 630; 24) Borås FK (Bertil Asklöf 1 125) 1 125; 25) Örebro FK (Balkstedt 435) 435 poäng.

## DISTANSMOMENTET (individuellt):

Resultatsiffrorna anges i poäng som erhållits efter att distansen i km multiplicerats med koefficienten för varje flygplantyp.

- 1) Carl E. Eriesson, Värmlands FK .. 11,379
- 2) Arne Lind, Västerås FK ..... 10,294
- 3) Sven Österdahl, Linköpings FK .. 10,000
- 4) Y. Hansson, Aeroklubben i Malmö 9,824
- 5) B. Pedersen, Halle-Hunnebergs FK 8,621
- 6) K. E. Rosenqvist, Aerokl i Malmö 8,621
- 7) Arne Gundersen, Halle-Hunnebergs FK, 8,107; 8) Ture Lind, Västerås FK, 8,059; 9) Åke H. V. Strid, Stockholms SFK, 7,882; 10) Björn Andersson, Stockholms SFK, 6,621; 11) Tonnie Johansson, Karlskoga FK, 6,471; 12) Tage Löf, Stockholms SFK, 5,882; 13) Fred Nordholm, Västerås FK, 5,520; 14) Bertil Ståhl, Halle-Hunnebergs FK, 5,400; 15) Bertil Asklöf, Borås FK, 5,379; 16) Olle Uppgren, Västerås FK, 4,706; 17) Vincent Larsson, Halle-Hunnebergs FK, 4,529; 18) Bertil Koch, Stockholms SFK, 3,966; 19) Rune Enström, Borlänge-Domnarvets FK, 3,900; 20) Göte Karlsson, Jönköpings FK, 3,529; 21) Lennart Nordin, Örebro FK, 3,459; 22) Hans-Orvar Moberg, Borås FK, 3,441; 23) Jürgen Cevers, Jönköpings FK, 3,059; 24) Bror W. Svensson, Aeroklubben i Malmö, 2,971; 25) Inge Persson, Jönköpings FK, 2,529; 26) Matz Andersson, Borås FK, 2,471; 27) Börje Centergren, Stockholms SFK, 2,400; 28) Ove Hoffer, Halle-Hunnebergs FK, 2,176; 29) Hugo Hassel, Värmlands FK, 2,100; 30) Tage Peterson, Stockholms SFK, 2,080; 31) Hans Möllborn, Halle-Hunnebergs FK, 1,720; 32) Stig Bergstedt, Halle-Hunnebergs FK, 1,529 poäng.

## DISTANSMOMENTET (lagtävling):

- 1) Västerås FK (Arne Lind 10 294, Ture Lind 8 059, Fred Nordholm 5 520) .. 23 873
- 2) Halle-Hunnebergs FK (Bertil Pedersen 8 621, Arne Gundersen, 8 107, Bertil Ståhl 5 400) ..... 22 128
- 3) Aeroklubben i Malmö (Yngve Hansson 9,824, K. E. Rosenqvist 8,621, Bror Svensson 2,971) ..... 21 416
- 4) Stockholms SFK (Åke Strid 7 882, Björn Andersson 6 621, Tage Löf 5 882) 20 385; 5) Värmlands FK (C. E. Eriesson 11 379, Hugo Hassel 2 100) 13 539; 6) Borås FK (Bertil Asklöf 5 379, Hans-Orvar Moberg 3 441, Matz Andersson 2 471) 11 291; 7) Linköpings FK (Sven Österdahl 10 000) 10 000; 8) Jönköpings FK (Göte Karlsson 3 529, Jürgen Cevers 3 059, Inge Persson 2 529) 9 117; 9) Stockholms SFK (Bertil Koch 3 966, B. Centergren 2 400, Tage Peterson 2 080) 8 446; 10) Halle-Hunnebergs FK (Vincent Larsson 4 529, Ove Hoffer 2 176, Hans Möllborn 1 720) 8 425; 11) Karlskoga FK (T. Johansson 6 471) 6 471; 12) Västerås FK (Olle Uppgren 4 706) 4 706; 13) Borlänge-Domnarvets FK (Rune Enström 3 900) 3 900; 14) Örebro FK (Lennart Nordin 3 459) 3 459; 15) Halle-Hunnebergs FK (Stig Bergstedt 1 529) 1 529 poäng.

det glädjande meddelandet, att Luftfartsstyrelsen synes förutsätta att det nya förslaget inte skulle komma att innebära någon reell höjning av avgifterna för privatflygplan, ett meddelande som torde hälsas med uppriktig tillfredsställelse av de anslutna flygklubbarna.

## Norrköpings kommunalmän segelflyger.

Efter framställning från NAFK beslöt Stadsfullmäktige i Norrköping år 1945 att bygga och åt klubben upplåta en segelflyg-hangar. Hangaren är nu så gott som färdig och tagen i bruk av klubben.

För att visa sin tacksamhet mot stadens myndigheter och samtidigt demonstrera såväl sin verksamhet som sin materielutrustning, inbjöd klubben häromdagen samtliga stadsfullmäktige- och drätselkammaramöter till besök på flygfältet. De gäster som så önskade, fick göra en segelflygtur i klubbens Kranich. Detta uppskattades livligt av kommunalmännen och många företag därvid sitt livs första flygning.

## Två nya världsrekord godkända av FAI

Group-Captain Edward Mortlock Donaldson har nu fått sitt hastighetsrekord med Gloster Meteor. Som sattes den 7 september, officiellt godkänt. Den nya rekordhastigheten är 991 km/tim. Det gamla rekordet, som lydde på 975,675 km/tim, innehades också av en engelsman.

Det engelska distansrekordet av 1938, som lydde på 11520,421 km, har slagits av den amerikanske flygöversten C. S. Irvine och överstelöjtnanten G. R. Stanley, som den 19—20 november 1945 med en Boeing B-29 flugit en sträcka av 12739,591 km.

Vidare har FAI godkänt ett nytt kvinnligt rekord för flersitsiga segelflygplan. Två franska segelflygerskor Madeleine Renaud och Thérèse Buquet har den 13 juni 1946 med ett segelflygplan av typ »Castel» 242 flugit 12 tim 53 min 6 sek. Det gamla rekordet på 12 tim 30 min innehades av två ryskor sedan 1939.

## OCKSÅ ETT REKORD ...

19 klubbar av 55 har efter ett antal påståtningar stadgenligt insänt årsrapporter och avgifter till sin centralorganisation, KSAK, inom föreskriven tid. Det torde också bli något av en rekordprestation för KSAK:s folk att med ledning av dessa knapphändiga uppgifter kunna sköta sina åligganden gentemot myndigheterna och planera för kommande verksamhet.

## KSAK:s nya handbok för flyglärare

blir klar i november. Som förut meddelats kommer handboken att kosta 4 : 50. Den tillhandahålls direkt av KSAK och rekommenderas till alla våra privatflyglärare och flyglare. Det blir en bra katekes att ha i fickan för att då och då friska upp kunskaperna.

## Specialsammanträden i FAI

Segelflyg- och Turistflygkommissionerna i FAI planerar att hålla specialsammanträden i Paris i november. De svenska ledamöterna i respektive kommissioner, kapten

Lennart Bunke och direktör Gösta Fraenckel kommer att deltaga. Något meddelande om datum för sammanträdena har ännu ej ingått.

## FAI-märket för motorflygare

kan omgående levereras av KSAK. Metallmärket, utfört antingen med broschnål eller skruvklack, kostar per st. 4 : — kronor. Behörighet att bära märket skall styrkas på sätt som tidigare meddelats i KSAK-nytt. I december får KSAK dessutom samma märke i tyg. Detta märke säljes på samma villkor och kostar per st. 1 : 50.

## Carnet-systemet

En glädjande nyhet för utlandsresenärerna är att det internationella Carnet-systemet efterhand återinföres i olika länder. För Sveriges vidkommande beräknas saken vara klar under loppet av november. Privatflygare, som är utrustad med en carnet från KSAK får i alla länder som är anslutna till systemet tullfrihet för det egna reseflygplanet.

## En god idé

KSAK har nyligen tillskrivit sina anslutna motorflygklubbar för att utröna intresset för en motorflygarträff nästa sommar. Det är KSAK:s avsikt, att träffen skall förläggas till en lämplig ort i Mellansverige, dit deltagarna i största möjliga utsträckning kommer i egna flygplan. Om förslaget kommer till utförande, ämnar KSAK vidtala experter på olika privatflygfrågor att hålla inledande föredrag, varefter deltagarna får framlägga sina egna åsikter i fri diskussion. Många värdefulla synpunkter bör kunna komma fram på det sättet. Eventuellt kommer färden till träffpunkten att arrangeras som en ankomsttävling.

## Flygkartorna

Förutom KSAK:s egen nya flygkarta över Sverige finns nu ett begränsat antal Europa-kartor tillgängliga för utlandsresande KSAK-flygare. Kartorna som anskaffats från den engelska aeroklubben kan hyras från KSAK. Kostnaden är 4 kronor per styck för första månaden och 1 krona för följande.

## Gällande skoltillstånd:

### SEGELFLYG

Intill den 1 oktober 1948 (2 klubbar):

Stockholms Segelflygklubb, Borlänge-Domnarvets Flygklubb.

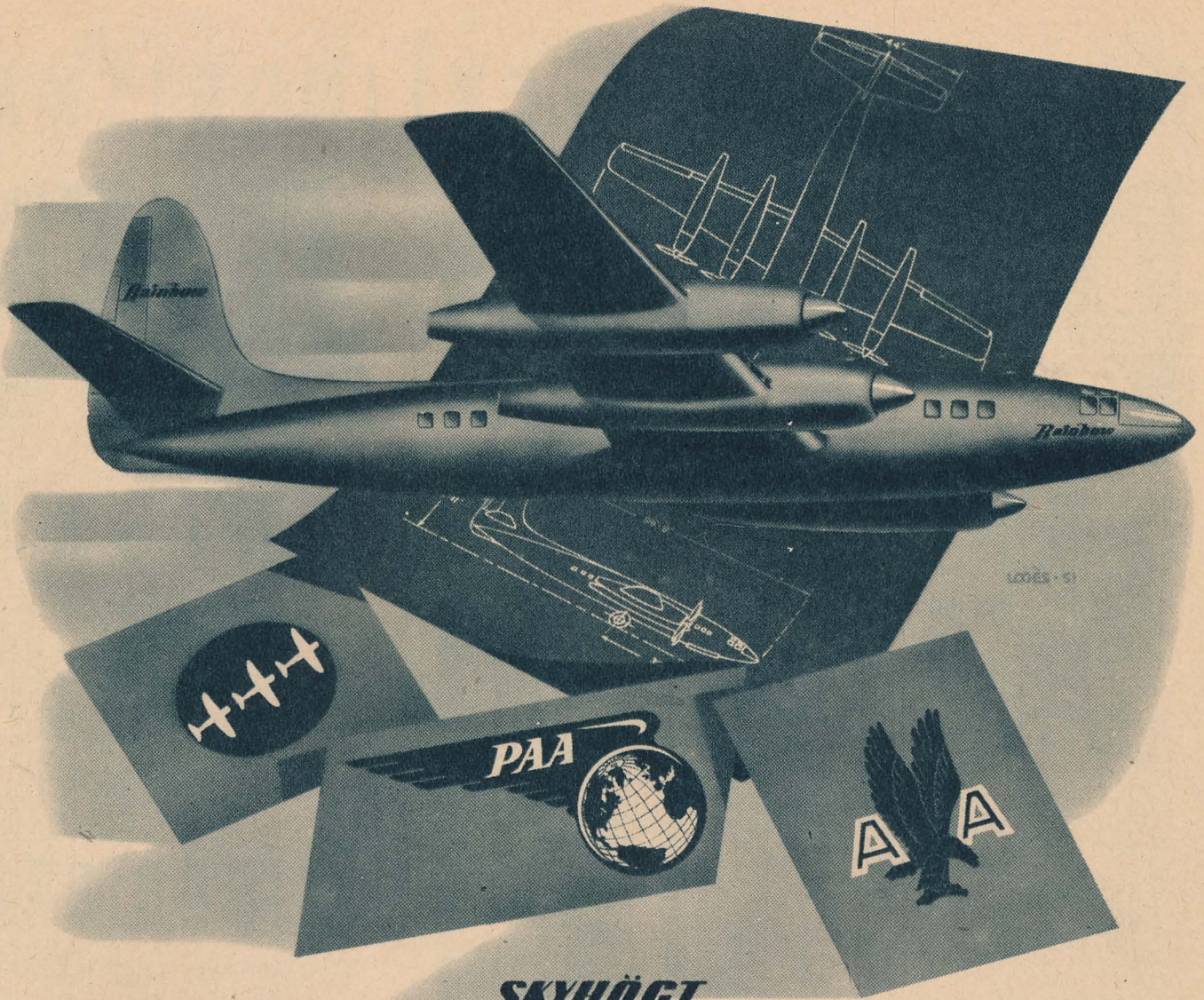
Intill den 1 oktober 1947 (20 klubbar):

Aeroklubben i Malmö, Norrköpings Flygklubb, Halle-Hunnebergs Flygklubb, Västerås Flygklubb, Örebro Flygklubb, Eskilstuna Flygklubb, Jönköpings Flygklubb, Karlskoga Flygklubb, Gävlebygdens Flygklubb, Halmstads Flygklubb, Värmlands Flygklubb, Gotlands Flygklubb, Hälsingborgs Flygklubb, Sandvikens Flygklubb, Västerbergslagens Flygklubb, Östersunds Flygklubb, Norra Ängermanlands Flygklubb, Arboga Flygklubb, Kristianstads Flygklubb, Nyköpings Flygklubb.

### Klubbar med gällande tillstånd för motorflygskolning:

Aeroklubben i Göteborg, Aeroklubben i Malmö, Gotlands Flygklubb, Halle-Hunnebergs Flygklubb, Halmstads Flygklubb, Linköpings Flygklubb, Norrköpings Flygklubb, Orsa Flygklubb, Stockholms Flygklubb, Västerås Flygklubb, Östra Sörmlands Flygklubb, Arboga Flygklubb, Eskilstuna Flygklubb.



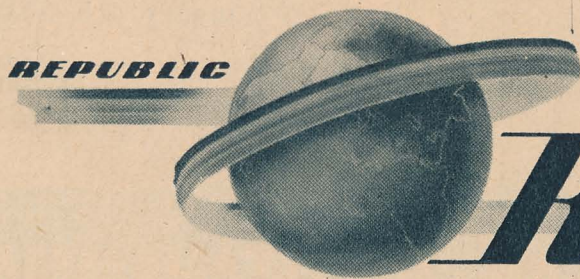


**SKYHÖGT  
ÖVER ALLTING  
I TRAFIK**

**PÅ HELA JORDEN**

TRE STORA NAMN . . . TRE STORA BOLAG . . .  
SAMARBETAR FÖR ATT FÖRVERKLIGA DRÖMMEN OM EN FJÄRRTRAFIK I LUFTEN SOM SKALL SKÄNKA  
MORGONDAGENS RESENÄR FANTASTISKA MÖJLIGHETER ATT FÄRDAS TILL VARJE BETYDANDE ORT  
PÅ JORDKLOTET. NÄR AMERICAN AIRLINES OCH PAN AMERICAN WORLD AIRWAYS SÄTTER IN SIN  
NU BESTÄLLDA FLOTTA AV RAINBOWPLAN MED EN JORDHASTIGHET AV 640 km/tim KOMMER EN NY  
ERA ATT INTRÄDA OCH ETT FULLSTÄNDIGT NYTT BEGREPP OM HASTIGHET, BEKVÄMLIGHET OCH  
TREVNAD ATT SKAPAS, SKYHÖGT ÖVER ALLT VI SETT I DAG.

KONSTRUERAT OCH BYGGT AV REPUBLIC AVIATION CORPORATION, FARMINGDALE,  
LONG ISLAND, NEW YORK.

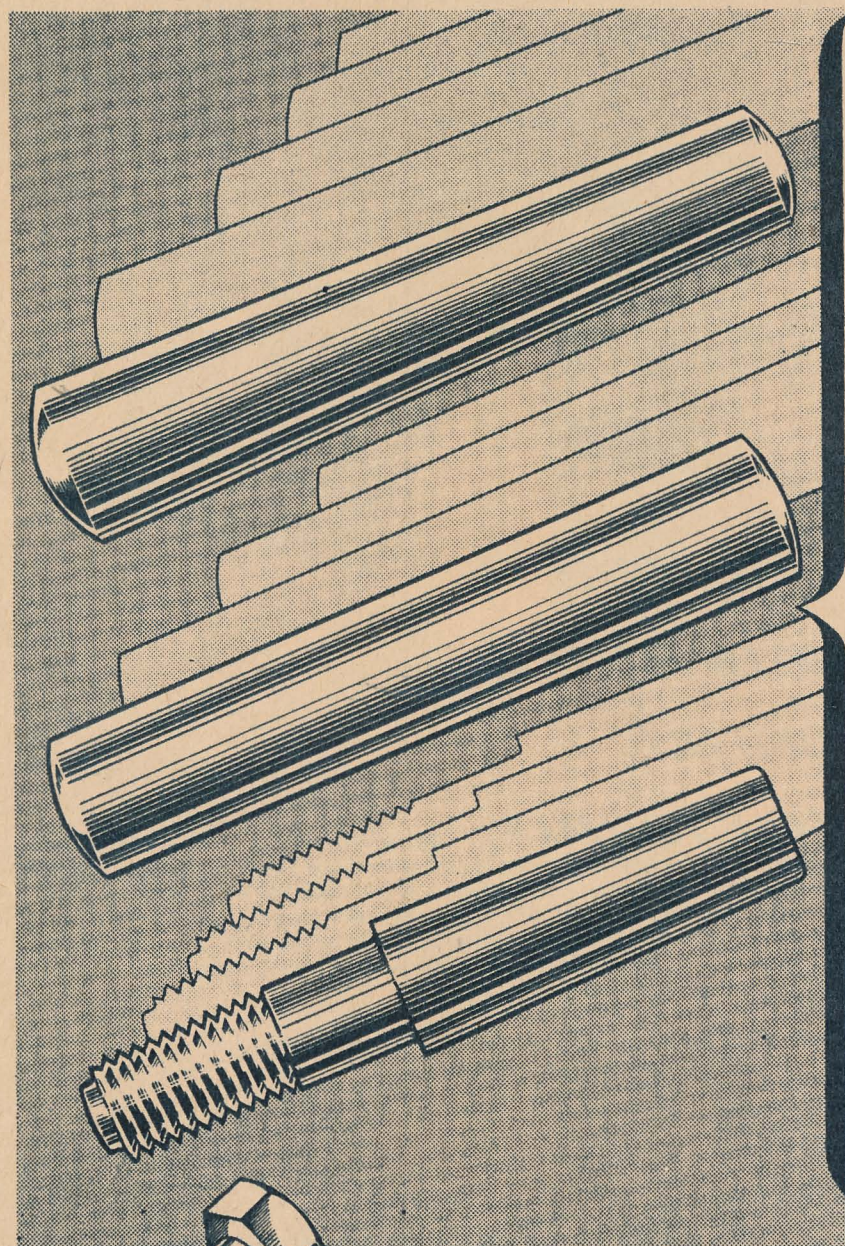


**Rainbow**

EN PRODUKT FRÅN **REPUBLIC**  **AVIATION**

*Makers of the Mighty Thunderbolt*

# KONISKA OCH CYLINDRISKA PINNAR



## KONISKA TYP KP

Koniska pinnar tillverkas enligt SMS 10.

## CYLINDRISKA TYP CP

Utföras med rundade eller fasade ändar enligt SMS-16A.

## GÄNGADE KONISKA TYP GKP

Tillverkas i enlighet med SMS-86A (W-gängor) och SMS-87A (M-gängor).



**BULTFABRIKS AB · HALLSTAHAMMAR**



# Flyg

NORDENS STÖRSTA FLYGTIDNING

Nr 23. Ärg. 24

14-27 nov. 1946

**W. KLEEN:**

## ETT NÄT MED MASKOR UTAN KNUTAR

Vid krigets slut stod ABA med ungefär 600 anställda och 11 flygplan (3 DC-3, 3 ombyggda fästningar och 5 Ju-52) men har nu 2 460 anställda och 28 flygplan, därav 18 DC-3. Till ABA ansluter sig SILA-SAS med 322 anställda och 9 fyrmotoriga flygplan. Förra året flög ABA 78 000 passagerare och beräknar inemot en fördubbling av detta antal i år. Det sista fredsåret flögs 2,7 milj flygkilometer, under de sju första månaderna i år 3,35 milj. Men fr o m 1948 räknar man med bortåt 20 miljoner!

Detta är belysande siffror. ABA har gjort vad det kunnat för att möta efterkrigstidens flygtrafik. Och bolaget står nu med Europas största linjenät. Nyligen har detta utvecklats med en linje till Moskva — dvs att ABA skall flyga passagerarna endast till och från Helsingfors, sedan tar ryssarna vid, vilken restriktion väl mera riktar sig mot anglosachsarna än mot svenskarna.

Utvecklingen av vår utrikesluftfart är glädjande. Men sedan kommer det sorgliga, nämligen den inhemska flygtrafiken. Man skulle möjligen kunna tro att våra ansträngningar först och främst skulle ha inriktats på att skapa ett inhemskt flyglinjenät, innan vi drog utanför landets gränser. Men så är långt ifrån fallet. Anledningarna härtill är dels att det gällde att hålla sig framme i den internationella konkurrensen, men också att det var — och är — omöjligt att flyga i Sverige på grund av landets efterblivenhet med avseende på flygplatser.

Hur våra flygbolag än rustar för att upprätthålla och skapa en inhemsk flygtrafik står de maktlösa, om deras flygplan inte har flygfält från vilka de kan starta och på vilka de kan landa inte bara i fullt dagsljus, och på vilka de kan härbärgera sina flygplan. Ett flyglinjenät utan sådana flygplatser är intet nät, ty det är flygplatserna som gör nätet.

Vi har egentligen bara ett enda förstklassigt flygfält: Bromma.

Överallt annorstädes är flygfältens tekniska utrustning ofullständig och otidsenlig. Fältbelysningen är dålig eller obefintlig, hangarerna är för små där de finns, stationshusen likaså. Baracker är inga stationshus, av vilka sistnämnda byggnader det finns fyra i landet!

Vad sägs om förhållandena vid Göteborgs flygfält, Torslanda, vårt näst största, där den enda hangar som finns är den som byggdes anno 1923 till ILUG. Det har hänt en hel del sedan 1923, utom beträffande denna ärevörldiga hangar. Jo, vi får icke glömma att ABA fått tillstånd att göra portarna så stora att en DC-3:a kan komma in. Men den rymmer också bara en, och den används för att sätta göteborgarna i förbindelse med utlandet via Köpenhamn. Vilket gör att den av rikets andra stad livligt efterlängtrade morgonturen till rikets huvudstad icke kan ordnas.

Det är en skriande motsättning mellan våra flygmöjligheter i luften och på flygfälten. Och det beror på att flygbolagen drivs med den enskilda företagsamheten som effektiv drivfjäder, medan flygplatserna får nöja sig med den statliga planhushållningen. Byråkratins kvarnar mal långsamt, i detta fall också osäkert.

Det första som bör göras är självfallet att sätta rikets största städer i tidsenlig flygförbindelse med varandra. Således står Torslanda och Bulltofta eller annan flygplats vid Malmö främst på allmänhetens önskelista. Men vi har andra städer som ligger i tätt befolkade bygder, som också ropar efter flygförbindelser, dvs tekniskt fullgoda flygfält, sådana som kan användas i ett reguljärt flyglinjenät. Slutligen har vi de flyglinjer som behövs för att förkorta avstånden i tid mellan våra längst avlägsna centra. Här står Övre Norrland främst på listan.

Det fordras krafttag för att ta igen det förlorade. Det vare oss fjärran att lägga ansvaret för efterblivenheten på den myndighet, som närmast svarar för luftfarten, nämligen luftfartsstyrelsen. Den är endast ett kuggjul i den statliga byråkratins långsamt fungerande maskineri. Ur denna synpunkt vore det en stor fördel om styrelsen bleve affärsdrivande i ordets verkliga bemärkelse, så att den verkligen finge möjligheter att driva rörelsen affärsmässigt utan att behöva be regering och riksdag om pengar till allt och om tillstånd till allt.

Det är betecknande för läget på flygfältsfronten att huvudstadens flygfält är stängt om natten. Bromma ligger då tyst och mörkt, kan endast ta emot sina gäster på dagen. Personalen räcker inte att sköta även nattjänst. Men annars är Bromma bra både för den inhemska och europeiska trafiken.

Atlantflygfältets gåta har länge tilldragit sig allmänhetens största intresse. Nu måste allmänheten börja intressera sig också för den inhemska luftfartens flygfält, annars blir det tydligen ingen inhemsk luftfart.

Nog är det ett avita förhållande att det land som har Europas största flyglinjenät icke har något inhemskt nät! Vi har maskorna, men icke knutarna.

När jag tecknade min försäkring i Trafik betalade jag 294 Kr.

**Nu BETALAR JAG endast 118 Kr.**




Detta tack vare 60 % lägre försäkringspremie. Utom avtalsmässig rabatt efter 4 skadefria år (50 %) lämnar nämligen Trafik som vinståterbäring ytterligare 10 % rabatt å vagnskade-, stöld- och brandförsäkringspremien vid fullständig försäkring. Trafik fullföljer härmed sin liberala premiepolitik.

Vår vinst — Er vinst

FÖRSÄKRINGSBOLAGET

**TRAFIK**

Specialbolag för trafikrisker

Birger Jarlsgat. 58, Stockholm. Tel. 23 22 30.



# VI FLYGER TILL MOSKVA

Ovan: Stationsbyggnaden på Vnukovo, Moskvas centrala flygplats. Moskva-linjen har varit flitigt utnyttjad av diplomater och andra celebriteter och nedan ses ett storpolitiskt möte på Bromma. Madame A. Kollontay och förutvarande ryske ministern i London Maisky gör sällskap österut för att avlägga rapporter i Kreml.

*Svenskt trafikflyg får trumfkort på hand*



Utan tvekan kan man säga, att ABA passerade en historisk milstolpe den 26 oktober 1946, då bolagets utsände underhandlare, direktör Ture Bielkegård, i Moskva undertecknade det nya flygavtalet med det ryska Aeroflot. Det hade varit segslitna underhandlingar och den saken stack inte heller direktör Bielkegård under stol med, då han söndagen den 27 landade på Bromma flygplats och för pressen förklarade, att »ryssarna minsann inte är bortkomna när det gäller förhandlingar». I närmare två månader hade det sista besöket i Moskva varat och före detta hade direktör Bielkegård tillbringat en månad där på försommaren för att sondera terrängen.

Man kan nog slå fast, att denna sista kontakt för det svenska trafikflyget är en triumf för vårt svenska ABA, ty inget annat västeuropeiskt land har lyckats få en reguljär flygförbindelse till stånd med Sovjetunionen efter kriget. Men finns det något bolag som skulle lyckas med denna vansk-

liga uppgift så är det ABA, ty ABA är sedan gammalt välkänt i Sovjet, i Riga, i Welikije Luki och i Moskva. Redan den 30 juni 1937 öppnades en reguljär flygförbindelse mellan Moskva och Stockholm. Det var det statliga sovjetryska flygbolaget Aeroflot som inledde en rad flygningar mellan Moskva och Stockholm, och de vältrimmade sovjetryska besättningarna blev efter den dagen ofta sedda gäster på Bromma flygplats i Stockholm. Sedan upprätthölls denna trafik ända till den 21 juni 1941, då den av kända orsaker måste upphöra. Det var nämligen dagen innan de tyska arméerna började sitt »korståg» mot sovjetväldet. Under dessa fem år flög ABA och Aeroflot sträckan i samtrafik, och inget annat land än Sverige hade reguljär förbindelse med Sovjet, en trafik som betydde oerhört mycket för kommunikationerna mellan Öst- och Västeuropa. ABA och Aeroflot flög under dessa fem år 1 853 554 km och sammanlagt 1 228 turer. Därvid befordrades

11 845 passagerare, 216 884 kg bagage, 215 659 kg frakt och 69 971 kg post.

De flygplan som trafikerade linjen före kriget var till stor del detsamma som nu kommer att sättas in i trafik på linjen Moskva—Helsingfors—Stockholm. ABA har gott om DC-3:or liksom Sovjet har gott om sina licensbyggda DC-3:or. De första åren flög emellertid ABA österut med de gamla trotjänarna Junkers Ju-52, och Aeroflot flög 1937 och 1938 med omväxlande ANT-35 och PS-84.

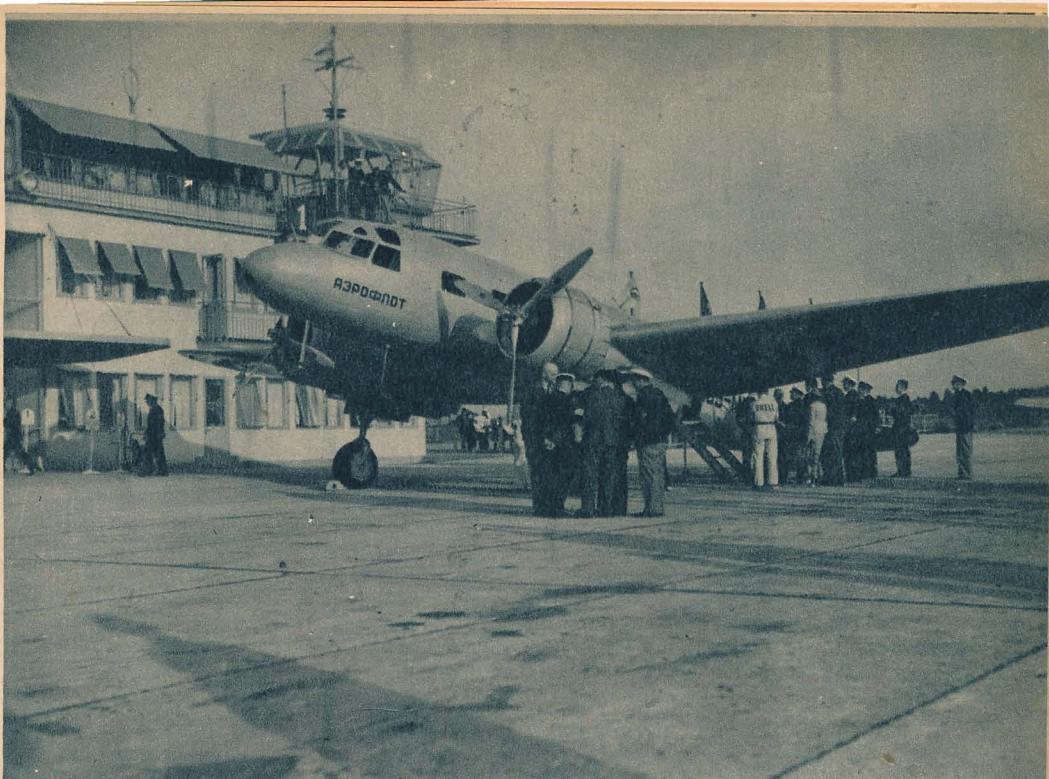
Det nu ingångna avtalet är utan tvivel en aeropolitisk seger av första rangen för det svenska bolaget. Sovjet har visat sig ganska ointresserat av alla de luftfartskonferenser som efter vapenstilleståndet i maj 1945 hållits i de flesta huvudstäder i den västra hemisfären. Aeroflot är icke anslutet till den internationella luftfartsorganisationen IATA. Visserligen väntade man, att ryssarna skulle låta sig representeras i den stora luftfartskonferensen i Montreal i november 1944, men i sista stund skickade de återbud, och sedan detta möte har de icke visat något större aktivt intresse för internationella luftfartsfrågor. Men innanför det väldiga rikets omfattande gränser finns det ett linjenät som är lika finmaskigt och välskött som i den övriga världen. Till länderna i Östeuropa har ryssarna livlig trafik. Dagliga förbindelser finns med de östeuropeiska huvudstäderna och Moskva.

Det är klart, att de handelsförhandlingar som förts i Moskva det senaste halvåret och som väckt sådant uppseende inte bara i Sverige utan även världen runt, har underlättat det avtal som nu ingåtts, och man kan också slå fast, att det varuutbyte som nu snarast kommer att igångsättas mellan Sovjet och Sverige kommer att göra den nya linjen ytterst välbehövlig för att inte säga nödvändig. Dessutom kommer säkerligen storpolitiska förhandlare att använda sig av den snabba förbindelsen mellan öst och väst.

Det är också en förhoppning, att denna början till lufttrafik mellan Stockholm och Moskva skall följas av tätare turer och kanske även en intensivare trafik på Finland. I den uppgörelse som nu träffats har ABA och Aeroflot nämligen överenskommit, att det svenska flygbolaget trafikerar sträckan Stockholm—Helsingfors medan det ryska bolaget flyger sträckan Moskva—Helsingfors. Trafiktätheten kommer till en början att omfatta en tur varje måndag, onsdag och fredag. De genomgående passagerarna till Moskva har prioritet, men de båda flygbolagen har även rätt att befordra passagerare på delsträckorna. Restiden med uppehållet i den finska huvudstaden inräknat blir 7½ timmar.

Man får hoppas, att detta avtal gjort att isen brutits för vidgade förbindelser mellan Sovjet och Sverige och att det ekonomiska och kulturella utbytet mellan de båda länderna intensifieras. Den trafik som nu inledes kommer att betyda mycket för Stockholms aeropolitiska läge i världen, och den svenska huvudstaden har med en gång blivit en av de mest betydelsefulla flygknutpunkterna i världen — ett gott omen för den svenska civila lufttrafikens ytterligare utveckling.

Dyrbar last. Platinatackor från Moskva med destination till London omlastas på Bromma.



Första året då flygtrafik upprätthölls mellan Moskva och Stockholm flög Aeroflot med helt ryskbyggda trafikplan av typ ANT-35. — Nedan ses ett av Aeroflots extraplan lossa oberoende skinn på Bromma. En förnämlig exportvara till stor glädje för pälsälskande svenskor.



# SAMTAL MED ORVILLE WRIGHT

Det är nu 43 år sedan Orville Wright tillsammans med brodern Wilbur gjorde sina historiska flygningar på Kitty Hawk, och få uppfinnare har det väl varit förunnat att på samma sätt som Orville Wright få se sin uppfinning utvecklas och fullkomnas. Samtidigt måste emellertid framhållas, att få uppfinnare haft att kämpa en hårdare och envisare kamp för att överbevisa en tvivlande värld om att man verkligen kunde flyga maskiner byggda enligt principen tyngre än luften. Orville Wright fick också i decennier kämpa för ett officiellt erkännande av att vara flygmaskinens uppfinnare. Denna långa och hårda kamp för en rätt, som det aldrig borde ha varit någon diskussion om, har inte kunnat undgå att sätta spår efter sig. Orville Wright är i dag — nu 75 år gammal — mera tillbakadragen och tystlåten än förr. Några intervjuer har han heller inte beviljat de senaste tio, femton åren.

För någon tid sedan hade jag dock förmånen att få träffa Orville Wright och vara tillsammans med honom i hans hem en kväll. En av Orville Wrights bästa och äldsta vänner lyckades nämligen övertala Mr Wright att ta emot mig — som en vän.

Det behöver väl knappast understrykas att det var en personlig upplevelse att skaka hand med Orville Wright och få vara hans gäst, om också blott för några timmar. Under vårt långa samtal ställde jag bl a frågan vilken inverkan han ansåg de båda världskrigen främst ha haft på flygplanets utveckling. Han svarade att såväl det första som det andra världskriget framskapat kraftigare och bättre motorer, medan där emot den aerodynamiska utvecklingen givits en underordnad betydelse. Det tog efter första världskriget ungefär tio år, innan man aerodynamiskt hunnit ifatt det motortekniska försprånget, och vi ser nu en uppripping av denna utveckling. Flygkonstruktörernas stora problem för när är att bygga flygplan, vars aerodynamiska egenskaper gör det möjligt att effektivt utnyttja alla de tusentals hästkrafter nuvarande motorer är i stånd att prestera.

Anledningen till att bröderna Wright blev intresserade av flygmaskiner och började drömma om att kunna flyga likt fåglarna daterar sig tillbaka till deras grönaste ungdom. En dag hösten 1878, då Wilbur var elva och Orville sju år gammal, presenterade biskop Milton Wright sina båda yngsta söner en liten leksak, en helikopter. Den var tillverkad av tunt papper, kork och bambustickor, hade en liten gummisnoddmotor, liknande den man använder i våra dagars modellflygplan, och denna lilla kraftkälla drev en horisontal propeller, som fick planet att sväva fritt i luften för några ögonblick. Leksaken, en uppfinning av fransmannen Alphonse Pénaud, hade snart rönt samma öde som alla andra sköra leksaker — men det intryck den gjorde på bröderna Wright förblev aldrig. Det kvarblev i deras undermetvetna för att slutligen en dag bära mognadens frukt vid Kitty Hawk.

Ett par år senare, när familjen Wright flyttat till Richmond i Indiana, började Orville bygga leksaksdrakar och gjorde det så framgångsrikt, att han snart ansågs som traktens bästa drakbyggare. Föga anade Or-

ville då att anledningen till de goda flygegenskaperna var den exceptionellt tunna ramen. Orville gjorde ramen så tunn som möjligt för att minska vikten, men samtidigt blev resultatet att den lätt böjde sig i vinden och gav draken samma profil som en modern flygplansvinge.

Redan under sin skoltid stod det klart, att såväl Wilbur som Orville Wright hade ovanliga mekaniska anlag, och Orville visade sig även vara ett matematiskt snille. De båda bröderna bidrog också till att öka hemmets trevnad genom att på egen hand utföra flera förbättringsarbeten. Dessa arbeten utfördes med samma omsorg och noggrannhet, som sedermera framvisades vid flygplansbyggandet.

Innan Wilbur och Orville på allvar började angripa problemet att kunna flyga med flygplan tyngre än luften, hade de arbetat först som tryckare och sedan som cykelmakare. En liten leksakspress förvandlades så småningom av den företagsamme Orville till ett helt litet tryckeri, från vilket han publicerade ett flertal tidningar.

När de s k säkerhetscyklarna 1892 blev populära i Amerika, väckte de även Orvilles och Wilburs intresse. Orville köpte en för 150 dollars, medan Wilbur lyckades komma över en på auktion för halva priset. Det dröjde emellertid inte länge, förrän de båda bröderna började bygga om och förbättra sina cyklar, och därifrån var steget inte långt till ren cykelfabrikation. De båda bröderna lyckades snart fabricera en maskin för endast 18 dollars — alltså blott bråkdelen av tidigare marknadspris.

Cykelbyggandet blev en ganska stor affär, men när de första automobilerna började visa sig, fruktade man att detta motordrivna fordon slutligen skulle konkurrera ut velocipederna. Orville Wright föreslog därför att man skulle övergå till att bygga automobiler, men Wilbur var pessimistisk beträffande detta fordons framtid. Att bygga en auto-



Orville Wright (t v) tillsammans med Frank T. Coffyn, en av Stanley Hillers närmaste män i det nybildade helikopterbolaget United Helicopters Inc.

mobil är att försöka det omöjliga, förklarade han, då är det faktiskt lättare att bygga ett flygplan.

Ja, varför inte! De båda bröderna hade alltsedan den dag de av sin far fick mottaga helikopter-leksaken haft ett latent intresse för flygplan, och de hade med stort intresse läst om Otto Lilienthals glidflygexperiment i Tyskland. När de fick höra att Lilienthal förolyckats under ett av sina glidflygförsök, diskuterade bröderna Wright allt allvarigare frågan om att ta upp liknande experiment själva och att konstruera ett flygplan. Men de hastade inte till verket.

Efter att ha läst om tidigare experiment och försökt bilda sig en uppfattning om vilka misstag som begåtts och vilka framsteg som gjorts, angrep de själva problemet från alla tänkbara synpunkter. Efter en tids intensivt teoretiserande byggdes en serie modellflygplan, som flögs på samma sätt som en drake för att utröna egenskaperna hos olika konstruktioner. Sedermera gjordes modellerna större. En järnkätting fick utgöra vikt för piloten, medan man med hjälp av rep från marken manövrerade de olika roderorganen för att utröna hur glidplankonstruktionen reagerade under verkliga flygförhållanden. Resultatet av dessa första försök överträffade förväntningarna, och man övergick till glidflygningar med större plan.

Samtidigt med försöken vid Kitty Hawk byggde Orville Wright en vindtunnel i Dayton, där han och brodern Wilbur under vintermånaderna fortsatte sina experiment. Många värdefulla uppgifter inhämtades under dessa vindtunnelexperiment och under hösten 1901 utprovades sålunda inte mindre än 200 olika vingprofiler. Noggranna tabeller över erhållna värden gjordes, och dessa värden har sedermera vid moderna vindtunnelförsök visat sig vara i det närmaste hundra procentigt korrekta — ett bevis för hur allvarligt bröderna Wright tog uppgiften och hur grundligt de gick till väga vid lösandet av de olika problemen.

Efter ett tusental lyckade glidflygningar ansåg Orville och Wilbur Wright hösten 1902 att tiden var mogen att försöka flyga ett motordrivet plan. Under den vintern byggde bröderna själva en motor, då det ej fanns någon lämplig att köpa. Motorn vägde drygt 75 kg och utvecklade 12 hästkrafter vid 1200 varv pr minut.

Hela sommaren och hösten 1903 förberedde bröderna Wright den stora händelsen, och efter ett misslyckat försök av Wilbur flög Orville Wright för första gången den 17 dec. Det var världens första flygning med ett flygplan tyngre än luften, och den varade 12 sekunder. De båda bröderna gjorde samma dag ytterligare tre lyckade flygningar, av vilka den sista med Wilbur vid spakarna blev den längsta — den varade hela 59 sekunder.

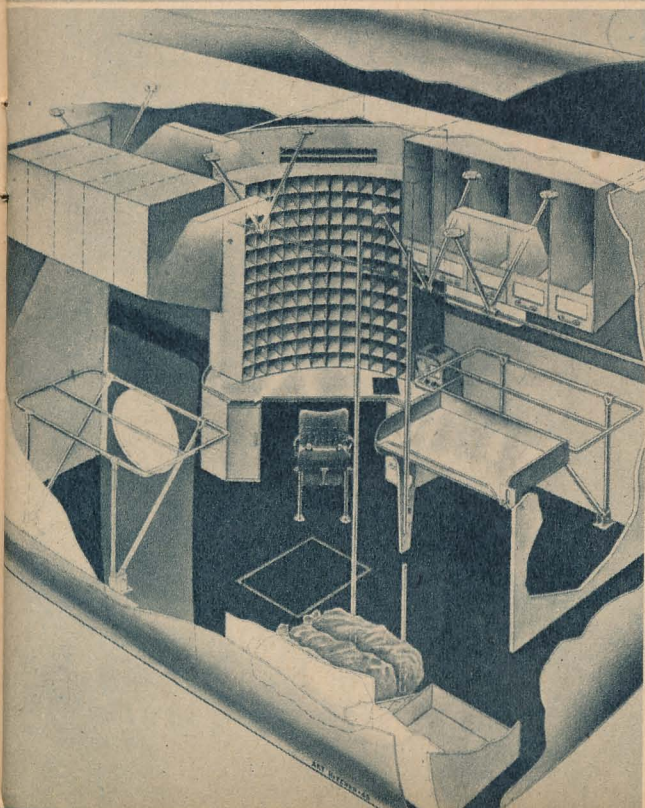
De långvariga experimenten hade krönts med framgång. Orville Wright hade gjort historiens första flygning med ett motordrivet plan — men för världen var det ingen sensation. Endast tre amerikanska tidningar meddelade följande dag sina läsare nyheten, trots att den erbjudits till inte mindre än 21 tidningar. Den lokala tidning-

(Forts. på sid. 37.)

# FLYGANDE POSTVAGNEN



Det amerikanska postverket har under senaste tiden provat en flygande »postvagn» på sträckan New York—San Francisco. Flygningarna har utförts av United Air Lines med en Fairchild Packet, en civil version av det militära transportplanet C-82. Planet är som framgår av bilderna helt inrett som en vanlig postvagn. Marschfarten är över 300 km/t.





Två bilder av helmetallsportplanet Morane-Saulnier MS 571 som har fällbara vingar och en mycket elegant utformad bubbelliknande kabin.

## FRANSKT FLYG PÅ VÄG

**FLYG** inleder här en serie översiktsartiklar om den franska flygindustrin just nu och dess successiva utbyggnad sedan landet befriades. Trots att många fabriker som tyskarna använde i sin produktion blev sönderbombade har flera anläggningar snabbt åter kunnat sättas i stånd, och flygindustrin gör nu allt för att i samarbete med flygministeriet bygga upp ett nytt franskt flygvapen, ett nytt trafikflyg och ett nytt sportflyg. Här presenteras flygplanfabriken Morane-Saulnier.

En av de få franska firmor som inte specialiserats är Société Anonyme de Constructions Aéronautiques Morane-Saulnier, konstruktörer och tillverkare av det kända jaktplanet *Morane-Saulnier MS 406*. Denna jaktplantyp har licenstillverkats i Schweiz under beteckningarna *D 3800* och *D 3801* och vid sidan av den tyska *Messerschmitt Me 109 E* bildat kärnan i det schweiziska jaktförsvaret. *MS 406* har som bekant även ingått i det finska flygvapnet och hävdats sig gott mot modernare ryska jaktplantyper. Morane-fabrikerna är också ansvariga för en av de bästa typer som någonsin byggts för avancerad flygning — *MS 315* — som ännu dryga tio år efter dess första framträdande ingår i det nya franska flygvapnet — *L'Armée de L'Air*.

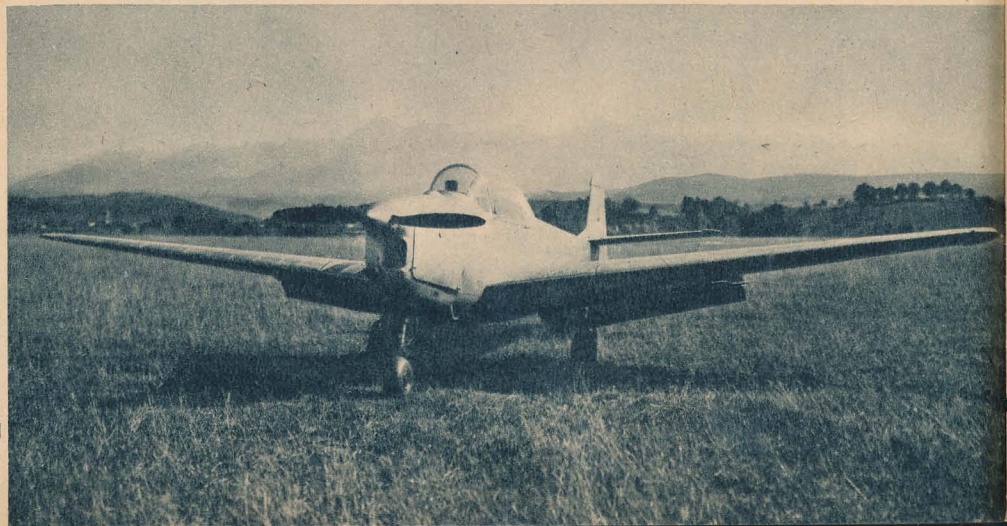
Under den tyska ockupationen övertogs firman av det tyska bolaget Gerhard Fieseler Werke G.m.b.H. som där tillverkade den berömda *Fieseler Fi 156 Storch*. Resultatet av dessa »beställningar» blev emellertid inte helt vad tyskarna väntat sig och

många »Storkar» havererade då och då av för tyskarna okänd anledning. De konstruktiva »förbättringar» som ledde till haverierna var de franska arbetarnas sätt att bekämpa ockupationsmakten. Ännu efter befrielsen fortsattes emellertid produktionen av denna flygplantyp, dock under den skyddande franska beteckningen *Morane MS 500*. Under 1945 beställde det franska flygministeriet inte mindre än 1075 plan av typ *MS 500* för det franska flygvapnets räknning, och i februari i år hade firman hunnit med att leverera 435. »Den franska Storken» är i versionen *MS 500* identisk med den tyska *Fieseler Fi 156* men planet förekommer även under benämningen *MS 502* och denna version skiljer sig huvudsakligen från den tidigare genom att den är utrustad med en stjärnmotor av den franska typen *Salmson 9 AB* på 230 hk. *502*:ans data och prestanda skiljer sig endast obetydligt från *MS 500*.

I samband härmed kan det vara av intresse att veta att under kriget konstruerades och byggdes i Frankrike en sexsitsig utveckling av »Storken», betecknad *Fi 256*. Typen infriade emellertid inte förväntningarna och avstannade i och med prototypen.

Morane-Saulnier-fabrikerna har emellertid en beställning från det franska flygvapnet på 1000 tvåsitsiga övningsjaktplan av den efter kriget konstruerade typen *MS 472*. Detta plan är byggt i helmetall och utrustat med en 680 hk stjärnmotor av typ *Gnome-Rhone 14M9* som ger planet en maxhastighet av 468 km/t på 2000 m höjd, en flygsträcka på 1530 km vid 415 km/t marschfart (70 procents effektuttag) på 2000 m höjd och en stigtid till 5000 m på 10,32 min. Dess data är följande: spännvidd 10,65 m, längd 8,60 m, höjd 3,62 m, vingyta 17,3 m<sup>2</sup>, tomvikt 1765 kg, normal flygvikt 2400 kg, vingbelastning 139 kg/m<sup>2</sup>

Det ensitsiga sportplanet Morane-Saulnier MS 560 är helt byggt i metall och har infällbart noshjulställ.







Morane-Saulnier MS 571 i luften ovanför Versailles.

och effektbelastning 3,5 kg/hk. Den militära utrustningen består av två 7,5 mm ksp med vardera 900 skott, fyra raketprojektiler, fyra 35 kg bomber och en ksp-kamera.

MS 472 kommer så småningom även i en rad utvecklingar betecknade MS 473 respektive MS 475. Dessa versioner skiljer sig från varandra huvudsakligen genom motorutrustningen som på MS 473 består av en 700 hk radmotor av typ Hispano-Suiza 12 X 13 medan MS 475 har en 875 hk Hispano-Suiza 12 Y 45. MS 473 gör 470 km/t maxhast, medan 475 gör inte mindre än 550 km/t. MS 473 och MS 475 har emellertid ännu inte beställts i något större antal av det franska flygministeriet, vars chef sedan befrielsen f ö varit rustnings- och flygministern Ch. Tillon.

På eget initiativ och utan några beställningar utifrån har Morane-Saulnier via de sedan krigsslutet byggda experimenttyperna MS 560 och MS 570, utvecklat ett tre-fyrstigt lågvingat noshjulförsett helmetallsportplan — MS 571 — och ett ensitsigt sportplan — MS 660 — avsett att försäljas till klubbar och amatörbyggare i kompletta byggsatser för omkring 200 000 franc, dvs ca 6 000 kronor. Av de uppräknade typerna är förmodligen endast MS 560, MS 571 och MS 660 avsedda att byggas i mera betydande antal då den tvåsitsiga typen MS 570 i den 3—4-sitsiga upplagan MS 571 fått en avsevärt mera ändamålsenlig utformning. Den ensitsiga helmetallskapelsen MS 560 tillhör en ganska exklusiv klass av sport- och skolflygplan och det är svårt att säga om den kommer att finna någon större marknad. Typen är utrustad med en luftkyld 75 hk motor av typ Train 6D-OI som ger planet en maxhastighet av 234 km/t på 500 m höjd.

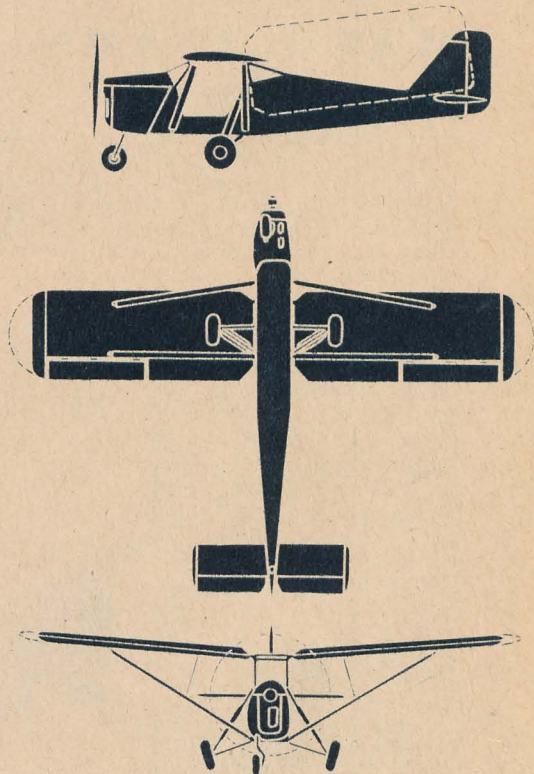
MS 560:s övriga data och prestanda: spännvidd 8,55 m, längd 7,23 m, höjd 2,20 m, vingyta 11,2 m<sup>2</sup>, tomvikt 348 kg, flygvikt 535 kg, marschhastighet 208 km/t, landningshastighet 73 km/t, stighastighet vid havsytan 4,5 m/sek, teoretisk topphöjd 7 000 m och marschflygsträcka ca 1 000 km. Tre-fyrstitsaren MS 571

är avsedd att användas som sport- och reseflygplan, för transport av max 110 kg post eller som tvåsitsigt fotograferings- eller övningsplan tillåtet för all avancerad flygning. Den rymliga plexiglaskabinen ger såväl förare som passagerare en utomordentlig sikt och med tanke på minsta möjliga utrymme i hangaren har vingarna gjorts fällbara uppåt. Motorn är en 140 hk Renault 4 Pei eller L.E.M. (Potez) 4D. Bränslelasten är 100 liter. Följande siffror gäller för den tresitsiga upplagan: spännvidd 10,47 m, längd 8,50 m, höjd 2,78 m, vingyta 16 m<sup>2</sup>, tomvikt 676 kg, flygvikt (med 30 kg bagage) 1 051 kg, maxhastighet på 500 m höjd 260 km/t, marsch-d:o (med 70 procents effektuttag) 230 km/t, landningshastighet 80 km/t, stighastighet vid havsytan 5,0 m/sek, teoretisk topphöjd 6 000 m och marschflygsträckan överstiger 1 000 km.

Ensitsaren MS 660 är av stort intresse även för Sverige då den är konstruerad för amatörbygge. Den är alltså den hittills modernaste och mest tilltalande i den klass som företräddes av den en gång så berömda, men knappast populära »loppan» Pou du Ciel. MS 660 är utrustad med styrbart noshjulstäl och är byggd huvudsakligen i plywood med dukklädsel på vingarnas bakkant och rodren. De bakåt fällbara vingarna och motorn är monterade på svetsade stålörskonstruktioner av enkelt slag. För

(Forts. på sid. 36.)

Treplansskissen till höger visar det ensitsiga »amator»-planet MS 660. — Nedan det tvåsitsiga övningsjaktplanet MS 472.



## TEKNISKT NYTT I KORTHET

### Bensin mäts per radio

### Ny post-pickup

För små orter utan flygplatser och utan landningsmöjligheter har en amerikansk lantbrukare (!) konstruerat en ny pickup-anordning för flygpost.

Anordningen består av en på ett 12 meter högt torn monterad katapult — genom vilken postsäcken eller paketet skjutes ut medelst en sprängladdning. Denna bringas att explodera genom en från det postförande planet nedhängande linä. För att denna skall träffa antändningsmekanismen finns på inflygsidan av tornet tvenne master från vilkas topp löptrådar av metall leder fram till tornet. Med hjälp av dessa ledtrådar föres linan fram till en slits bakom röret i vilken antändningsanordningen är placerad. Postsäckens utskjutningshastighet synkroniseras med flygplanets hastighet. Säcken kopplas automatiskt på en krok på släplinan och halas sedan in i flygplanet genom en lucka. För att piloten skall kunna anpassa sin hastighet efter postsäckens blir han i förväg genom en portativ radiotelefon underrättad om postsäckens vikt.

Hela katapultanläggningen uppges endast

kosta 250 dollars. Uppfinnaren har redan bildat ett bolag, som inlämnat ansökan att upprätta dylika anläggningar på ett 70-tal platser i USA.

### Flygdräkter av nylon

Nylon duger inte endast till damstrumpor utan också för fallskärmar, bogserlinor för segelflygplan och myggnät för tropikerna. Ett av de senaste användningsområdena är emellertid flygdräkter.

Genom impregnering med ett tyvärr hemlighållet ämne har nämligen dräkter av nylon visat sig utestänga både väta och köld. Särskilt för flygare som tvingas gå ned på vatten i arktiska trakter, är denna egenskap mycket värdefull. Det nya tyget, som utexperimenterats av den flygtekniska försöksanstalten vid Wright Field i Amerika, har vid prov visat sig vara så effektivt, att flygare som legat i iskallt vatten en hel timme inte känt något obehag av kylan. Verkställda temperaturmätningar har givit vid handen, att kroppsvärmen endast gått ned obetydligt.

Då de hittills brukliga metoderna för mätning av bensinmängden på flygplan medelst flottörer ofta visat sig ganska otillförlitliga, har nu en amerikan konstruerat en radioteknisk bensinmätare.

Mätaren består av ett i bensintankarna anordnat rörsystem med ett flertal »upptagningsstationer», en radioförstärkare samt en mätare. Rörsystemet består dels av ett grövre, dels tvenne i detta inneslutna finare rör. Bensinen ledes i det grövre röret mellan de båda finare. Alltefter den varierande bensinmängden uppstår en förändring i bensinens elektriska spänning, varvid el-impulser fortplantas från det ena finare röret till det andra, och därifrån till förstärkanordningen. Där möter man helt enkelt impulserna efter ett visst system och får på en skala direkt utslag i gallons.

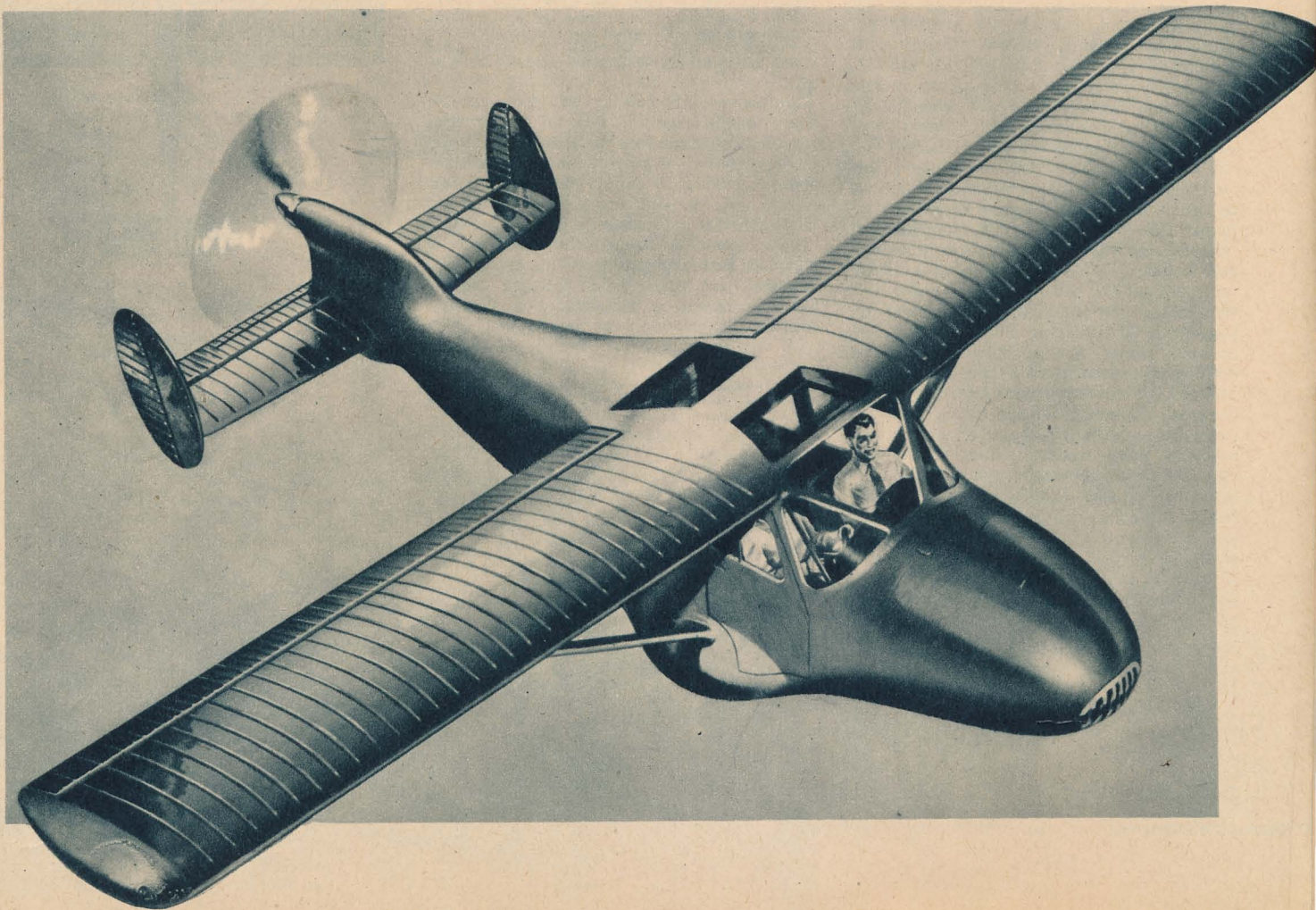
Utom den nämnda fördelen, att den missvisning som uppstår på grund av flygplanets lutning, vilken kan uppgå till 20 %, helt utjämnas, kännetecknas det nya systemet av, att det är helt okänsligt för temperaturväxlingar. Uppfinningen anses även komma att bli av stor betydelse för oljeraffinaderier, färgindustrin och för mätning av fuktighetsgraden av spannmål etc.

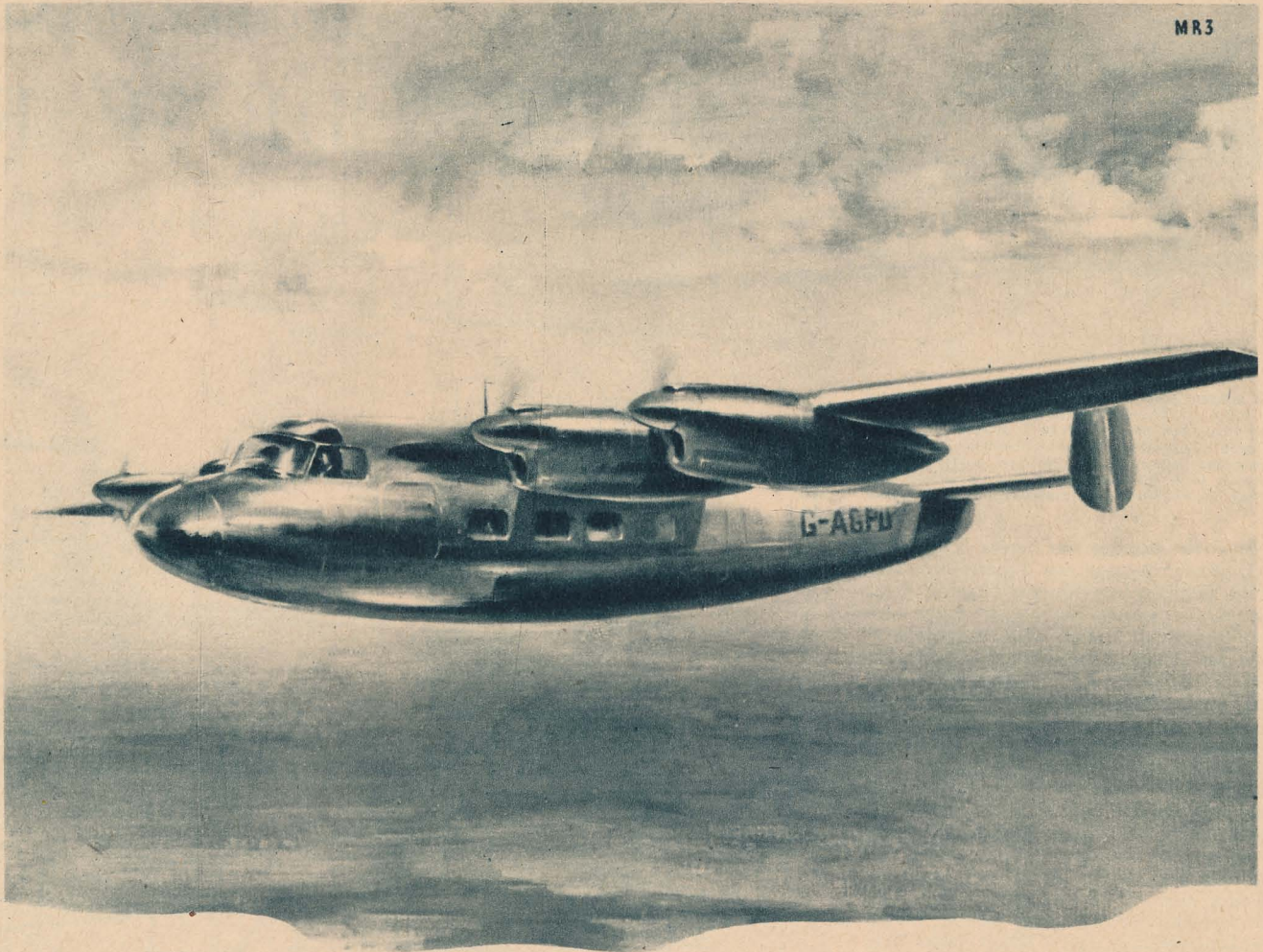
## WACO 25-ÅRSJUBILERAR MED NY 4-SITSARE

Någon gång i februari nästa år när den välkända Waco-firman i USA fyller 25 år tänker fabriken celebrera jubileet med att ha ett nytt revolutionerande fyrsitsigt sportflygplan färdigt. Waco Aristocraft som det nya flygplanet kallas är olikt det mesta man sett hittills. Stjärtpaceringen av propellern och den förenklade kontrollen förekommer här för första gången på en fyrsitsare. Aristocrafts vingar och stjärtoorgan är utförda i korrugerad metall enligt Seabee-manér medan flygkroppen är uppbyggd på stålrör med duk(!)klädsel. Landstället är förstås 3-hjuligt. En 215 hk

Franklin-motor placerad framför passagerarna driver via en (antagligen komplicerad) överföring propellern i stjärten. Maxfarten beräknas till 250 km/t och stighastigheten, som är av ganska stort intresse här, beräknas till 285 m/min.

Frågan är emellertid hur sidrodrens verkan blir vid jämförelsevis låga farter. Och så får vi hoppas att Aristocraft inte möter samma öde som Douglas-konstruktionerna XB-42 och DC-8, som också hade snurrar bakom fenan.



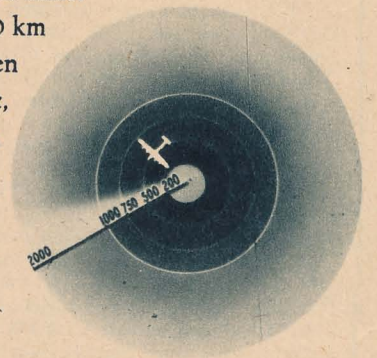


## Trafikplan för maximilaster...

I varje diskussion om framtidens flygtrafik är det nödvändigt att komma ihåg, att de maximala passagerarlasterna håller sig inom en flygsträcka på omkring 300 till 1 200 km... och att flygbolagen för att få största möjliga vinst *måste* ha till sitt förfogande flygplan, som speciellt konstruerats för sin uppgift. När man tar hänsyn till dessa fakta framstår MILES MARATHON som det ivrigast efterlängtade av de flygplan, som nu håller på att byggas. 14- till 20-sitsig, med en bränslekapacitet för 1 600 km flygsträcka och en marschhastighet på 282—338 km/t skapar den en fullständigt ny standard ifråga om bekvämlighet, säkerhet, driftsekonomi och ändamålsenlighet. Detta enastående "trafikplan för maximilaster" kommer att vara klart att inta sin plats på världens flyglinjer inom tolv månader.

### MILES Aircraft Ltd

utställer på den  
internationella  
flygutställning-  
en i Paris 15  
nov. — 1 dec.



Mörkare ton betecknar maximilaster, vilka väl håller sig inom Marathons flygsträcka.

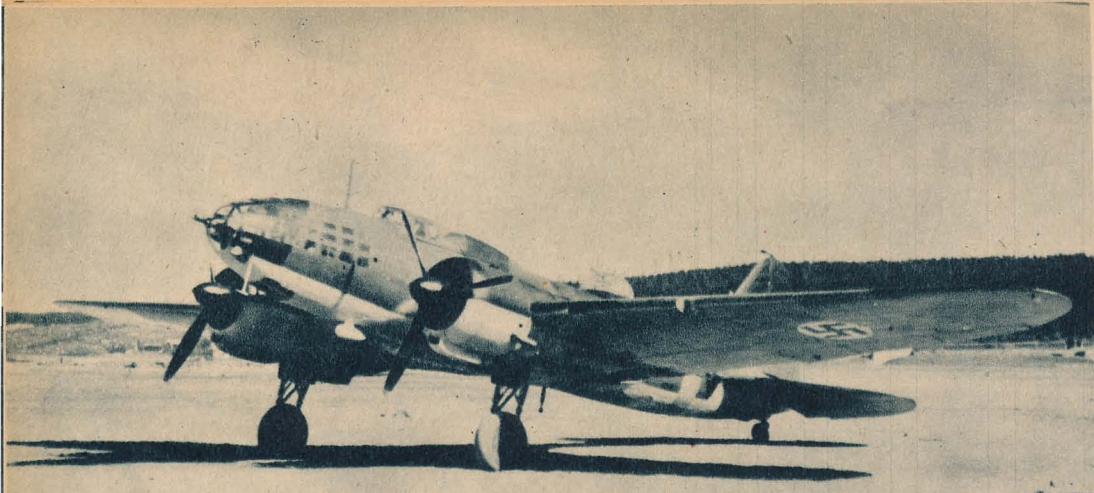
# MILES *Marathon*

MILES AIRCRAFT LIMITED • READING • ENGLAND

# FÖR SKALAMODELL

## DB-3F, RYS

SKALA 1:100

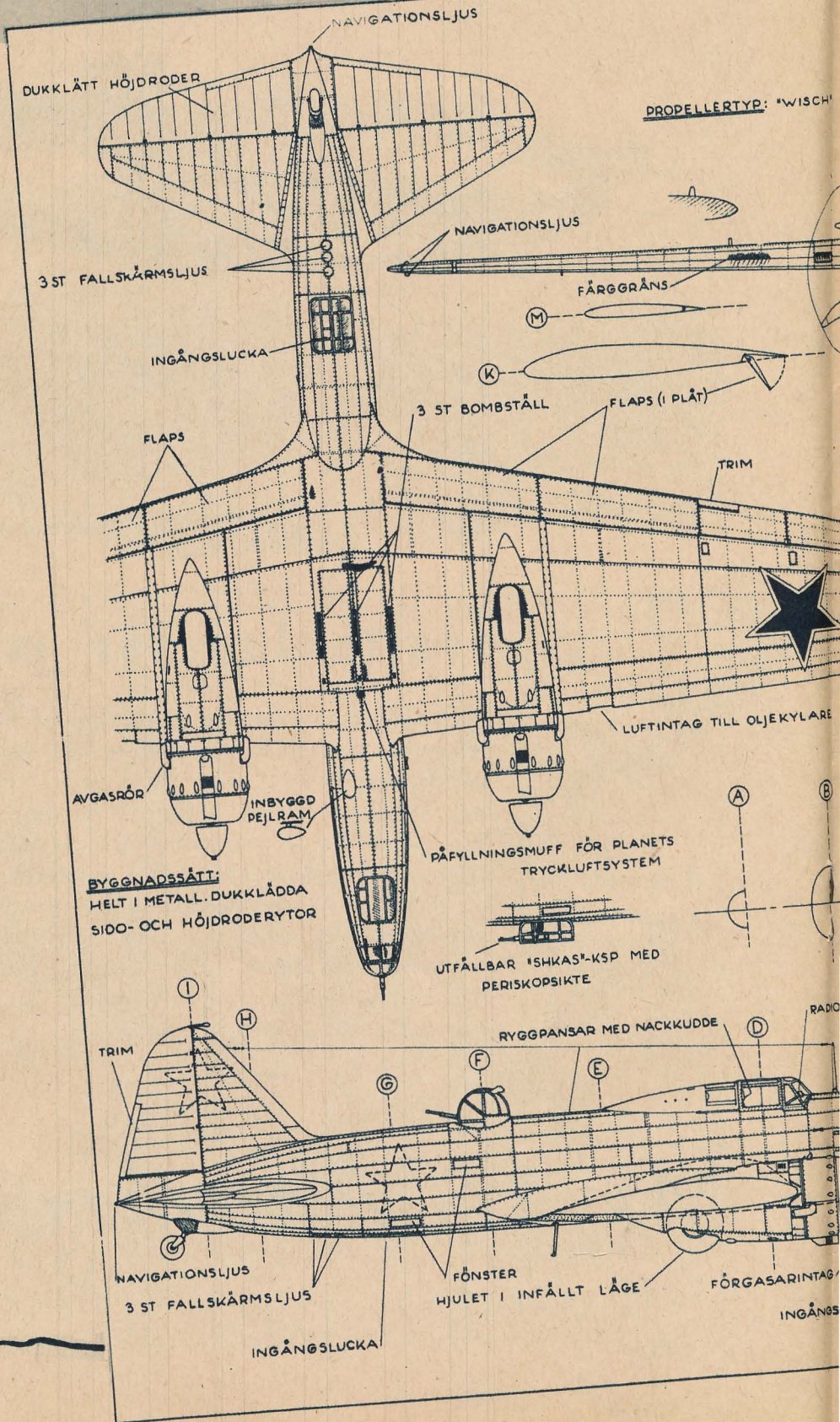


Det sovjetryska bombplanet DB-3F ingick på sin tid i tre exemplar i det finska flygvapnet. Här ovan ses ett av dessa i proper målning. (Någon typfantast kanske observerar att den inbyggda pejlramen är placerad under nosens vänstra sida på den ovan visade DF-23:an, medan förhållandet är motsatt på ritningen.)

I den serie ritningar av ryska och finska flygplantyper som den finska löjtnanten Erkki Bohm utfört för vår räkning ingår även det medeltunga sovjetryska bomb- och torpedflygplanet DB-3F. DB-3F var visserligen överstruken i önskelistan, skriver löjtnant Bohm, men jag kunde inte låta bli att rita den emedan jag hyser en speciell klockarkärlek till denna typ. Ett av de tre exemplar som fanns i det finska flygvapnet var nämligen mitt »eget», dvs jag var dess ordinarie chef och förare, varför det är helt naturligt att jag lärde mig tycka om typen trots dess många nackdelar. »Stor-Ida», som vi kallade henne, var tung, ful och klumpig, dåligt byggd och svag beväpning. Hon var instabil, starten med bomblast var ett äventyr förenat med en tyngdlyftningsprestation och i dåligt väder kom man att tänka på en snar och obekväm död. Men annars var det en bra maskin.

Det var också med vemod i hjärtat jag för sista gången såg min gamla ärriga DF-25 stå på flygfältet i Kemi. När vi för sista gången tillsammans hade återvänt från ett väpnat uppdrag, var hon dödligt sårad. Det fanns håll lite varstans, ena motorn var stum och rinnande bensin fanns det överallt. En punktering vid landningen var droppen som kom bägaren att rinna över. »Skrot», sade min flottiljchef lakoniskt och kallt, och jag kände lust att gråta. Det är inte roligt att höra att en sårad kamrat skall skjutas.

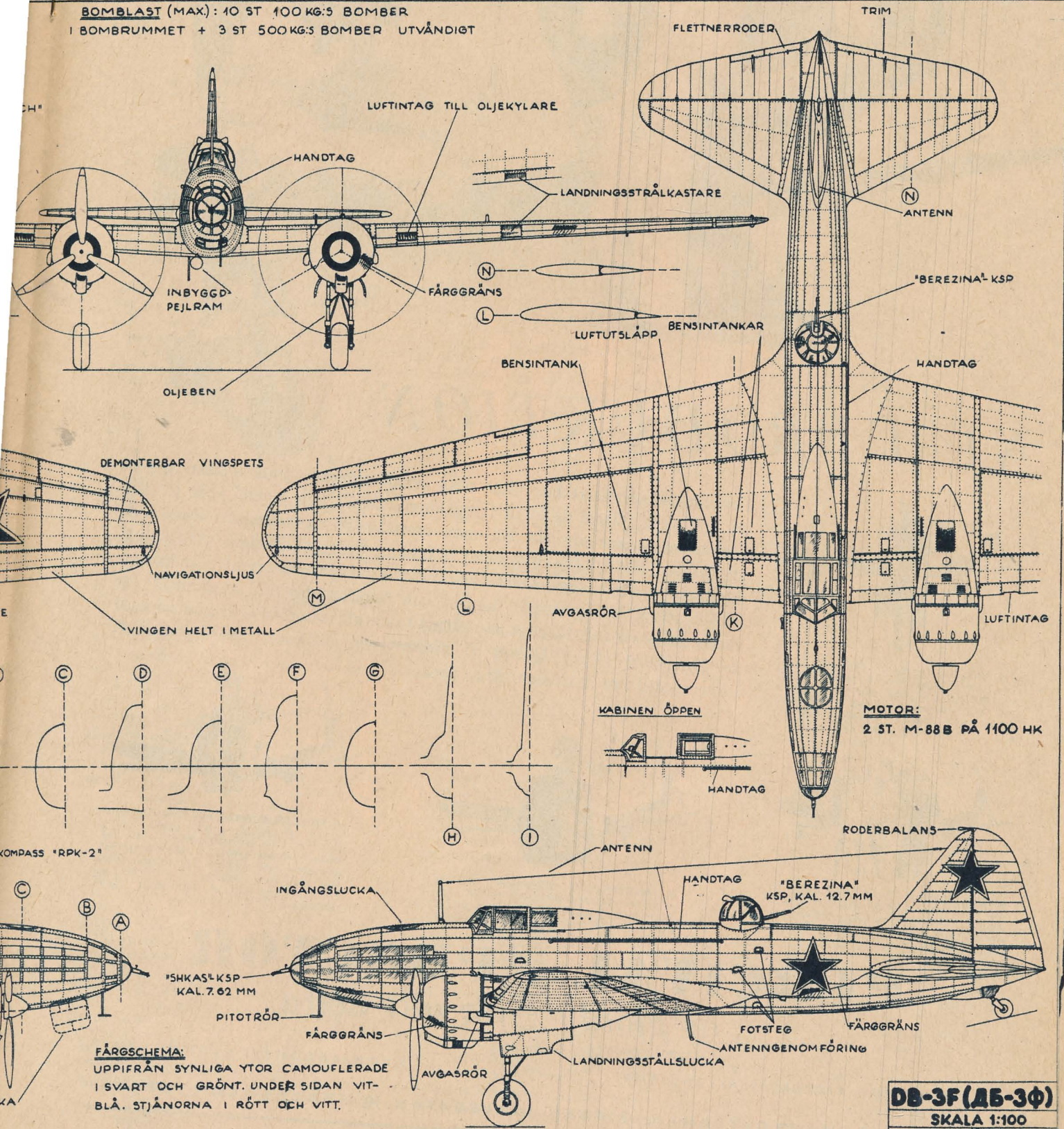
Följande data och prestanda gäller för DB-3F med två 1100 hk M-88B stjärnmotorer: (en i fråga om utseendet praktiskt taget identisk version betecknad IL-4, efter den kände konstruktören Sergei Iljuchin, har två 1600 hk M-82-motorer och således något bättre prestanda) spv 21,44 m, lgd 14,8 m, v-yta 66,7 m<sup>2</sup>, tonvikt 5490, flygvikt (normal) 9100 kg, d:o (överlast) 11800 kg, vingbel 135 resp 145 kg/m<sup>2</sup>, maxhast på 6800 m 445 km/t, d:o på 4800 m 420 km/t, marschhast på 6800 m 300 km/t, topphöjd ca 9000 m, flygsträcka (med 3855 l bränslelast) 1200 km, d:o (med extratankar = 4500 l) 1650 km, startsträcka (med bomb) över 700 m samt stigtid till 5000 m (utan last) 11 min. Beväpningen omfattade två rörliga 7,62 mm Shkas ksp — i nosen och på flygkroppens undersida — och en d:o 12,7 mm Berezina ksp i rörligt ryggtorn. Bomblasten var max 2700 kg (vanligast 1500 kg) eller alternativt en 940 kg:s torped eller en 1000 kg:s mina.



LLBYGGARNA:

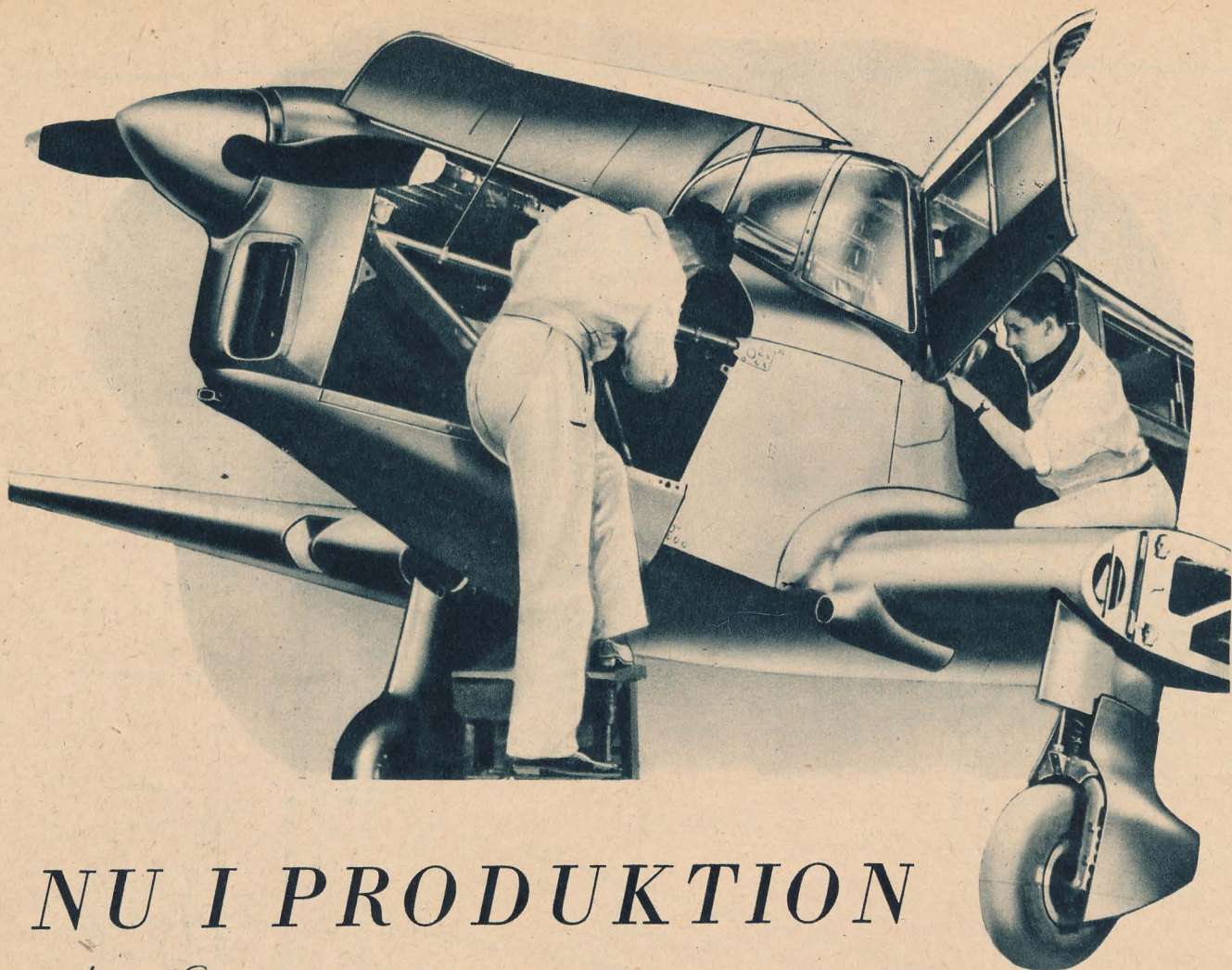
# SKT BOMB- OCH TORPEDFLYGPLAN

**BOMBLAST (MAX.): 10 ST 100 KG:5 BOMBER**  
**1 BOMBRUMMET + 3 ST 500 KG:3 BOMBER UTVÄNDIGT**



**FÄRGSHEMA:**  
 UPPIFRÅN SYNLIKA YTOR CAMOUFLERADE  
 I SVART OCH GRÖNT. UNDER SIDAN VIT-  
 BLÅ. STJÄRNORNA I RÖTT OCH VITT.

**DB-3F (AB-3Φ)**  
 SKALA 1:100  
 DATO: 1.2.1946  
 RITAD AV S. BOHM



## NU I PRODUKTION



● **TAXI-FLYG** Proctors robusta konstruktion, stabilitet i alla väder samt tillförlitlighet gör den idealisk för taxi-flyg. Fyra bekväma stolar med rikligt bagageutrymme och en marschfart på 225 km/t.

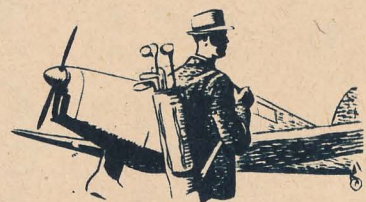
Proctors krigstjänst har ökat dess redan tidigare goda anseende som en aristokrat bland de lätta flygplanen. Den civila modell som nu tillverkas utmärker sig för följande enastående egenskaper: stabil och lättflugan; lätt tillgängliga delar och enkel service; generös utrustning, däribland fullständiga blind- och nattflygningsinstrument, landningsstrålkastare, navigerings-, kabin- och instrumentljus; anordning för radio (motorn fullständigt avskärmad och störningsfri). Utrustad med de Havilland Gipsy Queen II motor med constant speed-propeller. Leveranstid tre månader efter order.



● **FLYGKLUBBAR** blomstrar eller tygar allt efter deras olycksfrekvens. Proctor har idealiska säkerhets-egenskaper, är starkt men lätt och roderkänsligt.



● **CHARTER-FLYG** Flygande affärsmän begär hastighet, komfort och säkerhet. Om så önskas kan stolar tas bort och ersättas av styckegods.



● **PRIVATFLYGAREN** Ett kraftigt, modernt flygplan med »fint sätt». Det är vad privatflygaren vill ha. Plus, naturligtvis, tillförlitlighet, komfort och enkelt underhåll. Han får allt han önskar i Proctor — aristokraten bland de lätta flygplanen.

# PERCIVAL PROCTOR

är gjord för allt detta

LUTON AIRPORT, BEDFORDSHIRE, ENGLAND.

A COMPANY OF THE HUNTING GROUP.  
C.R.C.9

AGENT: A.-B. HANS OSTERMAN, BIRGER JARLSGATAN 18, STOCKHOLM 7, SWEDEN

## En stridsflygare berättar

AV KAPTEN G. H. LÖNNBERG

6:e avsnittet

# PARTISANERNAS FÖRSTA ANFALL

Efter den långa, påfrestande flykten genom tyskockuperat land, kom jag i partisanernas sällskap äntligen fram till bergskedjorna i nordvästra Italien.

I en liten bergsby halvvägs uppför det stora bergmassivet Monte Gulielmo upprättade vi vårt högkvarter. Befolkningen mottog oss med blandade känslor, inte därför att vi var ovälkomna, utan av fruktan för de represalier som var en oundviklig konsekvens av våra operationer.

Det tog inte många dagar för oss att organisera gruppen och att dela ut vapen och ammunition, varav tillgången tyvärr var mycket begränsad.

Tillströmningen av partisaner var ganska stor, speciellt från de upprivna italienska arméförbanden, som befann sig bakom tyskarnas linjer och som inte visste huruvida de fortfarande var soldater i italienska armén, krigsfångar i tyskarnas händer eller helt enkelt slavarbetare. Inför denna osäkra framtid valde de partisanens fria men riskfyllda liv. Jag förklarade också för dem, att de som levande föll i tyskarnas händer kunde göra upp räkningen med denna världen så fort som möjligt. Personligen hörde jag aldrig talas om ett enda fall där pardon gavs, vanligen blev det omedelbar arkebusering. Man måste också ta med i beräkningen att det är mycket lättare att pressa ned avtryckaren på ett gevär, än att ta med en krigsfånge, vilket i många fall medför stora besvär...

Förhållandet var liknande på vår sida, ty trots att jag hade en befälställning tillfrågades jag aldrig om eventuella fångars väl eller ve. På min order att soldater i uniform ej fick skjutas var ursäkten alltid densamma; antingen »en ren olyckshändelse» eller också att »han var död redan innan vi tog honom...» Partisanernas brist på förståelse för denna order var också lättförklarlig. Trots sitt relativt barkade yttre föredrog dock många att försvinna när kulorna började vina, vilket jag mycket snart erfor.

Kylan hade tilltagit och vårt försök att på fredlig väg få tag i filter och proviant lyckades inte. Vi hade inget val, en raid måste göras.

Fem grupper med två man i varje skickades ut för att »hämta» två lastbilar. Tidigt följande morgon kom de också tillbaka med dem. I båda fallen hade besättningarna »gjort motstånd», vilket partisanerna livligt beklagade och bad om ursäkt för.

Hela nästa dag användes för att studera kartor och de ritningar vi gjort av mejeriet och filtfabriken, vilka var de två objekt som

låg oss mest om hjärtat. Vapnen rengjordes och insmordes

Som första objekt utvaldes mejeriet, vilket låg i utkanten av staden Gerniano. 18 man sändes med lastbil, där de låg gömda under en presenning. Dessutom sändes 12 man genom skogen, vilkas uppgift var att, i händelse vi överraskades eller om återvägen blev avskuren, avleda den eventuella eld som kunde riktas mot oss. Avsaknaden av läkare var alltid ett svårt problem och därför måste stor försiktighet alltid iakttagas, så att riskerna blev så små som möjligt.

Vid elvtiden på kvällen körde lastbilen upp framför mejeriet, tio man gick in och

till vår oförställda glädje kunde vi konstatera att endast tre kvinnor var kvar i arbete. Det inneliggande lagret på 1000 kg smör och cirka 600 kg ost, som två dagar senare skulle ha rekvirerats av tyska armén, tog vi hand om, och pålastningen av det hela tog ungefär 5 minuter. Nu måste vi köra direkt till filtfabriken och då utan det skydd som våra kamrater hade kunnat ge, där de låg i skogsbrynet. Dessutom måste vi välja huvudgatan för att komma till fabriken, som låg på en höjd i utkanten av själva affärscentrum.

Planen var att 6 man skulle hoppa av lastbilen innan vi svängde om hörnet och omringa hela kvarteret, medan de övriga 10 skulle fortsätta till huvudingången. Återsamlingspunkt hade vi bestämt på en bakgata, i händelse att vi måste skjuta oss väg ut.

Vid vår påringning öppnades dörren av en äldre man, som vid åsynen av det maskingevär, som sattes under näsan på honom, verkligen uppfyllde vår önskan att tala om hur många tyskar eller italienska »fasista» det fanns inom fabriken. Det fanns bara två italienska fascister, upplyste han, varefter han vänligt men bestämt ombads att hämta dessa två, utan att röja vår närvaro. För säkerhets skull upplystes han om att fabriken var omringad och i händelse av ett misslyckande en fruktansvärd skjutning skulle bli följden.

Jag kan mycket väl förstå de två italiernarnas sinnesstämning, när de kom ut i den mörka hallen och upptäckte att mot väggen stod 10 man med revolverna dragna. Båda lästes in på en toalett med en vakt utanför. Vägen var fri och vi kunde marschera in.

De cirka 250 kvinnor, som arbetade på nattskiftet, visade knappast någon rädsla, och en kvart senare lämnade vi de mörklagda signorinorna med cirka 400 filter av bästa kvalitet.

Själv måste jag dock tillstå att jag var ängslig för konsekvenserna och att tyskarna inte skulle komma att se genom fingrarna, när vår eskapad blev känd. Men skulle civilbefolkningen få sota för det eller vi?

Svaret kom klockan 6 på morgonen med ett tyskt anfall från tre sidor med cirka 20 man i varje grupp. Striden pågick till halv 2 på eftermiddagen med oss sakta retirerande uppför det 4000 m höga berget. Denna höjd blev vår räddning. Tyskarna insåg snart att även om striden pågick hela dagen, skulle vi fortfarande vara långt från toppen, och

under den påföljande natten måste de räkna med att vi skulle försöka slå oss igenom deras linjer. Dessutom var nog deras förluster rätt kännbara till följd av svårigheten att anfalla uppför en bergssida. Vi hade 2 man dödade och 6 sårade på vår sida. Tyvärr var vår ammunition så gott som slut. Vi hade inte ens så mycket att vi kunde fylla magasinerna, men det visste gudskelov tyskarna ännu inte om.

Vår enda chans var att snarast möjligt försvinna, och på natten slingrade sig ett led på 27 man genom bergspassen på väg mot schweiziska gränsen, som vi två veckor senare nådde. En lång, tröttande vandring mestadels över snögränsen med en liten bit

ost per dag som enda proviant. Klockan 5 en morgon passerade vi gränsen och då såg vi ut värre än jag vet inte vad. Vi hade varken rakat eller tvättat oss på veckor, och de sista dagarna hade vi pulsat i snö till knäna utan att ha möjlighet att någon gång torka kläderna.

Vid passerandet av gränsen varken såg eller hörde vi några vakter och mera döda än levande anlände vi till en bondgård tre kilometer innanför gränsen, där vårt tillfälliga värdfolk gjorde upp en stor stockbrasa som vi flockades omkring. Alla linkade vi omkring i strumplästen eller barfota och försökte uttrycka vår glädje och tacksamhet för värdinnan, som var ivrigt sysselsatt med att göra i ordning te åt oss.

Under de sju månader som jag var internerad i Schweiz, koncentrerade jag mig första tiden helt på att äta och sova. Ett gott begrepp om vår matlust gav min gode vän kapten T. Smith, som vanligen åt 24 bakelser till sitt eftermiddagst och aldrig mindre än 8.

De schweiziska militärmyndigheternas tillmötesgående var beundransvärt. Vi förlades till S:t Moritz, där i dagens program alltid ingick skidåkning eller annan lämplig vintersport. Kvällarna tillbringades vanligen på ett av de många lyxhotellens dansgolv, där de schweiziska societetsdamernas svaghet för allierade stridsflygare i icke ringa grad bidrog till vår trevnad.

Sötebrödsdagarna blev monotona och trötta. Efter sju månader började rymningarna igen. Själv mötte jag en österländsk diplomatdotter i en nattklubb. Hon var representant för det franska FFI (France Forces Internal, underjordiskt) och några dagar senare reste jag med tåg till gränsen i söder med militär- och säkerhetspolisens tillstånd — dvs intygen hade vi gjort själva och för det ber jag nu om ursäkt — och promenerade helt enkelt över gränsen. Vi var sju stycken i sällskap och detta var dagen före de franska FFI-truppernas resning, så när vi vaknade påföljande morgon ven kulorna återigen om öronen och det är faktiskt någonting man aldrig kan vänja sig vid riktigt, utan man känner alltid ett visst obehag.

Striderna om S:t Golph, Aviane, Tunneau, Amosy och Chambéry tog cirka 10 dagar. Mellan Chambéry och Grenoble, cirka 18 mil, gick den tyska stridslinje genom vilken vi måste passera för att nå de amerikanska linjerna utanför staden Grenoble.

Fortis. i nästa nr.

# VERA IN WONDERLAND

*Kapten Vera Strodl har just återkommit från en nära två månaders vistelse i USA och FLYG skyndade sig att förhöra sig om hennes nyförvärvade erfarenheter från Republic där hon flugit Seabee.*

Eftersom jag aldrig tidigare hade flugit något sjöflygplan var jag naturligtvis ganska spänd på hur Seabee kunde vara att landa på vatten. Man har ju särskilda certifikat för sjöflygplan och det anses vara svårare att ta sig ner med ett sådant än ett landflygplan, varför jag helt enkelt skulle omskolas för Seabee. Döm om min förvåning när de nitiska flyglärarna började omskolningen så fort vi kommit i luften med att högljutt och impertinent rätta varenda detalj i mitt sätt att föra planet — tydligen ansåg de hela min grundläggande flygutbildning från WAAF i krigets England helt förkastlig. Jag råkade ut för åtskilliga sådana flyglärare som alla var eniga blott på den punkten. För övrigt hade samtliga var sin åsikt om hur Seabeen skulle flygas.

Efter några landningar till deras belåtenhet på fältet började träningen på vatten med att en av dem visade hur landning skulle gå till där, vilket skedde under åtskilligt buller och med mycket vatten i rörelse. Sedan vi kört omkring litet på vattnet ville han att jag skulle taxa planet omkring en liten ö, men jag vägrade bestämt eftersom jag inte visste någonting om vattendjupen i dess närhet.

Min flyglärare visade i stället själv hur det skulle gå till och inom någon minut satt vi väl uppkörda på en undervattensklippa och skulle väl ha fått sitta där ganska länge om inte Seabeen haft helt omställbar propeller så att vi kunde backa av grundet. Inte nöjd med detta skulle han också angöra ön och lyckades då att också knyckla till ena stödflojtören ordentligt. Startsträckan efter denna landkning blev ganska lång men det var också en försvarlig skvätt vatten som rann ur henne när vi omsider landat på fältet igen.

Några dagar senare var planet helt igen och jag skulle göra en kontrollflygning med Seabee-avdelningens förste instruktör. Jag gjorde den finaste landning jag kunde prestera på vatten — som

för övrigt är mycket lättare än på fält enligt min mening — men han tyckte att jag landade med för hög stjärt och gled för långt på vattnet. Han skulle visa hur en Seabee skulle tagas ner på vattnet. Jag började protestera när han tog upp planet på femton meters höjd men det var förgäves. Vi ramlade ner under ett förfärligt plaskande och förste flyginstruktören var mycket nöjd med den korta glidsträckan — vi stannade praktiskt taget på fläcken. Sedan bad jag honom att kasta en blick på högra stödflojtören som ännu hängde kvar i några nitar...

När vi omedelbart därefter landade på fältet hade naturligtvis inte hjulbromsarna hunnit torka och det var omöjligt att styra planet på marken. Det tog han ingen hänsyn till och följden blev att Seabeen vinglade in till hangaren på ett sätt som måste ha sett hemskt ut.

En herre som skulle visa mig sidvindslandning i hård vind gjorde detta med fulla klaffar ute och jag måste ge en eloge åt landstället som satt kvar efteråt. Då han frågade vad jag trodde att hoppandet berodde på visade det sig att han inte hade en aning om att sådana landningar borde göras utan användning av klaffar! Det var en samling märkliga instruktörer och om inte för något annat så inser man att Republic måste hålla priset på Seabee lågt bara för deras skull.

Då jag var intresserad av att se landning på den hårdgjorda banan — man landade alltid på gräset i vanliga fall — demonstrerades detta beredvilligt av en som glömt att låsa sporrhjulet. Det återfanns aldrig.

Seabee är ett utmärkt flygplan, lättfluget, synnerligen bekvämt och lätt att landa både på fält och vatten. Samtliga instruktörer på Seabee-avdelningen hos Republic tycktes emellertid ha fått för sig att det är ett svårfluget flygplan och uppför sig också som om så vore fallet. Något tillfälle att i grund undersöka planets olika egenskaper fick jag inte heller av dem — de skulle alltid ge instruktioner om allting. Exempelvis skulle jag vilja göra en ordentlig undersökning av start- och landningssträckor vid olika klaffutfällning o s v för att finna de bästa värdena. Själva startar de alltid med klaffarna utfällda 60° och jag kan knappast tänka mig att detta skall ge kortaste startsträcka — på vatten i svag vind blir den nära 600 m med 215 hk Franklinmotor. Rätt behandlad tror jag att Seabeen orkar ta sig upp från våra småsjöar med alldeles tillräcklig säkerhet. Av ovanstående att döma förefaller det kanske som om jag vore synnerligen kritiskt inställd mot det lilla planet. Men det är jag verkligen inte. Seabee är utan tvekan det bästa sport- och reseflygplan jag flugit — några av de 78 typer jag flugit har varit sportplan. Det är förbluffande luxuöst inrett och synnerligen välutrustat till sitt pris, som Republics aktieägare antagligen inte blir feta på. Däremot vill jag inte sticka under stol med att jag är rätt kritiskt inställd till de gossar som fått till uppgift att demonstrera planet i Amerika för eventuella kunder.

Kapten Vera var betydligt mer belåten med ett besök hos Grumman där hon fick flyga Widgeon under ledning av en förnämlig instruktör. Efter bara några timmar på vatten och i luft kunde hon angöra bojar och kajer som en gammal prämskeppare och som slutkläm satte man en svart skärm för vindrutan och lät henne göra en blindlandning trots enkelkommando. Det vållade inga svårigheter. Tyvärr hade denna förnämliga instruktör inga papper på sin värdighet — det var bara en bisyssla, sade han!

Ett besök hos Bell gav också intressanta erfarenheter om än icke så mycket ökad flygskicklighet. Där fick Vera flyga helikopter.

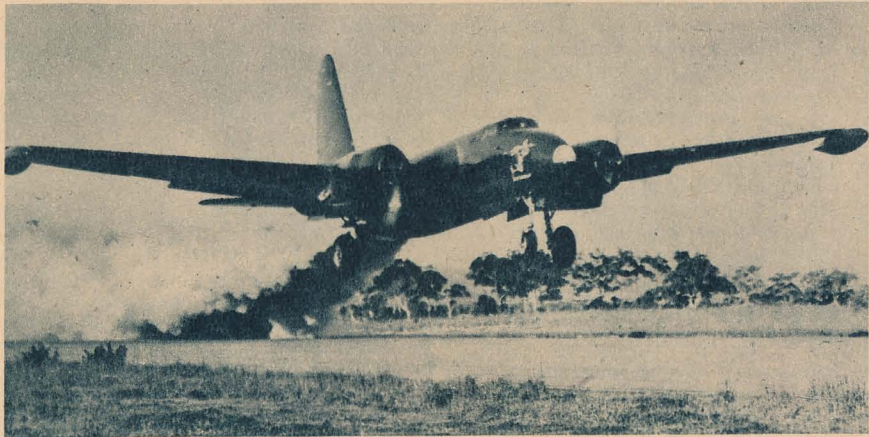
— Det var en fantastisk känsla att lyftas rätt upp i luften — och börja flyga baklänges. Först susade vi i väg under allehanda speciella helikoptertrick mellan hus, buskar och träd och när fören tyckte att jag borde vara nog imponerad fick jag överta kontrollerna. Jag kände det precis som en gång i tiden när jag flugit några timmar och trodde att jag kunde allting och plötsligt upptäckte att jag inte hade en aning om flygning. Helikopter liknar ingenting annat och det tar säkert sina timmar för en van flygplanförare innan han kan flyga en helikopter så att det liknar någonting. Men fantastiskt är det! slutade kapten Vera som i stort sett var mycket belåten med sin USA-tur och för övrigt tyckte det var skönt att vara tillbaka i Sverige.

Vera Strodl och Ostermans Aeros försäljningschef Olof Sefeldt (t h) får Seabeen demonstrerad för sig hos Republics i USA.





# FLYKTIGT SETT...



Det amerikanska bomb- och marinspaningsplanet Lockheed P2V Neptune har nyligen satt nytt världsrekord i långdistansflygning genom att flyga från Australien till USA, en sträcka på 18 083 km. Flygtiden blev 55.18 tim och genomsnittshastigheten var 330 km/t. — Ovan ses rekordplanet »Truculent Turtle» starta med hjälp av raketer och t h besättningen: W. S. Reid, T. D. Davies och E. P. Ranken.

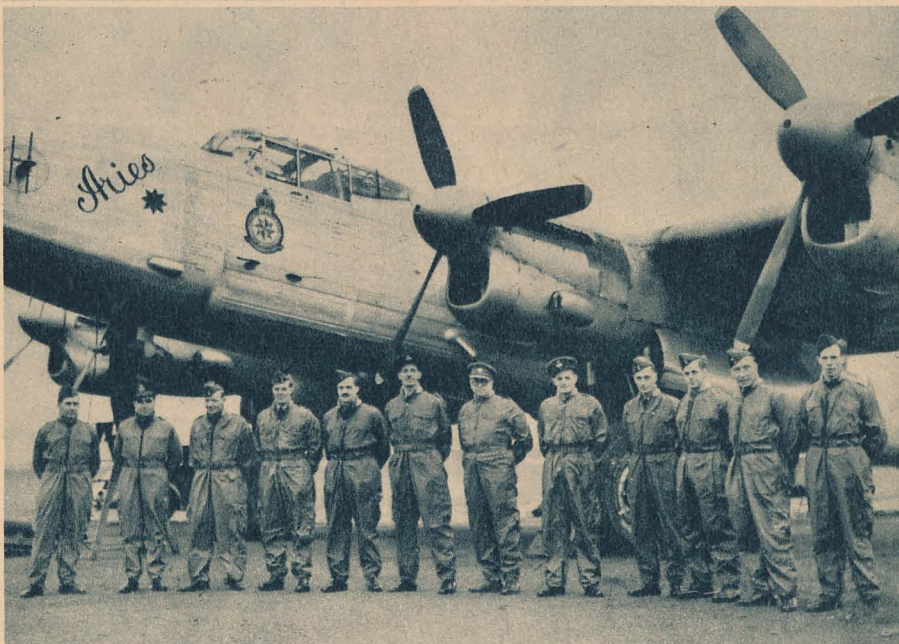
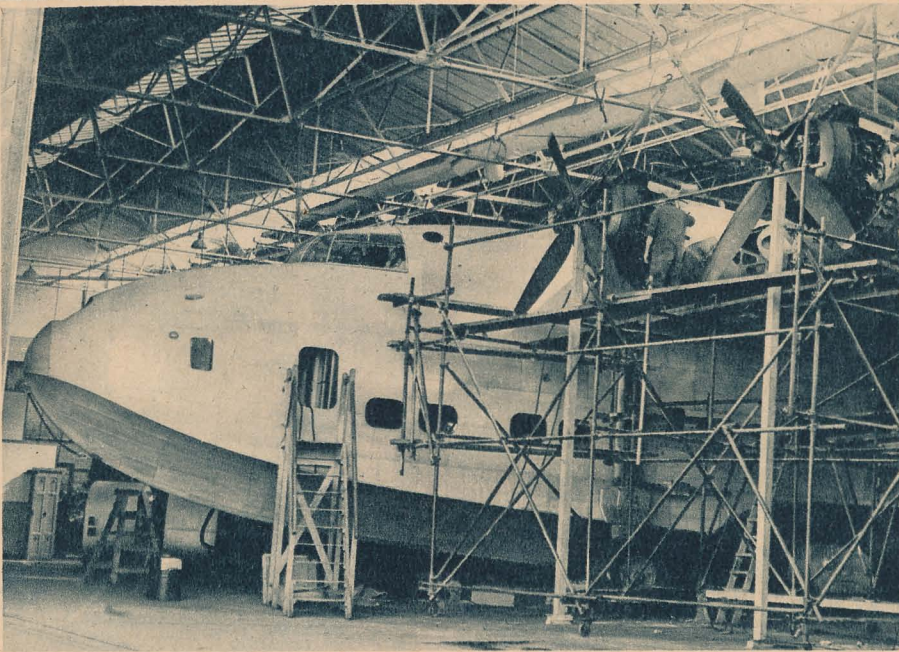
DEN PÅ SIN TID mycket omtalade franske flygaren Maurice Bellonte har nyligen besökt Stockholm. Det var han som i september 1930 tillsammans med Costes gjorde den första direktflygningen Paris—New York. Bellonte är för närvarande chefsinspektör för civilflyget i franska UD.

Det första flygande radarlaboratoriet för kommersiellt flyg har sedan någon tid varit i bruk i Amerika. Hundratals timmars provflygningar har gjorts med detta laboratorium som byggs in i en DC-3. Planet har döpts till »Flagship Alpha» och avsikten är givetvis att utvärdera radars möjligheter och begränsningar när det gäller flyget.

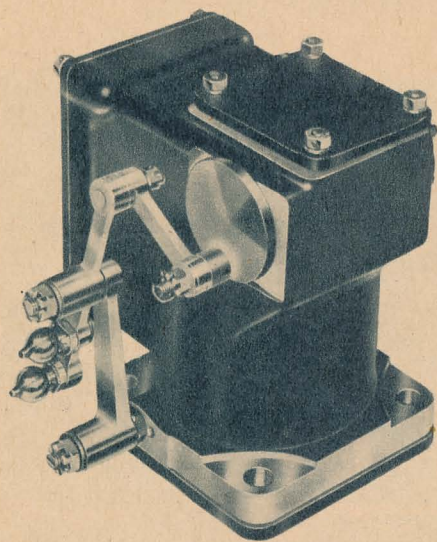
En serie demonstrationsflygningar med »Flagship Alpha» har nyligen gjorts inför mer än ett hundratal representanter för amerikanskt trafikflyg, flottan, armén, elektriska firmor och regeringen samt ett antal flygjournalister.

»SPÖKBOMBEN» kan mycket väl vara en utveckling av V-vapnen. Den har tydligen större räckvidd och större kraft än dessa, och dessutom finns det vissa saker som tyder på att den möjligen även är bemannad. Detta är de senaste teorierna om de mystiska projektilerna och de lanceras av den engelska tidningen Daily Express, som också publicerat en teknisk konstruktion av projektilen. Det är tidningens stockholmskorrespondent Chapman Pincher som står för artikeln.

Ovan t h: Den första av de 12 flygbåtar av typ Short Solent som beställts av BOAC ses här under slutmontering. De 12 flygbåtarna kommer att kosta 1 miljon pund. — T h: ARIES, det berömda Lancastrian-planet, har redan flugit cirka 50 000 svenska mil och har nyligen satt tre nya sträckrekord. Här ses besättningen på planet före en flygning till Kanada.



# AUTOMATISK MOTORSYNKRONISERING



nas varvtal korrigeras till fullständig överensstämmelse med ledarmotorns. Detta åstadkommes genom att varje motor förses med dels en växelströmsgenerator, driven av motorn, dels en manövermotor, som har sin ena lindning kopplad i serie med den egna motorns generator och sin andra lindning i serie med ledarmotorns generator. Manövermotorerna är sedan förbundna med propelleromställningsmekanismen genom en snäckväxel och en hävarm. Tydligt kommer manövermotorn att rotera med ett varvtal som är proportionellt mot skillnaden mellan

**T v:** Manövermotorn med dess system av differentialallänkar.

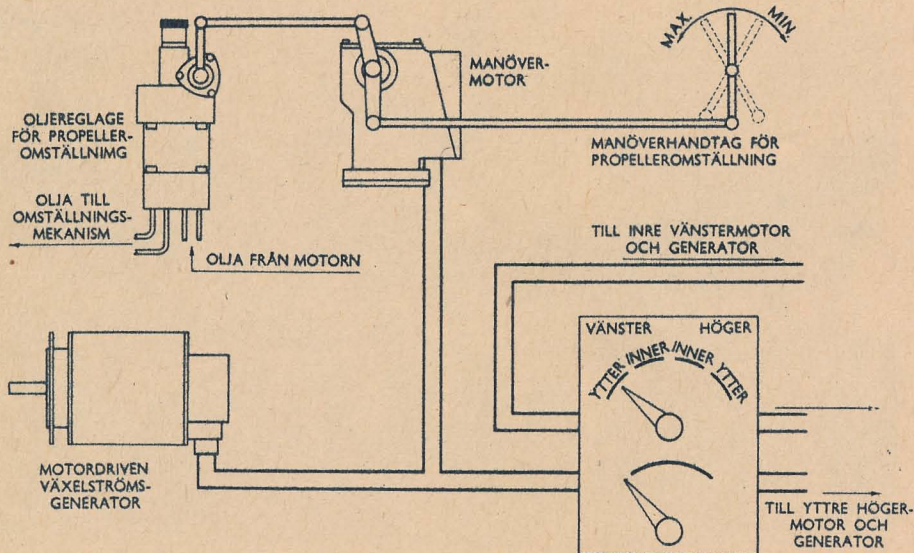
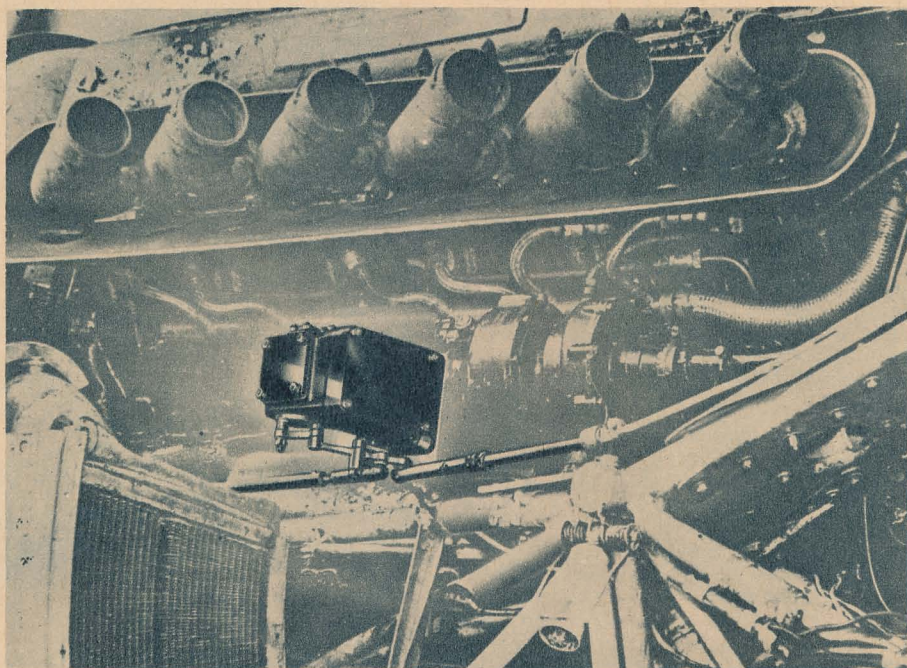
**Nedan:** Manövermotorn i en synkroniseringsinstallation på en Lancaster. Man ser länksystemet från förarrummet och till omställningsmekanismen.

den den egna motorns och ledarmotorns varvtal och vidare blir dess rotationsriktning beroende av om den egna motorns varvtal är större eller mindre än ledarmotorns. Genom förbindelsen med den egna motorns propelleromställning sker så korrigerings av varvtalet tills detta exakt överensstämmer med det som bives av ledarmotorn. Genialt!

Synkroniseringssystemet sätts i funktion helt enkelt genom att ställa in väljarspaken på en önskad ledarmotor och därefter slå till dess huvudströmbrytare på instrumentbrädan. Så länge inte den tänkbara skillnaden i propellervarv överstiger 250 varv/min håller sedan synkronisatorn motorernas varvtal i exakt överensstämmelse. Inom denna moderata gräns på 250 v/m finnes ingen svårighet att hålla motorvarven även med hänsyn till svängningar i vingen och snabba

Med den otvivelaktigt höga tekniska standarden på trafikflygets utrustning, som vi har i dag, är det beklagligt att höra att förarna fortfarande skall ha ett avsevärt besvär med synkronisering av varvtalen enligt den »visuella» metoden på flermotoriga flygplan. Så mycket mera glädjande är det därför att denna detalj nu tycks ha fått en god lösning genom en automatisk synkroniseringsanordning som utvecklats av den engelska firman Rotol — känd som specialist på ställbara propellrar av alla slag. Synkronisatorn, som redan har undergått lyckade flygprov i både två- och fyrmotoriga flygplan, nalkas nu det sista utvecklingsstadiet. Under nyligen företagna prov på en Lancaster visade sig variationen i propellervarv vara lika med noll. Både passagerare och besättningar torde välkomna synkronisatorn, som eliminerar den mest irriterande delen av det motorbuller och de vibrationer som för närvarande karakteriserar snart sagt alla större trafikplan.

Rotols synkronisator är konstruerad efter den principen att man väljer en av motorerna till ledarmotor och tilldelar den ett bestämt varvtal. Synkronisatorn ser därefter helt automatiskt till att de övriga motorer-

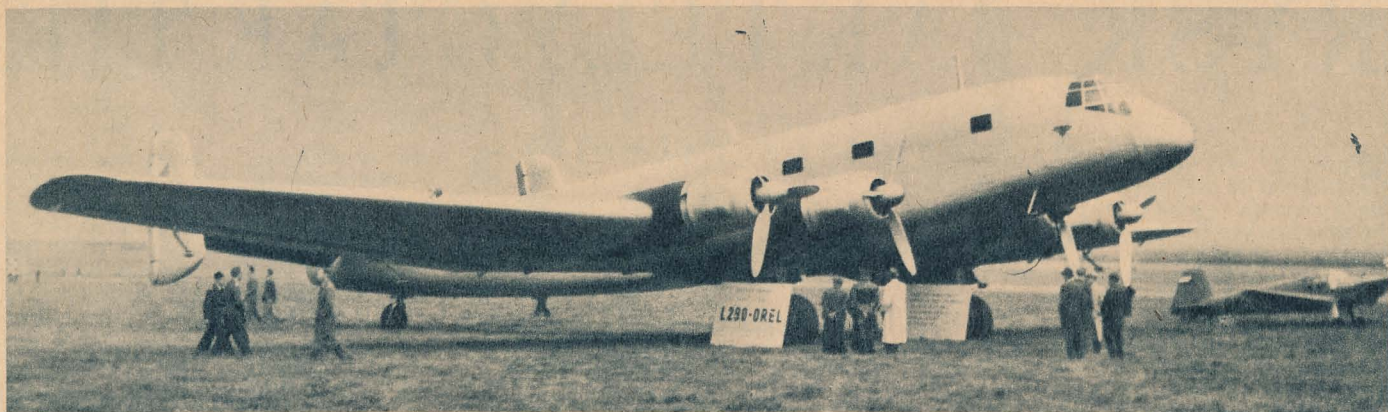


förändringar av ytterluftens tillstånd. Genom att varje motor kan väljas till ledarmotor är man också skyddad från funktionsbrott om plötsligt den tillfälliga ledarmotorn av någon anledning skulle stanna — då väljer man endast en ny ledarmotor av de återstående.

När synkronisatorn inte är i funktion försätts automatiskt alla manövermotorerna i ett sådant läge att constant-speedmekanismen på propellrarna kan manövreras på vanligt sätt. En sak som kommer att uppskattas på denna typ av synkronmekanismer är att den inte behöver någon som helst tillförsel av kraft utifrån. På de installationer, som för närvarande undergår prov, är manövermotorn byggd som en särskild enhet, medan man däremot på serieversionen av viktsskäl otvivelaktigt kommer att bygga in den som en del av constant-speed-mekanismen på propellrar för flermotoriga flygplan.

C. B.

**T v:** Rotols synkroner i schematisk uppställning.



## FLYGUTSTÄLLNING I PRAG

Under en flygutställning i Prag i september kunde man konstatera att den tjeckiska flyg- och motorindustrin nu har hunnit ett gott stycke på väg mot vad den var före kriget. Ett flertal fabriker däribland Zlinské Létecké závody (Zlin Aeroplane Mfg Ltd), Vojénske Továrna na Letadla »Letov» och ingenjör J. Mraz, Chocen (tidigare Bene-Mraz Továrna na Letadla), utställde sina senaste produkter och dessutom visades ryska, engelska, amerikanska och tjeckiska flygplantyper ur det tjeckoslovakiska flygvapnet.

Av ryska flygplan visades det tvåmotoriga lätta bombplanet PE-3, anmärkningsvärt nog utrustat med fyrbladiga propellrar. De nämnda firmornas tillverkningskapacitet var under den tyska ockupationen tagen i anspråk för den tyska flygindustrin.

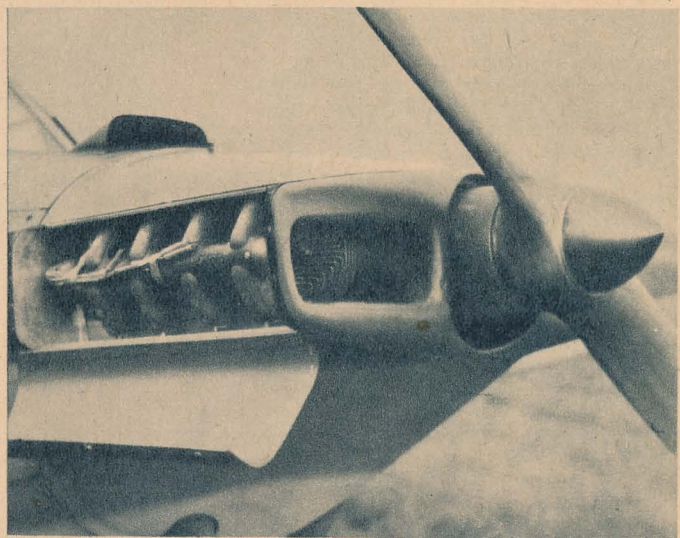
Zlin-fabrikerna som hade stor erfarenhet av lättare flygplan engagerades bl a i produktionen av Bücker Bü 181 Bestmann. Denna tillverkning fortsätter alltjämt för det tjeckoslovakiska flygvapnets räkning. Planet kallas numera Zlin 181 och utställdes på Prag-flygdagen bl a i en experimentversion utrustad med den nya »flata» motorn, Praga E på 150 hk. Zlinské Létecké závody har vidare med ledning av Bücker-konstruktionen konstruerat och byggt ett tvåsitsigt skol- och reseflygplan i trä, kallat Zlin 22. Denna typ har liksom Bestmann fast landställ men existerar även i en version med infällbart ställ kallad Zlin 122. Det var emellertid 22:an som utställdes i Prag och den är försedd med en 70 hk Persy III eller 105 hk Toma 4-motor. Med den förstnämnda motorn har planet följande data och prestanda: spännvidd 10,6 m, längd 7,4 m, höjd 1,96 m, tomvikt 370 kg, flygvikt 600 kg, maxhastighet 185 km/t, marsch-d:o 160 km/t, topphöjd 4 200 m och flygsträcka 700 km. Zlin 20 är ett annat nytt flygplan från samma fabrik. Planet är tvåmotorigt och sexsitsigt och konstruerat på uppdrag av Bata-koncernen 1939 men prototypen blev inte klar för provflygning förrän i år. Motorerna är på vardera 240 hk och av typ Argus As 10C. Följande tekniska data har angetts för typen: spännvidd 15 m, längd 10,25 m, höjd 3,41 m, vingyta 24,55 m<sup>2</sup>, tomvikt 2 000 kg, flygvikt 2 800 kg, maxhastighet 315 km/t, marsch-d:o 395 km/t, stighastighet 4,3 m/sek och ekonomisk flygsträcka 800 km.

Vojénske Továrna na Letadla »Letov» utställde ett exemplar av det fyrmotoriga transportplanet Letov 290 Orel, mera känt under beteckningen Junkers Ju 290, tillverkat av Letov under kriget. Planet skall användas av det tjeckoslovakiska flygbolaget Československé Aerolinie. Det har sex mans besättning och rymmer 40—46 passagerare. Motorerna är av typ BMW 801 på vardera 1 740 hk och propellrarna VDM-typ. L 290 har 42 m spännvidd, 29 m längd och en höjd av 6,5 m. Tomvikten är 23 000 kg, flygvikten 38 000 kg, marschfarten 360 km/t och flygsträckan 4 600 km.

Bland övriga kända nya tjeckoslovakiska flygplan kan också nämnas den helt nyligen offentliggjorda tvåsitsaren Avia Av 36 Bojar från »Avia» Akciova Společnost pro Prumysl Létecké, en avläggare till Skoda-verken.

Gnomo.

Överst: Transportplanet Letov 290 Orel, dvs en tjeckisk-byggt Ju 290. — I raden till höger överst det nya skol- och reseflygplanet Zlin 22 som också förekommer i en version med infällbart landställ, då kallat Zlin 122. — Därunder: En tjeckisk-byggt Zlin 181 eller Bücker 181 Bestmann visades i en experimentversion utrustad med denna »flata» 150 hk Praga E-motor. — Till höger: Zlin 20 heter en ny tvåmotorig 6-sitsare,



# RYSK JAKTFLYGTAKTIK

Segev eller nederlag i ett luftkrig beror inte alltid på tekniska eller andra materiella resurser. Vid jämförelser mellan olika nationers flygstridskrafter vill man emellertid ofta stirra sig blind på flygplan, deras prestanda och beväpning men glömmor bort att det även finns andra faktorer än hastighet och eldkraft som avgör utgången av en luftstrid eller ett flyganfall. Även det snabbaste och kraftigast beväpnade jaktplan är värdelöst om inte dess hästkrafter och kulspurtor utnyttjas på rätt sätt.

Det andra världskriget gav flera tydliga bevis på vilken avgörande betydelse en väl genomtänkt stridstaktik har, och Sovjet torde vara den nation som fick de största erfarenheterna i den vägen. Just taktiken går som en röd tråd genom hela den fantastiska utveckling som det röda flyget genomgick under det andra världskriget. Det är den som bestämde de stora nederlagen i början av kriget och som sedan gav segern.

Före kriget var uppfattningarna om det ryska flygvapnets slagkraft och styrka mycket varierande. Den allmänna uppfattningen var emellertid att Ryssland ägde ett mycket starkt flygvapen som bl a »kunde förmörka solen med sina bombplan».

Uttrycket visade sig sedermera vara ganska betecknande för den ryska förkrigsutbildningen. Den gick nämligen ut på att ge flygarna en så grundlig träning som möjligt i utförandet av stora massoperationer. Såväl jakt- som bombplan rörde sig i stora förband, och den absolut minsta jaktenheten var tre plan. Gruppen måste under alla omständigheter hålla ihop och följa ledarplanets minsta rörelse. Gruppen utförde alla stridsoperationer i slutna formation och planen t o m sköt på kommando och exakt samtidigt. En sådan taktik hade inte varit genomförbar om inte piloterna fått genomgå en lång och grundlig utbildning som patrullflygare. I formationsflygning visade de ryska piloterna en nära nog akrobatisk teknik. Hela utbildningen var upplagd endast med tanke på massoperationer och mycket litet avseende fästes vid den individuella fö-

## SVEN SALONIUS

har samlat detaljerade uppgifter om den ryska flygstridstaktiken under kriget och har sammanställt en rad fakta i denna ytterst intressanta och objektiva artikel.

retagsamheten och insatsen. Vilken effekt denna »paradtaktik» hade, visade sig ganska snart i det finska vinterkriget.

Det ryska flygvapnet var inte den stora maktfaktor som man räknat med. Efter den första chocken som man snart under fund med att det ryska flygvapnet trots sina stora luftarmador — eller kanske just därför — var ett mycket »trögt» arbetande vapenslag. Jaktpatrullerna hade ganska svårt att klara sig mot de självständigt opererande finska jaktplanen. De ryska jaktplanen kastade sig mycket sällan i kurvstrider, och när de gjorde det, representerade de alltid en betydlig numerär övermakt. Vid sådana tillfällen var ryssarna ofta uppdelade i två grupper varav den ena var med i »karusellen» och den andra patrullerade ca 500—600 m ovanför för att vid behov ingripa. De ryska jaktplanen var dessutom föga lämpade för strider där eldgivningen måste ske på mycket kort avstånd och med en precision av några tiondels sekunder. Jaktpiloterna försökte vanligen göra sina anfall från stor höjd och med hög hastighet och började beskjutningen på ganska långt håll från målet.

Trots att vinterkriget givit många värdefulla erfarenheter om »paradtaktikens» ineffektivitet använde ryssarna den även i början av kriget mot Tyskland. Dels på grund härav, dels på grund av att både de ryska flygmaterielen och utbildningen var

vida underlägsna tyskarnas, led de röda flygstridskrafterna i början av kriget nästan katastrofala förluster. De ryska piloterna hade inte mycket att säga till om mot de snabba och kraftigt beväpnade tyska jaktplanen som dessutom använde en mycket rörlig och fri taktik. Man kan lugnt säga att praktiskt taget hela det ryska förkrigsflygvapnet bragtes ur spel ganska snart efter krigsutbrottet.

Åren 1942—1943 var det röda flyget som svagast. Nästan hela det gamla gardet måste ersättas. Under denna dödperiod arbetades det intensivt i flygplanfabrikerna för att ersätta de materiella förlusterna, och i flygskolorna fick eleverna en helt ny teknisk och taktisk utbildning. Man tog till vara de bittra erfarenheter som kriget gett och gick in för en taktik som bättre motsvarade fiendens krigsföring.

Härvid tog ryssarna i flera avseenden den tyska luftstridstaktiken som förebild. De gick ifrån den stela massoperationstaktiken och inriktade sig allt mer på en friare, rörligare och mera individuell taktik och teknik.

Under de praktiska flygövningarna fick eleverna ofta följa med de »gamla rävarna» på stridsflygningar där de till en början endast fick vara med som »åskådare». Undan för undan fick de sedan mindre stridsuppgifter, som ökades allt efter som erfarenheterna blev större.

Den taktik som skapades under den stora ryska flygvapenreformen var nästan identisk med den tyska. Ryssarna började använda jaktpatruller om två plan vilket var en betydligt mer rörlig och smidig stridsenhet än den gamla 3-gruppen. I den nya patrullen var det egentligen endast det ena planet som hade till uppgift att anfälla. Det andra som oftast låg ovanför hade till huvudsaklig uppgift att eskortera och hålla ryggen fri för kamraten. Man började även tillämpa en luftstridstaktik där planen uppdelades i två grupper varav den ena utförde manövrer i horisontellt plan (planflykt och vanliga svängar) och den andra i vertikalt plan (hjulningar, dykningar, branta stigningar etc.). Denna taktik visade

...man började även tillämpa en luftstridstaktik där planen uppdelades i två grupper varav den ena utförde manövrer i horisontellt plan och den andra i vertikalt plan.



sig vara mycket effektiv i synnerhet i strider mot Messerschmitt.

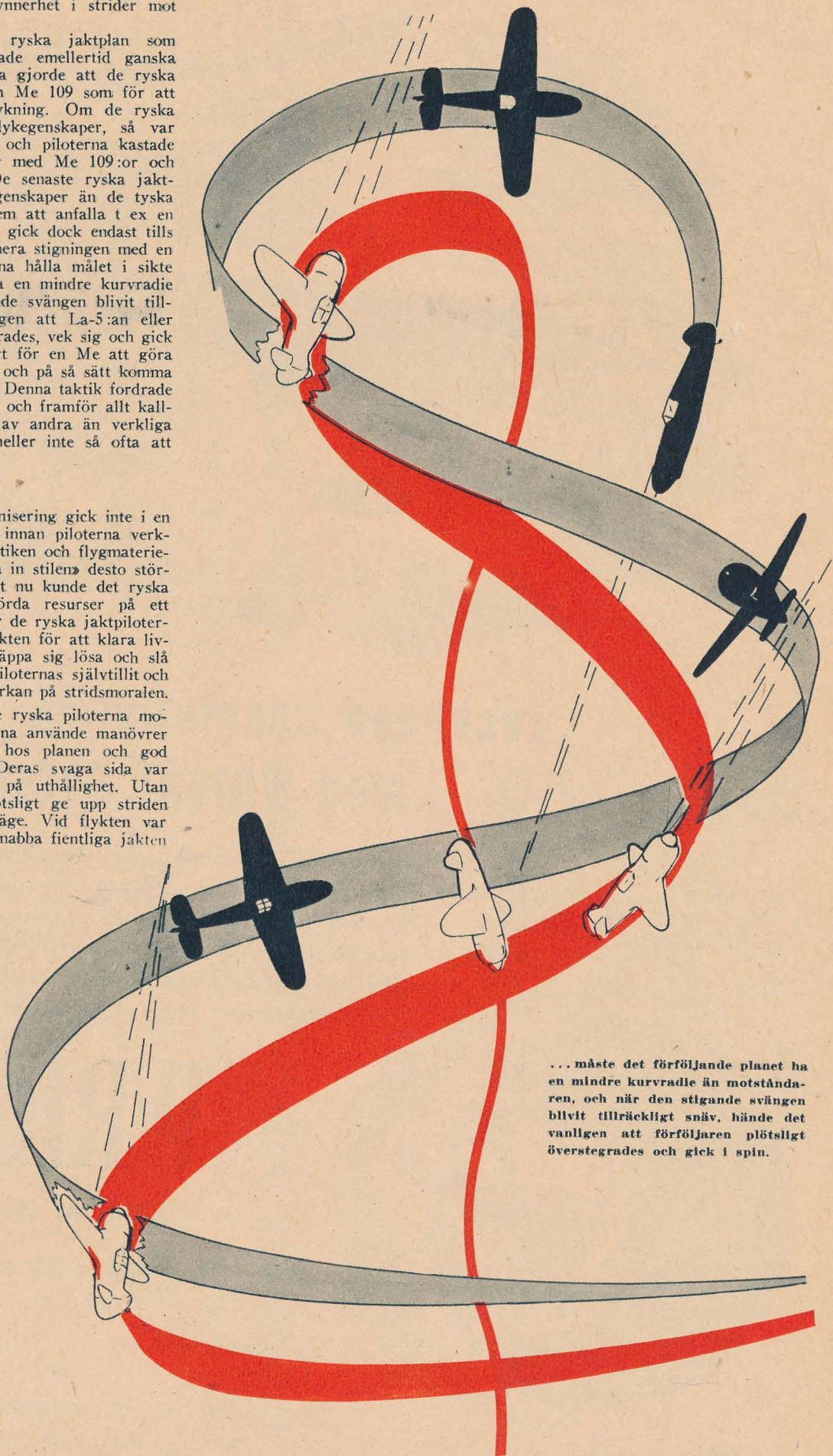
Nästan samtliga moderna ryska jaktplan som LA-5, Jak-7b och Lagg-3 hade emellertid ganska dåliga dykegenskaper och detta gjorde att de ryska piloterna sällan följde efter en Me 109 som för att komma undan gick i 90° dykning. Om de ryska planen hade relativt svaga dykegenskaper, så var deras värdbarhet desto bättre och piloterna kastade sig därför gärna i kurvstrider med Me 109:or och gick oftast ut som segrare. De senaste ryska jaktplanen hade även bättre stigeegenskaper än de tyska och det var ingen konst för dem att anfälla t ex en Messerschmitt i stigning. Detta gick dock endast tills fienden kom på idén att kombinera stigningen med en brant sväng. För att då kunna hålla målet i sikte måste det förföljande planet ha en mindre kurvradie än fienden, och när den stigande svängen blivit tillräckligt snäv hände det vanligen att La-5:an eller Jak-7:an helt plötsligt överstegrades, vek sig och gick i spin. Sedan var det inte svårt för en Me att göra en mera »kontrollerad» vinkning och på så sätt komma direkt bakom ryggen på ryssen. Denna taktik fordrade dock en mycket stor skicklighet och framför allt kallblodighet och användes sällan av andra än verkliga jaktflygar-ess och det hände heller inte så ofta att ryssarna gick i denna fälla.

Det ryska flygvapnets omorganisering gick inte i en handvändning. Det tog sin tid innan piloterna verkligen blev insatta i den nya taktiken och flygmaterielen men ju mera de började »få in stilen» desto större blev fiendens förluster. Först nu kunde det ryska flygvapnet använda sina oerhörda resurser på ett verkligt effektivt sätt. Förut var de ryska jaktpiloterna oftast tvungna att ta till flykten för att klara livhanken. Nu kunde de själva släppa sig lösa och slå tillbaka. Framgångarna höjde piloternas självtillit och denna hade å sin sida en god verkan på stridsmoralen.

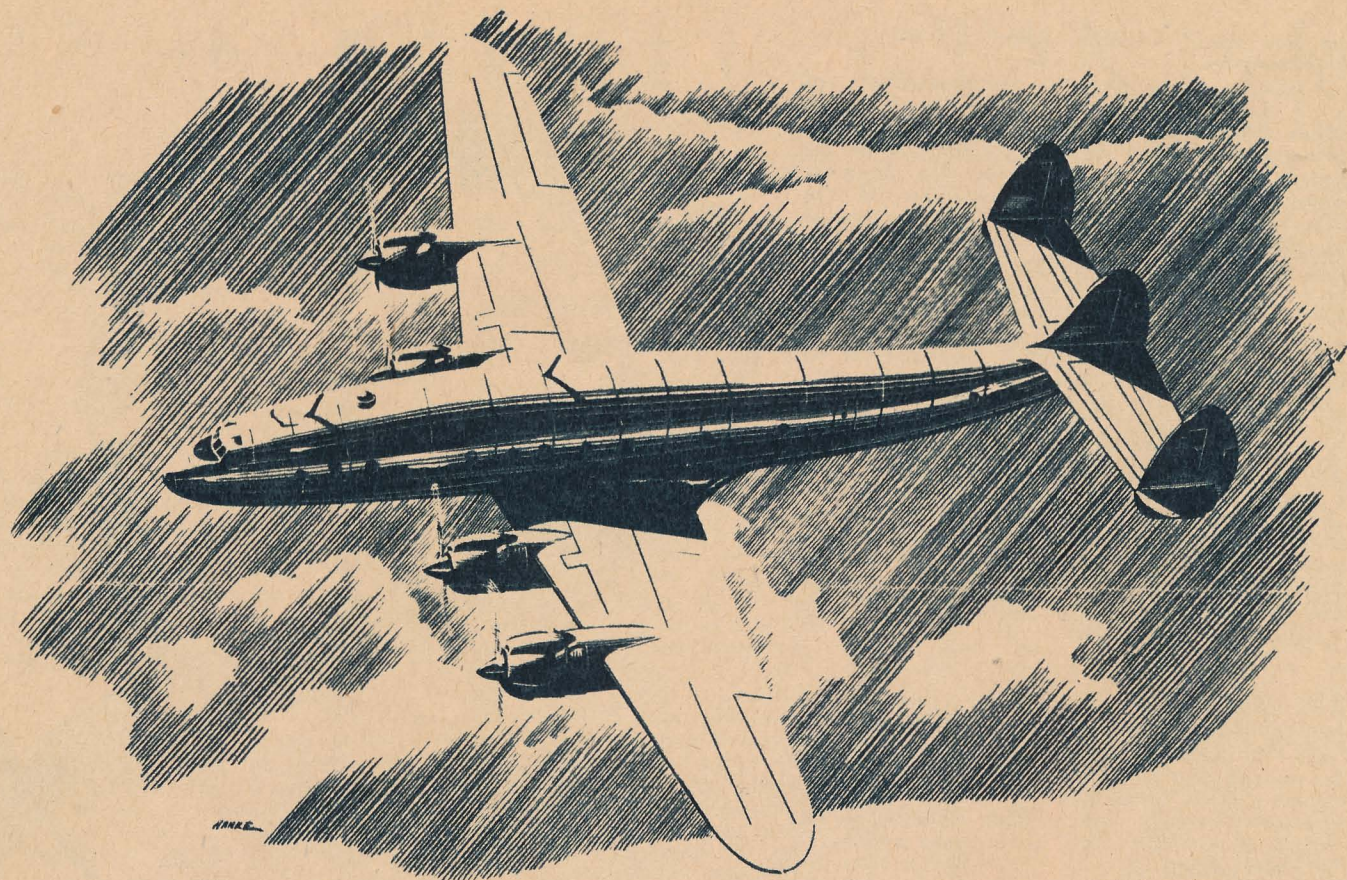
Erfarenheten har visat att de ryska piloterna modigt kastade sig i strid och gärna använde manövrer som fordrade stor värdbarhet hos planen och god träning i avancerad flygning. Deras svaga sida var den tidvis uppträdande bristen på uthållighet. Utan synbar anledning kunde de plötsligt ge upp striden även i till synes fördelaktigt läge. Vid flykten var det då ofta inte svårt för den snabba fientliga jakten att sätta in sina stötar.

En del av de ryska framgångarna i luften beror även på den synnerligen skickliga strategin. Med väl avvägda koncentrerings, snabba förflyttningar och omgrupperingar av flygstidskrafterna lyckades det ryska flyget ställa till med en rad mycket oangenäma överraskningar för fienden. Härvid hade överbefälet för flygvapnet en ovärderlig nytta av de massor av provisoriska militärflygfält som före och under kriget byggts överallt i landet.

När man följer det ryska flygets utveckling under det andra världskriget får man en tydlig uppfattning om vilken avgörande betydelse »mannen bakom spakarna» har. Det är i första hand flygaren, hans hjärna och hans hand som räknar ut och utför de olika stridsoperationerna, det är han som skapar taktiken — luftkrigets effektivaste vapen och det är taktiken, inte hästkrafterna som ger segern.



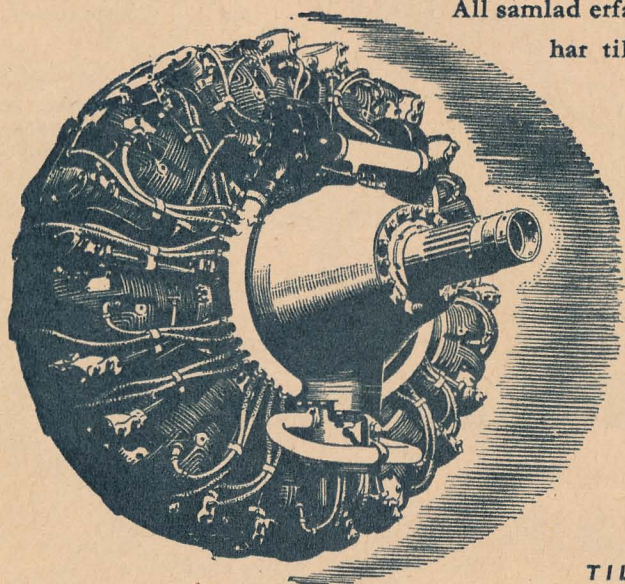
... måste det förföljande planet ha en mindre kurvradie än motståndaren, och när den stigande svängen blivit tillräckligt snäv, hände det vanligen att förföljaren plötsligt överstegrades och gick i spin.



## Lockheed Constellation med WRIGHT CYCLONE 18

Nio större flygtrafikbolag har beställt Lockheed Constellation för världsflyglinjerna. För hastighet, räckvidd och stor betalande last på överhavs-routerna och de transkontinentala flyglinjerna har detta rekordbrytande trafikflygplan utrustats med fyra Wright Cyclone 18 på vardera 2 200 hk.

All samlad erfarenhet från 10 000 000 timmar militära operationer har tillvaratagits i denna motor för kommersiellt bruk.



# WRIGHT

## FLYGMOTORER

CURTISS  WRIGHT

FÖRST I LUFTEN

Wright Aeronautical Corporation • Paterson, N. J., U. S. A.

TILLVERKARE AV FLYGMOTORER I MER ÄN 26 ÅR  
EXPORT SALES DIVISION: 30 ROCKEFELLER PLAZA, N. Y. 20, N. Y.

# LÄR ER FLYGA I FLYG

## LEKTION XXII. FLYGNING UNDER MÖRKER

Av Grels Næslund

Bortsett från navigeringen erbjuder flygning under mörker inga större svårigheter. Landningen är kanske något svårare än under dager. Vid mörkerflygning användes *horisonten* — liksom på dagen — som det huvudsakliga hjälpmedlet då det gäller att bedöma flygplanets läge. Många gånger försvinner emellertid horisonten på grund av dimma eller moln. Den enda skillnaden i det fallet mellan dag- och nattflygning är att föraren på dagen alltid kan se molnen och göra sig beredd att gå in i eller undvika dem. Under en mörk natt däremot kan man mycket plötsligt komma in i moln utan att man förut märkt något. Det är därför viktigt att flygplanet är väl trimmat och att föraren behärskar instrumentflygning.

### Vädrets inverkan, orienteringsmöjligheter m m

Orienteringsmöjligheterna vid flygning under mörker är helt beroende på vädret.

En natt med *fullmåne* och *klart väder* innebär flygning inga som helst svårigheter. Under sådana förhållanden är det knappast någon större skillnad på flygning under dager och »mörker».

*Klara nätter utan måne* är också mycket gynnsamma för flygning dels på grund av att horisonten syns tydligt och dels emedan sjöar, floder, samhällen osv ger god vägledning. Vid klart väder kan i allmänhet sjöar och floder ses tydligt och städer är ofta synliga på 50—100 km avstånd redan från 500—1 000 m höjd.

*Helmulna nätter* lämpar sig även bra för flygning om bara molnhöjden och horisontens riktning är tillräckligt stora. För flygning med elover i en elementär flygskola bör man fordra åtminstone 400 m molnhöjd och 10 km sikt. Om *molnhöjden eller sikten* skulle nedgå under ovanstående värden bör i varje fall flygning inte äga rum något längre stycke från flygfältet.

De bästa orienteringsmöjligheterna vid helmulet väder bjuder städer och större samhällen. Även järnvägar och större landsvägar kan vara lämpliga ur orienteringssynpunkt, framför allt då trafiken på vägarna är stor eller då ett järnvägståg befinner sig under förflyttning. Strålkastarskenet från lok och motorfordon syns mycket bra, liksom gnistorna från elektriska lok.

I en föregående lektion har vi lärt oss, att man kan använda *solen* och *klockan* som hjälp vid uttagning av riktning. Nattetid finns det motsvarande möjligheter under förutsättning att det är *stjärnklart* eller att *månen* lyser. I det förra fallet har man alltid nordriktningen klar för sig genom att leta rätt på *polstjärnan*, som står i norr. Denna stjärna återfinns man bäst genom att förlänga sammanbindningslinjen mellan de två yttersta stjärnorna i Karlavagnens »vagn» omkring 5 gr.

Riktningen till månen bestäms på följande sätt: Vid *tilltagande måne* drar man den belysta delen, uttryckt i antal *tolvte-*

*delar*, från observationstiden. Vid *avtagande måne* lägges motsvarande del till observationstiden. Det läge solen har vid den på detta sätt erhållna tiden är månens läge vid observationstillfället.

**Exempel 1.** Observationstid 2200. Belyst del av månen 6/12 (tilltagande) 22—6 = 16. Solen står kl 1800 i väster (270°) och kl 1600 i riktning 240°.

**Exempel 2.** Observationstid 0300. Belyst del av månen 3/12 (avtagande). 3+3 = 6. Solen står kl 0600 i öster. Riktningen till månen är densamma, dvs 90°.

Det finns även andra hjälpmedel vid flygning under mörker. *Flygledsfyrarna* är ett sådant. Flygledsfyrar finns i Sverige på linjen Malmö—Göteborg och Malmö—Stockholm och är placerade med c:a 20 km mellanrum. För att underlätta flygningen till flygplatser brukar det vid dessa ofta finnas fyrrar, s k *flygplatsfyrrar*. Är flygplatserna belysta med *varningsljus* och *gränsljus* igenkännes de annars mycket lätt på grund av att de röda varningsljusen och de gula gränsljusen i fältgränsen lyser långa vägar.

### Fältbelysning under mörker

Vi har nyss berört *varnings- och gränsljus*. De förra är uppsatta på sådana föremål i fältets närhet, som kan innebära hinder vid start och landning, t ex höga skorstenar, hus, trädgångar osv. De senare begränsar själva flygfältet.

För landning under mörker erfordras ljuspunkter ordnade i en rad utefter landningssträckan. Med hjälp av denna linje får man fram en landningsriktning (vinkelriktning) och den plats där flygplanet skall rulla ut.

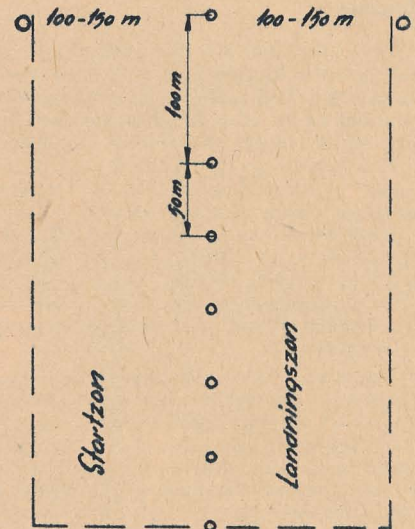
På fält utan banor utsättes lampor på sådant sätt att föraren både vid start och landning erhåller hjälp av lampraden vid kurshållning och bedömning av höjden. Det finns flera modeller härför. Inom flygvapnet sätter man vanligen ut lamporna i form av ett T enligt fig.

Inom civilflyget brukas ofta endast *en* rad där lälyktan har grön färg och lovertsllyktan röd.

Finns banor på fältet brukar det längs dessas kanter finnas lyktor infällda i själva betongen, vilka kan tändas från kontrolltornet.

### Flygplanets utrustning

Flygplanet bör helst ha full *blindflygtrusning*, i varje fall girindikator och kula. Samtliga motor- och flyginstrument skall vara belysta. *Radio* måste också finnas, om flygningen skall försiggå så långt från flygfältet att detta icke kan siktas. Vädret är nämligen mera svårbedömbart under mörker och det kan lätt bli nödvändigt att beordra ett flygplan till en annan flygplats, t ex på grund av markdimma på hemmafältet eller annan plats dit flygplanet är på väg.



Exempel på belysningsanordning vid mörkerflygning.

*Lanternor* hör också till utrustningen. På vänster vinge finns en röd och på höger en grön lanterna. Baktill är en vit lanterna placerad. Två *signallampor*, i regel placerade på flygkroppens övre och undre del, ger föraren möjlighet att med hjälp av en särskild telegraferingsnyckel utväxla signaler med trafikledaren.

*Strålkastare* under eller i framkanten av ena eller båda vingarna användes vid landning. I äldre tider fanns det landningsljus av magnesium under vingarna.



**Flyg-**  
försäkringen  
ordnas i



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

## Starten

Före utkörning till start tändes lanternorna, varefter föraren per radio, med signal-lampa eller med hjälp av lanternorna begär tillstånd att få köra ut till startplatsen. Det är mycket viktigt att föraren har lanternorna tända under körning på marken samt under flygning, ty annars kan lätt en kollision med andra flygplan inträffa.

Körning på marken skall göras långsammare än under dager. Det är nämligen svårt att bedöma körningshastighet och avstånd till ljuspunkter. Det är lämpligt att ha mekaniker vid ena vingspetsen under utkörningen.

Vid starten använder man så litet innerbelysning i flygplanet som möjligt, endast så mycket att instrumenten syns tydligt. För stark belysning kan innebära risk för bländning. Överhuvud taget skall föraren c:a 30 minuter före mörkerflygning icke utsätta sig för stark belysning.

Kurshållningen vid starten sker med hjälp av lampraden. Om horisonten inte syns kan det vara svårt att bedöma när flygplanet kommit i flygläge. Under sådana förhållanden bör man hålla handspaken neutral så att flygläget först så småningom nås.

När flygplanet lättat, låter man det stiga svagt under iakttagande av att kursen nogga hålles. Är horisonten tydlig och ljuspunkter finns i fältets närhet, kan stigningen ske utan nämnvärd hjälp av instrumenten. Vid sämre sikt och då horisonten inte syns eller ljuspunkter saknas, övergår man till instrumentflygning omedelbart efter lätt-

ningen. Glöm alltså aldrig att före start koppla på dessa instrument. Det är av vikt att en förare snarast lär sig att efter lättningen flyga enbart med hjälp av instrumenten. De första mörkerflygningarna sker i gott väder, men så småningom måste man lära sig att flyga även när horisonten inte syns eller när sikten i övrigt är något ned-satt. Man kan också lätt få en felaktig uppfattning om ljuspunkters läge eller genom reflexer på vindrutan eller huven få en »snedvriden» bild av marken.

Under stigningen efter starten skall man vara noga med kurshållningen, men inte se bakåt på belysningsanordningen förrän vid urgång ur trafiken. Det är under mörker synnerligen nödvändigt att vara uppmärksam på andra flygplan.

## Landningen

Före landning begär man antingen per radio eller med signallampa tillstånd att få landa.

Insvängningen till landningslinjen göres med ledning av lampraden. Skulle denna inte ligga exakt i vinden måste man hålla upp för avdriften och före sättningen med hjälp av sidroder »rätta in» flygplanet efter lampraden.

Glidflykten före landning bör helst göras med något motorpådrag. Kontrollen över flygplanet blir då bättre, särskilt omedelbart före sättningen. Bedömningen göres med hjälp av lampraden. Ser man under glidflykten lamporna på samma avstånd från varandra innebär detta att flygplanets ban-

vinkel är konstant. Ser lamporna ut att komma längre från varandra har man bedömt för långt, dvs flygplanet kommer att landa för långt fram, om banvinkeln bibehålles. Bli avståndet mellan lamporna allt kortare är bedömningen på minussidan — man kommer för kort. Banvinkeln ändras med hjälp av motorn. Kommer flygplanet för kort, drar man på gas och kommer det för långt, minskas gasen. Hastigheten under planén regleras med höjdrodret på samma sätt som vid landning under dager. Det är mycket viktigt att bedömningen göres i tid, framför allt om flygplanet håller på att komma ner för lågt.

På omkring 100 m höjd tändes flygplanets strålkastare, om inte dessförrinnan något av flygplatsens flodljus tänts. Upptagningen göres med ledning av lampraden. Det kan vara svårt att under utflytningen avgöra den exakta höjden över marken. Av denna anledning är det lämpligt att behålla någon motor på ända tills flygplanet har satt sig.

Landningen skall inte göras alldeles intill lampraden på grund av att denna kan blända föraren något.

Sättningen bör ske ungefär vid 2:a lampan räknat från läsidan. Föraren skall under landningen inte försöka se på marken utan på lampraden, detta för att med större säkerhet kunna bedöma höjden.

## Råd till instruktören

Eleverna brukar i början tycka att mörkerflygning är svår. Oftast beror detta på en förutfattad mening. Försök få eleven att inse, att mörkerflygning i god sikt inte är svår alls.

Idealet är att före mörkerflygning träna eleverna i att omedelbart efter lättning endast med hjälp av blindflyginstrumenten (under huv) kunna manövrera flygplanet. Svängar till angivna kurser måste också ha genomgått i instrumentflygning.

Eleven måste vara väl orienterad om belysningsanordningar, säkerhetsbestämmelser och andra för mörkerflygningen viktiga detaljer.

En mycket noggrann förberedelse före navigeringsflygning nattetid är nödvändig. Särskilt viktigt är det att anteckna tider för passerande av sådana platser, som syns bra i mörker, t ex större samhällen.

Kartor måste vara preparerade så att färdlinjen kan läsas utan att extra ljus tänds i förarplatsen. Om föraren t ex skulle tända en ficklampa, blir han bländad av denna och ser under en lång stund icke mycket av omgivningen.

Det är under mörker nödvändigt att eleven utan att behöva se dem kan hitta alla manöveranordningar i förarplatsen, såsom vingklaffreglage, trimanordningar, kontakter till strålkastare m m.

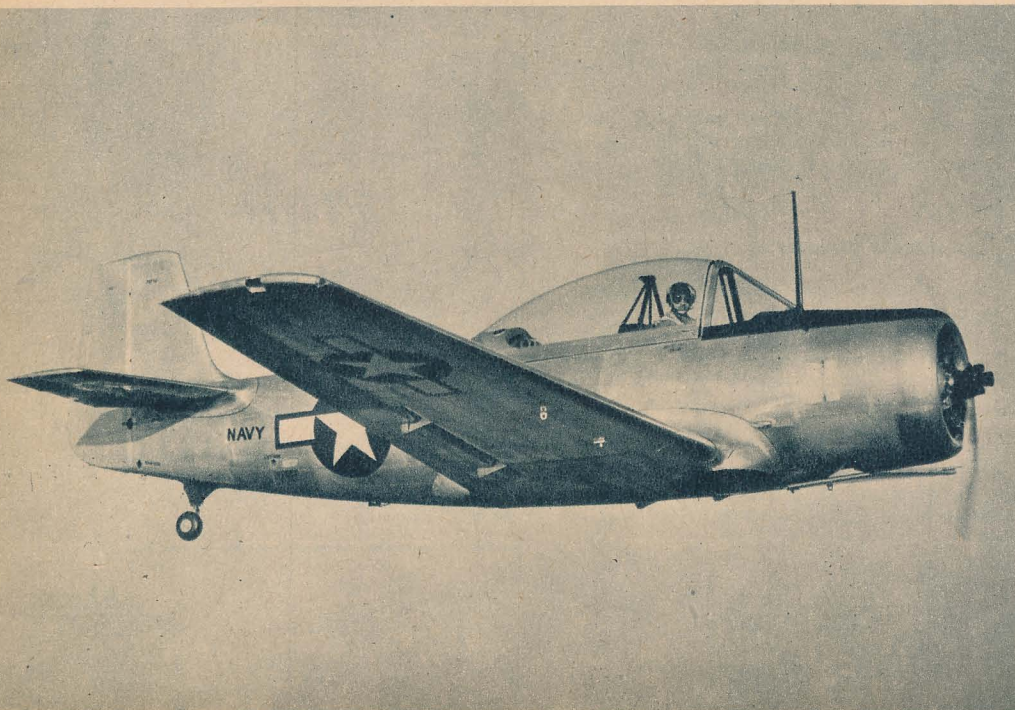
Det kan vara lämpligt att eleven före start beger sig upp i kontrolltornet för att därifrån få bättre överblick över belysningsanordningarna på fältet. Vid de första flygningarna i mörker bör läroren vid utkörningen tala om för eleven var de olika belysningsanordningarna finns.

Det vanligaste felet vid landning är att eleven kommer för kort, så att han riskerar att flyga in i hinder på fältets läsida. Det förekommer också ganska ofta att eleven har för hög fart under landningsmanövern.

Mörkerflygning är i regel mer ansträngande än flygning under dager. Se därför till att eleven inte är uttröttad före start. Kontrollera att han inte vistas i starkt ljus den närmaste halvtimmen före starten.

## Nytt skolflygplan: FAIRCHILD XNQ-1

Amerikanska flottflygvapnets nyaste skolflygplan Fairchild XNQ-1 genomgår just nu de första flygproven vid Fairchildsfabriker i Hagerstown, Maryland. XNQ-1 är en tvåsitsig »primarytrainer» dvs den motsvarar det som i svenska flygvapnet kallas skolplan typ I t e x sådana som Sk 12, Sk 15 och Sk 25. Motorn är av Lycoming-fabrikat på inte mindre än 320 hk och den ger planet en maxfart på ca 275 km/t och en stighastighet på »mer än» 305 m/min. Det mest frapperande draget hos XNQ-1 är den stora helpressade »bubble»-kabinen som ger besättningen en utomordentlig sikt, en sak som innebär direkt minskad kollisionsrisk. Ett mycket omfattande arbete sägs ha lagts ned på att göra planet så stabilt som överhuvud är möjligt. I reklamen sägs XNQ-1 gestalta ett av de mest betydelsefulla framsteg som gjorts sedan första världskriget i fråga om skolflygplan för den första flygutbildningen. Vad som är direkt revolutionerade omtalas emellertid inte och det är också ganska svårt att omedelbart upptäcka då flygplanet har ett om inte direkt vanligt så dock ganska konventionellt utseende. XNQ-1 sägs också vara den första »primary trainer» som är försedd med Hamilton Standards omställbara propeller. Flygvikten anges till ca 1 700 kg, spännvidden till 12,62 m, längden till 8,51 m och höjden till 3,0 m.





A large, stylized lightbulb graphic is the central focus. Inside the bulb, a propeller airplane is shown in flight, banking to the right. Below the airplane, a landscape with a body of water and buildings is visible. The lightbulb's base is a grey, textured shape. At the bottom right, a red rectangular box is shown, tilted to show three sides. Each side of the box features the word 'LUMA' in white capital letters. The front side also features a white graphic of a lightbulb with a filament.

# LUMA LEDER FLYGET

Landning i mörker eller dimma ställer stora krav på förarens skicklighet... och på belysningsmaterielens tillförlitlighet. Ljuset, som vägleder flygets män, det må vara flygplanets strålkastare eller flygplatsens markbelysning, heter LUMA.

Lumafabriken har nämligen fått förtroendet att leverera till vårt svenska flygvapen alla slags lampor från 1.7 watts instrumentlampor till 5000 watts flodljuslampor.

# FLERA TÄVLINGAR — FÄRRE PRISER

Det har varit en skäligen skral höstsäsong för modellflygarna detta år. Sensommaren och hösten, som eljest är modellflygets egentliga tävlingsäsong, har förflutit utan en enda nationell stortävling i hela landet — SM då undantaget. Från Avestas, Västerås, Östra Sörmlands flygklubbar och andra annars så pigga hösttävlingssammanslagningar — alldeles tyst!

De aktiva modellflygarna är själva delvis skyldiga, indirekt. De har de senaste månaderna, ja, faktiskt hela detta år, visat en betydligt mindre aktivitet än förr, varit rädda att bygga nytt och trimma och flyga i vanlig ordning. Helt beroende på osäkerheten med tävlingsreglerna. Att bygga modeller efter 1945 års KSAK-regler vågar man inte, för dessa skall ju slopas när som helst, och det gemensamma nordiska regelrådet måste invänta FAI:s slutgiltiga beslut.

Men så har vi klubbarna, tävlingsarrangörerna. När de utlyser en tävling tänks det väl inte så mycket på modellflygets aktivitet just då, utan snarare på det ekonomiska. En tävling blir knappast en inkomstkälla för arrangören. För detta är modellflyget alltför litet publiksport. Nej, arrangören får nog vara beredd på att få gräva rätt djupt i klubbkassan. Och en tävling är dyr, åtminstone om vi räknar med en nationell tävling. Det är så mycket och mycket, som behövs ordnas, och allt kostar pengar och mest kostar — priserna, »bucklorna» som skall egga deltagarna till kamp.

Bucklor och åter bucklor i partil och minut. Så långt ner i resultatlistan som möjligt eljest är det ingen riktig modellflygtävling. Om detta systems vara eller icke vara framlägger »Löwen» i denna artikel sina synpunkter.

*Robert Löwen-Aberg, ett av svenskt modellflygs stora namn och tävlingshaj av stora mått, har gått och ilsknat till över modellflygarnas begärelse efter priser och sjunger här ut med vad han har på hjärtat. Vi publicerar Robert Löwen-Abergs artikel främst för att från tävlingsmodellflygarna själva få ett auktoritativt uttalande som sammanfaller med de önskingar och synpunkter som tävlingsarrangörer och organisatörer länge gått omkring och burit på.*

Priserna ja! Här i Sverige är vi fullkomligt galna i priser. I Amerika florerar samma vansinne, men där är det bara segraren, som blir belönad — med ett stort, ju större desto bättre, vansinnigt pris, om det är smaklöst betyder mindre. I Sverige har vi kanske inte dessa amerikanskt pompösa bucklor, men det skall vara många. Bucklor en masse! Så långt ned i resultatlistan som möjligt. Får alla tävlande priser, desto bättre — då är alla nöjda och belättna med sin insats. Man kommer faktiskt till den och den tävlingen för att »sno hem» just den och den pokalen.

Det verkar nästan, som om man glömt vad tävling innebär. Man tävlar väl inte för

att vinna något konkret, en buckla att utöka prissamlingen med därhemma. Det var väl i alla fall *äran* man ursprungligen ästundade, äran att få segra över hårda kamrater i ädel tävlan. De unga grekerna, som vann i antikens olympiska spel, fick en lagerkrans som segertecken. Nutidens pokaler är också en symbol för ära — men har förlorat sin betydelse som tecken för *seger!* Inte fick grekerna mindre och anspråkslösare lagerkransar för mindre prestationer. Det var *en*, som fick sin lagerkrans. Det var han som segrade!

Varför inte återgå till detta ursprung. Den, som har visat sig starkast får sin symbol. Övriga får se det stora i äran att ha varit segraren så jämnspelet som möjligt.

Hur skulle inte detta minska tävlingsarrangörernas utgifter. Att slippa anskafta mängder av priser i samtliga klasser och bara behöva ordna med *ett* pris i varje klass. Om det så dessutom finns firmor, som är hågade att skänka hederspriser, kanske arrangören slipper några utgifter alls på den punkten. Och visst finns det väl sådana firmor.

Men det skulle också hjälpa oss att få till stånd flera tävlingar här i landet. Det är ju tävlingarna som skapar intresse, som ger utveckling. Sportens utövare får komma samman, se andras konstruktioner och framsteg, får nya idéer. Och en tävling fostrar modellflygaren. Lär honom behärska sig, koncentrera sig.

Se hur det är i England. Där har man inte bara tre stortävlingar om året som här i Sverige. Utan ideligen, ideligen stormmötting. Kanske bara några veckor emellan. Och var så säker på, att det finns intresse för dessa tävlingar, riktiga elitträffar. Detta trots lite priser, som mestadels dessutom till svenskens sannolika förskräckelse utgörs av vandringspris, nästan alltid ständigt vandrande. Och ofta gäller en hel tävling uteslutande en sådan pokal, mycket påkostad. Var säker på att de engelska modellflygarna sätter en stor ära i att få sitt namn ingraverat i en sådan buckla. Och reklam blir det förstås för donatorn.

Varför inte försöka samma sak i Sverige? Ing Derantz på KSAK säger, att han är villig att ordna så många stortävlingar som helst, bara han kunde vara säker på, att modellflygarna ville låta sig nöja med, att slåss om en enda buckla för varje tävling, ett ständigt vandrande pris donerat av någon hygglig prisse.

Frågan är bara, hur herrar modellflygare tar saken. Ja, äldre modellflygare, som har varit med om litet av varje kan vi lita på. De fikar inte längre efter bucklor. Det är på de yngre det hänger. På dem har den där kära lilla bucklan en alldeles speciell dragning. Har en ung modellflygare varit med i flera tävlingar och ännu inte vunnit någon framgång, *vunnit* ett pris, kan det faktiskt vara tillräckligt för att han skall tappa sugen och lägga upp med modellflyget. »Här kommer man till en tävling», heter det, »flyger bort kärran, som man suttit och knåpat med, och så får man inte något pris. Åkt flera mil för att komma hit och allting.»

Ja, där har vi ett problem, som dock kan lösas så att de som placerar sig bland de bättre tilldelas *diplom*. En hedersbetygelse, som kanske inte glänsar i vanlig bemärkelse, men ett utmärkelsetecken, som vittnar om en god insats lika väl som den största och pampigaste pokal.

»Löwen».



# "SPÖKETS" fader i Sverige



Flygmotorsverige har nyligen haft ett högst celebret besök i det att chefen för de Havillands motorfabrik major F. B. Halford varit här för att diskutera flygmotorproblemen med svenska tekniker. Under sin sverigevistelse besökte han bl a Flygmotor i Trollhättan.

Efter att under trettio år ha konstruerat och utvecklat kolv-motorer (bl a Cirrus- och Gipsy-motorerna och Siddley-Puma-motorn) har han på senare tid helt ägnat sig åt reaktionsmotorer och är ju som bekant pappa till både Goblin- och Ghost-aggregaten. Under första världskriget tjänstgjorde major Halford i engelska flygvapnet men togs snart i anspråk av Air Ministry.

Vid ett sammanträffande med pressen i Stockholm ville inte major Halford göra några avslöjanden om de hastigheter Geoffrey de Havilland nådde med D. H. 108 Swallow före haveriet för ett par månader sedan, men han framhöll dock att planet var »mycket snabbare» än Meteor. Utredningen om haveriet är ännu inte klar, sade major Halford, som också meddelade att fabriken fortsätter sina försök med det andra av de två plan som ursprungligen byggdes, och han underströk också att det är fabriken avsikt att trots det bakslag som haveriet betydde fortsätta i sina strävanden att nå upp till högre hastigheter. Det synes vara en prestigesak för engelsmännen att behålla hastighetsrekordet.

Major Halford framhöll att det ännu är lång väg att gå innan ljudhastigheten kan nås. Om något praktiskt användbart flygplan kan nå ljudets hastighet inom tio år får vi vara glada, sade han. Kolv-motorn kommer med säkerhet att behålla sin ställning många år ännu, främst av ekonomiska skäl. Nästa steg i utvecklingen för civilflygets del blir nog den propellerdrivande gasturbinen. För närvarande sysslar de Havilland med ett projekt — ett reaktionsmotordrivet flygplan — som utan svårighet skulle kunna göra tre resor fram och tillbaka mellan Stockholm och London per dag. Men ekonomiskt blir det säkert inte, menade major Halford, som emellertid framhöll att ekonomi ju är ett högst tänkbart begrepp, och för vissa ändamål kan det någon gång även vara ekonomiskt att ha tillgång till mycket snabba plan, även om driftskostnaderna är onormalt höga.

Det är egentligen inget större problem att tillverka motorer som kan ge hastigheter över ljudets, de aerodynamiska problemen är för närvarande betydligt större. Major Halford ansåg också att kolv-motorns effektgräns torde ligga vid 6 000 hk — sedan blir den både för dyr och för komplicerad — medan reaktionsaggregatets effektgräns ännu knappast kan anges. Att använda reaktionsaggregat för låga hastigheter kan knappast anses bli någon affär, det har sin uppgift att fylla vid hastigheter över 500 km/t.

# Segelflygrekord i Schweiz

I det senaste numret av Aero-Revue publiceras en förteckning på de schweiziska segelflygrekorden intill september 1946. Listan ser ut så här:

## Ensitsiga segelflygplan:

*Distansflygning:* Max Schachenmann 216 km, den 17 juli 1939 med S-18.

*Målflygning med återvändande till startplatsen:* Marcel Godinat 130 km, den 6 juni 1938 med Spyr 3.

*Distansflygning till förutbestämt mål:* Jakob Spalinger 120 km, den 23 april 1939 med S-18.

*Uthållighetsflygning med landning på startplatsen:* Fritz Glur 28 tim 6 min, den 12—13 mars 1938 med S-19.

*Höjdflygning:* Marcel Godinat 2 397 m, den 2 maj 1937 med Spyr 3; Max Schachenmann 2 850 m, den 19 augusti 1939 med S-18; Marcel Godinat 3 225 m, den 4 september 1942 med Spyr 4; Alwin Kuhn 3 530 m, den 27 juli 1946 med Moswey 3.

## Flersitsiga segelflygplan:

*Distansflygning:* Rolf Brunner-Anne-marie Minder 70,59 km, den 17 juli 1945 med S-21.

*Målflygning med återvändande till startplatsen:* Adolf Gehriger—Sigbert Maurer 68,8 km, den 5 augusti 1946 med Kranich.

*Uthållighetsflygning med landning på startplatsen:* Rudolf Lüthi—Alwin Kuhn 11 tim 2 min, den 7 mars 1944 med S-21.

*Höjdflygning:* Alwin Kuhn—Max Ritter 2 988 m, den 15 januari 1946 med S-21.

I kommentarerna till denna lista framhålls att rekorden inte är vad man kunde vänta av schweiziska segelflygare, som i fråga om skicklighet säkerligen kan mäta sig med de bästa i andra länder. Framför allt är det de klimatiska och geografiska förhållandena som lägger hinder i vägen för de verkliga toppnoteringarna.

## J 26 som U-kontroll-

modell. Byggsatsen innehåller gummi-hjul, utstansade delar m. m.

Motor klass B sp. 80 cm. pris kr. 24:50

Piper Cub byggsats som ovan

Motor klass C sp. 120 cm. kr. 48:75

Ercoupe, am. sportmaskin

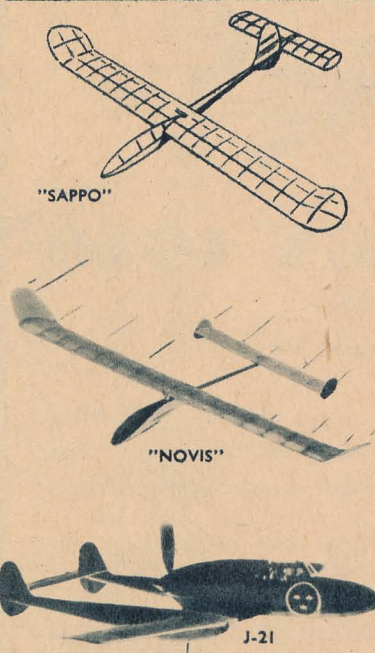
sp. 100 cm kr. 5:50

sp. 52 cm kr. 3:—

Samtliga byggsatser i balsa.

Sänd 20 öre för prislista.

**HOBBY-SPORT**  
Sävedalen



### "SAPPO"

Segelmodell i klass A1. Förnämlig modell med ööverträffad startsäkerhet.

Byggsatsen innehåller allt erforderligt material för byggandet. Pris pr byggsats 5:50.

### "NOVIS"

är en ypperlig modell för nybörjare i klass A1. Byggsatsen innehåller allt erforderligt material för byggandet. Pris pr byggsats 4:75.

### POPULÄRMODELLER I BALSA

J 21 i sk. 1/50	pris pr sats	2:75
J 22 »	»	2:25
J 26 »	»	2:25
SAAB B 17	»	2:25
Douglas DC 3	»	3:25

Byggsatserna innehålla: kontursågat balsaträ till kropp och vinge, lister, svarvade hjul, balsalim, sandpapper och ritning i full skala etc.

1947 års katalog utkommer i december månad, den innehåller massor av nyheter för modellbyggaren bl. a. replikamodell i balsa, ett stort urval flygande modeller av moderna konstruktioner, dieselmotorer, ritningar m. m.

Sändes mot 30 öre i frimärken.

## NORRLANDS MODELLFLYGINDUSTRI

Innehavare: STURE SANDBERG

UMEÅ

Var god sänd mot postförskott:
.... st. byggsats .....
.... st. katalog .....
Namn: .....
Adress: .....

**BILREPARATÖRSKURSER**

2—4 månaders utbildningskurser till bilreparatörer börja den 7 januari, 3 februari och 3 mars 1947.

**SVETSNINGSKURSER**

8 veckors kombinerade gas- och elektriska svetsningskurser med praktik samt 3 och 6 veckors gas- eller elektriska svetsningskurser med praktik börja den 7 januari, 3 februari och 3 mars 1947.

**HANDELSKURSER**

5 månaders handelskurs i praktisk kontorsutbildning börjar den 28 januari 1947.

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

**SKÖVDE PRAKTISKA SKOLA**

Döbelsgatan 9, Skövde

Tel. 12 49, Skövde

**FRANSKT FLYG PÅ VÄG**

Forts. fr. sid. 17.

hopmonteringen av planet behövs endast enklare verktyg. Motorn på ensitsaren (en tvåsitsig utveckling av MS 660 är under konstruktion) är en 50 hk Train E-01 och med 38 liters bränslelast erhålles en flygsträcka på 500 km vid marschfart.

MS 660 har följande data och prestanda: spännvidd 7,20 m, längd 5,60 m, höjd 2,10 m, vingyta 9 m<sup>2</sup>, tomvikt 232 kg, flygvikt 360 kg, maxhastighet 160 km/t, marsch-d:o 127 km/t, landningshastighet 70 km/t, stighastighet 4 m/sek och praktisk topphöjd 4 500 m.

Bland de flygplantyper som byggts av Morane-Saulnier efter kriget kan också omtalas det ännu inte offentliggjorda tvåmotoriga lätta trafikplanet MS 580 för 12 passagerare. Vidare omtalas ryktesvis att bolaget arbetar med ett ensitsigt jaktplan utrustat med en motor på 1 700 hk. Någon beteckning på detta plan är inte känd. Slutligen har uppgifter cirkulerat om att en speciell sektion hos Morane-Saulnier arbetar med flygplan avsedda för reaktionsdrift. Flera av de ovan nämnda nykonstruktionerna kommer emellertid säkerligen att presenteras på den traditionella stora internationella flygutställning anordnad av OFEMA (Office Française D'Exportation de Matériel Aéronautique) som efter avbrott under kriget nu öppnas den 15 november.

Morane-Saulnier disponerar nu fabriker i Louey (fabriken som ligger nära Tarbes i Pyreneerna disponerades tidigare av SNCA du Midi och Dewoitine), Billancourt (nära Paris, tidigare ägd av Kellner-Béchereau) och har sitt huvudkontor och sin prototypfabrik i Puteaux (Seine). Morane 500 byggs i Billancourt, MS 560 och 571 i Louey och MS 472 i Puteaux.

Gnomo.

**Nytt släckningsmedel**

Metylbromid heter ett nytt släckningsmedel som ingår i standardutrustningen på alla engelska militära och civila flygplan. Metylbromiden som är mer än tio gånger så effektiv som den hittills använda kolsyran tillverkas av den engelska firman Fire Protection Co. Ltd. Generalagenturen i Skandinavien har förvärvat av firman Allmänna Brandredskapsaffären i Stockholm. Det nya släckningsmedlet har ringa vikt—väger endast cirka en tiodel av en kolsyreanläggning med samma effekt — och har i förhållande till kolsyran ytterst ringa volym.

**Styrelseändring i SAS**

MED ANLEDNING AV UPPGIFTEN att verkställande direktören i DDL, Knud Lybye, inom kort skulle tillträda en ledande befattning inom Scandinavian Airlines System meddelar SAS:

Från SAS:s styrelses sida har hemställan riktats till DDL och direktör Lybye att denne skulle tills vidare ställas till SAS:s förfogande för att med sina rika erfarenheter från en mångårig tjänstgöring som verställande direktör i DDL biträda vid uppbyggande av SAS:s verksamhet. Avsikten skulle vara att direktör Lybye skulle inträda i direktionen för SAS och i sam-

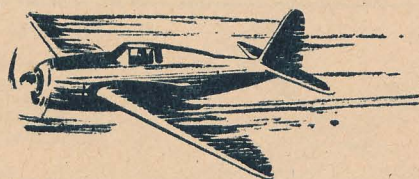
Försäkrings-  Aktiebolaget

**Securitas**

Birger Jarlsgatan 12, Stockholm. Tel. 67 00 20

*Ett av de ledande bolagen inom svensk flygförsäkring*

*Nu är  
den här!*

**HOBBYBOKEN 1946**

Modellbyggarnas årsbok

Redaktion: Lennart Sundström.

Alla modellbyggares önskebok, innehållsrikare än någonsin. Modellflyg och modellbåtar, kapitel om modellracers och modelljärnvägar. Rikt illustrerad och försedd med instruktiva ritningar o. arbetsbeskrivningar.

»Den är utan tvivel den bästa hittills och liksom de föregående har den sin givna plats i varje modellflygares bokhylla», säger sign. Salle i Flyg.

Innehållet är i högsta grad internationellt med bl. a. intressanta bidrag från Ryssland, U. S. A. och England. Försäkra Er om ett exemplar innan upplagan tar slut!

Från AB Lindqvists Förlag, Grevturegatan 18, Stockholm, rek. att sändas mot postförskott:

..... ex. Hobbyboken 1946 à 4:50 + oms och porto.

Namn: .....

Adress: ..... Flyg 23/46.

arbete med SAS:s verkställande direktör Per Norlin delta i ledningen av bolaget. Under denna period skulle direktör Lybye flytta till Stockholm.

Från DDL:s sida har man ställt sig välvillig till denna hemställan och ställt i utsikt att direktör Lybye tills vidare får ställas till SAS:s disposition. Direktör Lybye kvarstår som verkställande direktör i DDL.

## Utbyggnad?

SMHI har föreslagit att flygväderleksavdelningen skall brytas ut ur den meteorologiska byrån och organiseras som en särskild flygväderleksbyrå. Med hänsyn till den väntade ökningen av flygtrafiken föreslår institutet för nästa budgetår ytterligare förstärkning av personalen vid så gott som alla flygväderlekstjänster och inrättande av nya sådana tjänster vid ett antal flygplatser.

## Reaktionsnytt

(Forts. fr. nr 22.)

Northrop XB-49, reaktionsdriven upplaga av det »flygande ving-bombplanet» XB-35 (YB-35) utrustat med fyra reaktionsaggregat med en dragkraft på inte mindre än 4,5 ton vardera.

Boeing B-50, tungt propellerdrivet bombplan som via experimenttypen XB-44 utvecklats direkt ur Boeing B-29 Superfortress. Ca 60 exemplar av B-50 (fyra P & W Wasp Major-motorer på vardera över 3 000 hk) lär redan vara under tillverkning.

I övrigt är följande nya krigsflygplantyper kända:

Martin XP4M-1, propellerdrivet späningsbombplan för US Navy.

## VAD VET NI OM FLYG?

- 1) Vem var Sveriges förste flygare?
- 2) Var ligger F 12?
- 3) Vad hette Londons storflygfält före Heathrow?
- 4) Vad kallas Lockheed P-38?
- 5) Vilken flygplantyp använde engelsmännen vid det berömda anfallet mot den italienska flottbasen Matapan?
- 6) Vad betyder QBI?
- 7) Vilket land har nationalitetsbeteckningen LN?
- 8) I vilket land ligger Europas högst belägna flygplats?
- 9) Vem var chefskonstruktör för Republic EP-1 J 9, Thunderbolt och Rainbow?
- 10) Hur många motorer har Saro Lerwick?

- 10) Tva.
- 9) Alexander Kartell.
- 8) I Schwelz (Sachsen).
- 7) Norge.
- 6) Startförbud.
- 5) Fairey Swordfish.
- 4) Lockheed Lightning.
- 3) Croydon.
- 2) Kalmar.
- 1) Baron Carl Cederström.

SVAR:

Curtiss SC-2, propellerdrivet sjöspanningsplan utvecklat ur SC-1 Seahawk.

Edo XOSE-2, tvåsitsig utveckling av det enmotoriga nyligen offentliggjorda sjöspanningsplanet XOSE-1 (Ranger-motor på 550 hk).

Douglas C-114, specialversion av transportplanet C-54 (DC-4) utrustad med fyra Allison V-1710-motorer på vardera 1 600 hk.

Douglas C-115, likaledes en specialversion av C-54 (DC-4) försedd med fyra Packard Merlin V-1650-motorer på 1 600 hk.

Martin XB-48, tvåmotorigt reaktionsdrivet bombplan. Enligt tidigare publicerade uppgifter skulle XB-48 vara ett sexmotorigt tungt bombplan (P & W Wasp Major-motorer på vardera över 3 000 hk) som USAAF beställt i två provexemplar.

## SANTAL MED ORVILLE ...

Forts. fr. sid. 14.

en i Dayton, bröderna Wrights hemstad, nämnde ingenting om den historiska flygningen, vilken tidningens redaktör ansåg vara en anka.

Efter det att man fått praktiska bevis på att det var möjligt att flyga med flygplan tyngre än luften, satte Wilbur och Orville i gång med att förbättra den av dem konstruerade flygmaskinen. Man insåg också dess militära betydelse och erbjöd den åt amerikanska armén såsom lämplig för späningsändamål. Men amerikanska armén var inte bara ointresserad. Dess representanter förklarade dessutom att den av bröderna Wright omtalade flygmaskinen inte fanns ...

Dessa tidiga motgångar skulle följas av flera. Den bittraste av alla var de försök att frånta bröderna Wright äran av att ha konstruerat världens första flygvärdiga aeroplan, som gjordes av Smithsonian Institute i Washington genom dess sekreterare Charles D. Walcott. Orville Wright kämpade en hel mansålder för upprättelse. Han kämpade den bittra striden ensam efter Wilburs död 1912. Först 1942 avblästes fejden mellan Orville Wright och Smithsonian Institute, när denna institution genom sin nye sekreterare Charles G. Abbot officiellt beklagade föregångaren dr Walcotts handlingssätt mot bröderna Wright och gav dem full upprättelse.

Orville Wright är, vilket för övrigt hela hans liv bär vittnesbörd om, först och främst en handlingens man. Prat har han aldrig älskat, och det berättas att han endast en gång i sitt liv accepterade att hålla ett bordstal. Det blev emellertid mycket kort, och dess innehåll gav en träffande bild av Orville Wright själv. »Papegojan», sade han, »är känd som fågelvärdens stora pratmakare. Men den är en dålig flygare».

Sista gången Orville Wright själv flög var 1918. Numera flyger han inte ens som passagerare. Sviterna efter en flygolycka 1908 har nämligen gjort honom överkänslig för mekaniska vibrationer, och han har därför beslutat sig för att bli kvar på terra firma och nöja sig med att beundra våra dagars luftgiganter samt drömma sig tillbaka till de epokgörande experimenten vid Kitty Hawk.

Gunnar Kristiansson.

**KLART**  
för avgång och  
**KLART**  
med  
**FLYGFÖRSÄKRINGARNA**

**GOTHIA**  
anslutet till  
**Städernas Försäkringsbolag**

## Göteborg

Allt för bilen!  
**AB DAHLBERGS**  
**MASKINAFFÄR**  
**GÖTEBORG**  
KASERNTORGET 9  
Tel.: (växel) 17 06 20

## Halmstad

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

## Danska Konditoriet

Storgatan 37 - HALMSTAD - Telefon 6 69

• Beställningar emottagas tacksamt •

## 1:sta klass

skrädderi  
konfektion  
herreklipping

## WENNERHOLMS

TEL. 792

Storgat. 24

## Kalmar

### A. CENELL, Cykelverkstad

Unionsgatan 11 Tel. 25 85

Försäljer ledande cykelmärken, såsom  
**HERMES, VEGA, REX m. fl.**

Utför alla slags cykelreparationer  
omsorgsfullt och till förlägliga priser

## Linköping

HERRSKRÄDDERI • DAMSKRÄDDERI  
UNIFORMER

### G. A. Lindqvist

Platensgatan 3 - Telefon 212 25

Linköping

Vänd Eder till

### Linköpings Auto-Elektriska

Nya Tanneforsvägen 15 - Tel. 272 09

Specialverkstad f. allt bilelektriskt  
Vi försälja och reparera allt i branschen  
förekommande: generatorer, startmotorer,  
magnetapparater, rellär samt batterier.  
Specialitet: Magnetapparater  
Batterier: Auto, Saaj, Batteriladdningar  
Offert på begäran!

### G. Oscarssons Cykelaffär

Nya Tanneforsvägen 26 - Telefon 260 48

Försäljer den förnämliga kvalitetscykeln  
CENTRUM. Reparation, renovering och  
lackering av alla slags cyklar.

Radioreparationer, Reservdelar, Svetsning

### Tannefors Glasmästeri- & Ramaffär

D. MYHRINDER

Nya Tanneforsvägen 72 (Posthuset)  
Telefon 253 75

GLAS - RAMAR - TAVLOR - SPEGLAR  
m. m.  
OLJEMÅLNINGAR

### Martin Ängquist A/B

FÄRGERI & KEMISK TVÄTT

Storgatan 34, Linköping

Telefon 220 47

### Mjolk- och Brödaffären

FÖRENINGSGATAN 15

Rekommenderas

Tel. 223 51 Linköping Anna Ax.

28195

är telefonnummer till

### Stenboms Rörledningsfirma

när det gäller lagning och reparation av

Rör och Kranar

LINKÖPING

### MARTHALLS

FLYGDRAKTER, MÖSSOR och BASKER

Marthalls Syindustri A.-B.

Telefon 229 32 Linköping

### Albin Fransson

MALERIFIRMA Malmslätt

Tel. Malmslätt 28, 127

Verkmästare Gösta Franssons bostad

Tel. Malmslätt 162

## Luleå

### STÖRST och BÄST

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

JALA FÄRG- och DROGHANDEL

Luleå Telefon 22 29 - 15 94

### Luleå Kem. Tvätt

Smedjegatan 24. Tel. 14 66. LULEÅ.

★

Färgning - Pressningar (Obs. Special-  
behandlingar.) - Uniformier - Kappor.

### F. RÖGERS

SLAKTERI. & CHARKUTERIFABRIK  
Svartöastaden - Telefon 23 41, 15 17

★

REKOMMENDERAS

• Alltid färska och prima varor •

### S. ÅSTRÖMS RÖRLEDNINGSFIRMA

REKOMMENDERAS!

Utför: Värme-, Vatten- och Sanitära  
installationer samt Reparationer.  
Införda offert.

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

ÅT GOD MAT I TRIVSAM MILJÖ

### konsum Restaurangen

LULEÅ Telefon 14 15

Baren nedre botten Restaurangen 1 tr.

Öppet: vard. 8-22 Öppet: vard. 11-22

sönd. 12-22 sönd. 12-22

Beställn. f. fester, möten, bröllop etc. mott.

### Erik Hellstens

FÄRGHANDEL

Storgatan 45 - Luleå - Tel. 21 55

Lager av färger - Linolja - Tapeter

Papp - Penslar - Fernissor - Kemikalier

Parfymer - Puder och Toalettartiklar

### Sjögrens Conditori

Storgatan 48 - Telefon 24 82

Då Ni önskar en god T Ä R T A  
beställ den hos oss!

Tårtförmedling över hela landet

S E R V E R I N G

### NYA GLASMAGASINET

Storgatan 19 - Luleå - Telefon 21 51

Specialaffär i

Glas - Porslin - Kristall - Armatur  
Nysilver samt övriga Husgerädsartiklar

Lägsta priser - Presentkort

Största sortering

Köp det dagliga

B R Ö D E T

1

### Lifboms Bageri

Skurholmen - Tel. 12 78

då får Ni full valuta för kupongerna  
och slantarna

## Norrköping

FLYGARENS tvättbekymmer löses enk-  
last om han RINGER 241 51

### Kneippbadens Ångtvätt

Strandvägen 28 - Norrköping  
utför nämligen all HERRTVÄTT först-  
klassigt, snabbt och billigt.

### NORRKÖPINGS GUMMIVERKSTAD

Inneh. Axel Carlsson

Gamla Rådstugugatan 21

Tel. 254 94 - Bost. 270 73

REGUMMERINGAR & REPARATIONER

Fullständig RING-SERVICE

## Stockholm

### G.A.ANDERSSONS

MEK. VERKSTAD  
Hantverkaregatan 7 - Norrköping  
Telefon 239 43  
Tillverkare av höj-, sänk- och vridbara  
kontors- och fabriksstolen »STARK»  
i fyra modeller

### Östra Cykelaffären

HELGE LINDQVIST  
Hospitalsgatan 44 - Telefon 231 09  
Försäljer: HERMES, GRIPEN, BRICENT  
Delar och tillbehör - Sportartiklar  
Reparationer

## Piteå

### C. L. Åströms

GULDSMEDSAFFÄR  
Telefon 10 81 - Bostaden 10 07  
Vigsel- och förlovningsringar

### Tage Rams

BIL- & RADIOAFFÄR  
Telefon affären 14 64, 15 34  
Rekommenderas

BILREPARATIONER  
GENGAS - SERVICE  
Auktoriserad FORD-försäljning

### K. Gideon Jonsson

Telefon 15 72

### Centralhotellet

(Invid järnvägsstationen)  
Tel.: Växel 10 34, 10 39  
Komfortabla rum och matsalar  
Humana priser!

## Ronneby

### Conditori Continental

Karlskronagatan 16 - RONNEBY - Tel. 53  
FULLSTÄNDIG  
KONDITIONSERVERING  
BILJARD

ALLA SLAGS

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

### E. A. ERIKSSON

Sibyllegatan 10 - Telefon 61 26 14

### BLOMQUIST BILVERKSTAD

Norra Stationsgatan 17 B  
Telefon 33 90 95

F. W. LÖFVANDER

### MÖBLERINGSAFFÄR

Utför alla tapetserare- och dekorations-  
arbeten. Reparationer verkställas omsorgs-  
fullt. Levererar: Hela möblemanng, Soffor,  
Fätöljer m. m. Tapetserare och Dekorator  
SMALANDSGATAN 42  
(Hörnet av Malmkillnadsgatan)  
Stockholm Telefon 20 51 29

## Stockholms närhet

### Dalarö Elektriska Installationsaffär

Odensvägen 18 - Telefon 2 05  
Försäljer:  
Lampor, Värmeapparater, Spislar, Radio  
samt Cyklar  
Utför:  
Elektriska Belysnings- och Kraftinstalla-  
tioner.

### Spånga=FOTO

Värstavägen 4 (Bankhuset)  
Utför all slags fotografering, framkallning  
och kopiering. Kameror, film och plåtar.  
Gruppfotografering.  
Öppet 8,30-18 Tel. 36 09 95

### DAHLSTRÖMS LIVSMEDEL

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

### Ahléns Konditori

HÄSSELBYVÄGEN 1 - SPANGA  
Telefon 36 19 77  
REKOMMENDERAS

### RÅSTA SMIDESVERKSTAD

ULRIKSDAL  
Telefon 28 19 39

## Ängelholm

### AUTOMOBILFIRMA MOTORINDUSTRI

A. Agerström  
REBBELBERGA - ÄNGELHOLM  
Telefon 3 20  
Utför alla slags reparationer  
av bilar och traktorer  
Reservdelar till de flesta märken!

En FLYGARE måste ha

KVALITETSUR  
och veta exakt tid. För  
kvalitet borgar ett ur från

### Urmakare F. A. Björby

Tel. 6 75 ÄNGELHOLM Tel. 6 75

### BERGGRENS Guldsmedsaffär

Storgatan 27 B Ängelholm Tel. 5 29

### Eric Agrell

ELEKTRISK  
INSTALLATIONSFIRMA  
Ängelholm

### Hovateljé BRINK

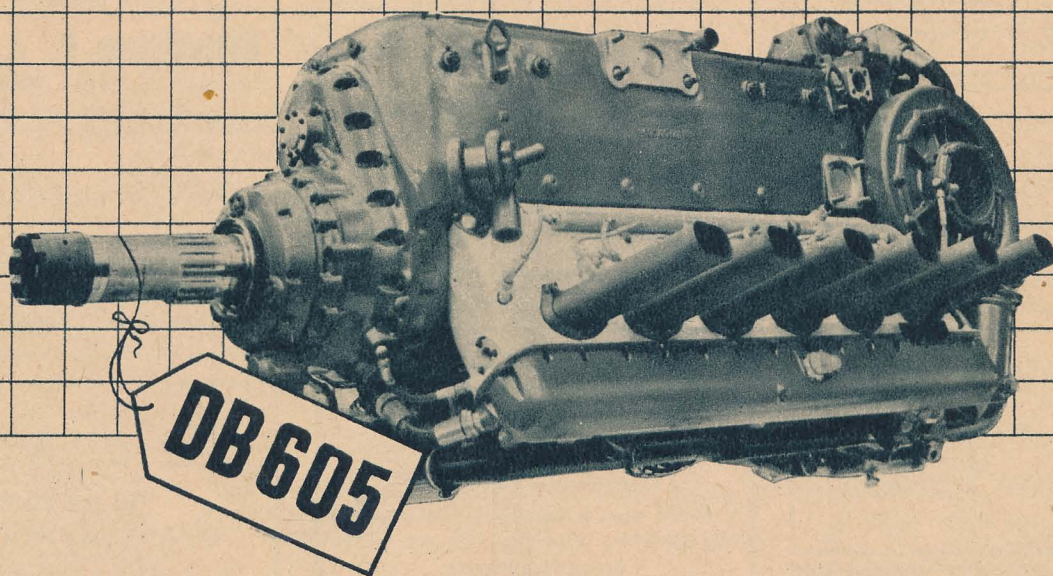
Järnvägsgatan 5-7  
2 36 ÄNGELHOLM 2 36  
★  
Inneh.: Björn Brun

### Adolf Nilsson

HEMCHARKUTERI  
Storgatan 48 B  
1 05 ÄNGELHOLM 1 05  
Rekommenderas

PRENUMERERA PÅ *FLYG* NORDENS STÖRSTA FLYGTIDNING

*9.197 detaljer, som genomgå  
38.794 kontrollmoment,  
göra tillsammans en DB 605*



En DB-605 består av inte mindre än 9.197 detaljer, som var och en i sig själv är en produkt av yppersta svenska kvalitet. Tillverkningen sker uteslutande av sådant råmaterial, som levereras med certifikat från leverantören angående hållfasthet etc. Alla siffror verifieras. Den fortlöpande kontrollen under tillverkningen – för vissa detaljer mellan varje operation – sker med de bästa tänkbara mätinstrument. Man kan faktiskt tala om individuell kontroll av var och en av de mer än 9.000 detaljerna. När en DB-605 är färdig för leverans har detaljerna genomgått 38.794 kontrollmoment. Den har provkörts i sammanlagt tretton timmar.

*Vår tillverkning av motorer och propellrar är ett oerhört ansvarsfullt arbete – både människoliv och flygplan äro beroende av den kvalitet, som präglar våra produkter.*



SVENSKA FLYGMOTOR AKTIEBOLAGET - TROLLHÄTTAN