

Flyg



SEABEE I SVERIGE

Dessa tre elegant formationsflygande Seabee-amfibler får förebåda det omskrivna planets ankomst till Sverige. Det första exemplaret som får beteckningen SE-AXA håller nu på att uppmonteras i Stockholm. Ostermans Aero har beställt 50 plan och några av dessa lär redan vara på väg.

Nr 3
1947

BOMBER HARRIS
BÖRJAR SENSATIONELL ARTIKELSERIE

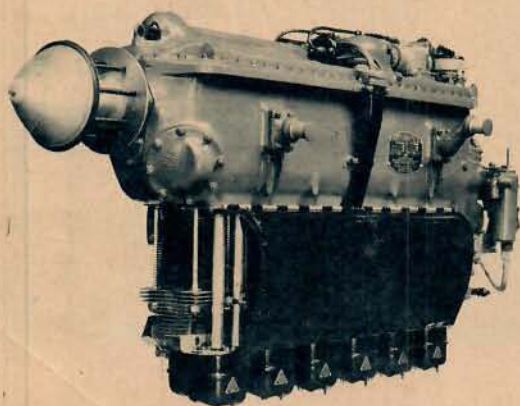
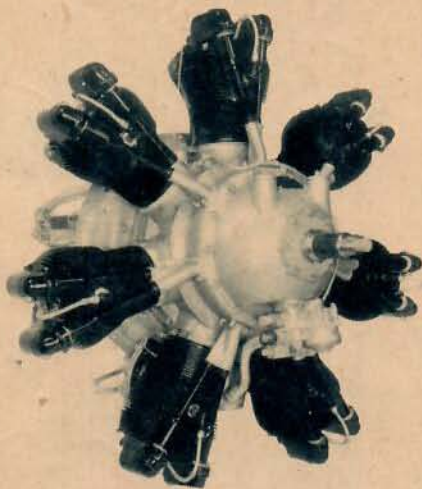
45 öre
I Norge 80 öre
I Danmark 85 öre



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 motorreoveringar utan även fullständig flygplansöversyn och -reparation. Till Edert förfogande står bland annat en 700 m² stor hangar på Bromma flygfält och vår ultramoderna motorreoveringsfabrik intill flygfältet. Önskar Ni snabb och förstklassig service för Edert plan — vänd Eder då till oss!



Ring

namnanrop

TÖNSETH & CO

Postadress: STOCKHOLM 12

FLYG 3/47

AGATONS spalt



I nr 1 av FLYG påbörjades en serie om olika flygplantyper, äldre eller nyare, med teckningar och text av Björn »Agaton» Karlström. Denna spalt kommer att införas i varje nummer under 1947 och blir på sitt sätt en »komprimerad» historisk kavalkad, som vi tror att våra typintresserade läsare kommer att få mycket glädje av.

Red.

Heston-Napier Racer (1939)

Tillverkare: Heston Aircraft Co Ltd, Heston Airport, Middlesex, England.

Planet byggdes för att söka erövra världsrekordet i hastighetsflygning åt England. Det första utkastet gjordes av Mr A. E. Hagg hos D. Napier and Sons, vilka just var i färd med att bygga den första Napier Sabre-motorn. Den var 24-cyl och väntades ge 2 400 hk vid 0 meters höjd.

Kring denna motor och efter Mr Hags projekt konstruerade Hestons ingenjörstab under ledning av Mr G. Cornwall ett mycket formskönt och strömlinjeformat racerplan. Heston V, och Lord Nuffield finansierade bygget. Planet var helt av trä och hade ett mycket intressant konstruerat kylsystem. Luften togs in under vingen och släpptes ut på var sida om sidrodret.

Under provfärden den 12 juni 1940 havereade emellertid planet, då motorn blev överhettad och piloten, Squadron Leader G. I. G. Richmond, sökte nödlanda. Just i sättningsögonblicket tvärstallade planet och stjärtpartiet slogs av. Sedan blev alla rekordplaner skrinlagda under den tid kriget varade.

Följande data är kända:

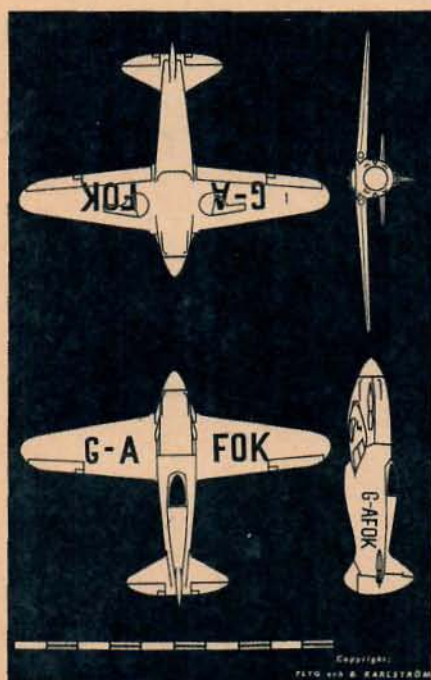
Spännvidd: 9,78 m.

Längd: 7,49 m.

Vingyta: 15,4 m².

Flygvikt: 3 250 kg.

Maxhastighet: (Beräknad) 775 km/t vid fullgas under 18 min.



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: Jeg vil gerne have Farveskemærne til P-38 Lightning og J-22. ASA.

Svar: I början av kriget förekom P-38 i camouflagemålade versioner av olika slag, bl a med alla ovanifrån synliga ytor målade i brungrön färg och de underifrån synliga i ljus gråblått. Under krigets senare skede slopades emellertid camouflagemålningen helt och hållet på de amerikanska arméflygplanen utom på nattjaktplanen som var helt svartmålade. Beträffande det svenska jaktplanet J-22 förekommer denna typ endast med mörkgrön översida och gråblå undersida. Registreringsbokstäverna på stjärt och motorkåpa samt spinnrarnas färg varierar divisionsvis, alla bokstäver har emellertid vita kanter.

Fråga: 1) Vilka data och prestanda har Norrdyva Norseman? 2) Finns Hanley Page Hampden i svenska flygvapnet och vilka data och prestanda har typen? Intresserad.

Svar: 1) Norseman Mk V är utrustad med en 600 hk Pratt & Whitney Wasp R-1340-AN1 och har följande data och prestanda: spännvidd 15,8 m, längd 9,68 m, höjd 3 m, vingyta 30,2 m², tomvikt 2 060 kg, flygvikt 3 360 kg, vingbelastning 111,3 kg/m², effektbelastning 5,58 kg/hk, marschhastighet (75 % effektuttag) 235 km/t, landningsfart 109 km/t, stigtid till 1 500 m 6,5 min, topphöjd 5 200 m, flygsträcka 1 840 km. Norseman har plats för 6-8 passagerare och kan även användas som frakt- och ambulansflygplan. — 2) Ett enda exemplar av det engelska bombplanet Handley Page Hampden har ingått i det svenska flygvapnet under beteckning P 5. Numera ägs emellertid planet av SAAB som använder det för utprovning av vissa instrument. Planets civila beteckning är SE-APD. Handley Page HP 52 Hampden är utrustad med två 1 000 hk Bristol Pegasus XVIII-motorer och har följande data och prestanda: spännvidd 21,08 m, längd 16,23 m, höjd 4,55 m, vingyta 92,1 m², tomvikt 5 354 kg, flygvikt 8 525 kg, vingbelastning 137 kg/m², effektbelastning 4,4 kg/hk, maxhastighet 427 km/t, marschhastighet 350 km/t, topphöjd 6 900 m, stigtid till 4 000 m 19 min, landningshastighet 117 km/t, maxflygsträcka 2 880 km. Beväpningen består av sex förliga 7,7 mm ksp.

Fråga: A) Är den senaste rekord-Meteoren (Mk IV med avhuggna vingspetsar) utrustad med kulspjut och antennmast? B) Vilka data och prestanda har det reaktionsdrivna engelska experimentplanet de Havilland DH 108 Swallow, och hur är landstillet och flapsen ordnade på vingens undersida? C) Vilka data och prestanda har det reaktionsdrivna italienska flygplanet Caproni-Campini, och i vilket (eller vilka) nummer av FLYG har bilder och upplysningar om detta plan varit införda? Skala 1/100.

Svar: A) Den Gloster Meteor varmed det nuvarande världsrekordet — 991 km/t — sattes, har inte »avhuggna» vingspetsar och den saknar såväl antennmast som beväpning. Ytterligare en detalj som skiljer standardjaktversionen av Mk IV från rekordplanet är att den senare inte har kabinhuv helt i plexiglas utan den är utförd i plåt med sikrutor. (Se f 8 bild på sid 29 i FLYG nr 25—26/46.) B) Data och prestanda för DH 108 Swallow har hittills inte offentliggjorts. C) Om det första reaktionsdrivna italienska flygplanet Caproni-Campini C.C.1 vet man ingenting mer än att planet var ensigt och gjorde sin debut i luften någon gång under augusti 1940 efter start från Talledo-flygplatsen utanför Milano. Om Caproni-Campinis andra typ — C.C.2 — vet man att den gjorde ett flertal flygningar över Italien och att planet på en provflygning den 1 december 1941 flög från Milano till det italienska flygvapnets försöksanstalt i Guidonia nära Rom. Den 270 km långa sträckan avverkades på 2 tim och 15 min. I motsats till C.C.1 var C.C.2 tvåsitsigt och det har också omtalats att dess flygvikt var ungefär 5 ton. Några ytterligare uppgifter om planet har inte varit synliga. C.C.2 presenterades i FLYGNING nr 7/1942 sid 13.



SAML FLYGS KLIPP- BILDER

Med början i nr 1 publicerar FLYG i varje nummer under 1947 en bild jämte treplansskiss och data och prestanda av ett sportflygplan. För att det skall bli lättare att samla bilderna utdelar FLYG gratis ett album till var och en som skickar in nedanstående kupong till FLYG:s redaktion, Tegnérgatan 35, Stockholm.

Albumet innehåller 25 blad och bilder-na (de blir sammanlagt 25) klistras på framsidan av varje blad. Dröj inte med rekvisitionen om Du vill vara med från början och samla på den intressanta bildserien. Sänd in kupongen redan i dag och Du får albumet omgående och

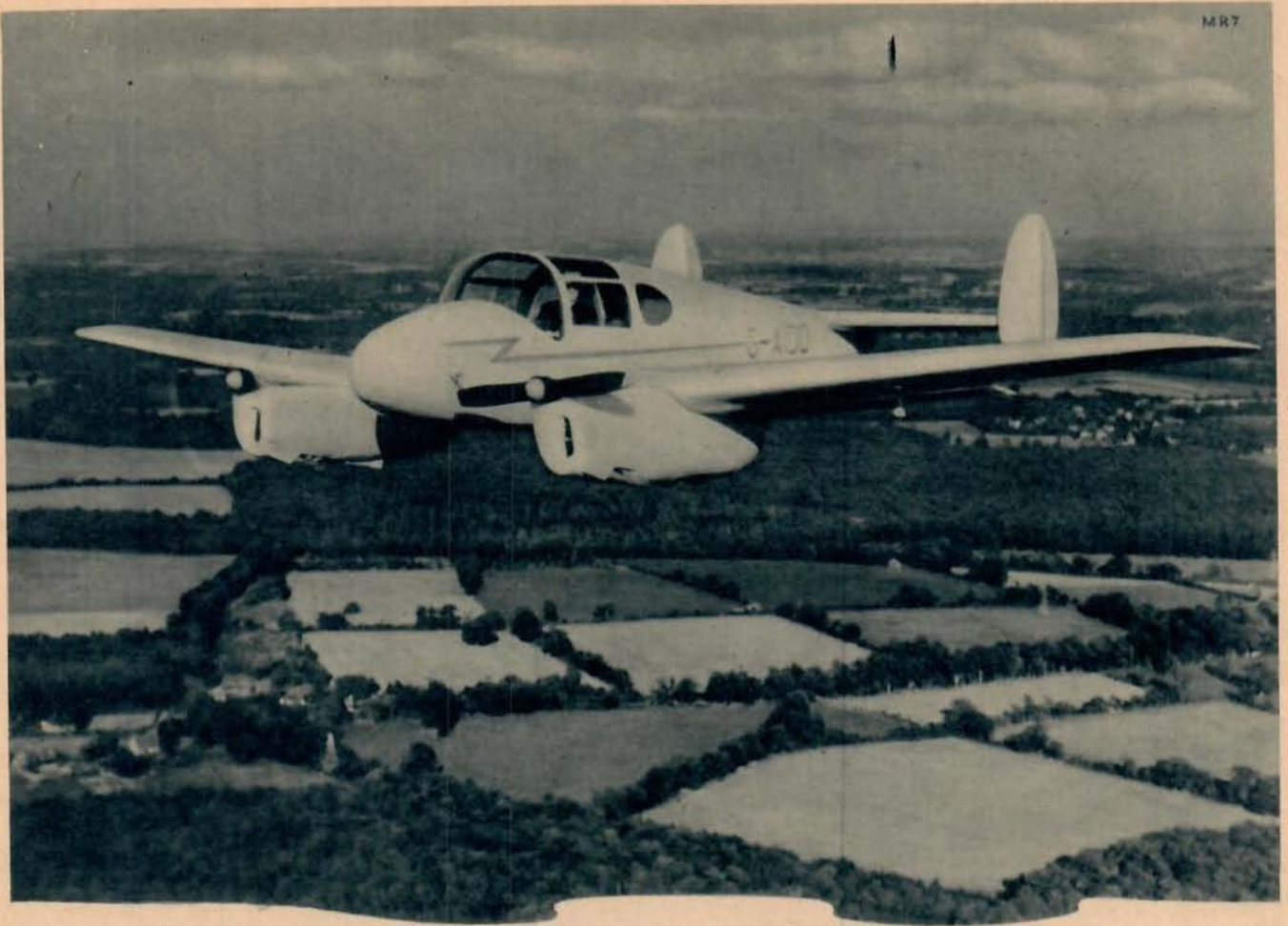
GRATIS!

Härmed rekviderar jag FLYG:s flygalbum att sändas mig gratis och portofritt.

Namn:

Bostad:

Postadress:
(Texta tydligt med blyerts! Tack!)



PRIVATFLYGARENS DRÖM...

Ingen kan komma på idén att i normala fall flyga ens en Miles Gemini — det säkraste sportflygplanet i världen — på en motor »bara för att visa hur lätt det går»... men det är skönt att veta att det kan göras om det blir nödvändigt, och att kontrollen över planet kan bibehållas med endast en motor vid alla hastigheter ned till vikningsgränsen. Denna känsla av tillförsikt är inte den enda fördelen med den tvåmotoriga Gemini. Imponerande prestanda har dessutom åstadkommits med lätta motorer vars pålitlighet och goda servicemöjligheter, bevisats under ytterst krävande förhållanden... Propeller- och motorljud inne i kabinen liksom vibrationer har reducerats till ett dittills ouppnått minimum. Här är några siffror: Maxhastigheten i planflykt är 240 km/t... flygsträckan 1 300 km... vikningshastigheten 56 km/t och startsträckan 140 m. Alltså, med säkerhet den bästa kombinationen av flygeffektivitet, säkerhet och bekvämlighet som någonsin erbjudits privatflygaren.

MILES *Gemini*

M I L E S A I R C R A F T L I M I T E D R E A D I N G E N G L A N D

Representant i Sverige: AKTIEBOLAGET FLYGLEVERANSER, ARSENALSGATAN 4, STOCKHOLM



RADIOKONSTRUKTIONSTÄVLING

Bristen på lämpliga radiomottagare för sportflygplan är mycket kännbar. I syfte att få fram en billig radiomottagare som uppfyller de fordringar luftfartsmyndigheten kan komma att uppställa har KSAK med en inbjudan till konstruktionstävling (se annons i detta nr av FLYG) vänt sig till svenska radioamatörer och radiotekniker i avsikt att från det hållet försöka få fram en lämplig konstruktion. Det är så mycket angelägnare att detta problem får en lösning som man har anledning förvänta att mottagare-utrustning kommer att bli ett oertergivligt villkor för varje sportflygplan, som frekventerar de större flygplatserna i landet.

För att ge intresserade läsare ett begrepp om den utlysta konstruktionstävlingens art återger vi här tävlingsprogrammet:

1. Allmänt.

Mottagaren är avsedd för förbindelse mellan en flygplats kontrolltorn och privatflygplan, som befinner sig inom kontrollzonen (kontrollzonens gräns är en cirkel vars medelpunkt är kontrolltornet och vars radie är 30 km).

Enligt Kungl. Luftfartsstyrelsen skall här för avses frekvenskanalerna:

118,1 mc Allmän passningsfrekvens.

119,7 » Arbetsfrekvens.

121,7 » Frekvens för förbindelse med flygplan på marken.

Av dessa kanaler behöver apparaten endast vara konstruerad för 118,1 mc, men det är en stor fördel om den även kan arbeta på de båda övriga frekvenserna.

2. Konstruktiva synpunkter

Apparaten bör vara liten och lätt men robust (jämför punkt 3 nedan). Minsta möjliga antal inställningar eftersträvas, helst endast en strömbrytare, volymkontroll och eventuellt, frekvensomkopplare. Dessa organ bör vara monterade i boxar el dyl utanför själva mottagaren så att denna kan placeras enbart med hänsyn till utrymme, närheten av antenn etc.

Antennen bör vara av »spröt-typ» och förbindas med mottagaren med exempelvis HF-kabel.

Mottagaren bör drivas med torrbatterier, inbyggda eller placerade i särskild batterilåda.

Man bör även kunna använda ström från flygplanets elektriska nät där sådant finnes. Spänningen i dylika nät är i regel nominellt 12 V (likström) men varierar mellan 14 och 10 V.

Båndbredden på mottagaren bör vara rätt stor. Typiska värden för en amerikansk markmottagare är:

Båndbredd 6 db lika med 65 kc
» 40 db » 145 kc

Mottagaren bör vara avsedd för anslutning till hörlurar.

Max utgångseffekt lika med 500 m W.

Mottagaren får inte innehålla lätt brännbart material.

3. Påkänningar.

Nedanstående mekaniska och klimatiska påkänningar torde vara typiska inom användningsområdet.

a) Skakningar. Dessa räknas med kunna uppgå till ca 3 g/1 g = en acc av 10 m/sek².

b) Yttre temperatur. Från +50° till normalt -10°. Vid enstaka tillfällen till -30° C.

c) Lufttryck. Från atmosfärstrycket vid havsytan till halva detta värde.

d) Luftfuktighet. Relativ fuktighet från 0-100 %.

Nytt från Norge

Norsk Aero Klubb har haft och har fortfarande åtskilliga svårigheter att bekämpa när det gäller att få fart på den civila flygverksamheten i Norge. Med en beundransvärd ihärdighet arbetar man emellertid med att lösa de många gånger svåra problemen.

Norsk Aero Klubb har förmodligen med KSAK:s exempel för ögonen hos Samferdselsdepartementet ansökt om statsbidrag. Klubben har även gjort en hänvändelse till Forsvarsstaben med begäran om att förbudet för flygning över och landning på norskt territorium måtte upphävas.

Den allt överskuggande händelsen inom NAK:s verksamhet blir att resa till Köpenhamn för att hämta de 50 amerikanska Piper Cub, som klubben lyckats skaffa. NAK har undersökt möjligheterna att så snart den första Cub'en kommit till landet ordna en instruktörskurs i närheten av Oslo. Avsikten med denna kurs är att skaffa varje lokal klubb åtminstone en utbildad och godkänd instruktör.

Beträffande modellflygningen har NAK beslutat att alla organisations- och andra spörsmål rörande modellflyget, bl a frågan om att upprätta modellflygförbundet, skall bearbetas från grunden. Modellflygets organisation kommer att utarbetas i samband med KSAK samt ett modellflygråd sammansatt av representanter för klubbarna runt om i Norge.

Anställningar på Alleberg

KSAK vill fästa uppmärksamheten på den annons i detta nummer av FLYG i vilken en del anställningar vid segelflygskolan under den kommande säsongen meddelas. De som är intresserade av att tillbringa en sommar på »Bergset» rekommenderas att studera annonsen närmare.

Fyra segelflyginstruktörer, en bogserförare, en mekaniker, en vinschskötare, en chaufför och två eller tre snickarlärningar är närmast aktuella. Ansökan skall vara inne hos KSAK senast den 1 mars. Säsongen beräknas börja under första hälften av maj. Chef för skolan blir som förut meddelats förre verkställande redaktören i FLYG, Yngve Norrvi.

Interimsbevis

För att möjliggöra att de instruktörer som utbildas vid av KSAK anordnade glid- och segelflyginstruktörskurser skall kunna tjänstgöra som instruktörer vid respektive flygklubbar genast efter godkänd avslutad kurs, har KSAK med Chefens för Flygkapnet och Luftfartsstyrelsens medgivande utfärdat ett interimsbevis, vilket utställes av kursledaren. Interimsbeviset gäller 45 dagar. Under denna tid hinner ordinarie bevis utfärdas.

I svenska civilflygkretsar har det länge varit känt vilka svårigheter grannlandskollegerna haft att kämpa med när det gällt att återuppta och utveckla den verksamhet som under de långa krigsåren varit totalt nedlagd. Litet var hade vi väl hoppats och väntat att efterkrigssvårigheterna redan under andra fredsåret skulle uppvisa en successiv reducering framförallt i Danmark, där man omedelbart efter okupationen startade en energisk återuppgygnadskampanj på civilflygets område.

Vid början av 1947 synes emellertid läget för flygentusiasterna i vårt södra grannland vara allt annat än ljusst. Som alltid när det är fråga om ideella rörelser är det ekonomin som är det största kruket och det vill tyvärr synas som om de danska flygförespråkarnas intensiva kampanj i syfte att erhålla statligt understöd för sin verksamhet — i likhet med förhållandet i Sverige — inte skulle vinna det gehör i vederbörande instanser som vore önskvärt.

För någon tid sedan läste vi en artikel i Berlingske Tidende, vari ordföranden i Det Kongelige Danske Aeronautiske Selskab, överingenjör M. P. Eskildsen uttalar sig om det danska civilflygläget just nu. Först och främst konstaterar hr Eskildsen att dansk privat- och sportflyg även under år 1947 kommer att vara starkt hämmat genom stränga restriktioner beträffande såväl drivmedel som flygmateriel. Därtill kommer att bristen på flygplatser är påtaglig. Man har gjort försök att intressera kommunala myndigheter för att anlägga flygplatser, men ännu är det endast ett litet fåtal lokala myndigheter som visat något bevis på flygsinne. Särskilt i Köpenhamn är behovet av en speciell flygplats för huvudstadens privatflygare skriande. I hela fem år har man diskuterat möjligheten av att anlägga en flygplats vid Brøndbyvester utanför Köpenhamn och man hoppas nu att det äntligen skall bli allvar av detta projekt. Brøndbyvesterfältet skulle bli av aktningvärt format (6 000 x 6 000 m) och skulle utan tvivel medföra ett oerhört uppsving för det köpenhamnska privatflyget.

Hr Eskildsen understryker vidare betydelsen av att det danska segelflyget blir föremål för myndigheternas intresse och att de danska segelflygarna därigenom i likhet med sina svenska kolleger erhåller statsbidrag till sin verksamhet.

De nuvarande kostnaderna för motor- och segelflygverksamheten i Danmark är på grund av de allmänna prisstegringarna på alla områden alltför höga för att drömmen om »flygningen för de mange» skall kunna realiseras.

Hr Eskildsen framhåller slutligen att den stagnation i dansk privatflyg som orsakats av olika svårigheter utgör en allvarlig belastning för landets många flygentusiaster och hotar att förkväva den anda av flygoptimism och framtidförhoppning som uppstod under kriget.

Den danska tidningsartikeln går som synes avgjort i moll men med kännedom om den tålmodighet som är utmärkande för danskt kynne vägar man hoppas att våra danska kolleger skall rida ut stormarna och framförallt förr eller senare få det stöd från statens sida som de är så väl värda.

BIBLIOTEKSNYTT

KSAK:s bibliotek som under det gångna året varit föremål för en genomgripande omorganisering erbjuder nu åter en synnerligen rikhaltig kollektion flyglitteratur. Efterkrigsåren har medfört en enastående aktivitet på det flyglitterära området, vilket naturligtvis medfört en kraftig utökning av bokbeståndet i KSAK:s bibliotek. I syfte att stimulera medlemmarnas intresse för vårt bibliotek redogör vi här för samtliga nyförvärv, som biblioteket gjort under 1946.

LITTERATUR

- Ahrenberg, A., Bolivar, luftens vagabond. Sthlm 1931.
Ahrens, L., Dictionary of aeronautics. New York 1939.
Air News yearbook. Ed. by Philip Andrews. Vol. 1—2. New York 1942—44.
The aircraft year book for 1946. Ed. by H. Mings. New York 1946.
Airport design. Washington 1944. (Civil Aeronautics Administration.)
Andrée, G., Sandviks flygning till Kap. Sthlm 1930.

Modellflygkommittén sammansätter

KSAK:s nya modellflygkommitté sammansattes för första gången den 26 januari i KSAK:s lokaler. En del av de frågor som uppdrogs vid klubbledarkonferensen i november, bl a den betydelsefulla frågan om svenska modellflygreglerna, behandlades.

Klubbarnas försäkringsfråga

I anslutning till tidigare översänt cirkulär beträffande en i Halmstad inträffad olyckshändelse under pågående övning i segelflygning och därav föranledd rättegång har förlikning träffats innan utslag avkunnats av domstolen. Enligt denna har som skadestånd och i rättegångskostnader utbetalats ett sammanlagt belopp av 9 125:95 kr. Då Halmstads FK har ansvarighetsförsäkring för sin verksamhet, har vederbörlig försäkringsbolag enligt försäkringsvillkorens bestämmelser ombesörjt rättegången och utbetalt beloppet för klubbens räkning. Detta fall visar med önskvärd tydlighet behovet av ansvarighetsförsäkring. KSAK rekommenderar därför klubbarna att skaffa sig försäkringsskydd till betryggande belopp.

Brittiskt civilflygcentrum

Lord Londonderry, det brittiska civilflygets varmaste förespråkare i Parlamentet, har upplåtit Londonderry House i London till Royal British Aero Club för en tid av 21 år. Den magnifika byggnaden kommer således att tas i anspråk av den nybildade civilflyginstitutionen »Aviation Centre of Information». Denna institutions verksamhet omfattar dock inte tekniska ärenden, vilka som tidigare sorterar under the Royal Aeronautical Society. Den nya informationscentralen kommer huvudsakligen att sysselsätta sig med sport- och turistflygväsendet. Londonderry House kommer också att inrymma expeditioner för the Association of British Aero Clubs, the British Gliding Association, the Aerodrome Owner's Association, the British Air Charter Association och the Guild of Air Pilots and Navigators.

- The aviations annual 1946. New York 1946.
Balbo, I., Med luftarmada över Atlanten. 1933.
Basic weather for pilot trainees. Washington 1942. (U. S. War Department. Technical manual. 1—232.)
Batten, J., Binsam ovan molnen. Sthlm 1938.
Bauvorschriften für Segelflugzeuge (BVS). Häft. 5.
Björkman, B., Aerodynamik. 1. Malmö 1943. (Hermods korrespondensinstitut.)
Björkman, B., Flygplanlära. Malmö 1944—45. (Hermods korrespondensinstitut.)
Blueprint for world civil aviation. The Chicago international civil aviation conference of 1944 as viewed by four members of the United States delegation in recent magazine articles. Washington 1945.
Bowden, C. E., The history and technical development of model aircraft. Leicester 1946.
Brütting, G., Segelflug erobert die Welt. München 1942.
Buck, R. N., Sparring with the weather. New York 1944.
Building and flying model airplanes. An Air Youth handbook. New York 1943.
Byrd, R. E., Mitt liv i luften. Sthlm 1929.
Civil pilot training manual. Washington 1941. (Civil Aeronautics Bulletin. 23.)
Civilian wings for everyone. Washington 1945.
Cornelius, S.-E., Luftnavigation jämte flygmeteorologi. Sthlm 1936.
Cullinan, W. E., Fundamental considerations in designing airports. — Bell, J., Methods and equipment used in building rigid and flexible airfield pavements. Chicago 1946. (American Road Builders' Association. Technical Bulletin. 102.)
Digest of civil air regulation for pilots. Washington 1943. (Civil Aeronautics Bulletin. 22.)
Earhart, A., Sista flygningen. Sthlm 1939.
Elements of technical aeronautics. New York 1942.
Engström, E., Svensk-engelsk teknisk ordbok. Sthlm 1945.
Fechet, J. E., Crane, J., & Smith, G. H., Parachutes. New York 1942.
Flensted-Jensen, K., Bygg själv — och lär andra. Sthlm 1946.
Flight instructor's manual. Washington 1941. (Civil Aeronautics Bulletin. 5.)
Flying scale models. Detailed plans, photographs and complete instructions for building 16 flying scale military airplanes... New York (cop. 1944).
Foltmann, J., Flykt över jorden. Sthlm 1945.
Foltmann, J., Flyvemaskiner fra alle Lande. Khvn 1945.
Foltmann, J., Flyveordbogen paa fire Sprog. Khvn 1945.
Forslund, J., Segla på vingar. Sthlm 1944.
Forster, J. E. P., Model aircraft petrol engines. Leicester 1944.
Freundlich, E. F., Air navigation. London 1945.
Föreskrifter för luftfarten. Räddningstjänst. (FRT) Sthlm 1946. (Kungl Luftfartsstyrelsen. Trafikavdelningen.)
Gas models. A collection of 21 outstanding gas models of all classes and types — A, B, C, control line, tailless... New York (cop. 1943).
Gillmer, T. C., & Nietsch, H. E., Clouds, weather and flight. New York 1944.
Grant, C. H., Model airplane design and theory of flight. New York (cop. 1944).
Gullberg, T., Svenska vingar. Sthlm 1929.
Gunnerfeldt, K., Flygande samarit. Sthlm 1939.
Handbook of airplane maintenance and operation. A practical treatment of the assembly, service, maintenance and overhaul of aircraft, engines and accessories. New York 1944.
Harper, H., Winged world. London 1946.
Harrison, L. P., Meteorology. New York 1942.
Hartness, B. C., Meteorology for pilots. Washington 1943. (Civil Aeronautics Bulletin. 25.)
Henrikson, H., Om segelflygning och dess energikällor i atmosfären. Sthlm 1944.
Holmqvist, C.-E., Flygning. Sthlm 1940.
How to fly. Including complete light plane directory. New York (cop. 1945).
Hunt, P., Radio control for model aircraft. Leicester 1944.
Hurt, H. W., & Wolf, C. A., Flight instruments. New York 1942.
The illustrated aviation encyclopedia. Ed.: N. V. Carlisle. Philadelphia 1944.
Instrument flying training. Washington 1942. (U. S. War Department. Technical manual. 1—145.)
Jacobs, H., Werkstattpraxis für den Bau von Gleit- und Segelflugzeugen. Ravensburg 1940.
Jane's all the world's aircraft. 1945—46. London 1946.
Jordanoff, A., Your wings. New York 1943.
Karlson, P., & Molin, K. G., Människan flyger. Sthlm 1938.
Langewiesche, W., Stick and rudder. An explanation of the art of flying. New York 1944.
Langlet, E., Mermoz, luftpostens hjälte. Sthlm 1939.
Langlet, E., Ungdomens flygbok. Förord av Carl Florman. 2 uppl. Sthlm 1939.
Lindbergh, A. M., Hör, vinden! Sthlm 1939.
Lindbergh, C., »Vi», min maskin och jag. Sthlm 1938.
Lindholm, M., Flyga är mitt yrke. Sthlm 1936.
Lorentz, G., & Hommerberg, S., Bernt Balchen, den flygande vikingen. Malmö 1945.
Die Luftschiffahrt. Hrsg. von F. v. Zeppelin. Stuttgart u. a.
Lundborg, E., När Nobile räddades. 2 uppl. Sthlm 1928.
Lyon, T. C., Aerial navigation. New York 1942.
Malmer, I., Elementär aerodynamik. Sthlm 1935.
Malmer, I., Teoretisk flyglära. Sthlm 1935.
Martin, H., Flyget. Sthlm 1939.
Martin, H., Luftens besegrare. Sthlm 1934.
Mignet, H., The flying flea. (Le Pou du Ciel.) London u. a.
Molin, K. G., Bahr, R. von, & Luthander, S., Autogiron. Sthlm 1943.
Morris, C. L., Pioneering the helicopter. New York m fl 1945.
Moss, S. A., Superchargers for aviation. New York 1944.
Naidich, J., Air navigation made easy. 1944.
Norvåg, A., Ti Aar bag Rattet. Fra Flyvemaskinerens Barndomsaar. Khvn 1918.
Nichols, R. G., Pilots' radio manual. Washington 1940. (Civil Aeronautics Bulletin. 29.)
Norberg, A., Med flygambulansen till fjälls. Sthlm 1944.
Norberg, A., Vingar över vildmarken. Sthlm 1945.
Nordisk Familjeboks sportlexikon. 1—5. Sthlm 1938—1941.
Norvåg, V., På tysta vingar. Malmö 1946.
Ostells, H., Flyg och krig. Sthlm 1942.
Ostells, H., Flyget vinner. Sthlm 1944.
Ostells, H., Flygdern. Sthlm 1945.
Ostells, H., Rymdens fåglar. Ryktbara flygplan. Ny följd. Sthlm 1943.
Ostells, H., Ryktbara flygplan. Rymdens fåglar. 3. Sthlm 1946.
Pallin, E., Flygande människor. Sthlm 1909.
Pilschke, E., Trans-arctic aviation. Washington 1945.
Radio in airmanship. New York 1942.
Ramm-Ericson, U., Modernt stridsflyg. Sthlm 1943.
Randers-Pehrson, N. H., History of aviation. New York 1944.
Richardson, H. C., Beall, W. E., & Manly, C. W., Flying boats. New York 1942.
Russell, D. A., The design and construction of flying model aircraft. Leicester 1943.
Spary, L. H., & Rippon, C. A., The model aeroplane manual. 3rd ed. London 1944.
Shedenhelm, L. E., Pilot's powerplant manual. Washington 1940.
Shields, B. A., Meteorology and air navigation. 1943.
Smith, F. H., Flying by instruments. New York 1942.
Stubbs, S. B., The design of Wakefield models. Leicester 1941.
Sundström, L., Flyglexikon. Svenskt-engelskt. Engelskt-svenskt. Sthlm 1946.
Söderberg, N., Praktisk flyglära. 2. Sthlm 1939.
Thoene, P., Rymdens erövring. Sthlm 1938.
Tschirren, F., Segelfliegen. 1946.
Warring, R. H., Indoor flying models. Leicester 1946.
Warring, R. H., Model gliders. Leicester 1945.
Warring, R. H., Nomographs for the aeromodeller. Leicester 1942.
Webster, S. H., Aircraft and power plant accessory equipment. New York 1941.
Victorin, H., & Forslund, J., Boken om flygning. Sthlm 1933.
Wilkinson, P. H., Diesel aviation engines. New York 1942.
Wennerström, S., Morgondagens flyg. Sthlm 1946.
Zacke, A., Flygets hjältar. Sthlm 1944.
Zaic, F., Model glider design. New York (cop. 1944).
Zetterström, H., (utg.). Carl Cederström. En minnesbok. Sthlm 1919.
Zier, A., Aerodynamics for model aircraft. New York 1942.
Zweng, C. A., Ground instructor rating. Hollywood (cop. 1943).
Ångström, A., Meteorologi. Sthlm 1935.
Ångström, T., Om flygning och luftfart. Sthlm 1934.
Ångström, T., Om luftens fartyg. Sthlm 1919.

Brev från
flottiljerna:



FALLSKÄRMSHOPP I BASSÄNG

Mitt i smällkalla vintern har vi från F 3 i Malmsslätt fått dessa soliga sommarbilder tagna under en övning där flygande personal gavs tillfälle uppleva hur det känns när man hamnar i vatten efter ett fallskärms-hopp och hur man sedan skall ta sig upp på det torra igen. Liknande övningar har förrangerats litet varstans på flottiljerna och vi har fått flera roliga bilder från olika håll. Att vi publicerar just dessa bilder från F 3 beror närmast på att de bildar en serie som ger en bra uppfattning om hur det går till vid dylika övningar, som säkert är betydligt skojigare för åskådarna än för deltagarna själva.



Piloten har tvingats hoppa och har haft oturen att behöva göra det ute på »havet». Under luftfärden har han tagit av sig flyghuvan med vidhängande kablar, mikrofoner etc samt kängorna. Ögonblicket innan han hamnar i plurret lösgör han sig från fallskärmen och...



... sedan gäller det för honom att fortast möjligt blåsa upp flytvästen varefter...



... han blåser upp och gör i ordning gummlibåten och...



... sedan är det bara att paddla i land.



ÅLLEBERG 1947

Vid Segelflygskolan Ålleberg anställes för tiden maj—augusti följande personal:

FYRA SEGELFLYGINSTRUKTÖRER, av vilka en bör vara motorflygutbildad och helst ha en motorflygtid av 150—200 timmar eller mera. En av dessa instruktörer skall tjänstgöra som instruktör i linstrainer och under tjänstgöringstiden vara beredd att genomgå en kurs för att kvalificera sig härför.

EN FLYGPLANFÖRARE för bogsering av segelflygplan. Sökande skall inneha tillstånd att utföra bogsering samt vara influgen på flygplantyperna Moth och Klemm 35. Vidare bör den sökande själv vara segelflygutbildad och helst även godkänd segelflyginstruktör.

EN MEKANIKER med gällande mekanikercertifikat. Sökande bör vara kompetent att utföra mindre reparationer på flygplan samt helst även på bilar och andra motorfordon. I tjänstgöringen kan komma att ingå även övriga arbeten än själva mekanikertjänsten.

EN VINSCHSKÖTARE med tidigare grundlig erfarenhet av vinschstart. Sökande bör inneha körkort samt vara beredd att även biträda vid övriga arbeten.

EN CHAUFFÖR med kompetens att självständigt utföra smärre reparationer på motorfordon. Största delen av arbetet består i transporter av material till och från Segelflygskolan.

TVÅ-TRE SNICKARLÄRLINGAR intresserade av att lära flygplansnickeri under erfaren snickares ledning. För denna tjänstgöring erhålles fritt vivre (kost och logi) + 30:— pr månad. Om nödvändigt kan tjänsten omfatta kortare del av den ovan nämnda tiden.

Ansökan med uppgift om löneanspråk skall vara KSAK tillhanda senast den 1 mars. Ansökan skall innehålla bestyrkta uppgifter om utbildning och tidigare tjänstgöring samt fullständiga personliga uppgifter. I anställningsvillkoren ingår fritt uppehälle vid Ålleberg samt fri resa hemorten—Ålleberg och åter. Närmare upplysningar erhålles genom KSAK.

KUNGL. SVENSKA AEROKLUBBEN
Malmskillnadsgatan 27 • Stockholm

KAN NI FLYGA?

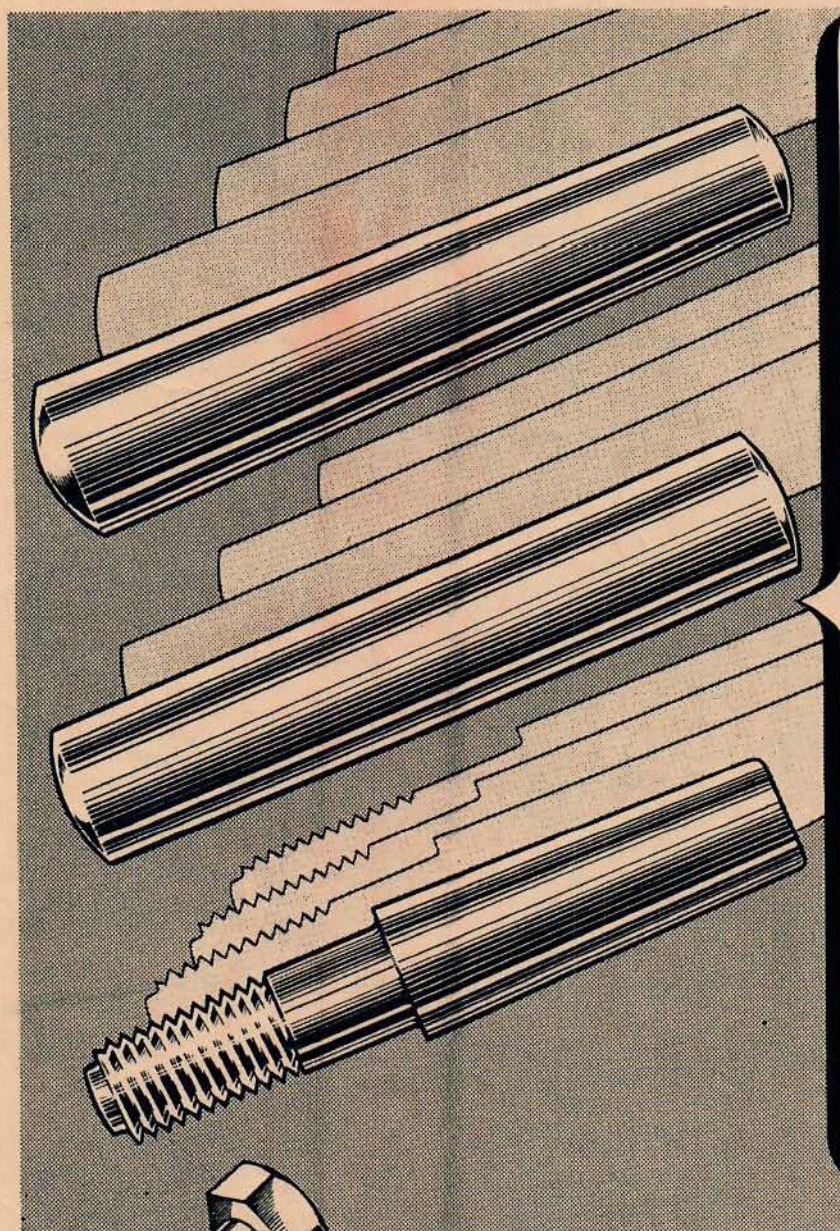
HANS PETERSONS MOTORSKOLA



står till Eder tjänst. Elever mottagas för erhållande av certifikat samt övningsflygning och förnyande av förfallna certifikat. Förstklassiga lärare. Prospekt sändes på begäran.

TELEFONER: ORSA 242 - 600

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 3. Årg. 25 • 30 jan.—12 feb. 1947

W. KLEEN:

TRAFIKFLYGET VID SKILJOVÄGEN

Ett år efter det att general Linder och bröderna Carl och Adrian Florman startat ABA, närmare bestämt år 1925, inträdde staten som intressent, till en början med årliga subventioner, från 1936 som innehavare av den ojämförligt största aktieposten. Nu är ABA i själva verket ett statligt företag, drivet i bolagsform.

Statens intresse för luftfarten inskränktes till våra förbindelser med utlandet. Inte förrän under kriget fick vi en början till reguljär inrikestrafik. När SILA bildades för den transoceaniska trafiken försökte staten förgäves få överta eller bli intressent i bolaget. Våra flygförbindelser med utlandet sköts alltså i närmaste samarbete av det statliga ABA och det enskilda SILA.

För dagen skall vi uteslutande beröra ABA:s europatrafik och bortser sålunda från både den transoceaniska och den inhemska trafiken, sedan vi erinrat om att den sistnämnda ekonomiskt delvis möjliggörs genom ABA:s inkomster av utlandstrafiken.

Det är europatrafiken som står vid skiljovägen, vilket Luftfartsstyrelsen framhållit i sitt utlåtande till regeringen om Svenska Lloyds och Svenska Aero Lloyds ansökan om koncession på en flyglinje Göteborg—London. Det är betydelsefulla ord: »Den tid närmar sig, då ett avgörande i princip från statsmakternas sida till spörsmålet, huruvida svensk reguljär inrikes- och europeisk lufttrafik skall vara ett statsmonopol eller ej, icke längre kan undan skjutas».

Som känt har regeringen avslagit Svenska Lloyds ansökan. Diskussionens vågor har gått höga i dagspressen, och man har velat se regeringens avslag som ett utslag av dess allmänna socialiseringssträvanden. I dessa spalter lämnar vi den politiska sidan av saken å sido för att se frågan uteslutande ur dess trafiktekniska

synpunkt. Och denna synpunkt anlades också helt av kommunikationsministern vid mitt besök hos honom i frågan. Jag sneglade förgäves under det vackra sengustavianska skrivbordet efter den socialistiska bockfoten, men det är ju mycket som finns fastän det inte syns. Resultatet av detta besök återfinns på sid 10 tillsammans med de övriga uttalanden, som vi begärt av de andra parterna i målet, nämligen cheferna för luftfartsstyrelsen överdir

Ljungberg, för ABA kaptan Florman och för Svenska Lloyd dir Bökman. Överdir Ljungberg hänvisade emellertid till styrelsens utlåtande över koncessionsansökan och sade sig icke ha något att tillägga. Utlåtandet återges i sin helhet ordagrant.

Dessa aktstycken ger våra läsare möjlighet att själva bedöma den utan tvivel svårbedömda frågan. Här finns tydligen plats för det subjektiva bedömandet, beroende på vilka av de många faktorerna man anser väga tyngst. Ett kategoriskt svar på frågan är ytterst svårt att ge. Här skall endast framläggas några synpunkter.

Först och främst behöver man icke anse regeringens beslut såsom ett slutgiltigt ståndpunktstagande till frågan om statsdrift eller enskild företagsamhet. Statsrådet Nilssons uttalande synes visa, att regeringen icke ännu anser tiden kommen härför.

Därnäst får man hoppas, att när tiden kommer frågan skall få den lösning som ur allmänhetens synpunkt är den bästa, dvs den lösning som ger allmänheten bästa möjliga förbindelse till lägsta möjliga pris. Och det kan väl alla vara överens om att detta icke vinn genom statsmonopol, även om detta monopol har utländsk konkurrens. Trafiktaxorna får icke sättas för att uppbära en statlig organisation utan med hänsyn till allmänheten, dvs till en strävan efter lägsta möjliga pris. Vi har här spår som förskräcker: när ABA ville sänka sina inrikes taxor fick detta ske endast till c:a 60 % av den begärda sänkningen på grund av protest från statens järnvägar, som fruktade konkurrensen! SJ hade satt sig i postdiligensens ställe (se dir Bökmans yttrande).

En annan synpunkt som icke får förbises är, att Svenska Lloyd sedan 1879 på ett utmärkt sätt skött trafiken på London utan statens stöd men till samhällets gagn. När bolaget vill rätta sig efter de nya tiderna och anpassa sin trafik därefter, bör staten icke lägga hinder i vägen för utvecklingen, annat än möjligen tillfälligt med hänsyn till aktuella svårigheter, som kan väntas bli undanröjda. Ju förr detta kan ske desto bättre.

Men framförallt måste man varna för en alltför långt gående förenkling av frågan. Då kan den visserligen bli lätt att lösa, men man riskerar då att få en lösning som icke är hållbar.

Efter regeringens beslut återstår endast att vänta och se. Och att under väntetiden hålla ögonen öppna för att utfinna den bästa lösningen, det är att tillgodose allmänhetens intressen.



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.

ABA och SVENSKA LLOYD

I den aktuella debatten om Svenska Lloyds koncessionsansökan om en reguljär flyglinje Göteborg-London är Flyg här i tillfälle att ge alla berörda parter synpunkter på frågan. Saken behandlas dessutom på ledarplats.

**Kommunikationsminister
Torsten Nilsson:**

Nödvändigt med ett enhetligt svenskt trafikflyg



STATSRÅDET NILSSON hade från sitt ämbetsstillträde anslutit sig till ståndpunkten om nödvändigheten av att skapa och vidmakthålla ett gentemot den hårda utländska konkurrensen verkligt konkurrensdugligt, d v s enhetligt svenskt trafikflyg. Han hade tagit intryck av vad som tidigare anförts av såväl företrädare för statliga som privata intressen på flygets verksamhetsområde, nämligen att den svenska luftfarten borde rationalisera sin verksamhet och undvika splittring med därigenom fördyrad trafik- och försäljningsorganisation. Enligt vad sakkunskapen då anförde skulle ett handlande i enlighet härmed skapa ett utgångsläge för svenskt flyg, som satte det i stånd att bättre och mera framgångsrikt kunna följa med i utvecklingen och effektivt delta i konkurrensen med utländska bolag.

Om Svenska Lloyd skulle ha fått den begärda koncessionen, skulle detta ha inneburet ett frångående av den principiella ståndpunkten. Skälet härför skulle vara, att utlandstrafiken nu nått en sådan omfattning, att den skulle kunna bära två konkurrerande bolags verksamhet. Det gynnsamma resultatet av ABA:s utlandsflyglinjer under det senaste året anses stundom ge belägg för en sådan uppfattning.

Men här är man inne på den subjektiva bedömningens område. För sin egen del ansåg statsrådet, att man icke kan lägga ABA:s senaste resultat till grund för en ny koncessionspolitik, enär man icke kan vara säker på att den nuvarande högkonjunkturen

för trafikflyget kommer att bestå. Och om två svenska företag skulle dela trafiken, skulle detta med nuvarande trafikunderlag för båda bli mindre fördelaktigt. De konkurrerande utländska företagen sörjer dessutom för att det svenska bolaget icke får någon monopolställning.

Härtill kommer, att om man ger ett redaribolag koncession på en flyglinje vore det svårt att neka ett annat bolag koncession på en annan linje. Genom en sådan koncessionspolitik skulle man undanrycka grundvalen för det gamla svenska trafikflygets ekonomiska bärkraft.

Statsrådet ansåg därför, att inga nya skäl tillkommit för ett frångående av den principiella och praktiska ståndpunkt, han intagit till frågan, vilken ståndpunkt också varit regeringens.

Luftfartsstyrelsen:

Koncession på fem år!

Luftfartsstyrelsen fick den 30 juni 1946 regeringens uppdrag att avge utlåtande över Svenska Lloyds och Svenska Aero Lloyds den 24 oktober 1942 gjorda och den 28 juni 1944 förnyade ansökan om koncession på en flyglinje Göteborg—London. Styrelsens utlåtande återges nedan ordagrant.

Den våldsamma utveckling av det civila flyget som ett internationellt transportmedel, som förutsetts skola bli en följd av det andra världskrigets tekniska framsteg, är nu i full gång. Ett stort antal länder är i färd med att söka säkra sig en position inom det framtida internationella civilflyget. Konkurrensen är utomordentligt hård länderna emellan och såväl politiska som ekonomiska medel utnyttjas för att förskaffa det egna landet fördelar.

I den diskussion som förts i Amerikas Förenade Stater och England kan två skilda metoder urskiljas att uppnå största möjliga konkurrensduglighet för det egna landets civilflyg. England har ansett vägen böra gå över skapandet av tre helt statsägda och noggrant statskontrollerade företag, vilka erhållit exklusiva rättigheter att bedriva reguljär trafik var och en inom sin region. I USA åter är företagen helt privatägda och man förfäktar där i allmänhet den mening, att endast härigenom kan utvecklingen effektivt befrämjas. Stor vikt fästes vid kontroll över att icke järnvägs- eller redariföretag skaffar sig inflytande över flygföretagen, då detta förutsättes kunna verka i utvecklingshinderande riktning. Den fria konkurrensens princip har emellertid inte hindrat en uppdelning, särskilt vad Amerikas internationella flygtrafik beträffar, i olika regioner inom vilka endast ett eller ett par amerikanska företag arbetar och därvid undantagslöst med kraftigt politiskt ståtligt stöd.

Dessa skiljaktigheter i uppfattning i en grundläggande principfråga mellan två av de största lufttrafikländerna kan hänföras till vissa inrikespolitiska överväganden, vilka luftfartsstyrelsen inte funnit lämpligt att ta ställning till för Sveriges del. Det är emellertid tydligt att den tid nu närmar sig, då ett avgörande i princip från statsmakternas sida till spörsmålet, huruvida svensk reguljär inrikes- och europeisk lufttrafik, skall vara ett statsmonopol eller ej, icke längre kan undanskjutas. Vad den utomeuropeiska trafiken beträffar har statsmakterna redan tagit ställning genom den för Svensk Interkontinental Lufttrafik Aktiebolag meddelade koncessionen.

Så mycket står klart att vad Sverige beträffar medlen att skapa eller säkra åt vårt land en plats inom det internationella flyget som står i lämpligt förhållande till vårt näringslivs struktur och behov främst bör vara god service och största möjliga säkerhet. Till god service hör — för att flygets snabbhet skall kunna rätt utnyttjas — bland annat att antalet flygplan skall vara så stort

och trafikapparaten i övrigt så dimensioneras, att plats i flygplan normalt skall kunna erhållas med kort varsel. Säkerheten är beroende, förutom av en mångfald andra faktorer, av att flygföretagen har en ansvarskännande ledning, erfaren mark- och flygande personal samt erforderliga tekniska resurser med hänsyn till såväl flygplan som översynsverkstöder.

Frågan om statsmonopol var inte något problem, så länge lufttrafiken krävde direkt statssubvention för sitt uppehållande. Då, på sätt för närvarande är fallet, lufttrafiken åtnjuter en betydande indirekt subvention kunde måhända även skäl anföras för att inte tillåta andra än statsföretag att dra nytta härav. Häremot kan dock med fog invändas att utländska privata bolag inte borde vara bättre ställda än svenska. Spörsmålet kommer, ur de synpunkter luftfartsstyrelsen har att företräda, i ett nytt läge, om den av styrelsen intagna principståndpunkten att lufttrafiken bör så snart som möjligt finansiera markorganisation m m genom därför avpassade avgifter, vinner statsmakternas gillande. Om luftfartsstyrelsen får tillfälle att förvalta sina anläggningar och lämna sin service efter affärsmässiga grunder, måste styrelsen redan på grund härav lägga bl a den synpunkten på frågor om trafikstillstånd att den trafik, som fyller kraven ur säkerhetssynpunkt, som motsvarar ett behov och som vill betala tillräckliga avgifter, bör uppmuntras. Härigenom kan flygplatserna ges räntabilitet, vilket på längre sikt måste vara en förutsättning för en mera kapitalkrävande utbyggnad av flygplat-



Överdirektör C. Ljungberg.

serna. Detta i sin tur är en förutsättning för flygets utveckling till ett verkligt allmänt använt trafikmedel.

Luftfartsstyrelsen vill i detta sammanhang erinra om likheten i princip mellan sjöfart och luftfart. Hamnarna är öppna för både in- och utländska redariföretag och såväl för linjefart som trampfart. Luftfartsstyrelsen kan inte se något vägande skäl, varför lufthamnarna, d v s flygplatserna, skulle vara öppna för både in- och utländskt s k charterflyg medan regelbunden europeisk lufttrafik på Sverige i vad beträffar svenska företag skulle förbehållas AB Aerotransport men stå öppen för alla utländska företag från länder som har lufttrafikavtal med vårt land.

Överhuvud tillmåter luftfartsstyrelsen den fria konkurrensen en utomordentlig betydelse som utvecklingsbefrämjande faktor, särskilt då det gäller ett så nytt kommunikationsmedel som flyget. Principen om fri tävlan mellan svenska företag inbördes står också, såvitt luftfartsstyrelsen kan finna, bäst i samklang med de fem principerna om luftens frihet var till Sverige efter rekommendation från AB Aerotransport anslutit sig.

Luftfartsstyrelsen övergår härnäst till behandling av den aktuella koncessionsfrågan för linjen Göteborg—London.

Till en början måste Göteborgs ställning som rikets andra stad, dess läge och traditionella förbindelser anses motivera direkt linjetrafik med London. Ett luftfartsavtal om flygtrafiken mellan Sverige och England kan beräknas bli avslutat inom den närmaste tiden. Vid de preliminära förhandlingarna har erinran från engelsk sida icke rosts vare sig mot att trafiken på svensk sida drives av flera

bolag eller mot svenska linjer till London från såväl Stockholm som Göteborg. Erlinns må dock att om en kapacitetsbegränsning av flygtrafiken mellan Sverige och England i någon form skulle komma att genomföras, då uppstår givetvis vissa fördelningssvårigheter.

Att den sjötrafik, som Svenska Lloyd under ett sextioårigt år med avsevärt ekonomiskt risktagande upparbetat mellan Sverige och England varit riket till synnerligt gagn, därom kan inte råda mer än en mening. Det är uppenbart att ett nära samarbete mellan ett rederiföretag och ett flygföretag på linjen Göteborg—London kan medföra fördelar för allmänheten, exempelvis genom gemensam försäljningsorganisation, fördelning efter enbart rationella, trafikekonomiska grunder av den högvärdiga och den mindre dyrbara frakten mellan de olika transportmedlen samt genom möjligheten att sälja tur- och returbiljetter avseende båtfärd i ena och flygfärd i andra riktningen.

De inledningsvis berörda amerikanska farhågorna för ett ekonomiskt inflytande från ett järnvägsbolags eller rederiföretags sida skulle verka utvecklingshämmande inget näppeligen tillämpning på flygtrafiken på linjen Göteborg—London, där konkurrens kommer att möta inte endast med ABA:s linje Stockholm—London utan även med ett engelskt bolag.

I väntan på Kungl Maj:ts prövning av luftfartsstyrelsens förslag om utredning av frågan om formerna för att bedriva svenskt linjeflyg har styrelsen inte ansett sig tidigare än nu böra till behandling uppta den föreliggande koncessionsansökningen. Ett annat skäl härtill har varit att sökandebolaget vid tidpunkten för koncessionsframställningen saknade tekniska förutsättningar att bedriva den trafik, för vilken man sökt koncession.

Emellertid har sökandebolagets ställning i ifrågasättande hänseende väsentligen förändrats under den tid som gått, därigenom att det av sökandebolaget jämte andra ägda Skandinaviska Aero Aktiebolag utövat yrkesmässig luftfart på ett flertal länder och därigenom förvärvat viss praktisk erfarenhet. Bolaget har även skaffat sig möjligheter att överse planen på egna verkstäder.

Även om resurserna för närvarande inte är tillräckliga för att tillåta att omedelbart öppna regelbunden passagerartrafik på linjen Göteborg—London bör de dock kunna utbygga i här för erforderlig omfattning.

Luftfartsstyrelsen finner detta vara motiv för att koncessionsansökningen nu kan uppstå till avgörande. Att kräva att hela organisationen skall vara utbyggd innan koncession beviljas, vore orimligt redan på grund av storleken av det betydande ytterligare kapital, som erfordras. En utväg synes vara att koncession beviljas på förslagsvis fem år att börja räknas från den tidpunkt inom ett år då de tekniska krav, som må uppställas av luftfartsstyrelsen, uppfyllts.

Luftfartsstyrelsen får i underdanighet på det sätt tillstyrka bifall till den remitterade framställningen att styrelsen föreslår, att Kungl Maj:ten lämnar Aktiebolaget Aero Lloyd tillstånd på fem år till regelbunden lufttrafik mellan Göteborg och London från och med den tidpunkt inom ett år då de bestämmelser, som må komma att av styrelsen meddelas blivit uppfyllda. Koncessionsvillkoren i övrigt torde böra utformas i huvudsakligen överensstämmelse med dem, som meddelats för AB Aerotransport på europeiska linjer och med hänsynstagande till innehållet i ett blivande engelskt-svenskt luftfartssavtal.

I detta ärendes handläggning har luftfartsstyrelsens samtliga ledamöter deltagit.

Tilläggsas bör, att Luftfartsstyrelsen består av utöver direktör Ljungberg utrikesrådet Grafström, generalmajor Ljungdahl (chef för flygstaben), bankdirektör Marcus Wallenberg och konteramiral Wetter.

Direktör Carl Florman,

ABA:

Splittring till skada för svensk luftfart

Det har sagts från Svenska Lloyd och många andra håll, att ABA och statsmakterna skulle vilja monopolisera svensk luftfart för att undvika konkurrens. Därtill må först och främst sägas, att ABA driver huvuddelen av sin trafik i en mycket hård konkurrens med en mängd utländska flygföretag. Så har fallet varit alltsedan ABA bil-

dades 1924, då på privat initiativ och med privat kapital, och även senare efter statens intresse i företaget. Bolaget har emellertid i denna konkurrens väl hävdats sig och under sin utveckling vuxit sig så starkt, att vi ansett oss kunna avstå från den statliga subvention som under så lång tid var nödvändig.

I det aktuella fallet hade alltså Luftfartsstyrelsen tillstyrkt koncession till ytterligare ett lufttrafikbolag på linjen Göteborg—London, d v s utom ABA och British European Airways till ett tredje, »Svenska Aero Lloyds». Ett tredje svenskt bolag kan även berättiga till ett fjärde engelskt bolag. Jag kan anföra några synpunkter som ABA har framfört till Kungl Maj:ten i anledning av den motivering, som Styrelsen anförde för sin tillstyrkan.

I sin luftfartspolitiska översikt har Luftfartsstyrelsen gjort vissa jämförelser med förhållandena i England och Amerikas Förenade Stater och konstaterat att Englands luftfart bedrivs av tre statsägda företag, verksamma inom vissa angivna regioner, medan i USA lufttrafikföretagen är många flera och helt privatägda och driver sin verksamhet i konkurrens. Samtidigt konstateras dock att den fria konkurrensen inte hindrat en indelning även i Amerika i olika regioner, inom vilka endast ett eller högst ett par företag arbetar.

Luftfartsstyrelsen har uppenbarligen velat sätta de amerikanska förhållandena som norm för den politik Sverige i ifrågasättande hänseende enligt Styrelsens förmenande borde föra. Jämförelser i dylika avseenden mellan USA med dess ca 130 miljoner invånare och ett land av Sveriges storleksordning torde dock alltid vara ytterst missvisande. De svenska luftfartsförhållandena bör i stället sättas i jämförelse med motsvarande företeeser i andra europeiska länder. Bortsett från England med dess stora territorier i främmande världsdelar finns veterligen intet land i Europa, som har mera än ett flygföretag, privat- eller statsägt, som bedriver reguljär internationell flygtrafik. Gentemot USA torde hela Europa böra ställas som jämförelseobjekt i detta avseende, och man skall då



fåna att inom detta område — i dag bortsett från Sovjetunionen och Tyskland — föreligger en ytterst hård konkurrens mellan de olika europeiska ländernas flygföretag, en konkurrens som är i ständigt stigande. Härtill kommer konkurrensen från de amerikanska flygbolags sida som bedriver luftfart på Europa.

Luftfartsstyrelsen nämner intet om efter vilka grunder koncessioner beviljas flygföretag i USA. Känt torde emellertid vara att den amerikanska luftfartsmyndigheten dels ställer synnerligen stora krav på lufttrafikens organisation och dels att koncession för ett flygföretag i USA inte beviljas, om inte ett verkligt trafikbehov föreligger. Tillgodoseendet av en hög standard inom flyget är nämligen i allra högsta grad beroende av att trafiken kan bedrivas med relativt gott ekonomiskt resultat.

Som känt har ABA:s flygplanflotta under de senaste åren utökats med tre flygplan av typ Douglas DC-4 och femton flygplan av typ Douglas DC-3. För ytterligare utökning och modernisering av flottan har bolaget verkställt nybeställningar av ytterligare ett antal 4-motoriga flygplan. Dessa nya flygplan kommer att insättas i trafik under den tidigare hälften av år 1948. Vidare är erfordriga kontors-, verkstads- och hangarbyggnader delvis färdiga och delvis under uppförande. Bolagets personal har successivt

(Forts. på sid. 27.)

Direktör K. R. Bökman, Svenska Lloyd:

Rädsla för konkurrens



Med anledning av Er anhållan om ett uttalande i samband med Kungl Maj:ts avslag på Svenska Lloyds koncessionsansökan borde det vara tillfyllest att referera i första hand till bolagets ansökningshandlingar samt i övrigt till alla de inlägg och intervjuuttalanden jag under årens lopp gjort i pressen. Jag skulle även kunna referera till ledande artiklar i bl a Dagens Nyheter, Stockholms-Tidningen, Göteborgs Handels och Sjöfartstidning, Göteborgs-Posten och även Ny Tid (s), vilka alla på ett utomordentligt logiskt och klarläggande sätt uttryckt sin förvåning över regeringens nu sent om sidos fattade beslut.

»Kungl Maj:ten finner icke skäl bifalla ansöknigen.» Någon motivering för avslaget finns inte utan måste det väl närmast betecknas som ytterligare ett bevis för den socialiserings- och monopolistens regeringens nu gör sig till talesman för.

Skulle man emellertid våga utgå från att regeringen lyssnat till ABA:s uttalande med anledning av Svenska Lloyds koncessionsansökan, nämnes där — om jag inte missminner mig — i främsta rummet som orsak för avslag att det saknas trafikunderlag för ytterligare en flyglinje Göteborg—London, vilket inte hindrar att flygparken på Londonlinjen ouppörligen utökas i den mån som trafikunderlaget stiger. Denna ABA:s motivering intrar mig om när på sin tid det ansågs överflödigt med järnväg mellan Stockholm och Uppsala då posttillgångens passagerarkapacitet väl täckte behovet! Svenska Lloyd ser framåt i tiden och befarar att den sedan 1879, jag vågar påstå, till belåtenhet skötta passagerartrafiken till sjöss kan komma att lida ett menligt avbräck genom regeringens nu fattade beslut att förvägra bolagets normala utveckling. Posttillgångs/järnväg—båtar/flyg ligger snubblade nära varandra.

ABA torde emellertid knappast tro på sin egen motivering och för den skall inte heller regeringen. Den verkliga orsaken kan helt enkelt beskrivas som **rädsla för konkurrens**. Det är en förtjusande situation att sitta i orubbat bo, en situation som endast ett monopolföretag kan njuta av — med regeringens hjälp. Huruvida detta ur allmänhetens synpunkt sett är den rätta vägen att få den bästa och billigaste trafiken synes t o m den socialdemokratiska pressen starkt betvivla.

Statens något ansträngda finanser har visserligen på sistone sluppit bördan av statsubvention till ABA, men det må inte glömmas att ABA nyligen till Luftfartsrånefonden inlämnat en ansökan om inte mindre än 24 miljoner kronor för att inköpa flygplan och motorer. Huruvida ABA med en personal av inte mindre än 2 578 personer även i fortsättningen kommer att kunna driva sin rörelse utan statssubvention ställer jag mig tvivlande till. Svenska Lloyd hade haft för avsikt att med eget kapital och utan att anlita statshjälp bedriva linjen Göteborg—London, en synpunkt som regeringen vid sitt ställningstagande måhända även borde ha tagit hänsyn till.

Trumpetargården den 3 januari 1947.

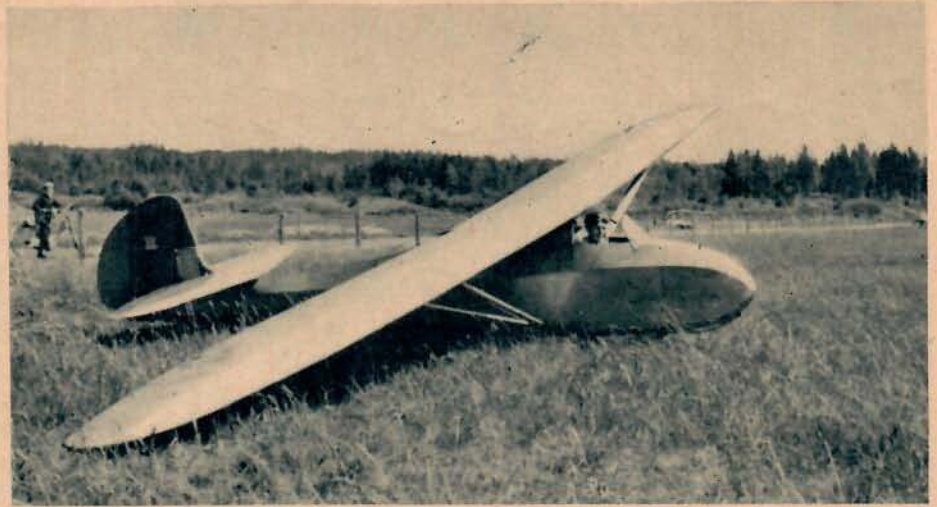


HANS STENIUS

heter den unge man som byggt det segelflygplan — HS-1 — som presenteras på denna sida. Stenius är ålänning men är född i Sverige och fyllde för någon tid sedan 23 år. Han har som många andra börjat sin »flygarbanan» med att bygga och flyga modellflygplan och har bl a varit landskapsman vid en tävling mot Sverige. Sin segelflygutbildning har Hasse fått på Segelflygskolan på Jämsjärke där han avlagt B-diplomet. Sedan har han varit en av förgrundsfigurerna inom den åländska flygverksamheten, både som modellflygledare och som ledare för Mariehamns Flygklubbs segelflygsektion och han har även på många andra sätt verkat för att sprida flygsinne på det lilla Åland.

För närvarande är Hasse bosatt i Stockholm där han är chef för ett tandlaboratorium och det var här FLYGs medarbetare hade något sammanträffa med den gemytliga ålänningen. — Denna gång lyckades en amatörbyggare men denna artikel får inte inspiro till flygplansbygge på egen hand.

Överst t h HS-1:an på flygfältet vid Mariehamn. Som synes är planet ganska likt Babyn frånsett det elegant utformade stjärtpartiet. — Nedan t h HS-1 i treplansskiss. Observera bakkroppens genomskärning som inte är sexkantig som på Babyn utan fyrkantig. — Nedan: En detaljbild från nosen visande placeringen av den låga kopplingen. — Längst ned: Den kvinnliga fägringen på Åland får vara med på ett hörn av denna bild av HS-1:an i grodperspektiv.



BYGGDE SITT EGET SEGELFLYGPLAN

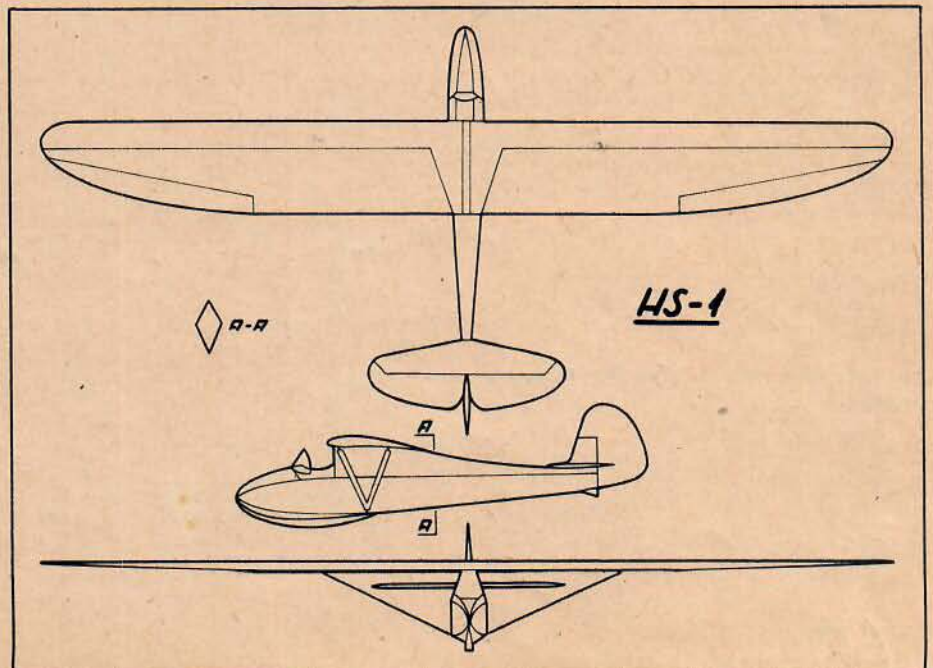
Att själv ha konstruerat, byggt och provflygitt sitt segelflygplan är en prestation som Hans Stenius från Åland för närvarande torde vara tämligen ensam om i hela Norden. Visserligen fanns det för 15—20 år sedan flera liknande »hemslöjdare» men förhållandena var ju på den tiden helt andra än nu och kan knappast jämföras med detta fall.

Idén att själv mixtra ihop ett segelflygplan fick Stenius då det visade sig omöjligt att från Finland skaffa vare sig ett färdigt flygplan eller en byggsats. Inte ens ritningar stod att uppbringa. På hösten 1943 började han arbetet, först vid ritbordet och sedan i ett skjul som fick tjänstgöra som bygglokal och vintern 1945 — alltså efter nästan halvannat års ihärdigt arbete — stod planet klart för provflygning! Otaliga var de svårigheter konstruktören hade att brottas med innan planet var i luften. Trävirke fanns det visserligen

ganska gott om men att få den rätta kvalitén och att få virket sågat i rätta dimensioner var nog så knepigt. Ännu svårare blev det med metalldelarna. Med hjälp av några kamrater som arbetade på en verkstad ordnades så småningom även den saken, men eftersom flygplansbygge inte är detsamma som vilket metalljobb som helst fick Stenius ofta själv ta i filen eller ställa sig vid svarven för att utföra mera komplicerade arbeten. Svårast blev det emellertid med klädseln. Ingen duk stod att få och då kom han på den djärva tanken att pröva vanligt, tjockt omslagspapper! Försoket lyckades och vid det här laget har planet redan gjort bortåt 200 starter — utan något som helst mankemang.

Till sist några data och prestanda: spännvidd 12,0 m, längd 5,80 m, vingyta 13,7 m, kg, glidtal 1:18, sjunkhastighet 0,70 m/sek.

Salle.





Överst på denna sida visas ett expressivt foto av en raketdriven, fjärrmanövrerad experimentprojektil kallad »Tiamat» och konstruerad av National Advisory Committee for Aeronautics (NACA). Enligt uppgift lär den inte vara avsedd för direkta militära ändamål utan användes för experiment av olika slag. Själva »bomben» innehåller inte

RAKETER OCH GLIDBOMBER

Intressanta bilder av USA:s senaste "hemliga vapen"

sprängämne utan endast vetenskapliga instrument. »Tiamat» har en längd av 4,4 m och en vikt av ca 270 kg. Dess hastighet anges till ca 1 000 km/t. På bilden ses även den bakom projektilen anbragta extra raket-start-anordningen som sedan fälles till marken. Bilden t h visar däremot ett rent krigsvapen — en raketdriven glidbomb som transporteras till målets närhet — hängande under vingen på ett bombplan. Efter fällningen från »moderplanet» övertar ett annat plan kontrollen av bomben och dirigerar den mot målet per radio. Den imponerande »projektilen» bär beteckningen KU3N-1 och dess flyghastighet är ca 800 km/t, då den träffar sitt mål. Under vingarna på nedanstående CONVAIR Privateer bombplan med det lustiga »boll»-tornet i nosen medföres också två glidbomber. Dessa är emellertid av en helt annan typ som saknar varje framdrivningsanordning. Användningen av »Bat», som bomben populärt kallas är emellertid densamma som för KU3N-1. Som framgår av bilden har fenytorerna på de båda glidbomberna inte exakt samma utformning.



BOMBER HARRIS

ser på luftkriget

De första magnetiska minorna fälldes runt våra kuster i oktober 1939 och åstadkom både bestörtning och modfärdighet. RAF fick då till uppgift att bombardera de sjöflygplatser från vilka de tyska minfällarna antogs starta. Vi gjorde faktiskt en del nytta, men det är betecknande för inställningen här i landet till luftkriget att vi inte hade tillstånd att bomba de landflygplatser, från vilka andra minfällare startade — vi kunde ju riskera att skada någon.

Detta förbud upphävdes tillfälligt när tyska flygstridskrafter fälde några bomber över Scapa Flow (den engelska flottbasen). Som repressalier anföll vi tre nätter sjöflygbasen på ön Sylt. Ursprungligen var det meningen att vi skulle bomba också sjöflygbasen på ön Borkum, men några »politiker» upptäckte att det fanns ett halvt dussin civila som bodde i närheten, varför planen övergavs.

När tyskarna inledde sin offensiv västerut inriktades — eller felriktades — vårt bombflyg på förbindelsebekämpning. Men vi fick snart klart för oss omöjligheten att med de medel vi då hade till förfogande lösa uppgiften. Ur bombflygets synpunkt var slaget om Frankrike en enda föra.

Våra bombstridskrafterns insatser i detta slag överskattades i hög grad. Men senare, under slaget om Storbritannien, gick man till motsatt överdrift.

Förtjänsten av att ha oinbetjänt invasionen i England tillskrevs jaktflyget, och man underskattade oerhört bombflygets roll i slaget, vilken självfallet var att bomba invasionshamnarna och i den sammanförd överskeppningsmateriel. I själva verket var det bombflygets förstörelse av denna materiel som övertygade tyskarna om gagnlösheten i att försöka gå över Kanalen, i synnerhet som vårt jaktflygs seger visade, att vår bomb skulle få erforderligt jakttskydd över Kanalen och därför skulle kunna anfälla även under dager.

År 1940 stod ministeriet för ekonomisk krigföring på höjden av makt och anseende. Det planlade en offensiv mot Tysklands industrier för framställning av syntetisk bensin, aluminium och flygplan. Åtskilliga omständigheter samverkade till att dölja fruktlosheten av en sådan offensiv vid denna tid.

De styrkor vi skulle kunna insätta mot ifrågasättande mål var ytterst små och deras bombblast obetydlig. Man visste dock att denna svaghet med tiden skulle övervinnas. Men hela planen — liksom fallet var med avseende på det mesta av vår ekonomiska

BOMBFLYGET RÄDDADE ENGLAND FRÅN INVASION

krigföring under krigets början — bortsåg från det faktum att Tyskland icke var effektivt inringat.

Dessutom skulle bombflyget också verkställa förbindelsebekämpning i Tyskland. Det var sannolikt först sedan vi själva fått erfarenheter av bombverkningsarna mot järnvägarna under Blitzen som vi lärde oss inse hur snabbt man kan reparera även de mest omfattande, spridda och ihållande skadegö-

Med denna artikel inleder chefen för RAF:s Bomber Command under kriget, Air Chief Marshal

Sir ARTHUR HARRIS

artikelserien om sina erfarenheter från och synpunkter på bombkriget mot Tyskland, varvid han får rikliga tillfällen att betrakta och bedöma även andra med flygkriget sammanhängande frågor.

relser. Men sedan det blivit klart att vi under 1940 inte kunde skada fienden genom att bomba hans industrier och kommunikationer, borde vi inte ha offrat män och flygplan på sådana anfäll. I stället borde vi ha sparat våra styrkor för att avvärja en möjlig invasion i England och för framtida offensiver.

Men efter slaget om Frankrike blev plötsligt den strategiska bombningen det centrala i allierad strategi. Det blev därför nödvändigt att genast börja anfällen, om än i ringa omfattning och om också bara för att utröna fiendens försvarsåtgärder.

Min verkliga offensiv mot Tyskland började icke förrän ett år efter mitt övertagande av befälet över bombflyget i februari 1942. Orsakerna var brist på flygplan och utbildade flygare.

Jag anmodades att anfälla mål, utsedda av marinen, att understödja de andra försvarsgrenarnas operationer och att anfälla industrimål i Frankrike. Men under de första fem månaderna var min huvudsakliga uppgift att bomba Ruhr.

Dittills hade endast ett flygplan av tio kunnat närma sig något mål i Ruhr på 10 km avstånd, och allting berodde på ett nytt navigeringsinstrument kallat Gee (ett system med radiopjpling). Vid första möjliga tillfälle, vilket inträffade natten till den 8 mars 1942, ordnade jag ett anfäll mot Essen med 211 flygplan. Bildspaningen visade att inga som helst skador uppstått i målområdet. Under följande tre månader utfördes ytterligare elva storanfäll mot Essen, men inga allvarliga skador tillfogades vare sig Essen eller Krupps, oaktat ett av anfällen utfördes med 956 flygplan.

Det verkade nära nog ironiskt att det första verkligt lyckade anfället som utfördes efter mitt övertagande av befälet var en precisionsbombning av en nyckelindustri, Renaultverken utanför Paris.

Natten till den 28 mars gick den första tyska staden upp i lågor. Det var Lübeck. Anfallet utfördes av 234 flygplan, och åtminstone halva staden förstördes, huvudsakligen genom eldsvådor. Tretton flygplan gick förlorade, motsvarande en förlustprocent på 5½.

Den månatliga produktionen översteg föga 200 flygplan och det var endast genom outtröttlig möda och fyndighet vi kunde hålla förlusterna under detta antal.

Premiärministern klagade häftigt — men alltid på ett sätt som var i hög grad ägnat att uppmuntra — om våra stridskrafter tycktes ge magra resultat av sin verksamhet eller om de utbyggdes för långsamt. Men samtidigt var han den förste att beklaga, om våra förluster emellanåt översteg medelta-



Bomber Harris (stående t v) med sin stab.

let. Dock vill jag betona, att jag aldrig tvingades av mr Churchill att göra något på hans diktamen eller som jag personligen icke gillade.

Sent en söndagsafton fick jag honom att gå med på en tusenplansraid. Han var förberedd på en förlust av 100 bombflygplan på detta företag.

Det var fullmånen natten till den 30 maj 1942, och av alla tänkbara mål var Köln det enda som syntes löva lämpligt väder under natten. Jag valde Köln och skickade i väg styrkan.

Inom halvannan timme fälldes 1 455 ton bomber, och 39 flygplan gick förlorade. Siffrorna visade att fiendens jakt och luftvärn icke var effektiva. Spaningen gav vid handen att 234 hektar av Köln blivit förstörda.

Efter anfallet mot Köln började de ändringar med avseende på de tyska flygstridskrafternas fördelning och flygplanstillverkningen, som slutligen berövade de tyska lantstridskrafterna deras flygskydd och omedelbara flygunderstöd. Med andra ord: vi började redan ge de ryska arméerna och våra egna arméer i medelhavsområdet den hjälp jag hade förutsett skulle bli det första resultatet av en bomboffensiv.

Någon tid efter 1 000-plansraiderna mot Köln publicerades en uppgift, att jag skulle ha hållit ett radiotal till Tyskland. Talet trycktes och återgavs i översättning i radio. I detta hotades tyskarna med fruktansvärda hemsökelse och vedergällningar genom bombflyget. I själva verket hade jag icke hållit något radiotal.

Ett flygblad trycktes, och jag blev tillfrågad om jag tillät att mitt namn användes på det. Jag meddelade flygministeriet, att om det ansågs att krigföring med flygblad innebure några fördelar hade jag intet att erinra mot användningen av mitt namn.

Det är en allmänt spridd uppfattning, att jag är upphovsmannen till hemortsbombningen, och att jag fasthållit vid dess genomförande i strid mot nationens motvilja mot att döda kvinnor och barn, en motvilja som hystes av varje människa.

Verkligheten är en annan. Sådana politiska beslut fattas inom ministerierna, av stabscheferna och krigskabinetten.

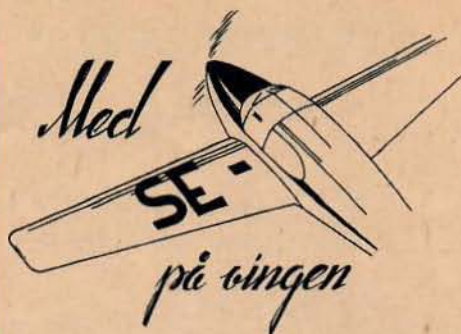
Men intet tvivel kan råda därom, att utan denna bombning skulle vi ha blivit överösta med så många V-vapen, att London hade blivit fullständigt obeboeligt, och hela södra England blivit utsatt för fruktansvärda fördörelser, och att kriget skulle ha blivit väsentligt förlängt.

Jag visste bestämt, att detta också var Winston Churchills åsikt.

Ett fåtal av oss visste då, att kapploppningen om atombomben hade börjat. Vi visste att tyskarna hade lika goda utsikter att vinna kapploppningen och lika stora förutsättningar att tillverka bomben som någon annan.

Det enda medlet att hindra Tyskland att fullfölja framställningen av atombomben var att bomba den tyska industrien.¹⁾

¹⁾ Sir Arthur Harris' uttalanden härvidlag synes vara förestavade av den omständigheten, att han utsatts för mycken ovilja och mycket klander i sitt hemland för det oinskränkta bombkriget mot Tyskland, en ovilja som sålges vara anledningen till att han icke samtidigt med krigets andra mest prominenta ledare blivit upphöjd till lord. Det ligger — som Sir Arthur framhållit — i sakens natur att han icke kan göras ansvarig för beslutet om denna krigföring, som för övrigt börjades av tyskarna. Däremot har han förtjänsten av dess utomordentligt skickliga genomförande.



SE-BCD Globe Swift GC-1B

är det andra exemplaret av detta nya amerikanska sportflygplan som kommit till Globe-fabrikens representant i Sverige, AB Aros-flyg i Västerås. SE-BCD är i motsats till den tidigare 85 hk-Swiften-AYD utrustad med en sexcyldring Continental-motor på 125 hk som ger planet en garanterad marschhastighet på inte mindre än 225 km/t. Swift 125 eller GC-1B som den mera korrekt heter är i ordets verkliga bemärkelse, ett helmetallplan. Alla ytor — kropp, vingar, stjärtpän och roder — är utförda i metall. Några större yttre olikheter existerar inte mellan de två Swift-versionerna utan skillnaden begränsar sig till en ca 20 cm förlängd motoråpning samt lätt förstörade fen- och sidroderytor. Aros-flygs Swift används f n i stor utsträckning för skolning. Planet är utrustat med radio och eleven kan sålunda under ensamflygning stå i ständig kontakt med läraren som sitter vid



sändaren i en Noorduyn Norseman (på marken) som också ingår i Aros-flygs flygplanpark. Dessutom går Swiften ofta på uthyrning varvid kostnaden per timme blir 55 kronor. Med tanke på den stora sträcka som man med den snabba Swiften kan avverka på endast en timme måste detta pris anses som mycket förmånligt. Swifts flygsträcka är sådan att en sträcka som t ex Stockholm—Malmö, d v s nära 500 km klaras lätt utan mellanlandning. F ö kan nämnas att Swift med 125 hk motor kostar 27 000—29 000 kronor allt efter utrustning.



SE-AZX Piper Super Cruiser

tillhörig AB Nyköpings Automobilfabrik (ANA), besökte häromdagen Bromma för första gången. Planet demonstrerades av ANA:s flygchef ingenjör Walle Forslund. Super Cruiseren visade sig med 140 liters bensinlast och tre fullvuxna karlar ombord kunna stiga på ett sätt som måste sägas vara i absolut toppklass. Typens vikingsegenskaper är också mycket tillfredsställande, eller vad skall man annars säga om att planet utan olägenhet kan nedbringa hastighe-



ten till ca 65 km/t utan oroande tendenser. Läger man därtill det för en tresitsare förhållandevis låga priset av 23 000 kr kan man utan tvekan gratulera köparen av detta förnämliga reseflygplan.

SE-BCC och -BCK CONVAIR Stinson Voyager 150

är de två premiärexemplaren av denna luxuösa fyrsitsare som kommit till Old Sweden. Som tidigare omtalats i FLYG är det Nordisk Aerotjänst i Norrköping som har Stinson-agenturen i Sverige. Som ovan nämnts har firman redan erhållit två exemplar men ytterligare två plan — BCL och BCM — är när detta skrivs på väg. Det ena av dessa är f ö försett med fullständig instrumentutrustning. Meningen är förstas att sälja dessa flygplan, men bolaget planerar dessutom att använda något exemplar för rund- och taxiflygning. Vid uthyrning kostar planet 70 kronor per timme. För att vara en elegant och välutrustad fyrsitsare som Voyager 150 Modell 1947 verkligen är, kan man ingalunda påstå att försäljningspriset 29 500 kr. är högt, särskilt som flygplanet dessutom är försett med en förnämlig Franklin-motor på 150 hk. Ovanligt effektiv är dessutom ljudisoleringen som tillåter installation av högtalare i stället för de annars obekväma hörlurarna. Marschfarten med 3/4 effekt anges till ca 200 km/t och bensinkostnaden per timme blir då endast 16 kr.

Oliver Dillenbeck

De inhemska flygbolagen i USA

FLYGG presenterar här andra avsnittet av den intressanta artikelserien som började i nr 1

Det finns mig veterligt ingen fullständig sammanställning på svenska över samtliga de amerikanska flygbolagen. Även om det kan synas långsökt att mera i detalj känna till andra än sådana gamla bekanta som American Airlines, United Airlines och Trans World Airline, får man dock betänka, att det i USA finns femton inhemska trafikflygbolag av samma »klass» som de olika europeiska ländernas välkända flygföretag. Vi tveka inte mycket då vi hör talas om AirFrance, BEA, KLM, Sabena, Swissair etc och lika litet bör en flygintresserad stå främmande inför motsvarande USA-bolag, vilkas transportprestationer är fullt jämförbara eller rentav överträffar de europeiska.

I motsats till ABA och flera andra europeiska flygbolag finns det knappast några amerikanska som kan uppvisa en obruten verksamhet på över två decennier. Som på så många andra områden har det amerikanska trafikflygets utveckling skett väsentligt ryckigare och hastigare än det europeiska. Redan åren 1920—25 påbörjades reguljära passagerarflygningar i Europa. Det var från början uppenbart att det inte skulle gå att driva denna verksamhet enligt vanliga affärsmässiga principer, och bolagen stöddes såsom utvalda statsorgan med erforderliga direkta subsidier. I USA förekom inga dylika subsidier, varför trafikflyget hade mycket motigt att komma i gång och nästan uteslutande användes som posttransportmedel under motsvarande period. Om man ser på statistiken från ett år så sent som 1927 finner man att mer än 90 procent av flygtrafikintäkterna i USA kom från postbefordran, medan de europeiska bolagen (bortsett från subsidierna, vilka genomsnittligt uppgick till 50 procent av totalintäkterna) erhöill 55 procent av pengarna från passagerare och resten ungefär lika från post och gods. När man dessutom får reda på att endast cirka 10 000 personer transporterades med trafikflyget i USA år 1927, medan ABA ensamt detta år flög med 14 800, så inser man hur fullständigt negligerad och betydelslös denna trafikkategori var ännu för tjugo år sedan.

Men Charles Lindberghs epokgörande atlantflygning kom allmänheten i USA att vakna upp, och med ens blev flyget ett primärt och överallt dominerande intresse. Folk stod i kö för att köpa flygaktier. Det spelade ingen roll vad det var för värdepapper bara

ordet »air» fanns med. T o m »Seaboard Airline Railroad»-aktierna visade en avgjord dragning uppåt på börsen! Många bolag sprang fram som svampar och det var en hausse utan all rim och reson halvtannat år framåt. Den stora borskrisen i oktober 1929 satte dock definitivt stopp för denna vilda expansion under ett par år. Decenniets nettoresultat var en hämmad tillväxt 1920—25 och en obalanserad och överdimensionerad utveckling under de två sista åren. Efter det att ett stort antal flygbolag gått i konkurs eller ombildats följde en tid av sammanslagningar och konsolideringar till allt större bolagsenheter. Under det konjunkturella uppsvinget i mitten på 30-talet tog dock det amerikanska trafikflyget jättekliv framåt och erhöill den slutgiltiga strukturella uppbyggnad som i huvudsak återfinnes än idag. År 1936 hade det totala linjenätet utvidgats till 45 000 km och bolagen transporterade gott och väl över en miljon passagerare. Nu hade trafikflyget definitivt lämnat experimentstadiet och accepterats av allmänheten. Omfattande lagar angående lufttrafik infördes (Civil Aeronautics Act, 1938) och övervakande federala luftfartsmyndigheter upprättades (Civil Aeronautics Administration, CAA, och Civil Aeronautics Board, CAB).

Så hoppar vi direkt fram till efterkrigstiden och konstaterar blott att det civila trafikflyget i USA under krigsåren till övervägande delen arbetade direkt eller indirekt för militära ändamål. Den normala utvecklingen snedvreds eller stoppades nästan helt och flygplansparken minskades drastiskt. Men alla de envisa människor som trodde på den kommande freden och insåg flygets vidgade betydelse arbetade beslutsamt på framtidsplanerna för sina olika bolag. Redan nu, drygt ett år efter krigets slut, har nya och gamla kommersiella flygbolag blomstrat upp på tusen och en olika områden. De koncessionerade linjerna i USA kan grovt inrangeras i tre huvudkategorier: 1) Feeder Airlines; 2) National Airlines; 3) International Airlines. De förstnämnda, vilka ombesörjer närtrafik och matningstrafik till större linjer samt de interkontinentala flygföretagen (PAA och AOA är de enda »renodlade» sådana i USA i n) behandlas i senare artiklar. Gränserna mellan de tre grupperna är mycket diffusa och svåra att dra. Många av de allra

(Forts. på sid. 30.)

SAMMANSTÄLLNING

för de inhemska USA-bolagens flyglinjer och flygplanutrustning 30/6 1946

Flygbolagens namn	Medelflygsträcka per passagerare, km	Linjenätets totala längd, 1000-tal km	Platsbeläggning i procent	Flygplanflotta								Bolagets tillkomst år			
				DC-3	DC-4	DC-6	Constellation	Convair 240	Martin 202	Martin 303	Övriga en- och tvåmotoriga		Övriga flermotoriga	Summa flygplan per bolag	
ABA	430	23,5 ^y	71	17	(3)	(10)						7 ¹	24 (13)	1924	
AAL	990	14,0	87	84	20 (27)	(50)		(100)					104 (197)	1934	
BNF	690	6,4	86	19	5 (5)	(6)			(6)	(12)			24 (29)	1930	
C&S	705	3,4	79	14	4				(10)				18 (10)	1935	
CAI	505	1,3	74	16								1	17	1938	
CAL	670	4,7	75*	14									14	1937	
DAL	610	5,0	82	18	7				(20)				25 (20)	1930	
EAL	835	13,0	88	42*	10 (10)		(14)		(25)				52 (49)	1938	
MCA	465	4,1	77	10								3	13	1938	
NAL	800	4,1	89		5 (1)	(6)						12	17 (7)	1934	
NEA	355	1,9	71	9	3							1	13	1938	
NWA	1060	6,9	88	26*	10* (8)				(10)	(40)			36 (68)	1926	
PCA	420	6,3	78	27	11 (11)	(7)			(35)				38 (53)	1936	
TWA	1480	12,0	86	76	10		16 (30)						107 (20)	1934	
UAL	1240	15,0	86	69	22 (3)	(35)				(50)			91 (88)	1934	
WAL	680	6,9	76	13	7 (6)	(10)						6	26 (36)	1924	
USA-bol.	760	105,0	82	437	114 (71)	(114)	16 (34)	(120)	(106)	(102)		23	5 (30)	595 (577)	—

() = Beställda flygplan; *) = Uppskattad siffra; y) = Varav cirka 3,0 i Skandinavien; 1) Fem Junkers Ju-52 och två Boeing B-17; 2) Republic Rainbow; 3) Boeing Stratocruiser; 4) Boeing Stratoliner.

AMERICAN AIRLINES (AAL) har varit det största nationella flygbolaget sedan många år. Bolagets »FLAGSHIPS» flyger på en transkontinental linje över södra Förenta Staterna förutom på ett rikt utvecklat linjenät i de centrala och östra staterna. AAL äger aktiemajoriteten (51,4 procent) i AOA, vilket alltså innebär, att det i själva verket även flyger på det internationella fältet. Ett försök att köpa upp MCA (se nedan) och inränga detta bolags verksamhet i det egna systemet tillbakavisades i somras av CAB. Som flera andra amerikanska flygbolag har AAL linjer med naturliga ändpunkter i Canada och Mexiko (Toronto och Mexico City).

UNITED AIRLINES (UAL) flyger med sin berömda »MAINLINER»-flotta på en nästan snörrät transkontinental linje över det nordliga, centrala bältet av Förenta Staterna. Det har också ett rikt utvecklat routesystem utefter västkusten med en nordlig ändpunkt i Vancouver, Canada. UAL är det enda av de »fyra stora», som konsekvent hållit sig inom USA:s gränser under efterkrigsexpansionen, men nu har det ansökt hos CAB om linjeförlängningar till Hawaii och Alaska under motivering att dessa är amerikanskt territorium. UAL har dessutom 99 percents aktiemajoritet i det lilla, nationella mexikanska flygbolaget LAMSA (Lineas Aereas Mexicanas, SA).

TRANSCONTINENTAL & WESTERN AIR (TWA) eller som det numera kallas TRANS WORLD AIRLINE har länge innehaft en ledande ställning bland USA:s flygbolag. Den transkontinentala linjen går fram över det sydliga, centrala bältet i USA och redan tidigt specialiserade sig bolaget på långa flygsträckor med sina silvverröda »STARLINERS». TWA har utfört mycket pionjärbete på trafikflygplanens utveckling, var först i USA att använda fyrmotoriga landflygplan i reguljär linjetrafik och har särskilt aktivt medverkat vid tillkomsten av Constellation. Den kända mängmiljonären och »flyggar-dären» Howard Hughes äger 45 procent utav aktiestocken i de norra

NORTHWEST AIRLINES (NWA) är ett av de allra äldsta flygbolagen i USA, samtidigt som det har den yngsta och minsta transkontinentala linjen. Dess huvudsakliga verksamhetsområde är de norra

EASTERN AIRLINES (EAL) har ett oerhört tätt och väl utvecklat flygnät i nästan samtliga de östra staterna. Dess flygplansflotta kallas för »THE GREAT SILVER FLEET» och ifråga om flygverksamhetens omfattning tävlar EAL allvarligt med TWA och UAL. Eburnu dess politik hittills främst inriktats på mera lokal och regional trafik med många täta turer och mindre vikt lagd vid lyxservicen, söker sig även detta bolag utanför landets gränser till orter i Mellanamerika och hoppas därutöver också få en helt sydlig transkontinental linje.

WESTERN AIRLINES (WAL) är EAL:s motsvarighet i väster. Det är ett gammalt bolag, som huvudsakligen flyger utefter sydväst-kusten och över Klippiga Bergen. WAL har också en linje ned till Mexico City. I likhet med nästan alla de regionala och lokala flygbolagen har anknäringstrafiken med de »fyra stora» alltid varit en värdefull intäktskälla för bolaget. Ett litet lokalt flygföretag vid namn INLAND AIRLINES är numera till 92 procent ägt av WAL och har i praktiken helt uppgått i det senare bolaget.

BRANIFF AIRWAYS (BNF) startades 1930 av en rik herre, som hette Mr Braniff. Det var mera som en hobby han fick för sig att han ville skapa ett eget flygbolag, där allting var »idealiskt» och »perfekt». Sedan dess har bolaget vuxit kraftigt från år till år och är numera ett av nationens mest ansedda, med linjer huvudsakligen i nord-sydlig riktning inom de centrala staterna. Nyligen fick BNF en våldsamt utökning av sitt linjenät genom koncession på flyglinjer ända ned till Buenos Aires och Rio de Janeiro.

PENNSYLVANIA-CENTRAL AIRLINES (PCA), den s. k. »Capital Airlines», är den fjärde största av de regionala flygbolagen. Dess »CAPITALINERS» flyger litet överallt i de östra staterna, men verksamhetsområdet är koncentrerat längre norrut än EAL. PCA har många ansökningar inne hos CAB, bl a om en linje ända ned till Sydafrika. PCA och NEA (se nedan) har offentliggjort planer på att göra en fusion inom den närmaste tiden, nota bene om förslaget godkännes av CAB.

DELTA AIRLINES (DAL) har tills helt nyligen betraktats som ett lokalt flygbolag med verksamhetsområde framför allt i de sydligare staterna men har på senare år visat framfötterna och fått en hel del

MID-CONTINENT AIRLINES (MCA) har tio år på nacken och chura av regional karaktär torde bolaget lämpligast hänföras till de lokala, då det huvudsakligen tjänar att mata in trafik till de transkontinentala linjerna från norr och söder i de västra, centrala staterna. Dess utvidgningspolitik har hittills varit mycket konservativ, men sedan nu fusionen med AAL tillbakavisats av CAB kan det tänkas, att MCA framgent erhåller en mera omfattande regional karaktär.

CONTINENTAL AIRLINES (CAL) flyger omkring i de glesbefolkade sydvästra öken- och präriestaterna, väster om Mississippifloden. Detta bolag flög till en början endast med Lockheed Lodestars, men har nu helt övergått till DC-3:or. En betydande anknäringstrafik upprätthålles med AAL, TWA och UAL.

NATIONAL AIRLINES (NAL) flyger på sin s k »BUCCANEER ROUTE» (sjöörvarrouten) — ett intensivt trafikstråk runt Florida och sydostkusten. Utöver de täta små lokala hoppen längs kusten och i Florida har bolaget nu beviljats att företa nonstop-flygningar mellan de tre ändpunkterna. NAL tar steget fullt ut när det anskaffar nya flygplan genom att det ersätter sina Lodestars med DC-4:or och DC-6:or direkt.

COLONIAL AIRLINES (CAI) flög ursprungligen endast 500-km-sträckan mellan New York och Montreal men har numera ett relativt utvecklat linjenät som sammanbinder de fyra städerna Montreal, Ottawa, Washington och New York. CAI har fått kraftig utökning av sina linjer genom koncession att få flyga från New York och Washington till Bermuda — en lækker uppgift med konkurrens från två av världens största flygbolag, PAA och BOAC.

NORTHEAST AIRLINES (NEA) är lilleputtbolaget i denna samling. Det har det kortaste flygnätet, den lägsta platsbeläggningen och

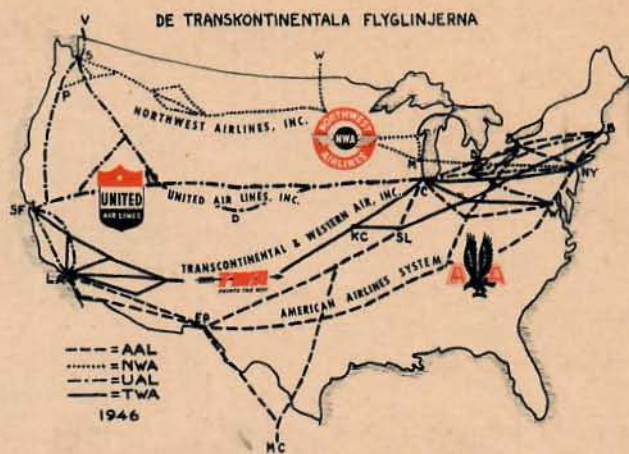


Bild 1.

och nordvästra staterna, men 1945 fick bolaget en förlängning på sitt linjenät österut till New York. Denna fjärde transkontinentala linje går högt upp i norr, parallellt med den kanadensiska gränsen. NWA blir också det fjärde amerikanska bolag som ger sig ut på långflygningar över världshaven i det att bolagets ansökan att få flyga över Stilla Havet fram till Manila tillstyrktes av CAB.

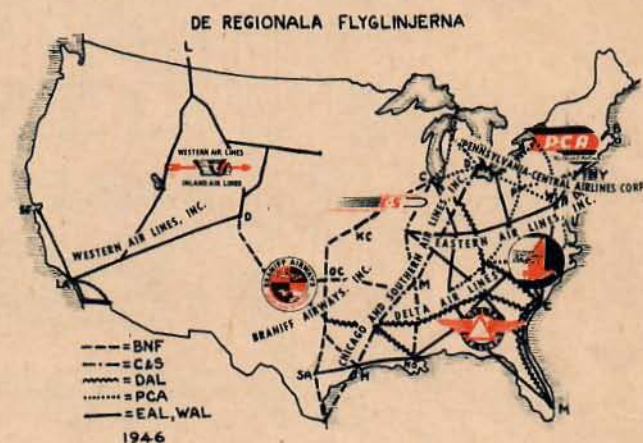


Bild 2.

förlängda linjesträckningar norrut mot sjöarna och söderut i Florida. Dess »DELTALINERS» arbetar också mycket intensivt med anknäringstrafik till de transkontinentala linjerna.

CHICAGO & SOUTHERN AIRLINES (C & S) har ett egendommeligt x-format flygnät med linjer »från sjöarna till golfen» som deras slagord lyder. Bolaget har dock vittgående expensionsplaner och redan i somras beviljade CAB en del nya linjesträckningar utomlands, vilket gör att man framgent kommer rätt få se C & S »DIXIE-LINERS» på väg till Mellan- och Sydamerika.



Bild 3.

den minsta medelflygsträckan per passagerare av alla flygbolag. Men verksamheten är också helt koncentrerad till lilleputtstaterna i New England och som ovan framhållits torde NEA framdeles komma att uppgå i PCA.



I STRID MED JAPANER OCH KROKODILER

Av Stanley Clark

Det var den 30 januari 1942. Solen bröt sig långsamt fram genom molnen över den lilla staden Darwin i norra Australien. I flygbåtshamnen låg den engelska flygbåten Corio som en silver-skimrande jättefågel. Vid spakarna satt kapten A. A. Koch och inne i planet tretton passagerare på väg till fronten i holländska Ostindien.

Plötsligt dånade motorerna för fullt och graciöst sköt den smäckra flygbåten ut ur hamnen i en kaskad av vitt skum som glittrade i morgonsolen. Snart lyfte Corio och kretsade några gånger runt staden men rätade så upp sig och satte kurs på Koepang på den holländska ön Timor.

Det fyrmotoriga planet flög snabbt västerut över det kavlugna glittrande havet och slutligen steg konturerna av Timor fram. Corio var endast fyra mil från sitt mål när Koch plötsligt fick en första vink om de faror som lurade.

Radion skickade ut en varning: »Våldsamt japansk bombraid över Timors hamn». Och den holländske radiotelegrafistens order från marken löd: »Vänd tillbaka till Darwin».

Men den kom några sekunder för sent. I samma ögonblick som Koch kastade om den väldiga flygbåten dök sju japanska Zero-jaktplan ned mot honom ur molnen och anföll samtidigt ovanifrån och bakifrån och på ett ögonblick var Corios ena sida ramponerad av maskingevärseld.

Koch lät flygbåten dyka nästan lodrätt och passagerare och besättning kastades huller om buller. Men den fyrmotoriga jätten var trög i jämförelse med de snabba jaktplanen och Corio fick den ena salvan efter den andra.

Huvudhytten såg redan ut som om ett blodbad ägt rum där. Väggarna var röda av blod och döende män låg överallt i groteska ställningar. Självt fick Koch några fullträffar, där han satt vid spakarna, och han kände att han sårats i ena armen och i benet. Men han hade inte tid att ägna någon uppmärksamhet åt detta och han tappade inte för ett ögonblick besinningen.

Corio dånade ned mot havet och med en blixtnabb manöver rätade Koch upp henne och lät henne flyga en knapp fot över vattenytan. Sedan inväntade han med iskallt lugn nästa anfall.

Det kom snart och en flod av kulor krossade fönstren till förarhytten. Koch svängde om Corio och jaktplanen svepte över honom ur stånd att vända i tid. Koch inväntade nästa anfall och upprepade manövern.

På detta sätt lyckades Corio komma en knapp mil från land.

Men två av Corios motorer hade satts i brand och flygbåten förlorade snabbt hastighet. Och jaktplanen var alltjämnt envetet och hämngirigt efter henne. Deras maskingevär sände ut salva efter salva och kula efter kula träffade flygbåten. Koch insåg att en nödlandning på vattnet var det enda möjliga för att undvika ett nytt anfall.

Med hög fart träffade Corio vattenytan men allt skulle varit bra om inte flygbåten varit genomsladd med kulhål. Som det var började den sjunka nästan omedelbart. Koch kastade sig ut genom en liten öppning i förarhytten. Han kom upp till ytan, flämtade efter luft och trampade vatten med ett ben medan han hastigt torkade bort blod och vatten ur ögonen. Han befann sig tio fot från Corio och alldeles i närheten av honom var hans första man, radiotelegrafisten, och tre passagerare. Corio hade redan uppslukats av havet.

— Var är de andra, skrek Koch. Så fullständigt hade han gått upp i sina ansträngningar att undvika de japanska jaktplanen att han inte haft tid att höra efter vad som hänt med passagerarna och besättningen under Corios sista dykning.

— Alla döda, skrek en av passagerarna till svar. De var döda innan vi kommit ned på havet.

Efter Corios störtdykning kretsade japanerna en sista gång runt henne men satte sedan våldsamt fart västerut över havet.

Koch såg mot land. En knapp mil från honom träffade surfen med ett våldsamt dån den sandiga stranden övervuxen med palmer. Försiktigt rörde han armarna och upptäckte med en intensiv känsla av lättnad, att han trots kulan som träffat den ena armen kunde använda båda. Det sårade benet däremot hade stelnat och han förstod att han inte skulle kunna använda det när han simmade.

Snabbt beräknade han möjligheterna att nå stranden. Hans sårade ben, det långa avståndet och det faktum att vattnet omkring Timor är ett av de hajrikaste i världen. Men det var hans enda hopp.

— Jag tänker simma till stranden, sade han.

— Jag följer med, ropade en av passagerarna.

— Allright, skrek Koch till svar. Kom då! Och de gav sig iväg.

I tre timmar simmade de, tre timmar av outhärdliga plågor för Koch som endast kunde använda sina armar och vars stela ben släpade efter honom i vattnet. Vid upprepade tillfällen greps han av iskall fasa när de siktade den fula svarta fenan på någon haj. Men de blev aldrig anfallna.

När de äntligen kom in i surfen var de så utmattade att de endast med uppjudande av all sin viljestyrka och sina yttersta krafter lyckades ta sig igenom den och släpa sig upp på stranden. Väl uppkomna kollapsade de omedelbart.

Som i en kvala hörde de efter en stund ett rop. Det var en annan av passagerarna som beslutat sig för att följa med dem som simmat efter dem på en postsäck. Och så småningom kom också förste styrman och den tredje passageraren som brutit två revben. Radiotelegrafisten däremot hade fallit offer för hajarna.

Efter några timmars vila gav sig förste styrmannen och en av passagerarna av för att söka efter hjälp, livsmedel och vatten. Kochs sårade ben hindrade honom från att följa med.

Målmedvetet banade sig de två männen väg genom den täta vegetationen i västlig riktning. Sent på eftermiddagen kom de fram till stranden av en bred flod. Obeslutsamt stannade de och tittade ut över de väldiga gyttjekor som kantade vattnet. Plötsligt grep styrmannen tag i den andres arm: — Krokodiler, skrek han. Tit-ta där.

Och väldiga krokodiler basade sig långsamt fram i gyttjan. De båda männen stirrade en stund men ryckte sedan på axlarna och steg beslutsamt ut i gyttjan. Så småningom nådde de så pass högt i vatten att de kunde simma. Gång efter annan såg de den trubbiga nosen på krokodiler tydligen i begrepp att anfalla, men de åstadkom så mycket oväsen de kunde och simmade allt vad tygen höll och varje gång vände sig odjuret bort.

Äntligen nådde de den andra sidan av floden och efter en kort stunds vila gav de sig åter iväg. Det fanns tecken på att platsen var bebodd och så snart de kommit ur skogen kom de fram till en glänta med infödingshyddor.

Det tog dem någon tid innan de förklarar för infödingarna vilka de var, men så småningom lyckades de förstå varandra och efter en välbehövlig måltid vände de tillbaka till stranden — denna gång med en guide och livsmedel och vatten åt de andra. Och denna gång tog de sig över floden i en båt.

Några dagar senare nådde männen Koepang och satte sig i förbindelse med de holländska myndigheterna. Men av de ursprungliga 18 männen som lämnat Darwin befann sig endast Koch och fyra andra i livet.

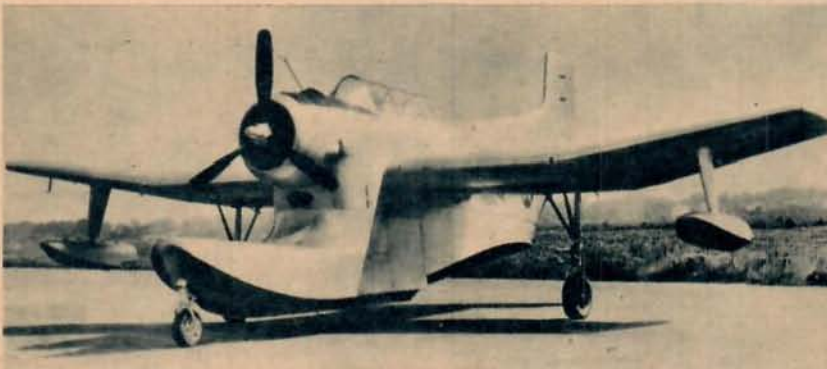
KRIGS FLYGNytt

PERCIVAL PRENTICE T. Mk I Tresitsigt skol- och övningsflygplan

Engelska flygvapnet håller nu på att tillföra ett nytt tresitsigt övningsplan, kallat Prentice, från Percival-fabriken. Prentice är i motsats till sina föregångare en helmetallkonstruktion med fast landställ utrustat med hjulkäpor. Lärare och elev sitter sida vid sida med komplett dk-utrustning och dessutom medföljer ytterligare en elev i baksits, där han kan göra värdefulla erfarenheter under flygningen. Prentice kan föras med två olika motorutrustningar, bestående av en 250 hk Gipsy Queen 31 eller en kompressormatad 296 hk Gipsy Queen 51, i båda fallen drivande en automatiskt omställbar »constant speed»-propeller. Med Queen 31-motorn (flygvikt: 1 715 kg) uppges Prentice ha följande prestanda: maxhastighet (vid havsytan) 250 km/t, ekonomisk marschhastighet (på 1 050 m höjd) 230 km/t, landningshastighet (med klaffar) 81 km/t, d:o (utan klaffar) 99 km/t, stighastighet 4,5 m/sek, topphöjd ca 5 485 m, startsträcka till 15 m höjd (på permanentad bana) 340 m, d:o (på gräsbanor) 360 m. Med kom-



T h det nya engelska 3-sitsiga övningsflygplanet Percival Prentice. — Nedan det amerikanska sjöredningsflygplanet Columbia XJL-1.



pressormatad Gipsy Queen 51 på 296 hk (flygvikt: 1 750 kg) har Prentice följande prestanda: maxhastighet (på 2 070 m höjd) 275 km/t, ekonomisk marschhastighet (på 3 700 m höjd) 248 km/t, d:o (vid havsytan) 208 km/t, landningshastighet (med klaffar) 82 km/t, d:o (utan klaffar) 101 km/t, stighastighet 5,4 m/sek, topphöjd ca 5 800 m. Planet har följande mått: spännvidd 14,02 m, längd 9,52 m, höjd 3,92 m, vingyta 27,33 m² och sidoförhållande 1:0,94. Den med kompressormatad motor utrustade versionen är bl a avsedd för användning i det högt belägna Rhodesia i Sydafrika.

COLUMBIA XJL-1 Ny sjöredningsamfibie

Columbia Aircraft Corp, en amerikansk firma som tidigare endast gjort sig känd genom licenstillverkning av bl a det enmotoriga amfibieplanet Grumman J2F-6 Duck, har från denna typ utvecklat ett nytt flygplan, kallat XJL-1. Typen skall användas för bl a sjöredning och transport och är utrustad med infällbart noshjulstätt samt av-

sedd för basering ombord på större artilleri- eller hangarfartyg. XJL-1 har betydligt större lastkapacitet än sin tresitsiga föregångare J2F-6 och den kan förutom de två besättningsmedlemmarna också ta fyra passagerare. Motorn är av den nya typen Wright Cyclone R-1820-76 på 1 425 hk. Maxhastigheten lär ligga på något över 320 km/t och topphöjden på ca 7 000 m.

CONSOLIDATED VULTEE B-36 Jättebombare med eget jaktstycke

Enligt en icke bekräftad amerikansk tidningsuppgift lär amerikanska arméflygvapnet ha beställt åtminstone 100 exemplar av jättebombplanet B-36. Några av dessa sägs emellertid komma att byggas som militära transportplan under beteckningen XC-99. Som bekant provflögs XB-36:an den 8 augusti och sedan dess har planet gjort ett flertal flygningar med mycket gott resultat. Flygkroppens kolossala längd har visserligen förorsakat en del besvär för förarna då nosen vid start befinner sig 15 meter upp i luften re-

dan innan huvudhjulen lämnat marken. Serieverjonen av B-36 kommer emellertid att undergå en hel del förändringar. Den mest betydelsefulla nyheten blir, om ryktet talar sant, att B-36 för längre operationer kommer att utrustas med ett jaktplan för självförsvär. Avsikten är att hänga upp planet, enligt uppgift en reaktionsdriven Mc-Donnell XP-85 med korta vingar och fantastisk stighastighet i det bakre bombbrummet, enligt ungefär samma princip som förekom på de amerikanska luftskopen i 30-talets början. Vidare kommer kabinen att omändras på ett sätt som medger full sikt bakåt för besättningen och i stället för de två jättelika hjulen i huvudstället kommer man att använda samma idé som på Lockheed XR-60 Constitution, alltså med fyra hjul för vardera landställsbenet. En annan intressant uppgift är att flygvikten kommer att sänkas från ursprungligen 145 150 kg till 126 100 kg. De sex P & W Wasp Major-motorerna på vardera 3 000 hk driver var sin trebladig Curtiss-Wright-propeller med 5,79 meters diameter. Enbart konstruktion och byggnad har kostat inte mindre än 3 miljoner dollar. B-36:ans tankar rymmer inte mindre än 79 933 liter bensin och 4 542 liter olja. Bombbrummet har en sammanlagd volym av 348 m³. Följande data och prestanda har offentliggjorts: spännvidd 70,10 m, längd 49,68 m, höjd 14,20 m, vingyta 443,3 m², sidoförhållande 1:11,1, max bomblast 32 600 kg, flygvikt 126 100 kg, vingbelastning 285 kg/m², effektbelastning 7,0 kg/hk, maxhastighet ca 530 km/t (enligt en annan obekräftad uppgift lär maxfarten vara 635 km/t), topphöjd ca 12 200 m, max flygsträcka med 4,5 ton bomber 16 100 km, startsträcka (över ett 15 m högt hinder) 1 325 m.

Jättebombaren Consolidated Vultee B-36.



Flyktigt sett...

Ryssarna lämnar Malm

Det ryska flygvapnet som strax efter vapenstilleståndet »ockuperade» Malm flygfält vid Helsingfors överlämnade i början av januari fältet till de finska myndigheterna. Denna överraskande händelse motogs givetvis med stor entusiasm av det finska flygfolket och i synnerhet det finska flygbolaget OY AERO AB gläds åt att få flytta in i sina gamla lokaler och hangarer. Överlämnandet av Malm flygfält kommer säkert att stimulera det finska trafikflyget särskilt med tanke på att de Dakotor som köpts från de amerikanska över-skottslagren nästan samtidigt kan sättas i trafik.

Propeller för en halv miljon



Propellern ovan tillhör den amerikanska jättebombaren CONVAIR XB-36, som närmare beskrives på sid. 19. Propellern har en diameter på inte mindre än 5,79 m och den är tillverkad av Curtiss-Wright Corp. Framställningskostnaderna för denna enda propeller har inklusive experimentkostnader belöpt sig till inte mindre än 600 000 kronor. Jämför propellerns storlek med den vid sidan stående Thunderbolten.

Nytt världsrekord

FAI har officiellt godkänt följande världsrekord för modellflygplan, klass: segelmodeller:

Distans: Varache, Frankrike, segelmodell. *Varache.* Modellen startades från flygfältet vid Moisselles (S. et O.) och landade i Passy-Grigny (Marne). Den tillryggalagda sträcken är 98,720 km.

Det förra rekordet lydde på 85 km och innehades av dansken Morgens Erdrup.

Aeroklubben i Malmö

har fått ett värdefullt tillskott till sin redan förut ganska avsevärda flygplanpark i det att AB Speedoil ställt en nyinköpt Piper Cub till klubbens fria förfogande med undantag för den tid planet i enstaka fall behövs för bolagets servicetjänst. Därmed har klubbens flygplanpark stigit till tolv plan därav fem motorplan, fyra segelflygplan och tre glidflygplan.



25:e flyg-miljonären

Det svenska trafikflyget fick lördagen den 11 januari sin 25:e flygmiljonär i navigatör *Börje Robert Ljungberg*. Hr Ljungberg är född i Stockholm 1911 och kom till ABA 1937. År 1940 då bolaget måste inskränka sina utländska flyglinjer gick han till sjöss och tjänstgjorde under ett år ombord på Johnson-båtar, varefter han återvände till ABA och har sedan dess flugit på bolagets samtliga linjer.

Sin miljonte flygkilometer uppnådde Börje Lundberg ombord på SAS-planet till Rio och passerade den strax söder om Lissabon. Hr Ljungberg tjänstgör som besättningsman på planet men stannar sedan i Rio för att tillträda en befattning som SAS' radioinspektör i Sydamerika.

Flygfältet på Island

Under kriget byggde amerikanerna ett stort flygfält med alla tillhörande tekniska anläggningar vid Keflavik på Island. Yankes bekostade givetvis hela bygget och betalade dessutom en rund summa åt den isländska staten för att få hålla till på isländskt område. När det civila atlantflyget kom i gång fick fältet en lika stor betydelse för trafikflyget som det tidigare hade haft för krigsflyget och det har ofta använts som mellanlandningsfält, bl a av SILA och SAS.

Islänningarna har emellertid ända sedan krigsslutet velat ha bort amerikanerna från flygfältet för att själva ta hand om det. Upprepade anhållanden därom resulterade också i att amerikanerna för ungefär en månad sedan överlämnade anläggningarna till den isländska staten. Det visade sig emellertid ganska snart att islänningarna inte hade resurser att hålla fältet i användbart skick vilket gjorde att det för någon tid sedan måste stängas. Därigenom blev SAS av med sin alternativa linje över Island och Labrador som dithills använts när det varit dåligt väder över Atlanten. Detta har förorsakat flera förseningar bl a för SAS, då planen måste vänta i Prestwick på grund av olämpligt väder på den ordinarie routen över Nordatlanten. Nu har islänningarna emellertid fått mera kvalificerad personal som tagit hand om radio-, blindlandnings- och annan teknisk materiel och trafiken över Island väntas kunna återupptas med det snaraste.



De nutida flygplanen är fel

från början till slut skrek ett ungt, högrött geni och dunkade en spinkig näve i bordet. Vet ni hur lång tid det tar att utbilda en förstklassig trafikpilot? Jo ungefär åtta år! Tyder inte det på att det är något vanvettigt med trafikflygplanens konstruktion, va? Och dessutom fordrar kärorna så noggrann service för att inte bli farliga, att många flygbolag helt enkelt inte varken kan eller har råd att ge dem det — med känt resultat.

Nej, gubbar,

sade smillet och såg sig triumferande om, ett trafikplan skall inte vara så komplicerat att bara ABA och SAS och några få företag till kan klara dem utan det skall vara enkla, säkra saker som min senaste konstruktion. Förstår ni inte att den nuvarande flygplanstypen har överlevt sig själv? Kan ni tänka er något så urmodigt som att använda vingar på en kärra? När en bilkonstruktör ritat en bil så inte hämtar han då sina idéer från djurvärlden inte och sätter fyra ben i stället för hjul under bilen bara för att hästen har ben. Men gubbarna som konstruerar flygplan, dom kan inte



Flyg-
försäkringen
ordnas i



FÖRSÄKRINGS A.-B.
FYLGIA
STOCKHOLM 7.

glömma bort fåglarnas vingar inte, och därför har vi dessa barocka historier på ömse sidor av flygkroppen.

Mitt plan blir något helt annat,

förstår ni, gubbar. Toppfart omkring 4 600, topphöjd 100 000 meter och samtidigt så enkelt att ett barn kan sköta det. När man skall starta trycker man bara på en knapp där det står »Upp». Planet lyfter lodrätt och fortsätter till önskad höjd då piloten trycker på en annan knapp märkt »Planflykt». Då går raketaggregaten i gång och maskinen dånar i väg framåt genom rymden tills någon trycker först på stoppknappen och sedan på »Ned». Då går karran försiktigt och stilla lodrätt ned till önskad plats utan att passagerarna i tryckkabinen har det ringaste obchag. Naturligtvis är den utrustad med radar åt alla håll så att inte ens den ringaste kollisionsrisk föreligger vid molnengång.

Planets bärkraft blir enorm

det kan ta ungefär hur mycket gods som helst och rederier och järnvägar får naturligtvis packa ihop fortare än kvickt. Nej, det blir sannerligen den verkliga sensationen inom flygvärlden det här, det kan jag försäkra er...

— Ja, allt det där låter nog bra,

inföll en gammal härdad tekniker. Du tänker väl använda ungefär samma framdrivningssystem som tyskarna hade på V2?

— Just det, just det, sade det unga geniet ivrigt.

— Och styrningen i sidled klarar du väl bäst genom att fälla ut klaffar på de rudimentära små fenor som du väl har i stället för vingar?

— Precis på pricken!

— Till uppvärmning och av-isning använder du naturligtvis värmen från raketaggregaten i stället för att krångla med separata pannor antar jag?

— Naturligtvis!

— Och att konstruera en tryckkabin som verkligen håller kan ju inte vara så konstigt eftersom den stora bärkraften gör att du inte behöver spara på varje kilo?

— Nej då, det blir inte svårt alls!

— Nä, sade teknikern, då är det bara en sak jag inte förstår. Hur tusan ska du kunna få den djäkla apparaten att stiga rakt upp och ned?

— Ja, ser du, det är det enda jag inte begriper själv heller,

svarade geniet moloket och spillde på sig. Man kanske kunde ta och vända på tyngd-lagen på något sätt?

— Just det, sade teknikern. Om du bara tar och ordnar den biffen så ska jag sedan gärna hjälpa dig med detaljutformningen av karran; välja tyg till fätöljerna och sätta upp gardiner och sådant där...

Sällskapet övergick sedan till att diskutera en ny metod för lutning av luftfisk och framlade många geniala tankar som dock inte hör hemma i en flygtidskrift.

Red Top.

P. S.

Följande notis hittade jag i en aftontidning. Den är värd att bevaras åt eftervärlden: »Programmet för SSUH:s studiekurs upptog på söndagen ett föredrag av fru Elise Ottesen-Jensen som talade om sexualitet och alkoholbruk. På middagen gjordes ett studiebesök på Bromma flygplats.»

D. S.



Knappast en skönhet: amerikansk s k flygbil av typ »Airphibian». Konstruktören heter Robert Fulton (en ättling till den berömda lokomotivbyggaren) och på bilden t h ses han skilja »flygplanet» och »bilen» åt, en operation på endast sju minuter. Intressanta detaljer är det fyrhjuliga landstället och den trebladiga träpropellern.

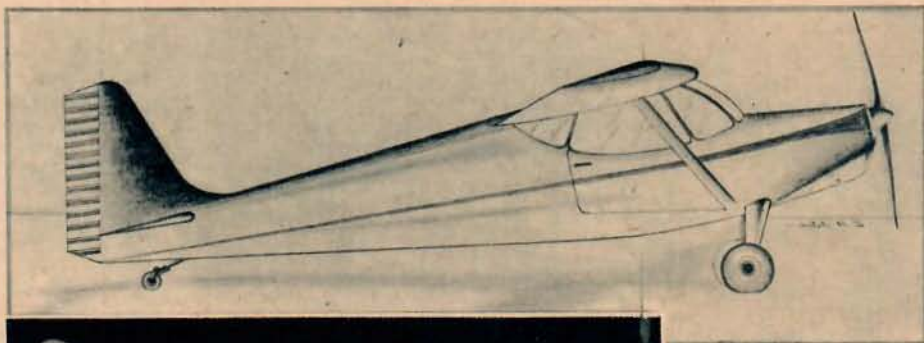


SPORTFLYGNytt

Continental Inc, den berömda amerikanska motorfirman, har nyligen presenterat en ny flygbil, kallad »Airphibian». Planet lär uppnå en marschhastighet på drygt 200 km/t med två personer ombord. Som bil har den en hastighet av endast 70 km/t.

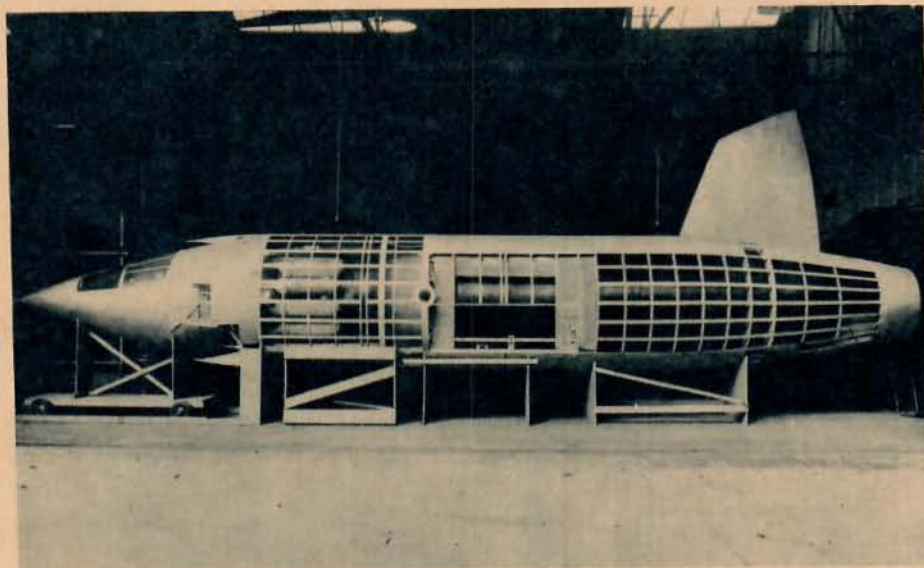
Dansaire Corp heter en ny amerikansk flygplanproducent som i dagarna offentliggjort ett nytt tresitsigt högvingat reseflygplan, kallat Dansaire »Coupe». Planet är konstruerat så att alla tre »ombordvarande» sitter bredvid varandra. Motorn är på 100 hk. Följande uppgifter är tillgängliga om planet: spännvidd 10,64 m, längd 7,06 m, höjd 2,03 m, marschhastighet »över» 160 km/t, landnings-d:o 77 km/t samt aktionstid ca fem timmar.

Planet Aircraft Ltd, är en ny engelsk firma vilken bildats i samarbete med Magnesium Elektron Ltd och som nyligen presenterat ett nytt enmotorigt reseflygplan för fem personer. Denna konstruktion kallas »Satellite» och utmärker sig bl a för ett mycket förenklat byggnadssätt; det är nämligen helt i magnesium samt har en skjutande propeller i stjärten av s k »butterfly»-typ. Landstället blir av noshjulstyp. Motorn sägs vara en de Havilland på 220 hk. »Satellite» lär få en max ekonomisk marschhastighet på inte mindre än 290 km/t och en flygsträcka på 1 600 km med full last. Försäljningspriset i England sägs bli ca 3 000 pund d v s ca 45 000 kronor.



Ovan en teckning av det nya amerikanska tresitsiga reseflygplanet Dansaire »Coupe» och t v en modell av engelska femsitsaren. Planet »Satellite» som kommer att byggas helt i magnesium. Båda dessa flygplantyper är säkerligen, när detta läses, klara för de första flygproven.

DETALJER OM MILES M 52



En fullskaletrapp av Miles M 52.

Redan för mer än tre år sedan förhörde sig brittiska flygministeriet om möjligheterna att bygga ett jaktflygplan som skulle kunna nå 1 600 km/tim och stiga till 11 000 m på 90 sekunder. Vid Miles igångsattes ett synnerligen omfattande beräkningsarbete som så småningom resulterade i ritningar och en i det närmaste färdig prototyp. I februari förra året annullerade flygministeriet kontraktet av ekonomiska skäl när endast några månader återstod till den dag då man kunnat börja provflygningarna. Sedan dess har arbetet på prototypen vilat medan man i stället ägnat sig åt att bygga och flyga modeller i tredjedels skala av typen. Förmodligen kommer det inte dröja allt för länge innan man åter kan ägna sig åt fullskaleförsöken, även om dessa då i förstone kommer att bedrivas med fjärrstyrda plan. Provflygarna är alltför värdefulla för att riskeras i onödan.

Miles M 52 har ett reaktionsaggregat som uppvisar en del nya drag. Dess första del består av en ordinär reaktionsmotor med centrifugalkompressor, konstruerad och byggd av Power Jets Ltd med en dragkraft motsvarande 17 000 hk (vid icke uppgiven hastighet). Turbinhjulet har utanför den vanliga skovelkransen en yttre krans som roterar i ett omgivande rör som en tunnelfläkt. Detta är en anmärkningsvärd uppgift ty brittiska specialister har alltid tidigare framhållit olägenheten av att låta kompressorns turbin samtidigt tjänstgöra som tunnelfläkt. I stället förordar man, för flyg-

plan i det speciella hastighetsområde (≈ 900 km/tim) där tunnelfläkten är lämplig, en särskild turbin med denna uppgift placerad bakom den som betjänar kompressorn. Bakom tunnelfläkten blandas avgaserna från gasturbinen och friskluften från tunnelfläkten för att upphetas ytterligare genom förbränning av mera bränsle. Genom denna extra uppvärmning uppnår man större utströmningshastighet och alltså större dragkraft. Denna vinst måste sannolikt betalas ganska dyrt genom försämrad verkningsgrad.

Aggregatet fyller praktiskt taget hela kroppen och omges av bränsletankar, manöverorgan och övrig utrustning.

Vingen uppges vara den hittills tunnaste fribärande vinge som byggts och enligt vissa uppgifter skulle den vara mindre än 10 procent tjock vid vingroten och formad ur ett massivt lättmetallblock. På undersidan sitter 30 cm långa dykbromsar som kan skjutas ut till ett djup av 8 cm.

Föraren sitter direkt på golvet längst fram i nosen på flygplanet med fötterna ganska högt uppdragna på ömse sidor om noshjulsschaktet. Kabinen är självfallet försedd med luftkompressor för flygning på stor höjd. För att piloten skall ha en chans till räddning om något skulle inträffa på stor höjd har man gått ännu ett steg i utvecklingen sedan den kastbara stolen infördes. På M 52 är hela kabinen upphängd i ett antal stålrör, ungefär i form av en motorbock, och genom att stålrören innehå-

ler sprängämne med elektrisk utlösning kan hela kabinen lösas från flygplanet då föraren trycker på den rätta knappen. Samtidigt utlöses en fallskärm automatiskt från kabinens tak och bromsar farten så att hela paketet sjunker med måttlig hastighet. Härigenom skyddas föraren inte bara från en våldsam uppbromsning då han kastas ut i fria luften utan också från den låga temperaturen och ett lufttryck som kan göra det omöjligt att andas ens med ren syrgas. Då kabinen nått sådan höjd att ytterluften tillåter ett fritt hopp kan föraren sedan använda sin egen fallskärm i vanlig ordning.

En annan ny detalj är pendelrodret eller den vridbara stabilisatorn som man inte sett sedan 1920-talets segelflygplan utdömdes som livsfarliga på grund av sin dåliga längdstabilitet.

Instrumenteringen är synnerligen riklig då planet i första hand skall användas som flygande laboratorium. En ansenlig mängd av instrumenten är självregistrerande och ett av dem, kallat mikroobservator, registrerar fotografiskt alla avläsningar som erhållas genom en Tinsleygalvanometer som samtidigt visar 24 skilda mätvärden på olika skalor. Ett annat specialinstrument är en katodstråleoscillograf som mäter materialspänningarna på särskilt belastade delar av flygplanet och som också registreras fotografiskt.

Sammanlagt har föraren 18 olika instrument att hålla reda på, fränsett radiokompass och syrgassystem. C. B.

Engelsk synpunkt

Flight för den 5 december 1946 återger ett uttalande av Lord Nathan, Minister of Civil Aviation, under debatten om civilflyget i överhuset.

Lord Nathan säger att trots att högkvarteret vid upprepade tillfällen förnekat värdet av klubbutbildade piloter har det visat sig att en del av de bästa förarna i R.A.F. just kommit från klubbarna. Han sade sig vara angelägen att stödja såväl det privata motorflyget som segelflyget.

För första gången har en kommitté tillsatts för att råda honom i frågor rörande privatflyget. Ordföranden i denna kommitté, Mr Whitney-Straight, är också ordförande i Royal Aero Club.

På förekommen anledning meddelas att de köpeförhandlingar som förts mellan Wright Aeronautical Corp och det svenska bolaget AB Ljungströms Ångturbin rörande vissa turbinpatent inte på något sätt berör STAL (Svenska Turbinfabriks Aktiebolaget Ljungström) vilket uppgavs i FLYG nr 2/47. STAL har sedan många år tillhört Asca-koncernen.

LUFTFÄRDFÖRSÄKRINGAR

tecknas av följande till Den Nordiska Poolen För Luftfärdförsäkring anslutna bolag

ALLMÄNNA BRAND • AMPHION • ATLAS • BRAND-VICTORIA • EUROPEISKA • FREJA • FYLGIA • GAUTHIOD
GOTHIA • GÖTA • HANSA • HEIMDALL • HERMES • HOLMIA • IRIS • MALMÖ • MÄLAREN • NORDEN • NORNAN
NORRLAND • OCEAN • SECURITAS • SJÖASSURANS KOMPANIET • SKANDINAVIEN • STELLA • STOCKHOLMS
SJÖ • SVENSKA VERITAS • SVERIGES ALLMÄNNA • TRAFIK • VALKYRIAN • WINTERTHUR • ÄGIR • ÖRESUND

FLYGTURNÉ GENOM SVERIGE

Efter några månaders vinteride har Albin åter börjat röra på sig, det kunde vem som helst konstatera för ett par veckor sedan kring flyghamnen på Lindarängen i Stockholm. När FLYG:s medarbetare besökte flyghamnen stod det tre Noorduyn Norseman på isen med motorerna på varmkörning och åstadkom ett oväsen som lät som om en hel jaktflottilj på en gång hade startat från den lilla viken. Vem som är Albin behöver vi väl inte närmare tala om — när det gäller flyg finns det ju bara en Albin här i landet och han heter som bekant kapten *Albin Ahrenberg* och de omtalade flygplanen tillhör AB Ahrenbergsflyg. Kring, under och på de tre Norseman vimlar det av mekaniker, markpersonal och piloter och alla tycks ha lika bråttom. Bakom de vispande propellrarna kan vi lätt känna igen Albins något fylliga person. Man arbetar för högttryck, det ser ut att vara stora saker i görningen.

— Vårt »vinteride» har nog bara varit skenbart, ty sedan vi i höstas lämnade Bromma har våra flygplan genomgått en fullständig översyn för att vara i förstklassigt skick när vi den 18 januari startar en rundflygningsturné över hela landet, berättar kapten Ahrenberg. Under denna turné som vi beräknar skall pågå till påsk kommer dessa tre Norseman att besöka sammanlagt 340 orter i Sverige. Att vi anordnar denna turné på vintern beror på att vi nu kan landa fritt på vilken sjö och vilket större fält som helst och på så sätt kan vi besöka flera orter och bereda flera personer tillfälle att flyga.

Kapten Ahrenberg är utan tvekan den svensk som har de rikaste erfarenheterna om allt vad rundflygning heter. Självt har han över 11 000 flygtimmar och har under de 20 år han tillsammans med sina medhjälpare hållit på med rundflaxandet flugit med sammanlagt 161 000 personer! Vad Albin inte vet om flyg är faktiskt inte värt att veta. Men han har inte endast lyckats samla en massa erfarenheter, han har även förstått att använda sina kunskaper på rätt sätt och hans rörelse har nu vuxit till ett aktningvärt flygföretag.

— I framtiden kommer vi att huvudsakligen inrikta oss på rundflygningsverksamhet, berättar kapten Ahrenberg vidare. Vi har för ändamålet nyligen köpt två Junkers Ju 52:or av ABA och de skall vi sätta in i trafik redan i mars och april. Denna ökning av flygplanparken har föranlett oss att planera en egen verkstad här ute på Lindarängen som kommer att bli »bas» för hela vår verksamhet. Verkstaden skall bli av klass II och kommer uteslutande att användas för vår egen och kundernas service.

En Pratt & Whitney-motors öronbedövande vrål skär genom den kalla vinterluften. SE-ATA som är utrustad med skidställ åker ner för den sluttande stranden och ner på isen på den 400 m långa startbanan som Ahrenbergsflygs piloter själva skottar upp. Tack vare den lilla utförsbacken i början ökar hastigheten mycket fort och planet behöver knappt halva banan för att lämna. Med en av bolagets skickliga piloter som förare har det startat på en av de sista kontrollflygningarna före den »stora» starten ut till landsorten. Albin som stått på stranden och övervakat det hela skyndar till hangarerna för att lägga sista handen på de två andra planerna som när detta läses redan flaxar omkring och kanske bättre än någonting annat bidrar till att göra det svenska folket flygsinnat.

Salle.



Kapten Albin Ahrenberg framför SE-ATA, en av de tre Noorduyn Norseman som deltar i den stora rundflygturnén. De två övriga planerna har registreringsbeteckningarna SE-ATB och SE-ATC. Förutom dessa planer förfogar AB Ahrenbergsflyg över två Junkers Ju 52, en Arado 196 samt sex Piper Cubar. Aradon SE-AWY som används för målbojsering för försvaret är utrustad med flottörställ och har en BMW 132K-motor på 900 hk vilken ger den en bogserhastighet på inte mindre än 300 km/t. De sex Cubar som återstår av de 57 som kapten Ahrenberg för någon tid sedan importerade, gjordes i ordning och såldes för det billiga priset 5 850 kronor används för uthyrning och kommer så småningom att säljas även de.



Stamflygförare.

Ynglingar i åldern 18—21 år antagas vid flygvapnet för utbildning till fast anställda flygförare.

Ansökan från den som avlagt realexamen (motsvarande eller högre ex.) insändes till Chefen för flygvapnet senast den 1 februari; utbildningen börjar omkring den 15 juni.

Ansökan från den som har folkskola (motsvarande) insändes till Chefen för flygvapnet under april—maj månad dock senast den 1 juni; utbildningen börjar omkring den 1 november.

Närmare upplysningar vid närmaste arbetsförmedling eller från flygstabens personalavdelning, Stockholm 80 (namnanrop: »Flygvapnet» nr 254 eller 255) eller Försvarets anställningsbyrå, Stockholm 1.



FÖRSVARETS ANSTÄLLNINGSBYRÅ



Thomas G. Lamphier — den amerikanske flygare som sköt ned amiral Yamamoto.

FLYGSPIONAGE

III

Dödsstöten mot amiral Yamamoto

Det fanns en liten apparat i USA som var — och fortfarande är — en av de största hemligheterna från kriget och vilken endast några få officerare har närmare kännedom om. Den slurriga uppfinningen var ingenting mindre än en automatisk dechiffrieringsapparat, speciellt avsedd för hemliga japanska meddelanden. Den hjälpte amerikanerna bli att avlyssna och översätta hemliga radiomeddelanden som de japanska ambassadörerna sände från Washington till Tokyo under deras »fredliga period» med president Roosevelt några dagar innan de japanska flott- och flygstyrkorna slog till vid Pearl Harbour. Apparaten var också till stor nytta vid operationer i Fjärran Östern och den var sålunda främsta anledningen till att den vite mannens mest fanatiska fiende, amiral Yamamoto, blev dödad.

Amiral Yamamoto som var en veteran från slaget vid Tsushima och som organiserade den japanska segern över Ryssland 1905 var en av de få som tidigt insåg den offensiva styrkan i att kombinera flotta och flyg. Hans mål var också att driva ut de vita från kontinenten och erövra hela Asien. Han kunde kanske ha lyckats om inte Magic — den sinnrika dechiffrieringsapparaten — och några modiga amerikanska flygare i Stilla havet kommit emellan.

Den 17 april 1943 fick major John W. Mitchell och Thomas G. Lamphier från USAAF motta ett meddelande som var skrivet på det blå silkepapper som amerikanska flottan använder för mycket hemliga meddelanden. Det var underskrivet med »Knox» — Frank Knox, dåvarande marinminister — och uppgav att amiral Yamamoto var på väg från Rabaul till Kahili på Bougainville och att allt skulle göras för att snabbt nedgöra honom. En överraskande taktik var nödvändig och en överraskning kunde åstadkommas endast av jaktplan med lång aktionsradie. Kahili ligger cirka 50 mil från Guadalcanal. Dessutom var man tvungen att flyga ytterligare 30 mil för att spana och undgå att upptäckas av de japanska ekoradiostationerna.

Underrättelseväsendet utförde ett jättearbete på kort tid. Yamamoto var känd för sin punktlighet. Hastigheten hos hans flygplan var omkring 500 km/tim. Det var bekant att Yamamoto var alltför stolt för att använda syrgasbehållare, så att han flög aldrig högre än 3 000 meter. Amerikanerna hade bara 18 Lightningns disponibla för tillfället, medan japanerna kom med 100 plan till Kahili för att välkomna sin store amiral.

— Vi måste finna honom, träffa honom — och komma därifrån om vi ska kunna vara med och rösta vid nästa val, förklarade Lamphier. Han och tre andra kallades till att utföra dödsstöten, medan de andra 14 Lightningplanen skulle vara med för att dra uppmärksamheten från anfällskvartetten. Olyckligt nog fick två av de fyra huvudplanen motorfel och måste vända. Men de övriga fortsatte och fullföljde uppgiften.

Yamamoto var punktlig. Amerikanerna fann honom precis där de väntat honom — med 100 Zeros runt omkring sig. Striden började med att två stora Mitsubishi-bombare som flög i mitten gav eld. Lamphier tog sig igenom fiendelinjen och skickade i väg en salva in i vänstra motorn på den ena av bombarna. Planet började brinna men slutade inte att skjuta förrän det störtat. Mitsubishi-kraschade i djungeln liksom den andre bombaren — i vilken amiral Yamamoto befann sig. Uppdraget blev alltså en väldig triumf och endast en av amerikanerna sänkades.

Lamphier kom emellertid på den hemliga listan liksom den sinnrika apparat med vars hjälp man snabbt kunde räkna ut vart Yamamoto åmnade sig. En av Lamphiers bröder var i japansk fångenskap och det var av fruktan för represallier på honom som japanerna först efter kriget fick reda på vem som dödat deras störste amiral.

G. F. Liebenhal.

AMATÖREN KONSTRUERAR

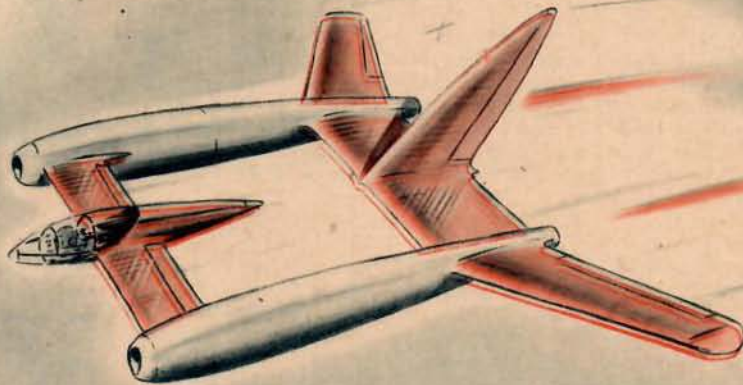
De senaste årens kolossala utveckling inom flygtekniken har säkert ställt en och annan inför frågan: skall denna utveckling verkligen kunna fortsätta även i framtiden och vart kommer den i så fall att bära hän?

Den hårda konkurrensen gör att flygplanfabrikerna inte gärna talar om sina framtidsplaner men av de konstruktioner som undan för undan dyker upp kan man tydligen se att utvecklingen ingalunda visar tecken på att stanna, tvärtom. De senaste framstegen inom flygtekniken ger flera tydliga bevis därom. För inte så länge sedan höjdes det officiella absoluta världsrekordet till 991 km/t och sedan dess har man ivrigt sysselsatt sig med försök att passera det »magiska 1 000 km-strecket». En vacker dag kanske vi flyger ifrån ljudet...

Om framtiden med litet längre sikt vet

man emellertid inte mycket. Trots de till synes enastående resultat som hittills nåtts ser det dock ut som om vi vore bara i början av flygets utveckling. Framtiden öppnar svindlande perspektiv och det kan vara ganska roligt att försöka gissa vad som skall komma. Hur tror t ex Du att framtidsflyget kommer att se ut? Fatta papper och penna och släpp fantasin lös. Teckna eller gör en treplansskiss av ett flygplan sådan Du tycker att den bör se ut och skicka resultatet till FLYG. I varje nummer kommer vi i fortsättningen att publicera en »skrivbordsfantasi» av någon av våra läsare och det skall bli roligt att se hur mycket flygfantasi det finns här i landet.

»Konstruktionerna» behöver inte nödvändigtvis vara stratosfäraketer eller hypersnabba reaktionsplan — trafik-, sport- och alla möjliga experimentplan är minst lika välkomna!



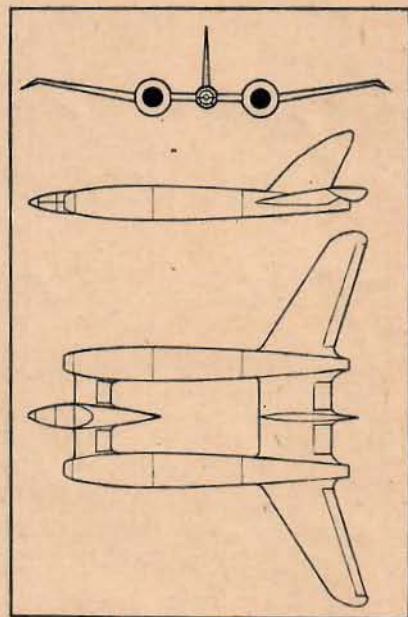
»ÅSKVIGGEN SX-2»

Hypersnabb »anka» med två genomströmningsaggregat

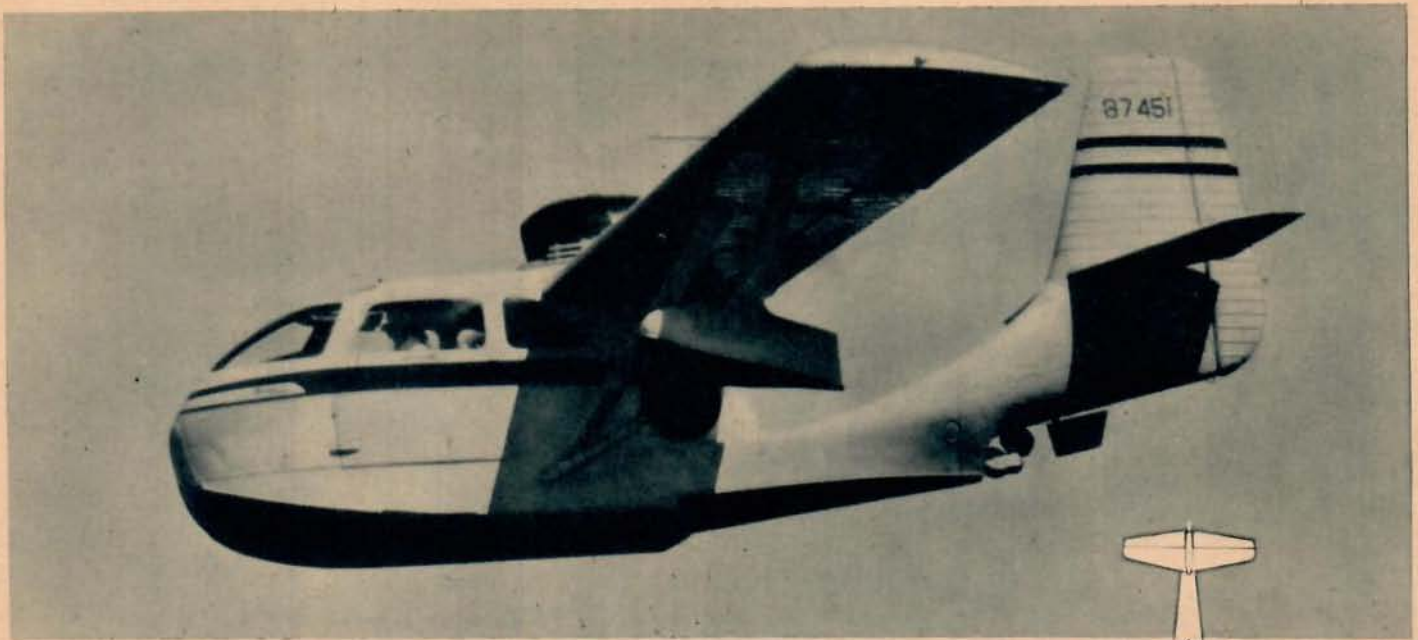
Det första bidraget till FLYG:s »fantasi-serie» är denna »Åskviggen SX-2», en flygande anka med två genomströmningsaggregat. Planet är tänkt främst som experimentplan med mycket höga hastigheter men kan eventuellt även användas som fotospaningsplan. På grund av att alla tänkbara utrymmen i vingarna och i »flygkroppen» måste reserveras för bränsletankar kan planet inte utrustas med beväpning.

Hastigheter och flygegenskaper kan man givetvis inte säga någonting om. De båda genomströmningsaggregaten torde emellertid kunna ge planet en hastighet som tangerar rätt nära ljudhastigheten. Ank-konstruktionen har i flera fall visat sig ge utomordentlig stabilitet och vändbarhet och det är inte alldeles otänkbart att dessa egenskaper står sig även vid mycket höga hastigheter.

För att minska påfrestningarna på fören har man placerat honom liggande i en särskild trycktät gondol på framvingen. Pla-



net är försett med noshjulställ, har en spännvidd på 10 m och en längd på 9 m. För övrigt får teckningen och treplansskissen tala för sig.

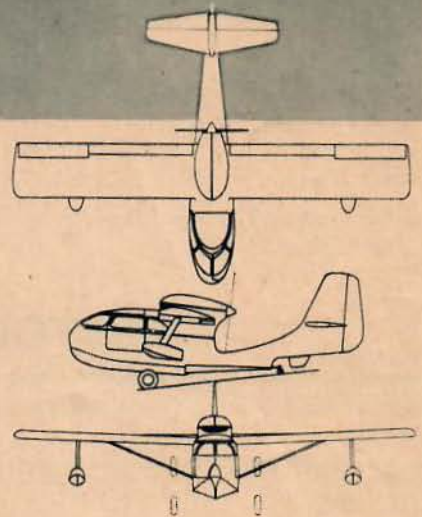


REPUBLIC SEABEE

Republic Seabee RC-3 är ett 4-sitsigt amerikanskt amfibieplan med 215 hk Franklin 6A8-215-BF7-motor och omställbar, skjutande propeller. Planet är byggt helt i metall med stöttade rektangulära vingar och ett kraftigt upp- men ej infällbart landställ. Seabee kostar 37.700 kronor vilket får anses som exceptionellt lågt med tanke på planets imponerande utrustning.

Data och prestanda: spännvidd 11,50 m, längd 8,54 m, höjd 2,84 m, djupgående i vatten med last 0,41 m, tomvikt 897 kg. Följande siffror gäller med fyra personer:

bagagevikt 45 kg, oljevikt 9 kg, flygvikt 1 360 kg, bränslemängd 150 liter, gångtid 2,8 timmar, flygsträcka 460 km, maxhastighet 193 km/t, marschhastighet vid 75 procent effektuttag 165 km/t, landningshastighet 93 km/t, stighastighet vid havsytan 3,5 m/sek, start- och landningsträckor med full last: från fält 240 m, d:o från vatten 300 m, landning på fält 120 m, d:o på vatten 210 m. Seabee tillverkas av Republic Aviation Corp, Farmingdale, Long Island N. Y., USA och generalagent för Sverige är Ostermans Aero-AB, Stockholm.



Klipp här!



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.

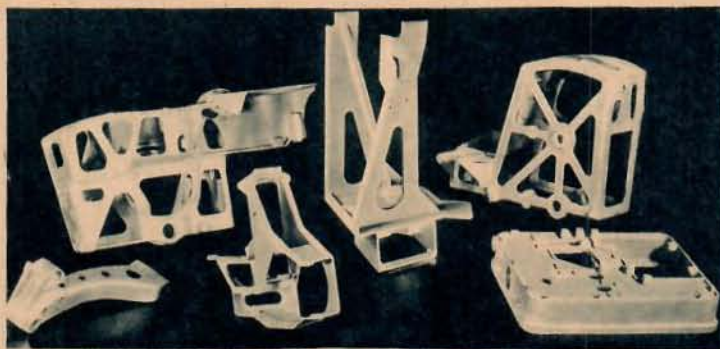
THE BRISTOL AEROPLANE COMPANY LIMITED, ENGLAND



BRISTOL TYP 170 – världens mest ekonomiska flygplan

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

**HÖGSTA STYRKA
LÄGSTA VIKT
FLYGETS FRAMTID**



Gjutgods av:

MAGNESIUM * ALUMINIUM



**LINKÖPINGS ARMATUR- OCH
METALLFABRIKS AB LINKÖPING**

ABA OCH SVENSKA LLOYD

Forts. fr. sid. 11.

ökats och ett intensivt organisationsarbete pågår. Utbildningen av flygande personal går i takt med bolagets utbyggnad i övrigt. Avsevärda kostnader nedlaggs alltså för att bolaget i sin fortsatta verksamhet skall kunna hävda alla svenska intressen inom den trafikrayon där bolaget verkar.

Luftfartsstyrelsen framhåller med all rätt att till god service hör bl a att antalet flygplan skall vara så stort och trafikapparaten i övrigt så dimensionerad att plats i flygplan normalt skall kunna erhållas med kort varsel. Vad då den i ifrågavarande koncessionsärendet berörda flyglinjen Göteborg—London beträffar flyger Aerotransport sedan den 15 juli 1946 dagligen på linjen Stockholm—Göteborg—London fram och åter med flygplan av typ Douglas DC-4 med ett 40-tal passagerareplatser. Vidare trafikeras linjen sex dagar i veckan sedan omkring den 1 okt. 1946 av det engelska bolaget British European Airways Ltd med flygplan av typ »Viking» med 21 platser. I genomsnitt har endast 40 procent av de båda bolagens platser utnyttjats. Av fraktrummet har endast cirka 35 procent tagits i anspråk. Behovet är sålunda här i hög grad tillgodosett, och en avsevärd ökning av såväl passagerare som frakt kan ske innan behov av ytterligare flygplan på linjen föreligger. Skulle så bli fallet, har de båda nu trafikerande svenska och engelska bolagen resurser att möta ett sådant behov.

I Luftfartsstyrelsens yttrande påpekas att Göteborgs ställning som rikets andra stad, dess läge och traditionella förbindelser skulle anses motivera direkt linjetrafik med London. Till detta vill Aerotransport endast framhålla att bolaget vid trafikplaneringen efter kriget avsett att öppna en direktlinje Göteborg—London med flygplan av typ Douglas DC-3 samt en direktlinje Stockholm—London med Douglas DC-4. Göteborgsintressena opponerade sig emellertid häromot med motivering att Göteborg eftersatts genom att inte få trafik med de större, snabbare och bekvämare flygplanen. Bolaget tillgodosåg då göteborgspassagerarnas önskemål genom att i stället för att lägga en direktlinje med Douglas DC-3 från Göteborg, fastställa reguljära, dagliga mellanlandningar i Göteborg med DC-4-flygplanet från Stockholm. Det genomsnittliga antalet passagerare har på det svenska planet under ovan angiven tid varit i riktning Göteborg—London mindre än sju per dag och i omvänd riktning mindre än sex. Luftfartsstyrelsen har för övrigt ännu inte kunnat tillgodosä behovet av en stor hangarbyggnad på Torslanda som skulle kunna möjliggöra för ABA att på ett ändamålsenligt sätt tillvarata andra trafikintressen från Göteborg.

Luftfartsstyrelsen framhåller som uppenbara de fördelar för allmänheten som skulle vinnas av ett nära samarbete mellan ett

rederiföretag och ett flygföretag på linjen Göteborg—London. Fördelarna skulle ligga i gemensam försäljningsorganisation, fördelning efter enbart rationella trafikekonomiska grunder av den högvärdiga och den mindre dyrbara frakten mellan de olika transportmedlen samt möjligheten att sälja tur- och returbiljetter avseende båtfärd i ena och flygfärd i andra riktningen. Det må erinras om att det redan före kriget förelåg en överenskommelse mellan Aerotransport och Rederi AB Svenska Lloyd, vilken innebar att passagerare till London kunde lösa biljett för flyg i ena riktningen och båt i den andra. En sådan anordning är helt visst i och för sig lika genomförbar nu som tidigare. Vad frakten beträffar torde en fördelning efter de av Luftfartsstyrelsen angivna grunderna automatiskt komma att ske, även om flygtrafiken bedrivs helt fristående från ett rederiföretag. En fraktsämdare respektive mottagare kan givetvis själv bedöma, vilka taxor sändningen i fråga kan tåla samt hur bränskande transporten är.

Aerotransport vill ingalunda förfäktat att inte fri konkurrens mellan svenska företag skulle ha sitt stora berättigande på de områden, där den med fördel kan tillämpas. Vad svenskt reguljärt trafikflyg beträffar, skulle dock, med det begränsade trafikunderlaget ett land av Sveriges storleksordning besitter, en splittring av detta på flera svenska företag med all sannolikhet vara till skada för den svenska luftfarten. Det bör här erinras om att Aerotransport ingalunda, såsom Luftfartsstyrelsen velat göra gällande, har någon ensamrätt på att bedriva luftfart till och från Sverige. Ett stort antal utländska företag trafikerar svenska flygplatser i ren konkurrens med Aerotransport. För att Sverige skall kunna hävda sig i denna konkurrens är det emellertid nödvändigt att den svenska luftfarten har en enad slagkraft utåt. Här för erfordras att det svenska trafikflyget bedrivs med gott ekonomiskt resultat, vilket näppeligen skulle bli fallet om vårt relativt knappa trafikunderlag skulle fördelas på flera svenska företag.

I bolagets planer ingår även att utbygga ett inrikes flyglinjenät. Till en del har detta redan skett. Denna trafik är emellertid för närvarande, med något enstaka undantag, inte ekonomiskt bärkraftig och torde inte det heller under åtskillig tid utan måste bäras upp av de i ekonomiskt avseende bättre utrikeslinjerna. Om nu, bortsett från Svensk Interkontinental Lufttrafik AB, även andra svenska företag skulle beredas tillfälle att bedriva svensk reguljär luftfart, skulle allvarligt fara komma att föreligga dels för att ABA:s trafik ännu måste subventioneras dels för att den ur olika synpunkter så viktiga inrikes luftfarten inte skulle kunna upprätthållas än mindre utbyggas.

Vad Luftfartsstyrelsen i denna konkurrensfråga anfört om Aero transports rekommendation av Sveriges anslutning till de fem principerna om luftens frihet saknar all relevans, all den stund dessa principer berör förhållandena länderna emellan och inte rent interna svenska förhållanden.

Douglas första femsitsare

Douglas Aircraft har nyligen presenterat ett femsitsigt reseflygplan med skjutande stjärtpropeller. Douglas Cloudster som planet kallas är naturligtvis en helmetallkonstruktion med infällbart landställ av noshjulstyp. Cloudster är Douglas-fabrikens första skapelse i denna storleksklass men man kan spåra rätt stora likheter mellan denna typ och bombplanet XB-42 Mixmaster från samma firma. Motorarrangemanget är ganska likt XB-42:s även om effekten är inskränkt till 2x200 hk (ganska mycket ändå!). Med dessa motorer



lär Cloudster ha en fart av ca 320 km/t och en maximal flygsträcka på 1750 km. Den i planet's stjärt placerade propellern som drivs antingen av båda motorerna eller av enbart den ena är en omställbar Hamilton Standard med 2,4 m diameter. Nu återstår bara att se vad en dylik skapelse kan komma att kosta. Något folkflygplan blir det väl knappast...

KLART

för avgång och

KLART

med

FLYGFÖRSÄKRINGARNA

i

GOTHIA

anslutet till
Städernas Försäkringsbolag

Gynna

VÅRA ANNONSÖRER!

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 •

A.-B. Janne Richardson, Halmstad

Tel. Namnanrop

Filial i Falkenberg - Tel. 6 96, 8 96

Specialitet: Motorreoveringar Cylindero, vevaxelslipning, lagergjutning
Lager av: Kolvar, kolvbultar och ringar
Reservdelar och tillbehör

Gengasaggregat »Kille» och »Bollinders»
★ Service och reservdelar för samma ★

Luleå

ÄT 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.

Glidflygare

Renoverad Anfänger II till salu. Närmare upplysningar genom Hudiksvalls Flygklubb, A. G. Spets. Tel. 107. Hudiksvall.

IKARUS

Tekniska Museets bildkalender 1947 har nu utkommit (sjunde årgången) och innehåller som vanligt en mängd intressanta bilder från ingenjörskonstens eller industrins fält i dag eller för länge sedan. Bilderna är samtliga av hög klass och är huvudsakligen hämtade ur museets arkiv. Kalendern är redigerad av Sixten Rönnow och kostar 3:50.



FRYS INTE I ONÖDAN!

Köp en RAF-flygoverall

som är vindtät, vattentät och eldsäker,

PRIS KR. 120:—

Denna overall har i tillverkning kostat ca 500 kr.

Ett mindre antal, som under transporten blivit något nedfläckade, säljas så långt partiet räcker till

Kr. 95:— pr st. — netto.

Flygarhandskar, pälsfodrade Kr. 20:—

Flygarhuvor, sämskskinnsfodrade Kr. 17:50

Återförsäljare erhålla rabatt

MOTORFIRMAN MALTE BLOHM AB

Odinsplatsen

GÖTEBORG

Tel. växel 19 20 50

Telegramadress: "Motor-Blöhm"

VILKA ÄR PLANEN?

FLYG återupptar nu identifieringstävlingen som blev så populär i slutet av förra året. Lösningen skall vara FLYG:s redaktion, Tegnérgatan 35, Stockholm, tillhanda senast den 20 februari. Märk kuvertet »Bildpristävling 3». En tia och tre femmor i pris.



Lösning till Bildpristävling 24:

1) Hawker Hurricane, 2) Fairey Firefly, 3) Miles Aerovan, 4) Vickers Viking.

1:a pris, 10 kr: Lars Olausson, Ekhaga, Gamleby. 2:a—4:e pris, 5 kr: Erik Tapper, Stjärnvalla, c/o Sahlén, Flén; Svend Erik Rosendal, Aagade 70, 2 tr. Vejle, Danmark; Ingvar Andersson, Pack 32, Karbenning.

Lösning till Bildpristävling 25:

1) Grumman Wildcat, 2) Curtiss P-36 Mohawk, 3) Consolidated Liberator, 4) Curtiss Commando.

1:a pris, 10 kr: Sigurd Kagerö, Råbergs-gatan 6, Linköping. 2:a—4:e pris, 5 kr: Maud Lagergren, Värtavägen 18, Stockholm; Aarre Aaltonen, Muséigatan 32, Helsingfors, Finland; Eleonore von Schwerin, Wittstocksgatan 10, Stockholm.

CESSNA LEDER * CESSNA LEDER * CESSNA LEDER * CESSNA LEDER * CESSNA LEDER



SISTA SKRIKET FRÅN USA

Cessna-140

The Pilot's Airplane

det idealiska flygplanet för Eder!

Skriv eller ring till försäljningsrepresentanten för
GÖSTA FORSLUND AVIATION, GÄVLE

EINAR NORDIN

Furusundsgatan 8

Stockholm

Tel. 61 84 64

FLYGPLANET SOM ALLA
TALAR OM OCH VAR
OCH EN VILL ÄGA

★

CESSNA har komplett blindflygningsutrustning, el. landningsstrålkastare, infällbar i vingen, självstart, täckt sittrum, cabinvärme. Rökning tillåten i planet.

★

CESSNA 140 har av Kungl. Luftfartsstyrelsen blivit godkänd för skolning för certifikat upp till 150 hk.

CESSNA LEDER * CESSNA LEDER * CESSNA LEDER * CESSNA LEDER * CESSNA LEDER

SENSATIONELL NORSK SEGER

i modellflygtävling mot
Danmark

Den 29 december ägde en intressant dansk-norsk kraftmätning rum på Kjeller flygfält utanför Oslo då OM-F:s finländslag tävlade mot ett utvalt lag från Oslo Modellflygklubb.

I det absolut vindstilla vädret vann norrmännen helt oväntat; deras utpräglade lugnväders-A-2-modeller var trimmade så att de inte hade ett gram ballast utöver det nödvändiga som fordras för att de skall uppfylla den bestämda minimala vingbelastningen. De danska modellerna var däremot konstruerade för blåsväder. Dessutom hade det danska laget rest dygnet före tävlingen och kom ovilade och trötta till flygfältet där de hade endast en halv timme på sig för trimning.

Den kände norske modellflygaren *Harald Orvin* var tävlingsledare. A-2-modellerna startades med 100 m lina. Vädret var grått och molnigt men trots detta kunde man uppsåra en svag termik strax utanför flygfältet. De norska modellerna som inte var trimmade att kurva nådde ofta de termiska områdena medan de danska modellerna som omedelbart efter urkopplingen lade sig i en ganska snäv sväng landade på flygfältet utan att ha fått termikanslutning. De norska modellerna fick i första och delvis även i andra perioden många termiktider. Tack vare detta erhöill de ett så stort försprång att de trots jämna danska resultat i tredje perioden bärgade en klar seger. *Mogens*

Erdrup uppnådde med sin »Suomi» tävlingens bästa tid 8.47,1 och *Finn Wahlkvist* satte nytt norskt rekord i klass A-2 med tiden 6.39,0.

Resultat: 1) Oslo Modellflygklubb, 4.04,6. (Bjørn Guldbrausen, 4.20,4, Knut Nyseth, 4.01,8, Thor Mölbach, 3.51,7, 2) Odense Modellflyveklub, 3.33,1. (Mogens Erdrup, 4.08,9, Kjeld Enevold Nielsen, 3.29,2, Carl Johan Petersen, 3.01,1).

Carl Johan Petersen deltog även i en A-1-tävling varvid han segrade på tiden 2.13,8 medan *Odd Guldbrausen* blev tvåa med 1.27,6.

De norska modellerna var alltigenom av modern, finskinspirerad konstruktion med tunna, ofta stavformade kroppar.

De norska dieselmodellerna imponerade på de danska gästerna. De steg i branta spiraler och den bästa modellen uppnådde en topphöjd på ca 100 m med endast 30 sek motortid. Även glidegenskaperna syntes vara mycket bra. Bland dieselmodellerna dominerade två olika motortyper, en dvärgmotor på endast 60 gram och en större på 150 gram och 1/10 hk.

Resultat i D-1-tävlingen: 1) Hans Peter Aaser, Oslo, 2.32,9, 2) Thor Mjölbach, d:o, 1.11,0.

En årlig mach OM-F—Oslo MK torde i fortsättningen bli en tradition liksom OM-F—Vingarna — tävlingen.

Johs. Thinesen.



Den rutinerade danske tävlingsmodellflygaren *Carl Johan Petersen*, OM-F, vann A-1-tävlingen på Kjeller med sin »Calle 11».

Nordisk modellflyg- landskamp i Dan- mark

Den 27 augusti i år fyller Dansk Modellflyver Union 10 år och händelsen tänker unionen fira med att bli anordna den nordiska modellflyglandskampen i segelmodellklassen som på så sätt för första gången äger rum i Danmark. Unionen har redan börjat planlägga ett program. Tävlingen kommer med all sannolikhet att gå på jätteflygfältet vid Aalborg.



T v: F d världsrekordhållaren *Mogens Erdrup* med sin A-2:a »Suomi» med vilken han uppnådde den dansk-norska matchens bästa tid, 8.47,1. — Nedan: Norrmannen *Thor Mölbach* som blev tvåa i dieselklassen gör modellen i ordning före en tävlingsstart.



Motståndskraften

mot "väder och vind"

är avgörande vid val av flygplanslacker.

Svenska Flygvapnet använder

WEDEVÅGS impregnerings-
och speciallacker

WEDEVÅGS BRUKS AB • VEDEVÅG



BV-HANGAREN

för ett flygplan

LÖSER SPORTFLYGETS HANGARFRÅGA

Levereras i sektioner — lätt att montera — patentsökt

REPRESENTANT

A.-B. AHRENBERGSFLYG

LINDARÄNGEN — Tel. 67 58 12

Tillverkare: A.-B. BYGGNADSVRKEN — GÖTEBORG

Tel. 11 48 85 — 13 25 84 — N Olofsson, bostad tel. 16 85 75

DE INHEMSKA . . .

Forts. fr. sid. 16.

minsta flygbolagen av den andra gruppen är realitet närmast att betrakta såsom feederlines och sedan PAA:s ensamherrevälde på det internationella fältet upphävs av CAB, i och med att AOA och TWA släppts fram, finns det knappast något av de inhemska flygföretagen, som lute känt stugan för trång och velat utsträcka sina linjer till utlandet, mest till olika delar av den amerikanska kontinenten.

Störst och viktigast av de tre kategorierna är än så länge den andra. Den innefattar som nämnts femton inbördes konkurrerande flygbolag, vilka i sin tur kan särskiljas i tre grupper. Först har vi fyra öst-västra transkontinentala linjer från Atlantkusten till Stilla Havet. De löper relativt parallellt och oberoende av varandra nästan hela vägen väster om Chicago, medan skärpt konkurrens och utpräglad koncentration utav linjerna råder i de tätbefolkade nordöstra staterna, med Boston, New York och Washington som ändpunkter. (Se bild 1.) Det är en helt annan tavla när man ser på de regionala linjenäten. Deras spindelvävsliknande linjer löper mycket mera kors och tvärs, dock huvudsakligen i nord-sydlig riktning. Det är av intresse att lägga märke till hur de med ett enda undantag återfinnes i den östra halvan av Förenta Staterna, där geografiska och kommersiella förutsättningar är betydligt gynnsammare för trafikflyg än västerut. (Se bild 2.) Slutligen har vi de lokala flyglinjerna, vilka utför sin mera begränsade verksamhet dels inom tätbefolkade delar av landet (New England-staterna i nordost) och dels över mera flacka öken- och ranchområden i söder. Deras uppgifter blir mest av pendeltrafiknatur eller att mata in trafik till huvudflyglinjerna. (Se bild 3.)

I tabellen ovan har jag sammanställt några data om dessa femton flygbolag och



TIDSKRIFT FÖR FLYGVAPNET

Officiellt organ för

Kungl. Svenska Aeroklubben

Organ för

Svenska Pilotföreningen

Utkommer varannan torsdag

REDAKTION:

Tegnérsgatan 35, 1 tr. Tel. 20 33 95

Huvudredaktör och ansvarig utgivare:

Överste W. KLEEN Tel. 20 88 91

Red. Sven Bronan > 21 63 91

Red. Hans Andersson > 21 02 38

Red. Sven Salenius > 21 02 38

Danmark: Johs Thinesen, Finsens Allé 20,

Odense

Finland: Per S. Jansson, Sjöfullsgatan

7 A 9, Helsingfors.

Norge: Edvard Omholt-Jensen, Kirkegt.

15, Oslo.

OBS.: Redaktionen ansvarar icke för in-

sända, icke beställda manuskript.

Fri diskussion i FLYG. För åsikter, fram-

förda i signerade artiklar, svarar för-

fattaren.

ANNONSAVDELNING:

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

EXPEDITION:

Förlagsaktiebolaget FLYGNING

Svenvägen 53 - Stockholm

Postgirokonton: 1111.

Prenumerationspris:

Helår Kr. 9; 75 Halvår Kr. 5. —

Ahlén & Åkerlunds Fotogravyranstalt

Stockholm 1947

Linköping

MARTHALLS

FLYGDRÄKTER, MÖSSOR och BASKER

Marthalls Syndustri A.-B.
Telefon 229 32 Linköping

Martin Ängquist A/B

FÄRGERI & KEMISK TVÄTT

Storgatan 34, Linköping

Telefon 220 47

Norrköping

Östra Cykelaffären

HELGE LINDQVIST

Hospitalsgatan 44 - Telefon 231 09

Försäljer: HERMES, GRIPEN, BRICENT

Delar och tillbehör - Sportartiklar

Reparationer

G.A. ANDERSSONS

MEK. VERKSTAD

Hantverkargatan 7 - Norrköping

Telefon 239 43

Tillverkare av höj-, sänk- och vridbara
kontors- och fabriksstolar »STARK»
i fyra modeller

NORRKÖPINGS

GUMMIVERKSTAD

Inneh. Axel Carlsson

Gamla Rådstugugatan 21

Tel. 254 94 - Bost. 270 73

REGUMMERINGAR & REPARATIONER

Fullständig RING-SERVICE

Stockholm

RÅLAMBSHOV

VIN- och ÖLRESTAURANT

Norr Mälarstrand 76

Telefon 50 57 75

LUNCH - MIDDAG - A LA CARTE

Rekommenderas

Uppmärksam betjäning

Även satt ut ABA:s motsvarande siffror för att ge en mera konkret måttstock för jämförelse. Lägg märke till ABA:s linjenät, vilket är högst avsevärt längre än de kontinentala USA-bolagens. Däremot utnyttjas flygplanen mycket mera intensivt i USA än här. Medan ABA normalt har sina flygplan i luften 5-6 timmar om dagen i genomsnitt, använder AAL, UAL och TWA sina DC-3:or 10-12 timmar om dagen hela året om och de fyrmotoriga planerna 7-9 timmar. De höga procenttalen för platsbeläggning avslöjar den normala efterfrågan, som fortfarande rådde i USA första halvåret 1946. Redan nu är platsbeläggningen 10-15 procent lägre.

Juney Dillenbeck.

GÄRDETS PARFYMERI

Brantingsgatan 41 - Telefon 61 70 77

Rekommenderas

Obs.! Omsättningsrabatt lämnas!

STRUMPOR UPPMASKAS!

MARIANS

Hembageri & Konditori

RINDÖGATAN 19. Tel. 62 90 61

Filial: RINDÖGATAN 10

Tel. 62 44 90

REKOMMENDERAS

GÄRDETS KONSTSTOPPNING

VÄRTAVÄGEN 11

Tel. 62 54 59

Rekommenderas

Inez Ringdabls

SYBEHÖRSAFFÄR

Furusundsgatan 17 - Tel. 62 32 55

Dam-, Barn- och Herrunderkläder,
Strumpor, Sybehör

Kemisk Tvätt Strumpor uppmaskas

VID BEHOV AV

Blommor, Frukt, Konfekt och Konserver

vänd Eder till

VÄRTAVÄGEN 31

Högaktningssfullt ATLASBODEN

Telefon 60 14 06

BLOMSTERHANDELN

Edelweiss

Erik Dahlbergsgatan 28

Tel. 62 44 12

Hörnet av Erik Dahlbergsg. o. Kallskärsg.

Alltid friska och vackra Blommor!

Rekommenderas

SOFIA RUCKMAN

TRIKÅAFFÄR

Götgatan 73

Kvalitetsvaror till låga priser.

KRISTINA- TVÄTTEN

SAKKUNNIG

SKÖNSAM BEHANDLING

Telefon 52 37 06

Stockholms närhet

DAHLSTRÖMS LIVSMEDEL

erbjuder Eder förstklassiga varor
i stor sortering

Neglunge Torg 3

Telefon Saltsjöbaden 83 och 10 21

Ahléns Konditori

HÄSSELBYVÄGEN 1 - SPANGA

Telefon 36 19 77

REKOMMENDERAS

Huddinge

Bosättningsaffär

Affärshuset (Invid Järnvägsstationen)

Alla slags hushållsartiklar.
Nyheter i glas och keramik
samt leksaker

Inneh. Gertrud Söderström - Tel. 57 06 44

Wahlquists Färghandel

Östervägen 10 - Telefon 27 39 95

RÅSUNDA

REKOMMENDERAS

Helenelunds Snickerifabrik

Innehavare K. Westre

Tel. Fabriken 35 07 23 - Bostaden 35 00 38
Postgiro 775 42

Utför alla slag av Trappor, Byggnads-
och Inredningssnickerier, Reparationer.
Lager av Trävaror, Plywood, Masonite,
Board, Lamellträ, Eternit, Papp, Spik,
Stegar, Tak och Murtegel, Cement m. m.

THEORINS SKOAFFÄR

Telefon 52

JÄRNA

Rekommenderas!

Annonsera i FLYG

Uppsala

Vi utför körslor av alla slag med ett
flertal Lastbilar

Vänd Eder med förtroende till

S. Almlöfs Åkeri

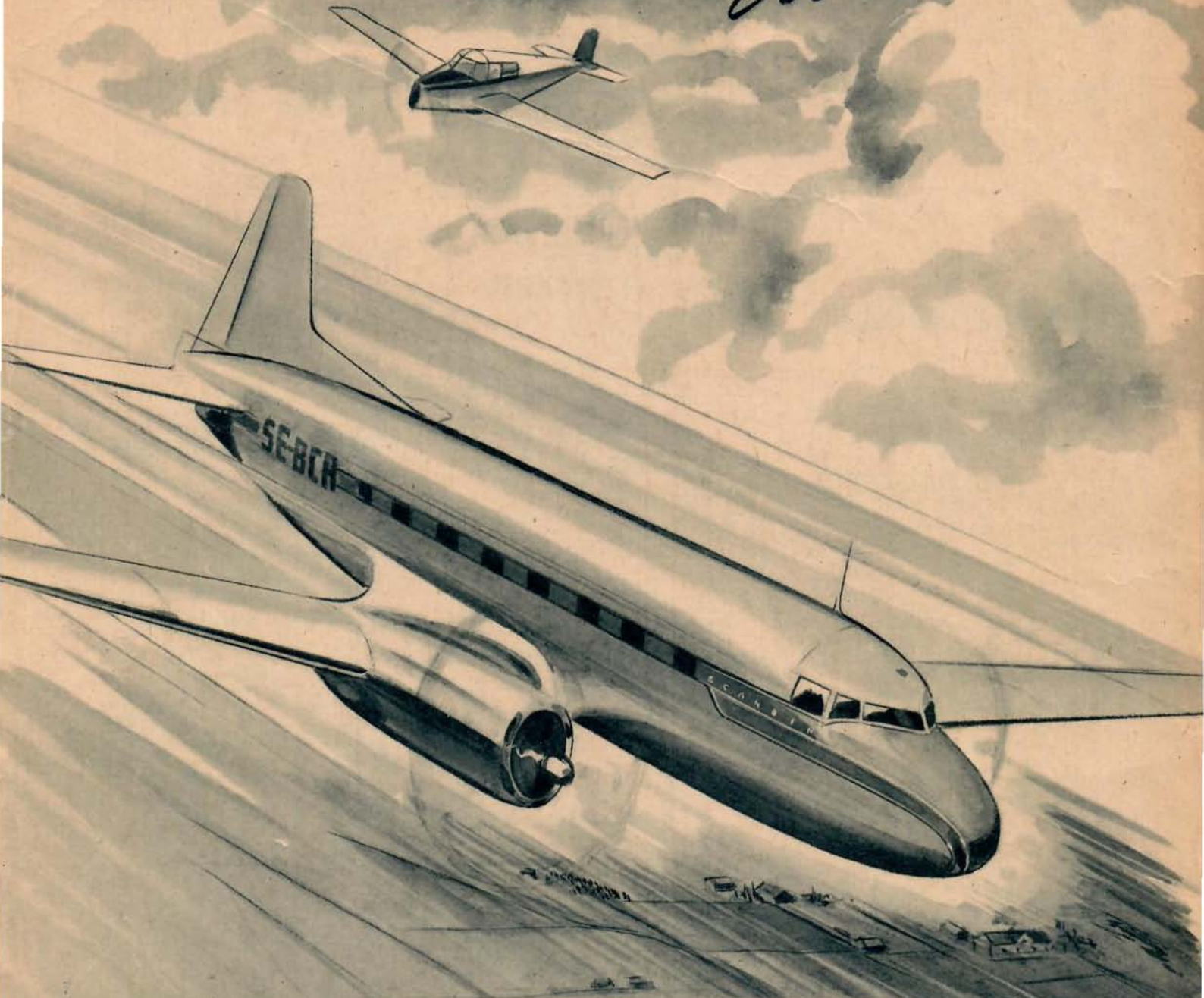
Nybyrget - Uppsala

Tel. 317 35

Tel. 347 35

SHELL

i alla tankar



Tillverkarna av de nya svenska flygplanen

SCANDIA och SAFIR

Svenska Aeroplan AB i Linköping, använda vid provflygningarna Shell Flygbensin, AeroShell Flygmotorolja samt AeroShell Specialsmörjmedel

