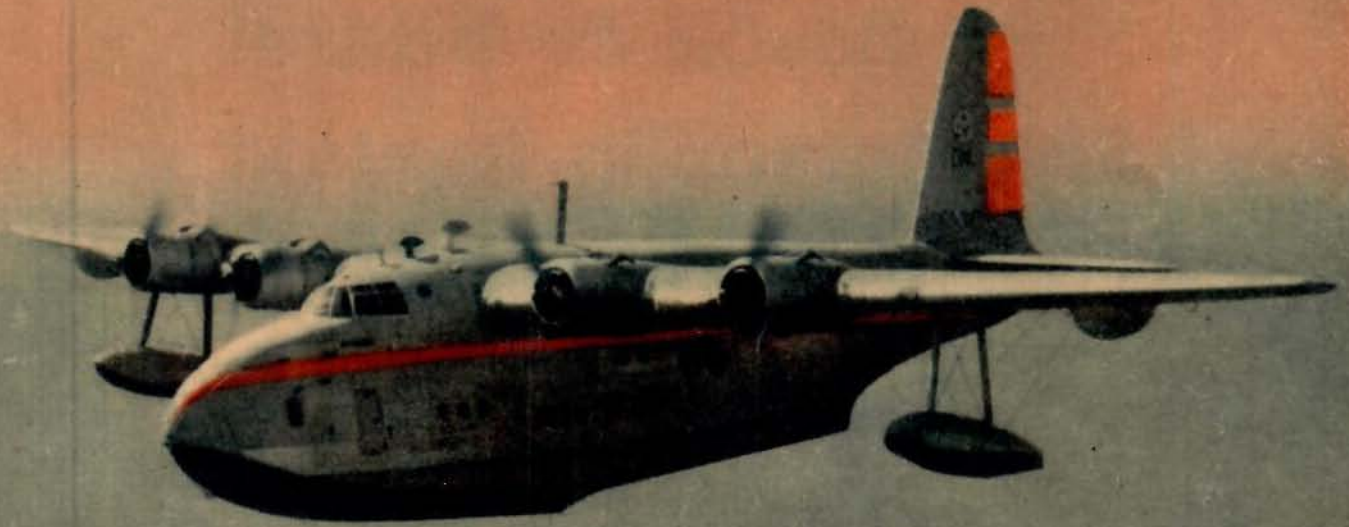


Flyg



Den flygande "hurtigrutten" längs Norges kust har nyligen börjat trafikeras av DNE med fyrmotoriga flygbåtar av typen Short Sandringham. Artikel på sidan 16.

Nr 12
1947

TRAFIKNUMMER

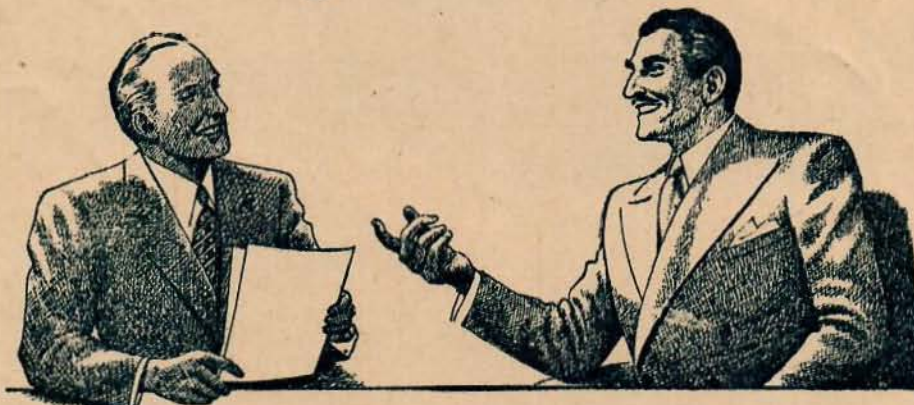
60 öre

I Norge Kr. 1:10
I Danmark Kr. 1:10

Högaktningsfullt
är bra



Besök är bättre! Sök personlig kontakt med Sydamerika



Affärsbreven i all ära men i Brasilien, Uruguay och Argentina betyder den personliga kontakten ofantligt mycket mer än annorstädes, när man vill göra goda affärer.

Numera kan Ni flyga med SAS till Sydamerika och diskutera med Edra affärsvänner på platsen utan att sätta till månader av dyrbar tid. FLYG-resan ta'r bara två dygn och blir dessutom billig, ty flyget kräver inga dryga kostnader för traktamenten och uppehälle under resan.

Till Rio de Janeiro kostar enkel resa 2.540.—, tur och retur 4.572.—. Till Montevideo 2.885.— resp. 5.193.—. Till Buenos Aires 2.900.— resp. 5.220.—.

2 dygn — och Ni är där!

SAS Sydamerikakaplan går från Bromma varje lördagsmorgon och anländer till Rio de Janeiro måndag morgon samt till Montevideo och Buenos Aires samma eftermiddag.

Upplýsingar hos samtliga resebyråer och hos Flygcity, Norrmalmstorg 1, Tel. 23 37 20.

Flygfrakt lönar sig!

Sänd också Eder frakt med SAS till Sydamerika. NI SPARAR RÄNTA • TID • EMBALLAGE • FÖRSÄKRINGSKOSTNADER • LAGERKOSTNADER LASTNINGS- och LOSSNINGSKOSTNADER M. M. NI OMSÄTTER ERT KAPITAL MÅNGDUBBELT SNABBARE!

Alla upplýsingar genom SAS Fraktavdelning, Banérgatan 4, telefon 67 65 80-84.

SCANDINAVIAN AIRLINES



SYSTEM

DET DANSKE LUFTFARTSELSKAB A/S (DDL)
DET NORSKE LUFTFARTSELSKAP A/S (DNL)
SVENSK INTERKONTINENTAL LUFTRAFIK AB (SILA)

AGATONS spalt



CHILTON D. W. 1. (1937)

Ensisigt lätt sportflygplan

Tillverkare: Chilton Aircraft, Hungerford, Berks, England.

Chilton Aircraft bildades år 1936 av två f. d. elever vid De Havilland Technical School, A. W. Dalrymple och A. R. Ward. Tillsammans konstruerade och byggde de ett litet sportplan i den ultralätta klassen. Typen blev så lyckad att ytterligare två exakt likadana plan byggdes på beställning. Motorutrustningen på dessa tre prototyper var en ombyggd Ford bilmotor, kallad Carden-Ford.

Då planet hade mycket förnämliga prestanda och flygegenskaper med den 32 hk starka Carden-motorn, började förfrågningar om köp av typen inströmma och man beslöt bygga en speciell serieversion. Denna utrustades med en »riktig» flygmotor, en 44 hk Train 4 T, vilken var betydligt lättare att anskaffa än Carden-motorn. Denna Train-utrustade Chilton vann 1939 Folkestone Aero Trophy.

Vid krigets utbrott var firmen just klar att börja serieproduktionen, men av lätt inseddä skäl uppsköts den till ett senare tillfälle...

Planet var helt av träkonstruktion med plywoodklädsel. Rodren var dukklädda liksom bakre delen av vingen. Stora klaffar nedbringade landningshastigheten avsevärt.

Data: (Train-versionens inom parantes.)

Spännvidd: 7,40 m (7,40 m)

Längd: 5,49 m (5,49 m)

Vingyta: 7,16 kvm (7,16 kvm).

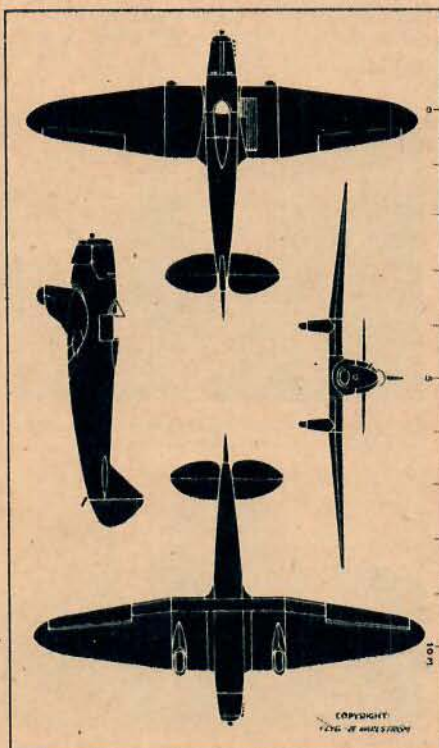
Flygvikt: 290 kg (294 kg).

Maxhastighet: 182 km/t (219 km/t).

Marschhastighet: 161 km/t (184 km/t).

Flygsträcka: 810 km (650 km).

Ann: Bränsleåtgången för Carden-Chilton var endast 4,5 liter per 95 km. Landningsfart för båda versionerna: 57 km/t.



TRAFIKFLYG PÅ...

Forts. fr. sid. 16.

man fri utsikt åt alla håll. Det är faktiskt så många och vackra ting att se på att man glömmer allt annat och bara sitter och önskar att planet för en gångs skull ville gå litet långsammare.

Nytt sätt att flyga: 30 cm ovanför vattnet!

Även om det är lika långt mellan Tromsø och Oslo som mellan Oslo och Marseille, har man trots detta inte kommit till landets yttergräns när man landar i Tromsø. Ett väldig fylke, Finnmark, sträcker sig vidare norröver till Kirkenäs vid den ryska gränsen. Också denna del av landet har ritats in i DNL:s linjenät. Från Tromsø går en regelbunden flyglinje ut till Kirkenäs via Hammerfest (världens nordligaste stad) och Vadsø. Trafiken upprätthålles med Ju 52:or som flyger ruten fram och åter på en dag tre gånger i veckan under sommarhalvåret. Att företa vinterflygningar här uppe är praktiskt taget omöjligt. Sex månader av året är det fullständig natt och dessutom har man det väldiga ishavet vältrande in från norr och från detta område kommer så sparsamma väderleksrapporter att man lätt kan få uppleva obehagliga överraskningar. Men under sommarhalvåret går det bra. Då står solen på himlen hela tiden och med Ju 52:ans utmärkta flygegenskaper har man alltid möjligheter att komma fram. Skulle till äventyrs regn- eller snöbyar sätta in helt plötsligt har man ju alltid »flygplatsen» under flottörerna.

De norska piloter som efter hand fått enastående erfarenheter från flygning i dessa områden talar om ett nytt begrepp som de kallar »nordlandsflygning». Det innebär att man flyger strax intill land på 30 cm höjd över vattnet. Så länge man ser land går det framåt med full fart. Men tjecknar det till och sikten försvinner, sätter man ner planet på vattnet genom att slä av gasen, varvid planet stoppar efter 300 meter.

Sedan åker man »motorbåt» till dess man åter har landkänning, ligger därefter still i väntan på bättre väder, och så snart det klarar fortsätter man igen på samma sätt över vattenytan. Detta förfaringsätt kan givetvis endast användas vid lugnt väder och under det förhållandet att en regn- eller snöby sällan varar mer än en halv timme. Om det är kraftig sjögång som omöjliggör landning, söker man sig in i fjordarna för att invänta bättre väder. Det verkar kanske ganska äventyrligt att vara med på en dylik »nordlandsflygning» i dåligt väder, men det är imponerande att se hur lätt Ju:an tar sig fram. Den är ypperligt väl ägnad för norska kustförhållanden.

Vestlandsruten

DNL använder också flottörförsedda Ju 52:or på Vestlandsruten från Bergen till Stavanger via Haugesund. DNL har fyra Ju 52:or i drift varav två går på Haugesund och två på Finnmarksruten. Dessutom äger bolaget ytterligare sex Ju 52:or, men hittills har man inte bestämt huruvida dessa plan skall sättas in i trafik eller inte. De fyra som nu är i drift har byggts om vid Marineens flygplanfabrik i Horten. De tar 12-14 passagerare.

DNL:s tekniker följer emellertid utvecklingen av nya typer av sjöflygplan och det råder intet tvivel om att det kanske speciellt i USA har konstruerats medelstora sjöflygplan som skulle kunna passa för norska förhållanden. Ännu har emellertid intet avgörande träffats beträffande bolagets framtida sjöflygpolitik när det gäller de lokala flyglinjerna. Odd Methoe.

»HÖGT I TAK»

Forts. fr. sid. 14.

fältet legat på Alnöen, ja, då hade han fått hänga kvar däruppe, och då hade vi också mest ha landningsförbud betydligt oftare.

Nya banor färdiga — trafik året runt

Miljoner har lagts ned på Midlanda, och fler skall läggas dit, men nu har man i alla fall kommit så långt att en huvudbana i betong på 1200x60 m i den vanligaste vindriktningen — 342 grader — är färdig liksom platta för stationsbyggnaden och två förbin-



hedrar
för
värdefullt
stöd

Linghems Spannmåls AB, Linköping.
Johannes Carlsson, Järna.

FLYGPLANSFLOTTÖRER

KÖPES

Sv t »GV-38», Flyg. Tegnérg. 35, Sthlm, FvB.

BORGGÅRDS BRUK

BORGGÅRD

REKOMMENDERAR

SINA

TILLVERKNINGAR

AV REMBESLAG



CIRKA 30.000 FLYGARE

har räddat sig med

IRVIN

FALLSKÄRMEN

varav 64 stycken i Sverige

tillverkas numera av nylon

IRVIN FALLSKÄRMSAKTIEBOLAG

Kontor: Strandvägen 5 A, Sthlm

Tel. 62 47 00

delsebanor på 250 resp 150 m. Dessutom kan man skryta med en längsta rullningssträcka på 1.600 m. så nog räcker fältet till ett bra tag framöver. Detta med banorna och så det angenäma faktum att man fått en i alla högsta grad effektiv snöslunga gör att trafiken kan gå ganska bra.

Halmjön tog pengarna

Nu räcker det förstås inte med en bana — två till är planerade — och av bara en platta blir ingen stationsbyggnad. Just nu är det emellertid spökligt tyst, där förut grävmaskiner och stenkrossar rasslade och ångvärltar stänkade dagarna i ända. Alltsammans verkar halvfärdigt på något sätt, och det är det också. Pengarna är slut helt enkelt.

Halmjön tog anslaget, säger trafikledare Dahlstedt med en suck, men det får man inte säga något om — det är ju viktigare trots allt. Och stationsbyggnaden, ja, det hänger visst på byggnadsstillstånd som så mycket annat.

En sak skall man i alla fall göra i sommar — man skall hugga ner skogen ett bra stycke söder om fältet för att inflygningsmöjligheterna skall bli bättre, en ny radioanläggning har man fått just i dagarna, och fältbevisningen är också klar. Riktigt färdigt blir väl ett flygfält aldrig, men Midlanda är på god väg, och därmed har västernorrlandingarna kommit flera timmar närmare det övriga Sverige, precis vad som behövs för den här landsdelen. Förbindelse med Vasa och Trondheim blir väl också verklighet en vacker dag, och sedan återstår bara det ljuvligaste av alltihop — lileputtfärjan, som väl får krypa fram mellan ön och fastlandet många år än innan den planerade nya vägen med två broar över till Midlanda blir färdig. Och till dess får man väl också finna sig i att det tar nästan lika lång tid att resa från Härnösand till Midlanda som från Midlanda till Stockholm ...

Lars B.

HUR MAN SKAFFAR ...

Forts. fr. sid. 18

i Danmark — har ju producerats såväl konstnärliga som säljande affischer, medan vi i Sverige haft vissa svårigheter att få fram sådana. Då det på senaste tiden blivit möjligt att göra bra affischer med färgfoton som grundval bör flygbolagen kunna utnyttja sig därav.

En billig och effektiv reklam är s. k. disk-skyt, vilka särskilt det holländska bolaget KLM sänder ut i tusentals över hela Europa. Dessa är mer påfallande i mellersta

och södra Europa, där reklamen på grund av materialbrist inte är så intensiv som i Sverige. Många med mig anser filmen vara ett reklammedium som om några år kommer att användas oerhört mycket mera än nu. De amerikanska flygfabrikererna har hunnit betydligt längre än vi härmed. Så har t. ex. Boeing inspelat en kortfilm i färg om sitt Jätteplan Stratocruiser. För ABA:s räkning inspelas f. n. två kortfilmer — den ena i färg — av Lennart Bernadotte.

Tidtabellen är först och främst ett upplysningshäfte, där en flygkund skall kunna hitta allt om tider, priser, bagage etc. men visar även bolagets ansikte utåt och är därför även en reklamsak. På grund av pappersbrist är de flesta bolags tidtabeller mycket koncentrerade. Deras största värde ligger i att de finns eller skall finnas överallt. Stora bolag sprider sina tidtabeller över hela världen. ABA:s tidtabell finns t. ex. på 900 hotell och restauranger i London, på Waldorf-Astoria i New York, på svenska konsulatet i Santiago de Chile o. s. v. Slutligen håller man inom flygreklamen på med mängder av mindre saker såsom flygplanmodeller, fotografier, tändsticksplan, små upplysningsbroschyrer och mycket annat.

En flygreklamavdelning har även

sitt arbete förlagt till flygplanen. Färdkuvert innehållande diverse praktiska smasker som öronbomull, brevpapper o. s. v. utdelas av särskilt de amerikanska bolagen men även av ABA. En trevlig och praktisk sak är routekartan.

Reklam bör ju alltid vara upplysande och sund. Detta gäller icke minst flygreklamen. Det är förkastligt att säga att »vara flygplan flyger som urverk och startar alltid i rätt tid», när kanske samma dag som man slänger ut detta påstående ett par maskiner startar med flera timmars försening och ett annat plan går ned på en alternativt flygplats. Nej, flygreklamen skall sträva efter att på ett sakligt men ändå inte för tungt sätt tala om för allmänheten hur det faktiskt går till inom trafikflyget och vilka verkliga fördelar som finns. Huvudvikten får inte läggas på att tala om vilka söta flygvärldinnor bolaget har eller vilka goda drinkar man kan tillhandahålla, utan man bör i stället berätta om verkstädernas arbete, teknikernas planläggning, de faktiska resemöjligheterna med anslutningar, priserna och den flygande personalens noggranna utbildning. Om flygreklamen på detta sätt kan bidra till att göra allmänheten flygsinnad är den berättigad och då kommer inom en snar framtid flyget att kallas — inte som nu framtidens transportmedel — utan nutidens transportmedel.

Charlie Florman.

Allebergsglimtar



Per Inge Jonsson från Sundsvall har hand om idrottsdetaljen på Alleberg och ger här prov på sin fysiska spänst.



Skolchefen Yngve Norrvi (t h) i samtal med gruppechefen i Jönköpings FK, skogsinspektör Carl Stenér.



Chefsinstruktören Bengt C:son Bergman ställer några kontrollfrågor till Roine Andersson från Norrtälje FK innan de går upp med Schweizer SGU 2-22:an i DK-kursen.



På den här unge falköplingsgossens flygtresse kan man inte missa sig.



Förste instruktören Ingemar Stålhors (i mitten) diskuterar flygteori med Jarl Forslund, Halle-Hunnebergs FK, (t v) och Carl Henrik Hansson, Vimmerby.

MEDALJER, PLAKETTER FÖRENINGSMÄRKEN KLUBBMÄSTERSKAPSTECKEN

Skisser och kostnadsförslag fritt på begäran.

SPORRONG & CO.

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



"THOR" BENSINMOTORER

för FLYGPLAN, BAT- och BILMODELLER

DATA: Hkr. 1/6. Klass B. Cyl.-vol. 4,75 cm³. Typ 2-takt. Motorvikt 139 gram. Varv/min. m. svänghjul 300—11.000. Varv/min. m. luftpropeller 1.000—8.000.

PRIS komplett körklar med tändspole, kondensator, bensintank och 5-sid. svensk bruksanvisning samt 2 fria service och 1 månads garanti kr. 57:50

MOTOROLJA: PENNZOIL SAE 70 Per flaska 0:90
"Contestor" D 60R med roterande slid och kannringar. En av världens snabbaste racermotorer för modeller. Motorvikt endast 330 gram.

Data: Hkr 1/8. Klass: C. Typ: 2-takt. Varv/min. m. svänghjul: 5.000—18.000. Varv/min. m. luftprop.: 7.000—14.000. Pris komplett körklar m. spole, kondensator, bensintank, tändstift, 2 fria service samt 3 mån. garanti kr. 135:—

Firma ESKADER Gumshornsgatan 8 - Stockholm - Tel. 62 18 53
Ledande specialfirma för MODELLER.



ABAs motto: Säkerheten främst!

"Ta in Niceplanet för översyn"

Varje ABA-plan genomgår minutiösa kontroller före start

Vi har alla en uppfattning om hur minutiöst noggrant en moder sköter sin nyfödda baby. Men ytterst få av oss vet, att ABAs tekniska personal ger varje flygplan en lika minutiös skötsel och vård.

Varje flygplan, som avslutat en linjeflygning går automatiskt in på verkstaden för daglig tillsyn. Efter vissa på erfarenhet grundade tidsintervaller utföres ännu mera ingående periodiska översyner. Med 25 flygtimmars mellanrum överses bl. a. olje- och bensinfiltren. Bränsletankarna dräneras. Med 50 timmars mellanrum överses bl. a. magneter, motorfeldetektorer, förgasare och batterier. Dessutom rundmörjes planet. Med 100 timmars mellanrum sker en översyn, som omfattar 194 olika moment. Och med 350 timmars mellanrum överlämnar stationsingenjören flygplanet till översynsverkstäderna för ännu mera genomgripande översyner.

Utvald, väl utbildad och trimmad personal svarar för dessa översyner, som hjälpt till att intimt förknippa ABA-namnet med begreppet säkerhet.



Professor Edy Velander

Ingenjörsvetenskapsakademien:

»En ingenjör som passagerare följer kanske mer än andra med i det tekniska skeendet och kan bättre föreställa sig de oavlatligt växlande mekaniska påkänningarna i motor, flygkropp och styrorgan. Men ingenjören förstår också betydelsen av de rikliga säkerhetsmarginaler, som konstruktören överallt lägger in och känner sig trygg vid tanken på den outtröttliga övervakning varje detalj får för att bibehålla marginalerna — och säkerheten.

Vi ha goda förutsättningar här i Sverige för en effektiv säkerhetstjänst: Folk med mekanisk begåvning och med instinktiv längtan efter kunskap. Folk med den medfödda känslan av ansvar inför en anförtrodd arbetsuppgift, som utgör grundvalen för precision och pålitlighet.

Det är intet tvivel om att ABA vid uppbyggandet av sin markttjänst tagit väl vara på dessa förutsättningar.



Stationsingenjören ansvarar för att det icke finns det minsta lilla fel på ett startande ABA-plan.

Vad innebär daglig tillsyn?

Att i detalj redogöra för den dagliga tillsynen skulle kräva sidor. Vi får därför nöja oss med att konstatera, att den omfattar inspektion av flygkropp och vingar, roderorgan, landningsställ, motorer, elektriska systemet, instrument- och radioanläggningar, förarrum och passagerarkabin m. m. En av de sista åtgärderna före start är att stationspersonalen genom luftkonditionering reglerar innetemperaturen i flygplanet till normal rumstemperatur.

Så står planet åter klart att föra Er ut i världen. Och som passagerare kan Ni bekvämt sätta Er tillrätta i fätöljen i den fasta förvissningen, att ABAs många kunniga specialister gjort allt för att förverkliga ABAs motto:



Säkerheten främst!



AB AEROTRANSPORT ABA SWEDISH AIR LINES



Säkerhet . . .

MILES MARATHON är det första engelska flygplan som konstruerats i enlighet med PICAOS bestämmelser.

MED FYRA MOTORER PÅ 1525 METERS HÖJD

Med full last är stighastigheten 400 m/min vid max effektuttag och 300 m/min vid marscheffekt. Den senare siffran är nästan det dubbla mot vad PICAOS fordrar och visar hur väl lämpad MARATHON är för användning på tropiska eller högt belägna flygplatser.

MED TRE MOTORER

Stighastigheten med en motor stoppad är vid maxeffekt 215 m/min och vid marscheffekt 140 m/min. Detta är TRE OCH EN HALV gång mer än vad som krävs i PICAOS bestämmelser.

MED TVÅ MOTORER

Stighastigheten är 50 m/min.

MED TVÅ MOTORER PÅ SAMMA SIDA STOPPADE

Även under dylika svåra förhållanden kan MARATHON stiga med full last. Dessutom kan planet, även i en sådan nödsituation, trimmas om så att flygning kan ske utan att föraren behöver ha händer och fötter på styrordningarna.

Sist men inte minst

MILES MARATHON är det enda engelska fyrmotoriga transportflygplan med noshjulställ och andra moderniteter. Det är utrustat med en mängd säkerhetsanordningar såsom kraschsäkra bränsletankar, dubbla hjulbromsar och mycket effektiva landningsklaffar, kombinerade med en förhållandevis låg vingbelastning. Den synnerligen bekvämt inredda kabinen ger passagerarna god sikt och 1,5 kubikmeter utrymme per person.



MILES AIRCRAFT LIMITED • READING • ENGLAND
Representant i Sverige: AKTIEBOLAGET FLYGLEVERANSER, ARSENALSGATAN 4, STOCKHOLM



Flyg



NÖRDENS STÖRSTA FLYGTIDNING

Nr 12. Årg. 25 • 5-18 juni 1947



W. Kleen:

TRAFIKFLYGETS INRE KRIS

Trafikflyget ute i stora världen har nyligen genomlevat en förtroendekris, som dock dess bättre redan torde vara övervunnen. Och vad våra svenska flygtrafikföretag beträffar har den aldrig förefunnits. Icke desto mindre kan man tala om en kris vid det svenska trafikflyget, och vår framtid i luften beror väsentligt på hur denna kris skall kunna övervinnas.

Bristen på ett atlantflygfält, kanske rättare sagt på ett flygfält som kan ta även mycket tunga flygplan, har redan åstadkommit en kris såtillvida, att vi måste låta våra beställda tyngsta flygplan tills vidare sluta sina oceanflygningar i Danmark och Norge. På färdigställandet av flygfältet vid Halmsjön beror tidpunkten när denna kris skall övervinnas.

Det dröjde alltför länge innan detta fält beslöts. Nu synes det dröja alltför länge innan fältet färdigställs, en fråga som ännu är olöst. Av flera skäl kan man emellertid fastställa varen 1950 som tidpunkten. Tekniskt sett bör det icke vara omöjligt att ha fältet färdigt 1950, och tidpunkten måste förläggas till varen, då flygtrafiken står inför sin högsäsong.

Men även organisatoriskt står vårt trafikflyg inför en kris. Det har skapats av enskilda företagare, men staten har sedermera köpt ABA. Det föreligger därigenom en motsättning mellan statliga och enskilda företag, en motsättning som redan tagit sig uttryck i fråga om Svenska Lloyds begäran om koncession på en flyglinje Göteborg—London.

Hittills har samarbetet mellan SLLA och ABA — mellan det statliga och enskilda trafikföretaget — lett till stora framgångar. Men man står inför svårlösta tekniska problem, samtidigt som avtalet mellan bolagen uppsagts av ABA.

För svensk trafikflygs framtid gäller det att behålla den ställning som vunnits, vilket bäst sker genom fortsatt samarbete. Man kan endast uttrycka förhoppningen att samarbetet skall bestå, och att vi icke skall ställas inför en kris som medför att svenskt flyg åter måste söka sig till utlandet för att lösa sina frågor, så som fallet kommer att bli för en tid beträffande atlantflygfältet.

FRÅN BROMMA TILL SKÅ-EDEBY

I och för sig är det mycket glädjande att det blivit så trångt i luften ovanför Bromma, att den tid hastigt närmar sig då privatflyget måste avhyllas därifrån. Därom är intet att säga, nöden har ingen lag, och vad som är nöd för privatflyget betyder överflöd för trafikflyget. Men privatflygarna måste ha flygmöjligheter i rikets huvudstad. Den saken behöver icke ens diskuteras.

Dessa flygmöjligheter avhänger av Stockholms stad, som äger de båda flygfälten vid Skarpnäck och Skå-Edeby. Skarpnäck är redan upplåtet åt segelflyget och är på grund av grannskapet till Skogskyrkogården olämpligt för motorflyget, som kan befaras störa sorgeshögtidigheterna där.

Återstår Skå-Edeby.

Fältet ligger visserligen bra långt från Stockholm, men det är väl också dess enda olägenhet. Ur alla andra synpunkter är det idealiskt för privatflyget. Där har vi ersättningen för Bromma!

Men Stockholms stad har ingenting mera än själva flygfältet, ingen tillstymmelse till markorganisation. Enligt vad borgarrådet Berglund upplyst avser staden ej heller att upprätta någon markorganisation. Men, sade mig vidare hr Berglund, om privatflygets organisationer själva tar hand om markorganisationen får de disponera flygfältet.

Därmed är frågan till hälften löst. Den andra hälvtens lösning kan finnas endast på ett sätt: alla privatflygets organisationer i Stockholm, flygklubbarna, Ostermans och Svensk Flygtjänst måste samarbeta för att med gemensamma krafter skapa de bästa förutsättningarna för privatflygningen på Skå-Edeby. Hur detta samarbete lämpligen kan ordnas skall vi för dagen icke beröra. Huvudsaken är att ett samarbete kommer till stånd i gemensamt intresse. Med förenade krafter kan privatflygets organisationer lösa frågan, splittring gör den olöslig.

Färdas snabbt, bekvämt, modernt...

men tag inga risker —
tag luftfärdsförsäkring i

FÖRSÄKRINGSBOLAGET

TRAFIK

specialbolag för trafikrisker



Ombud
anställas.

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

BAKSLAG, MOTGÅNGAR — VÄRLDSSEGER!

FLYGALDERN har blivit ett av efterkrigstidens mest populära slagord, och trots att det moderna trafikflyget endast har några och tjugo år på nacken står vi utan tvivel på tröskeln till den tid, då flyget i alla avseenden kan anses fullt jämbördigt med markens och havens transportmedel. Flertalet människor har säkert svårt att göra sig en klar föreställning om den ofantliga tekniska utveckling och finansiella expansion, som flyget genomgått och alltjämt genomgår. De två världskrigen, vilkas hänsynslöshet betydligt ömätliga förluster i människor och materiel, har dock för flyget varit enorma experimentalfält, som ingen fredsekonomi på motsvarande tid och i samma omfattning skulle förmått prestera.

Vi skall kasta en blick på förkrigstiden. Det var omkring 1925, som reguljära passagerarflygningar började mera allmänt här i Europa. Lustigt nog kom amerikanerna inte igång med sitt trafikflyg förrän betydligt senare. Medan de europeiska nationerna tidigt upprättade statssubsiderade monopolföretag — på många håll med huvudsaklig tanke på prestige- och militärvärde — tog det sin rundliga tid, innan amerikanerna på privatkapitalistisk väg vågade sig på kommersiell lufttrafik. Men i och med Charles Lindberghs Atlantflygning blev det fart på utvecklingen. Flygbolagen växte upp som svampar ur jorden, och under högkonjunkturen i slutet på 1920-talet upplevde trafikflyget sin första verkliga blomstringsperiod. De förhärskande flygplanen under denna tid var enmotoriga, relativt små maskiner för 3—6 passagerare. Under 1930-talets första år utövade världsdpressionen en viss återhållande verkan på flygtrafiken liksom på all annan verksamhet, men flygingenjörerna använde denna mellanperiod till att konstruera helt nya och mera högvärldiga flygplanstyper. Man skönjer redan det konventionella, moderna utseendet — lågvingade två- eller flermotoriga flygplan. Åren gick och i slutet på trettitalet antog trafikflyget alltmera storfrämsmassiga former, och statssubventionerna kunde skäras ned för varje år.

DC-3:an besegrade världen

Den 21-sitsiga DC-3:an lancerades 1937 och blev snabbt det populäraste och tillförlitligaste trafikflygplanet över hela jordklotet. Förenta Staterna var redan vid denna

Av flygekonom

JUNEY DILLENBECK

tidpunkt utan gensägelse trafikflygets föregångsland, och det amerikanska folket började acceptera trafikflyget som ett rutintransportmedel. En hel kontinent praktiskt taget utan gränser, ett trafikunderlag på 130 miljoner, utomordentliga kapital- och naturresurser samt, kanske allra viktigast, hävdvunnen amerikansk frikonkurrensdoktrin erbjöd hart när oändliga utvecklingsmöjligheter för USA:s lufttrafik. I Europa var läget annorlunda. Politiska motsättningar, sämre geografiska förutsättningar, utvecklade radio- och telegrafbindelser samt det tilltagande krigshotet retarderade utvecklingen betänkligt. Trots de storartade flygprestationer, som dagligen utfördes av berömda europeiska bolag, såsom ABA, Imperial Airways, Sabena, KLM, och trots de rentav epokgörande interkontinentala långflygningar som igångsattes, var bolagen företagsekonomiskt sett långt ifrån effektiva.

Så sänkte sig krigets mörka skugga över Europa, och på kort tid bortopsades nära nog allt civilt transportflyg. USA kom på detta sätt att efter några få år stå i en alldeles dominerande, ja, nästan allenarådande ställning. Medan England koncentrerade krafterna på jaktplan och medeltunga bombplan fick yanckarna ta på sig att leverera transportflygplan och tunga bombplan. Och det gjorde de med eftertryck. I all hast skapades ett krigets transportflyg av oanade mått, och de erfarenheter, som det amerikanska trafikflygets män fick under dessa få års krigsförklädning, blev ovärderliga. Ur teknisk och administrativ synpunkt fick USA-bolagens ledningar en fast grund för det framtida arbetet och ett ofantligt förspång framför övriga nationer i världen. Åren 1943—1944, när det stod klart att de allierade skulle gå segrande ur striden, igångsattes en intensiv efterkrigsplanering, och de mest omfattande framtidskalkyler gjordes upp. Krigsflygplanens otaliga och regelbundna färder över hav och kontinenter ingav optimistiska förväntningar om ett storstilat globalt flygnät: Flygaldern var

här! En helikopter i varje garage och ingen plats på jorden längre avlägsen än 50 timmar!

Rosenfärgad flygalderspredikan

Då pressen — och därigenom allmänheten — tagit starkt intryck av dessa glada flygalderspredikanter rosenfärgade prognoser och även USA-bolagens friserade förkalkyler i någon mån utgjort standard för övriga nationers planlägningsarbete, skall vi ett ögonblick analysera dessa missgrepp för att bättre klarlägga den faktiska händelseutvecklingen. Tekniskt byggde USA-bolagen sina kalkyler på krigserfarenheterna från den militära transportverksamheten, men ekonomiskt hade man inte annat källmaterial än empiriska siffror från inrikestrafiken, vilken under krigsåren ständigt visade en synnerligen onormal sammansättning. Passagerarlastfaktorn, som tidigare på sin höjd nått 70 procent, höll sig väl över 95 procent under de senare krigsåren, och efterfrågan var praktiskt taget konstant 365 dagar om året. Flygmaterielen bestod i många fall av helt avskrivna flygplan, och dess utnyttjandegrad steg från 7 till 13 timmar per dag. Bristen på arbetskraft och den statliga lönestabiliseringspolitiken höll ned driftsomkostnaderna och gjorde att de indirekta kostnaderna för administration och försäljningsavdelningar blev oproportionerligt små. Sådana utopiska förutsättningar framstår nu som helt verklighetsfrämmande, och utvecklingen redan under det första efterkrigsåret har på ett mycket realistiskt sätt bekräftat detta.

Efter krigsslutet 1945 blev det febril verksamhet i trafikflygkretsar över hela jordklotet. Nu skulle de stora planerna förverkligas. De enda omedelbart tillgängliga flygplanstyperna var konverterade transportflygplan från kriget — till nästan 100 procent de beprövade DC-3 och DC-4 samt nykomlingen Constellation. De amerikanska bolagen »växlade om» från militär till civil trafik i hemlandet samtidigt som de gjorde stora förberedelser att omspanna hela jordklotet med sina nykoncessionerade långlinjer. På denna sidan pölen vaknade de flesta gamla välkända flygbolagen snabbt upp ur sitt påtvingade ide, och snart trafikerades åter de europeiska flyglinjerna av fredliga silverglänsande maskiner. På de interkontinentala flyglinjerna lyckades USA-bolagen öppna trafiken redan i början av 1946. Under hela denna vår visade trafikkurvan en uppåtgående trend såsom aldrig förr, och efterfrågan på flygbiljetter syntes outtömlig, vilket dock huvudsakligen härrörde från ett kvarblivet, ackumulerat transportbehov från kriget. Hemma i Europa blev flygbolagen allt livaktigare och under sommaren och hösten öppnade BOAC, Air France, KLM och vårt eget nybildade SAS sina transoceanaliner.

Det första bakslag

som trafikflyget fick känna av, kom mitt på året, när det fyrmotoriga Constellation-flygplanet fick generellt startförbud. Detta var en faktor, som inte medtagits ens i de mest konservativa förkalkyler. Ungefär samtidigt

Tabell I
1946 ÅRS SIFFROR FÖR VÄRLDENS 14 STÖRSTA FLYGBOLAG
(dvs de, vilka överskridit totalt 160 miljoner passagerarkilometer under 1946)

Namn	Pass-km i milj		Flygplan km i milj		Antal pass i tusental	
	1945	1946	1945	1946	1945	1946
American Airlines	1 280	2 100	77	103	1 300	2 486
United Airlines	965	1 700	64	95	770	1 754
Eastern Airlines	750	1 300	44	66	897	1 550
Pan American Airways	*)	1 300	*)	79	*)	867
Trans World Airline	830	1 200	51	41	550	885
Northwest Airlines	350	620	20	30	331	631
Capital Airlines	310	600	18	27	731	1 342
BOAC	*)	440	*)	38	*)	150
Braniff Airlines	236	340	13	19	341	540
Delta Airlines	168	330	10	18	275	509
Western Airlines	158	310	9	14	233	481
National Airlines	114	280	9	15	141	294
Trans Canada Airlines	*)	250	*)	22	*)	305
Chicago & Southern	140	220	8	13	198	350

*) Ej tillgängliga.

steg kostnaderna på tjänster och varor i USA med oroväckande fart och flygbolagens finanser kom i ett allt labilare läge. I mitten på oktober utbröt TWA:s beryktade pilotstrejk, och strax därefter blev det en ovanligt kraftigt markerad säsongsmässig nedgång i trafiken. Alla dessa oförutsedda händelser, vilka kom flygplanen att stå oanvända på marken, ledde till dåliga ekonomiska resultat på det hela taget och förfärande förlustsiffror för det värst utsatta bolaget, vilket förlorade mer än 50 miljoner kronor.

Så långt det ekonomiska. Och nu några ord om det rena trafikresultatet — litet färsk statistik från förra året! Att tolv av världens fjorton största flygbolag (se tabell I) var amerikanska, visar klarast vilket oerhört försprång USA-bolagen haft under det första efterkrigsåret och någon direkt jämförelse med europeiska prestationer kan följaktligen ännu inte göras. Men vad man kan utläsa av tabellen och vad som är viktigast i detta sammanhang är den imponerande trafikökningen. För att vara exakt uppvisade de tjugo inhemska USA-flygbolagen 77 procents ökning i passagerarkilometerantalet jämfört med 1945. Antalet plankilometer ökade 49 procent, posttonkilometer minskade 50 procent (detta på grund av att militärförsändelserna upphört), frakttonkilometer ökade 74 procent (!), medan passagerarlastfaktorn sjönk till 78 procent eller 10 procent lägre än 1945, trots att över 12 miljoner människor transporterades, vilket är ett tydligt indicium på återgången till mera normal trafikbelastning.

Fraktflyget kommer

En annan intressant statistik återges i tabell II. Den belyser Atlantflygtrafiken 1946. De tre transoceaniska amerikanska flygbolagen har som synes även här en förkrossande majoritet. Observera dock att det endast rör sig om två till sex månaders reguljära flygningar för de europeiska bolagen gentemot elva för de amerikanska, varför en direkt jämförelse nödvändigtvis blir haltande. Bland de mera signifikativa siffrorna påpekas emellertid 89,1 procent och 78,1 procent längst ned i tabellen samt tabellraden längst till höger, vilka ger en klar antydning om nationell preferens vid val av flygbolag. Tabellen får nog ett ganska förändrat utseende efter utgången av innevarande år, när de europeiska bolagen i allmänhet ökat på sin frekvens till dagliga turer i båda riktningarna.

Ett nytt blad i lufttransportens historia är det uppväxande fraktflyget. Från att under många år tidigare ha varit en slags biprodukt till passagerarflyget sker f. n. en fantastisk expansion på detta område. Det var återigen krigserfarenheterna, som praktiskt

uppdagade de ofantliga framtidsmöjligheter, som ligger fördolda inom detta verksamhetsfält. Utvecklingen hämmas för tillfället av otillfredsställande marktjänst och icke helt lämpade flygplanstyper. Tull- och valutavårigheter tillsammans med otillräckliga anordningar för magasinförvaring av gods vid flygfälten eliminerar ofta tidsvinsten, som görs genom att använda flygfrakt. Men framåt går det med jättekälv, och när man betänker att det finns mer än 150 större eller mindre fraktflygbolag, som tillkommit efter kriget bara i USA varav flera är av ABA:s storlek eller större, har man all anledning tro på fraktflygets fullständiga genombrott inom några få år.

1947 — det första normala verksamhetsåret

Och vad för den närmaste framtiden? Ja, 1947 är i själva verket ett ytterst betydelsefullt år för trafikflyget — dock inte på så sätt att vi kan förvänta oss några mera revolutionerande nyheter. Nej, betydelsefullt just därigenom att trafikflygets män tagit allvarliga lärdomar av det första efterkrigsårets fluktuerande händelseutveckling och nu mera målmedvetet dirigerar verksamheten efter mera sunda ekonomiska linjer och en vederhäftig »skynda långsamt»-politik. För samtliga utomamerikanska nationer blir det ävenledes det första normala verksamhetsåret, då dessa på allvar har möjlighet att hävda sig i kampen om de internationella flygpasseterna. Den första nya flygmaterielen av »äkta» fredskonstruktion insätts i trafik och ger oss tillfälle att kontrollera, om det moderna passagerarflygets service och komfort verkligen motsvarar löftena. Vid de större flygplatserna installeras blindlandningssystem, vilket bildar ytterligare en viktig länk i den kedja av åtgärder som skall göra trafikflyget till världens säkraste transportmedel.

Det har talats och skrivits en del — synnerligen ovederhäftigt — om trafikflygets förtroendekris. Det har också skränats bra mycket om att flygdalern redan är här. Båda dessa påståenden är övedrivna, men så värst långt från det senare är vi inte. Chefen för United Airlines, William A. Patterson, som är en konservativ optimist, ger en träffande bild av det moderna trafikflyget, då han säger:

»Ett transportmedel, som möjliggör en krympning av världen till en bräddel av de avstånd i vilka den fordom mättes och som därför kommer att utöva det allra djupaste inflytande på den sociala och ekonomiska utvecklingen hos alla folk, varhelst de män befinna sig, kommer alltid att gå framåt!»

Juicy Dillenbeck.

Nytt FRÅN NEW YORK

Bostadsfrågan i Amerika och i synnerhet New York City är i högsta grad ett brännande problem. Flygfolket i New York, som arbetar på La Guardia, piloter, stewardesser — alla söker de sig till Jackson Heights i stadsdelen Queens, som ligger närmast flygfältet och där DC-3:or, DC-4:or och »Connies» brummar fram över bussen lika ofta som tågen kilar över Tegelbacken i Stockholm... hörde härom dagen att en rekognoscerings-trupp från Scandinavian Airlines var ute och tittade på ett hus... men resultatet blev som väntat inte särdeles gott... om SAS i framtiden flyttar till Idlewild kanske chansen är större att få fatt på något...

Flyget i Amerika skall nu ytterligare populariseras genom en radioserie. Air Transport Association står för serien... det blir fem minuter varje veckodag utom söndagar, och programmet kan höras i hela Amerika på 300 olika radiostationer... programmet kommer inte att kosta radiostationerna en cent...

Northrops nya YB-49 »Bat Bomber» kommer att skära sig fram genom rymden med hjälp av åtta reaktionsmotorer. I mitten av sommaren görs första provflygningen hoppas man... nya planet har samma dimensioner som Northrops B-35 Flying Wing, den stjärtlösa bombaren, men med åtta General Electric J-35 reaktionsmotorer, som utvecklar en kraft motsvarande 32 000 hästkrafter under bästa förhållanden... den bumerangformade YB-49:s hastighet, verkningsområde och bombast vet man emellertid inget om... vingarna, som är över 2,1 meter tjocka i mitten, har rum för tretton man, varav sju i tjänstgöring — pilot, andrepilot, navigatör, radiotelegrafist, flygmekaniker, bombare och skytt...

Världsrekordet för helikopter har slagits med glans av den 35-åriga flygmajoren Ernest M. Cassell i Dayton, Ohio. Han nådde 5 700 meter i en Sikorsky R5A... gamla höjdrekordet innehades av tysken Karl Bode sedan 1939 som kom upp till cirka 3 300 meter i en Focke Wulf FW-61... värdet var perfekt under rekordförsöket och Cassell kunde se Cincinnati, Columbus och Indianapolis från rekordhöjden...

Kommer ni här när American Overseas Airlines flög för Air Transport Command till Stockholm? Den sista ATC-kirran från New York till Stockholm kom någon gång i slutet av januari förra året om vi inte alldeles minns fel... sen dess har AOA fortsatt ATC-kontraktet bl a till Paris och Island... i bostas överflyttades slutstationen i Amerika från New York till Westover Field norr om New York... i dagarna har AOA-kontraktet med arméns transportflygorganisation avslutats... 2 056 flygningar gjordes över Atlanten utan en enda olycka... sammanlagt avverkades 9 192 338 engelska mil mellan de båda kontinenterna...

Smått, gott och kort om nytt i Amerikas flygvärd. Consolidated Vultee väntar att ha 20 exemplar av dess modell Convair 240 klara för trafikflyg i slutet av innevarande år... utförliga skildringar om DC-6:an kan väntas i USA-pressen då de första pressflygningarna görs i vår... apropå DC-6:an så planerar United Air Lines höja tariffen med en cent (3,6 öre) per mil till 5½ cents per mil då man inom kort börjar flyga planet i kommersiell trafik... arméns största bombplan, B-36, som väger 160 ton fullt lastat, kan inte landa i New York, för det finns inget flygfält där som får tyngden... optimisten Juan Trippe i Pan American: — Om fem år kommer vi att ha nattflygningar till Brasilien, Kina och Indiens... American Airlines slog alla tidigare januarirekord detta år med 36 765 passagerare enbart från New York City och med en last tre gånger större än fjolårsrekordet — satt i januari... 70 000 såg flygutställningen i New Yorks Grand Central Palace i början av februari under de åtta dagarna man höll öppet... amerikansk medicinsk flygstatistik visar att tre passagerare på 1 000 blir luftsjuka... Al Bahrt från Milwaukee var utan bostad, startade sitt plan, »hållde ut» 1 300 flygblad som förklarade hans situation... han fick ett svar...
Cirrus.

Tabell II

FLYGTRAFIKEN ÖVER ATLANTEN 1946 I STATISTISK BELYSNING (Samtliga bolag har använt Constellations och/eller DC-4:or)

Flygbolag Namn	Antal turer	Antal flugna passagerare			% USA- medborg av total- trafik	
		Total	USA- medb	Medeltal pass per tur		
American Overseas	1 059	27,5	29 115	14 785	14 330	50,8
Pan American	1 100	30,6	33 635	16 346	17 289	48,6
Trans World Airlne	830	29,8	24 727	13 228	11 499	53,5
Samtliga USA-bolag	2 989	29,2	87 477	44 359	43 118	50,7
Air France	173	30,2	5 214	1 986	3 228	38,1
BOAC	194	17,3	3 355	890	2 465	26,5
KLM	180	33,8	6 399	1 668	4 731	26,1
SABENA	12	32,2	886	141	745	30,5
SAS	113	19,0	2 149	734	1 415	34,1
Samtliga övriga bolag	681	25,7	17 503	5 419	12 084	30,9
Samtliga bolag s:a	3 670	28,6	104 980	49 778	55 202	47,4
USA-bolagens % av totala summan	81,4 %		83,3 %	89,1 %		78,1 %



Ingenjör
Bertil Björkman



TRAFIKFLYGETS

SUPERINTENDENT OF STATIONS
INGENJÖR BERTIL BJÖRKMAN:

Flygande baby bör kunna få rena blöjor i Dakar!

»Framst på min personliga önskelista står förhoppningen, att en förenklingsprocedur snarast skall kunna genomföras, när det gäller den s. k. dokumenteringen av flygplan, passagerare och gods. Det är helt enkelt otroliga papperstravar som måste följa med planen på de transoceaniska och transkontinentala flygningarna», säger ingenjör Bertil Björkman, som hos det mycket amerikaniserade SAS har titeln *Superintendent of Stations*, vilken titel innebär att han är högsta chef för SAS samtliga stationer, tills vidare tretton till antalet, i Europa, Afrika, Nordamerika och Sydamerika. »Visserligen har vi det inte fullt så besvärligt som Pan American Airways, som på varje flygning mellan Nord- och Sydamerika måste frakta med sig 8 000 »dokument» om planet så bara har en passagerare, men nära på. Och så alla dessa viseringar och stämplor... Tänk bara vad tid det tar. Och ändå är det mot flygets natur. Det är en procedur som så att säga arbetar i 15-knopstakt, medan flygets redan är uppe i 200. Hotellproblemet är en annan svår nöt att knäcka för oss. Det är hopplöst både i Lissabon, Dakar och Rio. Lika otillräckliga är stationsbyggnaderna. Det är inte bara Bromma, som är efter sin tid härvidlag. Och det är en klen tröst för ett tigerhjärta att såväl Morón i Buenos Aires som det gigantiska La Guardia Field inte heller räcker till. Vad hotellen längs de långa flygvägarna beträffar, så måste vi beställa rum månader i förväg ofta nog för passagerare, som vi inte vet om de kommer med. Det slukar summor. Sist och slutligen önskar jag bättre radio- och teleprinterkontakt med samtliga av SAS stationer. Olika önskemål från passagerarnas sida skall vara stationsrepresentanten till handa innan planet landar. Vill en flygande mamma, som har sin baby med sig ha rena blöjor till ungen i Dakar, så skall de också finnas när planet landar.»



Chefspiloten
Hjalmar Bosson



Flygchefen
Ake Duvander



Förste trafikledaren
Kjell Eklund



Flygplatschefen
Bertil Florman



Chefen för
flygrestaurangen
Roger Hellberg

SAS' stationsrepresentant på Bromma
Solve Haegerström

Är det svenska trafikflyget bra som det är — eller kan det bli bättre? I så fall: var brister det? Det har intresserat FLYG att låta frågan gå vidare till ett antal representanter för trafikflygets många olika grenar. Tidningen har helt avsiktligt inte bara vänt sig till de högsta cheferna, även männen — och en kvinna — »i ledet» har fått sjunga ut fritt ur hjärtat. I flygdemokratisk bokstavsordning framför de tillfrågade i nedanstående önskelista sina friska, orädda, stimulerande och tänkvärda synpunkter.

— INTERVJUARE: Torsten Flodén —

»gupp» på vägen: bergknallen Killimanjaro, som dock är drygt 6 000 meter hög. Det behövs *riktiga maskiner* i närheten av de höjderna och på de distanser det här är frågan om.

FLYGCHEFEN
AKE DUVANDER:

Säkerheten viktigare än hastigheten.

»Vad flygplanen beträffar önskar jag, att flygplankonstruktörerna tänker mera på att konstruera och utrusta flygplanen på ett sådant sätt att flygning möjliggörs under alla väderleksförhållanden, och inte bara sätta in sina största ansträngningar på att ytterligare driva upp hastigheten. Följande saker bör sålunda påskyndas: Fullkommandet av den automatiska landningen, effektiva kollisionsskydd för såväl terräng som flygplan, avisningsanordningar som är fullt effektiva även i de svåraste nedslags-situationer.

Vad flygplatserna och deras utrustning beträffar önskar jag att varje flygplats får minst en fullgod instrumentlandningsbana med tillräcklig banlängd och hinderfri inflygning och att denna bana blir försedd med instrumentlandningsanläggning jämte reservanläggning, användbar för automatisk landning. Dessutom att trafikledaren förses med radaranläggning, så att han kan övervaka flygplanens navigering intill flygplatsen och vid behov ingripa. Vidare att belysningen och speciellt ban- och inflygningsljusen utbyggs och förbättras, så att i synnerhet övergången från instrumentflygning till flygning med marksikt underlättas vid landningsmanövern.

Vad radionavigeringshjälpmedlen beträffar önskar jag en snar standardisering av ett system, som på enklaste sätt talar om för piloten exakt var han befinner sig.

FÖRSTE TRAFIKLEDARE
KJELL EKLUND:

Samtliga flygplan även sportflygplan utrustas med radiotelefon.

För att få erforderlig kontroll och säkerhet på och i närheten av en flygplats bör samtliga flygplan — även sportflygplan — utrustas med radiotelefon, säger förste trafikledaren Kjell Eklund, som på Bromma har till främsta uppgift att främja en säker, välordnad och snabb flygtrafik — »utan sammanstötningar mellan flygplan och mel-

CHEFSPILOTEN
HJALMAR BOSSON:

Jag längtar efter DC-6:or!

— Eftersom jag inom SAS fått Afrika på »entreprenad», så sitter jag just nu och funderar åtskilligt på SAS planerade linje till Johannesburg eventuellt med förlängning till Kapstaden, förklarar SAS tryggs chefs-pilot, dubbla flygmiljonären Hjalmar Bosson. Hittills har vi ju bara reguljärt flugit till Addis Ababa, tillägger han med klädsam blygsamhet. Den nya linjen kommer väl i stora drag att från Bromma gå via Köpenhamn—Genève—Rom—Cairo—Nairobi till Johannesburg och flygtiden Bromma—Johannesburg blir densamma som Bromma till Syd-Amerika eller 8 dagar tur och retur. Hittills har vi flugit till Addis med ombyggda flygande fästningar. För den nya routen behöver vi DC-4:or eller helst DC-6:or och de förra kan inte frigöras förrän de nya planen kommer. Vi har ju ett litet

ÖNSKELISTA

lan flygplan på marken», att främja en flygtrafik utan stockningar i luften, att bistå befälhavaren på ett flygplan med sådana råd som kan bidra till flygnings säkra genomförande samt att alarmera lämpliga instanser för räddningstjänst, när ett flygplan är eller antas vara i nöd.

Ledningen för närtrafiken bör utrustas med radar, fortsätter hr Ekling, för att i dåligt väder kunna lokalisera flygplanen och placera dem på lämpligt avstånd från varandra. Det stora ansvar, som trafikledningen har kräver en mycket kvalificerad personal. Vi sorterar ju inte under något privat företag utan direkt under Luftfartsstyrelsen och för att trafikledningen skall kunna stå på toppen och hålla jämna steg med flygets utveckling — samt konkurrera med flygbolagen om arbetskraft! — fordras betydligt bättre löneförmåner än för närvarande.

FLYGPLATSCHEFEN
BERTIL FLORMAN:

Jag vill ha livsrum!

Bara en önskelista, när jag för Brommas del skulle kunna fylla ut minst 4711, säger flygplatschefen Bertil Florman. Men låt oss göra den kort på basis av de mest skriande behoven. Först och främst behöver vi större livsrum i alla hänseenden härute. Vi behöver en större och mera ändamålsenlig stationsbyggnad, vidare skulle jag gärna vilja ha en komplimentbana till »den stora» ute på fältet samt ett nytt system av förbindelsebanor. Slutligen anser jag det nödvändigt att sport- och privatflyget får en egen flygplats. Det är felaktigt att sport- och privatflygarna skall känna sig undanskuffade och åsidosatta här på Bromma, där vi givetvis i första hand måste tänka på passagerartrafiken, som bara växer och växer. Bara Bromma kunde växa lika snabbt.

CHEFEN FÖR FLYGRESTAURANGEN
BIRGER HELLBERG:

Festväning på taket!

En minst dubbelt så stor restaurang skulle jag vilja ha härute och ett minst dubbelt så stort kök. Och varför inte en pampig festväning helst på taket. Tänk så många trevliga flygarfester och flygarbröllop man skulle kunna arrangera där. Som det nu är, är det för hopplöst. Restaurangen räcker inte till på långa vägar. Men publiken är trevlig och omväxlande, även om det ibland är litet besvärligt att nöjaktigt förklara de svenska restriktionsmysterierna för utlänningarna, som för första gången är i Sverige.

SAS STATIONSREPRESENTANT
PÅ BROMMA SÖLVE HAEGERSTRÖM

Snälla passagerare, kom i tid!

— Genom SAS fantastiskt snabba utveckling med sex turer i veckan till Nordamerika, en i veckan till Sydamerika, två i månaden till Addis Abbeba och dessutom ett stort antal fraktflygningar blir arbetsördan ibland i tyngsta laget, konstaterar SAS stationsre-

presentant på Bromma, *Sölve Haegerström*, som har ansvar för allt kommersiellt arbete på flygplatsen, när det gäller klareringen av flygplan, passagerare och last. Dessutom är vi på tok för trångbudda. Inte minst betydande är pappersarbetet. För varje plan, som går till Sydamerika måste vi exempelvis skriva ut och skicka med minst 1-500 papper. Allt detta arbete utföres av sex personer, som skall rymmas på 12 kvadratmeter. Därför är också min bön till alla passagerare på långlinjerna: Kom i tid! Planen måste gå punktligt, liksom de måste komma punktligt. Annars kan det ju bli förskjutning i hela tidtabellen, till förfång för de passagerare, som väntar på andra stationer. Men visst är det ett roligt och intressant arbete bara organisationen så att säga växer i kapp med expansionen.

FÄRDMEKANIKER

ALGOT HJELM:

Hotell på flygplatserna!

— Skulle jag önska mig något, så skulle det vara att hotellen i synnerhet under långresor och framför allt på de platser där det inte finns s. k. stationsmekaniker låg närmare flygfälten, så att man hela tiden kunde ha maskinen inom räckhåll eller varför inte på själva flygplatsen som till exempel i Karachi», säger färdmekaniker Algot Hjelm, som varit hos ABA sedan 1937, under kriget flög på Tyskland och efter kriget varit med på alla Nordiskt Missionsflygs långturer till Addis och Madagaskar, till Indien och ända bort till Kina. Långturerna är naturligtvis ansträngande. Klimatet, som bara på ett par dagars flygning kan ändras från nordisk vargavinter och till tropisk hetta, den ändrade dieten och inte minst tidsförskjutningen — det är ju hela åtta timmars skillnad mellan Sveriges tid och Kinas exempelvis — gör att man automatiskt kommer ur gängorna. Men det hör ju till. Allt har emellertid gått lyckligt för mitt vidkommande hittills, så några större äventyr kan jag inte skryta med. Lättare uniformer i tropikerna är också ett önskemål, men jag har hört att de kommer. Och så bättre betalt förstås. Det vet jag däremot inte, om det kommer...

VAKTFÖRESTÅNDAREN PÅ
BROMMA MARKRADIOSTATION
TURE JERSTORP:

Radiotelegrafisterna sitter på varandra.

— Omställningen från krigstrafik till fredstrafik kom så abrupt och explosionsartad även när det gäller flygradion, att det var litet besvärligt att hålla jämn takt med utvecklingen, säger vaktföreståndaren på Bromma markradiostation Ture Jerstorp, som var med redan 1926, när flygradion öppnades på Lindarängen, även om det var få plan som var radioutrustade på den tiden. Nu har han att övervaka ett trettiotal mottagare — de flesta för kortvåg — ett tjugotal sändare med femtiotalet olika frekvenser, fem teleprinter-mottagare och fyra teleprintersändare.

(Forts. på sid. 31.)

Färdmekaniker
Algot Hjelm



Vaktföreståndaren på
Bromma markradiostation
Ture Jerstorp

Meteorologen
Sture Malmberg



Direktör
Per A. Norlin



Chefklarare
Gustaf Ribbing



Flygvärdinnan Wlawa
Stael von Holstein



Mekanikerspiranten
Bertil Storm



KUSLIGT TRAFIKFLYG genom Central-Amerika

Av GUNNAR FRÖSELL

Tiotimmarstur i moln genom berg och violetta åskväder ingen behaglig upplevelse. — »Sånt är vi vana vid», sa' flygvärdinnan.

Under färden från Curaçao i Karibiska havet till Baranquilla satt där framför mig en synbarligen förmögen boliviansk indianska, som väl passerat de 35, där nedre gränsen går för gumäldern i de luftstrecken. Hon var väl behängd med vackert silver och styrkte sig då och då ur en rombutelj, antagligen för att motverka en viss benägenhet för luftsjuka, med resultat att hon mot slutet utsände både starka och söta dofter. Annars var det inget fel på henne, och hennes leende stod sig bra mot den mörka hyn. Gunman var med ett ord kul.

I Baranquilla blev vi sittande i solsteket i nära fyra timmar därför att Panamericans plan var försenat. När vi väl var på väg visade det sig att lunchen redan var äten och eftersom det under ombyggnad varande Baranquilla inte bjöd på några måltids-möjligheter, var det ett ganska hungrigt gäng som framemot 20-tiden kastade sig över middagen i ett glödhet Balboa. Det var en hungrig färd, den hungrigaste något amerikansk flygbolag väl någonsin bjöd på och ett gott bevis på dålig service. Sen går det an att hoppa en bit. Till starten från San José i Costa Rica ett par dagar senare.

Vädret såg, med förlov sagt, inte lovande ut. Costa Rica kallas Central-Amerikas Schweiz och jävar inte på något sätt påståendet, antingen solen skiner eller, som det var den här dagen, då molnen hänger tunga kring de höga bergen runt San José flygplats och släpar slöjor ned mot dalen. En svensk trafikledare skulle få grå hår för mindre. T. o. m. amerikanerna drog på det ett par timmar — och så var den lunchen uppäten i luften och hungerlinjens andra etapp påbörjad. Vi kom emellertid i väg, fick en snabb glimt från luften av det

älskvärda Costa Ricas höjdpåsar för att efter en kvart dyka in i molnen. Ut och in. På varierande höjder från 6 000 fot och uppåt mellan berg som var 9 000 fot och uppåt. Än så länge bjöd dock molnen på gluggar ehuru de allt talrikare vulkanerna gav en försmak av vad som komma skulle.

Managua bjöd på en fruktansvärt söt flygvärdinna och en himmel som kunde varit mindre molnig. Det var där det kusliga började. Två och en halv timmar till Guatemala City och lika lång tid genom moln, på 12—13 000 fots höjd och helt i moln — genuin blindflygning mellan bergskedjor och vulkantoppar som nådde 2—3 000 fot högre än den höjd planet gick på. Det var långt ifrån behagligt, men den amerikanska flygvärdinnan såg hur sval ut som helst, där hon gick omkring i planet utan att ha en aning om svaren på de frågor som ställdes till henne. 13 000 fot borde ju egentligen fordra syrgasmask?

— Nej då, visst inte,

det använder vi aldrig. We are used to it. Och närmare Mexico kan det hända vi får gå upp till 15 000. Det beror helt och hållet på molnen. Bergen är rätt höga där, se.

Mellanlandning i San Salvador och 200 km kvar till Guatemala — de kusligaste 200 jag någonsin varit med om. Nu flög vi i kompakt grå massor utan den minsta ljustrimma, de flesta passagerarna troligen ovetande om grannskapet, som en blick på kartan dock inte kunde undgå att upplysa om. Berg och åter berg och förbaskat spetsiga berg som till på köpet rakade rätt upp i himlen. Piloten gick blint på beam, »kmal-

larna» låg tätt och beamen kan slå på både en och två grader i Mellan-Amerika om det vill sig illa. Man kan möjligen fullfölja tanken med en rysning som utropstecken.

Tre kvart gick, 55 minuter. De svängar piloten gjort, en del ganska kraftiga, bekom inte alla väl, men till hans evärdeliga åra skall sägas att han flög rakt på målet trots svängarna, ty plötsligt dyker där upp ur molnen tre skarpa spetsar med rök från den ena, någon halv kilometer på sidan och något hundratals meter under planet, tre vulkaniska systrar som står på högslätten kring Guatemala City. Så när hade vi kunnat flyga rätt på dem, men den gången stämde beamen. Troligen. Det kan kanske kallas skickligt men det verkar inte riktigt säkert på en nordbo med vana vid andra flygsäkerhetsbestämmelser.

En föreställning om vädret och molnheten kan man få av det förhållandet att Guatemala City låg i en djup brunn, där molnen runt om tornade upp sig åtminstone 12—14 000 fot och helt dolde bergskedjorna. Efter 20 minuter för tankning och besättningsbyte var det klart för start igen. Skymningen hade fallit och det skulle bli nattflygning de 1 100 km till Mexico, fem och en halv timmar. Den halva timmen gick åt över Guatemala City.

Där låg nämligen piloten

och kretsade i en halvtimmes tid, i väldiga cirklar och med så hög nos som Douglas-fabriken någonsin tänkt sig, bara för att vinna höjd för att kunna stieka in över randbergen med någorlunda luft mellan buk

(Forts. på sid. 37.)

Ovan t v: Åskmoln över Central-Amerika. — Nedan: Hato flygplats på Curaçao i Karibiska havet.

Flygstationsbyggnaden i San José är byggd i vacker spansk stil.





»Regulus», allas SE-ARX, skall just landa på Bromma. T h debarckerar passagerarna, tio personer av vilka fyra steg på i Basel, de övriga i Berlin. Av de sistnämnda tillhör fyra man den av UD utsända handelsdelegationen. Från svenska beskickningen i Berlin kommer dessutom en sjuktransport.



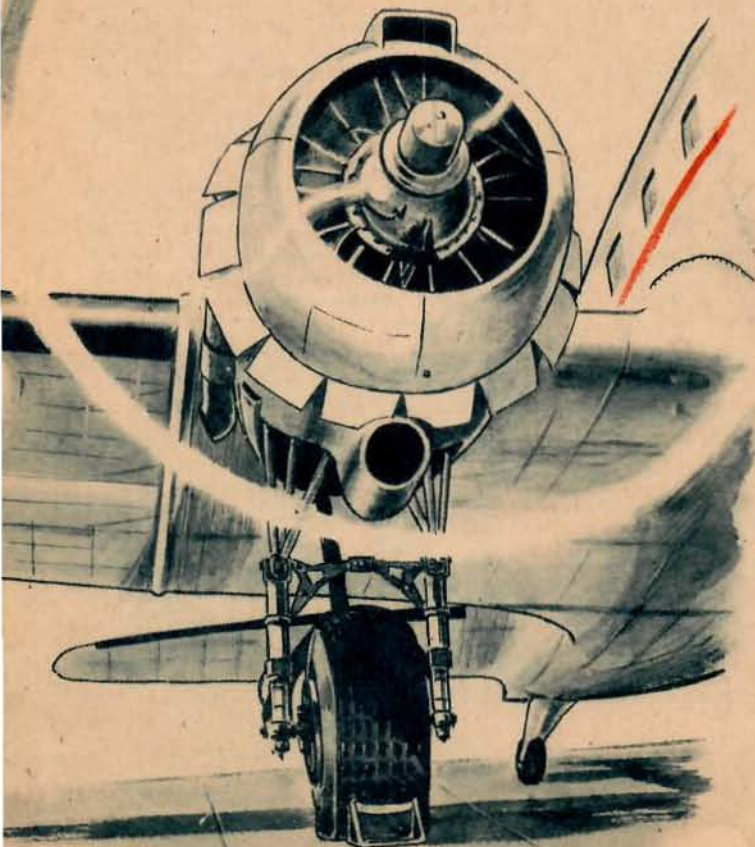
Ovan: Planet lossas på sin last, 1 100 kg. Det är sex lådor med maskindelar från Basel samt ytterligare lådor med värdefullt gods från München. — Nedan t h: En karta som visar »Regulus» fraktflygning vid detta tillfälle.

Vi fraktflyger

Fraktflyget är en gren av trafikflyget som går fram med stora steg. För Sveriges vidkommande har visserligen importstoppet satt en tillfällig käpp i hjulet, men de företag som hittills haft tillfälle att anlita detta snabba transportmedel har funnit att nya möjligheter öppnar sig inom affärsvärlden. Tecknaren Magnus Gerne har gjort en liten rundvandring på Bromma och fastnat för »Regulus» ankomst, ett av Skandinaviska Aeros fraktflygplan.



Ovan: Här kommer planet's besättning. I tåten piloten, kapten Ulf Christlenson. I handen bär han sin mascot, den berömda kyppen som är ett minne från äventyrsfyllda RAF-flygningar. De övriga är styrman Rudolf Bryant-Melssner, telegrafist Roland Elghorn och färdmekanikern Carlsson.





Sundsvall-Härnösands flygfält eller Midlanda som det också kallas.



Tre flaggor vajar framför ABA:s anspråkslösa stationsbyggnad på Midlanda: ABA:s egen, svenska flaggan och Luftfartsstyrelsens.



Ovan: Trafikledare Evert Dahstedt pekar här ut på kartan var Midlanda ligger — mitt i landet alltså... — Nedan: I den här idylliska villan håller trafikledning och radiostation vid Midlanda till.



"HÖGT I TAK" PÅ MIDLANDA

Som en jättstor pannkaka garnerad i kanterna med gult och blått ligger Midlanda i Indalsälvens delta — det är grenarna av den mäktiga älven som snirklar runt om betongen och sanden och naggar den stora pannkakan lite i kanterna, men varken vattnet eller det gulglänsande timret rår på den. Fältet ligger där på sin ö i det norrländska kustlandet bara tre meter över havsytan helt isolerat från den övriga världen med en liten stånkande färja som enda förbindelseled med fastlandet förutom flyget förstås. Två gånger om dagen dundrar ABA:s DC3:or fram över betongbanorna. Norrlandsflyg har en maskin för målflygning stationerad där, och dessutom kommer då och då ett privatplan nerdansande som ett litet avbrott i enformigheten.

Midlanda är ett namnförbistringens fält — ingen vet egentligen vad det heter. Visst säger man Midlanda här uppe, det mera officiella Sundsvall-Härnösands flygplats uttalar ingen frivilligt, och Skeppsholmen, som ön egentligen heter, har vället alltför många förväxlingar med flottans förläggningsplats i Stockholm, men riktigt godkänt är inte Midlanda, varken i tidtabellerna eller på kartan. Hur namnet kom till är en liten historia för sig. Det var nämligen de två största tidningarna i närheten, Västernorrlands Allehanda och Sundsvalls Tidning, som utlyste en omröstningstävling för att få fram ett bra namn på fältet. 100-tals förslag kom in, och en jury med stadsfullmäktiges ordförande och andra prominenta herrar fastnade för Midlanda sedan Indala, som var starkaste motförslag, förkastats efter diskussion genom en hel middag. Norrlänningarna är visserligen inte sådana att de vill förneka sin stora provins, långt därifrån, men nu ville de passa på att tala om att det här fältet ligger ungefär mitt i Sverige, och så blev det Mid i stället för Norrlanda, som man gott tyckte kunde passa någonstans uppåt Luleå eller Kiruna till... Midlvalandet är väl också bekant sedan urninnes tider, så nog har namnet sina traditioner.

Oförklarlig »ostkupa» i dimma

Liksom kring de flesta andra flygfält har det varit ändlösa diskussioner om Midlanda, som man väl för enkelhetens skull får kalla det trots att varken den ena eller andra myndigheten sagt ett ord om saken. Sundsvall och Härnösand satte i gång med utredningar båda två, men att hitta flygfält i Norrland är som bekant inte lätt. Sundsvall, som har lite mer storstadsvanor än Härnösand, var mest envis och ville ha staten med om ett fält på Alnön strax utanför stan, men hur det nu var blev det ingenting av med den saken. Och tur var det — åtminstone om man får tro trafikledaren på Midlanda, Evert Dahstedt, och det bör man väl göra. Även i Sundsvall.

— Det är något oförklarligt med det här fältet, berättar han för Flyg. Många tror att vi har landningsförbud ovanligt ofta, men det är alldeles tvärtom. Inte sällan händer det att flygarna misströstar när det gäller landning här, och så visar det sig att vi har mer »högt i tak» än någon annanstans. Det verkar prels som om det skulle vara som en ostkupa i molntäcket just över fältet — bara härom dagen blände det förresten att en flygare som kom in över Alnön meddelade att han flög i moln på 100 m höjd där och undrade om han kunde gå ner här. Jodå, det gick fint. Molnhöjden på fältet var 150 m så han kom och klarade sig elegant. Men hade

(Forts. på sid. 3)

Det är fullt på SAS Sydamerikalinje just nu. Lika välbesatt på dess linje Skandinavien—New York och åter, som från mitten av juni trafikeras dagligen i båda riktningarna. Redan sex månader efter den skandinaviska flygtrafikens start till sago-länderna under ekvatorn måste man boka sig i mycket god tid för att få plats.

I början var Scandinavian Airlines Systems flygplan relativt välbesatta på väg ned till Rio, Montevideo och Buenos Aires under det att de gick mer eller mindre tomma hem igen. Nu finns det möjligen plats söderut, under det att det är praktiskt taget omöjligt att uppbrija en plats norrut.

Anledningen till detta är bl a att det nu börjar på att bli sommar och varmt här uppe i Norden. Att locka sydamerikaner hit upp under en så intensivt ruggig och envis vinter som den senaste äntligen genomlidna torde dock bli betydligt svårare. Jag tror i alla fall, att det kommer att gå, ty de tre skandinaviska länderna har så mycket att erbjuda sydamerikanerna året runt, att argentinare, uruguayare och brasilianare kommer att strömma hit även under vintern. Inte bara för att göra affärer utan också som turister.

Det är hård konkurrens i luften över Sydatlanten. Där flyger nu utom Scandinavian Airlines System även KLM, Air France, BSAA och Iberia samt de sydamerikanska bolagen Panair do Brazil och det argentinska FAMA. Det är följaktligen ett utomordentligt gott bevis för att skandinavisk säkerhet i luften och skandinavisk service — kort sagt skandinavisk standard — uppskattas även i Sydamerika, när SAS-planen nu trots den mörkande konkurrensen går fullsatta.

SAS-routen omlagd över Genève

SAS-linjen till Sydamerika gick från början över Paris, men sedan Frankrike visat sig mindre villigt att ge de skandinaviska länderna luftens fem friheter har routen lagts om över Genève, och nu går den alltså Stockholm—Köpenhamn—Genève—Lissabon—Dakar—Natal—Rio—Montevideo—Buenos Aires. Det har allvarligt varit på tal att förlänga SAS-linjen till Santiago de Chile, men tills vidare har man nöjt sig med ett »interline agreement» med det chilenska bolaget LAN, varför genomgående flygbiljetter till Santiago numera kan köpas hos SAS i Köpenhamn, Oslo och Stockholm.

Restiden till Argentina blir allt kortare. Till en början gjordes övernattningsar i

Chefspoten på SAS Sydamerikalinje, kapten Georg Lindow, ger en passagerare en positionsuppgift. Den rökande mannen närmast bakom Lindow är artikelförfattaren, redaktör Gunnar Knutsson, och bakom honom ses Aftonbladets flygande Gunnar Frösell studera ett magasin.



Lissabon och Rio, men nu har den sistnämnda slopats, sedan SAS placerat ut en extra besättning i Rio, vilken övertar flygplanet på den militära flygplatsen Galeão och flyger det till Buenos Aires och tillbaka till Rio, där den ursprungliga besättningen åter går ombord och flyger hem.

Genom detta arrangemang förkortas restiden från c:a 84 timmar till omkring 60, och sedan även övernattningen i Lissabon slopats gör man trippen Stockholm—Buenos Aires på 48 timmar med DC-4. När de ännu bekvämare och sängutrustade DC-6:orna sätts i trafik i början av nästa år blir restiden över den mer än 13 000 km långa sträckan endast 40 timmar. Jorden krymper sannerligen mer och mer i den flygets tidsålder, som just börjat.

Snabbservice à la Senegal i Dakar

Låt oss göra en hastig resa utmed denna SAS-linje och ge några glimtar från de olika mellanlandningsplatserna. De europeiska stationerna kan vi väl då med ganska gott samvete hoppa över, ty de är sedan länge väl kända av FLYG:s läsare.

Vi börjar alltså med Dakar i Senegal, Franska Västafrika, längst ute på Afrikas västligaste punkt. Redan innan vi kommit dit har vi passerat mil efter mil av hav men också mil efter mil av den ödsligaste



Vacker utsikt från SAS Riokontor. I fönstret stationschefen Stig Barre och kassören Herman Söderlund.

Skandinavien väl framme i

KONKURRENSEN OM SYDATLANTEN

terräng man kan tänka sig — Saharas oändliga sandhav med djupa raviner och uttorkade saltsjöar som enda omväxling. Just bortom horisonten finns det dock gott om alternativa flygplatser, som byggts ut av de allierade under kriget och som utan svårigheter tar emot en DC-4. Det är Casablanca, Marakesch, Villa Cisneros m. fl.

Men nu var det Dakar det var fråga om. När man rullar fram till den låga stationsbaracken tror man nästan, att ett franskt hederskompani kallats ut till SAS-passagerarnas ära, men det är helt enkelt den svarta mekanikerpersonalen samt Shells personal, som står uppställd på snörrät linje.

Alla passagerare från andra sidan Atlanten måste ta temperaturen vid ankomsten till Natal i Brasilien. Här är det SAS-flygvärdinnan Inger Sellégs »värme» som kontrolleras.

Av GUNNAR KNUTSSON

innan den omedelbart efter det att bromsklossarna placerats framför skymasterhjulen, skingras och formligen översvämmas flygplanet för att ge det den snabbaste service, som väl någonstans förekommer — åtminstone på någon SAS-linje. Dessa kol-svarta senegalnegrer, av vilka några talar bruten franska men knappast någon engelska, har under kriget, då Dakar var en av de allierades viktigaste baser i färjetrafiken mellan Amerika samt Europa (speciellt Medelhavsfronten) och Asien verkligen lärt sig vad snabb service betyder.

Tankning i ypperlig Shell-regi och obligatorisk översyn — allt går lika snabbt och

korrekt — och flitiga svarta händer hinner dessutom torka bort varje eventuellt oljestänk eller andra fläckar från vingor eller flygplankropp. Kort sagt, man blir imponerad av denna service, och man börjar förstå, varför SAS-representanten Omholt verkligen trivs så bra i denna avkrok av världen, som tack vare det interkontinentala flyget fått så stor betydelse.

Från 15 grader nordlig till 6 grader sydlig bredd

Efter Dakar gör SAS-planet det nattliga hoppet över Sydatlantens — från 15 grader nordlig till 6 grader sydlig bredd (Natal i Brasilien). Strax utanför Dakar passerar

(Forts. på sid. 35.)

SAS-kaptenerna Strand (t v) och Egebjerg i Lissabon. — På bilden t h hjälper flygvärdinnorna Anna-Lisa Flinck och Inger Sellégs till med att dra not vid Copacabana i Rio.





DNL har i dagarna förstärkt sin flygplanspark med tre nya Sandringhamflygbåtar, som skall sättas in på kustflyglinjen Oslo-Tromsø. Ovanför Tromsø använder DNL-piloterna bl a något som de kallar »nordlandsflygning» och som innebär flygning på 30 centimeters höjd över vattenytan med Ju 52!

TRAFIKFLYG PÅ 30 cm HÖJD

DNL — Det Norske Luftfartselskap — har tagit ett märkligt steg framåt genom att upprätta reguljär flygtrafik på den långa och krävande Nordnorge-rutten med nya fyrmotoriga flygbåtar av typen Short Sandringham Mk IV. Inget annat europeiskt flygbolag har hittills använt så stora flygplan på inrikeslinjer, och det är heller inget annat europeiskt bolag som driver en så lång och krävande flyglinje som den vilken går från Stavanger via Bergen och Oslo, över Trondheim och upp längs Nordlandskusten förbi polcirkeln och fram till Tromsø, Ishavets huvudstad.

Trafikbehovet på denna linje har utvecklats så kraftigt att det blivit nödvändigt att sätta in verkligt stora plan för att hjälpa befolkningen i Nordnorge. Valet föll på den ypperliga engelska flygbåten Sandringham Mk IV som byggs av världens äldsta flygplanfabrik, Shorts Bros. i Belfast. Sandringham är en civil »halvbror» till den berömda Sunderland som under kriget gjor-

Ovan: En av DNL:s tre nya Sandringham-flygbåtar med plats för 37 passagerare. — Nedan: En bild som ger en god föreställning om flygbåtens storlek.

de strålande insatser i Coastal Command som fjärrspaningsplan över Nordsjön och Atlanten och vid bekämpningen av de tyska ubåtarna. Det är också samma typ som det engelska flygbolaget BOAC använder på sina linjer till Sydafrika och Fjärran Östern.

Värdefullt för DNL är också att många av dess piloter under kriget tjänstgjorde i Coastal Command på nästan samma flygplantyp, varför DNL redan nu förfogar över vältränade och specialutbildade besättningar.

DNL har köpt tre dylika flygbåtar och det är mycket intressant att studera planets data och prestanda:

Spännvidden är 34,34 meter, den största längden 26,3 meter och den största höjden från kölen till fenans spets 10,16 meter. Motorutrustningen består av fyra Pratt & Whitney Twin Wasp-motorer vilka vardera utvecklar 1 200 hästkrafter. Flygplanets totalvikt är c:a 30 ton. Den ekonomiska marschfarten ligger på c:a 270 km/t. Flygplanet kan lätt manövreras med enbart två motorer i gång och med 2/3 last kan det hålla sig »flytande» i luften på bara en motor. Den maximala aktionstiden med full last är c:a 14 timmar.

Det är DNL:s avsikt att kunna genomföra helårstrafik på Nordnorge med dessa flygplan, alltså även under den mörka delen av året då solen inte kommer upp över horisonten, och för detta ändamål har flygplanet utrustats med en rad säkerhetsinstrument som är väl värda ett närmare studium.

Varje plan har två radar-anläggningar, ett för kartläsning genom moln och ett för samarbete med radarfyror på marken. DNL:s flygbåtar är, såvitt man vet, de första passagerarflygplan som utrustats med radar. Dessutom har flygplanet radar-höjdmätare, tre kompletta radiosändare och -mottagare förutom en rad andra moderna instrument. Enbart säkerhetsinstrumenten väger c:a 1 ton. Denna väldiga instrumentutrustning inkräktar på en del av den betalande lasten, men det är ännu mycket att ta av.

Varje flygplan rymmer 37 passagerare, fördelade på fem kabiner. Dessutom finns tre rymliga lastrum för post och frakt. Inredningen av passagerarkabinerna är mycket smakfull. Den påminner om ett slags kombination av en förstaklass järnvägskupé och en fartygshytt. Det är plats för åtta passa-

gerare i varje kabin med undantag av den främsta. Här framme har flygvärdinnan sitt rymliga kök och framme i planets nos finns det en liten bra garderob och två toaletter.

Besättningen består av åtta man; förste och andre pilot, telegrafist, navigatör och radar-»operatör», färdmekaniker, purser och flygvärdinna.

Det sägs att för sjöflygning är sjömansskapet en väsentlig del av arbetet. Så länge man är i luften är det vanlig flygning, men när flygbåten kommer ner i sitt andra element, sjön, då har det plötsligt blivit ett skepp som skall manövreras in genom hamnen och lägga till vid bryggan eller bojen. Denna del av uppgiften kräver stor skicklighet och uppmärksamhet och är naturligtvis beroende på ett gott samarbete med markpersonalen — eller skall vi säga sjöpersonalen. DNL:s snabbgående motorbåtar avpatrullerar alltid landningsområdet vid start och landning och visar också väg för flygplanet in till bryggan eller bojen. Telegrafisten ombord har för det mesta till uppgift att vara sjöman under dessa manövrer. Han tar plats framme i fören på planet där han öppnar en lucka. Det är han som förtöjer planet och ger tecken till motorbåten att lägga till vid flygkroppssidan och hämta passagerare och gods. I bakkroppen på planet finns också en större dörr för lossning och ilastning av tunga och skrymmande kollar.

Bensintillförseln försiggår också på sjön. Bensinbolaget har på alla anlöpningsplatser specialbyggda tankmotorbåtar som ombesörjer bensinpåfyllningen snabbt och bekvämt.

Till slut måste det framhållas att Nordnorge-rutten ur passagerarnas synvinkel är en sensation. Man flyger över de mest fantastiska fjällformationer, följer den fascinerande Nordlandskusten uppåt och kommer in i midnattsolens värld. Genom de stora fönstren som alla ligger under vingen har

(Forts. på sid. 3.)



DNL:s nya Sandringham-flygbåtar har fått följande beteckningar och namn: LN-IAU »Bamse Brakar», LN-IAV »Kvitbjörn» och LN-IAW »Bukken Bruse».

VÄRLDENS STÖRSTA FLYGSKOLA

En flygkapten i svenskt trafikflyg kostar nära en halv miljon kronor i utbildning

Det amerikanska bolaget American Airlines, som hyr ett krigsflygfält av den amerikanska staten i Ardmor, har en flygskola med kurser för 165 elever. För utbildningen av dessa svarar 200 lärare. Man är frestad att tro att detta är världens största flygskola, men faktum är att det lilla Sverige har en flygskola som är världens största! Det är ABA:s flygskola på Bromma som har 180 elever i varje kurs. Lärarkåren i den svenska skolan är emellertid betydligt mindre. Antalet anställda i ABA:s skola — lärare, kontorsanställda och övrig personal — uppgår till endast 58 personer, och tack vare detta ställer sig den svenska utbildningen betydligt billigare än den amerikanska. Trots detta kan man utan tvivel påstå att den svenska skolan

i många fall bjuder sina elever en bättre utbildning.

Som chef för den svenska skolan står kapten *Sven Ahblom*, som nyligen gjort ett besök i Ardmor, och han framhåller att den amerikanska skolan med sin internatskolekaraktär i visst avseende har en del fördelar, men att det snart kommer gå lika snabbt att utbilda flygare här i Sverige som i Ardmor. Amerikanerna har dessutom tagit filmen mera till hjälp vid undervisningen än vad vi hittills haft möjlighet till. TWA:s flygskola har exempelvis 320 olika filmer för undervisningsändamål.

Samtliga flygare som kommer till ABA:s flygskola har förut fått sin utbildning inom flygvapnet och då det gäller utläningar, som amerikanare, engelsmän och övriga har dessa tjänstgjort i det allierade flyget. Många av dem har tusentals flygtimmar bakom sig men utbildningen får ändå en grundläggande karaktär. Först måste varje elev genomgå en s. k. flygstyrmanskurs, som för europeisk trafik omfattar 15 veckors utbildning och för interkontinental trafik 22 veckor. I båda kurserna lägger man tonvikten vid den teoretiska utbildningen och den egentliga flygutbildningen omfattar endast fyra veckor i vardera kursen. I övrigt får eleven undervisning i navigation, meteorologi, flygplanskänedom, motorlära, instrumentlära, elektriska system, flygteknik, signaltjänst, engelska, samarittjänst och idrott. För eleverna på de interkontinentala linjerna ökas navigationsundervisningen med närmare 200 procent. Europeiska kursen omfattar 820 timmar.

Men skolan har även snabbkurser för mera erfarna elever, vilka skall tjänstgöra som flygstyrmän i atlanttrafik — det är inte ovanligt att elever i dessa kurser har 4 000 flygtimmar bakom sig — och denna utbildning omfattar endast sex veckor.

Alla de militärutbildade flygarna kan givetvis flyga innan de kommer till skolan, men vad de i allmänhet behöver tränas i är instrumentflygning. I övrigt omfattar flygutbildningen alla tänkbara moment som kan bli aktuella i tjänsten. Piloterna får bli lära sig att starta och landa med en eller flera motorer fränslagna.

Ingen flygförare i ABA-tjänst

får genomföra sin första flygning på egen hand i dåligt väder. De första provflygningarna görs endast på korta inrikessträckor och då vintern kommer har den nödvändiga gallringen av eleverna skett så att endast de mest omdömesgilla piloterna får gå på längre sträckor och i internationell trafik.

När en flygstyrman flugit i ett år — c:a
(Forts. på sid. 37.)

Uppifrån och ner: Link-trainern är en viktig apparat när det gäller att träna instrumentflygning, här är flygstyrman Nisse Holm klar att »flyga». — Rektorn vid »världens största flygskola», kapten Sven Ahblom. — Lärare och elev samtalar med varann i radiotelefon. — Under blindflygningar har man jalousier för fönstren.

RISKABEL KUNDTJÄNST

För att reta flygkaptenen inom industrielliten i det stora USA en idé rann fram så bra: Efter turer fem till talet, borde det ej vara galet om till sjätte turen ju pampen inbjöds med sin fru. Intresset steg bums flera grader. Hur det gick? Läs dessa rader:

Att det kan vara riskabelt med en alltför välskött kundtjänst även inom trafikflyget bekräftar denna »sanna historia ur livet», som nyligen inträffat i Amerika.

Ett av de största flygbolagen hade lagt märke till att en mycket stor procent av industrimagnaterna och affärspamparna flög förvånande litet. Man föranstaltade en privat Gallupundersökning och trodde sig förstå att orsaken var — fruarna, som inte ville att deras äkta hälfter skulle riskera sina liv i luften.

Man skyndade sig då att sända en rundskrivelse till de mest betydande av penningmatadorerna och erbjöd dem, att om de flög fem gånger med linjen så skulle de få flyga sjätte turen gratis med respektive fruar som på detta sätt skulle göras »airminded». Herrarna visade sig plötsligt betydligt mera flygsinnade, många av dem avverkade mycket snabbt sina fem turer och tillställdes också dubbla fribiljetter för en önskad tur med hustrun.

Allteftersom meddelanden ingick till huvudkontoret att »hustruflygningarna» avverkats skickades en ny rundskrivelse men denna gång till fruarna, man ville veta vad de hade tyckt om att flyga. Men det skulle det stora flygbolaget aldrig ha gjort. De allra flesta hade nämligen fördragit att flyga med sina söta »privatsekreterare». En rad skilsmässor blev följden och fruarna om möjligt mindre flygsinnade än tidigare.

Mr Nobody.



Hur man skaffar flygpassagerare

Reklam och flyg är två intressanta arbetsområden. Att få kombinera dessa två d. v. s. göra flygreklam, är ett fascinerande och spännande arbete. Ett stort antal flygbolag bedriver med flera olika medel en intensiv reklamverksamhet i många länder.

Jag skall nu berätta litet om de problem vi har att lösa och vilka metoder vi använder för att göra detta. Det första vi måste göra klart för oss är försäljningsmålet. Flybolagets ledning och särskilt försäljningschefen gör efter ingående undersökningar av trafikbehovet en plan för trafikens utveckling, dels på nya linjer, dels med större frekvens på de redan trafikerade linjerna. Försäljningsmålet får vi genom att ta reda på kapaciteten för passagerare och frakt enligt trafikplanen. Försäljningssiffran skall givetvis ligga så nära kapaciteten som möjligt.

Hur arbetar nu en flygreklamavdelning för att nå försäljningsmålet? Först tar man reda på vilken vara, man har att sälja och denna varas egenskaper. Varan är ju flygtransport och de viktigaste egenskaperna är snabbhet, service och komfort, säkerhet och priser. Ja, att flyget är snabbt behöver väl knappast nämnas. Det vet vi ju alla. Så t ex kan man nu på en dag flyga över hela Europa.

När det gäller service, gör ett modernt flygbolag allt för att passageraren skall ha det så bekvämt som möjligt och slippa trötta byten. Till flygets service hör ju även fri mat och tidningar, en bekväm resfåtölj, lagom tempererad luft i kabinen samt inte minst viktigt: flygpassageraren slipper många besvärliga gränspasseringar med tullvisitation.

Säkerheten är en egenskap, som inte alla är övertygade om, men som faktiskt finns. Man skall visserligen inte tro för mycket på statistik, men statistiken visar dock att riskerna är mycket mindre än vad folk i allmänhet tror. För att få en chans att förölyckas på en atlantflygning måste man fara fram och tillbaka över Atlanten varje dag i 73 år, 6 månader och 26 dagar.

Det kan även synas förvånansvärt att priset skulle vara en av de egenskaper hos flygtransport, som är värd att framhålla. I allmänhet anses det vara dyrt att flyga, men det är det inte. Flygpriserna ligger f. n. såväl i Amerika som i många europeiska länder — bland dem Sverige — endast obetydligt över andra klass järnväg med sovagn. För ett företag, som skickar en anställd på en affärsresa, är det faktiskt billigare att låta honom flyga, då man måste räkna med traktamenten och uppehållskostnader samt förlorad arbetstid under resan. Dessa kostnader blir ju mycket lägre för den som använder flyg.

Vet Ni förresten

att det till och med blir billigare att flyga än att åka spårvagn i Stockholm? Medelreselängden per spårvagnspassagerare är 2,2 km. Priset är 20 öre. Det gör ett kilometerpris av 9 öre. För detta får man i bästa fall en sittplats. På den billigaste svenska flyglinjen däremot blir priset utslaget per kilometer 9,7 öre. Men då får man ha med sig 20 kg fritt bagage och blir bjuden på

En orientering om flygreklam — ett intressant och faserande arbete

Av reklamchefen i ABA

Charlie Florman

kaffe och smörgåsar av en flygvärdinna. Näja, det kanske är en litet skämtsam jämförelse, men den visar dock att flyg inte är något dyrt transportmedel.

När vi känner varan och dess egenskaper är nästa steg att undersöka marknaden för denna vara. Det är allmänheten i de länder, som flygbolaget trafikerar, som utgör marknaden och det gäller att genom marknadsundersökningar ta reda på vad allmänheten har för önskemål ifråga om varans flygtransport och vilka egenskaper varan har, som allmänheten inte tycker om. Dessa undersökningar måste göras ganska begränsade och sätts då i första hand in på de kategorier människor som verkar mest lättbearbetade, d. v. s. de som har de ekonomiska möjligheterna att resa. När det gäller frakt är marknaden framför allt industrier, export- och importfilmer etc.

När vi känner både varan och marknaden och deras egenskaper och krav på varandra har vi klart för oss vilka problem vi har att lösa för att nå försäljningsmålet. Det första och största problemet är rädslan, rädslan för flyget som transportmedel.

Ett annat ganska svårt problem är flygets dåliga regularitet på hösten och vintern. Man kan inte lita på att komma fram på exakt tid, varför många affärsmän föredrar att ta tåg under denna tid.

Ett kortfristigt problem är en tillfällig ökning av antalet flygolyckor, som har varit fallet under den gångna vintern. Ett annat problem är en kraftig reklamkampanj av konkurrerande transportföretag.

Den oerhörda ökningen av trafikkapaciteten hos flygbolagen ger oss ytterligare ett problem. Trafikunderlaget blir för litet, kundkretsen räcker inte till. Flyget måste då erövra helt nya folkskikt från andra transportmedel. Vad har vi då för medel att komma med för att lösa dessa problem och nå försäljningsmålet?

Först och främst har vi

tidningsannonsering. Denna måste göras planmässig i form av samlade kampanjer i lags- och fackpress. Ströannonsering i mängder av stora och små tidningar och tidskrifter har icke stort värde. Ett undantag härifrån är annonser om ändring i tidtabellerna, vilka får anses som ren upplysningstjänst. I ABA håller vi f. n. på med en annonskampanj, som strävar efter att vara så upplysande och instruktiv som möjligt. Den framhåller särskilt de noggranna förberedelser som görs innan en flygning igångsättes och är således ägnad att bekämpa problemet rädslan.

Ett annat viktigt medel är broschyrer, som är mycket lämpliga att ge ut när man vill presentera någon ny flygplantyp eller någon ny linje.

Flygutställningar förekommer ofta, likaså flygdagar men de är oftast militära eller sportbetonade. Trafikbolagen har på den se-

naste tiden kraftigt nedskurit sitt deltagande i dessa. En utställning enbart om trafikflyg kan dock vara till nytta då det gäller att presentera en ny flygplantyp med revolutionerande egenskaper, t. ex. DC-6 eller Boeing Stratocruiser. Deltagande i flygdagar brukar ske så att flygbolaget deltar med sin största och modernaste maskin, vilken kan flyga över flygfältet och den närbelägna staden, varvid ända upp till 40 000 flygblad brukar kastas ut.

Det har även blivit populärt att i samband med detta ordna en s. k. höjdgissningstävling. Planet flyger då på konstant höjd några varv runt staden och så gäller det för åskådarna att gissa flyghöjden. Som priser brukar fria flygresor uppsättas.

Ett mycket viktigt reklammedel

är fönsterskyllningarna. Det har visat sig, att det blir mycket dyrbart att skicka dessa till många platser i flera länder och att regelbundet byta dem. F. n. har flygbolags-skyllningarna med några få undantag vanligtvis i bolagens förmånsta fönster, fått en något konventionell utformning, men nya friska tendenser har börjat synas.

Affischer är ett vanligt reklammedel som utnyttjas en hel del av flygbolagen, dock enligt min mening alldeles för litet. En flygaffisch kan ju göras med många trevliga motiv. I t. ex. Schweiz — men också

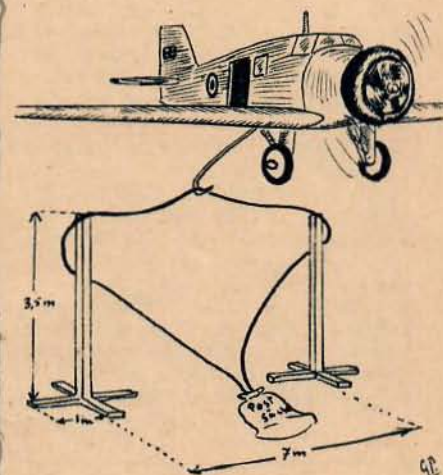
(Forts. på sid. 4.)

GRIP SÄCKEN

I höstas gjordes i Finland försök att under läsläggningstiden transportera post per flyg till de isolerade skärgårdskommunerna i Kvarken. Försöket utföll väl och i vår har man mera rutinnässigt fortsatt dessa flygningar. Ett av arméns Junker-plan har varit stationerat i Vasa för detta ändamål och under hela den tid då isen varken blir eller brister har post dagligen kastats ned i fallskärmsförsedda »torpeder» både till kommunerna i Kvarken och på Karlö utanför Uleåborg.

Man gjorde även försök i höstas att upp-

En skiss som visar det nya finska systemet för att hämta upp postsäckar.





Ovan: Glada flygvärdinnor som genomgått TWA:s tre veckors »charmkurs». — T v: En fransyska undervisar i skönhetsvård. — T h: Stor vikt läggs vid en värdad make-up.



I FLYKTEN!

hämta avgående post från skärgården, vilket dock misslyckades. Vid det system som då användes hade man mellan två ställningar c:a 3 m över marken spänt ett fingertjockt rep i vars båda ändar en 20 kg:s postsäck var fästad. Det var meningen att med dragg hala in linan med säckarna till planet, men vid det första försöket brast repet och vid det andra gick draggen sönder. Nu i år har man begagnat sig av en ny metod, som utfunderats av flygkapten E. Rauffio och löjtnant K. Ilkama, som visat sig praktiskt genomförbar. I stället för dragg har man nu en lång järnkrok monterad under flygkroppen. Postsäcken placeras mellan två ställningar, som liknar vanliga höjdhoppställningar. Både från Bergö och Karlö har postplanet på detta sätt tagit upp avgående post. Det har varit fråga om endast partier av ringa vikt hitills, men med en hydraulisk anordning för järnkrokens fäste som konstruerats, beräknar man att kunna ta upp postsäckar på 15 kg:s vikt.

Postverket planerar att i en snar framtid börja med reguljära postflygningar året runt med egna maskiner, bl a på linjen Vasa—Uleåborg. Offert på driftsbilliga och för ändamålet lämpliga maskiner föreligger från firman Veljekset Karhumäki. Förutom post skulle planen även kunna ta med 3—4 passagerare.

Posttorpederna lastas in i planet.



T v: I pauserna intressera sig flygvärdinnorna för flygtekniska frågor och här studerar man ett hydrauliskt system. — Nedan: Det är fel att betrakta flygvärdinnor som pin-uppor, även om TWA liksom andra flygbolag vill ha denna del av personalen så tilltalande som möjligt.

Charm i luften

I USA där flygvärdinneyrket en gång föddes försöker man ständigt finna nya vägar för att göra denna del av trafikflygets service så perfekt som möjligt. Sålunda har TWA:s flygvärdinnor fått gå igenom en speciell s. k. »charmkurs», där tonvikten lagts vid att ge den kvinnliga personalen rent umgängespsykologiska »färdigheter». Make-up-en får en sista avputsning och flygvärdinnorna får en inblick i fransk skönhetsvård.

TWA
TRANS WORLD AIRLINE





Så här kommer det Bristol Theseus-utrustade trafikflygplanet Handley Page Hermes V att te sig när det kommer i tjänst någon gång nästa år.

BOAC får reaktionsdrift

Det brittiska Ministry of Supply har beställt 25 fyrmotoriga trafikflygplan av typ Handley Page Hermes IV. Denna typ är en direkt utveckling av det militära transportplanet Hastings som nu är under serietillverkning för RAF. I motsats till Hastings har emellertid Hermes IV försetts med noshjulsställ och en förlängd flygkropp. Motorutrustningen på Hermes IV består av fyra 2210 hk Bristol Hercules 263. Flygplanen är konstruerade för flygning i substratosfären och är fördenskull utrustade med övertryckskabin.

Hermes IV är avsedd för de medellånga imperieflyglinjerna och väntas vara i trafik på nyåret 1949. Prototypen beräknas bli färdig för provflygning nästa vår.

Hermes IV får en maximal marschfart av 478 km/t på 7,500 m höjd, en flygvikt på 35,335 kg, en max betalande last av 7,700 kg samt en max flygsträcka på mer än 5 600 km.

För att uppnå bästa tänkbara ekonomi på imperieflyglinjerna kommer man att använda 47 procents effektuttag på motorerna och detta beräknas ge en marschfart av 400 km/t på 6,100 m höjd. Flygplanets tjänsteflygsträcka varierar naturligtvis med den medförda betalande lasten men blir mellan 2,400 och 5,500 km. Med en betalande

last på exempelvis 5,200 kg, d. v. s. 36 passagerare och ca 2 tons bagage och gods blir flygsträckan ca 3,200 km. Alternativt kommer man emellertid också att bygga en version för 40 passagerare samt ytterligare en avsedd för kombinerad dag- och nattrafik med 38 sittplatser som lätt kan ändras om till 22 britsar.

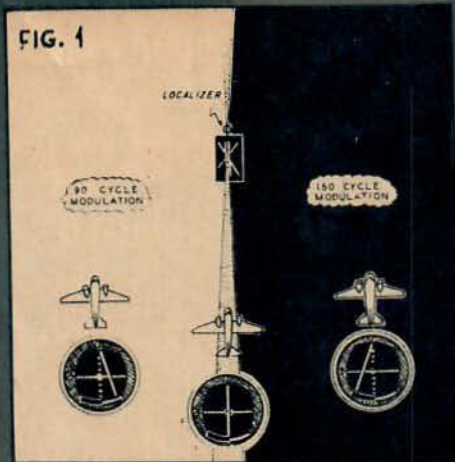
Hermes V flyger nästa år

I Ministry of Supplys beställning av Hermes-plan ingår även två prototyper av Hermes V utrustade med propellerturbinaggregat av typ Bristol Theseus. Dessas effekt motsvarar 2,400 hk vardera. Hermes V är f. n. under byggnad och väntas kunna provflygas tidigt nästa år. Den allmänna utformningen av Hermes V är identisk med föregångaren Hermes IV och planet kan alternativt inredas för 40, 52 eller 63 passagerare. Hermes V väger fullastad ungefär 38 ton, d. v. s. ca 1 ton mer än dess kolvmotorutrustade föregångare. Theseusmotorerna beräknas ge planet en marschfart på 540 km/t på 9 150 m och en flygsträcka på 3 345 km. I jämförelse med Hermes IV har även den direkta bränsleekonomin förbättrats något men inte i så hög grad som t. ex. i fråga om marschfarten.



Inte mindre än tjugofem plan av denna typ, Hermes IV, utrustade med fyra 2210 hästkrafters Bristol Hercules 263-motorer, har beställts för BOAC:s räkning.

FIG. 1

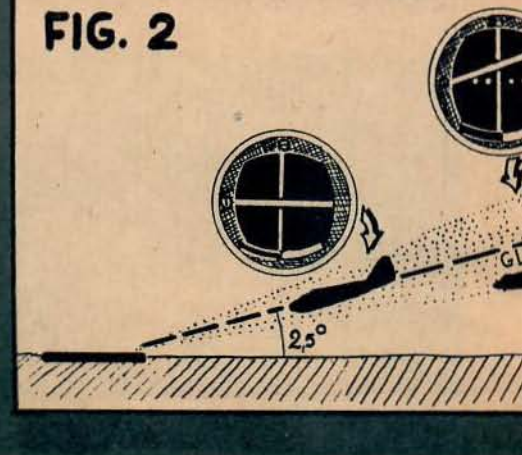


Som bekant flyger inte människorna lika lätt som fåglarna. Än så länge är de beroende av en mångfald jordbundna hjälpmedel för sin navigering och den punkt har redan nåtts, då trängseln i luften börjar resa ansevära trafikproblem i USA. Det finns helt enkelt inte tillräckligt med utrymme för piloterna att alltid följa passagerarnas önskemål och tidtabellens klockslag utan allvarlig risk för kollision.

Det kan tyckas att övergången från markens två till luftens tre dimensioner skulle medföra en lättnad i trafikhänseende. Paradoxalt nog är detta inte fallet — åtminstone inte ännu. I motsats till marktransportmedlen kan ju ett konventionellt flygplan icke »stanna på vägen» (d. v. s. i luften) och fordrar dessutom flera kilometer för att utföra en vändning utan obehag för passagerarna. Det är uppenbart att det går åt stora utrymmen för dessa manövrer, och ehuru piloten kan använda ögonen för att hålla sitt flygplan på rätt kurs och ur vägen för andra plan i klart väder, blir han dock »blind» i moln eller dimma. Han måste helt förlita sig på en gemensam yttre makt, som med noggrann kännedom om alla närliggande flygplans lägen i lufthavet, följer och dirigerar deras rörelser. Denna makt utövas i USA av det federala ATC (Air Traffic Control)-systemet i CAA:s regi och kan bildligt talat sägas fylla samma funktion som trafikpolis och gatukorsningarnas ljussignaler för markens fordon.

Lufttrafiken i USA flyter (förlåt: flyger) fram på 70.000 km noggrant fastställda »luftvägar» (civila huvudflygleder). Dessa osynliga stråk är 16 km breda och demarkationslinjen mellan trafiken åt ena och andra hållet utmärkes genom radiostrålar från fyra på marken längs flyglederna. Landet har indelats i 23 regioner för reglering av lufttrafiken, var och en med ett eget vitt utgrenat telefon- och teleprintnät för att erhålla meddelanden om flygningarna samt befordran av instruktioner till de olika planen. På alla viktiga knutpunkter inom regionen reglerar en trafikkontrollör (flygledare), som bär huvudansvaret för att tra-

FIG. 2



USA-flyget av i dag:

TRAFIKREGLERING och blindlandningssystem

AV FLYGEKONOM JUNEY DILLENBECK

fiken löper smidigt och ordnat och att flygplanen ständigt hålls noggrant åtskilda. Detta sker i regel genom tillämpning av det s. k. blocksystemet, vilket kommit att bli ett av de fundamentala begreppen i luftens trafikreglering i USA. Såsom kriterium på ett adekvat utrymme för ett flygplan har hitintills använts en tänkt luftkub, 8.000 m bred, 300 m djup och 10 minuters flygväg lång. Då man nu eftersträvar att minska denna kub för att få plats med flera flygplan utefter »vägen» på en gång, har den enda praktiskt användbara variabeln befunnits vara längden. 10-minuterstiden har nämligen godtyckligt valts såsom skäligheten för ATC-personalen att analysera en trafikstockning och instruera respektive piloter om den fortsatta flygningen. Om nu arbetet på marken kan accelereras torde emellertid avståndet kunna nedminskas till hälften eller fjärdedelen utan att åsidosätta säkerheten. Detta söker man nå dels genom att övergå till direkt kontakt mellan kontrollörer och flygplan, istället för som tidigare via reguljär radiostation, dels genom att göra så mycket som möjligt av rutinarbetet för kontrollörerna helautomatiskt.

Problemet utrymme på luftvägarna

i USA är ändå ingalunda av samma kritiska natur som trafikstockningen kring flygfälten vid starter och landningar. I instrumentväder tar en normal landning c:a 10 minuter per plan vid storflygfälten i USA med hjälp av de konventionella navigerings- och landningssystemen. När nu avstånden mellan flygplanen på luftvägarna krymper och flera vägar sammanstrålar till ett enda flygfält, betyder detta att ett nytt plan kan väntas anlända var eller varannan minut under bråda tider på dagen. Krigsrönen på radar- och radiopejlingsområdet har tillfört trafikflyget ett antal nya blindlandningssystem, vilka nedbringat tidsintervallen mellan landningar till 3 å 4 minuter. Insatserna som gjorts på detta fält kan iaktiskt sägas ha historisk betydelse i det

att de utmärker påbörjan av den epok, då människan kan anse sig ha totalt besegrat mörker och dimma.

Omedelbart efter kriget satte flera amerikanska flygbolag igång med att modifiera och vidareutveckla existerande radarsystem till att bli ett lika oumbärligt instrument i fred som i krig. I början av 1946 lät t. ex. TWA installera en sökarradar i en konverterad C-47:a. Det var en medelstor, specialkonstruerad typ för flygplan, inbyggd under flygkroppen, med bildåtergivning på ljusskärm och förhållandevis låg vikt. Efter mer än 200 timmars provflygningar kors och tvärs över den amerikanska kontinenten kom man till följande principresultat beträffande flygburen radars användbarhet på det nuvarande utvecklingsstadiet.

Ljusintensiteten på skärmen var för svag för att man skulle kunna urskilja detaljerna i fullt dagsljus utan särskild huva, vilket gjorde det svårt eller omöjligt för piloten att både rikta sin uppmärksamhet på radarbilden och hålla utkik på luften eller marken utanför. Apparaten tycks kräva ständig fininställning och påpassning från en särskild observatör så att ödesdigra förväxlingar inte uppstår i fråga om de återgivna bilddetaljerna. En van iakttagare kunde lätt urskilja omväxlande terräng med skarpa reliefer såsom bergskammar, floder och sjöar etc. Å andra sidan blev bilden svårtydd över slättland av enahanda utseende och det visade sig mycket besvärligt att avgöra höjden över marken.

Som medel för kollisionsvarning fungerade systemet bra; dock var placeringen av antennen under flygplanet mindre lycklig. Andra flygplan, vilka befann sig högre än den egna maskinen och således utanför bestrålningsfältet framträdde överhuvudtaget icke på radarbilden. Den bästa lösningen för framtiden anses vara om systemet kan sammankopplas med en automatisk ljud- eller ljusvarningssignal, som träder i kraft, då något föremål på marken eller i luften kommer inom räckhåll.

(Forts. på sid. 39.)

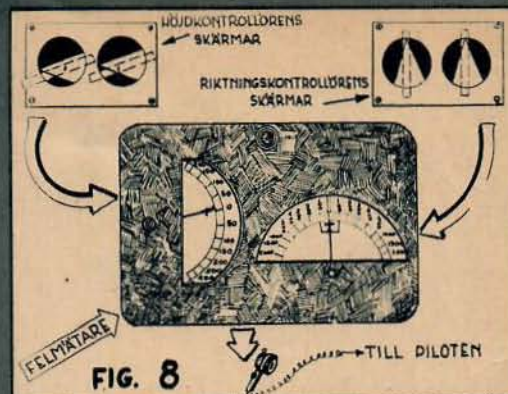


FIG. 8

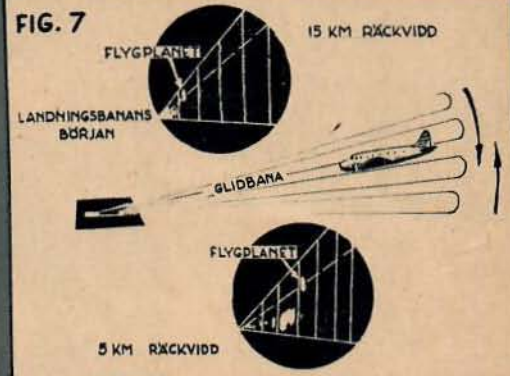


FIG. 7

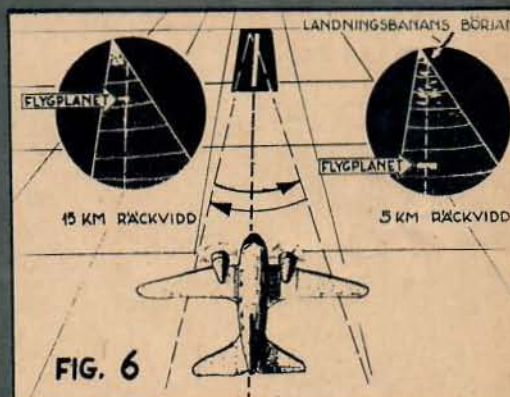


FIG. 6

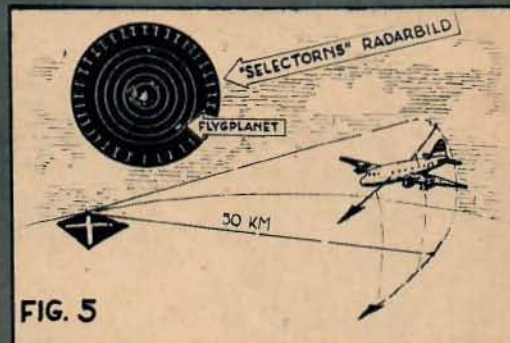


FIG. 5

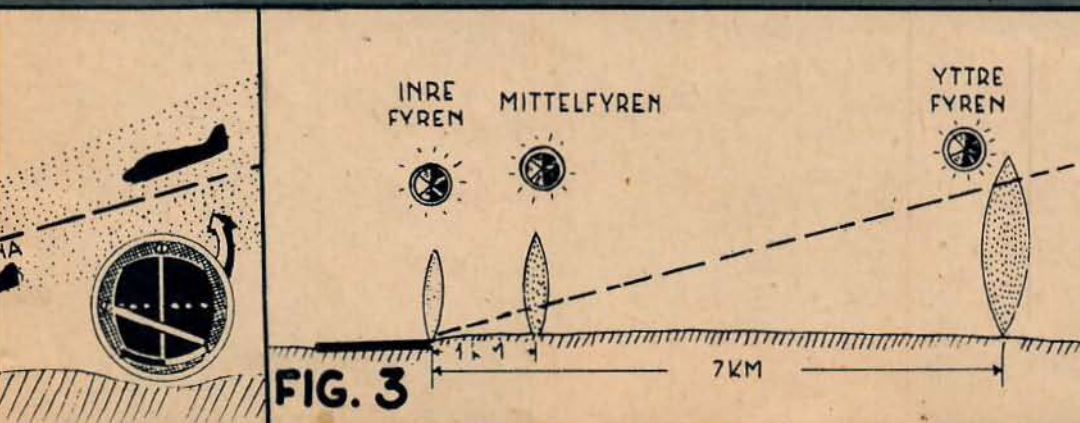


FIG. 3

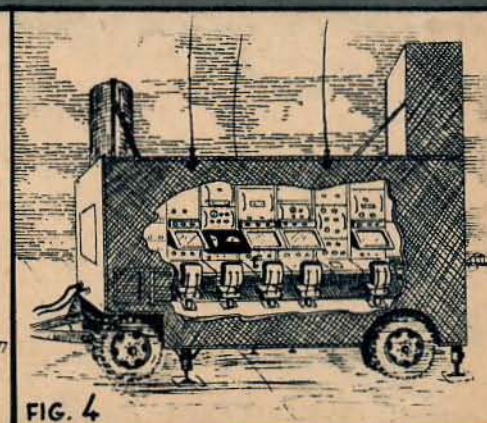


FIG. 4



CONVAIR 240 är det första tvåmotoriga trafikflygplanet i världen som är försett med övertryckskabin. 160 plan av denna typ är under tillverkning för fyra amerikanska, ett australiskt, ett indiskt, ett argentinskt och två europeiska (KLM och SABENA) flygbolag. Flygplanet tar 40 passagerare och har en marschfart på 480 km/t.

TRAFIKFLYGETS NYA GENERATION

Under 1947 kommer en hel del nya typer av trafikflygplan att insättas i tjänst. Flertalet av dessa plan har provflugits under senare delen av förra året och är nu under serieproduktion. I många fall har emellertid flygplanfabrikanterna, så gott som uteslutande de amerikanska, överskattat behovet av trafikflygplan, varför en hel del till synes mycket lovande typer och projekt måste skrälläggas av ekonomiska skäl. Till denna kategori räknas i första hand Republic-fabrikens sensationella flygplan Rainbow, vilket fabriken, som en följd av American Airlines annullerade beställning på 20 plan, inte anser sig ha råd att fortsätta arbetet på. Övriga nedlagda amerikanska trafikflygtyper är Lockheed Saturn, Boeing 417, Curtiss-Wright CW-20E och CW-28, Douglas DC-7 och synbarligen också Douglas DC-8.

De typer som ridit ut den nuvarande ekonomiska stormen inom USA:s flygindustri och beräknas kunna sättas in i reguljär trafik i år är de fyrmotoriga jättarna Boeing Strato-cruiser och Douglas DC-6 och de tvåmotoriga Martin 202 och Convair 240. Sådana flygplan som Northrops tremotoriga frakt- och passagerarplan Pioneer och Beechcraft-fabrikens okonventionella Model 34 kan förmodligen inte väntas komma i trafik förrän under nästa år.

Några ekonomiska svårigheter i stil med de amerikanska har inte kunnat märkas på florin av nya engelska trafikflygplantyper. Under 1946 debuterade inte mindre än åtta nya typer av större och mindre trafikflygplan men av dessa har hittills endast tre — Vickers Viking, Bristol Wayfarer-Freighter och de Havilland Dove — visat sig i reguljär trafik. Många fabriker ligger emellertid inne med stora beställningar på sina respektive nyskapelser. Handley Page Ltd har t ex beställningar på 25 plan av typ Hermes IV, Avro-fabriken på 20 plan av typen Tudor I och 53 av typ Tudor II, Miles på 25 Marathon-plan och Short-fabriken bl a på 12 flygbåtar av typen Solent. De jättelika Bristol 167 och Saunders-Roe SR/45 har hittills beställts i fyra exemplar vardera. Före 1950 torde emellertid inget av dessa senare visa sig på de internationella flyglinjerna.

Längst tidigare eller närmare bestämt på våren 1948 beräknas de första svenska trafikflygplanen av typ Saab Scandia komma i trafik på de europeiska flyglinjerna. Inte mindre än 70 plan är f n under tillverkning för olika europeiska och svenska bolag och det råder inget tvivel om att Scandia kommer att bli en mycket svår konkurrent till de nyaste amerikanska och engelska motsvarigheterna.



Ett av världens största tvåmotoriga trafikflygplan — det engelska Airspeed Ambassador för max 48 passagerare — har nu kommit mycket nära fullbordan. Marschfarten ligger mellan 400 och 450 km/t. Motorerna är av typ Bristol Centaurus på vardera 2 600 hk.



Modellen ovan t v visar hur Beech Model 34 kommer att ta sig ut. — T v ses BOAC:s första Short Solent-flygbåt, en civil utveckling av Short Seaford. — T v: 1948 beräknar Curtiss-Wright ha sitt nya fyrmotoriga lastflygplan CW-32 klart för provflygning. Stjärtpartiet är fällbart uppåt.



MARTIN INVADERAR LUFTEN



Martin 202 snett underifrån. Det långa »boksprö-tet» i nosen är ett extra pitotrör som användes vid provflygningarna. — På den infällda bilden ses en del av förarrummet med den välordnade instrumentpanelen.



Standardtypen bland de tvåmotoriga trafikflygplanen — den välkända Douglas DC-3 — är nu på god väg att bli omodern. Att finna en värdig efterträdare till denna världsberömda flygplanstyp är emellertid inte det lättaste. Här i Europa har engelsmännen på sina egna flyglinjer gått in för Vickers Viking medan vi svenskar på goda grunder hoppas att den helsvenska Saab-skapelsen Scandia skall spela en framträdande roll i det europeiska efterkrigsflyget. I USA och till en viss del även i Sydamerika ser det emellertid ut som om Martin-fabrikernas nya trafikflygplan Martin 202 i skarp konkurrens med Convairs Model 240 skulle bli den dominerande tvåmotoriga typen. Redan innan provflygningen med Martin 202 ägde rum i november i fjol had fabriken beställningar på över 350 plan. Den oerhörda annons- och reklamkampanj som föregått Mar-

tin 202 har säkerligen inte varit särdeles billig och det återstår att se huruvida inkomsterna vid 202-försäljningen (varje plan kostar omkring 250 000 dollar) kommer att täcka de oerhörda utgifterna. Visserligen representerar Martin-fabrikens ineliggande orderstock ett värde på 201 miljoner dollar, varav mer än hälften kommer på det militära, men frågan är om det inte imponerar mera när man får höra att fabriken årligen utbetalar löner på mer 120 miljoner dollar till sina 17 000 anställda.

Alltnog, 350 beställda plan måste anses vara ett mycket gott resultat med tanke på att hela det amerikanska trafikflygets flygplanpark före krigsutbrottet understeg detta antal. Enligt vad som hittills offentliggjorts har inga Martin 202 beställts av europeiska flygbolag utan köparna är uteslutande amerikanare.

Martin 202 är som bekant ett tvåmotorigt, lågvingat medeldistans-flygplan avsett för 36—40 passagerare. Liksom de flesta amerikanska flygplan är Martin 202 utrustad med nosställ. Ur passagerar- och servicesynpunkt har en hel del betydelsefulla förbättringar genomförts, som t ex påfyllningsanordning för bränsletankarna på undersidan av vingen samt kombinerad trappa-dörr som kan fällas ut ur den bakre flygkroppens undersida. Motorerna utvecklar en starteffekt på 2 100 hk vardera och är av typ Pratt & Whitney R-2800 »Double Wasp».

Provflygningarna har visat att planet med 1 400 hk effektuttag per motor på 3 050 meters höjd har en marschfart på 450 km/t. Med samma effektuttag på 4 800 meters höjd »marschar» planet på inte mindre än 480 km/t. Vidare har provflygningarna vi-

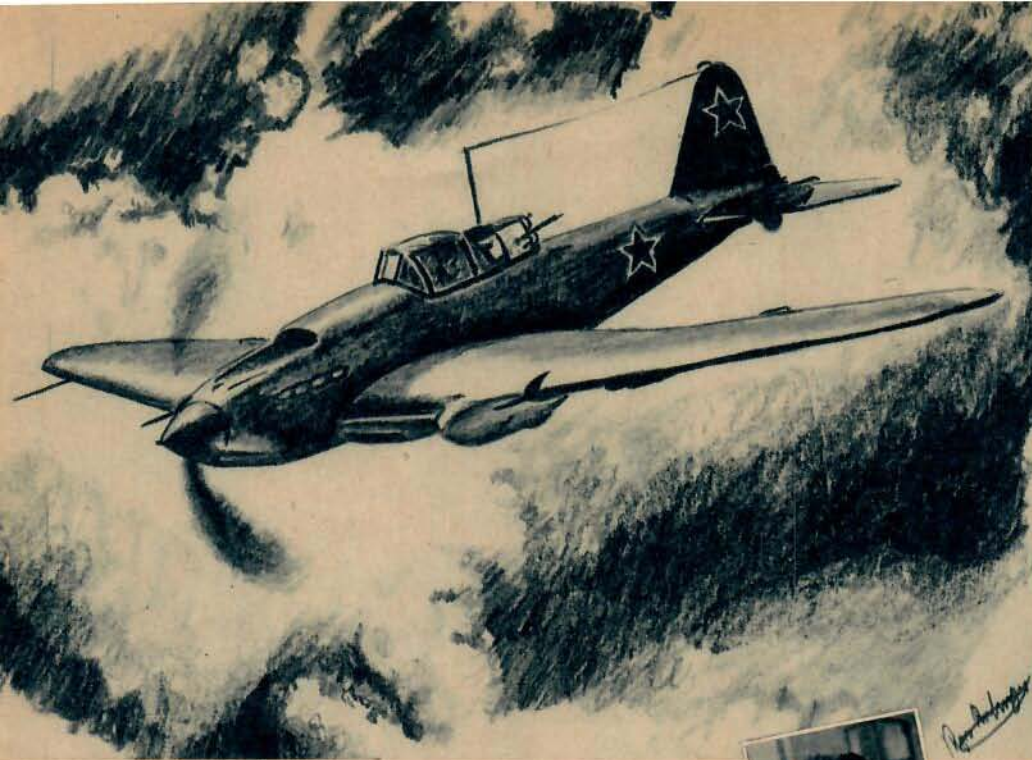
sat att planet med endast en motor uppnår en marschfart på inte mindre än 300 km/t på 3 050 meters höjd. Dessa utomordentliga prestandasiffror visar att Martin 202 vid normal marschflygning har en marschfart som överstiger dagens trafikflygplans med nära 200 km/t och att planet enbart med en motor i gång uppnår en marschfart som överstiger vad som med två motorer kan åstadkommas med flertalet av dagens tvåmotoriga trafikflygplan. De kraschsäkra bränsletankarna på Martin 202 rymmer 3 880 liter vilket medger en praktisk flygsträcka på omkring 1 600 kilometer.

Serietillverkningen av Martin 202 är i full gång och hittills har fem plan provflygits. Innan leveranserna kan påbörjas ford-ras emellertid typcertifikat, s k »NC» från den amerikanska luftfartsstyrelsen. Martin-fabrikens ledning räknar emellertid med att denna sak skall vara klar inom kort.



T v: Lossningen sker »på löpande band» med hjälp av den specialbyggda transportanordningen. Observera den »skilpta» spetsen på Hamilton-Standard-propellern. — T h: Den inbyggda trappan sitter i bakre delen av flygkroppen och manövreras av piloten.

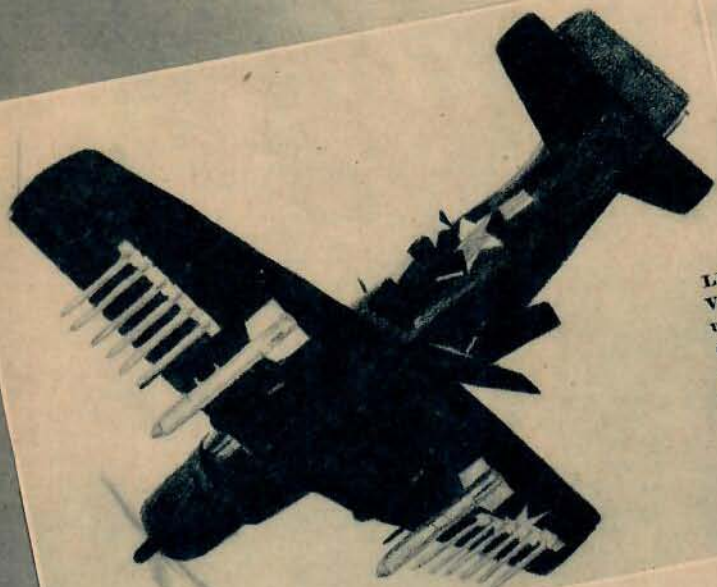




RYNO BOLMGREN, Klippan, segrade i klass B med denna effektfulla teckning av det ryska attackplanet IL-2. Han går i Klippans Samrealskola, klass 2:a och har AB i teckning. Flygplan har han tecknat sedan ett par år tillbaka och han är även flitig replikamodellbyggare.

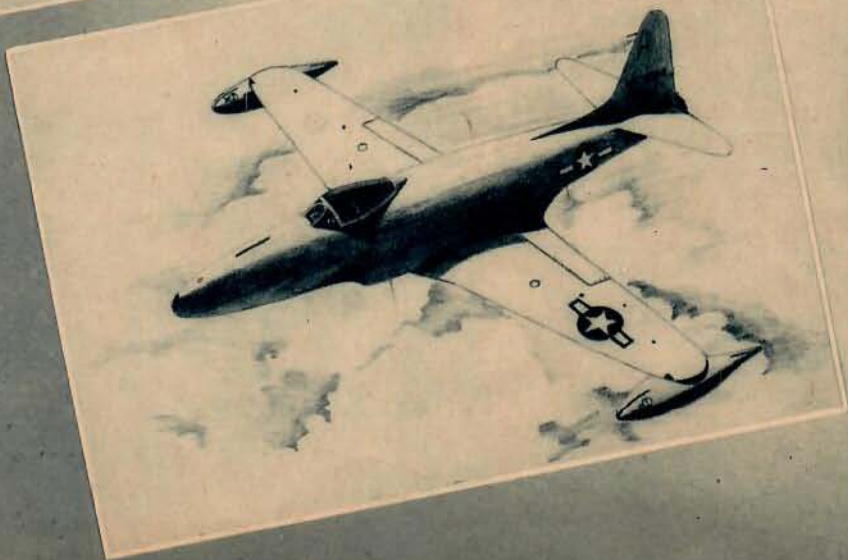


ERIK KARLSSON, Växjö, blev förra året etta i klass A. Denna gång var konkurrensen hårdare men denna utomordentligt vackra teckning av DC-4:an i »stompmanér» räckte dock gott och väl till en andraplacering.



LENNART DAHL, Västerås, heter den unge konstnären till denna dykande Skyralder. Teckningen är utförd i fettkrita. Det blev ett andra pris i klass B.

BJÖRN LARSSON, Ängby, är den ene av tredjepristagarna i klass B. Här ses hans skickligt behandlade blyertsteckning av Shooting Star.



CHAUFFÖR i ÖRB blev Nordens bästa fly

Teckningstävlingen blev succé! Över 1 Norden hade kommit in före tävlingstiden intresset för att teckna flygplan tycks något fel på. Konkurrensen var oerhörd i klasserna, i synnerhet i klass A, båda klasserna, i synnerhet i klass A, teknik så att juryn faktiskt undrade amatörer eller »proffs». I klass B är listan så tillvida att man beslöt dela Ängby och Per-Arne Eriksson, Ul och tackar samtliga deltagare för nu blivit lottlösa önskar vi bättre

Klass A (deltagare över 15 år)
1:a pris, 100 kr, Alf Larsson
2:a pris, 50 kr, Erik Karlsson
3:e pris, 25 kr, Carl-Erik Eriksson

Klass B (deltagare under 15 år)
1:a pris, 100 kr, Ryno Bolmgren
2:a pris, 50 kr, Lennart Dahl
3:e pris, 15 kr varde Per-Arne Eriksson, Ul



PER-ARNE ERIKSSON hade As



Örebro tecknare!

Teckningar från hela
gången den 10 maj —
sannolikt inte vara
de och de främsta i de
de en drivkraft och en
det var en tävling för
es den ursprungliga pris-
ris mellan Björn Larsson,

- klassiga arbeten de presterat
at intresse. Och för dem som
eka nästa gång.
- födda 1931 eller tidigare):
Ångbrotorget 9, Örebro,
Fagraholm 65, Växjö,
berg, Jungfrugatan 19, Stockholm.
- ar, födda 1932 eller senare):
Angren, Åby 3, Klippan,
Pahl, Utanbygatan 10, Västerås,
Björn Larsson, Karlebyvägen 4, Ångby,
stadsvägen 4, Ulriksdal.

(Forts. på sid. 31.)

ALF LARSSON, Örebro, segrade i klass A med denna effektfulla blyertsteckning av en Boston-bombare. Teckningen är tekniskt korrekt och tycker inte även Ni att det dessutom ligger något dramatiskt och konstnärligt över den. I det civila är Larsson chaufför och kör en brödbil i Örebro. Tecknat har han gjort så länge han kan minnas och motiven har oftast varit flygplan. Men den konstnärlige chauffören inte endast tecknar flygplan. Han har även varit med i Örebro Segelflygklubb och tog sitt B-diplom för några år sedan och replika-modellbygget är heller inte främmande för honom.

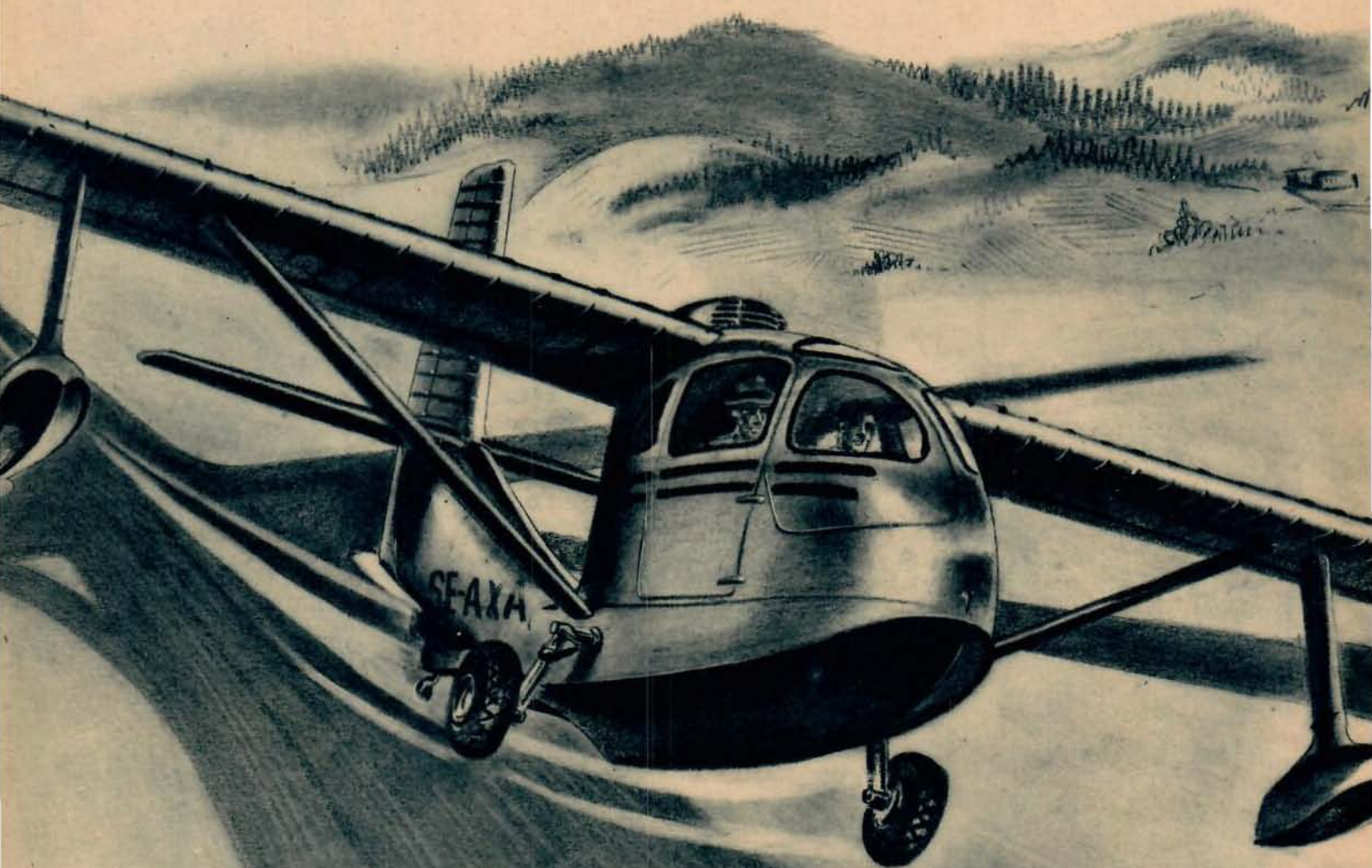
CARL-ERIK FRIBERG, Stockholm, hade producerat ett färggrant konstverk av den gamla Boeing F 4B4 som gav honom en tredjeplacering i klass A. Tyvärr kan inte reproduktionen göra full rättvisa för det flotta och genomarbetade konstverket.



ERIKSSON, Ulriksdal, den andre av tredjepristagarna i klass B, ommit denna eleganta teckning av Northrop Reporter.



EN GOD START...



framåt och uppåt....



Flyktigt sett...

Flygdagen i Norrköping i bild

Ankomsttävlingen vid flygdagen i Norrköping vanns av Ingvar Bergengren och K. H. Drotte som kom i en Ercoupe.



Norrköpings-tösen Britta Hallberg har hittills varit mest intresserad av Vampyrer men deklarerade spontant att Aros-flygs Swift kändes betydligt bekvämare.



Första pris i flyglotteriet i Norrköping var en — bil...



En von Bahr-autogiro blåste in flygdagen i Norrköping på ridderligt och originellt manér.



Nytt om Scandia

● DIREKTÖR SVEN OTTERBECK I SAAB kom nyligen tillbaka från en resa i Amerika tillsammans med ingenjör Bror Bjurströmer, Saab Scandias chefskonstruktör. USA-besöket har bl. a. gällt förhandlingar med flygmotortillverkarna Pratt & Whitney samt den kaliforniska firman Airesearch Co.

1949 tänker nämligen Saab släppa ut en ny upplaga av Scandia i marknaden, försedd med övertryckskabin och starkare motorer. Den serie på ett 70-tal plan som nu är under tillverkning för leverans nästa år får emellertid inte denna utrustning. Den nya Scandia blir av allt att döma ett av de alla första flygplanen i världen som kommer att utrustas med den splittterna Pratt & Whitney-motorn R-2180, vilken ger en garanterad starteffekt på 1 650 hk. Pratt & Whitney-ingenjörerna hoppas emellertid att effekten så småningom kommer att stiga till omkring 1 800 hk. Den nya Scandia-upplagan som får dessa nya motorer blir som omtalats också utrustad med övertryckskabin. Det är för denna anläggning som Airesearch Co. skall leverera viss utrustning.

De nya motorerna och övertryckskabinen medger givetvis flygning på betydligt större höjd än vad som är möjligt med Scandias nuvarande utrustning, vilket även medför att hastigheten kan ökas ganska avsevärt. På en flyghöjd av omkring 6 000 meter beräknar Saab att planet's ekonomiska marschfart skall överstiga 400 km/t.

Vad dessa förbättringar innebär är inte svårt att förstå. Scandia bibehåller sina överlägsna flygegenskaper vid låg fart samtidigt som planet får en marschfart vilken är fullt i klass med amerikanarnas nyaste typer. Dessa amerikanska plan har emellertid den uppenbara nackdelen att de i motsats till Scandia har mycket höga vingbelastningar med ty åtföljande höga landningsfarter. Scandia inte bara bibehåller sina utmärkta egenskaper i närheten av marken utan får också sin tidigare mycket korta startsträcka ytterligare reducerad och dessutom en betydligt bättre stigningsförmåga.

Nedan: Kapten Ture Wage, Smålandsflyg, har nyligen varit i Stockholm för att få radioanläggning installerad i bolagets nya Seabee.



Den 1000:e Navion har nyligen provflugits och får här en extra dekoration på målad.



Filmpublik i Jönköping

1947 års Flyg- och Motormässa på Jönköpings flygfält den 10 och 11 maj blev en bråkande folkfest med åskådarmassor i tiotusental kring fältet, en virvlande luftkarusell över den fagra Vätterbygden och önskevåder. Solen sken välslignat varm från en klarblå himmel. Vättern låg som en spegel och även om det brast en smula rent organisatoriskt på en hel del programpunkter — helikoptern var mera jordbunden än luftburen, två flygmässöden, som kunde slutat nog så allvarligt, men dess bättre avlöpte lyckligt inträffade — så måste mässan karaktäriseras som succé.

Till succén bidrog inte minst Sickan Carlsson och Elof Ahrie, som lockats av Thermaniusfilm, som förevigade evenemanget på filmremsa, den eleganta flyggreven Diedric Cronstedt, som kom i sin Globe Swift och Sveriges flygande skägg, direktör Gösta Fränkel som kom i sin ägandes Saffir, men som tyvärr lämnade Jönköping alltför tidigt på söndagsmorgonen för att den större delen av publiken skulle få tillfälle att beundra systemmaskinen till det plan, som i samma veva världsrekordflög till Addis Ababa.

Ett tjugofemtal plan demonstrerades i luften och presenterades av dagens speaker, redaktör Yngve Norrvi. Amfibierna inleddes och sedan kom den rödgula trositsiga Piper Cub Cruiser, Swiften, den öppna danska KZ-Sport, Ercoupen och den gamla »konservativa» Auster Arrow... På eftermiddagen gjorde en av ABAs DC 3:or ett par eleganta svängar över fältet och så drog det sig så småningom ihop till prisutdelning. Så här ser prislistan i ankomsttävlingen ut. Tretton maskiner startade och resultatet blev:

Militärutbildade flygare: 1) W. Forslund, Nyköping, Piper Cub Cruiser, 50 prickar; 2) L. Claesson, Göteborg, 308.

Privatflygare: 1) K. G. Svedberg, Norrköping, K. Z. 3, 110 prickar; 2) L. Clementsson, Malmö, Piper Cub, 146; 3) N. Olofsson, Göteborg, Moth, 168; 4) A. Gustafsson, Jönköping, Piper Cub, 188; 5) F. Lönnäs, Jönköping, Cessna, 209; 6) F. Karlén, Karlsborg, K. Z. 3, 229; 7) D. Cronstedt, Västerås, Swift, 251; 8) A. Wärnegård, Jönköping, K. Z. 2, 258; 9) N. Claesson, Göteborg, K. Z. 2 Sport, 300; 10) G. Tärnlund, Skövde, Cub, 315; 11) O. Matsson, Stockholm, Piper Cub, 465 prickar.

En populär gäst på flygdagen i Jönköping var Elof Ahrie som här diskuterar med flygdagsorganisatören Torsten Gustafsson (t h) och chefen för Aros-flyg, greve Diedric Cronstedt.



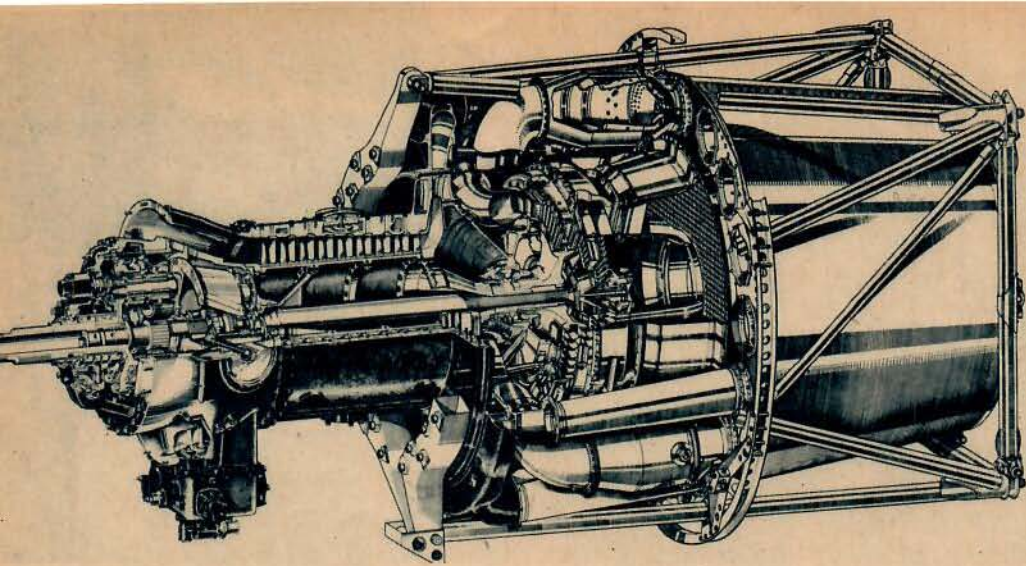
En färsk skiss av storflygfältet vid Halmstjön, som vid en tävling i Aftonbladet fått namnet Stockholm-Attunda.



REVOLUTIONERANDE NYHET? En amerikansk ingenjör — W. Laurence Le Page — höll helt nyligen ett föredrag om trafikflygets säkerhet inför en del kommittéer ur den amerikanska finansvärlden. I samband med föredraget framlade han några skisser till ett trafikplansprojekt som han hoppades kunde bli lösningen på trafikflygets säkerhetsproblem vid landning i dåligt väder. Projektet kallas »Rotor-Prop transport», är avsett för 21 passagerare och är beräknat för en toppfart på c:a 350 km/t. Det fina i kraksången är emellertid varken kapaciteten eller farten utan framdrivningssättet. I vingspetsarna har planet »propellerrotorer» med en diameter på c:a 18 m, vilka under normal flygning fungerar som vanliga propeller, medan de vid inflygningen till flygplatsen kan fällas upp och tjänstgöra som rotorerna på en helikopter.



RYSK REAKTIONSJAKT. Rysarna lär nyligen ha visat ett hundratals reaktionsdrivna jaktplan och ett mindre antal tunga bombplan i Superfortress storslek klass av ny typ. Jaktplanet (ovan) är en skapelse av den kände konstruktören Simon Lavotchkin. Som synes är det två inbyggda reaktionsmotorer i flygkroppens underdel och de påstås vara av den tyskbyggda typen BMW 003A vilka tillsammans ger en dragkraft på 1 595 kg. Toppfarten överstiger säkerligen 800 km/t. Spännvidden är c:a 12 m och längden c:a 10,5 m.



Röntgenteckning av Bristol Theseus.

ves genom en epicyklisk växel och av ett separat turbinhjul, som arbetar som ett tredje steg, innan avgaserna tas i anspråk för reaktionsdrift. Denna åtgärd att mekaniskt skilja turbinhjulen för kompressorn och propellern från varandra samtidigt som man infört en automatisk anordning för att kontrollera deras relativa varvtal utgör en av de ledande principerna i denna konstruktion. Man vinner därmed enkelhet och en viss flexibilitet i driften samtidigt som aggregatet blir mera lättstartat.

Vid konstruktionsplaneringen siktade man på en propellerturbin med en bränsleförbrukning jämförbar med en kolmotorers vid c:a 500 km/t och 6000 m höjd.

»Theseus» har tillverkats i två olika utföranden TH 21 och TH 11. Den förra skiljer sig från den senare genom att innefatta en värmeväxlare, med vars hjälp en

THESEUS — fredsflygets motor

Av BEGE

Den intensiva utvecklingen inom flygtekniken under det senaste kriget hetade konstruktörerna av framdrivningsaggregat att göra ett djävt hopp framåt. Reaktionskraften togs i anspråk utan att man dessförinnan hade utprovat den naturliga och logiska länken i utvecklingskedjan på detta område — propellerturbinen.

Med krigets slut fick konstruktörerna en andhämtningsspaus och man har gått tillbaka till det överhoppade trappsteget för att känna på dess bärkraft. Den första förbränningsturbin för propellerdrift, som genomgått officiella typprov är en produkt från Bristol Aeroplane Company's välkända motortfabrik har tidigare hämtat namn åt sina motorer från den grekiska mytologiens värld och den skapelse, som här närmare skall beskrivas, har fått benämningen »THESEUS». Näst Heracles är Theseus Greklands största sagohjälte och i Aten blev Theseus demokratins speciella hjälte. Man kan måhända ställa förhoppningar att den engelska Theseus skall förmå värna om den moderna demokratins världsfredssak.

Den 7 februari 1947 startade ett fyrmotorigt bombplan av typ »LINCOLN II» på en provflygning från flygplatsen vid Filton. De båda yttermotorerna hade ersatts med två Bristol »Theseus» turbiner. Denna historiska flygning ägde rum något mer än 18 månader efter det »Theseus» för första gången kördes i provbock och endast sju veckor efter att motorn som den första propellerdrivande turbinen för flygdrift genomgått och bestått officiella typprov.

Man hade valt Lincoln-flygplanet för dessa »provbocksflygningar» med tanke på planets goda flygegenskaper på större höjder samt de goda utrymmen som flygkropp-

pen i denna maskintyp erbjuder observatörer och provningspersonal med deras omfattande utrustning.

Innan flygproven kom till stånd hade Theseus som nämnts genomgått typprov vilka omfattade en total gångtid av 127 timmar, fördelade efter ett särskilt schema. Det rapporteras att turbinens gång var tillfredsställande under alla proven och att man icke behövde ta någon montör i anspråk för något arbete på provmotorn sedan de officiella proven hade börjat.

del av den värme, som annars skulle gå förlorad i avgaserna, överföres till den luft som passerar från kompressorn, till förbränningskamrarna. Detta möjliggör en avsevärd reduktion i bränsleförbrukningen, vilket är av särskild betydelse vid flygning på längre sträckor. Serie TH 11 turbiner har avsetts för kortare flygsträckor, där bränslebesparingen icke helt uppvägs av den viktökning som värmeväxlaren innebär. Denna väger nämligen c:a 225 kg. Även utan värmeväxlare har »Theseus» visat sig vara mera ekonomisk än nuvarande reaktionsaggregat.

Luftintag och kompressor

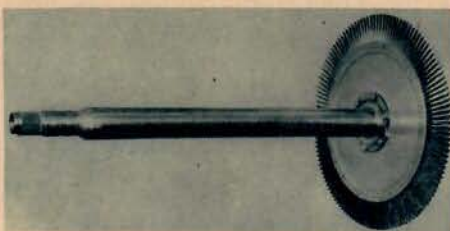
Kompressorns luftintag är ringformat och omger propellerväxeln omedelbart bakom propellern.

Axialkompressorn består av nio steg med 69 skovlar i varje krans. Skovlarna på såväl rotor som stator är tillverkade av hejade lättmetallämnen. Med axialkompressorn är sammanbyggd en enstegs centrifugalkompressor, vars fläkthjul är arbetat ur ett hejat lättmetallstycke. De båda kompressorerna lämnar tillsammans ett totalt kompressionsförhållande av omkring 5 till 1 vid 500 km/t på 6000 m höjd.

Anledningen till kombinationen av axial- och centrifugalkompressor kan sökas i två skäl. För det första möjliggör användandet av centrifugalkompressor i det sista steget ett effektivt sätt att transportera luften från axialkompressorns mindre diameter till den större diameter, som erfordras för värmeväxlaren.

För det andra har man velat uppnå större flexibilitet och högre genomsnittlig verkningsgrad. Dett har lyckats genom att kombinera axialkompressorns bättre verkningsgrad vid högre kompressionsförhållande med centrifugalkompressorns större verkningsområde. Kompressorn har ett varvtal av 8200 vpm vid fullgas och lämnar då c:a 800 kg luft per min under statiska förhållanden vid havsytans nivå. Kompressorn kräver under motsvarande förhållanden för sin drift en effekt av omkring 3500 hk.

(Forts. på sid. 41.)



Propellerturbinens hjul med axel.

Oljefiltret kontrollerades och förbränningskamrarna besiktigades utvändigt var 10:e gångtimme, men inga defekter observerades därvid.

Motorn var under typprovet upphängd i provbocken med samma motorfundament som kom till användning i flygplanet. Den roterande drivkraften överfördes till en flygpropeller. Den fullkomliga frånvaron av vibrationer vid varje varvtal och effekt är en av de anmärkningsvärda iakttagelserna i samband med typprovet.

Beskrivning

Allmänt

Bristol »Theseus» är en propellerdrivande förbränningsturbin, i vilken ett tvåstegs turbinhjul driver en kombinerad axial och centrifugal luftkompressor. Propellern dri-

Handley Page Hermes V som skall utrustas med fyra Theseus propellerturbinaggregat.



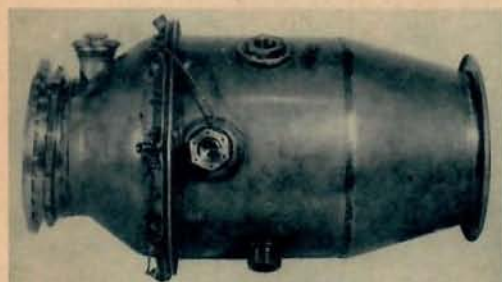
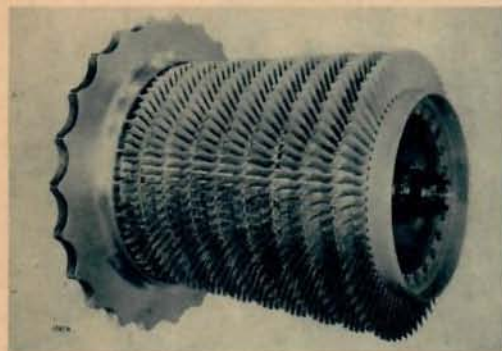
VÄGEN HEM BLEV TÖRNBESTRÖDD...

I sin sista rapport från flygningen över tre världsdelar berättar Thorsten Akrell om färden från Rhodos till Sverige, en flygresa fylld av besvärligheter och penibla situationer. Kanske kan ändå många av Akrells situationer vara andra sportflygare till nytta och bevisa att man inte får ta så stora risker.

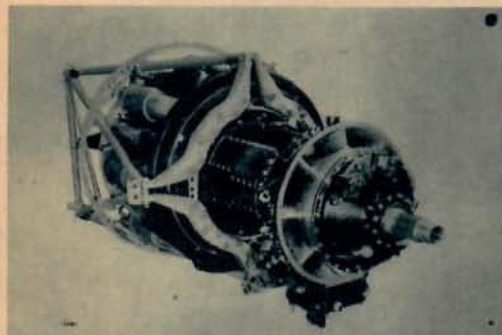
om oss, så enda alternativet var nödlandning. Den här trakten excellerade inte precis i goda nödlandningsmöjligheter, men hur det nu var hittade vi ett fält som vid rekognoscering såg skapligt ut. När vi utan hastighetsmätare och utan någon sikt framåt dansade ner i vingglidning över några otro-

(Forts. på sid. 33.)

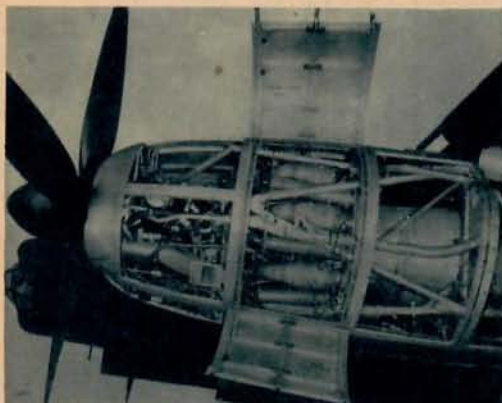
T h: Turbinhulet som driver kompressorn. — Nedan: Den sammanbyggda axial- och centrifugalkompressorn.



Förbränningskammare i Theseus.



Theseus sedd snett framifrån höger. — Nedan: Den eleganta installationen av Theseus i Lincol II.



Med en i gasbindor hårt inlindad passagerare startade vi nästa dag från Rhodos för att flyga till Athén. Som vanligt var emellertid sträckan för lång, varför mellanlandning var nödvändig. Den första gjordes på ön Coos, den andra på Syros, där vi fick nöjet och äran av att vara det första plan som någonsin landat, dock ett ganska tveklaktigt nöje, då det största fältet var 80 gånger 150 meter och omgivet av en massiv stenmur och olivträd. Det var inte utan att det kändes ganska skönt, när ljusen från Athén dök upp i skymningen och vi gick in för landningsvarvet på Hassani-fältet. Vistelsen i Athén varade en vecka, då fru Forsell var tvungen slicka sina sår, assisterad av en grekisk läkare. Utvilade och pigga angjorde vi som nästa etapp Araxos och därifrån gick färden till det underbart vackra Corfu. Där fanns inget ordinarie fält, men en gräsbana och vid det här laget var vi ju inte bortskämda.

Vår nästa långa havsflygning blev över Adriatiska havet och i ösregn och iskallt väder landade vi på Baris militärfält den 30 oktober. Som omväxling mot all havsflygning hade vi nu framför oss de italienska bergen som vi måste över på vägen till Rom. Hösten var nu långt framskriden och vädret därefter. En vecka stannade vi i Bari och tog oss sen via Benevento till Chiampinofältet utanför Rom. Efter att i fjorton dar ha väntat på väder för flygningen över Medelhavet till Nizza startade vi den 20 november. Just som vi skulle flyga ut över havet började jag pumpa bensin från extratanken till huvudtanken. Pumpen tog inte!!! Det var väl att hela Central-europa skilde oss från den firma som gjort installationen. 180-graderssväng till Ciampino. Sen var vädret sådant att det dröjde fjorton dar innan vi kunde starta. Äntligen kom vi så i väg en strålände vacker höstdag. Vi passerade öarna Monte Christo och Elba, landade på Korsicas nordspets, fyllde bensin och var så åter väl parkerade på Nizzaaerodromen några timmar senare. Den 7 dec. gick det så nordöver igen. Med vemod släppte vi Medelhavet ur sikte och vår enda tröst, när vi i dåligt väder flög upp för Rhonedalen var utarbetandet av planerna för nästa resa. Lyon var lika grått, kallt och sönderbombat som när vi passerat det i augusti och vi gladdes oss åt att nästa dag komma till Schweiz. Starten gick i dåligt väder, men jag räknade med att hänga Rhône på låg höjd, och det var ju inte mer än en timmes flygning till Cointrin utanför Genève. Tio minuter efter starten fick vi snöstorm, efter tre kvarter vid St. Genix hade vädret blivit obeskrivligt, dimman gick ner i marken eller rättare sagt vattnet och kulmen nåddes när nerisningen satte in. Först frös pilotröret till hastighetsmätaren, sen kabinens plexiglas.

Dimman hade under tiden slutit sig bak-

Varning för pinuppor!

Sverige har två prominenta flygande grevar. Den ene är givetvis Carl Gustaf von Rosen, som numera är chef för Etiopiens flygvapen och nyligen världsrekordflög en av Saabs Safirer non stop till Addis Abbeba. Den andre heter greve Diedric Cronstedt, känd flygare och verkställande direktör i Arosflyg i Västerås. I greve Cronstedts maskinpark ingår två ultramoderna sportplan av märket Globe Swift. Inom parentes sagt är han även generalagent för »Swiftarna» som byggs i Texas.

För någon tid sedan skulle greve Cronstedt demonstrationsflyga en av sina båda Swiftar i Norrköping. Planet väckte stor beundran bland flygsakkunniga och flygsinnade pressmän, som samlats på flygplatsen för att ta den silverglänsande, läckra »kärran» i närmare skärskådande. Då en journalist gav till känna sin spontana beundran, svarade den humoristiske greven:

— Ja, är det inte en rar liten pinuppa, som jag fått från Texas!

Det gav journalisten anledning att sätta följande lika lekfulla rubrik i sin tidning:

GREVE FRÅN VÄSTERÅS LANDAR I NORRKÖPING MED PINUPPA FRÅN TEXAS

Till yttermera visso stod rubriken även på löpsedeln. En »god vän» till greve Cronstedt klippte ur rubriken, skaffade sig ett exemplar av löpsedeln och sände båda delarna anonymt till grevinnan Cronstedt, som var kvar hemma i Västerås. Något upprörd satte hon sig på ett tåg till Norrköping, där dock den hotande äkten-skapliga stormen snabbt bedarrade, när greve Cronstedt själv föreställde sin pinuppa från Texas för grevinnan, som visserligen själv är flygsinnad, men som inte visste att Globe Swift-fabrikerna ligger i Texas.

Av detta är en slutsats lätt att dra:

Hur mycket än ett sportplan kan behaga,

när det bland himlens lätta moln syns guppa

man akte sig att kalla det pinuppa!

Ty då är lätt att hamna uti klistor, i synnerhet om ordet fällt bland — journalister.

Mr Nobody.

★ VIKING ★



Ett flygplan som är konstruerat just för sitt arbete, och där varje minsta detalj är utformad för att fullfölja sin uppgift med största tillförlitlighet och säkerhet. Av denna anledning valdes också Vickers Viking, då det engelska kungaparet skulle göra sin resa till Sydafrika... därför har British European Airways valt Viking för alla sina linjer på kontinenten... därför har Viking beställts av ledande flygbolag över hela världen, såsom DDL, Aer Lingus (Irland), South African Airways, Indian National Airways, Tata Air Line (Indien), Central African Airways och den argentinska regeringen.

Vickers-Armstrongs



Limited

AIRCRAFT SECTION, VICKERS HOUSE, BROADWAY, LONDON, S.W.1

FLYGPLANTILLVERKARE • KONSTRUKTÖRER • SKEPPSBYGGARE

REPRESENTANT FÖR SVERIGE: INGENJÖR V. GERHARDI, RINDÖGATAN 8, STOCKHOLM. Tel. 62 83 18.

• LONDON • SHANNON • OSLO • STOCKHOLM • AMSTERDAM • KÖPENHAMN •

STOCKHOLM • AMSTERDAM • KÖPENHAMN • FRANKFURT • BERLIN • LONDON • SHANNON • OSLO • KEFLAVIK

STOCKHOLM • AMSTERDAM • KÖPENHAMN • FRANKFURT • BERLIN • LONDON • SHANNON • OSLO • KEFLAVIK

SYMBOLEN FÖR

*Bron genom
rymden*

TILL HELA AMERIKA

Fem flygturer i veckan — Stockholm till New York, Philadelphia, Boston eller Washington, D. C. och sedan med samma flygbolag omedelbar anslutning till de viktigaste städerna i Amerika och Mexico.

ENDAST EN BILJETT TILL RESANS MÅL



Regelbunden Flagship service från: *London, Shannon, Oslo, Stockholm, Amsterdam, Köpenhamn, Frankfurt, Berlin.*



Beställ Edra biljetter hos resebyråerna eller hos American Overseas Airlines, Jakobstorg 1, Stockholm. Tel. 23 35 85.

AMERICAN OVERSEAS AIRLINES

American Overseas Airlines

American Airlines

• KÖPENHAMN ★ ANVÄND LUFTPOST — LUFTEXPRESS ★ STOCKHOLM •



KZ VII

Den nya danska fyrsitsaren KZ VII är en direkt utveckling av den tvåsitsiga KZ III Lärkan. Motorstyrkan har ökat från 100 till 125 hk och i stället för Cirrus-motorn använder man nu en amerikansk »flat sexa» av typ Continental C-125. I standardutrustning har KZ VII fast tvåbladig träpropeller men planet kan också levereras med automatiskt omställbar Aeromatic-propeller, vilken förbättrar planet's prestanda avsevärt och bl a reducerar startsträckan med 25 procent. Byggnadssättet är detsamma som på KZ III med stålörskropp och dukklädsel. Bland de förbättringar som införts på KZ VII är en ny trimningsanordning, bättre

sikt åt alla håll, ett styrbart sporrhjul etc. KZ VII tillverkas av Skandinavisk Aero Industri A/S i Köpenhamn och kostar i Sverige c:a 28.000 kronor med standardutrustning. Den ställbara propellern innebär en merkostnad på omkring 1.500 kronor.

Data och prestanda för KZ VII: Spännvidd 9,6 m, längd 6,6 m, höjd 2,1 m, vingyta 13 m², tomvikt 400 kg, flygvikt 800 kg, vingbelastning 66 kg/m², effektbelastning 6,9 kg/hk, toppfart 200 km/t, marschfart med 2.350 v/min 175 km/t, landningsfart 55 km/t vid 2,5 m/sek vind, stighastighet 3 m/sek, topphöjd 4.000 m, flygsträcka 700 km, startsträcka i vindstilla 150 m, landningssträcka 70 m.

Ovanstående siffror gäller den fyrsitsiga versionen med 800 kg flygvikt och fast träpropeller. Med 650 kg flygvikt, d.v.s. med tre personer och mindre bränslelast, är startsträckan 60 m och landningssträckan 50 m.



VÄGEN HEM BLEV...

Forts. fr. sid. 29.

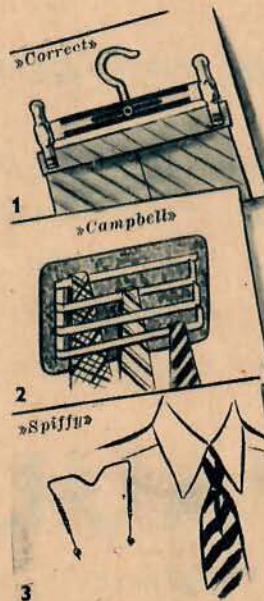
ligt höga popplar böjde jag mig fram och ropade till fru Forsell: — Det här blir den trettonde nödlandningen. Jag fick ett kort-hugget svar: — Det går åt helvete. Det gjorde det också. Vi fann oss efter ett ohjygligt brak liggande på rygg och det enda som störde tyndaden var bensinens sakta väsande när den rann ut på avgasröret.

Navigatorn såg minst sagt underlig ut i ansiktet, »Skywitch» hade klarat sig med ett böjt sidoroder, som hon nu vilade på, en knäckt snurra och böjt vingstag. Liten tyva välter stort lass. Tuvan var i det här fallet en lag frusen höstack som klippt oss precis i sättningen. Det var bara att sätta i gång med de åtgärder, som måste vidtagas. Fru Forsell togs om hand av en snäll fransk bondmora, som skötte henne perfekt och jag ägnade mig åt formaliteterna. »Skywitch» reparades i Chamberry och vi i Genève. Fru Forsell hade fått en del svåra skador i huvudet och förbjöds av läkarna att fortsätta vår odlyssne, samt lyftes under höga protester in i ABA-maskinen med kurs på Stockholm. Jag hade under tiden hämtat »Skywitch» i Chamberry och stack sedan den 30 december ensam norrut. Nyåret satt jag indimmad i Grenchen, en liten sportflygplats i Schweiz, sen följde Basel, Strassbourg, Karlsruhe och Köln. Vädrret var hela tiden obeskrivligt vidrigt, dimma och kallt och jag fick många tillfällen besanna det gamla ordspråket, att först när bäset är tomt saknar man kon, om denna i flera fall haltande liknelse tillåtes. Nu var jag tvungen göra allting själv och förbannade de schweiziska läkarnas åtgärd att skicka hem min vid detta laget rutinerade navigatös. Från Köln startade jag i 20 graders kyla, meningen var att jag skulle angöra Hamburg, men när oljetemperaturen sjönk till + 10° Celsius var det tid att landa. Jag valde Bremen. När jag körde in i hangaren och uttalade mina tvivel om att kunna få i gång motorn dagen därpå utan varmluft,

fick jag följande svar av en amerikansk mekaniker: — Det är synd ni inte kan göra som min bror hemma i Kansas. Varje kväll när temperaturen är under noll tar han två höns, som han stoppar in under motorhuvud på sin bil, deras kroppsvärme räcker för att hålla blocket varmt och kärran startar på ett klick dagen därpå. Bra tips till bilägare i Sverige och till djurskyddsorganisationerna att bilda en undersökningskommission. Uppehållet i Bremen blev hela åtta dagar, min nästa anhalt var Hamburg och så stutligen stöts

klipp här!

cirkeln den 16 januari 1947 kl 9.36 när »Skywitch» efter mer än fyra månaders bortovaro åter fick svensk mark under hjulen. Nu åtnjuter hon en välförtjänt vila hemma på landet i Skåne, väntande först på en ordentlig grundöversyn och sen de nya äventyr, som jag och fru Forsell har i beredskap åt henne. Nu återstår endast minnena av en underbar resa och att tacka både Skywitch och hennes spanare och navigatör fru Loulou Forsell för ett perfekt uppträdande under alla förhållanden och ett perfekt kamratskap.



Finexer

i herrgarderober

- 1 Praktisk byxsträckare, som håller stilen på byxorna och inbespar många pressningar. Pris endast Kr. 2:—.
- 2 En praktisk hängare, som håller ordning på herrarnas slipsar, damernas scarves och skärp. En önskepresent, som kostar 5:50.
- 3 Kragshållarna blir aldrig ostyriga eller skrynkliga, om Ni använder denna kraghållare, som kostar 1:—.
- 4 En idealisk sliphängare för den som har stort slipsförråd. Är hopfällbar och tar föga plats. Pris 2:50.

HOMPES HERRKLÄDER, KATRINEHOLM

g. sänd st. n.r. 1, st. n.r. 2,
..... st. n.r. 3, st. n.r. 4 mot postförskott.

Namn

Adress

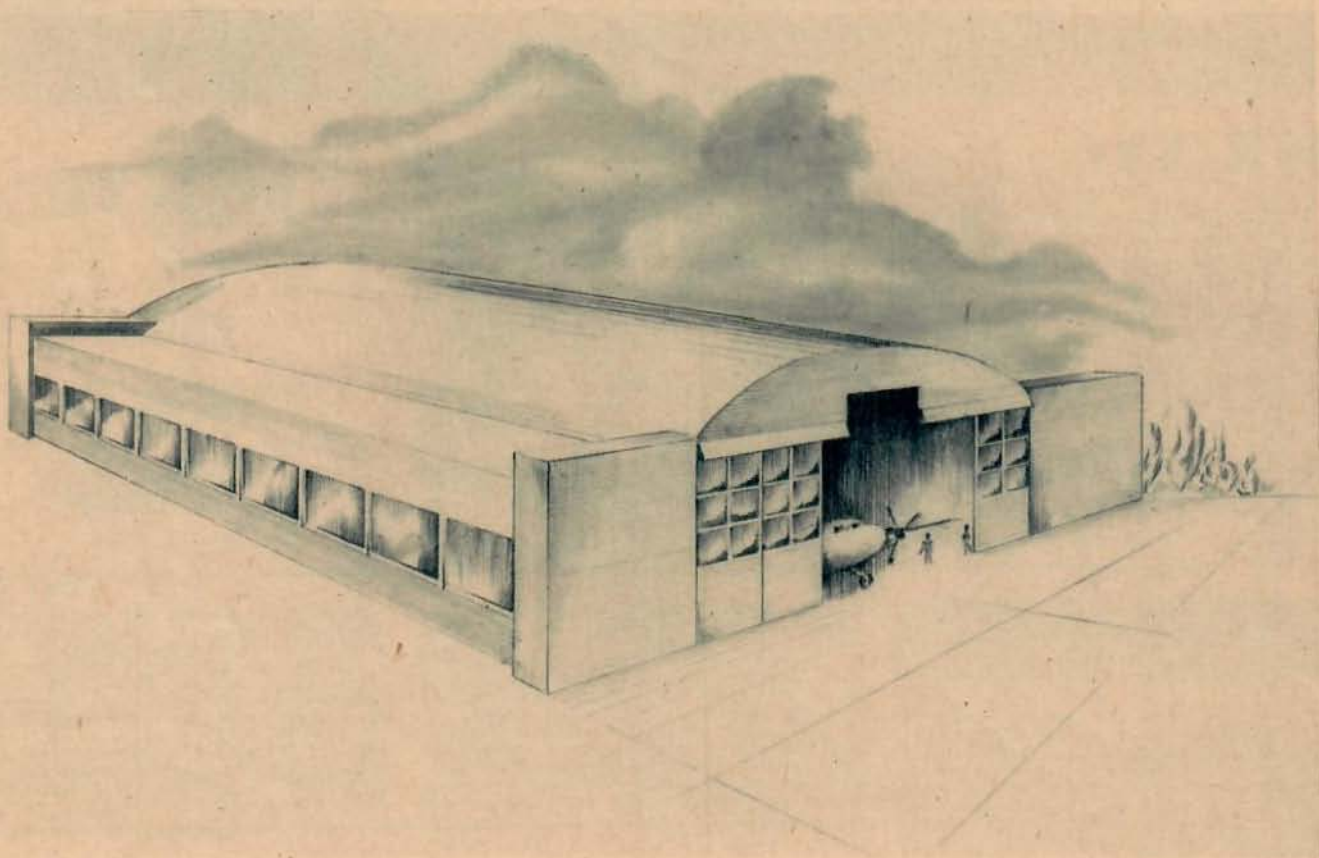
Postadress

Flyg 12

Skriv
och
beställ

MODERNA

HANGARBYGGNADER



planerade av män som kan sin sak...

Universal Steel Door & Engineering Co är ett av Europas största företag för hangarbyggen. Runt hela Europa reses nu hangarer enligt Universals konstruktioner — från de största han-

garer för atlantplan till "garage" för sportplan. System Paulin är representerer för Universal Steel Door och kan säkert komma med positiva förslag till Er planerade hangarbyggnad.

SYSTEM PAULIN A-B

Kungsgatan 33 Stockholm • Telefoner: 214303, 119545, 106822

KONKURRENSEN OM...

Forts. fr. sid. 15.

Den lilla ön Sal bland Kap Verdeöarna, där ett ypperligt naturligt flygfält finns och där SAS sannolikt kommer att landa, när vill radio-utrustning och andra »facilities» blir klara, Därigenom förkortas flygningen över havet.

Den klaras dock redan nu på lite över 8 timmar av DC-4:an och den går lugnt och stilla trots den ständiga väderfronten, som ligger tvärs över Sydatlanten men flyttar sig norr eller söder om ekvatorn allt efter årstiden. Man påminner sig, hur den franske flyghjälten Jean Mermoz, som organiserade det franska postflyget över Sydatlanten, berättade, hur han gång på gång råkade in i denna front, som var fylld av åska och annat djävulstyg och var så svart, att den ljusaste dag förvandlades till kolsvart natt, när man väl kom i den.

Nu har man helt andra möjligheter att navigera, och man passerar den förr så fruktade fronten utan att praktiskt taget märka den. Visserligen går den upp till 5 000 m eller det dubbla, men det finns alltid kluggar i fronten, och där kilar SAS-planen igenom. Man känner — om man inte sover, vilket är det vanligaste — några få föga allvarliga kytter (som av chefsploten och skämtaren Jojje Lindow brukar kallas »passerande av ekvatorn»), och så är man igenom.

Natal — fuktig övervärme

Man passerar den lilla ön Fernando de Noronha, som också har ett flygfält, och man flyger in över det brasilianska kustlandet in till den väldiga flygplatsen i Natal, ett samhälle vars hela motivering strängt taget är det interkontinentala flyget.

Det är en ypperlig flygplats med utomordentliga inflygningsförhållanden över en småvuxen terräng, som bara låter en ana vad den tropiska urskogen — selvas — egentligen är. Det är varmt i Natal, som ligger bara 6 grader under ekvatorn, och det är fuktigt. När jag kom dit hade denna huvudort i Rio Grande do Norte fått 300 mm regn på några timmar — lika mycket som Stockholm normalt får på ett halvt år. Inte underligt alltså, att luftfuktigheten var 95 procent. En europé svettas bort det mesta av sin kraft här på några månader, men vi behövde dess bättre bara vara där tillräckligt länge för att äta våra första ljuvliga guldbanor och göra första bekantskapen med Sydamerikas underbara skoputsningskonst.

36 grader varmt var det — och fuktigt som sagt — men orange- och ananasjuicen var iskall som över allt i Sydamerika. Vår för är det egentligen lättare att få kalla drycker i varma länder än i det kalla Norden?

Rio — Jordens vackraste

Vi får vidare och stirrar förgäves efter Amazonfloden, som dock trots all geografisk okunnighet alltfjärr ligger betydligt längre norr ut. Men vi passerar det andra stora brasilianska krigsflygfältet Recife (Pernambuco) och Salvador, som ger oss så goda Bahia-garrar, den alternativa SAS-flygplatsen Vitoria norr om Rio och gör en vid sväng för att flyga in till denna världens vackraste stad från söder.

Det är varken mer eller mindre än en upplevelse att komma flygande till Rio i strålände sol med fantastiska sydamerikanska färger, som t. o. m. överträffar Medelhavets. Stockholm är mycket vackert från luften — särskilt nattetid när man bara ser ljusen och dess glitter i strömmar och vikar — men Rio gör en stum både på dagen och på natten. Som förhäxad hänger man i flygplansfönstret. Man bryr sig inte så mycket om den världsberömda sockertoppen eller Corcovado med den jättelika Kristusstatyn, nej, tusen skönhetsintryck övervåldigar en, och man blir ödmjukare än någonsin.

Min penna är för trubbig för sådan lyrik, som här skulle vara på sin plats, och därför talar jag genast om att den militära flygplatsen Galeão — överfylld med amerikanska Mitchell-bombplan med det brasilianska »Cruzeiro do Sul» (Södra korset) på fennan — är en utmärkt flygplats med åtminstone en lång rullbana. Det värsta är, att man tills vidare innan en bro i vardande blir färdig, måste åka båt in till fastlandet, ty Galeão ligger på en ö. Och så måste man åka bil någon halvtimme till den lokala flygplatsen Santos Dumont (uppkallad efter den brasilianske flyghjälten), där det högt utvecklade

brasilianska lokalflyget har ett par hundra starter eller landningar per dag. Där sker förtullning etc.

Uruguay bäst inte bara i fotboll

Men vi måste skynda oss. Utrymmet är knappt. Vi flyger vidare efter ett underbart bad vid det fantastiska Copacabana i Rio, den av ursalta havsvägar och dyningar över-sjolade finmjöliga sandstranden.

Vi kommer till Carrasco utanför Montevideo, Sydamerikas utan tvekan bästa flygplats med en stationsbyggnad, som i sin sydamerikanska klassiska skönhet kommer en nordbo att drömma om vad som kunde ha varit här uppe, om myndigheterna varit litet mera förutseende.

Uruguay är en av Sydamerikas minsta nationer men samtidigt också en av de mest »nordiska». Visserligen spelas det betydligt mera artistisk fotboll i Montevideos väldiga fotbollstadion än här i Norden (vi glömmar ju inte så lätt den fenomenale halvbacken

Andrade från Parisolympiaden), men vi nordmän förstår nog uruguayarna bättre än några av de andra folken utmed den sydamerikanska ostkusten.

Det hindrar inte att både Argentina och Brasilien har sin utomordentliga charm, men vi får här från strax söder om polcirkeln utrusta oss med en allt annat än skandinavisk anpassningsförmåga och förstärkelse för att fullt ut kunna njuta av dessa underbara länders oförglömmeliga tjusning.

Landningen i Buenos Aires ger oss något av en chock, ty Moron, det argentinska storflygfältet, är helt enkelt en lergrop med en permanentad rullbana. El Presidente Peron är dock fullt medveten om denna skönhetsfläck i Argentinas vackra ansikte, och det dröjer inte så länge, förrän BA eller Baires, som denna överväldigande stad lite nonchalant kallas av allt globalt flygfolk, får en av världens förmästa flygplatser.

Så slutar jag med ett gott råd. Flyg till Sydamerika. Det blir ett minne för livet.

Foto: Eric Colla.



Praktikanttjänstgöring vid FLYGVAPNET

Praktikanttjänstgöring för blivande aspiranter och stamflygförare vid flygvapnet kommer att anordnas vid följande flygflottiljer under tiden 26/6—16/7 1947.

Kungl. Västmanlands	flygflottilj	Västerås
„ Roslagens	„	Hägernäs (vid Stockholm)
„ Östgöta	„	Malmen (vid Linköping)
„ Västgöta	„	Karlsborg
„ Skaraborgs	„	Sätenäs (nordost Vänersborg)
„ Svea	„	Barkarby (vid Stockholm)
„ Göta	„	Säve (vid Göteborg)
„ Skånska flygflottiljen	„	Ängelholm
„ Södermanlands flygflottilj	„	Nyköping
„ Kalmar	„	Kalmar
„ Bråvalla	„	Norrköping
„ Hallands	„	Halmstad
„ Hälsinge	„	Söderhamn
„ Blekinge	„	Ronneby

Fordringar:

a) Blivande officersaspiranter:

Inom 3 år beräknas taga studenten (motsvarande).

b) Blivande stamflygförare med realskole- (motsvarande) eller högre kompetens:

Senast våren 1948 beräknas avlägga lägst realexamen (motsvarande) och under 1948 fylla minst 18 och högst 21 år.

c) Blivande stamflygförare med folkskolekompetens:

Genomgått folkskola och under 1947 fylla minst 18 och högst 20 år. Till ansökan, vilken ställes till chefen för den flygflottilj, där sökande önskar tjänstgöra, skall för samtliga ovannämnda kategorier bifogas följande handlingar:

- 1) Avskrift av senaste skolbetyg.
- 2) Läkarintyg, vilket bl. a. skall innehålla uppgift om synskärpan och färgsinnet.
- 3) Åldersbetyg.
- 4) Adress och telefonnummer.
- 5) Intyg om målsmans medgivande.
- 6) Uppgift om tjänstgöring önskas vid annat förband, därest plats icke finnes vid det sökta.

Ansökningstiden utgår den 11/6 1947.

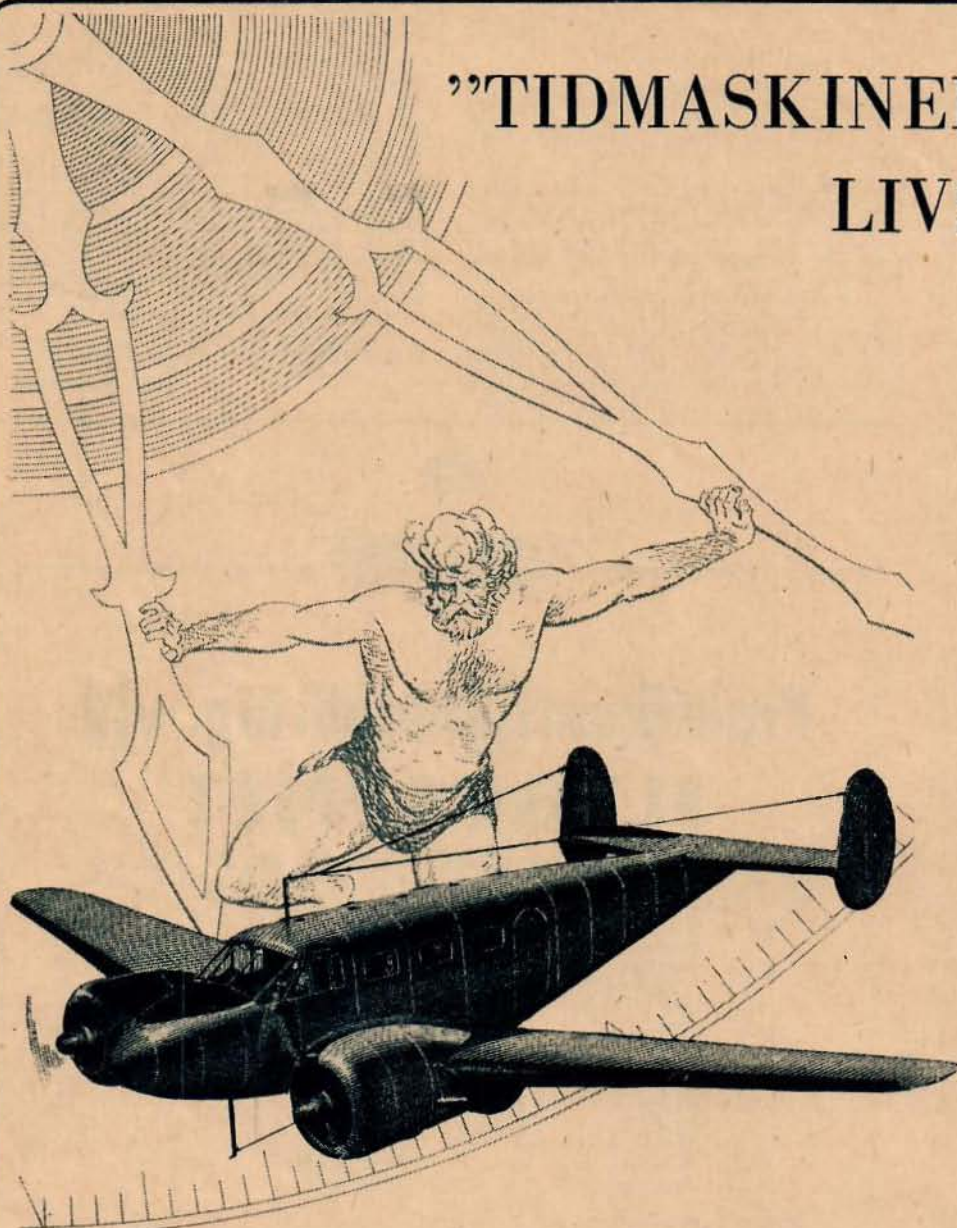
Förmåner:

- 1) Fri resa till och från tjänstgöringsplatsen.
- 2) Fri förläggning och förplägnad.
- 3) Viss beklädnad tillhandahålls.

Närmare upplysningar om tjänstgöringen lämnas:

- 1) Vid flygvapnets samtliga flottiljer.
- 2) Vid flygstabens utbildningsavdelning, Stockholm 80.

"TIDMASKINEN" ersätter LIVSELIXIRET



I alla dagar har människan önskat hinna med mera. — Hon har velat framställa ett livselixir för att göra livet längre och rikare.

Den hets, som i våra dagar skapats genom maskinåldern och dess knivskarpa konkurrens, ger nu-människan allt mindre tid för sitt eget liv — Det skulle behövas en »tidmaskin», som tänjde ut varje minut och skapade tid för uppbyggelse.

En sådan »tidmaskin» är flygplanet. Det ger Eder möjlighet att hinna mera på den tid, som står till Edert förfogande.

Vänd Eder med förtroende till ett av landets äldsta flygtrafikföretag

Vi utföra:

**TAXIFLYG
RUNDFLYG
FLYGTRANSPORTER
REKLAMFLYGNING
FLYGFOTOGRAFERING
FLYGSKOLNING**

m. m.

till lägsta priser

AB NORDISK AEROTJÄNST

NORRKÖPING

TEL. 300 60



VÄRLDENS STÖRSTA...

Forts. fr. sid. 17.

800 timmar — blir han som regel flygkapten och befälhavare ombord på det plan han flyger.

All flygande personal i ABA och SAS underkastas en fortlöpande kontroll. Var sjätte månad måste en pilot undergå en 4—5 timmars provflygning inför en kontrollflygare, som för ett ytterst detaljerat protokoll över hur denna flygning utfaller och som ger eleven betyg över hans flygskicklighet och omdöme. Att visa dåligt omdöme som flygare är många gånger ett viktigare skäl för att bli avkopplad från tjänsten än att visa sig vara en dålig flygare, dvs brista i ren flygskicklighet. Skolechefen har också en »huvudbok», där samtliga piloter har sitt eget konto. I detta konto kan man omedelbart se hur piloterna skött sig under tjänstgöringen, vilken flygutbildning de har och hur kontrollflygningarna utfallit. Till kontrollen hör också regelbundna läkarundersökningar. Dessutom undersöks hela besättningen på atlantplanen före varje start. Minsta tecken på att en besättningsman besväras av snuva eller förkylning betyder att han byts ut mot en frisk kamrat. Dessa undersökningar är så noggranna att läkaren kan förbjuda en pilot som inte visar några tecken på sjukdom från att tjänstgöra på grund av någon psykisk depression — han kan ha bekymmer i det privata som tynger honom, och då är han inte i full vigör för att genomföra en krävande flygning.

Men även en aktiv flygare behöver träning. Till hjälp i flygutbildningen står också en link-trainer. I denna apparat går läraren igenom varje moment i flygutbildningen med eleverna innan samma moment får utföras i luften. Särskilt för instrumentflygning är link-trainern ett ovärderligt komplement och samtliga flygare i ABA och SAS måste också flyga vissa obligatoriska »link-timmar» i månaden.

De oerhörda kostnader som bolagen lägger ner på varje föräres utbildning — ca 400 000 kronor för utbildning till flygkapten — är väl använda pengar.

Eric H. Arnell.

KUSLIGT TRAFIKFLYG

Forts. fr. sid. 12.

och berg. Vi skrapade inte emot någonstans då vi dök in i töcknet, som rätt snart svartnade helt och hållet. Nu var kontakten med tid och rum helt förlorad, men planets starka lutning tydde på att vi fortfarande steg och den tunna luften kändes ganska tydligt. Varje rörelse var besvärlig och det var t. o. m. ansträngande att andas. Så äntligen kom vi upp ovanför molntäcket, där en blek måne sken. Luften räckte inte till för någon lättadens suck. Men skönt var det — så länge det varade.

Nu kom vi nämligen in i något alldeles nytt. När det är så mycket moln i de luftstrecken och vid den tiden på året brukar det oftast vara något sattig i väntan, och det dröjde inte många minuter förrän vi var mitt uppe i det. Det började så smått efter någon timme, då det hunnit mörkna tillräckligt för att effekten skulle bli fullt tillfredsställande. Ett tropiskt åskväder seglade upp, först några trevande blå blixtrar långt bort åt höger. Så närmare hela kvastar av urladdningar, vilka blev allt mera intensiva ju närmare vi kom eländet. Slutligen seglade planet fram i ett intensivt violett ljus med hela himlen flamma av åskviggarna, inte enstaka strålar utan ett flamma som från en jätte-lik eldsvåda, där man inte kunde urskilja varje blixtr för sig därför att de kom så tätt att de flätades samman med varandra till ett enda sken, som gick horisonten runt.

Ett vanligt svenskt bondåskväder

kan vara en snygg sak att se på, det kan ett tropiskt också — det beror helt och hållet på om man är utanför eller mitt inne i det och så på höjden förstas. På 13 500 fot är det inte enbart nöjsamt, men man vänjer sig vid allt och när föreställningen pågått halvan timme tog i varje fall jag mitt parti och somnade. För att inte vakna förrän på andra sidan mexikanska gränsen, där långt nere på marken en mängmila eld flammade — en av de många svedjebrännningar som är det enda möjliga sättet att ta död på ur-

HANSA



meddelar alla slag av

FLYGFÖRSÄKRINGAR

Huvudkontor i Stockholm

Telefonanrop: HANSA

Agenturer å alla större orter i riket

— SKOLOR —

Vigbyholmskolans Tekniska Gymnasielinje

Sveriges enda tekniska internatskola



3-årig kurs med ingenjörsutbildning i tre fack. Inträdesfordringar: Realexamen eller motsvarande kunskaper.

Koncentrerade studier

Goda lärarkrafter

Personlig handledning

Inspektör: Civiling. Tore Lundström, överassistent vid Statens Maskinprovvningsanst.

Prospekt genom Rektor Per Sundberg, Vigbyholm. Tel. 56 07 67

Tekniska Institutet

Dag- och Aftonskolor

Nybrogatan 8

Stockholm

Tel. 61 65 14, 61 65 15, 61 65 16, 65 15 13

Exp.-tid 9—16, 19—20

Studieråd: Professor Wolmar Fellenius. Rektor: Civiling. Gustaf Goldkuhl. Ingenjörskurs. Vägmästarkurs. El. installatörskurs av kl. B och C. Specialkurs. Flygtekn. kurs. Kort studietid. Platsanskaffning. Höstterminen börjar 20 aug. Begär skolans prospekt.

HÄSLEHOLMS TEKNISKA SKOLA

KOMMUNAL LÄROANSTALT UNDER STATENS INSPEKTION

Nya kurser börja den 1 oktober. Statsstipendier upp till 90:— kr. per månad. Fackavdelningar för maskinteknik (inkl. motorteknik), elektroteknik, husbyggnadskonst samt väg- och vattenbyggnad, med kurser om 2, 3 och 5 terminer. Värme- och sanitetsteknisk kurs (7½ månad). Vägmästarekurs (40 veckor) och yrkeskurser för elinstallatör, B-kurs (statskurs) börjar den 10 januari, C-kurs (statskurs) den 10 augusti. Med vissa förutsättningar A-behörighet från högre kursen inom el-fackavdelning. Moderna laboratorier. Program gratis då denna tidning nämnes. Anmälan före den 1 augusti.

PLATSFÖRMEDLING

KÖPINGS TEKNISKA INSTITUT

Ingenjör-, verkmästare- och förmanskurser från folkskola eller realexamen. Maskinteknisk fackavdelning. 3-årig dagskola och 5-årig aftonskola. Språkundervisning: svenska, engelska och tyska. Gymnastik, simning, sport. Låga levnadskostnader. — Rekvirera vår Studiehandbok!

Borgmästaregatan 19 A, Köping. Telefon 13 16.

INGVAR LILLIEROTH, Civilingenjör, Rektor.

Tekniska Fackskolan, Sundsvall

Dag- och Aftonskola

Elektroteknik, Maskinteknik, Väg-, Vatten- och Byggnadsteknik

Ingenjör- och Verkmästareutbildning från real- och folkskola. Inspektion: Sekreteraren vid Tekn. Högskolan. Låga terminsavgifter. Höstterminen börjar den 27 augusti.

Prospekt och upplysningar: V. Esplanadgatan 8. Tel. 580 08, Sundsvall.

FLYGUPPDRAG

av alla slag
utföras av

AB NORRLANDSFLYG

Tel. LULEÅ 4320

Tel. BODEN 3425

VÄRLDENS SNABBASTE FLYGPLAN

Gloster Meteor med **Rolls-Royce Derwent motorer**

Under den demonstrationsfärd, som den berömda Gloster Meteor med sina två Derwent reaktionsmotorer nyligen gjorde, flög den från Bryssel till Kastrup på 45 minuter — en medelhastighet av 1.040 km i timmen — och därefter till Stockholm på 35 minuter. Dessa båda flygningar bevisa, att detta plan är mycket snabbare än något annat jaktplan i världen.



ROLLS-ROYCE
Aero
E N G I N E S

ROLLS-ROYCE LTD • DERBY • ENGLAND
Repr.: Salén & Wicander, Aktiebolag, Postfack Stockholm 1

skogen för att lägga ny mark under odling. Om några hundra hektar extra brinner av gör inte så mycket — urskog finns det gott om och ingen eller bara mycket gles bebyggelse. Men praktiskt var det att se.

Vi steg åter en bit mot tunnare luft. Mexico City har också hög randberg med täta taggar. Så bredde jättestaden ut sig under oss och vi landade dödströtta strax före midnatt. Åtskilligt har jag flugit, men den flygningen vill jag helst inte göra om. Den natten sov jag 14 timmar.

TRAFIKREGLERING

Forts. fr. sid. 21.

Bland de mera positiva resultat

som framkom, kan man å andra sidan nämna lättheten att urskilja regn och hagel även på långt håll. Då nederbörd av denna typ oftast indikerar oväderscentra med ty åtföljande gropt flygväder, torde systemet i sådan användning tjäna såsom ett lyckligt komplement till de vanliga meteorologiska rapporterna.

Luftburen radar i sin nuvarande utformning är, som framgår av ovanstående, icke helt tillfredsställande såsom navigerings- och landningshjälpmedel. Enligt amerikanernas uppfattning kommer systemet under de närmaste åren huvudsakligen att användas som komplement till de övriga flyginstrumenten. Slutgiltigt räknar man med att kunna kombinera flera viktiga flyginstrument — t ex precisionshöjdmätare, hastighetsmätare, kursindikator, gyrohorisont — med en väder- och kollisionsvarningsradar i en enda universalapparat. Uppenbarligen skulle detta i och för sig eliminera mycket av den kritik, som ovan antytts med hänsyn till svårigheterna att så väl observera radarbilden, övriga instrument som luftburet utanför på samma gång.

De två mest avancerade blindlandningssystemen i bruk i USA i dag är ILS (Instrument Landing System) och GCA (Ground Control Approach). Efter långvariga experiment och ingående praktiska prov har amerikanerna funnit att dessa två principiellt helt skilda system på ett ypperligt sätt kompletterar varandra samt ger effektivare resultat än dubbel uppsättning av det ena systemet, vilket säkerheten givetvis skulle fordra. Just denna kombination — ILS, övervakad och kontrollerad av GCA — anses på officiellt håll vara den främsta lösningen till instrumentlandningsproblemet i nuvarande stund. Både ILS och GCA har en gemensam egenskap, som icke tillräckligt ofta framhålls, men vilken är utomordentligt betydelsefull, nämligen den möjlighet de ger för flygplanen att redan från långt håll dirigeras rakt in mot fältet utmed landningsbanans förlängningslinje. Denna egenskap onödiggör svängar på låg höjd strax före en landning i dåligt väder.

ILS, som varit under utveckling ända sedan 1928, är en radioställemetod, vilket tidigt godkännts av de amerikanska luftfartsmyndigheterna. Systemet består av en s k »localizer»

(se fig 1), dvs en vertikal radiostråle, som utmärker start- och landningsbanans mittlinje och som fortsätter c:a 50 km ut från flygfältet, samt en s k glidbana (se fig 2), dvs en horisontell radiostråle, som getts en lutning av $2\frac{1}{2}^\circ$ från landningsbanans anflygningsända. Planets relativa läge i förhållande till dessa radiostrålar utmärkes av en vertikal och en horisontell visare på ILS-indikatorn, som är installerad på pilotens instrumentbräda. När piloten flyger exakt rätt både i riktningshänseende och med tanke på glidflyktens lutningsvinkel bildar visarna ett vitt kors och pekar stadigt på noll. Skulle emellertid planet komma det allra minsta ur kurs under en landning ger ILS-indikatorns visare ögonblickligt utslag och piloten kan omedelbart korrigeras avvikelser. Som ett supplement till ILS har man även tre kompasskalibreringsstationer (se fig 3) uppställda på ungefärligen 75 m, 1 km och 7 km från landningsbanans början och på mittlinjens tänkta förlängning. Dessa radiofyrar ger piloten möjlighet till en kontroll av höjden samt en check på exakta avståndet från flygfältet så att han kan försäkra sig själv om, att anflygningen sker på riktigt sätt.

I en officiell CAA-publikation har det stått att läsa angående ILS: »När mottagare installerats i samtliga trafikflygplan och sedan piloterna genomgått fullständig utbildning samt genom praktiska prov demonstrerat sin kännedom om systemets användning, blir det möjligt att reducera »minimalkhöjden» ganska avsevärt.» Nämnas bör att en sådan reduktion (30 m lägre »taks»höjd; 400 m kortare fri sikt) ägt rum för några månader sedan vid alla de flygfält, där CAA installerat ILS. Även dessa minima kommer att ytterligare sänkas, när flygbolagen hunnit samla längre erfarenhet.

Det andra systemet, och det nyare av de två,

föddes under kriget, huvudsakligen framskapat genom nödvändigheten av att operera från mörklagda och dimhöjda baser. Systemets ryggrad utgörs av radar och det är från marken som flygplanets rörelser i luften dirigeras. Varje flygplan återges på olika radarskärmar och observatörerna instruerar piloten steg för steg, hur han skall förfara för att landa. Han har »blott» att blint lyda kontinuerliga, muntliga flyginstruktioner ända från det planet är 30 km avlägset från fältet praktiskt taget tills hjulen tar mark.

Hela uppsättningen liknar i någon mån en mindre ambulans med cirkuskaravan! Själva radarapparaturen är inhytt i en stor täckt vagn med sittplatser för fem funktionärer (se fig 4) och ovan på vagnens tak ser man ett antal antenner samt en slags metallisk halvcylinderröformad reflektor. Det är denna sistnämnda, som i själva verket utgör radarantennen och som 30 gånger i minuten sänder ut oemotståndliga »spaningsblikar» runt hela horisonten. I vagnens släptåg finns ytterligare en vagn med all den invecklade radioelektriska utrustningen. Det erfordras f n fem specialutbildade män med lång praktisk erfarenhet bakom sig för att sköta detta tekniska mätarverk fullödigt. Man måste komma ihåg, att kanske femtio, sextio människors liv står på spel vid varje landning och piloten, som enligt detta system praktiskt

taget fungerar som en mänsklig robot, måste känna att instruktionerna är osvikligt tillförlitliga.

När ett flygplan, som skall hjälpas ned, befinner sig omkring 50 km från flygfältet, kommer det inom räckvidden för apparatens sökarsystem. Den förste mannen, vilken kallas »selector», träder då i verksamhet. Han spanar upphörligt på sin radarskärm för att upptäcka de flygplan som kommer innanför bildens periferi (till en början i form av nättäckstora ljuspunkter) och sätter sig i förbindelse med dem (se fig 5). Sedan denna kontakt väl uppnåtts och det står klar för honom, att vederbörande flygplan önskar utföra landning med hjälp av GCA, meddelar han detta till sin granne, den s k »director of traffic». Denne övertar nu ansvaret för flygplanets fortsatta nedförd. Han har en exakt likadan radarskärm framför sig som »selector» och hans uppgift är nu att enligt ett visst mönster dirigera in flygplan efter flygplan så att de får lämplig distribution inom anflygningsområdet. Flygplanen manövreras genom radiotelefontal och kursriktningar, om lämpliga höjder och kursriktningar. På så vis lotsas flygplanen så smånogom fram till en punkt c:a 12 km utanför landningsbanans ändpunkt (exakt i dess förlängning) och därmed övergår man från sökarsystemet till precisionssystemet.

Det är här de tre kvarvarande funktionärerna »final controllers» träder in på arenan. Den ena observerar två radarskärmar, som återspeglar planets azimutalläge (se fig 6) och riktning i förhållande till landningsbanan, medan den andre kontrollerar planets glidvinkel (se fig 7) på två andra liknande radarskärmar. Denna dubbeluppsättning av radarskärmar är avhängig av att båda systemen har tväns räckvidder — den ena c:a 15 km, vilken används i början av landningen alldeles efter det »director of traffic» släppt flygplanet, och den andra c:a 5 km, vilken brukas under de allra sista sekunderna före landning för att nå högsta precision. Den tredje »controller» sitter mitt emellan de två andra framför en s k felmätare (se fig 8), som helt enkelt består av två skalor, synkroniserade med nysnämnda herrars radarskärmar, med små visare, vilka grafiskt återger planets läge i förhållande till landningsbanan och glidbanan under landningens utförande. Felmätaren arbetar på så sätt, att så länge planet är rätt på kursen både ifråga om riktning och höjd står båda visarna på noll. Men även den minsta avvikelse, som planet gör under inflygningen, registreras genom utslag av de små miniatyrplanen på felmätarens visare och utmärker exakt antalet meter, som planet befinner sig vid sidan av den riktiga inflygningsbanan. Planets pilot erhåller momentant korrigeringsinstruktioner och följer han bara blint dessa anvisningar (förutsatt att allt fungerar perfekt) kommer hans maskin att nå marken precis vid landningsbanans början. Chefen för CAA, Mr T. P. Wright, förklarade nyligen, att minst 25 procent av de under 1946 timade olyckorna med all säkerhet kunnat undgås om ILS och GCA funnits i bruk. Vi hoppas att så blir fallet 1947!

Juney Dillenbeck.



För
verklig
finrakning

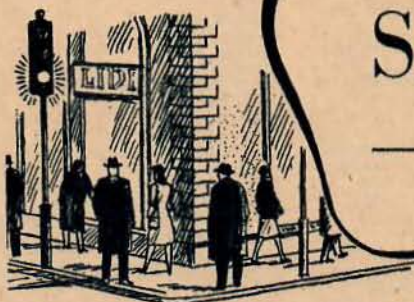
matador

rostfri

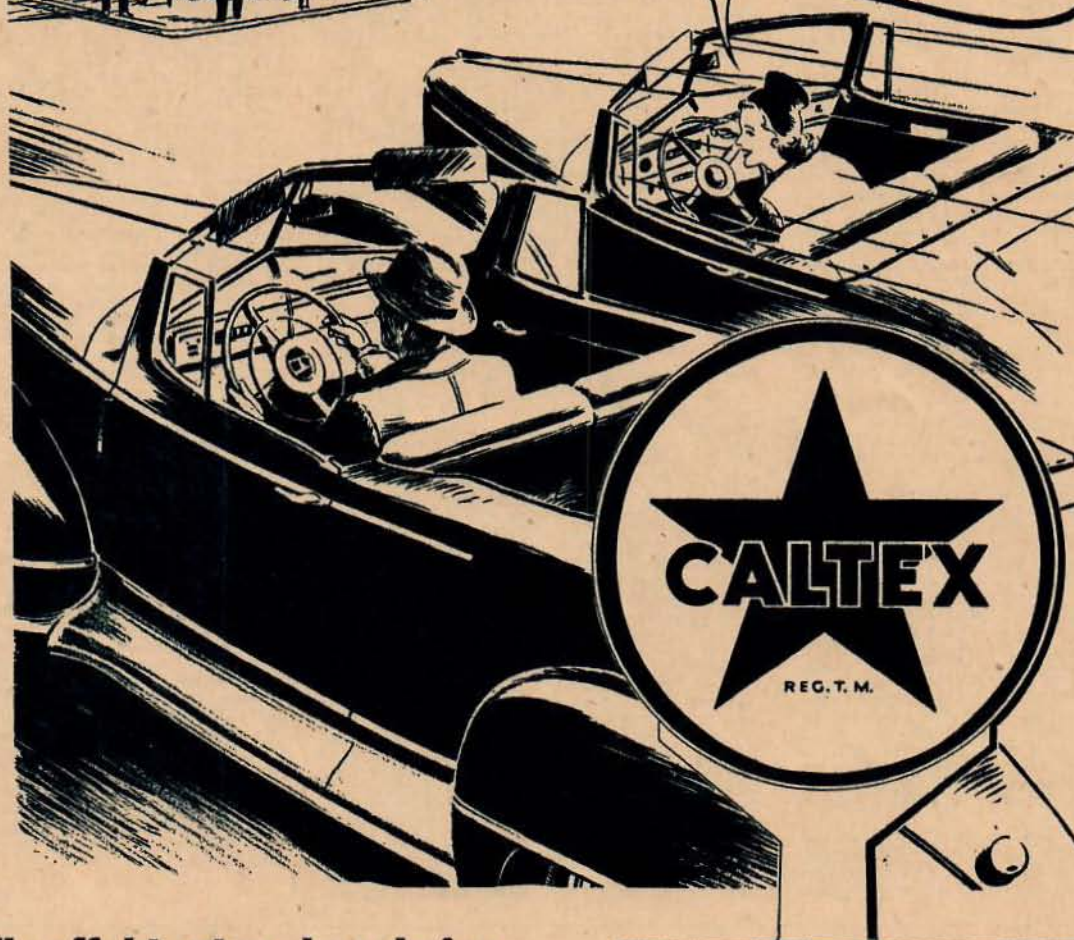
FRAN SVERIGES STÖRSTA RAKBLADSFABRIK



3 hål 25 öre
Slits 30 "
Facette 40 "



Snabbare i starten
— smidigare i trafiken



Full effekt utan knackning — lätt start — god driftsekonomi

STJÄRNBENSIN, vår högvärdiga amerikanska etylbensin har nu kommit till Sverige. Den ger Er motor full effekt utan knackning på grund av sitt höga oktantal. Stjärnbensin gör dessutom motorn lättstartad och ger god driftsekonomi på grund av sin lämpligt avvägda destillationskurva.

STJÄRNBENSIN säljes över hela den amerikanska kontinenten och är framställd med hänsyn till de moderna bilmotorernas krav.

STJÄRNBENSIN säljes till samma pris som vanlig bensin.

TEXACO

blir

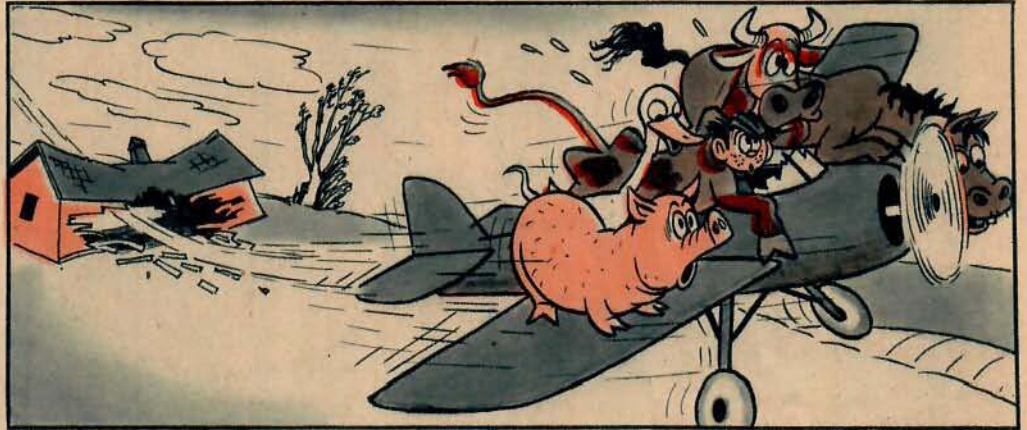
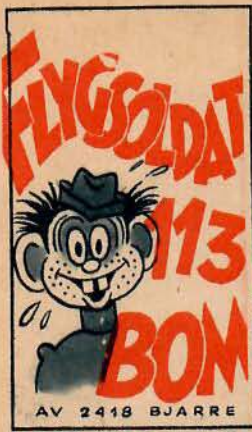
CALTEX

På grund av materialbristen tar dock utbytet av skyltar viss tid. Stjärnbensin finnes på alla stationer med TEXACO- eller CALTEX-stjärnan.

Caltex

stjärnbensin

CALTEX OIL (Sweden) AB



THESEUS ...

Forts. fr. sid. 28.

Luftkanaler, värmeväxlare och förbränningskammare

Den komprimerade luften ledes från kompressorerna genom åtta rörformade kanaler, vilka är likformigt placerade runt motorn, till turbinhuset. Vid serie TH 21 lämnar dessa kanaler luften till värmeväxlarens inlopp. Vid serie TH 11 ledes luften till en ringformad fördelningskammare belägen bakom turbinhuset.

Värmeväxlaren, som användes på serie TH 21, består av något hundratal raka rör belägna parallellt med turbinaxelns centrumlinje. Genom dessa rör strömmar avgaserna från turbinen till utblåsningsmunstycket. Rören är grupperade på så sätt att luftkanalerna mellan dem delas i åtta inloppsvägar och lika många utloppsvägar. Luften ledes radiellt in mot centrum där den vänder och strömmar utåt. Under detta förlopp upptar luften värme från avgaserna och strömmar därefter direkt från värmeväxlarens ytterdel till förbränningskammarna.

De åtta förbränningskammarna har placerats mellan luftkanalerna. De är utförda i värmebeständig plåtkonstruktion. Bränsleinsprutningen sker i förbränningskammarnas bakre del med bränslestrålen riktad framåt i primärluftströmmen, som passerar kamrarna i samma riktning. Sekundärluften släpps in medströms från insprutningsmunstycken för att nedbringa förbränningstemperaturen till ett lämpligt värde innan förbränningsgaserna släpps in i turbinen.

Två av förbränningskammarna är utrustade

med tändstift för startning. Dessutom är samtliga förbränningskammrar förbundna med varandra för att tillförsäkra omedelbar tändning i alla.

Turbiner och propellerväxel

Förbränningsgaserna strömmar från förbränningskammarna till turbinintaget som är utfört i värmebeständig plåt. Därifrån ledes gaserna tangentiellt till statorskivorna på det första turbinsteget. Dessa leder gaserna till det första turbinstegets rotorskovlar, varifrån de strömmar till det andra stegets stator och vidare till andra stegets rotor.

Både det första och det andra stegets rotorskovlar är fastsatta på det hjul som driver kompressorerna.

Efter att ha lämnat detta hjul passerar gaserna den tredje kranens stator och leds därvid till skivorna på den separata turbinens hjul, som driver propellerväxeln genom en lång axel, placerad koncentriskt i kompressorernas rotoraxel. Gaserna ledes från turbinen direkt till reaktionsmunstycket vid serie TH 11 eller till värmeväxlaren ifråga om TH 21.

Den epicykliska propellerväxeln nedbringas propellerns varvtal till 0,119 av turbinens varvtal. Turbinen arbetar vid fullgas med ett varvtal av 9 000 vpm, varför propellerns varvtal under samma förhållanden utgör 1 070 vpm.

Propellerväxelns konstruktion möjliggör monteringen av flöjelbara och reversibla propellerar.

Hjälpdrev

Hjälpdreven är placerade bakom propellerväxeln. De omfattar drev för smörjoljesystemets tryck- och returoljepump, drev för bräns-

lepump och startmotor. Dessutom är anordningen för reglering av propellerns varvtal i förhållande till kompressorernas varvtal innesluten i hjälpdrevshuset.

Smörjoljesystem

Tryck- och returoljepumparna är placerade i oljesumpen, vilken är ansluten till luftintagets undersida. Oljesumpen samlar den dränerade oljan från propellerväxeln och hjälpdrevshuset och oljan cirkulerar sedan från returoljepumpen genom en liten kylare, innan den återvänder till oljetanken. Tryckoljepumpen distribuerar oljan till lagren i kompressor och turbin samt till propellerväxel och hjälpdrev. Oljeförbrukningen är mycket låg i jämförelse med en kolmotor av motsvarande effekt.

Bränslesystem och regleringsanordningar

Bränslesystemet är av den typ som utvecklats av Joseph Lucas Ltd och innesluter en bränslepump, en aneroidregulator, ett gas-spjäll samt insprutningsmunstycken för förbränningskammarna.

Bränslepumpen har sin plats på oljesumpen och drives från hjälpdrevshuset som förut nämnts.

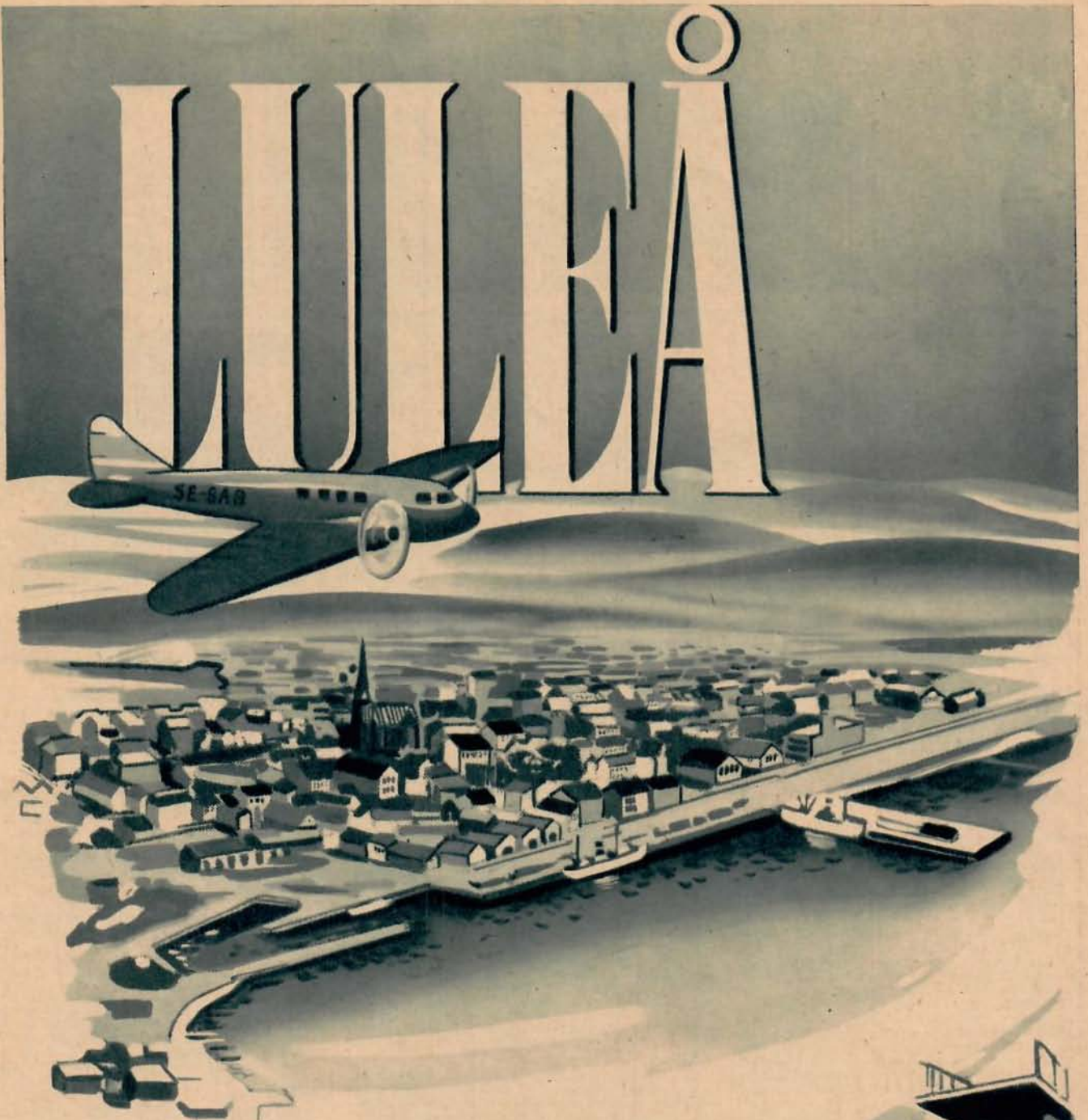
Effektkontrollen skötes med en enda spole som påverkar bränsleventilen. Kontrollen av propellerstigningen är under normala förhållanden helt automatisk men om man så önskar kan effektkontrollens spak kopplas samman med propellerreglaget för att ställa propellern i flöjelläge.

»Theseus» väger c:a 850 kg och lämnar vid en hastighet av 500 km/t vid havsytans nivå en ekvivalenteffekt av 2 700 hk. Därvid utgör bränsleförbrukningen 295 gram per ekvivalent hk/t.

LUFTFÄRDFÖRSÄKRINGAR

tecknas av följande till Den Nordiska Poolen För Luftfärdförsäkring anslutna bolag

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



*"flygstad" med modern och
välkänd djuphamn*

Luleå är en stad, som utvecklats och alltjämt utvecklas i rask takt — fart och framåtanda sätter sin prägel på det moderna Luleå. Staden har en stor och modern över hela världen välkänd hamn, som tillåter lastning och lossning av de största fartyg.



Industrien har stora möjligheter i Luleå. I Norrbottens järnverk har staden en utomordentlig basindustri. Dess uppland har stora arbetskraftreserver. Välbelägna industritomter, goda kraftkällor och förträffliga kommunikationer till sjöss, till lands och i luften göra Luleå till en framtidsstad även i industriellt hänseende. Med flyget når Luleåbon huvudstaden på ett par timmar.



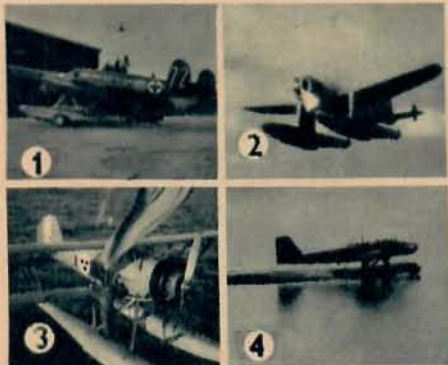
*Upplysningar om hamnen,
lagringsmöjligheter o. s. v.
lämnas av Hamndirektionen.*

*Upplysningar angående industritomter
lämnas genom Drätselkammaren.*

Luleå — nyckeln till Övre Norrlands rikedomar

VILKA ÄR PLANEN?

När Ni funderat ut vilka flygplan bilderna föreställer kan Ni skicka in lösningen till FLYGs redaktion, Tegnérgatan 35, Stockholm, före den 30 juni. Märk kuvertet »Bildpristävling 12». En tia och tre femmor i pris.

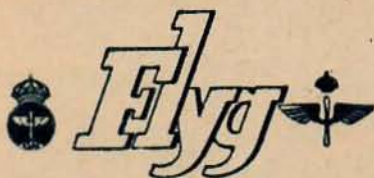


LÖSNING TILL »BILDPRISTÄVLING 9»:

1. Saab J 21R, 2. B 5 (Northrop 8A-1), 3. Hawker »Typhoon», 4. Gloster »Meteor» III.

1:a pris, 10 kr: Gunnar Hallin, Malmtorgs-gatan 17, Karlstad.

2:a-4:e pris, 5 kr: Sten Backman, Källstigen 6, Kristinehamn, Torsten Andersson, Vembyr Yrkeskola, Sollefteå, och Lars-Henrik Hesselgren, Brälunden 2, Nockeby.



Nr 12, Arg. 25, 5—18 juni 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, Finsens Allé 29, Odense

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

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

OBS! Redaktionen ansvarar leke för insända, leke 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
Svenvägen 53 - Stockholm

Postgirokonto: IIII.

Prenumerationspris:

Helt år Kr. 9:75 - Halvår Kr. 5:—
Prenumerationspris i Danmark:
Helt år Kr. 20:—, halvår Kr. 10:50

Ahlén & Åkerlunds Fotogravyranstalt
Stockholm 1947

Till Flygmotorer fordras Förstklassigt gods,

som både konstruktören
och flygaren kan
lita på.

Silumin Gamma
har dessa egenskaper



Bröderna

SÖDERBERG

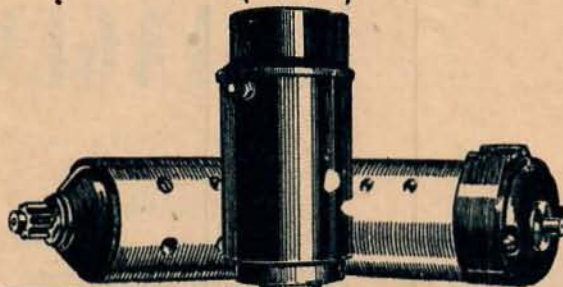
Eskilstuna



Vevhus till
Flygmotor
Vikt c:a 125 kg.

SCINTILLA

TÄNDAPPARATER
STARTMOTORER
GENERATORER

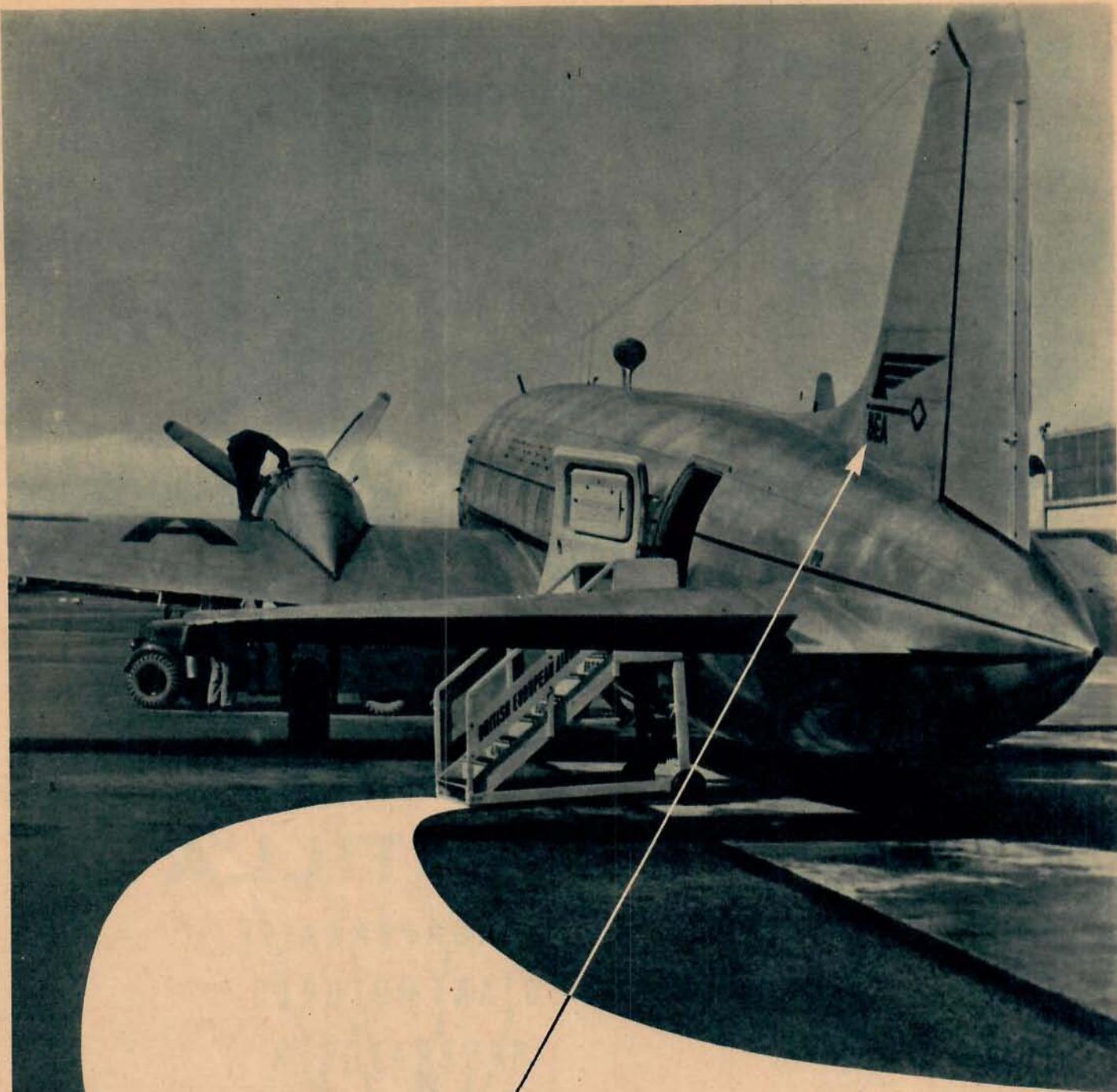


A/B BIL-AERO

BIRGER JARLSGAT. 66
Tel. 231050 växel

ELECTRIC

STOCKHOLM
Telegr. adr. Scintilla



VÄGEN TILL VÄRLDEN

— den bekväma, snabba och säkra vägen — går via
B.E.A.'s »Viking», som varje söndag, tisdag och fredag
flyger eftermiddagsturer till London. I London har
B.E.A. förbindelser med B.O.A.C. och B.S.A.A. för
resor över hela världen med samma säkerhet, snabb-
het och trevnad — engelsk standard som alltid! Vänd
Er till ledande resebyråer eller till B.E.A.'s egna upp-
lysningsbyråer i Stockholm och Göteborg.

BEA

STOCKHOLM

BRITISH EUROPEAN AIRWAYS

GÖTEBORG



FLYGEVENEMANG UTOMLANDS

Nedanstående förteckning över flygevenemang utomlands är översänd från FAI utan angivande av närmare detaljer. Beträffande de evenemang, som publiceras med kursiv stil har dessutom meddelande inkommit direkt till KSAK från arrangörerna.

Den stora mängd av meddelanden om evenemang utomlands gör det omöjligt för KSAK att på annat sätt meddela om dessa än genom en i KSAK-Nytt publicerad förteckning.

I de fall KSAK erhållit direkt meddelande om evenemanget kan intresserade vid besök på KSAK:s sekretariat få tillfälle att närmare sätta sig in i evenemangets detaljer.

KSAK hinner däremot inte att mångfaldiga och utsända dessa detaljer vare sig som cirkulär eller på enskild begäran.

I de fall där KSAK icke erhållit direkt meddelande hänvisas eventuellt intresserade till att personligen sätta sig i förbindelse med resp evenemangsledning, varvid hänvisning på adresser lämnas av KSAK.

Liknande förteckningar som denna kommer att i fortsättningen införas periodiskt i KSAK-Nytt.

20—21 juni. Internationellt rally i Derby (England).

21—29 juni. British National Gliding Competitions på Bramcote Aerodrome.

2—4 juli. Internationellt rally i Zoute (Belgien).

4—20 juli. Internationell segelflygtävling i Wichita Falls (Texas).

5—6 juli. Meeting International à Bruxelles.

5—7 juli. Internationellt rally i Touquet (Frankrike).

Eleverna i DK-kursen fick strax före ensamflygningarna flyga den tvåsitsiga SGU 2-22 med läraren som »passagerare». Här står Bengt Bergman färdig att vinka in en elev för landning medan Lennart Ståhlfors sitter i baksits förmodligen med händerna på magen eller över sargkanten.



13 juli. Internationellt flygmöte i Liège (Belgien).

19—21 juli. Internationellt rally i Bryssel (Belgien).

26—27 juli. Internationellt rally i Elstree, Hertfordshire (England).

30 juli—9 aug. Internationell segelflygvecka i Engadin (Schweiz).

2—3 augusti. Flygrally i St. Cyr, organiserat av Aero-Club de Versailles (Frankrike).

9 augusti. Flygmöte på kommunalflygplatsen i Southend-on-Sea (England).

30 augusti. Flyvestævne i Aalborg (Danmark).

30—31 augusti. Stort internationellt möte, organiserat av Cique Ports Flying Club vid Lympne, Hythe, Kent (England), omfattande följande tävlingar: Folkestone Air Trophy Race, Lympne High Speed Handicap Race.

Oktober-November. Internationellt rally Belgien—Kongo.

Tillstånd att flyga utomlands

Följande PM har upprättats (med reservation för ändringar som inte kommit luftfartsstyrelsen tillhanda) till vägledning för de privatflygare som har för avsikt att flyga över eller till länder i Europa.

Danmark. Tillstånd icke erforderligt.

Norge. Tillstånd sökes hos Försvarsdepartementet, Oslo.

Finland. Tillstånd sökes vanligen på diplomatisk väg hos allierade kontrollkommissionen i Helsingfors vilken dock för närvarande ej lämnar medgivande för privatflygningar.

Tyskland. Tillstånd sökes på diplomatisk väg hos vederbörande ockupationsmakter minst 15 dagar i förväg.

Nederländerna. Tillstånd icke erforderligt. Belgien, Frankrike, Schweiz (se Nederländerna).

England. Tillstånd sökes på diplomatisk väg.

Italien. Tillstånd för privatflygningar kan i regel icke erhållas annat än för humanitära eller viktiga kommersiella ändamål. Sökes på diplomatisk väg.

Grekland, Turkiet, Spanien, Portugal (se Italien).

Beträffande Polen, Tjeckoslovakien, Ungern, Rumänien kan för närvarande tillstånd för privatflygningar icke erhållas. Beträffande Jugoslavien torde dylikt tillstånd undantagsvis kunna lämnas på diplomatisk väg, dock endast för större flygplan.

Allmänt gäller att ansökan om tillstånd till överflygning respektive landning skall åtföljas av följande uppgifter:

fullständig färdplan och tidtabell; resans ändamål; beräknad flyghöjd; flygplanets typ, beteckning och radioutrustning; samt anropssignal;

flygplanets besättning och passagerare (namn, födelse, hemvist);

Tillstånd skall sökas minst 12 dagar i förväg där ej annat angives.

Nu börjar resultaten i Rikssegelflygtävlingen strömma in, en hittills har det be-tecknande nog endast varit höjdnoteringar. Sträckflygningarna har tydligen ännu inte börjat säsongen, men det lär väl inte dröja så länge förrän de första distanserna också kommer.

Ännu ligger Eskilstuna flygklubb bäst till, i varje fall individuellt. John Bohman har fått en höjdvinst på 1 600 m med Olympia efter vinststart, och det är det hittills bästa rapporterade resultatet. Ytterligare två Eskilstunapojkar har anmält flygningar: Erland Olsson 1 300 m, Harry Carlsson 1 100 m och 900 m. Samtliga resultat i Eskilstuna nådda med Olympia.

Från Örebro flygklubb har följande resultat rapporterats: Helge Robertsson 935 m (Grunau Baby), Gösta Kleist 850 m (också Grunau Baby) samt Karl-Gunnar Carlsson 550 m (Olympia).

Västerås flygklubb, som har en hel del att försvara, rapporterar: Sune Ohlsson 1 050 m, Bengt Norbäck 900 m och Lars-Johan Söderström, 850 m, samtliga med Grunau Baby.

Slutligen kommer från Uppsala flygklubb en notering: Georg Stark 1 150 m med Grunau Baby.

Vi ber få påpeka, att dessa resultat icke är kontrollerade av tävlingsledning utan endast uppskattade. Kontrollen av barogrammen sker ju först efter tävlingens slut den 30 september.

Nu hoppas vi att till kommande nummer få möjlighet att publicera långa rader nya (och bättre) resultat och passar i det sammanhanget på att erinra om att barogrammen skall vara kalibrerade eller också skall kalibreras inom 30 dagar för att resultaten skall kunna godkännas. Vidare: Spara barogrammen, anteckna barogramnummer, namn, datum etc. noga och låt någon godkänd klubbfunktionär skriva på dem.

Tävlingsreglerna finns tryckta. Du kan få ta del av dem genom Din klubb, eller också kan Du rekvidrera ett ex från KSAK.

Och så glöm inte att rapportera alla resultat snarast möjligt till KSAK, Segelflygavdelningen, Malmkillnadsgatan 27, Stockholm. Lycka till i fortsättningen.

Förskiktighet över Alleberg

Luftfartsstyrelsen meddelar:

Under tiden 15/5—1/10 1947 skall motorflygning inom de lokala flygövningsområdet för Segelflygskolan Alleberg undvikas, enär därstädes utföres instrumentflygning med segelflygplan.

Utsträckning: En cirkel med 10 km radie med triangelns punkt på Alleberg (58 12 N 13 35 E) som medelpunkt.

Tillstånd till flygning inom ovan-nämnda område kan vid behov inhämtas hos skolchefen på telefon Leaby 51 eller adress Segelflygskolan Alleberg, Box 40, Falköping.

Det kan tilläggas att landnings-tillstånd också kan fås efter begäran hos skolchefen.

MODELLFLYGNytt



Instruktörerna-eleverna i repetitionskursen flek börja sejouren på Alleberg med att montera en glidare, någonting som en instruktör ju också ska kunna.

Full fart på Alleberg

När detta läses är den första DK-kursen för länge sedan avslutad, och vi kommer väl så småningom att få en utförlig rapport från chefsinstruktören, som personligen lett denna kurs. Just nu finns ingenting mer att säga, än att allting tycks gå bra. När detta skrives har de första eleverna gått EK och klarat sig bra.

I den repetitionskurs för segelflygsinstruktörer som började på Alleberg den 18 maj deltar 8 man, en aning litet tycker vi, men det beror på att folk har litet svårt att få ledigt från jobbet så här års. Dessa åtta kommer förmodligen att få flyga så mycket mera. Att kursen uppskattas och gör nytta råder ingen tvekan om.

Bygglärdarkursen slutligen har kört för fullt med Rudolf Abelin och Yngve Lindgren som ledare, och pojkarna har lärt mycket nytt och friskat upp gamla kunskaper som säkerligen kommer till nytta ute i de klubbar där de skall stå för materielen i fortsättningen.

Nytt "gammalt" engelskt sportplan

Miles M. 64 eller L. R. 5 som planet ursprungligen hette, är ett sportplan som helt och hållet på fritid konstruerades och byggdes av personalen vid Miles-fabrikens prototypavdelning vid Liverpool Road. M. 64 provflögs i juni 1945 av mr G. H. Miles, men planet visades inte offentligt förrän i januari 1947.

M. 64 är ett tvåsitsigt lågvingat sportplan i Miles-klassisk träkonstruktion med fast noshjulsställ. Sitsarna är anordnade sida vid sida och den stora upphöjda plexi-

De statsunderstödda instruktörskurserna

har i år fått så stor anslutning, att en extra kurs måste anordnas på Alleberg under juli månad, närmare bestämt den 6—19 juli. Anmälningstiden utgår den 14 juni. — Den första Allebergskursen för blivande modellflyginstruktörer börjar den 8 juni med 21 deltagare. Samtidigt börjar en instruktörskurs i Kallinge, som hittills har 11 deltagare anmälda. Till den andra Allebergskursen, som börjar den 22 juni finns redan 10 dagar före anmälningstidens utgång 10 elever anmälda, varför de 20 tillgängliga platserna sannolikt blir övertecknade.

KSAK:s nya modellflygregler

utkommer i tryck under de närmaste dagarna. Häftet, som dessutom innehåller anvisningar för hur man startar en statsunderstödd modellflygklubb, kan mot rekvisition erhållas kostnadsfritt från KSAK. Utan särskilt rekvisition kommer häftet att sändas till samtliga registrerade modellflygklubbar i ett antal som svarar mot klubbens medlemsantal.



Lennart Ståhlfors ler sitt göteborgska solvargseende omedelbart före en spaketsstart med en av eleverna.

Linstyrningen har haft premiär

närmare bestämt i Stockholm, där medlemmar i den lilla men livaktiga modellflygklubben Cumulus definitivt infört USA:s i n mest populära modellflyggren i Sverige. Enligt vad det är KSAK bekant håller man på med linstyrningsexperiment på flera platser i landet. Man har anledning att tro att denna gren av modellflyget har stora möjligheter att bli en mycket givande publiksport, något som det traditionella modellflyget aldrig kunnat bli, trots allvarliga bemödanden från tävlingsarrangörernas sida.

En tvådagarskurs för klubbledarna

kommer att äga rum på Alleberg den 14—15 juni. Man hade från början räknat med högst 20 deltagare, men inte mindre än 76 man har hört sammat KSAK:s kallelse. Sannolikt måste en gallring företas bland anmälningarna, då Allebergs förläggnings- och utspisningsmöjligheter är starkt begränsade under högsäsongen.

Slöjd- och yrkeslärare blir modellflygsinstruktörer

på Slöjdseminariet, Näs (Aug. Abrahamsons Stiftelse), där KSAK under en följd av år anordnat instruktörskurser i samband med de ordinarie kurserna på stiftelsen. Försommarkurserna börjar den 20 juni, sensommarkursen den 18 juli. Båda kurserna ledas av slöjdlärare Georg Lind, Göteborg.

Länssammanslutningar väntas stimulera modellflyget

Tävlandet är målet för all modellflygning. Vid den senaste klubbledarkonferensen diskuterades olika metoder för att understödja tävlingsverksamheten och man ansåg allmänt, att en sammanslutning av de talrika klubbarna länsvis med huvudsaklig uppgift att planera och organisera tävlingsutbytet vore i hög grad önskvärd.

Frågan torde vara aktuell i varje län. KSAK vill därför föreslå att de anslutna storklubbarna allvarligt överväger, om det inte skulle vara lämpligt att låta modellflygsektionen i klubben ta sig an samordnandet av tävlingsverksamheten inom länet. Det blir naturligtvis extra arbete, men sannolikt ett arbete som betalar sig på lång sikt. Rekryteringsvägen modellflyg—segelflyg—motorflyg är inte bara en tom fras. Vi tror, att de »stora» klubbarna skulle ha mycket att vinna på att kontakta modellflyget.

Modellflygklubbarna skulle säkert också ha mycket att vinna på ett sådant arrangemang. Ofta har dessa klubbar endast yngre medlemmar och man skulle säkert kunna vinna nya framgångar, om några äldre »män i staten» ville ställa sig som faddrar åt privatflygets elementära utvecklingsbas. Den som är intresserad kan sätta sig i förbindelse med KSAK, modellflygavdelningen, som lämnar alla erfoderliga upplysningar och tips för en lämplig organisationsform.



Boden

KEMISK TEKNISKA AFFÄREN

NOVA

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

Det bästa i Herrkonfektion och övriga
Herrekliperingsartiklar erhåller Ni hos

SUNDBERGS HERREKIPERING

Telefon 21 19. BODEN.

TRÄVAROR

HYVLÅDE och OHYVLÅDE

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

NORLUNDS SÄG & HYVLERI

Boden - Tel. Kontoret 28 19
Bostadstelefon 28 85 och 29 91

Linköping

Albin Fransson

MALERIFIRMA Malmslätt
Tel. Malmslätt 28, 127

Verkmästare Gösta Franssons bostad
Tel. Malmslätt 162

Vid behov anlitä

Svenssons Bilservice

TEXACO Bensinstation
Malmslättsvägen - Telefon 403 52
Han ordnar allt på Eder bil!

Luleå

STÖRST och BÄST

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

JALA FÄRG- och DROGHANDEL
Luleå Telefon 22 29 - 15 94

Norrköping

GUMMICENTRALEN

Stimsvägen 22-26. Tel. 268 30, bost. 300 29
REKOMMENDERAS
för noggrant utförande av alla slags
REPARATIONER

RITZ HÔTEL

NORR KÖPING
Stadens modernaste hotell
Enkelrum . . . Kr. 5-8
Dubbelrum . . . Kr. 10-12
Radio i alla rum, Luftskyddsrum, Garage,
Restaurant, Betjäningsavgift.
Nytt - Modernt - Trivsamt - Billigt
Tel. Namnanrop: Hôtel Ritz

Stockholm

SKO-RE

Rindögatan 12 • Stockholm
(Tel.: 61 80 08)

Rep. av skor, bra som dåliga.
Nyttillv. Dam- och Mansskor
Stövlar och idrottsskor.

GÄRDETS PARFYMERI

Brantingsgatan 41 - Telefon 61 70 77

Rekommenderas

Obs.! Omsättningsrabatt lämnas!

STRUMPOR UPPMASKAS!

Jansson & Larssons Livsmedel

Ulvsvandavägen 21 Ullsunda
Tel. 25 63 34.

Rekommenderas.

KONDITORI-BAGERI

Lövåsen

Drottningholmsvägen 268 - ULLSUNDA
Telefon 25 74 34

Rekommenderas - Allt i tårter o. bakverk

Ängelholm

Eric Agrell

ELEKTRISK
INSTALLATIONSFIRMA

Ängelholm

HOLMQVISTS Konditori

(f. d. Borgerantz eftr.)
Storgatan 37 - Tel. 1 46 - Ängelholm
Rekommenderas

GOTT KAFFE - GOTT BRÖD

Alla slags beställningar såsom tårter,
krokaner, efterrätter m. m. emottages
tacksamt.

KAFFE UTSKICKAS!

Östersund

Fritzbems Trädgård

Östersund - Tel. 29 67

Rekommenderas!

Dagligen friska Blommor, Plantor och
Grönsaker från egna odlingar.
- Krausar och buketter -

FRÖSÖ KEMISKA

Hornsgatan 9 B - Östersund

Tvätt och Färgeri

Telefon 51 82

IVARSONS

Auto-Elektriska

BERTIL RAHM

Storgatan 43 - ÖSTERSUND - Tel. 12 34
Postgirokonto 222 73

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

RIKHALTIG

sortering av

Sportpriser, Silver och Tenn
HEDERSPRESENTER

Allt hos

P. A. LARSSONS GULDSMEDSAFFÄR
Kyrkgatan 45 - Östersund - Telefon 24 27

Conditori Maxim

Bergsgatan 25 - Telefon 47 94

Östersund

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

Metropolkonditoriet

Storgatan 34 - Telefon 6 28

Östersund

REKOMMENDERAS

NILSSON & APPELQVIST

Kvalitetsur

Prästgatan 19. Tel. 1176

GLASÖGONHuset

specialaffär för optik

Storgatan 24. Tel. 3375

ÖSTERSUND

PRENUMERERA PÅ **FLYG** NORDENS STÖRSTA FLYGTIDNING

SAAB Safir

**- en flygande ambassadör
för svensk kvalitet**

Saab Safir har på kort tid blivit känd och erkänd över hela den flygintresserade världen. Flygegenskaper, flygekonomi och flygsäkerhet ha slagit fackmän med häpnad. Efter von Rosens världsrekordflygning Stockholm - Addis Abeba har Safir dessutom uppmärksammats långt utanför flygkretsar. Var och en kan nu konstatera, att Saab Safir är ett svenskt sportplan i högsta världsklass - en flygande ambassadör icke blott för svensk flygindustri utan även för svensk kvalitet.

SAAB

SVENSKA AEROPLAN AKTIEBOLAGET
LINKÖPING • TROLLHÄTTAN

