



Flyg

IDEL GLADA MINER

visar dessa unga amerikanskor som nyligen blivit flygvärdinnor hos AOA.

Nr 5
1947

HUR MAN BEKÄMPAR
KATASTROFHOT

45 öre

i Norge 60 öre

i Danmark 85 öre

Svensk reaktionsjakt på rekordtid

CESSNA LEDER * CESSNA LEDER * CESSNA LEDER * CESSNA

I ur och skur ...

BOGARDUS

Nylon

KAPELL

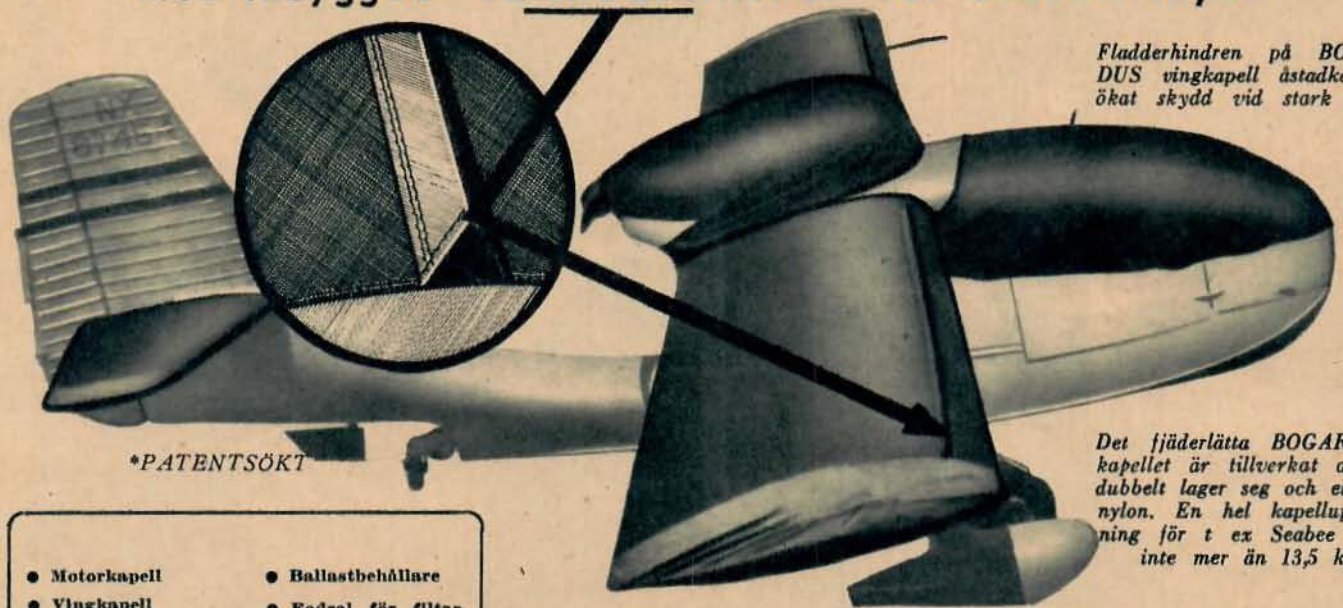


PIPER



AERONCA

med inbyggda *FLADDERHINDER för dubbelt skydd



Fladderhindren på BOGARDUS vingkapell åstadkommer ökat skydd vid stark bläst.

*PATENTSÖKT

Det fjäderlätta BOGARDUS-kapellet är tillverkat av ett dubbelt lager seg och elastisk nylon. En hel kapelluppsättning för t ex Seabee väger inte mer än 13,5 kg.

- Motorkapell
- Vingkapell
- Stabblisatorkapell
- Preseaningar av olika slag
- Trappreseaningar
- Vindstrutar
- Tältstolar
- Sittskydd
- Ballastbehållare
- Fodral för filter, täcken etc.
- Postsäckar
- Gångmattor för flygplanvingar
- Vindrutekapell
- Propellerkapell

ANVÄNDES NU AV FÖLJANDE BOLAG:

American, Pennsylvania-Central, Pan American, TACA, Colonial, American Overseas, TWA, Eastern.

BOGARDUS flygplanskapell med inbyggda fladderhinder erbjuder ett idealiskt skydd för Ert hemmabaserade flygplan om Ni inte har tillgång till hangar. BOGARDUS-kapellet är dessutom tillräckligt lätt för att kunna medföras i flygplanet när Ni är ute och reser. Hela utrustningen med dukar, linor, blixtlås och knäppen kan lätt apteras och demonteras av en man.

BOGARDUS-kapellet är något verkligt nytt i fråga om flygplanskapell. Det ger dubbelt skydd — mot väder och vind och mot skador vid hård bläst. Det håller målningen på Ert flygplan snygg och ökar dess livslängd.

Vänta inte med att ge Ert flygplan det skydd det förtjänar! Bogardus-kapell kan användas för alla slags flygplan, antingen delvis eller i kompletta uppsättningar. Fullständiga uppgifter lämnas vid förfrågan.



LUSCOMBE TAYLORCRAFT ERCOUCPE COMMONWEALTH CESSNA....

Generalagent för Sverige:
AB Gösta Forslund
 Aviation
 GÄVLE

BOGARDUS BROTHERS
 20 Mechanic Street - New Rochelle, N. Y.
 CESSNA LEDER * CESSNA LEDER * CESSNA LEDER * CESSNA LEDER * CESSNA LEDER



MCDONNELL XP-67 (1944)

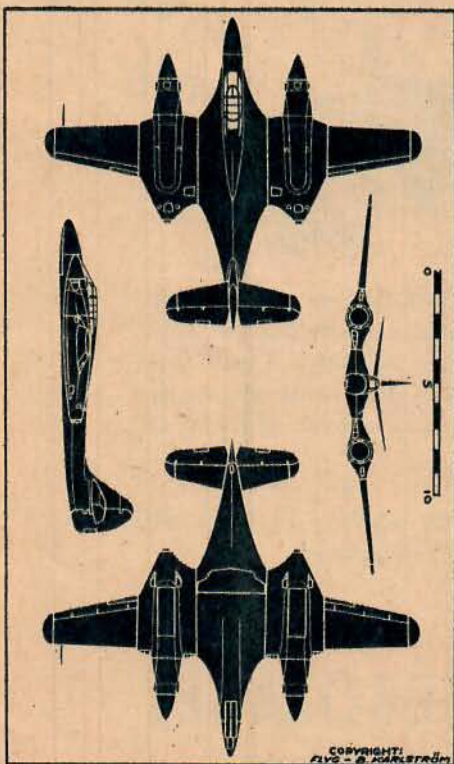
Enstättigt jaktplan

Tillverkare: McDonnell Aircraft Corporation, St Louis, Mo. USA.

Under första hälften av år 1945 frigavs en del uppgifter om ett nytt hypersnabbt amerikanskt jaktplan från McDonnell-fabriken. Denna firma var inte så känd här i Sverige, vilket i och för sig inte var så märkvärdigt då den bildades så sent som den 6 juli 1939. Under kriget licensbyggdes först Boeing AT-15 »Crenmakers» (tvåmotorigt övningsplan) och Fairchild AT-21 »Gunner» (d:o).

Då McDonnell hade funderingar angående avgasernas reaktionsförmåga var det ganska naturligt att funderingarna tog sig uttryck i experiment. Samtidigt omsatte han en annan av sina teorier, den bärande flygkroppen eller den till flygkropp utdragna vingen. Resultatet blev XP-67.

De uppgifter, som frigivits om planet publiceras nedan. För övrigt har endast omtalats att planet enda nackdel var dess långa startsträcka. Motorutrustningen bestod av två



COPYRIGHT: FLYG - & HÅNDESTRÄM

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: Kan man erhålla något kom helst motorflygcertifikat om man är grön- och rödfärgblind?

Svar: Kan endast avgöras av en flygläkare.

Fråga: 1) I FLYG n:r 25-26/46 fanns det på sid 19 en bild av Miles Martinet som hade en ganska egendomlig anordning på flygkroppen vid kabinen. Har denna något med målhogsering att göra? 2) Är det möjligt att genom FLYG erhålla äldre årgångar av »Model Airplane News»?

Svar: 1) Se artikel på sid 13 i detta n:r av FLYG. 2) Nej.

Fråga: Finns kopior av i FLYG införda fotografier till salu? **Vpl.**

Svar: Nej.

Fråga: 1) Har FLYG möjligen kvar några ritningar till FLYG-44? 2) Var kan man få tag i en GP-diesel? **Stig P.**

Svar: 1) Ritningarna till FLYG-44 är slut-sälda och någon ny upplaga kommer inte att tryckas. 2) Se annons i FLYG n:r 4/47, sid 37.

Fråga: 1) Hur mycket kostar Seabee? 2) Hur mycket bränsle drar den per timme?

Svar: 1) 37 700 kr. 2) 51 liter.

Fråga: I dagspressen har publicerats uppgifter om ett nytt amerikanskt reaktionsjaktplan XS-1 som lär kunna nå en hastighet på 2 850 km/t. Kan detta vara riktigt eller har kanske amerikanska längdmått blivit förväxlade med svenska? **Klot-Johan.**

Svar: Läs artikel i FLYG n:r 4/47, sid 18-19.

stycken 1250 hk vätskekylda Continental I-1430, 12-cyl motorer med kompressorer, vilka drev var sin 4-bladig propeller. Avgaser och uppvärmd kylflöde utsläpptes i bakre spetsen av vardera motorgondolen och hjälpte genom sin reaktionsverkan upp planet fast något. Kabinen var av övertryckstyp för flygning på mycket stor höjd och beväpningen bestod av sex 37 mm akan.

Spännvidd: 16,76 m.
Längd: 14,12 m.
Flygvikt: 9 535 kg.

FLYGALBUMET gjorde succé

FLYGs nyårspresent till läsarna — ett sportflygalbum — har blivit en enorm succé och första upplagan tog slut i en handvändning. På grund av att en ny upplaga måste tryckas och att så många rekvisitioner kommit in har distribueringen tyvärr blivit något försenad. Vi ber om överseende för detta men kan samtidigt lova att alla som skickat in en kupong kommer att få ett album med det snaraste. Och de som ännu inte rekviderat albumet kan göra det på nedanstående kupong. Klippbilderna började att införas i nr 1/47.

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

Namn:

Bostad:

Postadress:

(Texta tydligt med blyerts! Tack!)



Fast flygarn stiger mer och mer, humöret sjunker bara ner.



"Du ser ju rent fallfärdig ut! Med SAMARIN tar ledan slut!"



Piloten lydde spanarns vink och är nu åter frisk och flink.

★ Samarín är just det rätta när magen är tillfälligt i olag — vare sig det gäller trög mage med åtföljande olust, "uppkördhet" och huvudvärk eller sur mage med halsbränna och magsyra. Samarín verkar på två sätt: alkaliserande och samtidigt mildt lösande.

Samarín



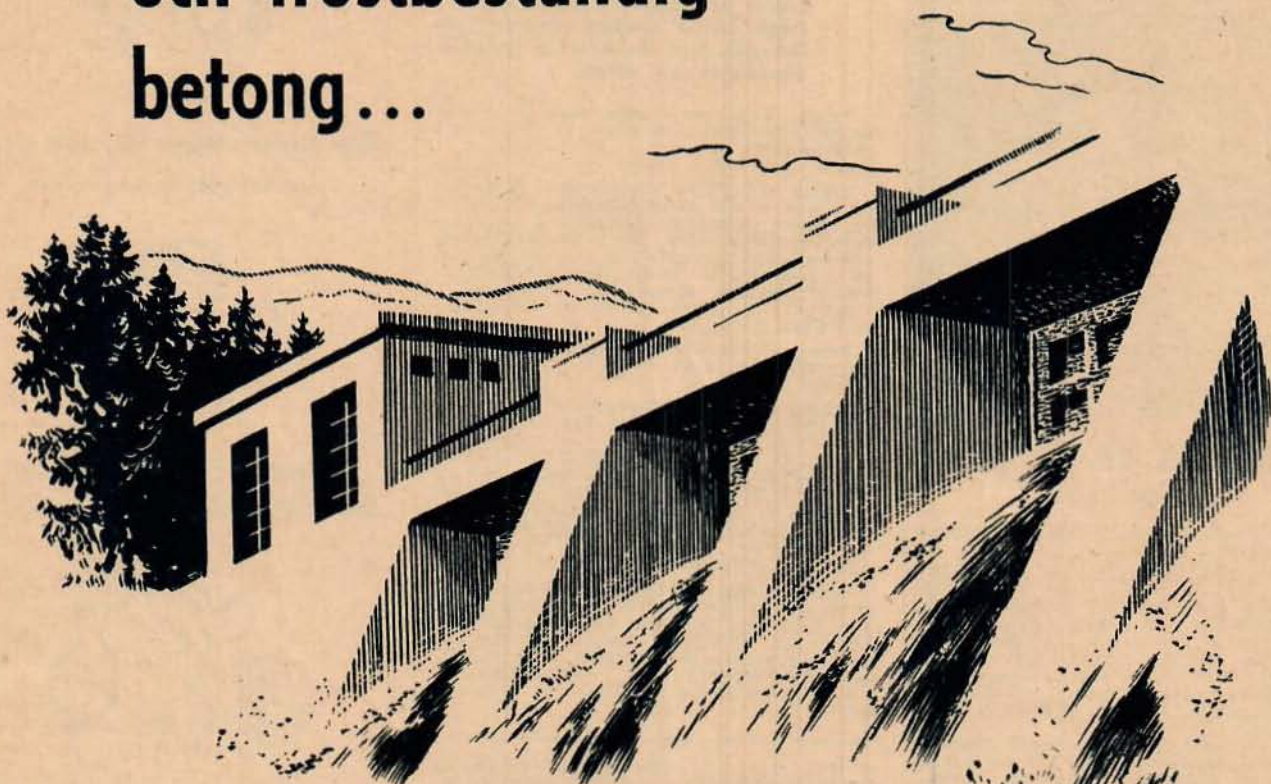
Spiral-Fjädrar

Ventilfjädrar
Böjliga axlar
Fjäderbrickor
m. m.

GER SÄKERHET
för fullgod kvalitet

FJÄDERFABRIKEN SPIROS
A.-B. ULVSUNDA

För vattentät och frostbeständig betong...



Trekoll[★]

TREKOLL gör betongmassan smidig och lättbearbetad. Sammanhållningen blir bättre och separation undviks — betongen blir vattentät och frostbeständig.

TREKOLL är enkelt att använda — tillsättes direkt i blandaren.

TREKOLL är billigt att använda — endast 0,2—0,3 l per m³ betong.



TREKOLL är namnet på det svenska preparat som motsvarar det tyska TRICOSAL NORMAL. Genom noggrant urval av råmaterial har den svenska produkten blivit avsevärt effektivare än den tyska.



TREKOLL användes bl. a. vid statens kraftverksbyggnader.

ALLMÄNNA HANDELSAKTIEBOLAGET

BRUNKEBERGSTORG 15

STOCKHOLM

Telefon: Växel 23 21 50



NYA BESTÄMMELSER föreslagna för S-certifikat

De nuvarande bestämmelserna för segelflygcertifikat är inte riktigt sådana som man vill ha dem. De är strängt taget inte bra vare sig ur segelflygarens synpunkt eller ur myndigheternas, då det gäller säkerheten. Inom KSAK:s segelflygkommitté har sedan länge diskuterats förslag till ändringar, och på kommitténs senaste sammanträde enades man om ett ändringsförslag, som nu skall föreläggas vederbörande myndigheter (chefen för flygvapnet och luftfartsstyrelsen).

Ändringarna gäller främst de praktiska proven, som i förslaget har fått följande utformning:

»För erhållande av certifikat skall föraren med segelflygplan utföra minst 35 st. (motorflygare med lägst A:2-certifikat minst 15 st.) godkända flygningar med en sammanlagd flygtid av minst tre timmar samt avlägga nedan angivna prov. Tre segelflygningar, vardera innefattande minst 5 min segelflygning, varunder flyghöjden ej får underskrida en tidigare under flygningen uppnådd lägsta höjd. Därest höjdförhållandena icke med säkerhet kan bedömas av kontrollanterna, skall medelst barogram styrkas, att ovannämnda villkor uppfyllts. Den sammanlagda flygtiden under de tre flygningarna skall uppgå till minst 45 min. Samtliga landningar skall av kontrollanterna vara bedömda såsom felfria. Vid varje landning skall flygplanet stanna inom ett avstånd av 50 m. från en av kontrollanterna före flygningen angiven punkt. Under varje prov skall föraren vara ensam i planet. Proven skall utföras under en tidsrymd av högst fem månader.»

Beträffande förlängning av certifikatets giltighetstid föreslås följande ändrade bestämmelser:

»För att erhålla förlängning av giltighetstiden för segelflygcertifikat skall innehavaren under de senaste två åren utföra minst 15 segelflygningar med en sammanlagd flygtid av minst 45 min. Tre av dessa flygningar skall vardera innefatta minst 5 min. segelflygning, varunder flyghöjden ej får underskriva en tidigare under flygningen uppnådd lägsta höjd.»

Beträffande certifikatets giltighet att medföra passagerare föreslås följande bestämmelser:

»För att erhålla rätt att i härför avsett segelflygplan medföra passagerare fordras, att sökanden utfört minst 150 flygningar med glid- eller segelflygplan samt därvid erhållit en sammanlagd flygtid av minst 20 timmar. Av dessa flygningar skall minst 15 ensamflygningar ha utförts med två- eller flersitsigt segelflygplan. Innehavare av såväl segel- som privatflygcertifikat (A:2), vilken önskar erhålla ovan nämnt tillstånd, skall styrka sig vara väl influgen på två- eller flersitsigt segelflygplan.»

Som synes går förslaget i stort ut på, dels att med hänsyn till i allmänhet rådande förhållanden göra det lättare för var och en att erövra certifikatet (man blir inte

längre i lika hög grad som förut beroende av vädret och »provtiden» är utsträckt), dels att man faktiskt kräver större rutin av föraren. Förslaget sammanfaller i stort med det förslag som på sin tid diskuterades i nordiska privatflygkonferensen som underlag för ett gemensamt nordiskt certifikat.

HÅLL BALANSEN!



Chefsinstruktören för segelflyget, Bengt C:son Bergman, och gungans konstruktör Herman Butz tittar på medan en elev provar roderharmonien i balansgungan på Alleberg.

Någon gång förra året presenterades i Flyg ett slags pendelapparat eller »balansgunga», som provats på Alleberg och som är avsedd att användas till förberedande övningar vid A-utbildningen inom glidflyget. Apparaten är helt enkelt en ställning med en kul-led, på vilken ett glidflygplan (SG 38) hängs upp. Vid lagom vind reagerar planet i det närmaste exakt som vid flygning, och eleven kan fullständigt riskfritt ägna sig åt att försöka komma underfund med hur rodren fungerar. Gungan har konstruerats av Herman Butz i Karlsborg och den har som sagt använts på Alleberg under 1946 vid A-utbildningen och kommer även att användas i fortsättningen. Den har nämligen sina givna fördelar.

Gungan finns nu att köpa, och de klubbar, som eventuellt är intresserade kan få alla upplysningar genom KSAK:s segelflygavdelning. Priset på gungan är 300 kronor fritt Karlsborg.

Rabattprenumeration på FLYG

Eftersom en viss osäkerhet tycks råda ute i klubbarna ber vi än en gång få påpeka att förmånerna för medlemmar i till KSAK anslutna organisationer beträffande prenumeration på Flyg kvarstår oförändrade.

Medlem i ansluten flygklubb (icke registrerade modellflygklubbar, för vilka speciella regler gäller) erhåller helårsprenumeration på Flyg mot erläggande av avgift för vanlig halvårsprenumeration, d. v. s. 5:—kr.

En förutsättning är emellertid att sådan prenumerationssöskan sker genom resp. klubbs förmedling. Prenumerationsansökan skall alltså vara försedd med underskrift av den funktionär inom klubben som tecknar firman eller dennes ställföreträdare.

Segelflyg-SM går i Örebro

För första gången i det svenska segelflygets historia blir Alleberg i år utan tävlingar. Det har nu nämligen bestämts att årets SM skall förläggas till Örebro (någon tävling i Baby-klassen blir det som redan nämnts inte under 1947) men tidpunkten är ännu inte fastställd. Troligen blir tävlingarna i början av juli. Främsta anledningen till att man dragit bort tävlingarna från Alleberg är att man, dels till följd av att det inte blir någon tävling i klass 2, dels till följd av att en del utländska deltagare väntas, måste räkna med större tillslutning än någonsin, och Alleberg kan med sin enda bana endast ta emot högst 20 tävlande, om man vill försöka få en någorlunda rättvis startservice. Genom att lägga tävlingarna på det stora Örebrofältet behöver ingen begränsning av deltagarantalet ske.

Segelflygkommittén har behandlat reglerna och man får bereda sig på en del smärre ändringar. Bl. a. kommer tillägget för landning på angivet målflygfält att minskas från 50 % till 20 % och att tillägget för landning på längre bort beläget målflygfält än det vid starten angivna sänkas från 25 % till 10 %. Vidare har en sänkning av höjdvinstpoängen gjorts enligt följande:

höjdvinst 0—1500 m = 0,02 poäng/m
höjdvinst 1500—3000 m = 0,025 poäng/m
höjdvinst över 3000 m = 0,03 poäng/m

Vi återkommer med de fullständiga reglerna längre fram.

Prins Gustaf Adolfs minnesfond

KSAK:s insamling till Prins Gustaf Adolfs minnesfond har rönt livlig anslutning. Under den första veckan insattes bidrag på 6,000 kronor på KSAK:s kontrollgironummer nr 95 00 01. Summan är nu uppe i över 9 000 kr. Avsikten är, såsom framgått av tidigare meddelande i KSAK-Nytt och av ett direkt utrop, att de medel som kommer in genom KSAK:s insamling skall tillföras minnesfonden såsom en från vår organisation gemensam gåva. Bidragen bör vara inne före den 1 mars 1947.

Motor till Grunau Baby

Chefsinstruktören för segelflyget Bengt C:son Bergman har inte tappat tron på möjligheten att göra en motorseglare av Babyn, och undersökningarna fortsätter. »C:son» har sina trevare ute på flera håll, och det är ju möjligt att han får napp så småningom. Hans önskemål och synpunkter kan sammanfattas så här:

»En motorseglare kan konstrueras på flera sätt, men för att kunna tjäna sitt rätta ändamål skall den i första hand vara driftsäker och i andra hand billig att tillverka. För det tredje skall den kunna flygas av innehavare av enbart segelflygcertifikat, och för det fjärde skall flygplantypen vara Grunau Baby, d. v. s. den typ som vi har relativt gott om här i landet.

Beträffande driftsäkerheten, så gäller det att få fram en modern liten motor, helst en 2-cylindrig 2-taktmotor, som är mycket lättstartad. Varvtalet bör ligga omkring 3000 och propellerdiametern bör vara omkring 70 cm. Hela installationen får inte väga mer än 30 kg. Motorn skall placeras på övervingen i en lämplig motorbock och propellern placeras baktill (bakom bakre ving-kanten). Motorbocken skall vara så konstruerad att något ingrepp i flygplantypen inte behöver förekomma. Den får inte vara för hög så att något större vridmoment uppträder. Effekten bör hålla sig omkring 7 hk.

Motorn med propeller och bock bör inte överstiga ett pris av 1000 kronor. Om detta inte låter sig göra, kommer saken i ett helt annat ekonomiskt läge. Flygklubbarna har inte råd att köpa en motorseglare av den eller de typer, som nu finns. Priset på en sådan ligger snarare över än under 18,000 kronor, och man kan gott säga, att de inte har de egenskaper, som vi just nu eftersträvar.»

Ja, sådana är önskemålen, alla tips och synpunkter mottas tacksamt, slutar allas vår »C:son», som faktiskt lyser förhoppningar om att hans önskingar i den här frågan skall vara möjliga att effektuera.

Nya segelflygmeddelanden

I serien KSAK:s Segelflygmeddelanden (SM) kommer inom den närmaste tiden en hel rad nyheter bland vilka vi vill fästa uppmärksamheten på följande:

Reparationsföreskrifter (med ritningar och anvisningar).

Tillverkningskontroll.

Besiktning och registrering av glid- och segelflygplan.

Bestämmelser för startanordningar.

Syrgasinstitution.

Sträckflygning.

Dessa SM kommer att distribueras så snart de godkänns av luftfartsstyrelsen. I dagarna har utsänts bl. a. SM nr 101 (register över hittills utgivna SM) och SM nr 406, 407, 409, 410 och 411 med fullständiga uppgifter om vissa glid- och segelflygplantyper.

Glöm inte att hålla er SM-pärm aktuell. Den är segelflygets verkliga uppslagsbok och såsom sådan oundgänglig framförallt för klubbarna.

Prenumeration på SM sker hos KSAK. Komplet pärm kostar 27:— kr. plus 1:— kr. i portoavgifter för kompletteringar under 1947. Enstaka blad kan köpas för ett pris av 5 öre per styck plus portokostnader.

KARTFEL

De flygkartor som KSAK låtit trycka har vid en slutlig granskning visat sig vara behäftade med vissa fel, varför en ändring måste göras. De kartor som redan hunnit distribueras har därför måste återkallas. Utbyte kommer givetvis att ske kostnadsfritt. En nytryckning kommer att ske omedelbart, men av tekniska skäl drar det ut på tiden innan den nya upplagan hinner bli färdig. Ett par månader måste man tyvärr räkna med att det dröjer innan de efterlängtrade kartorna i fullgott skick kan sändas ut. Vi får väl trösta oss med, att den som väntar på något gott...

Årets första instruktörskurs

för modellflyginstruktörer planeras äga rum på Alleberg 26 maj—7 juni.

FAI-konferens i Sverige

VU har beslutat inbjuda den internationella modellflygkommissionen till regelkonferens på Alleberg i slutet av maj. Det har visat sig, att det nordiska modellflyget bedrivs efter andra grunder än dem man följer på sydligare breddgrader. Nu vill man på detta sätt låta kommissionens medlemmar lära känna vårt modellflyg och avser därför att låta den officiella kongressen föregås av en elitävling. De nordiska ländernas modellflygchefer skall inbjudas att deltaga i demonstrationen.

KSAK:s vintertävling i modellflyg

äger rum i Karlstad den 16 mars. Rikstävlingen planeras genomförd med uttagningar länsvis i juni och final den 20 eller 27 juli. SM kan väntas den 3 eller 10 augusti och den nordiska landskampen går i Danmark under senare hälften av augusti.

Engelska synpunkter

I den lilla månadstidskrift, »Gazette», som den engelska aeroklubben ger ut kan man ibland hitta ganska intressanta saker. Framförallt övertygas man om att de svårigheter som vi här i landet brottas med när det gäller privatflyget, inte är mindre i Storbritannien. I ett utlåtande på tal om privatmotorflyget sägs det bl a:

— Inte bara priserna på dagens privatflygplan är alldeles för höga för flygklubbarnas medlemmar i allmänhet, utan även omkostnaderna för service och drift.

Därtill kommer att det antal flygplatser som kan användas av flygklubbarnas medlemmar inte alls står i sådan proportion till medlemsantalet att någon egentlig utveckling av privatflyget är möjlig.

Dessutom är det fara värt att privatflygarna, utan att kunna göra sin stämma hörd, utestängs från möjligheterna att idka flygning över huvud taget genom den press som de statskontrollerade trafikflygbolagen utövar.

Högfärdsdjuveln och gosselynnet ger Sunne flygfält

Köpingsfullmäktige i Sunne är minsann framåt värre, och för kort tid sedan beslutades att Holmby egendom skall förvärfvas för 50,000 kr. med rätt för Sunne flygklubb att arrendera erforderlig areal för anläggande av provisoriska start- och landningsbanor. Vi vill inte underlåta att återge en del av referatet från fullmäktigesammanträdet ur Nya Wermlands-Tidningen, där det bl. a. heter:

»Fullmäktiges åtgärd att företa detta egendomsförvärfv kan i sista hand sägas vara en taktisk seger för järnhandlare E. M. Eriksson, vilken i det längsta anförande som över huvud taget hållits inom fullmäktige lade frågan till rätta med hänsyn till såväl den ekonomiska sidan som med tanke på flygets snabba utveckling och nyttan för orten att hålla sig å jour med denna utveckling.

Brovakt C. W. Carnander som också yttrade sig i debatten och som uttalat betänkligheter tidigare i köpingsnämnden visste nu inte på vilket ben han skulle stå i denna sak och frågade bl a om inte möjligen högfärdsdjuveln själv flugit i oss eftersom vi vill efterlikna de stora metropolerna. Han ville emellertid ej heller sätta någon käpp i hjulet för utvecklingen och avstod från yrkande.

Fullmäktiges enda kvinnliga ledamot fru Gunhild Jancke kanhända omvände en del tvivlar, då hon yttrade att man måhända måste beväpna sig med gosselynnet, eldig häg och fantasi då man går att avgöra ett sådant ärende i all synnerhet som de ekonomiska kalkylerna nu tycks utvisa hållbarheten.

Något direkt avslagsyrkande restes ej från något håll men då frågan gick till avgörande yrkades likväl votering varvid fullmäktige med 12 röster mot 4 beslöt inköpa gården. Pengarna skall anskaffas genom ett 20-årigt amorteringslån.»

Tänk om det vore lika friska takter på andra håll också...! Sunne flygklubb gratuleras till det tydligen mycket lyckliga valet av »tyranner».

Linkontrollflygning i Luleå

Trots den myckna reklamen kring de amerikanska »u-kontrollmodellerna» har modellflyg av detta slag inte vunnit nämnvärd terräng bland de svenska modellflygarna. Det är ingen tvekan om att linkontrollflygning är en ytterst fascinerande sport, men som med allt annat nytt är det litet svårt att komma igång. I Luleå finns det emellertid några gossar som ett par år sysslat med linflygning och nått resultat som borde inspirera även andra att följa efter. Gossarna som är anställda vid firman Modellflygtjänst byggde sin senaste linstyrda modell i juli i fjol och har redan hunnit göra över 70 starter med denna. Då man konstruerade Meteor D, som modellen kallas, räknade man med en hastighet på 64 km/t men än så länge har de uppmätta hastigheterna inte överstigit 58,4, men det är ju inte dåligt det heller. Motorn är en gammal diesel och ger inte full effekt men med en tändstifts- eller en större dieselmotor skulle man alldeles säkert få betydligt bättre fräs på åket.

»Linflygarna» på Modellflygtjänst vill gärna komma i kontakt med andra som är intresserade av linkontrollflygning. Skulle det alltså vara någon bland FLYG:s läsare som är intresserad av dessa saker, så är det bara att skriva. Adressen är Storgatan 9, Luleå.

Nytt från New York

Från FLYG:s New York-korrespondent
C. Cirrus.

SAS-folket i New York fick hjärtat i halsgropen katastrofsöndagen den 26 januari. Radionyheterna omtalade att ett svenskt passagerarflygplan störtat i Köpenhamn med flera kända personer ombord, däribland prins Gustaf Adolf och storsångerskan Grace Moore... kunde det möjligtvis vara SAS-planet som gått från Stockholm på söndagsförmiddagen?... pressavdelningen i SAS fick brått att snabbast möjligt kontrollera uppgifterna... senare kunde man ringa runt nyhetsbyråerna och förklara att det inte var ett svenskt plan...

Rubriker om flyg i New York-pressen de sista veckorna: Bristen på radar anses orsak till flygolyckorna... Expansionen av amerikanska flygfält beräknad till 71.591.865 dollar... Flygbolagen skyller minskningen av flygpassagerare på årstiden och freden Två första DC 6:orna på LaGuardiafältet... Flyglinjernas framtid lovande trots närvarande svårigheter... Landningsstatistiken med radar god trots störningen...

Eleanor Roosevelt, president Franklin D. Roosevelts maka, skriver i sin dagliga spalt under rubriken Flygsäkerhet: Jag nämnde häromdagen att jag skulle flyga tillbaka till New York under en resa jag gjorde... till min överraskning sade flera kvinnor runt om mig: »Är ni inte rädd för att flyga efter alla olyckorna?...» Den tanken har aldrig slagit mig... vi fortsätter alla att åka bil, och ändå blir fler människor i Amerika dödade vid bilolyckor varje år än vid andra sätt att färdas...

Medan vi rör oss i presidentkretsar kan det här omtalas hur Harry Trumans eget plan döptes till »Den heliga kossan». Truman kallar planet rätt och slätt C 54, den militära beteckningen för Douglas militärversion av DC 4:an... ATC-personalen i Indien gav planet dess ovannämnda namn... där hade de hört talas om zebu, en helig tjur... hundratals amerikaner protesterade mot att ett sådant namn användes på presidentens personliga flygplan och tvingade Truman att utesluta namnet ur den officiella vokabulären...

Parker Berge, SAS' chefpilot på den nordatlantiska ruten, småkåserade trevligt häromdagen för SAS-personalen i New York om hur det går till att flyga över Atlanten och vad besättningen har att göra. Berge berättade att passagerarna, som sällan träffar piloterna, ibland skriver brev till honom långt efter flygningen och undrar vad som var orsaken till att han lät belysa motorerna ibland under den nattliga färden över Atlanten... folk tycks inte vara glada om vi landar i Gander, sade Parker... olyckorna däruppe har tydligen fastnat i minnet... så ifall vi måste gå till Goose Bay på Labrador på grund av dåligt väder i Gander så blir passagerarna lugna som barn och nagelbitandet upphör...



Förmanutbildning för verkstadsmän

Verkstadsindustrin sanktionerar HERMODS nya förmanskurs

I samarbete med ledande industrimän har Hermods organiserat en förmanskurs för anställda inom verkstadsindustrin. Kursplanen har granskats och sanktionerats av Sveriges Verkstadsförening — den svenska verkstadsindustrins topporganisation — och av Svensk Industriförening, ett av organen för landets mindre och medelstora industrier. Kursmaterialet och dess sammanställning har noga dryftats av experter, varför den skicklige och intresserade yrkesmannen nu kan få en auktoriserad utbildning. För en mycket låg avgift kan Ni i Ert hem på fritid och vid sidan av Ert dagliga arbete skaffa Er en kvalificerad teknisk utbildning. Kurserna har redan väckt stor uppmärksamhet inom den svenska industrin och samlat många deltagare.

Verkstadsteknisk förmanskurs omfattar

- Några grundläggande kurser, som kan uteslutas av den som redan behärskar dem.
- Utbildning i fackämnena, såsom materiallära, svetsning, gjutning, lödning, smide, värmebehandling och
- mätmetoder, verktygsmaskiner och verktyglära, hiss- och transportanordningar m. m.
- En grundlig orientering i arbetsstudier, industriell ekonomi, arbetspsykiologi och arbetspsykologi.

Utbildningen avslutas med examen, vilken föregås av en kort muntlig kurs med föreläsningar och laborationer.

Ni som arbetar inom verkstadsindustrin och äger förutsättningar för att bli verkmästare eller förman — skriv i dag till Hermods! Ni får utförliga upplysningar om den nya kursen. Den individuella studiehjälpen och undervisningens höga standard borgar för resultat.

HERMODS

Slottsg. 8 A, Malmö

Sänd mig kostnadsfritt prospekt över den kurs, under vilken jag dragit ett streck, samt Korrespondens, Hermods månadstidning, under 6 månader.



Maskin- o. Verkstadsteknik:
Ingenjörskurs i maskin- o. verkstadsteknik

Verkstadsteknisk förmanskurs med examen

Verkmästarekurs
Kurser f. ritare och konstruktörer

Fortbildningskurser för ingenjörer, arbetsledare och yrkesarbetare

Enskilda kurser i maskinritning materiallära svetsning verktygsmaskiner gjuteriteknik arbetspsykiologi arbetsstudier industriell nomografi organisation



Flygtekniska kurser:

Kurser för flygmekaniker
Glidflygplansbygge
Segelflygning
Meteorologi
Aerodynamik
Materiallära
Flygplanlära
Flygmotorer
Flygplaninstrument

Namn
Bostad
Postadress Flyg 27/2-47

Luftfartslagstiftning
Elektroteknik:
Ingenjörskurs i elektroteknik
Elektriska installatörskurser för B- o. C-behörighet
Elverkm.-kurs
Elmaskinistkurser

Elektrot. mätteknik
Telefont. manuell och automatisk
Radioteknik
Grundläggande kurser för elektrotekniker

Kemi o. kemisk teknologi:
Kemisk-teknisk ingenjörskurs

verkm.-kurs
förmanskurs
laborantkurs
Allm. kemisk teknologi
Kemisk-tekn. apparater
Förbränningslära
Vatten o. vattenrening
Kem. materiallära
Kvalitativ analytisk kemi

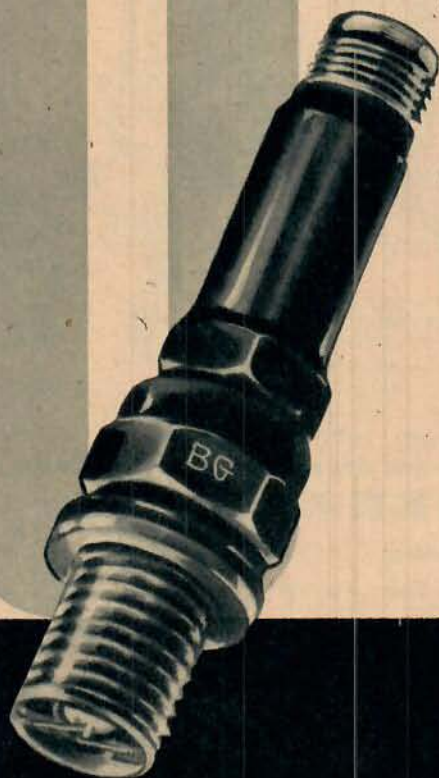
Byggnadsteknik:
Ingenjörskurs i byggnadsteknik
Byggnästarekurser
Byggnadsverkmästarekurs
Kurser för ritare och konstruktörer
Grafostatik
Hällfasthetslära



FLYGTÄNDSTIFT

BG tändstift användas av ledande flygbolag runt hela världen — för säkerhetens skull! För alla förekommande flygmotorer finns det ett specialkonstruerat BG flygtändstift.

*För varje flygmotor —
ett BG flygtändstift*



FLYGMOTOR typ	BG tändstift typ
Pratt & Whitney R 1830, R 2800, R 4360	RB 19R, 320S
Pratt & Whitney R 1340	RB 485S
Mercedes-Benz DB 605	AS 697X
Gipsy	AS 556
Siemens	4B2-417, AU 556
Packard Merlin	RB 5/3
Bristol Jupiter	AS 555
Argus 410	AS 590S
Jacobs R775/9	SS 485, RB 485S

SYSTEM PAULIN AKTIEBOLAG

KUNGSGATAN 33 • STOCKHOLM • TELEFON 21 43 03, 11 45 95



Flyg



NORDENS STÖRSTA FLYGTIDNING

Nr 5. Årg. 25 • 27 feb.—12 mars 1947

W. KLEEN:



FÖRTROENDET FÖR FLYGET

Trafikflyget genomlever en förtroendekris, förorsakad av de många flygolyckor som under de senaste månaderna inträffat snart sagt överallt i världen. Dock med ett för oss viktigt undantag: Sverige. Icke desto mindre har vi fått landssorg genom en flygolycka, men vi får icke glömma att det svenska trafikflyget icke förekommer på den tyvärr långa förteckningen över katastroferna.

En av följderna av denna förtroendekris, som drabbat flyget som sådant och icke endast de för olyckorna ansvariga, är den minskade passagerarfrekvensen på flyglinjerna. Oaktat vårt svenska trafikflygs hundraprocentiga säkerhet gör sig dessa förtroendekrisens följder märkbara även hos oss.

Förtroendekrisen kan övervinnas endast genom att allmänheten får fullständig klarhet beträffande anledningarna till olyckorna och förtroende för de åtgärder som vidtagits på grund av dem. Ett led i kravet på klarhet är fordran på en absolut tillförlitlig och saklig nyhetsförmedling genom pressen.

I sistnämnda avseende har det utan tvivel syndats en hel del. Vi tar ett nära till hands liggande exempel: Dakotan. Detta utmärkta trafikflygplan har schavotterat i pressen, därför att de flesta flygolyckorna inträffat med Dakotan. Men vad allmänheten icke fått med erforderlig skärpa veta är, att flygtrafiken till övervägande del drivs just med Dakotaplan, vilkas olycksfallsprocent är mycket liten. Och innan man misstänksamt nämner namnet Dakota måste man ha klart för sig om flygplanet genom sin konstruktion eller tillverkning har ansvaret för olyckan. Det har veterligen icke i något fall kunnat påvisas. Det är orättfärdigt att ge Dakotan skulden för försummelse av dem som är satta att på det ena eller andra sättet handha flygplanet.

Det bästa sättet att för allmänheten klarlägga flygolyckor är säkerligen deras behandling inför domstol. I den allmänna pressdebatten har — i Stockholms-Tidningen — också hävdats att flygolyckor skall behandlas inför domstol på samma sätt som sjöolyckor.

Ur flygets synpunkt är intet att invända häremot. Tvärtom. Men

självfallet är att haverikommissionerna blir lika nödvändiga i framtiden liksom hittills — utan en tekniskt sakkunnig utredning kan domstolen icke bedöma fallet och döma den ev. ansvarige.

Därmed är myndigheternas ställning till flygolyckorna klar. Det återstår pressens. Intet domstolsförfarande och inga åtgärder i övrigt hjälper, om pressen gör sensation kring varje flygolycka eller — som det också förekommer — tillbud till olyckor, t o m utan att det i själva verket varit något tillbud.

Just i dessa tider inbillar sig säkert allmänheten, att det är mycket farligare att färdas med trafikflyget än med det andra i våra dagar nytillkomna färdmedlet, bilen. Förhållandet är det motsatta. Vad Sverige beträffar är det lätt att påvisa sanningen av detta påstående. Vi vet inte hur många människor som efter kriget förolyckats i vårt land genom bilolyckor, vi behöver bara veta att sådana förekommit med dödlig utgång. Och vi vet att under samma tid icke en enda flygolycka drabbat någon flygpassagerare som anförtrött sig åt svenska trafikflygplan. Vi måste gå långt tillbaka i förkrigstiden, närmare bestämt till år 1936, för att finna det enda dödsfallet bland vårt svenska trafikflygs passagerare.

I USA, där »många» flygolyckor inträffat efter kriget, visar statistiken, att under år 1945 flygolyckorna krävt 2,2 döda på 160 miljoner flugna passagerarkilometer, men har sedan nedgått till 1,3. Motsvarande siffra var år 1945 för personbilarna 2,9. Tilläggas kan att jämförelsetalet för det amerikanska flyget år 1930 var 28,6.

Dessa siffror ger ett talande vittnesbörd om utvecklingen av flygtrafiken med avseende på säkerheten. Den svenska nollan borde vara tillräckligt talande för att envar som sätter sig i ett svenskt trafikplan skall kunna känna sig minst lika säker som när han går ombord på ett fartyg, stiger in i en järnvägskupé eller sätter sig i en bil.

Den enda olägenheten med den 100-procentiga svenska flygsäkerheten är, att man inte får flyga alls om flygningen kan förutses innebära någon risk. Men vi kan vara överens om att den olägenheten tar vi gärna.

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 brandförsäkringspremier vid fullständig försäkring. Trafik fullföljer härmed sin liberala premiopolitik.

Vår vinst — Er vinst

FÖRSÄKRINGSBOLAGET
T R A F I K

Specialbolag för trafikrisker
Birger Jarlsгат. 58, Stockholm. Tel. 23 22 30.

SÅ BEKÄMPAS KATASTROFHOT

Från FLYG:s New York-korrespondent
Cirrus.

Den ytterligt intressanta situationen hos tjugo ledande flygtrafikbolag inom Amerika i dag, sexton månader efter Japans kapitulation, kan berättas i en mycket kort sammanfattning. Så här ser den ut:

Nettoinkomst av trafiken under 1946: 4,788,317 dollar (en dollar motsvarar 3:60 i svenska kronor).

Nettoinkomst av trafiken under 1945: 42,398,691 dollar.

Dessa siffror för den tolv månadersperiod som slutade den 30 september förra året och som alldeles nyligen sammanställts av den amerikanska luftfartsstyrelsen anger en ganska modest framtid för trafikflygbolagen jämfört med de profitstarka krigsåren.

Dollarfloden har sinat och stoppat i sitt lopp, debet är ett begrepp som återigen gjort sitt inträde i flygbusiness. Inte desto mindre har ledande personer inom denna industri den gemensamma åsikten att man kan behålla något av den gyllene strålgansen i horisonten om flygbolagen nu lägger en större betoning på en mera realistisk ekonomi.

Problemet rör sig huvudsakligen om en förnyad »omvändelse». Det gäller också att rätta sig efter ett gammalmodigt recept: En perfekt förbindelse i alla avseenden med kunderna. Och det är just vad industris promotorer tänker på nu.

En omfattande undersökning av hur industrin betraktar sig själv och hur intresserade regeringsorgan ser på denna industri visar att den lever så att säga i förhållande till behovet av den — såsom allmänheten ser detta behov. Talesmän för industrin visar en tendens att allvarligt arbeta mot fyra huvudsakliga mål: större och snabbare flygplan, större pålitlighet rörande flygtidtabellerna, utvidgning och duglighet som försäljare.

Miljonbolag gjorde miljonförlust

Ebben av förtjänster efter kriget har kommit flera flygbolag att bokstavligen talar hamna i det blå. Bland de amerikanska flygtrafikbolagens »fyra stora» utgör Transcontinental & Western Air Inc, kallat TWA i dagligt tal, ett gott exempel på denna katastrofala tillbakagång. I kolumnen för »nettoinkomst av trafik» för 1946 var siffran minus 6,318,388 dollar... Året dessförinnan var siffran plus 5,577,514 dollar! Ett annat exempel: American Airlines förtjänade 10,351,942 dollar 1945 — i fjol var motsvarande summa 1,203,843 dollar. Ytterligare ett flertal lik-

nande förluster kunde här räknas upp, men ovanstående uppgifter torde räcka för att ge en uppfattning om läget.

Men även andra faktorer måste tas med i beräkningen. Medan förtjänsterna gick ned företog de flesta flygbolag en stark expansion. Och under de tre första kvartalen 1946 markerades en viss ökning av flygpasagerare. Under det sista kvartalet var siffrorna beträffande antalet flygresenärer mindre än vanligt, och de amerikanska luftfartsmyndigheterna är för närvarande sisselsatta med att söka utröna orsakerna. Kanske kan man finna en förklaring i det relativt stora antal flygolyckor, som inträffade under fjolårets sista månader.

Fastän antalet passagerarmiles och frakt- och expressgodts visade en starkt stigande kurva slukades det således erhållna kapitalet av löneökningar, kostnader för nya flygplan och annan utrustning, övriga utgifter för flygtrafiken samt 51 procents minskning av flygpostförsändelser. I vissa fall måste detta ekonomiska ras tillskrivas dålig ledning och alltför optimistisk syn på flyget de närmaste åren efter krigsslutet.

Flera flyglinjer tänker begära

en höjd taxa för posttransport, och flygposten, som utgör en viktig inkomstkälla, avtog kraftigt alltefter krigsproduktionen minskades och soldaterna återvände från krigsfronterna i Fjärran Östern och Europa. Toppen för 1946 nåddes i mars, då man hade sex miljoner kilo flygpost, medan motsvarande siffror i september var två och en halv miljon kilo.

Beträffande framtidsplanerna för 1947 pekar flygbolagen på nya »supertrafikplan», vilka skall levereras för eller senare under årets lopp, helt och hållet beroende på hur flygplanfabrikerna kan lösa produktionsproblemen. Man väntar att dessa rymdens kolosser skall kunna föra flygresenären till målet 120 till 160 kilometer snabbare än med de plan, som nu står till förfogande.

Sådana flygplan som Martin 202 har tillverkarna lovat att leverera så tidigt som nästa månad, och bland andra typer, som man hoppas få se i reguljär passagerartrafik vid nästa årsskifte, kan nämnas: Convair 240, Douglas DC-6, Republic Rainbow, den tvådäckade Boeing Stratocruiser och Martin 303.

Mer hövlighet, mindre byråkrati

Den större passagerarkapaciteten hos dessa nya plan väntas avhjälpa betydligt den stockning som uppstår vid flygfälten ibland. Men man medger samtidigt också att det fordras något mer för att locka tillbaka de

resenärer, som i klasar drivit tillbaka till järnvägarna och båtlinjerna, vars krigsberedda lättats avsevärt. Förutom det att ledande män inom flygbolagen utlovar förbättringar beträffande materialet är de medvetna om de kritiska, ovidrörbara faktorer som går under rubriken good-will. »Det måste bli mer hövlighet och mindre byråkrati vid biljett- och bagagediskar» är något som dessa personer har fullt klart för sig.

En positiv åtgärd, som redan befinner sig på det experimentella stadiet och som lovar mycket för allmänhetens bekvämlighet, är viljan att söka arrangera ett pool-system av personal och olika åtgärder vid flygstationerna. Idén är att komma bort från de särskilda biljettkontor, bagagerum, lastplattformar och annan utrustning, som varje flygbolag håller sig med vid ett flygfält.

I stället vill man komma fram till detta arrangemang: Personalen sammandras i ett pool-system, det skulle bara finnas ett biljettkontor, ett bagagerum, ett »arbetslag» för att sköta lastningen. Därigenom skulle mer personal vara tillgänglig för varje flygning, och samtidigt kunde antalet tjänstemän minskas. Man håller nu på att utveckla systemet vid Willow Run Field i Detroit. En av de ivrigaste förespråkarna för denna radikala reform är C. R. Smith, styrelseordförande i American Airlines.

Inga »flygvidunder»...

Ledande personer inom de amerikanska flygbolagen ser med glädje att säkerhets-siffrorna statistiskt sett är höga, men de är liksom luftfartsmyndigheterna bekymrade över de nyligen timade, kraftiga flygolyckorna. Och de undervärderar inte kvinnornas makt i familjen såsom en avhållande faktor varje gång en flygolycka rapporteras! Säkerheten ökas genom strängare bestämmelser, effektivare radio samt radarutrustning. Det sistnämnda drar emellertid både tid och pengar för att installera.

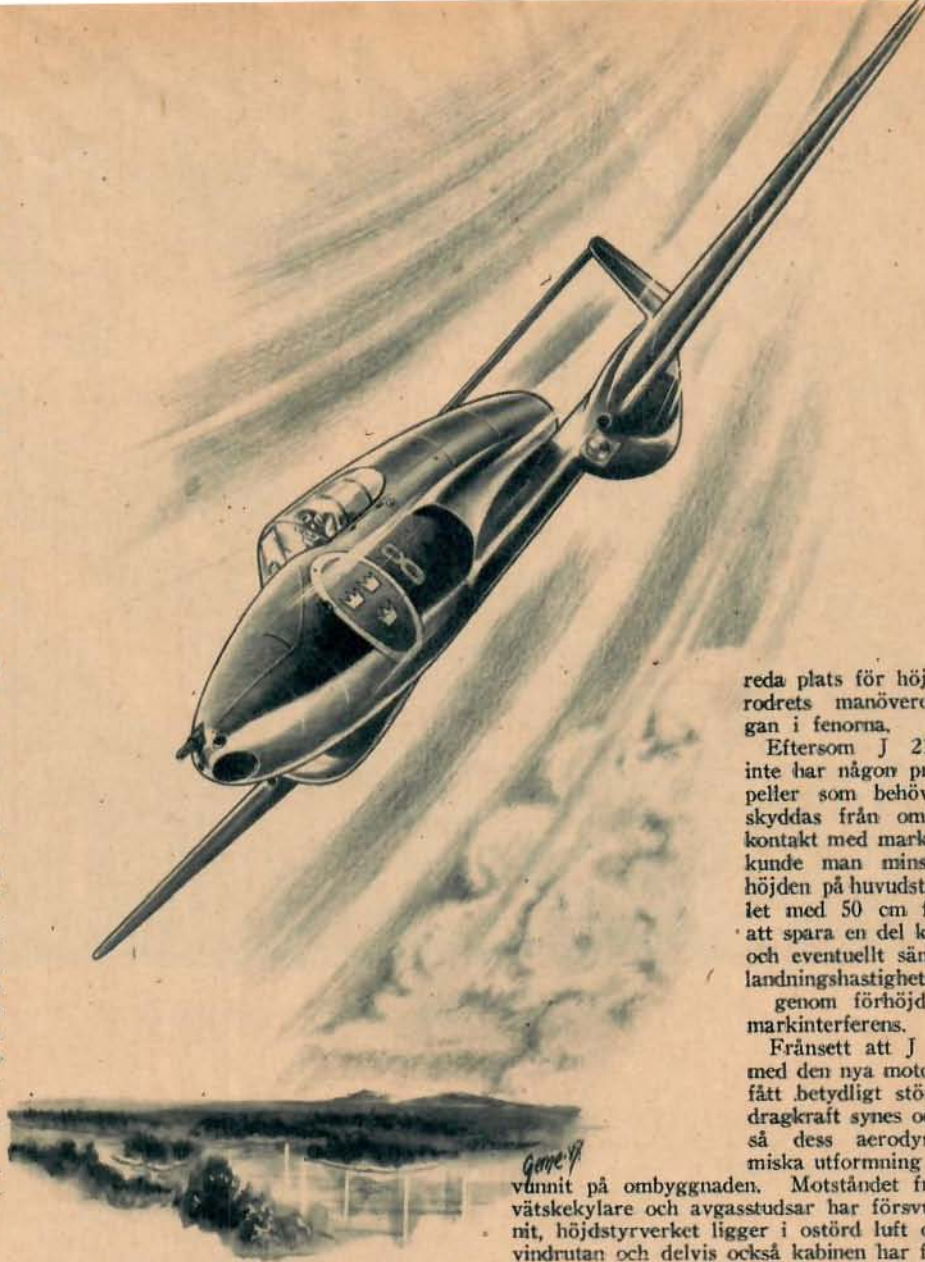
Trots att 1946 kanske inte motsvarade de i allmänhet högt uppsatta förväntningarna ser emellertid de amerikanska flygbolagen ljus på framtiden. Om fem år tror man att cirka 1,125 flygplan är insatta i trafiken på de inhemska linjerna, plantyperna kommer att vara konventionella liksom dagens — man tror m. a. o. inte på att några »flygvidunder» blir morgondagens rymdskepp — men tonvikten kommer mer att läggas på hastighet, ekonomi i skötseln av trafiken och komfort för passagerarna.

När det 1941 blev aktuellt att bygga ett nytt svenskt jaktplan var det knappast någon tillfällighet att valet mellan det konventionella projektet Saab J 23 och den med skjutande propeller projekterade J 21 utföll till den senare typens fördel. Det var inte uteslutande J 21-projektets högre beräknade hastighet som var avgörande. Det hade exempelvis varit ganska lätt att förbättra J 23:ans aerodynamiska utformning till den grad att dess hastighet blev jämbördig med J 21:ans. Men man insåg tydligen redan nu möjligheten av att installera ett reaktionsaggregat i centralflygkroppen på den tvåbommade J 21:an.

Trots att man i Sverige inte var särskilt insatt i begreppet reaktionsdrift, bestämde man sig för att låta J 21-projektet bli verklighet. Förmodligen på grund av svårigheterna med kylningen av motorn hade såväl tyskar som amerikaner stupat på uppgiften att konstruera ett jaktplan med skjutande propeller. (Exempel: Focke-Wulf FW 198 och Convair XP-54.) Den svenska J 21:an blev alltså det första moderna serietillverkade jaktplanet i världen med skjutande propeller.

Redan 1943 när den första propellerdrivna J 21:an gjorde sin debut i luften började planerna kring den reaktionsdrivna utvecklingen — J 21R — att ta fast form. Ungefär samtidigt var en kommission från Saab över i England för att bl a ta del av engelsmäns erfarenheter från de Havilland D.H.100 Vampire samt för att förhandla om motorer för den svenska J 21R. Engelsmännen drog till en början lite på munnen när de hörde talas om att Saab planerade att bygga om ett propellerdrivet jaktplan för reaktionsdrift. När de fick titta på några skisser av flygplanet och den tänkta installationen, ändrade de emellertid mening och ansåg att projektet mycket väl var genomförbart.

Projektets natur av provisorium nödvändiggjorde att endast ett minimum av änd-



reda plats för höjdrodrets manövrer i fenorna.

Eftersom J 21R inte har någon propeller som behöver skyddas från omild kontakt med marken kunde man minska höjden på huvudstället med 50 cm för att spara en del kilo och eventuellt sänka landningshastigheten genom förhöjd markinterferens.

Frånsett att J 21 med den nya motorn fått betydligt större dragkraft synes också dess aerodynamiska utformning ha vunnit på ombyggnaden. Motståndet från vätskekylare och avgasstudsar har försvunnit, höjdstyrverket ligger i ostörd luft och vindrutan och delvis också kabinen har fått en ny utformning. Det väsentliga är ändå självfallet Goblins dragkraft om 1360 kg som bör kunna ge planet en topphastighet väl i nivå med Vampires. Man måste emellertid betänka att vingstället på J 21 hållfasthetsberäknats för en väsentligt lägre hastighet och det är därför inte säkert att man kan ta ut hela dragkraften och flyga så fort som de aerodynamiska data medger.

Man kan troligen gissa på en maxhastighet av ungefär 850 km/tim. Genom det stora bränsleförrådet torde flygtiden bli något större än för Vampire. En övertrycks-kabin har diskuterats men anses för dyrbar.

Av de fyra prototyper som är under byggnad beräknas en vara i luften i början av mars. Det svenska flygvapnet har beställt sammanlagt 120 plan av typ J 21R, dvs material för två flottiljer. Enligt rykten skall F 8 (Kgl Svea Flygflottilj vid Barkarby) bli den ena.

Som tidigare omtalats arbetar Saab med en helt ny typ av reaktionsjaktplan som beräknas bli klar sommaren 1948. Planet går under beteckningen Projekt 1007 eller mera populärt »Tusen och en natts». Planet som får beteckningen J 29 skall göra en toppfart på 1050 km/t. Enligt uppgift lär J 29 komma att utrustas med ett reaktionsaggregat av den engelska typen de Havilland Ghost, vilket har en statisk dragkraft på 2270 kg. Detta låter ju i och för sig inte otroligt med tanke på Svenska Flygmotor Aktiebolagets de Havilland-licens.

SVENSK REAKTIONSJAKT PÅ REKORDTID

ringar fick vidtas. Flygplanet fick inte bli för dyrt och då serien endast skall omfatta 120 exemplar måste kostnaderna för nya verktyg hållas nere. För att komma ned i Vampires prisklass skulle en serie om 400 plan vara nödvändig.

Vid konferensen med de Havillands tekniker visade det sig att höjden på kroppsspantet vid motorn precis stämde överens med vad som erfordrades för Goblinmotorn. Bredden var däremot något för liten och detta blev en bidragande orsak till att man placerade luftintagen strax framför motorn, ungefär på halva vingdjupet. Härigenom kunde man med viss aerodynamisk vinst öka kroppsbredden abrupt, vilket inte varit fallet om man förlagt luftintagen på de gamla kylluftintagens plats. Annars är placeringen mitt på kroppen och över vingens tjockaste del inte idealet ur strömningssynpunkt. Luftintaget i nosen med en kort och rak tunnel till motorn ger högsta verkningsgrad för motorsystemet och så kommer för-

modligen också installationen på senare projekt att utformas.

Säkerligen var det med en djup lättnadens suck man strök kylarinstallationen från ritningarna. Att åstadkomma effektiv kylning på marken genom fläktar, drivna av den krokigast tänkbara axelledning från motorn, har varit ett av de mest svårösta problemen på J 21 — om det ens är löst nu. Det värdefulla utrymmet efter kylarna har i stället kunnat användas för bränsletankar. De kan behövas; Goblin är törstig. På J 21 fanns en försvarlig oljetank placerad ovanpå den stora, fyrkantiga bensintanken. Eftersom Goblin inte behöver så mycket olja som DB-motorn kunde man nu använda en del av det lediga utrymmet till att öka bränsletankens volym.

Höjdstyrverket har naturligtvis flyttats för att inte få det alltför hett i avgasstrålen och är nu placerat i överkanten av fenorna. Därmed har man också tvingats att ändra sidstyrverket och dess infästning i bomarna. Självfallet har man också fått be-

»I själva verket förstörde vi fullständigt
meningslöst två vackra franska städer.»

BOMBER HARRIS

PÅ STOROFFENSIV

mot Tyskland och engelska amiralitetet

På hösten 1942 utsattes jag för starka påtryckningar att bomba Berlin så snart nätterna blev tillräckligt långa. Men jag vägrade, ty jag visste att vi då skulle kunna åstadkomma endast ringa skada där och jag ville icke riskera de mycket stora förluster man kunde förutse.

I mitten av januari 1943 utförde vi emellertid två anfall mot Berlin med alla Lancasters vi kunde uppbringa, dvs 388 i båda

anfallen. Olyckligtvis hindrade dimma och snöfall vägfinnarna att finna målet, och verkan blev splittrad om också några få viktiga fabriker träffades.

Första natten förlorade vi ett flygplan. Följande natt gynnade vädret och ljusförhållandena fienden, vars nattjakt gick till anfall med stora styrkor. Vi förlorade 22 bombplan.

De styrkor som då stod till mitt förfogande var i själva verket otillräckliga för anfall mot Berlin.

Mot slutet av januari 1943 inträffade en av de mest pinsamma händelserna under hela kriget.

På initiativ av amiralitetet fick vi order att förstöra de båda franska städerna Lorient och St Nazaire. Dessa hamnar var de största baserna för de i slaget om Atlanten insatta ubåtarna. Men tyskarna hade vidtagit skyddsåtgärder. Ubåtdockorna var inbyggda i skyddsrum med många fots tjocka tak av armerad betong och motståndskraftiga mot även de tyngsta av våra dåvarande bomber.

Vad än amiralitetet må ha trott eller icke trott om dessa företags inflytande på slaget om Atlanten, fanns det ingen möjlighet att slippa undan, trots att jag upprepade gånger innan vi satte i gång motsatte mig denna hopplösa användning av flygstridskrafter i företag, vilkas syfte omöjligt skulle kunna nås.

I själva verket förstörde vi fullständigt meningslöst två vackra franska städer. Det enda resultatet härav blev att vi nära två månader måste uppskjuta den stora offensiven mot Tyskland.

Vad förlusten av dessa båda månader betydde framgår bäst av att bombflygets stor-

offensiv mot de tyska industristäderna beräknades räcka endast omkring tolv månader.

På hösten 1942 började den offensiv, vars syfte var att köra ut tyskarna ur Afrika. I samband därmed skulle bombflyget anfälla industristäderna i Norditalien. Nästan de enda svårigheter som mötte härvidlag var den barriär Alporna bildade samt målets avlägsenhet. Men dessa svårigheter övervanns lätt.

Anfallen hade långt ifrån samma tyngd som de samtidiga mot Tyskland. Detta icke endast därför att färre flygplan insattes utan också genom den mindre bomblast som kunde medföras på grund av det stora flygavståndet.

Icke desto mindre blev den moraliska verkan i Italien oerhörd och stod inte i rimligt förhållande till anfallens tyngd och förstörelsens omfattning. Efter vårt andra anfall samma höst mot Turin flydde 300.000 människor, halva befolkningen, från staden. Och efter ett daganfall mot Milano utfört av mindre än 100 Lancasters uppstod en lika stor eller större panik.

Mussolini förklarade offentligen att det var nödvändigt att organisera en utrymning under natten av alla civila invånare i de norditalienska städerna, i vilka nattetid endast militären skulle kvarstanna.

Anfallet mot Milano var icke det enda daganfallet under året. Kort efter övertagandet av befälet ordnade jag ett daganfall mot ett mål beläget långt inne i Tyskland.

Och så slutade ett förberedelsernas år, under vilket fienden tillfogades mycket ringa materiella skador som han icke kunde återställa med sina tillgängliga resurser. Men vi hade slutligen lärt oss vad som

BOMBER
HARRIS



ser på luftkriget

erfordrades för att slå honom till marken och hur detta skulle ske.

Bombflygets storoffensiv mot Tyskland började på natten den 5 mars 1943, varvid vi använde det radarinstrument för navigering, som blivit känt under namnet Oboe. Jag hade omsider blivit i stånd att med verklig utsikt till framgång gripa mig an med den uppgift som var mig ålagd — att förstöra de viktigaste städerna i Ruhr.

Under tiden hade nya instruktioner vidgat ramen för denna uppgift. Nu ålades jag att fullfölja den allmänna »desorganisationen» av Tysklands industri, varvid vissa förstahandsuppgifter fastställdes. Härigenom fick jag bemyndigande att anfälla snart sagt vilken som helst tysk industristad med minst 100,000 invånare.

Essen var målet för anfallet den 5 mars, vilket utfördes av 442 flygplan och varade 36 minuter. De kommunala arkiven i Essen avslöjade efteråt, att huvuddelen av bomberna hade träffat det för anfallet anvisade målet. Endast 14 flygplan gick förlorade.

Detta var det dittills ojämförligt viktigaste anfall som utförts av bombflyget. Icke endast därför att ett tidigare osårbart mål hade tillfogats svåra skador, utan även därför att det visade, att ingen anledning fanns att betvivla möjligheten av ett oupphörligt uppreparande av framgången.

Hela Ruhr var utlämnat åt oss på nåd och onåd.

Ytterligare fem anfall utfördes mot Essen under de närmaste månaderna. I det sista av dessa anfall deltog 700 flygplan. Alla sex anfällen var utomordentligt framgångsrika, och efter det sista av dem låg Krupps industrier och Essen till stor del i ruiner.

Syftet med detta företag var att nedbringa Ruhrindustriernas produktion, vilket skulle ske åtminstone lika mycket indirekt genom skador på bostadskvarteren som direkt genom förstöring av industri- och järnvägsanläggningar.

Även många andra viktiga industristäder anfölls med framgång och den förstörda arealen uppgick till tusentals tunnland. De båda städer som hade blivit svårast skadade under 1942, Köln och Düsseldorf, anfölls åter 1943, varvid långt större skador uppstod än föregående år.

Jag tror att den stora allmänheten blev förvånad vid underrättelsen om att vi åter hade anfällt Köln efter att ha tillfogat staden så allvarliga skador genom 1,000-plansraiderna. Men naturligtvis återstod mycket av Köln efter det föregående anfallets förstöring av 250 tunnland, och under mellantiden hade fienden gjort de största ansträngningar för återuppbyggnaden. Under 1942 kunde tyskarna utföra reparationer i en omfattning som senare blev omöjlig.

Den rad av katastrofer som övergick städerna i Ruhr och nordvästra Tyskland under det första halvåret 1943 överträffade allt vad dittills förekommit i Tyskland och annorstädes. Det var en betydelsefull framgång, men jag visste att den var endast inledningen till en fruktansvärd bomboffensiv.

För denna behövde jag emellertid mycket mera än jag dittills fått med företrädesrätt av industriprodukter och utrustning samt av personal och flygplan, om jag skulle kunna fullfölja det verk jag endast påbörjat. Ännu var det lika nödvändigt som 1942 att övertyga dem som stod i spetsen för krigsledningen och förvisso också allmänheten att om bara bombflyget fick sina vapen skulle det också kunna fullfölja verket.

(Forts. i nästa nummer.)

Nedan: Målbogseringsplanet Miles Martinet. — Infälld: Direktör Tor Eliasson, Svensk Flygtjänst.



”RADARKORVEN”

har kommit till Sverige!

Den skiftande utvecklingen av radar för militära ändamål har gjort det nödvändigt att skapa nytt övningsmaterial av olika slag och bland det allra senaste i den vägen är den s. k. »radarkorven» för målbogsering. Den är en engelsk uppfinning som nyligen kommit till Sverige. Här används korven av Svensk Flygtjänst som driver en omfattande målbogseringsverksamhet för försvarets räkning.

— Denna nya kory som än så länge endast finns i ett exemplar i landet är tillverkad av specialduk med invävda metalltrådar vilket gör den särskilt radarkänslig, berättar direktör Tor Eliasson vid ett samtal med Flyg. Den har huvudsakligen kommit till användning vid målflygningar för luftvärnet som därvid fått träning med sin radarutrustning.

Men »radarkorven» är inte den enda nyheten i målväg som Svensk Flygtjänst har att komma med: — Vi använder även s k vingmål som är försedda med flygkropp, vinge och stjärtparti och således ganska mycket liknar ett riktigt flygplan, berättar direktör Eliasson vidare. De är byggda i fackverkskonstruktion i lättmetall, har dukklädsel och väger omkring 100 kg. Vingmålen bogseras på samma sätt som segelflygplan och deras utomordentliga stabilitet gör att de utan svårigheter följer bogserplanets rörelser.

Som bogserplan använder vi nästan uteslutande Miles Martinet som för närvarande är det enda flygplan som konstruerats för detta ändamål. Vi har köpt sammanlagt åtta plan av denna typ, fem är redan i gång och de övriga blir klara inom den närmaste

tiden. Bland fördelarna med Martinet märks särskilt vinschen för bogserlinnan. Med denna kan man bekvämt reglera linlängden under flygningen — en åtgärd som är nödvändig då man använder långt linna.

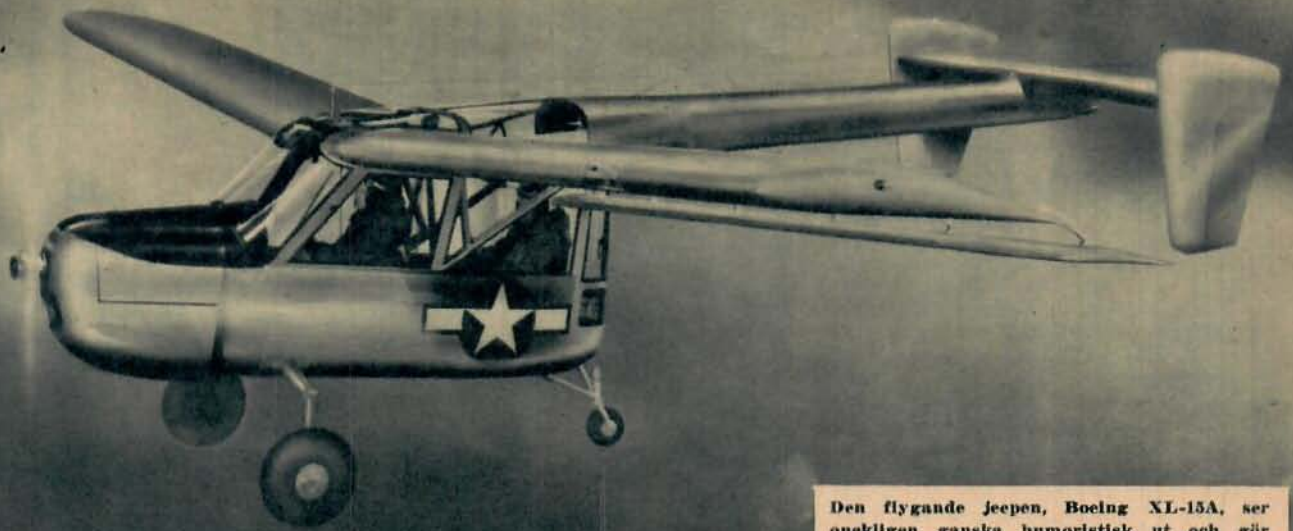
Bolaget har 22 flygplan och 110 anställda, därav 11 piloter. Förutom målflygning sysslar man även med rundflygning samt bepudring mot skadeinspekter. För rundflygningar använder Flygtjänst endast flermotoriga plan: sin gamla Fokker »Värmland» samt en Dragon Rapide. I fjol flög firman med inte mindre än 16,000 passagerare, varav 14,000 i Stockholm. I hangaren på Bromma håller man på att bygga om en Lockheed Hudson till trafikplan med plats för 8—10 passagerare och denna torde bli klar om ett par månader.

Än så länge är vår verksamhet ganska spridd, våra flygplan är stationerade runt om i landet; verkstaden ligger på Lindarängen, en del av de tekniska avdelningarna på Bromma och även på Skå-Edeby har vi en ganska omfattande verksamhet. Så småningom kommer dock Skå att bli vår hemmaplan och där har vi redan köpt ett markområde för hangarer, verkstad och andra byggnader, slutar direktör Eliasson.

Salle.

Miles Martinet har en speciell vinsch för bogserlinnan. När korven eller vingmålet skall halas in vänds den från flygkroppen utstickande armen så att vinschpropellerns blad kommer mot luftströmmen varvid vinschen sätter igång. När den inte används ligger propellern horisontellt. Bogserlinnans längd kan varieras från 50 m till 2 000 m.





Den flygande jeepen, Boeing XL-15A, ser onekkligen ganska humoristisk ut och gör även skäl för namnet »den flygande glasverandan», »den flygande hänggungan» etc. Absolut ingen skönhet — men praktisk.

DEN FLYGANDE GLASVERANDAN

Från FLYG:s New York-korrespondent *Cirrus*.

Den flygande jeepen heter en underlig tingest, som Boeings flygfabriker i Seattle har tillverkat för att användas som närspanings- och förbindelseplan för armén. Planet kan starta på två vanliga huskvarvers avstånd över ett 4-våningshus och landa över detta hinder med en så låg hastighet som 51 kilometer i timmen.

Detta okonventionella flygplan skiljer sig från ett »vanligt» plan genom en genomskinlig »skidbalja» eller gondolliknande flygkropp och »upp-och-ner-vänt» stjärtparti. »Den flygande jeepen» är så konstruerad att den medger utomordentlig sikt och kan användas i många olika slag av förbindelse-tjänst för armén under olika väder- och terrängförhållanden. Planet, vars officiella beteckning är L-15 A, kan klara ett 15-meters hinder på 180 meters startsträcka, landa över ett 15-metershinder och stanna efter 155 meter. Utan hinder kan planet starta

och landa på en sträcka av omkring 75 meter.

Planet har en Lycomingmotor på 125 hästkrafter och kan stiga 191 meter på en minut. Topphöjden är 5,000 meter. Planets marschhastighet kan varieras från 80 kilometer i timmen till 180 kilometer i timmen. Dess primära uppgift är att användas som en flygande observationspost för att upptäcka och dirigera artillerield. Men man kan med fördel begagna »den flygande jeepen» för flygfotografering, kurirtjänst, släppa ned förråd, lägga kablar eller »pick-up» för post. Utan att ha propellern borttagen kan L-15 A i likhet med den nya Stinson L-13 (se Flyg nr 1/47), bogseras på glidplansvis av ett annat flygplan upp till en hastighet av 265 kilometer i timmen.

Kan landa på en kabel

Den gondolliknande flygkroppen, som hänger undan vingarna, rymmer motorn, piloten och en observatör och medger utomordentlig sikt i alla riktningar, såväl nedåt som bakåt. Baksätet, som kan vändas framåt eller bakåt efter önskan, kan lätt tas bort och tomrummet kan användas för igtoutrustning eller lättare bagage. Hela planet kan lastas på arméns 2½-tontruckar. Skidor kan apteras liksom flottörer i stället för hjulen på landstället. Planet kan vidare för speciella ändamål utrustas med landställ av »Brodie-typ» som tillåter start och landning på en kabel. Bränsletanken rymmer ett 80-tal liter och räcker för 2½ timmes flygning i normal marschhastighet, vilken är 160 kilometer i timmen. Planet's längd är 7,96 meter, dess höjd 2,65 meter och spännvidden 12,2 meter, medan vikten är cirka 930 kilo och lastkapaciteten nära 250 kilo.

Med SE- på vingen



SE-BCE

heter en Fairchild Forwarder med 200 hk Ranger-motor. Den tillhör Ostermans Aero-AB och används i första hand för blindflygutbildning vid den av bolaget anordnade C-kursen för blivande trafikflygare. Vid blindflygövningarna bär piloten blå glasögon och kabinrutorna är försedda med brungula insatser av nylon. Denna »färgkombination» gör att piloten väl kan se instrumenten och reglagen inne i flygplanet men utanför ser han bara svart. Mellan blindflygövningarna används SE-BCE för taxi- och rundflygningar på Bromma.

SE-BCH

är även den en Fairchild Forwarder och ägs av Ostermans Aero-AB. Den är försedd med skidställ och flaxar för närvarande omkring uppe i fjällen med turister och annat flygsugget folk. Bolaget har även två andra plan av samma typ i trafik i Norrland och dessa har beteckningarna —BCF och —BCG.

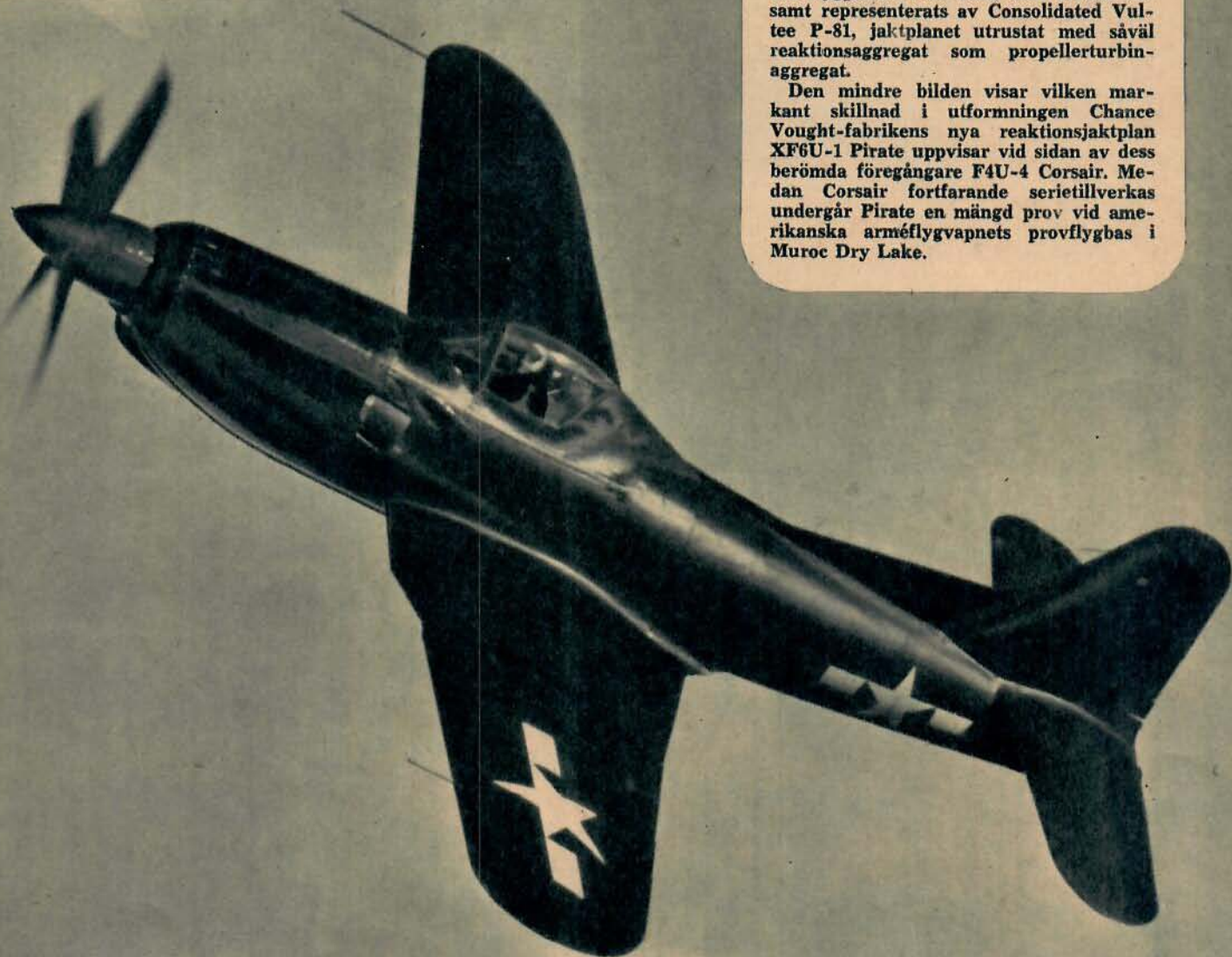
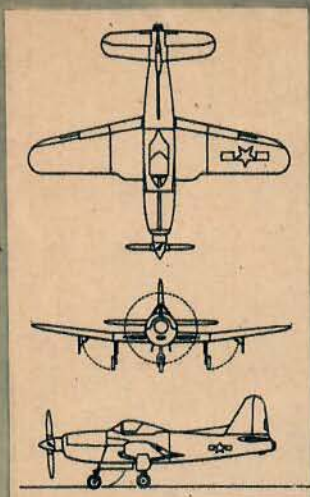
Praktiskt taget obegränsad sikt har spanaren i »glasverandan». Han sitter på en vridbar »pall» som kan vändas hur mycket som helst i vilken riktning som helst.



Mera jaktplan

De amerikanska jaktplanskonstruktörerna arbetar vidare trots freden. Jaktplanet på helsidesbilden kallas Ryan XF2R-1 och är en ny experimenttyp utvecklad från den välkända FR-1 Fireball från samma firma. Planet sägs ha utomordentlig stigningsförmåga och ligger i 800 km-klassen när det gäller hastighet. (FR-1 Fireballs fart överstiger inte 700 km/t.) Det drivs i motsats till Fireball av ett propellerturbinaggregat i nosen i samarbete med ett reaktionsaggregat i flygkroppens bakre del. Fireball är som bekant utrustad med en vanlig kolvmotor vid sidan av reaktionsaggregatet i stjärten. Ryan XF2R-1 är amerikanernas 12:e reaktionsdrivna jaktplanstyp och är det andra flygplanet i en klass som hittills enbart representerats av Consolidated Vultee P-81, jaktplanet utrustat med såväl reaktionsaggregat som propellerturbinaggregat.

Den mindre bilden visar vilken markant skillnad i utformningen Chance Vought-fabrikens nya reaktionsjaktplan XF6U-1 Pirate uppvisar vid sidan av dess berömda föregångare F4U-4 Corsair. Medan Corsair fortfarande serietillverkas undergår Pirate en mängd prov vid amerikanska arméflygvapnets provflygbas i Muroc Dry Lake.





Något som är mycket bra att ha med sig till fjällen är en liten kamin för uppvärmning av motorn före flygningen. Utan den kan det vara svårt att få snurr på motorn om det är kallt.

FLYGNING I FJÄLLEN

Av *Harald Millgård*

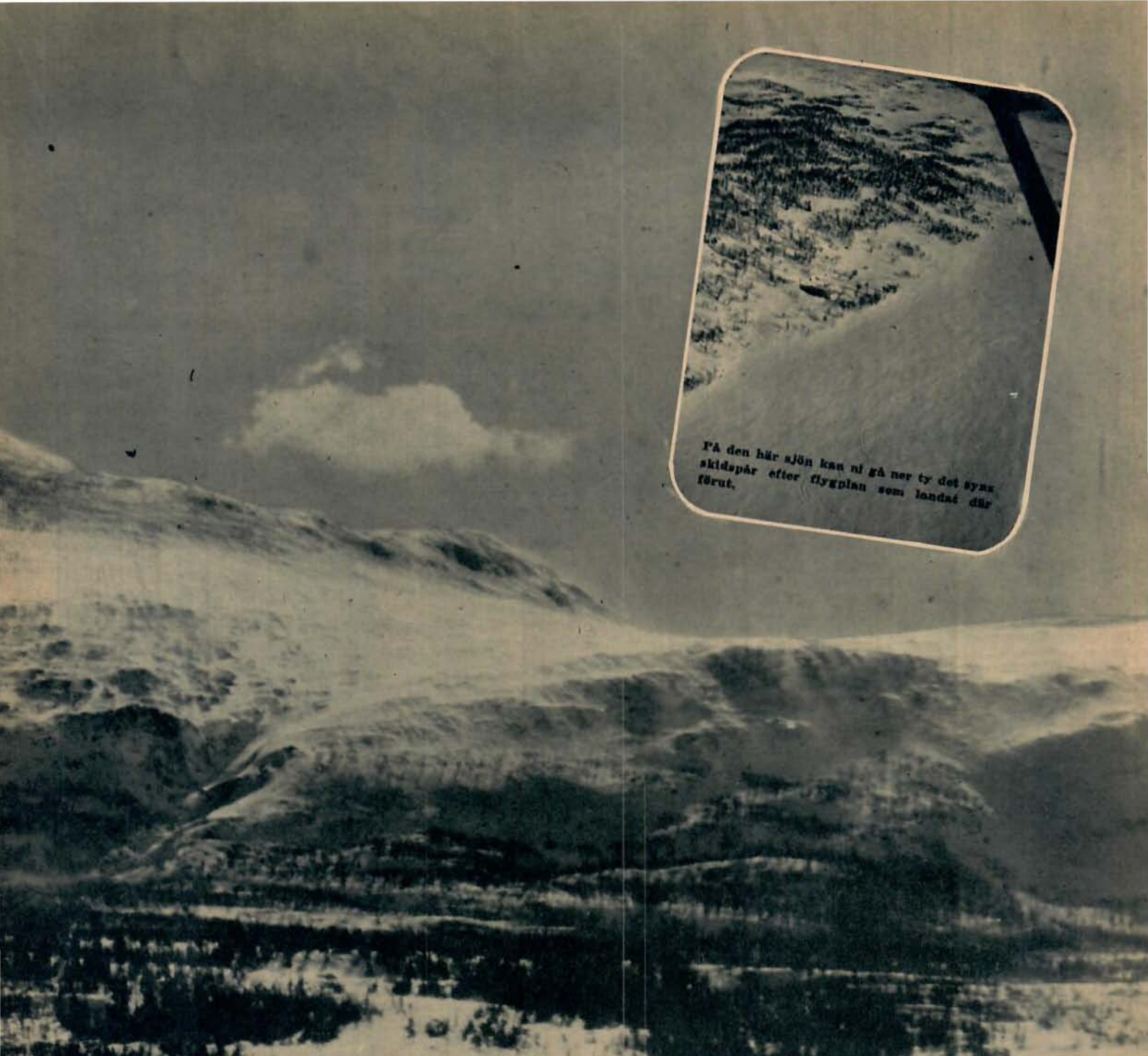
Den första någorlunda livliga sportflygsommaren efter kriget ligger bakom oss, och många privatflygplan har sålts till mer eller mindre tränade piloter landet runt (särskilt många från Albin Ahrenberg: Cubar med endast 65 hk motor). Man kan på goda grunder vänta sig att få höra en del motorputter mellan fjällen under den kommande vårvintern. Och varför inte? Det torde knappast finnas mycket som är underbarare än fjällflygning när vädret är bra och motorn »går som ett urverk». Men där lurar faror som man måste lära känna för att kunna undvika.

Flygning i fjällen är ingen ofarlig barnlek. Detta kan med en rysning bekräftas av både militärflygare och civila yrkesflygare. Det har hänt att flygplanet av ett våldsamt nersvep pressats ner i en gryta mellan fjällkammar, så trång att den inte tillätit några höjdvimmande svängar. Trots massor av hästar i nosen har det varit ren tur att planet med endast några meter till godo lyckats hanka sig över den lägsta delen av framför ruvande fjällknölar.

Vad som helst kan hända i fjällen — och det händer oftast blixtrande fort. Rätt vad det är står en rykande snöstorm som en vägg framför planet, landskapet vitmenas och detaljerna suddas ut. Man ser inte marken tillräckligt tydligt för att våga landa med någorlunda stor säkerhet eller ens med chansen att klara livhanken.

(Forts. på sid. 27.)





På den här sjön kan ni gå ner ty det syns skidspår efter flygplan som landat där förut.



T h: Personskidor i flygplanet väger inte mycket, de sparar massor av tid och kan vara rent av oombärliga om man t ex gjort en nödlandning i ödemarken. — T v: Man bör inte neka sig nöjet att flyga i fjällen. En sådan här kafferast på en fjällstuga (som man vet är säker) hör till de trevligaste minnen man kan få.



Flyktigt sett...

Turistflyg i fjällen



Upe i Östersund driver T-flyg en omfattande flygverksamhet med bl a taxi- och turistflyg till fjällen. Det tycks ha blivit ganska populärt bland den vintersemesterande allmänheten att flyga till fjällstationerna i stället för att åka tåg eller bil ty bolagets Norseman och Fairchilds är i farten nästan jämt. Bolaget håller fö på att bygga en sjöhangar i Östersund och arbetena med denna börjar närma sig slutet. Nu håller man till i en provisorisk station på isen vid Grönviken.



Realisation i Tyskland

En offentlig försäljning av amerikanska överskottsmaterial i Tyskland började måndagen den 10 februari vid flygdepån Erding i närheten av München. Salubjudandet som följer affärsprincipen »den som kommer först till kvarn får först mala» omfattar stora mängder flygplansmaterial av olika slag.

Vid denna första utförsäljning från det amerikanska arméflygets lager i Tyskland kan köpare för en billig penning förvärva

Flygfältet i Frankfurt håller på att restaureras. De skamflade byggnaderna är en del av Zeppelin-fabrikerna.



En del av de administrativa byggnaderna på Tempelhof flygplats i Berlin sådana de ser ut i dag.

bl a motorer till Dakota-plan och »L-5-maskiner», flygplansdelar, hangar- och flygfältsutrustning, generatorer, landningshjul med innerslangar och diverse materiel för underhåll av flygplan.

De lager av överskottsvaror i Tyskland som avvecklingsbyrån nu förfogar över för försäljning beräknas ursprungligen ha kostat amerikanska staten omkring en miljard dollar. All materiel som för närvarande finns upplagrad i tyska depåer kommer att förklaras till salu undan för undan som armén överlämnar den.

Till en början blir det utslutande flygplans- och flygfältsutrustning som kommer att säljas från lagren i Tyskland, men inventering pågår redan av en lång rad andra varor som inom de närmaste två månaderna kommer att i betydande kvantiteter utbjudas till salu. Sälunda räknar avvecklingsbyrån med att under mars slutföra omfattande platsförsäljningar både i Kassel och Mannheim varefter turen kommer till depåerna vid Nürnberg, Kitzingen, Furth, Hanau, Karlsruhe och Bremen.

På samtliga dessa platser blir det direktförsäljning, dvs varorna levereras omgående. Eftersom transportväsendet i Tyskland emellertid ännu ligger under de militära ockupationsmyndigheternas kontroll kommer förflyttningen av den sålda överskottsmaterielen från respektive depåer till tyska gränsorter eller hamnar — som fritt får väljas av köparna — att ske i den amerikanska arméns regi.

En specifikation av alla de varor som skall salubjudas i Tyskland kommer att offentliggöras 28 dagar i förväg. (Svenska spekulanter bör sätta sig i förbindelse med kapten Erling R. West, som träffas på amerikanska legationen, Strandvägen 57, Stockholm.)

Interiör av Tempelhof.



Varje flygflottill

kommer nu att få en speciell säkerhets-officer som skall svara för att säkerhetsmaterielen på förbanden hålls i gott skick

och instruera personalen i olika säkerhetsåtgärder. Den första kursen för att utbilda sådana officerare — det har varit en deltagare från varje flottill — har nyligen avslutats efter först en vecka på GCI:s fysiologiska institution i Stockholm, sedan vinterräddningstjänst i Storlien och sjöräddningstjänst i flygets simbassäng i Uppsala. På GCI hade man en del intressanta laboratorieprov; deltagarna fick exempelvis erfara att syrebrist verkar ungefär som alkoholberusning, man blir djärv och dristig då man i själva verket är härfint nära att kollapsa. En ny metod för konstgjord andning å la gunga på bräde visades och deltagarna fick bevis för hur några cigarreretter före en flygning kan hindra piloten från att komma upp på högre höjder. Och mycket annat.

I Storlien hade man övningar med att klara en nödländning i fjällen, att gå på snöskor etc. Och i Uppsala gick man igenom de säkerhetsåtgärder man kan vidta vid nödländning på vatten, fallskärmshopp



Kapten Bo Drangel genomgår ett prov med kväve- och syrgasblandningen där deltagarna »koloxidförgiftas» under det att de skall skriva siffrorna 1 000, 999, 998 osv. Det är alltid svårt att helt skydda sig mot koloxid från motorn och genom detta prov får man klart för sig hur hastigt reaktionsförmågan nedsätts vid sådan förgiftning. Då man efter ett par minuter skulle skriva sin namnteckning blev det i de flesta fall bara ett oölsligt klotter. Mannen till höger på bilden är chefen för kursen, kapten Kjell Rasmussen.

m. m. Ledare för kursen har varit kapten Kjell Rasmussen, som är chef för flygförvaltningens instrument- och fotosektion. Som lärare har dessutom tjänstgjort professor Hohwü Christensen, med. lic. W. von Döbeln, kapten von Essen och löjtnant Edman. Kursen var rappt upplagd och deltagarna var mycket nöjda med att de på så kort tid fick lära sig så mycket.

Trafikflygarcertifikat (C)

har utfärdats för Hans Bertil Borgsén, Stockholm; Folke Adolf Höök, Hagalund; Stig Sixten Lindström, Abrahamsberg; Roderic Owen Roch, och Börje Mauritz Gottfrid Sannerfelt, Sundbyberg.

Och följande har fått B-trafikflygarcertifikat: Karl Ingmar Andreasson, Stockholm; Sven Olof Åke Christensson, Stockholm; Nils Erik Albert Ekström, Malmö; Ulf Engelbrecht, Saltsjö-Järla; Arne Gustav Arvid Gårding Fagerström, Göteborg; Sven Gunnar Hallberg, Ljungbyhed; Ulf Torbjörn Hennings, Stockholm; Karl Lennart Isaksson, Solna; Åke Sigvard Johansson, Töreboda; Hans Erik Larsson, Enskede; Hans Oskar Anders Lindblom; Carl Axel Lindh, Malmö; Kurt Alvar Löfström, Västerås; Lars Emil Nilsson, Ångby; Bror Håkan Olsson, Stockholm; Nils Lennart Scherdtin, Råsunda;

Karl Arne Schultzberg, Sundbyberg; Åke Brorson Sjögren, Stockholm; Jan Olof Storck, Saltsjöbaden; Alf Otto Börje Södergren, Sundbyberg; Carl-David Edvard Hildebrand Thelander, Malmö, och Josef Tore Wahlgård, Västerås.

Privatflygarcertifikat (A:2)

har utfärdats för Allan Carl Ahrel, Felingsbro; Nils Robert Bergström, Varberg; Nils Ingvar Kurt Bjärestig, Örebro; John Harald Isidor Boklund, Linköping; Per Börje Richard Cronstrand, Stockholm; Stig Nils Ludvig Engström, Bestorp; Brita Maria Gustafsson, Mariehäll; Bror Axel Hansson, Abrahamsberg; Agnes Hedlund, född Backlund, Örebro; Gustaf Lennart Hög-lund, Indalsälven; Hans Arvid Otto Johansson, Motala; Frank Henrik Kockum, Malmö; Karl Erik Valter Landin, Örebro; Sven Erik Lennart Lensell, Linköping; Harald Bertil Linell, Arsta; Per Åke Löwnertz, Örebro; Douglas Mauritz Göran Moberg, Göteborg; Gösta Olof Olsson, Sundbyberg; Edwin Reinhold Peterson, Äppelviken; Sten Roland Pohlstrand, Örebro; Karl-Gustaf Lennart Printz, Nyköping; Hans Pahlman, Ångby; Axel Gustaf Robert Rydingstam, Umeå; Kai Sjöblom, Stockholm; Bertil Roland Sjöo, Riksbys; Karl Arne Sundberg, Södertälje; Sten Bertil Svensson, Harplinge; Tuve Lennart Tuveson, Uppsala; Einar Tage Roland Ulmstedt, Göteborg, och Hans Gunnar Teodor Zetterberg, Örebro.

Till Stockholm



Gösta Forslund Aviation har sålt två Cessna-140 modell 1947 till Stockholms flygklubb.

Ungdom

Manchester University Squadron har mottagit sin tredje Tiger Moth från RAF. Förbandet räknar cirka 50 medlemmar, vilkas medelålder är 18½ år.

Ny fallskärmsfirma

Svensk Fallskärms-Tjänst heter en firma som nyligen etablerats i Linköping av Harald Åstrand. Den nya firman meddelar att den utför besiktningar och översyner, reparationer och ompackningar. Vidare har firman för avsikt att utbilda fallskärmspackare samt försäljer givetvis även fallskärmar. Som luftfartsstyrelsens kontrollant vid firman tjänstgör flygingenjör Aschan.

Segelflygcertifikat (S)

har utfärdats för Ferdinand Alois Arvidsson, Ljungbyhed; Åke Anders Brindell, Enskede; Bengt Lennart Hansson, Uddevalla; Bengt Olof Ibert, Luleå; Erik Olof Johansson, Södertälje; Karl-Erik Agnar Samuelsson, Halmstad; Karl Evert Svensson, Vaggeryd; Lars Johan Söderström, Finspång, och Olof Robert Widmark, Stockholm.

De senaste flygvårdinnorna

heter Ruth Ingegerd Bergström, Stockholm; Britt Johanne Lysell, Mälarhöjden, och Inger Johanne Selläg, Stockholm.

Celebert

Bromma hade för någon tid sedan celebert besök då en amerikansk CONVAIR Privateer landade på fältet. Det var det första planet av denna typ som besökt Sverige och FLYGs fotograf var givetvis ute och förevigade bjässen. När bilden togs visade termometern närmare 20 minusgrader så det är inte att undra på om planet ser en aning fruset ut med sitt snötäcke på vingen och flygkroppen.



STÖRTBOMBARNÄ PÅ F 4 BLIR JAKTFLYGARE

Den 14 november 1946 kl. 15.13 var ett historiskt ögonblick för F 4 på Frösön. Då landade nämligen den första J 26 som tilldelats flottiljen. Mustangar har ju besökt Jämtland tidigare men har då varit tillfälliga gäster och främlingar. Nu har emellertid flottiljen fått sitt första egna jaktplan, och flera plan kommer väl undan för undan. Det var nog med ett visst vemod Bjuggis stronga störtbombargång mottog nyheten att det skulle omskolas till jaktflygare. F 4 är ju sedan gammalt störtbombningens högberg här i landet. Det var här de första försöken med fällning under störtstykning utfördes år 1934, för övrigt under ledning av dåvarande löjtnanten Björn Bjuggren som redan då insåg stört-

Fjällbefolkningen är som sig bör all-mindad. En grupp samebarn har vid ett besök på F 4 embarkerat en B 17-vinge.



bombfällningens effektivitet. Sedan dess har traditionen upprätthållits och F 4 har legat i toppen i fråga om bombfällningsresultat under eskader- och flygvapenövningar. Även taktiskt sett har flottiljen ett gott namn och den har under de gångna åren haft som specialitet att lura jaktförbanden. Denna glädjekälla kommer nu att försvinna ty det är givetvis roligare att lura andra än att bli lurad själv. Men en jaktflygare med bombflygarens erfarenheter blir säkert svår att tas med.

Omskolningen började redan i november för markpersonalen och för den flygande personalen har den just börjat. Det känns naturligtvis litet egendomligt för »gamla» störtbombare att sätta sig i en »jaktkärra», men det går fort att lära om och fartens tjusning uppskattas alltid. Mustangerna går betydligt fortare än gamla B 17 och man behöver inte göra många stjärtsvingar förrän omskolningen är klar åtminstone vad sinnelaget beträffar.

Det uppstår givetvis vissa problem och svårigheter i samband med omskolning av en hel flottilj, ty det är ju inte bara den flygande personalen som skall lära om. Minst lika viktigt är att trimma markpersonalen för sina nya uppgifter. Denna utbildning sker i omgångar efter en fastställd plan och är synnerligen grundlig. För en effektiv och säker flygtjänst är en pålitlig markorganisation ett huvudvillkor. Varje man måste faktiskt vara en teknisk expert inom sitt område och den utbildning som nu pågår garanterar också ett gott resultat. Flygfältet på Frösön är under utbyggnad



Störtbombspecialisten Björn Bjuggren har tagit avsked av sin gamla trotjänare B 17 och satt sig vid spaken i den betydligt vildare Mustangen.

och lämpar sig ännu inte för utbildning på flygplan med så hög hastighet som J 26. Av flygsäkerhetsskäl har därför all omskolning måst förläggas till Uppsala och chefen för F 16, överstelöjtnant K. Lindahl, ansvarar för att utbildningen både på marken och i luften blir gedigen och effektiv. Han har ordnat allt på bästa sätt och frösöflygarna trivs storartat även om avståndet till familjer och fästmör är långt...

Jante.

Tandläkare har M O L N L A B



Den 27 april 1943 kl 12.



Den 4 Juli 1943 kl 16.30.



Ovan: Den 1 februari 1944 kl 14. Observera luckan i Ast-täcket. Nedan: 14 april kl 19.30.



Av de rapporter som hittills inkommit till undersökningen av Moazagotmolnen har framkommit att frekvensen är störst i Skåne där åsarna, främst kanske Söderåsen, har del i vågrörelsen, i östra Västergötland och över södra delen av Vättern, där Västgötabergen och Hökensås spelar samma roll samt till sist uppe i våra fjälltrakter.

Tandläkare W. Källberg var A-elev på Alleberg för sex år sedan och redan då var han intresserad av molnundersökningar. Han har sedan specialiserat sig på Moazagotmolnen och är väl landets ende tandläkare med eget molnlaboratorium i miniatyr uppe på hustaket. Här följer redogörelsen för hans mycket intressanta undersökningar.

K.-E. Övgård.

All flygning är mer eller mindre beroende av väderleksförhållandena. I synnerhet segelflygaren måste vara väl förtrogen med atmosfären. De rapporter som väderlektjänsten med sina tusen ögon jorden runt utarbetar är den oundgängliga förutsättningen för att man säkert skall kunna genomföra varje flygning som inte är rent lokal. Men hur väl utarbetad en väderleksrapport än är, måste avvikelser från förutsägelseerna förekomma. *Därför bör varje flygare vara meteorolog!* Och han bör vara en meteorolog som kan arbeta med de instrument, han alltid har tillgängliga: *med sina ögon.* Härvid är det framför allt molnen han har att iakta. Då en molnform oftast är typisk för ett alldeles bestämt tillstånd i atmosfären följer att en rätt tolkning av vad molnen har att säga ger värdefulla upplysningar om den vidare utvecklingen av vädret.

Basen vid rekryteringen av goda flygare måste vara bred, ty gallringen vid utbildningen blir med nödvändighet sträng. Det är då av värde att söka ta vara på och utveckla det intresse för flygning man finner på varje plats. Många av landets unga modellflygare kommer vi en gång att finna som flygförare i interkontinental trafik. Även små flygklubbar som saknar flygfält och ekonomiska resurser har härvid en uppgift att fylla. I Hjo har vi i detta syfte jämsides med modellflygning vid klubbaförbund sökt anordna elementär orientering i bl a meteorologi.

I avsikt att anskaffa en serie molnfoto­grafier för att belysa en lågtryckspassage på­började jag för cirka tio år sedan, då den moderna färgfilmen blev lätt tillgänglig, en mera systematisk foto­grafering av moln. Uppmärksamheten kom härvid mycket snart att fästas vid en bestämd typ av moln, som trots variationer i form och storlek väsentligt skilde sig från övriga moln och som inte kunde inpassas i det schema, man finner i populär meteorologisk litteratur. Molnen ifråga syntes sammanhänga med annalkande lågtryck, västlig till sydvästlig vind och stigande temperatur samt hade framför allt den karakteristiska egenskapen att alltid vara bundna till en bestämd trakt av himlen. Det låg under dessa förhållanden nära till hands att tänka på moln av Moazagotl-typ, vågmoln. I mars 1943 insändes till Statens Meteorologisk Hydrografiska Anstalt en serie fotografier jämte en förfrågan om denna förmodan kunde anses grundad. I sitt svar meddelade SMHA att så var fallet samt att intresse förelåg för fortsatta observationer.

Sedan 1943 har jag därför tagit fortlöpande observationer. Härvid har följande antecknats:

- 1) molnens läge;
- 2) tid för molnens uppträdande;
- 3) övrig molnighet;

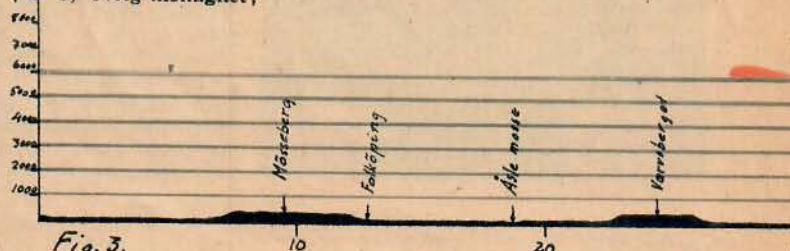


Fig. 3. Profil A-B. Höjd- och längdskalan densamma. Beräknat un...

ORATORIUM

på hustak

4) markvind

5) lufttemperatur och barometerstånd.

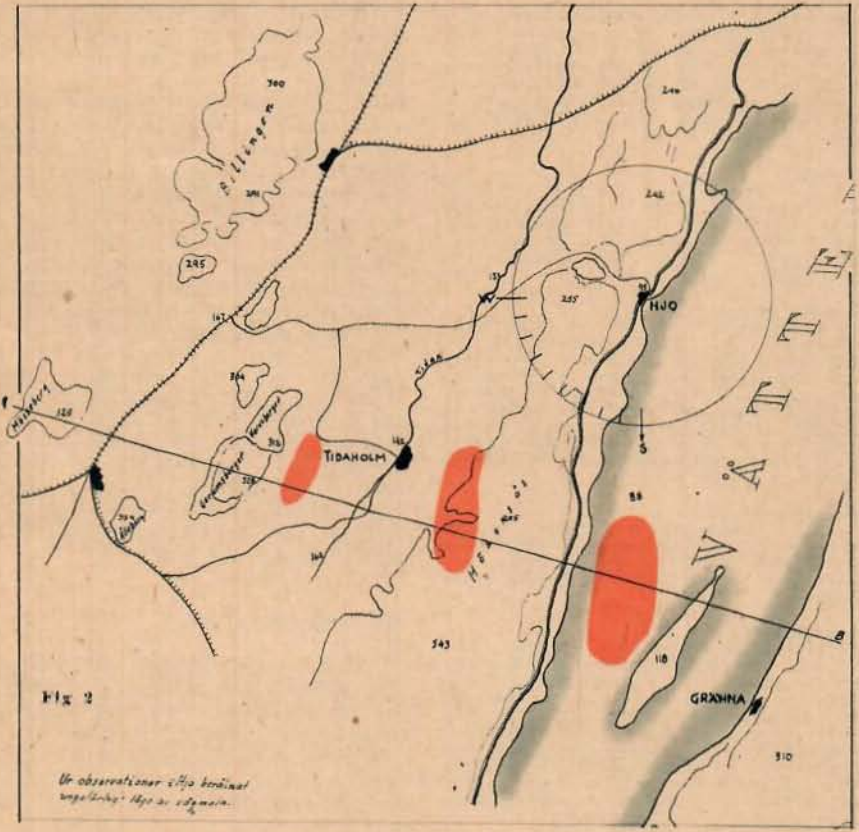
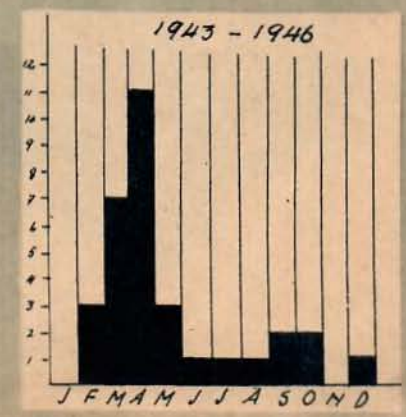
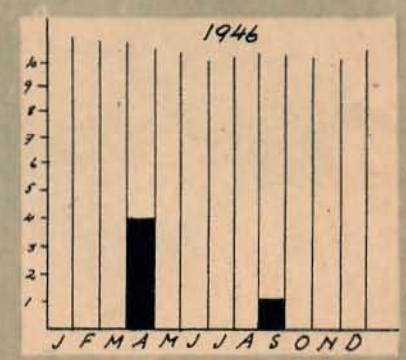
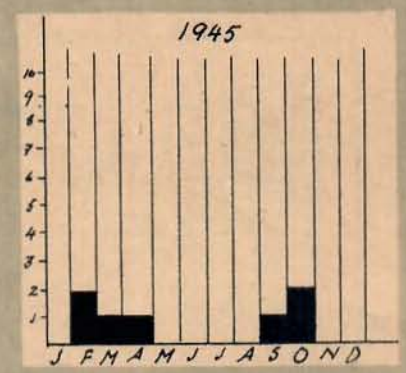
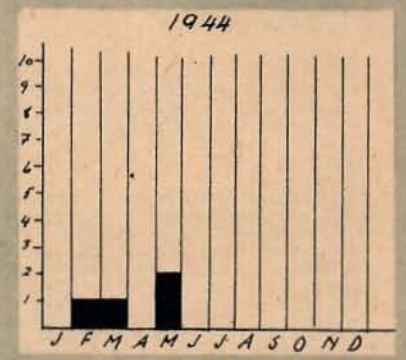
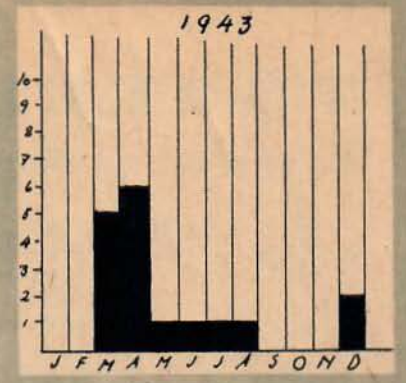
Då det insamlade observationsmaterialet ännu inte är omfattande och jag fö saknar förutsättningar och möjlighet att bearbeta detsamma kan givetvis inga betydelsefulla slutsatser dras. Med ett undantag (den 4 juli 1943, då observationer samtidigt kunde utföras i Hjo och på Visingsö, där meteorolog Tage Sivall då befann sig) har det inte varit möjligt att få lägesbestämningar som möjliggör ens en approximativ bestämning av höjden.

Inte minst för segelflygningen — både kring Alleberg och kanske även vid Gränna — vore det önskvärt att alla intresserade i trakten kring södra Vättern ville bidra till utforskandet genom att samla observationsmaterial. Det vore även värdefullt att med

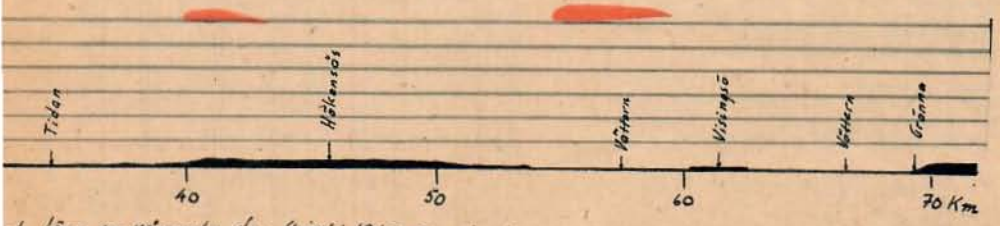
lämpligt flygplan och erforderliga instrument undersöka strömningsförhållandena i atmosfären, temperatur och fuktighet då molnen uppträder varvid även exakt höjdbestämning kunde ske.

Av hittills föreliggande material synes framgå att molnen vanligen föregår en varmfront. Frekvensen uppvisar två toppar, en större i mars—april, en mindre uttalad i september—oktober, vilket är att vänta med den livliga lågtrycksvandring som brukar känneteckna vår höst. (Fig 1.) Molnens höjd synes vara omkring altostratus-nivå. Ur observationerna den 4 juli 1943 erhållet värde på höjden, ca 5.500 m, samt övriga utförda lägesbestämningar framgår över vilka områden molnen synas uppträda. (Fig 2 och 3.)

Wilhelm Källberg.



Övan: Ur observationer i Hjo beräknat läge av vågmoln (de röda fälten). — Nedan: Profil A—B. — T h: Grafisk sammanställning av våg- (Moazagotl-)molnens frekvens under tiden 1943—1946. Fig 1.



St. läge av vågmoln den 4 juli 1943 angivet.

TROLLET

En ny svensk sportflygmotor

Flyg är nu i tillfälle att ge en närmare beskrivning på Svenska Flygmotors nya sportflygmotor — SFA F-541-A Trollet — som är fyrcylindrig och på 140 hk (se FLYG nr 2/47). Motorn utställdes som bekant i höstas i Paris för att man skulle få den bedömd ur försäljningssynpunkt. Än har trolldömsbolaget inte beslutat sig för någon serietillverkning — man är nämligen inte alldeles övertygad om att det skulle bli ekonomiskt bärande.

Vevhuset

består av två delar gjutna i lättmetall som är hopsatta med bult och mutter. Anläggningssytorna är noggrant maskinbearbetade och någon packning användes inte emellan dem.

Vevaxeln

är maskinbearbetad från ett smide av legerat stål och är dynamiskt utbalanserad. Ram- och vevlagertapparna är ihålliga och försedda med oljerör som hindrar att slam och dylligt medföljer oljan till lagerställena. Vevaxeln lagras i tre stycken lager av bly-silvretyp. Lagermetallen utgöres av bly och silver som genom speciella processer är pålagda ett lager av stål. I propellerändan finns ett kullager för upptagande av propellerens dragkraft. Normalt är vevaxeln seghärdad men kan om så önskas levereras med nitrerhärdade lagertappar.

Modell: F-451-A

Typ: 4-cylindrig med motliggande cylindrar

Maxeffekt: 140 hk

Maxvarvtal: 2 600 v/min

Cylinderdiameter: 125 mm

Slaglängd: 105 mm

Total slagvolym: 5,1 l

Kompressionsförhållande: 6,5:1

Bränsle: 75—87 oktanol

Propellerända: SAE nr 20

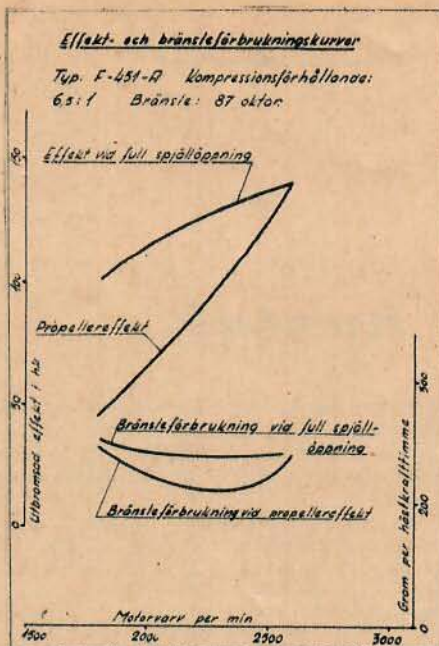
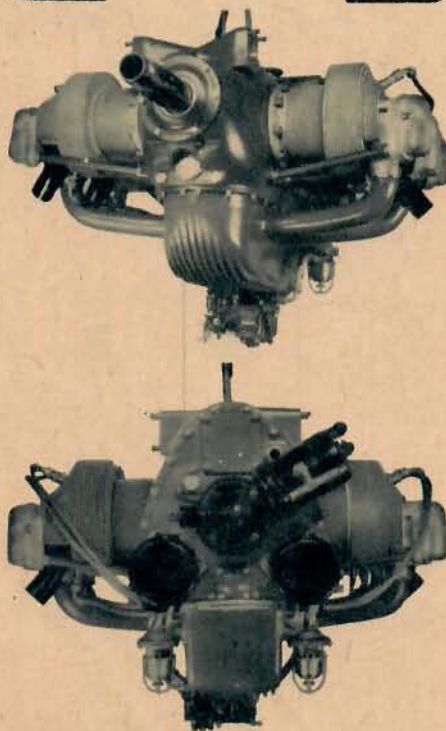
Oljebehållarens volym: 10 l

Längd: 850 mm

Höjd: 560 mm

Bredd: 864 mm

Torr vikt: 135 kg



Cylindertoppen

är gjuten av en högvärdig aluminiumlegering och är gängad och krympt på en cylindermantel av stål. Inlopp- och utloppsventilsätena är gjorda av aluminiumbrons respektive specialstål samt inkrympta i toppen. Ventilstyrningar av brons och tändstiftsbussningar av aluminiumbrons är också inkrympta i toppen. Cylindermanteln kan om så önskas nitrerhärdas.

Kolven

är presssmidd i en speciell aluminiumlegering och är helt bearbetad på utsidan. Kolven är utformad så att den ger en god värmeavgivning. Varje kolv har två tätningsskivor samt två oljeringar en på vardera sidan av kolvtappshälen. Kolvtappen är urborrad och av vandrande typ samt i ändarna försedd med pluggar.

Vevstaken

är helt bearbetad från ett smide av legerat stål. Vevlagerändan har ett delat bly-silvrelager och kolvändan har en bronsbussning. Vevlagerändan är den vanliga delade typen med överfallet fastsatt med hjälp av två bultar med muttrar.

En ihållig kamaxel

med sätthärdade kamanor och lagertappar är placerad under vevaxeln och parallellt med densamma. Kamaxeln och ventillyftarna som är av tallrikstyp är lagrade i bronsbussningar. Ventillyftarna är av en ny hydraulisk konstruktion, för vilka patent söks. All justering av ventilspelet bortfaller således. Ventillyftarnas rörelse överförs till ventilen via en ihållig stötstång och en vipparm, båda av stål.

Hjälpapparatusen

är gjuten i magnesium och fastsatt på vevhusets bakre del. Anslutningsflänsar finns för två magneter, startmotor, generator, varvräknare och vacuum pump eller annan hjälpapparat.

Oljebehållaren

är gjuten i magnesium och placerad under vevhuset. I oljebehållaren finns gjutna kanaler för anslutning av förgasaren och insugningsrören. Förgasaren är placerad undertill och insugningsrören anslutes till två öppningar på vardera sidan på oljebehållaren. Insugningsrören är ordnade symmetriskt och fördelningen av bränsleluftblandningen blir därför mycket likformig till de olika cylinderna. Blandningen förvärmes under passagen genom kanalerna i oljebehållaren.

Oljecirkulationen

som ombesörjes av en oljepump placerad under vevhuset sker under tryck till motorns olika delar. Det förekommer inga yttre oljeförledningar som kan läcka. Ramlagren, vevstakslagen, kamlagren, ventillyftarna med flera andra delar smörjes under tryck. Två oljefilter ingår i oljesystemet.

Varje cylinder

har två tändstift. Dessa erhåller ström från två magnetapparater. Tändningssystemet kan om så önskas radioavskämmas.



MED

AV BEGE

Passagerare till Köpenhamn—Genève—Rom—Athén—Ankara—Bagdad och Teheran — var vänlig ta plats!

Trafikassistentens uppmaning låter en känna att det hela är mycket enkelt med en flygning Stockholm—Teheran.

Jag kommer osökt att tänka på den röst, jag ofta lystrat till på Västerås' järnvägsstation då tågklararen i högtalaren förkunnar: »Resande till Tillberga—Enköping—Stockholm — tag plats! Stäng alla dörrar och grindar!» — — —

Vi steg upp i den eleganta Douglas DC-4, som döpts till »Östan» och här registreringsbokstäverna SE-BBE. Denna »Sky-master» skall nu på tre dagar föra oss c:a 7.000 km bort till Mellersta Östern.

Det är i gryningen en gråtung februarimorgon. Stelheten hos de något morgonsömna passagerarna lättar redan vid entrén i den välombonade kabinen, där flygvärdinnan hälsar oss med ett soligt leende.

En stund senare rullar »Östan» lugnt och makligt ut mot startplatsen. Så stannar vi. De fyra motorerna provas och övriga kontrollåtgärder vidtas. Vi kör fram till startplatsen, svänger upp mot vinden och ett ögonblick senare ökar motorbruset till ett crescendo.

På vägen från Köpenhamn söderut har vi till en början marksikt. De danska öarna har vi passerat. Nedanför oss till höger ligger Kiel. Vi sneddar över Elbe... ytterområdena kring Hamburg skymtar under vänstervingen. En stund senare skär vår kurs rakt över Bremen. Allt ger intryck av livlöshet. Man ser ingen rök ur skorstenarna på husen. Inga fordon på gatorna. Inga fartyg vid hamnens kajläggningar.

Tidigare under dagen har QGO varit råddande i Genève, men nu är det åter landningsbart och efter anflygning genom Rhône-dalen utför kapten Carls en elegant landning på Cointin-flygplatsen.

Molnen delar sig. Himlen antar en koboltblå färg och mörkret sänker sig över Medelhavet. Vi har i stort sett följt Rhône-dalen och flyger nu ut över Côte d'Azur. Fyrarna längs den franska medelhavskusten blinkar vänligt mot oss.

Nu befinner vi oss

på 3.000 m höjd. Hastigheten är 350 km/tim. Medan kursen ställs ut över Medelhavet har molnigheten under oss ökat. Yttertemperaturen håller sig omkring — 3° C. Strålkastarna tänds emellanåt för att belysa vingen och motorgondolen och möjliggöra kontroll beträffande eventuell isbildning.

»Östan» har passerat nordligaste spetsen av Napoleons ö Corsica och kl. 20 befinner vi oss över Elba.

Molntäcket som ligger mellan oss och marken har delat sig. I gluggarna kan jag skymta punkter av ljus och därborta syns en anhopning av ljuspunkter med färger och ljuskarakteristik som inte kan undgå att röja en flygplats. Det är Ciampino, flygplatsen utanför Rom som vi skall angöra.

"ÖSTAN" TILL ÖSTERLAND

Vi går nedåt

i spiraler. Till en början märker man knappt nedgången om man inte emellanåt kastat en blick på den i främre delen av kabinen befintliga höjdmätaren som är synlig för alla passagerare. Visaren kryper långsamt nedåt. Det verkar som om den fastnat vid 1.000-metersstrecket, men det beror möjligen på att vi måste vänta på något annat flygplan som har landningstur före oss.

I en tidig morgontimme nästa dag har vi transporterats ut till Ciampino. Bussarna av senaste Fiat-typ är komfortabla och de körs med den grandezza som är den italienska »antistans» egen.

Det regnar och blåser friskt. Mitt i en liten plantering utanför stationsbyggnaden står en ensam liten palm. På en opropotionerligt tjock stam sitter en gles bladkrona som säkerligen piskats sönder och pinats av propellervinden från många flygplan, som gjorts startfärdiga.

Flygplatsen har ännu vissa reminiscenser kvar från den ärorika amerikanska organisationen A. T. C. (= AIR TRANSPORT COMMAND) — denna förnämliga trippallians av militär organisation, modern trafikflygteknik och välordnad resebyråverksamhet. Organisationen emblem sitter kvar på väggen i den stora vänthallen som är överfylld med människor, vilka väntar på flyglägenhet. Men det är inte längre soldater som reser. Man kan möjligen se någon enstaka uniform. Nu är det huvudsakligen affärsmän, samt kvinnor och barn som intagit väntarnas roll.

Skytlar sitter kvar här och där. Ute i korridoren anger bl. a. en skylt att rummet där innanför utgör »V. I. P. Lounge». Jag såg ingen »Very Important Person», som utnyttjade privilegiet att träda in i denna väntsal.

Tullbehandlingen går smärtfritt. Man konstaterar med en viss beundran det tålmodiga som tullbetjäningen visar, trots de besvärliga lokalförhållandena. När det lilla rummet var överfyllt av passagerare och bagaget stod staplat i dubbla högar runt väggarna, började man visserligen se en smula betänksam ut och en tullvaktmästare utbrast: »Che cosa si fa?» ryckte på axlarna och slog ut med armarna i en gest som endast uttryckte resignation och hjälplöshet. Vi betygade honom vårt fulla och uppriktiga deltagande.

Efter någon halvtimmes flygning befinner vi oss i höjd med Neapel. Apenninernas ogästvänliga bergmassor ligger under oss. De högre partierna är snötäckta, men slutningarna lyses upp av en späd grönska mellan de serpentininformade vägarna. På 2.800 m höjd stävar »Östan» ut över Brindisi med kurs mot Athen.

Efter ett raskt hopp

över adriatiska havet möter vi arkipelagen utanför Greklands kust. En radiostation i Athen ger vid handen att molnhöjden är omkring 900 m.

Vi befinner oss över Patrai och kapten Carls beslutar sig för att gå ned under moln-

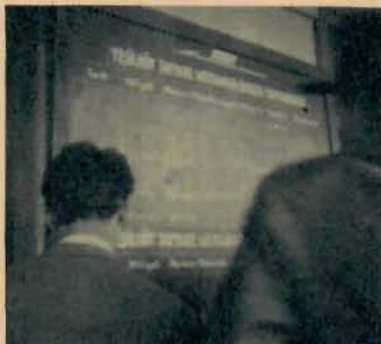
kanten före anflygningen mot Athen. I vida cirklar sänker sig »Östan» över Araxos och på 600 m höjd fortsättes flygningen in över Patrai-viken. Till vänster passerar vi de branta, sterila bergsformationer, vars 1652 m höga topp Trikorton för tillfället klipps av på 900 m höjd av ett molntäcke. Vi fortsätter österut över Korintviken. Landskapet runtom erbjuder nu en grandios syn. Till vänster reser sig Helikon-berget, rakt fram ligger Korint-näset och därbortom öppnar sig Egeiska havet.

I den kristallklara vårluften lyser Athen skinande vitt på långt håll och då vi närmar oss kan man urskilja Akropolis. Inte långt därifrån ligger Stadion.

Efter ett kort uppehåll på flygplatsen Hassani vid Athen lyfter »Östan» åter. Vi flyger över Eubea och vidare över Egeiska havet. Ur soldiset reser sig Kitios till höger. Så passerar vi över Mytilene och strax därefter ligger Turkiet under vingarna.

Enligt färdplanen skulle vi gå till Ankara. Men de senaste dygnen har snö vräkt ned i sådana mängder över Anatolien att flygplatsen vid Ankara inte kan angöras. Därför flyger vi mot Istanbul.

Därborta skymtar vi nu Istanbul omslu-



Anslagstavla för ankommande och avgående flygplan vid Yesilköy i Istanbul. Observera att man använder pilotens förnamn — Fredrik — i efternamn heter han Carls.

tande Gyllene Hornet. Det glimmar till i myllret av sammanyttrade hus då eftermiddagssolen reflekteras i moskéernas kupoler.

Landning på Yesilköy som är belägen c:a 25 km från Istanbul. Den nuvarande stationsbyggnaden är liten och trång, men en ny byggnad håller på att uppföras.

En kväll i Istanbul

kan fördrivas på många sätt, men turistdjävulen hade nu fått ett stadigt grepp om våra själar och vi drevs obarmhärtigt ut på sight-seeing. Med hänsyn till den intressanta guide, som omständigheterna fört i vår väg fanns det ingen anledning att streta emot. En man som Lennart Rehnqvist, ABA:s representant i Främre Orienten, möter man inte varje dag. En långvarig vistelse i Orienten har gjort honom förtrogen med folkpsyke och sedvänjor. — Då vi denna sena afton — eller låt oss säga tidiga morgon — vandrade längs Atmeydan förbi Sofia-moskén bort mot Seraljén kände man sig förflyttad långt tillbaka i tiden.



Så här ser en äkta persisk pilsneretikett ut, vilket kanske kan vara bra att veta...

Efter en tidig start från Yesilköy stiger vi bort över Anatoliens högländer. Ankara passeras på nära håll. Det är klart väder och vi fortsätter med marksikt. Vi passerar Erciyas Dagı, den 3830 m höga, numera slocknade vulkanen. Vidare går vägen över bergskedjan Antitaurus' och snart är vi ute över öknens ändlösa vidder, som ibland genom korsas av ett oregebundnet och ringlande streck — karavanvägen som ritats dit och suddats ut flerfaldiga gånger under årtusenden.

Vem har inte längtat efter

att få se Bagdad, sedan man läst »Tusen och en natts». Visserligen fick vi se staden med Haidarkhana moskén och andra framträdande byggnader men det var från luften, medan vi befann oss i landningsvarvet för att gå ned på flygplatsen Baghdad West.

En kamelkaravan passerade just vägen förbi flygplatsen. I trädgårdsanläggningen arbetade en arab, iförd typiska inhemska kläder. Men i jäktet på den moderna flygplatsen förmådde inte dessa intryck att förflytta besökarens tankar till Harun-Ar-Raschid eller andra kalifer.

Tankningen går raskt undan. Så lättar »Östan» åter för att tillryggalägga den sista delsträckan. Vi passerar Kermanshah och Hamadan. En svart sträng slingrar sig runt bergsidorna — det är landsvägen mellan dessa båda städer. På bergsidorna sitter byarnas lerhus fastklettade som svalbon.

Vi ser förväntansfullt framåt och där ligger den snöhöjda bergskedjan Elburz med den 5.670 m höga toppen Demavend. Nu cirklar vi över Teheran och landar något senare på dess stora flygplats Mehrabad efter något mer än tjugotvå timmars flygtid från Stockholm.

Medlemmar av den svenska kolonien hälsar oss vid ankomsten med den kände persiensvensken Eric Carlberg och dennes maka i spetsen. En intressant dag i en synnerligen intressant stad väntar oss.

»Östans» vingar över Teherans flygfält Mehrabad. I bakgrunden reser sig bergskedjan Elburz.



Vår 108-sid. katalog innehåller verktyg, radio- & grammofoonplåtar, material för en massa **EXPERIMENT** samt leksaker, ritmaterial, handböcker o. ritningar m. m. Katalogen sändes gratis. CLAS OHLSON & Co A/B. 193708

Nu har
overallerna kommit

Amerikanska Flygaröverdrag

tillverkade av diagonalvävd, djungelgrön parkum, ren bomullsvara med oöverträffad slitstyrka. Ej att förväxla med vanlig overallstills. Högklassig konfektion garanterar bästa passform och utseende. Storlekar: 50, 52, 54, 56. Pris 31:— st. Obs. Ej begagnade. Order exp. i den ordning de inkomma. Full returrätt.

★

Firma Kristenssons, Avd. B.
Ordertel. 116. Hammerdal.



Alla flygets motståndare

har sina gladaste dagar just nu och pressen är översvämmad med den ena insändaren tokigare än den andra. För inte så länge sedan var det en herre som skrev till en tidning och föreslog att alla flygpasagerare före starten skulle förses med dödsbrickor. Det behövde inte bli något besvär alls — brickan kunde fästas om handleden samtidigt som passageraren polletterade bagaget. Utbyggde man sedan servicen efter samma linjer och lät flygvärdinnan utdela nattvarden tillsammans med tuggummit skulle insändaren ifråga troligen trivas gott i luften.

En herre som heter

eller kallar sig Frankie Jordan låter för närvarande en artikel cirkulera i landsortspresen. Hr Jordan påstår att 9.000 människor omkommit vid flygkatastrofer under 1946, en siffra som torde ligga ungefär 13 gånger högre än den verkliga. Artikelförfattaren framställer också några minimikrav:

1. Absolut förbud mot att använda tvåmotoriga plan i passagerartrafik!
2. Passagerarnas antal i ett flygplan får inte överstiga tolv!!
3. Marschhastigheten får inte överstiga 250 km/t!!!

4. För start och landning anslås tillräcklig tid — en halvtimme i stället för fem minuter!!!!

5. Instrumenten i förarhytten skall vara tillverkade av pålitligt material, inte nylon och plastic!!!!

För att nu ta punkterna

i tur och ordning så vill hr Jordan ha tremotoriga plan bland annat därför han anser att ett sådant är mycket bättre vid vingskada», genom att »huvudmotorn» och »den stabila nosen» automatiskt håller balansen.

Punkt två kan man helhjärtat

instämma i: »Passagerarnas antal i ett flygplan får inte överstiga tolv.» Varför just tolv och inte elva, trettio eller fem är dock en jordansk hemlighet.

»Marschhastigheten får inte överstiga 250 km/t.» Annars kanske planet smälter vid den våldsamma friktionen mot luften? Vi andra enkla varelser trodde annars att marschhastigheten inte hade någon direkt inverkan på flygsäkerheten utan har i vår oskuld i stället mest talat om landningsfarter och vinkningshastigheter, men det var tydligen fel det.

»För start och landning anslås tillräcklig tid — en halvtimme i stället för fem minuter.» Ja, naturligtvis måste det vara en genial idé att ligga och kretsa kring tättrafikerade flygplatser en halvtimme vid start och landning. Speciellt måste det minska kollisionensrisken alldeles ofantligt.

Vilken av Jordans dunkla källor

som inbillat honom att instrumenten i förarhytterna är tillverkade av nylon vet man inte, men kan endast varmt hoppas att flygplanskonstruktörerna i framtiden går in för natursilke i stället (det lär vara varmare och ha en förnämligare yta, påstår strumpfabrikanterna).

Författaren har kallat sin artikel

»Flygets profitörer», en rubrik som kanske i viss mån kan äga sin tillämpning på den som utan att begripa ett ord av vad det gäller försöker prångla ut svammel till en okunnig allmänhet. Lika välkommen som sakkunniga och positiva inlägg är i den stora debatten om flygsäkerheten, lika ovälkomna är nonsensfyllda pekor.

Ingen kan tyvärr hindra hr Jordan från att flyga lågt och långsamt på sin fantasivingar — man kan bara hoppas att han inte gör det offentligt hädanefter.

Red Top.

Engelskt besök



Det blir allt vanligare att engelska affärsmän och turister flyger hit i egna sport- eller taxiflygplan. Nyligen kom det en Stinson Reliant till Bromma och vi passade på att plåta det eleganta planet som tillhörde Southampton Air Service och hade flugit hit med några affärsmän.

STILIST — FLYGTEKNIKER

sökes till vår försäljningstekniska avdelning huvudsakligen för utarbetande av beskrivningar och instruktioner för våra senaste civila och militära flygplantyper. Befattningen erbjuder intressanta och omväxlands arbetsuppgifter och goda utvecklingsmöjligheter för rätt person.

Den man vi söka bör vara god stilist och ha språkkunskaper, speciellt i engelska. Erfarenhet av flygplan och flygmotorer, vana vid att hålla föredrag samt någon kännedom om reproduktionsteknisk verksamhet räknas dessutom som meriter.

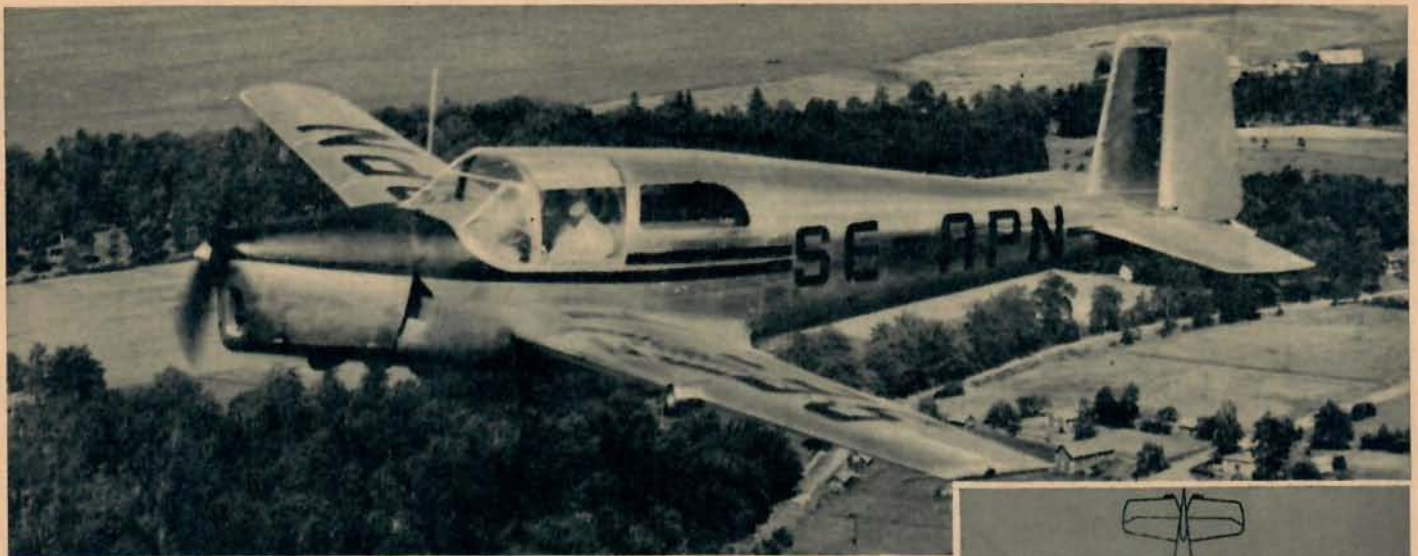
Ansökan ställes till

SVENSKA AEROPLAN AKTIEBOLAGET

Personalavdelningen
Linköping



FORETAGET SPP ANSLUTET



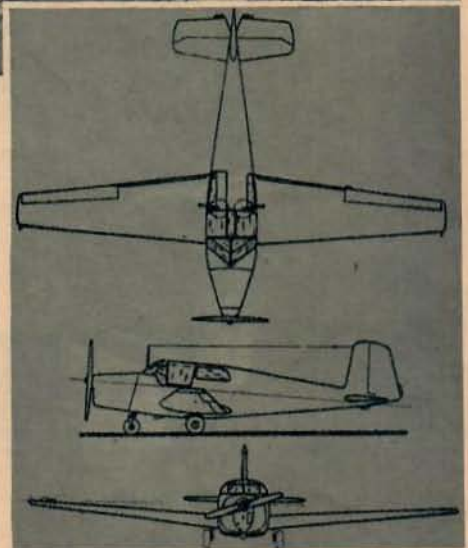
SAAB-91 SAFIR

Svenskt, lågvingat, tresitsigt, helmetall-monoplan med infällbart landställ av nos-hjulstyp. Tillverkare är Svenska Aeroplan AB i Linköping. Safir utmärker sig för enastående goda egenskaper i överstegrat tillstånd. Alla roder, även skevrodren, behåller sin styrverkan även vid fullt utbildad stall. Planet viker sig inte, utan nosen sjunker sakta och stiger sedan på nytt. Safir finns med två olika motorutrustningar, bestående av antingen en 134 hk D.H. Gipsy Major Ic eller en 147 hk D.H. Gipsy Major 10. Med den senare motorn kostar planet i standardutförande 40 000 och med den förra 33 000 kr.

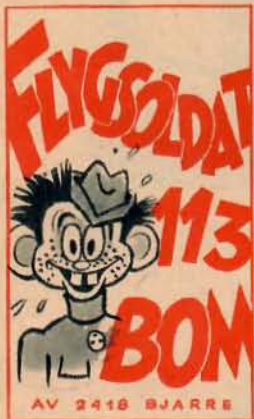
Nedanstående data och prestanda gäller

för 134 hk-versionen av Safir. De högre fartsiffrorna för Gipsy Major 10 anges inom parentes. Toppfarten vid 2 350 v/min är 235 km/t (255 km/t vid 2 550 v/min), marschfarten vid 2 100 v/min 205 km/t (d:o, samt vid 2 300 v/min 225 km/t), landningsfarten 80 km/t, stighastigheten 4,6 m/sek och längsta flygsträckan vid 2 100 v/min 1 050 km. Data: spännvidd 10,6 m, längd 7,8 m, höjd 2,2 m, vingyta 13,6 m², tomvikt 580-610 kg¹⁾, flygvikt 995 kg²⁾, vingbelastning 73,2 kg/m², effektbelastning 7,43 kg/hk, startsträcka (från gräsfält) 180 m och landningssträcka (d:o) 154 m.

1) Varierar med utrustningen. 2) kan under särskilda förhållanden ökas med 80 kg.



Klipp här!





Nedstuvad i denna eleganta väska ligger flytvästen lätt tillgänglig i flygplanet. Vid behov tar man den på som en vanlig jacka.



Den spänns fast med en karbinhake och en ring. Någon justering behövs inte.



Innan flygplanet överges uppblåses flytvästen. Detta sker med ett enkelt handgrepp.



På flytvästen finns fastmonterad en vattentät fickklampa och en visselpipa, som används för att påkalla uppmärksamhet.

R. F. D. FLYTVÄSTEN

Generalagent för Sverige:

AB FLYGLEVERANSER

Arsenalsgatan 10, Stockholm, tel. 20 11 41

GYRO-INSTRUMENT-PROVARE MARK II FRÅN BRYANS AEROEQUIPMENT

Bryans Aeroequipments instrument-provare Mark II är utvald av Brittiska Flygvapnet för militärt bruk, och den visar sig tillika vara till gagn för civilflyget såsom en oumbärlig del av utrustningen i flygfälts-verkstäderna. Det är den billigaste och minst skrymmande av alla apparater för provning av instrument. Den är fast som en klippa och håller under långvarig, flitig användning i alla slags klimat. Den kan brukas för provning av azimuth, girning, slingringar, stötår, allt på en och samma skiva, som inställes efter behov medelst klart markerade knappar. Skivan har krampor för fyra instrument. Den växlar automatiskt och har en hastighetsskala på ett fjärdedels till 8 varv i minuten. Den är försedd med en specialbyggd klocka, som gör kontroll med stopp-ur överflödig.

Bryans Instrumentprovares främsta egenskaper är :-

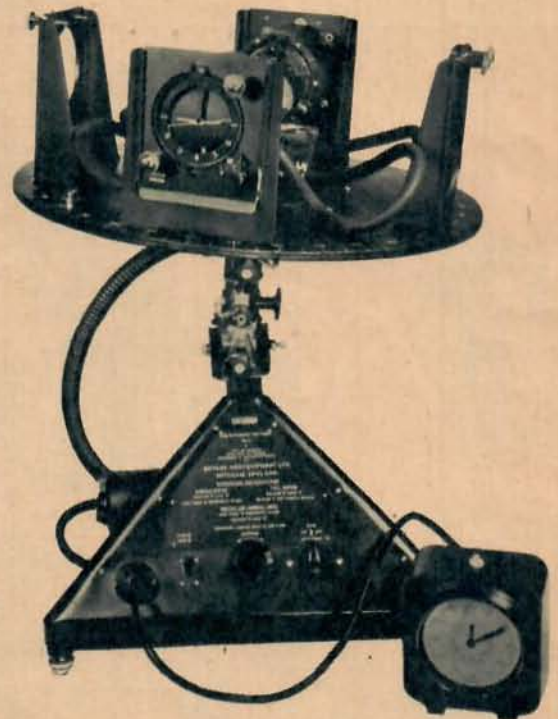
- Den är kompakt och stadig ;
- Den är billigare och mindre skrymmande än varje annan apparat för samma ändamål ;
- Den utför azimuth-, girnings-, slingrings- och stötprov på en och samma skiva ;
- Den växlar automatiskt ;
- Tidtagningen av proven sker medelst en speciell klocka, som gör stopp-ur överflödigt ;
- Hastighets-skalan, från 90 grader (ett kvarts varv) till 2880 grader (8 varv) minuten tillgodoser alla anspråk vid proven.

Förfrågningar om snara export-leveranser torde ställas till

BRYANS AEROEQUIPMENT LIMITED

WILLOW LANE · MITCHAM JUNCTION · SURREY · ENGLAND

Konstruktörer och tillverkare av alla slags flygmaskinsinstrument och elektriska mättningsinstrument.



FLYGNING I FJÄLLEN

Forts. fr. sid. 16.

Oerfarna sportflygare, som samtidigt är obevandrade fjällkarlar och leke segelflygare, har lätt för att underskatta fjällens bitande allvar. Det är för denna kategori flygare som den här artikeln skrivits i hopp om att några av de goda råden skall fastna. En enda privatflygare som exempelvis ger sig mitt upp bland fjällen med ett tungt lastat flygplan i blåsigt väder med osäkra utsikter kan förorsaka såväl flygningens som fjällens anseende svårbotlig skada, svårare ju mera dramatiska förhållandena är.

Att ni, herr sportflygare, har planet i fullgott skick när ni kommer till låt oss säga Are, det tar jag för givet. Varje hästkraft och del därav kan komma att behövas allra helst som motorns effekt minskas ju högre upp man kommer i allt tunnare luft!

I fjälltrakterna är det speciellt noga att man håller reda på väderleksutsikterna. Var inte blyg utan ring till F 4 på Frösön, där överste Björn Bjugrens meteorologer säkert med nöje hjälper er med väderprognosen för det område som ni tänker hemskåka.

Håll alltid i minnet vilken vindriktning som för tillfället är rådande, och använd denna kunskap i första hand till att undvika nersvep. Ju hårdare det blåser, desto mer måste ni sky fjällens läsidor. Blir man fast i ett ordentligt nersvep hjälper det kanske inte hur stor motoreffekt man har till sitt förfogande. Nervindarnas verkningar sträcker sig ofta tämligen högt upp, och dessutom förekommer »dyningar» en bra bit bort i vindriktningen. Håll er därför så mycket som möjligt på lovartsidorna. Detta medför visserligen att er kurs kommer att bli krokig, men längsta vägen är ofta den säkraste. Ta gärna omvägar i fjällen! Och flyg på god höjd! Håll alltid reda på var den lägre terrängen finns. Det är i regel dit ni skall styra kosan om ni av någon anledning måste landa, ty ni får därmed längre glidflykt (vid motorstopp) ner till sjöarna som brukar ligga »där nere». Det är också mot den lägre liggande delen av landskapet ni måste svänga, kvickare ju slägre ni är, om planet plötsligt kommer in i en hisnande nervind. För att hinna göra en sådan sväng bör man alltid försöka passera fjällkammarna i ungefär 45 graders vinkel, ty om man går lågt (vilket ju är fallet innan man fått höjd efter starten eller sedan man reducerat höjden strax före landningen) i rät vinkel över en fjällsida så är det inte säkert att man hinner svänga 180 grader och ta fart mot dalen nedanför innan de skrovliga stenmassorna tar planet i famn. Men det bästa är om man kan låta bli att passera över fjällryggar på låg höjd! Tro t ex inte att det är kav lugnt i Helags och Sylarna bara för att vädret var stilla när ni startade från Fjällnäs eller Are!

Spanna efter landningsplatser — men landa inte i onödan!

Att hela tiden veta var de bästa landningsmöjligheterna finns inom det nyss passerade området blir med tiden en vana hos varje tänkande flygare. På vintern bör man först och främst titta efter sjöarna — som dock är svåra att se på kalvfjället — men även de tillrussa och jännsnödda myrarna kan duga. I nödfall kan man även landa på jämna fjällplatser, där man emellertid helst bör undvika att landa om inte solen lyser starkt och avslöjar eventuella kullar och gropar. I grävader får man alltid vara beredd på obehagliga överraskningar, eftersom alltihop då flyter samman till en enda vitgrå, jämn matta. En speciell sorts ljusrödaktiga solglasögon kan vara bra i sådant grävader. Landning på ett orört snötäck och i blådager är ett besvärligt kapitel. Man kan emellertid klara sig ganska bra om man inriktar sig på och sätter sig invid en strandkant eller vinterväg, överhuvud taget vid något som kan hjälpa en att bedöma höjden.

Se upp för stöp!

Apropå sjöarna — när vårsolen börjar tära på snötäckets så att det fram på dagarna hörs strilla och porla under snön bör man ta sig i akt för in- och utloppsbäckar, kring vilka dels isen kan ha försvagats, dels s k stöp (vatten under det som tak tjänande snötäckets) kan väntas. Det kan medföra risk för en kyllig övernattningsutomhus att i onödan landa på platser som man inte känner till — om det är stöp på hela sjön kanske man sitter där med underfrusna skidor och inte orkar komma upp förfrån i gryningen nästa morgon (om sjön ligger i rena vild-

marken och planet's besättning inte redan frusit ihjäl). Det har också sina avsevärda svårigheter för en eller två man att utan lyft-hjälj rensa skidornas undersidor från is. En lika hård och ojämna kaup som mot stöp kan man ha att utkämpa när man blir ute före klabbföre och djup lössnö. Om man måste gå ner på en obekant plats och har anledning förmoda att snön t ex är djup och lös så är det förstärkt att landa med låg stjärt och undvika avdrift. Gör heller inte för snöva svängar på marken, vilket kan vrida sänder skidstället.

Men sedan skall ni upp — och är det då klabbföre eller djup lössnö så kanske ni får sitta där efter att ha plöjt fram och tillbaka några gånger i oödligt sakta mak! Därför bör ni inte landa i onödan i ren Söderns-terräng. Håll er till platser där det finns folk! Och ring gärna till den plats där ni ämnar landa och fråga hur snöförhållanden och dylikt är på landningsplatsen. Men gör i alla fall en ordentlig lägrekognosering innan ni sätter planet. Tala för säkerhets skull om för någon på startplatsen inom vilket område ni ämnar landa i stort sett skall flyga — detta kan betyda räddning! Ge er inte utanför detta område!

Var inte dumdräslig och alltför nyfiken! Låt bli att på låg höjd gå och nosa på platser som ni hört är farliga — t ex det luftströmvirvlande Lundörrspasset söder om Anarist i Jämtland, där till och med militärflygare med »björnstarka» motorer varit nära att stanna kvar efter alltför närgående »nosning». Förresten, alla pass är mer eller mindre lömska t o m dalgången mellan Halle- och Hunneberg i Västergötland har drivit upp hjärtat i halsgropen på oförvagna jaktflygare.

En sak som ni kanske inte tänkt på; om ni fortfarande flyger »på ögonmärket» så kom ihåg att topparna på närliggande fjäll ingalunda är rätta hållpunkter för planflykt och knappt heller för stigning, beroende på hur lågt ni flyger och hur nära framför-liggande fjäll. Om fjällen rakt framför planet ligger nära så är rätta ögonmärket snarare kanske foten på dessa fjäll. Om ni tror att horisonten är jäms med toppen kommer planet rätt vad det är i stall — och då kan ett plötsligt nersvep innebära viking och katastrof.

Luften är något tunnare uppe i de verkliga fjällen, varför den minskade bäckkraften fordrar aktsamhet med nosliget. Startsträcken blir längre, och man bör stiga i slackare vinkel till betryggande höjd innan man börjar svänga (ej in i nervindsområden). Landningar på obekanta ställen, i stark vind, sidvind eller kytligt väder bör göras med något motor på — och glidvinkeln skall dessförinnan ha varit något brantare än normalt. Dessa detaljer gäller närmast i de verkliga högfjällen men kan gott läggas på minnet av vanliga »slägfjällsflygare» för att användas vid behov.

Klar sikt är ett villkor för säker flygning i fjällen. Vid plötslig släktförsämring är det på tiden att besluta om man skall försöka ta sig hem till basen eller om det är säkrare att gå ner på första bästa sjö (tänk därvid även på risken för stöp). Gå aldrig in i molnsjöer i tro att de är tunna och högst lokala — deras andra sida kan vara ömt lutad mot en fjällsida...

I fjällen blir det inte fråga om navigation med raka kurser, »död räkning» och

Böcker:

SKALAMODELLBYGGE

Tanken att berika den knapphändiga svenska modellflyglitteraturen med en utförlig vägledning i allt vad skalamodellflyg heter är utan tvivel en positiv idé, vi har inte blivit precis bortskämda med böcker i den vägen. Frågan är dock om inte det varit lyckligare om Lindqvists förlag gett uppdraget att skriva »skalamodellbygge» åt en författare i stället för att engagera tre. Resultatet verkar i varje fall ganska häfsigt. Boken saknar »snits» såväl typografiskt som illustrationsmässigt och det är inte utan att man kommer att tänka på att ju fler kokkar o s v...

Som den första boken i sitt slag har dock Skalamodelbygge även en hel del förtjänster. Den innehåller en mängd värdefulla råd och tips och i synnerhet det första avsnittet som handlar om flygande skalamodeller kan rekommenderas. Det är emellertid för många fel när det gäller den tekniska terminologin. Dessa brister torde bero på att de två författare, Krause och Valanti, som svarar för det mesta i boken är finnar.

Bokens största förtjänst torde vara dess strävan att popularisera skalamodelflyget.

Salle.

Sundström, Krause och Valanti:

SKALAMODELLBYGGE.

Lindqvists förlag.

exakta tider hit och dit utan om orientering efter en generalstabs- eller turistkarta mot kontrollpunkter som man helst sökt ut på kartan före flygningen. Att ha kartan i huvudet och bli a höjdsiffrorna understrukna med rött kan vara mycket värdefullt, liksom även att veta var alla turiststationer och stugor ligger. Om motorn stannar på god höjd kan man kanske i glidflykt ta sig fram till folk i stället för att på måfå landa på en sjö mitt i vildmarken. Därför är det också av vikt att man så ofta som möjligt flyger på god höjd.

Nu är det kanske någon som tycker att jag är en riktig olycksbarn, som behandlat fjällflygningen alltför mycket ur nödländingsynpunkt. Det har i så fall skett för att söka inlaga en hälsosam respekt för fjällen samt med den självklara insikten att man helt enkelt inte skall göra »normala landningar» på okända områden. Det räcker att man håller sig i luften där!

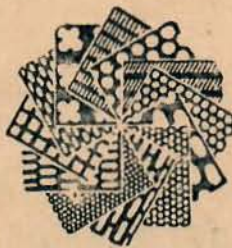
Om planet har utrymme inombords för personskidor måste sådana tas med. Att pulsa i djup snö militals efter en utelandning med t ex skuren motor tar tid och krafter!

Övrigt nödutrustning bör också medföras, lätta och effektiva saker såsom extra sjukvårdsmateriel, metakök m m. Man kan vara tvungen att övernatta eller frakta en skadad kanirat lång väg.

Fjällflygningen är ett utomordentligt nöje — som man får hålla på med längre ju försiktigare man är!

Aktiebolaget Perforerad Plåt

Storvik



Tillverkar och säljer perforerad plåt av alla gängse metallslag

Tel. Storvik 312. Telegr.: "Perforeradplåt"

NAVION PROVAS

Hos North American Aviation Inc. är det full fart på tillverkningen av det fyrsitsiga reseflygplanet Navion som är fabriken första civila flygplantyp. Innan produktionen sattes i gång fick Navion genomgå ytterst noggranna prov där fabriken alla tekniska hjälpmedel togs i anspråk.



Ovan ses en sinnrik höjdmätare som sitter i den vänstra vingspetsen och är synkroniserad med de kameror som är monterade litet varstans i flygplanet och som registrerar mätarutslag och andra saker man vill kontrollera. Samtidigt som någon av kamerorna tar en bild registrerar detta ytterst känsliga instrumentet den exakta flyghöjden, oberoende av planets läge, acceleration etc.

Nu kan Ni få den direkt i brevlådan — full med världens bästa modeller

Från och med januari kan Ni prenumerera på MODEL AIRPLANE NEWS — Amerikas ledande modellflygtidning. Som alltid är varje nummer packat med nya, intressanta modeller, med de sista nyheterna på modellbyggartfronten. Januarinumrets 96 sidor är fulla med fotografier, beskrivningar, ritningar, allt i rivande amerikansk stil. En verkligt fin sak i detta nummer är beskrivningen och ritningen på Yought XF5U-1, även kallad "Den flygande pannkakan". Något som ingen modellbyggare bör gå förbi är också Al Lewis "Model Airplane Newsletter" — det är där man kan få de senaste nyheterna inom modellbyggaryrket. Upplagan är begränsad — skicka därför in prenumerationskupongen i dag. Då kan Ni vara säkra på E r t ex. av MODEL AIRPLANE NEWS.

MODEL AIRPLANE NEWS

Säkra Er I DAG om en årsprenumeration!

OBS! Det råder pappersrationering i USA — tilldelningen för Sverige är därför begränsad — skicka in kupongen utan dröjsmål!

M. A. N. kostar i lösnummer **1:45**

Det fördelaktiga prenumerationspriset för 12 nummer är endast **14:50**

MAN TIPS

januarinumret:

Bygg en bensinmodell — M. A. N. har beskrivning och ritningar till "Rambler".

Läs om första världskrigets maskiner och vad de kunde prestera.

Oll-E-Bird — en amerikansk helbalsa-modell — lämplig för nybörjare.

Gör en fyrbladig propeller — på sid. 37 finner Ni allt om den.



Firma Erik Wessman, Odengatan 36, Stockholm

- Undertecknad prenumererar härmed på MODEL AIRPLANE NEWS under ett år (12 nr). Kr. 14:50 insätts å postgirokonto nr 251801.
- Undertecknad beställer härmed ex. (1:45 pr ex.) av MODEL AIRPLANE NEWS januarinumret. Likvid insätts å postgiro nr 251801.
- Namn:
- Adress:
- Postadress: Flyg 5-47

18 års yngling

önskar plats på instrument- eller annan finmekanisk verkstad som lärling. Svar till S. Lindhé, Lillmarleby.

En 16-åring som läser en flygteknisk fackingenjörskurs vid NKI, söker plats som lärling vid

FLYGPLANSVERKSTAD

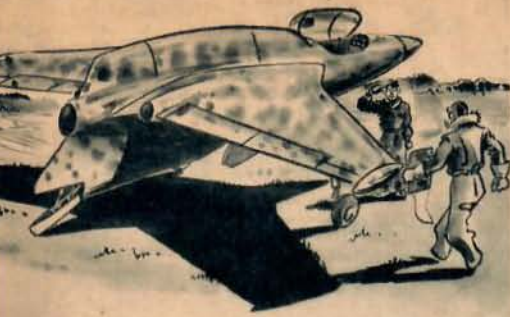
Torwald Linder, Månggården, Saleby



För att studera luftströmmarna kring vingen och flygkroppen placerade man en massa trådar utefter vissa partier som dessförinnan bestruktts med matt svart färg. Under flygningen registrerade två kameror, en i vingspetsen och en i kroppen, dessa trådar riktning och rörelser vid olika flyghastigheter och av fotografierna kunde man sedan direkt se luftströmmarnas riktning under olika förhållanden.



Georg Krebs, provflygare vid North American Aviation, i förarsitsen på prototypen av Navion. Instrumentbrädan på denna skiljer sig rätt avsevärt från serieversionens, ty för provflygningarna har en del extra instrument inmonterats. Under flygningen registreras utslagen av dessa av en i kabinen monterad kamera.



TECKNA FLYGPLAN!

BE-KÅ "Tordön II"

Den i förra numret av FLYG publicerade amatörkonstruktionen har inspirerat »Agaton» till ett inlägg i vår spalt »amatören konstruerar». Han ger följande beskrivning på sitt jaktplan »TORDÖN II»: För att uppnå mycket höga hastigheter fordras att planen bantas ned till ett minimum av frontyta. För att nå detta har »TORDÖN II» ritats som en flygande ving med en kroppssektion som är lika med reaktionsaggregatets genomskärningsyta. Föraren halvligger i den spetsiga nosen under en säkerhetsruta som medger fri sikt uppåt och åt sidorna. Frontsikten ombesörjes av ett periskop som samtidigt tjänar som sikte. För att uppnå de verkligt höga hastigheterna har planet förutom ett reaktionsaggregat även utrustats med två i vingroten sittande reaktionsrör. Planet har följande data och prestanda: spännvidd 9,0 m, längd 10,80 m, höjd 2,85 m, vingyta c:a 24 m², maxhastighet 2 400 km/t.

I förra numret utlyste FLYG i samarbete med Teckningslärarnas Riksförbund en stor teckningstävling för alla Nordens amatörtecknare om de bästa flygteckningarna. Tävligen har redan väckt stor uppmärksamhet och av allt att döma kommer den att bli en jättesuccé.

Klassindelning.

Klass A: deltagare över 15 år (födda 1931 eller tidigare).

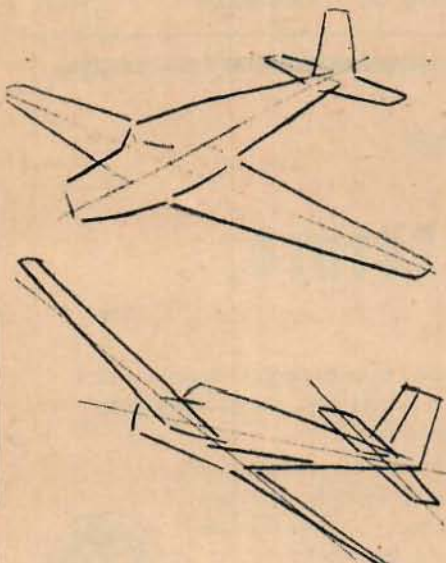
Klass B: deltagare under 15 år (födda 1932 eller senare).

Teckningarna skall föreställa befintliga (verkliga) flygplan, civila eller militära, trafik- eller sportflygplan, motor- eller segelflygplan. Teckningarna får utföras i valfritt manér i svart-vitt eller i färg och ritpapperets format skall vara minst 15×40 cm. Varje tävlande får delta med högst tre teckningar vilka alla skickas in samtidigt och adresseras till »FLYG-teckning», Tegnérsgatan 35, Stockholm.

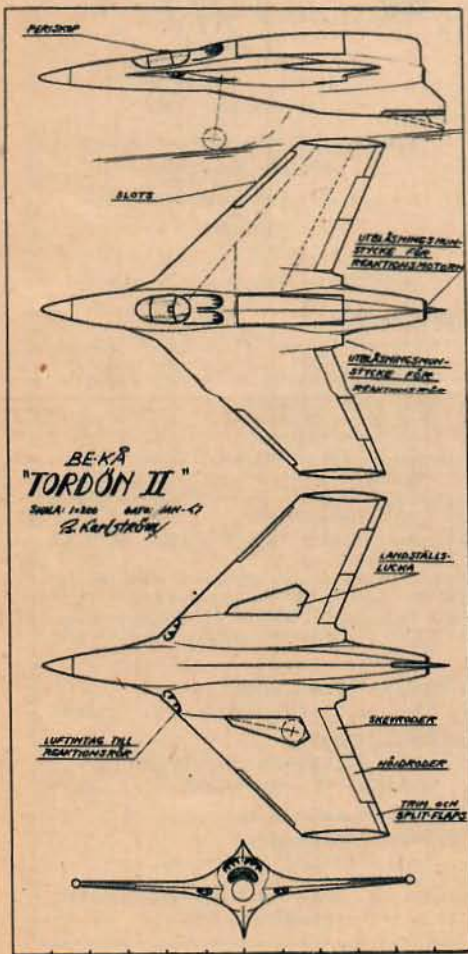
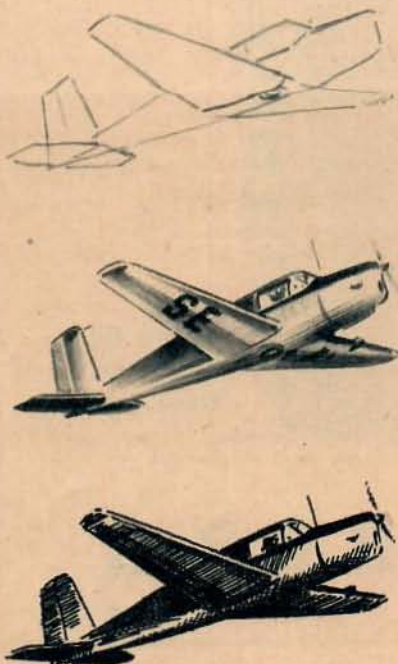
Det är alltså bara att sätta igång och skulle Ni händelsevis sakna motiv råder vi Er att under tävlingstiden läsa FLYG. Varje nummer av FLYG innehåller massor av goda typbilder, så det är bara att välja.

Under tävlingens gång publicerar FLYG i varje nummer stickprov av de teckningar som skickas in. Dessa publicerade bidrag honoreras oavsett slutgiltigt pris.

Glöm inte att på teckningarna ange typnamn jämte Ert eget namn, adress (skola och klass) samt födelseår och tävlingsklass!



Att teckna flygplan är egentligen en mycket svår konst men gör man på det sätt som tecknaren Magnus Gerne här visar blir det betydligt lättare att hitta det rätta perspektivet och de rätta proportionerna. Skissa upp flygplanets längd- och tvärsaxlar samt konturerna med lätta blyertsstreck och börja utarbetandet av detaljerna först när flygplanet i stort börjar ta form. — Nedan en enkel konturskiss till SAAB Safir samt två fullbordade teckningar, den ena i blyerts och den andra i tusch.



Flyg-
försäkringen
ordnas i



FÖRSÄKRINGS A.-B.
FYLGIA
STOCKHOLM 7.

Ingen imma

Försök med Fog-Go, och Ni skall se att imman försvinner som genom ett trollslag. Detta medel som under hela kriget användes av amerikanska armén och flyget, står nu till svenska bilisters tjänst under den kalla årstiden. Fog-Go förhindrar imbildning på insidan av:

vindrutan i bilen skyltfönster styrhytten i båten
glasögon siktrutan i flygplan m. m.

Fog-Go använt på utsidan av glas eller vindruta förhindrar droppbildning — regnvattnet rinner av. Pris per kompl. sats kr. 3:— Enkelt att använda. Säljes i pennform.

Generalagentur för Sverige:

LJUNGGREN & HAKER • Brunkebergstorg 13 • Stockholm • Tel.: II 98 97
II 98 98



Stamflygförare.

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

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



Till Flygmotorer fordras Förstklassigt gods,

som både konstruktören och flygaren kan lita på.

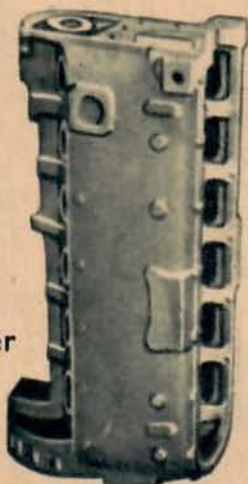
Silumin Gamma
har dessa egenskaper



Bröderna

SÖDERBERG

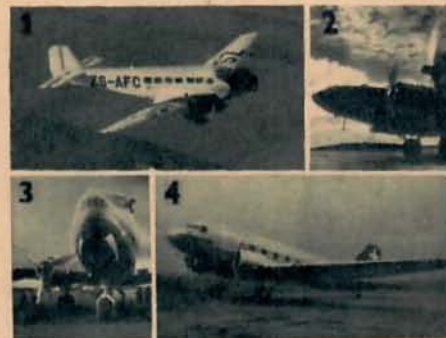
Eskilstuna



Vevhus till Flygmotor
Vikt ca 125 kg.

VILKA ÄR PLANEN?

Identifieringstävlingen omfattar denna gång trafikflygplan. När Ni listat ut vilka typer bilderna föreställer kan Ni skicka in lösningen till FLYG:s redaktion, Tegnérgatan 35, Stockholm, senast den 20 mars. Skriv på kuvertet »Bildpristävling 5». En tia och tre femmor i pris.



Det sista

Sista Handley Page Halifaxplanet har nyligen levererats till RAF. Över 6 000 Halifax har byggts sedan 1939 och 26 under typer har konstruerats för skilda uppgifter.



N:r 4 Arg. 25
13—26 februari 1947

TIDSKRIFT FÖR FLYGVAPNET
Officiellt organ för
Kungl. Svenska Aeroklubben
Organ för
Svenska Pilotföreningen
Utkommer varannan torsdag

REDAKTION:

Tegnérgatan 35, 1 tr Tel. 20 33 95
Huvudredaktör och ansvarig utgivare:
Överste W. KLEEN Tel. 20 88 91
Red. Sven Broman » 21 03 91
Red. Hans Andersson » 21 02 38
Red. Sven Salenius » 21 02 38

Danmark: Johs Thinesen, Flinsens Allé 20, Odense

Finland: Per S. Jansson, Sjötullsgatan 7 A 9, Helsingfors.

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

OBS! Redaktionen ansvarar icke för insända, icke beställda manuskript.
Fri diskussion i FLYG. För åsikter, framförda i signerade artiklar, svarar författaren.

ANNONSAVDDELNING:

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

EXPEDITION:

Förlagsaktiebolaget FLYGNING
Sveavägen 53 - Stockholm

Postgirokonton: II II.

Prenumerationspris:

Helår Kr. 9:75 - Halvår Kr. 5:—

Ahlén & Akerlunds Fotogravyranstalt
Stockholm 1947

Boden

Det bästa i Herrkonfektion och övriga Herrekliperingsartiklar erhåller Ni hos

SUNDBERGS HERREKIPERING

Telefon 21 19.

BODEN.

KEMISK TEKNISKA AFFÄREN

NOVA

Specialaffär i Färg- & Sjukvårdsbranschen
Drottninggat. 1 - Tel. aff. 23 19, kont. 24 13

Bruno Wallsténs

JÄRNHANDEL - BODEN

Telefoner: Butiken 20 43 - Kontoret 10 43

Rätta inköpskillan av:

Järnvaror, Byggnadsmiden, Hushållsartiklar, Sportartiklar, Fiskredskap, Torex Insulitte

TRÄVAROR

HYVLADE och OHYVLADE

Ved, olika sorters, även kapad och kliven samt isoleringsplattan TREETEX till salu i parti och minut till humana priser.

NORDLUNDS SÄG & HYVLERI

Boden - Tel. Kontoret 28 19

Bostadstelefon 28 85 och 29 91

NISSES SPORTAFFÄR

Allt i vintersport

Tel. 10 05 - Bost. 12 25

BODEN

Stockholm

TH. SVIBERGS

Tapetserare och Gardindekoratör
Eriksbergsgatan 12 - Stockholm
Telefon 10 47 90

Ett gediget hantverksarbete
till humana priser

Beställningar utföras

Begär kostnadsförslag

Stockholms närhet

GRUS & SINGEL

Sven Karlsson, Lindalen

Stockholm 20

Tel. Grustaget, Älta 2 00
Bost. Älta 3 66

Industrigravyr

Spånga - Tel. 36 05 76, 36 13 50

Gravyr för industrien

Musstillverkning av stämpelar och skyltar
Finmekanisk verkstad

CHARLES JOHANSSON

MEKANISKA VERKSTAD
Rotebro

Utför svarvningar, fräsningar

Reparationer av alla slag

m. m. m. m.

Telefon Norrviken 3 03

Maria Engströms Speceri

Tel. Lagnö 5

Norra Lagnö Sthlm I

REKOMMENDERAS

NÄSBY LIVSMEDEL

Innehavare G. CEDER

NÄSBY SLOTTSPARK

Telefon Viggyholm 80

Specerier, Kött-, Charkuterivaror
Bröd och Mjök

E. SCHULTZ

har återigen öppnat

DALARÖBAGERIET

Telefon Dalarö 47 - Dalarö

Rekommenderas

Östersund

Metropolkonditoriet

Storgatan 34 - Telefon 6 28

Östersund

REKOMMENDERAS

Conditori Maxim

Bergsgatan 25 - Telefon 47 94

Östersund

Härligt kaffe, gott bröd och läckra
konditorivaror. Trivsamt. Modernt.

NILSSON & APPELQVIST

Kvalitetsur

Prästgatan 19. Tel. 1178

GLASÖGONHuset

specialaffär för optik

Storgatan 24. Tel. 3375

ÖSTERSUND

IVARSONS

Auto-Elektriska

BERTIL RAHM

Storgatan 43 - ÖSTERSUND - Tel. 13 34

Postgirokonton 222 73

Specialverkstad för allt elektriskt å motorfordon - Bosch service - Reservdelar för alla Billektr. system - Laddningsstation

Margaretas Matsalar

Storgatan 16 - Östersund

Telefon 23 33

God vällagad husmanskost

Rekommenderas

Fritzbems Trädgård

Östersund - Tel. 20 67

Rekommenderas!

Dagligen friska Blommor, Plantor och
Grönsaker från egna odlingar.

— Kransar och buketter —

Besök Postiljonen

Hamngatan 15 - Östersund

Telefon 30 19

— God och billig mat —

FRÖSÖ KEMISKA

Hornsgatan 9 B - Östersund

Tvätt och Färgeri

Telefon 51 82

RIKHALTIG

sortering av

Sportpriser, Silver och Tenn

HEDERSPRESENTER

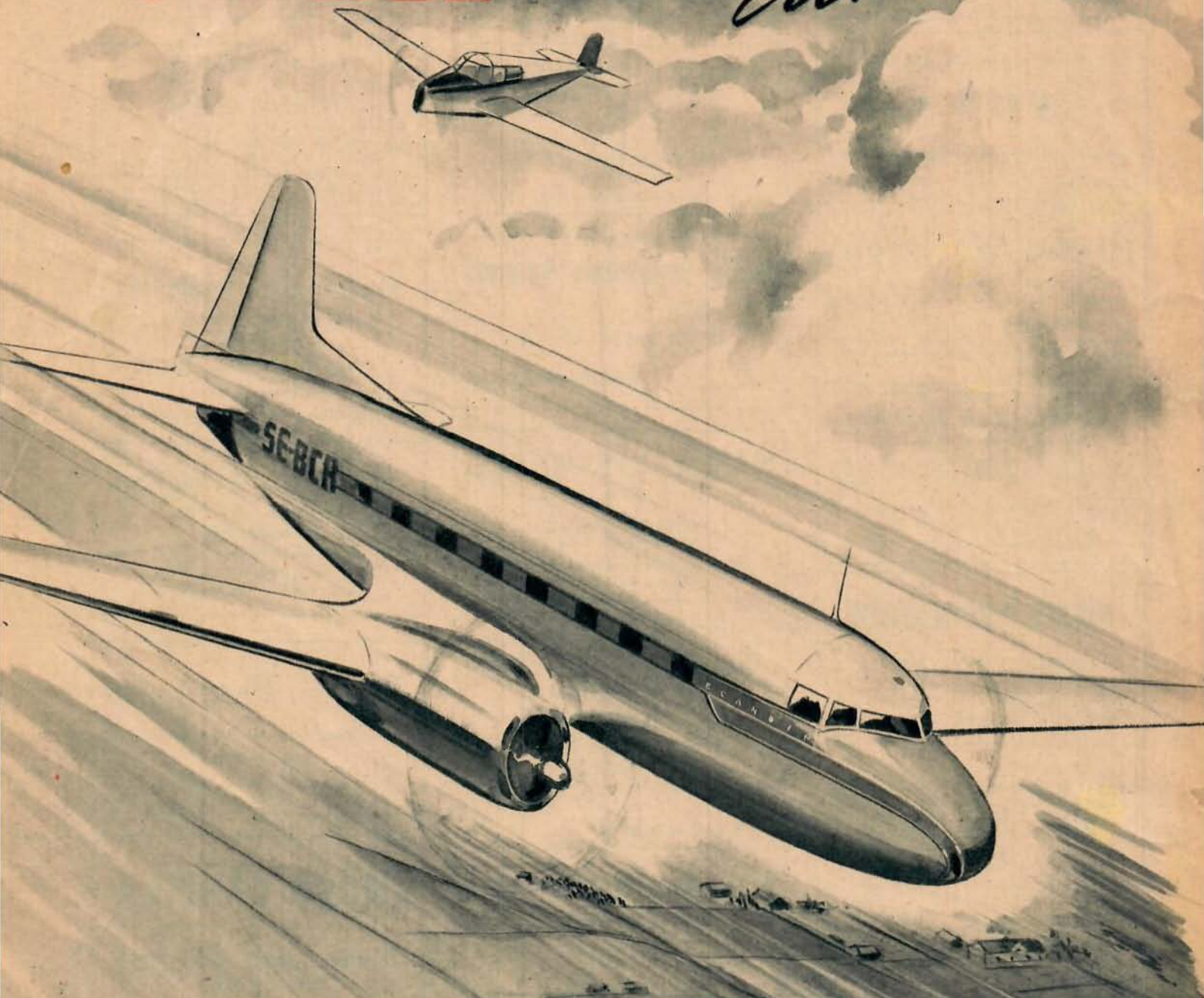
Allt hos

P. A. LARSSONS GULDSEMEDSAFFÄR

Kyrkgatan 45 - Östersund - Telefon 24 27

PRENUMERERA PÅ *FLYG*, NORDENS STÖRSTA FLYGTIDNING

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

