Flyg



Nr 17
1945

MOTORSKOLFLYG STARTAR

303 främmande plan ner här

FRANSK FLYGINDUSTRI

45 öre

I Finland Fmk 16:-
I Norge 70 øre
I Danmark 75 øre

Flyg

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

Utkommer varannan torsdag

REDAKTION:
Tegnérgatan 35, 1 tr. - Stockholm
Tel. 20 33 95
Huvudredaktör och ansvarig utgivare: Överste W. KLEEN. Tel. 20 88 91.
Verkst. red.: GUNNAR KNUTSSON Tel. 21 02 38.
Andre red.: H. MILLGARD. Tel. 21 02 46.

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

EXPEDITION:
Förlagsaktiebolaget FLYGNING
Sveavägen 53 - Stockholm

Postgirokonto: 11 11.

Prenumerationspris:
Helår Kr. 9:75 - Halvår Kr. 5:—

Ahlén & Åkerlunds Fotogravyranstalt
Stockholm 1945

Flygnytt

I KORTHET

LOCKHEED »CONSTITUTION» heter ett nytt amerikanskt fyrmotorigt jättetrafikplan som är under byggnad för Pan American World Airways. Planet kommer att ta max 149 passagerare om dagen och 119 på natten (30 bäddar). »Constitution» kommer att utrustas med 4 st motorer på vardera 3 500 hk starteffekt och 2 800 hk på 7 600 m. Planet förses med tryckkabin och får på nämnda höjd en marschhastighet på 465 km/t vid 64,3 procent effektuttag. Pan Am:s beräknade kostnader per tonkilometer vid en flygsträcka på 3 200 km blir 46 öre; vid 4 000 km 55 öre; 4 800 km 60 öre samt vid en flygsträcka på 5 600 km 73 öre. »Constitution» beräknas komma att kosta 8 524 000 kronor. Typen har tidigare omtalats som PAA typ 10. Några mått har ännu inte offentliggjorts.

JUNKERS JUMO 004, det tyska reaktionsaggregatet som använts på de tyska reaktionsflygplanen Messerschmitt Me 262A och Arado Ar 234, utvecklar vid marken en dragkraft på omkring 900 kg, d v s i hästkrafter c:a 2 600 hk. Den maximala dragkraften på 8 000 m:s höjd och vid en maxhastighet på 800 km/t är c:a 500 kg eller c:a 1 500 hk.

CONSOLIDATED B—32 »DOMINATOR» kommer icke att serietillverkas emedan vissa tillverkningssvårigheter föreligger.

LOCKHEED P—80:s planerade produktion vid North Americans Kansas Cityfabrik har inhiberats.

Air Marshal
Sir ARTHUR TEDDER
använder sedan sitt besök i Stockholm vår flygarkronograf No. 768.

KRONOMETER STOCKHOLM



Kronometrar
Flygarkronografer
Kronografer
Ters-ur
Tidtagarur
Arbetsstudieur
Armbands- och fick-ur
garantistämpel: "KRONOMETER"
Instrument av alla slag

A.-B. KRONOMETER
Tel. 105433 STOCKHOLM Tel. 105434



CARBORUNDUM

Ventilslipningspasta S M A

Konsistensen hos pastan och Carborundumpulvrets överlägsna skärpa ger ett arbetsresultat, som uppskattas av varje verkstadsman.

Finns i ett flertal praktiska förpackningar.

SLIPMATERIALAFFÄREN
Malmö Tel. 233 45 - 237 33

SIMON MÅLKVIST
SNICKERIFABRIK
Tel. 59 ANEBY Tel. 59
Tillverkar alla slag av byggnadssnickerier, leverantör till Armén av logementspallar och lådor m. m.

Det bästa i Herrkonfektion och övriga Herrekiperingsartiklar erhåller Ni hos
J. A. Eklöfs Eftr.
(R. SUNDBERG.)
Telefon 21 19. BODEN.

19 ÅRS YNGLING
som tänkt, att på fritid utbilda sig till flygingenjör vid NKI önskar plats inom flyg, motor- eller verkstadsbranschen. Svar med lönevillkor och upplysningar till »N.P.B.L.», d. t. k., f. v. b.

PRISERNA på amerikanska trafikflygplan är enligt den franska flygtidskriften »Les Ailes»:

Typ	Pass.-antal	Pris
CW—20E	42	1 260 000 kr.
DC—4	44	1 596 000 »
DC—6	50	2 436 000 »
»Constellation»	57	3 055 000 »
DC—7	108	5 933 000 »
»Constitution»	149	8 524 000 »

CONSOLIDATED B—24 »LIBERATOR» har i en del exemplar ombyggts till ett slags »flygande tankvagn», kallad C—109. Det första planet av denna typ användes på sin tid för att frakta bränsle till B—29:ornas bas i Kina. Hur mycket bränsle som rymms i en C—109 har ej omtalats men däremot har nämnts att planets tankar kan tömmas med en hastighet av 10 960 liter i timmen.

PROTOTYPEN TILL »NORD 100», franskbyggd Arado Ar 196, färdigställdes 21 dagar efter det tyskarna lämnat fabriken. Dessförinnan gjorde sig fransmännen ingen brådska.

JUNKERS JU 52/3M har i några exemplar erövrats av amerikanarna och använts som transportplan under AAF-beteckningen C—79.

JUNKERS JU 88 utrustad som nattjaktplan med ekoradioantenner i nosen (se bild i FLYG nr 16/45) hade en beväpning som omfattade inte mindre än 4 st fasta och 2 st rörliga 20 mm akan (MG 151).

FOCKE-WULF S. I. 154 »Moskito» har påträffats i ett sönderskjutet exemplar på flygplatsen Langenhagen. Det är det enda träflygplan som byggts av Focke-Wulf och påstås vara handgjort samt dessutom ganska slarvigt byggt. Det var utrustat med två st 1 270 hk DB 601 och avsett att användas som nattjaktplan. AERONAUTICS anmärker att det skulle varit intressant att undersöka planets trehjulställ om inte nosstället varit bortskjutet.

TJUGOTVÅ flygbåtar av typ Short »Sunderland» skall ombyggas för BOAC, 18 av bolagets egna verkstäder och 4 av Short. De är avsedda som komplement till »Empire»-flygbåtarna på Indien-routen. Denna civila »Sunderland» kallas officiellt Short »*Sandringham*» och kan ta 24 passagerare på dagen eller 16 bäddar vid natttrafik. Max flygvikt är 25,7 ton och marschhastigheten 320 km/t. »Sandringham» är utrustad med 4 st 1 030 hk Bristol »Pegasus 38», 9-cyl. luftkylda stjärnmotorer.

WESTLAND »WELKIN F. MK I.» kallas ett nytt engelskt tvåmotorigt höjdjaktplan, konstruerat för användning mot de tyska stratosfärbombplanen. Emellertid byggdes blott ett litet antal provflygplan och någon krigsinsats gjorde inte »Welkin». Planets utseende överensstämmer i stort sett med den äldre »Whirlwind» med undantag av spännvidden, som ökats till 21,34 m. Motorerna är 2 st 1 650 hk Rolls-Royce »Merlin», som driver fyrbladiga »Hydromatic»-propellrar. »Welkin» har en högsta hastighet av 620 km/t, en flygsträcka på 2 400 km och är beväpnad med 4 st fasta 20 mm akan i nosen. Övriga mått är: längd 12,65 m, höjd 4,80 m, vingyta 42,73 m² och en flygvikt på 8 030 kg.

fem års strids-förhållanden

fullkomnade dessa flygmotorer

Under hela krigsperioden ha Bristol flygslidmotorer spelat en huvudroll, när det gällt att erövra och behålla flygöverlägsenhet över fienden. Idag har raden av Bristol slidmotorer — förbättrade och fullkomnade under denna period av svåra och påfrestande stridsförhållanden — prestanda som icke överträffas av någon annan flygmotor i världen. "Hercules" slidmotor, som utrustar "Beaufighter", "Halifax III", "Lancaster II", "Stirling" och många andra berömda flygplan i främsta stridslinjen, har bevisat sig vara en av de framträdande flygsuccéerna under kriget. Bristol slidmotor — baserad på principen utomordentlig enkelhet — har hög effekt i förhållande till de väsentliga operativa faktorerna — allmän ekonomi och minimal översyn — ett logiskt underlag för påståendet, att slidsystemet kommer att bli principen bakom framtidens kraftkälla.



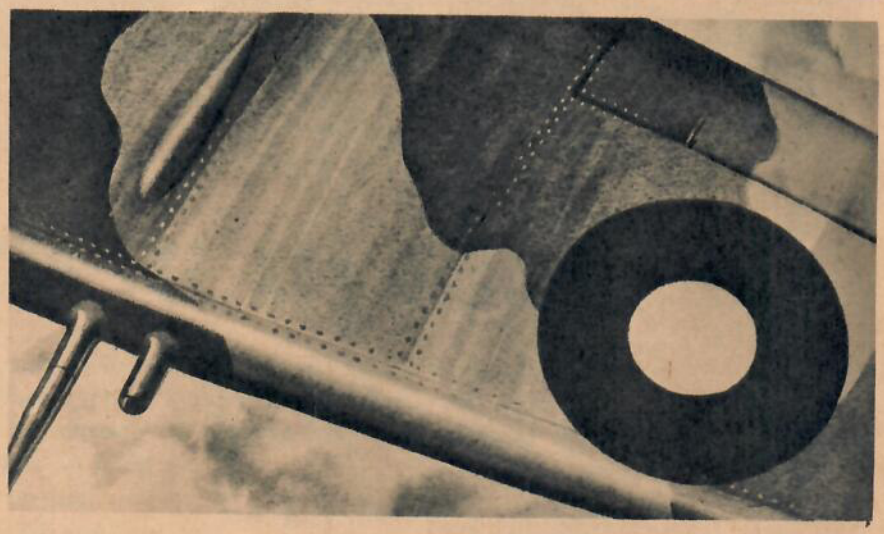
Denna illustration visar den enda i cylindern befintliga sliden... grundläggande konstruktiv egenskap som bidrager till slidsystemets enkelhet och effektivitet.

"Bristol"

...flygplan och motorer, berömda i krig eller fred

THE BRISTOL AEROPLANE COMPANY LIMITED, ENGLAND

NITAD AV CHOBERT – EMEDAN...

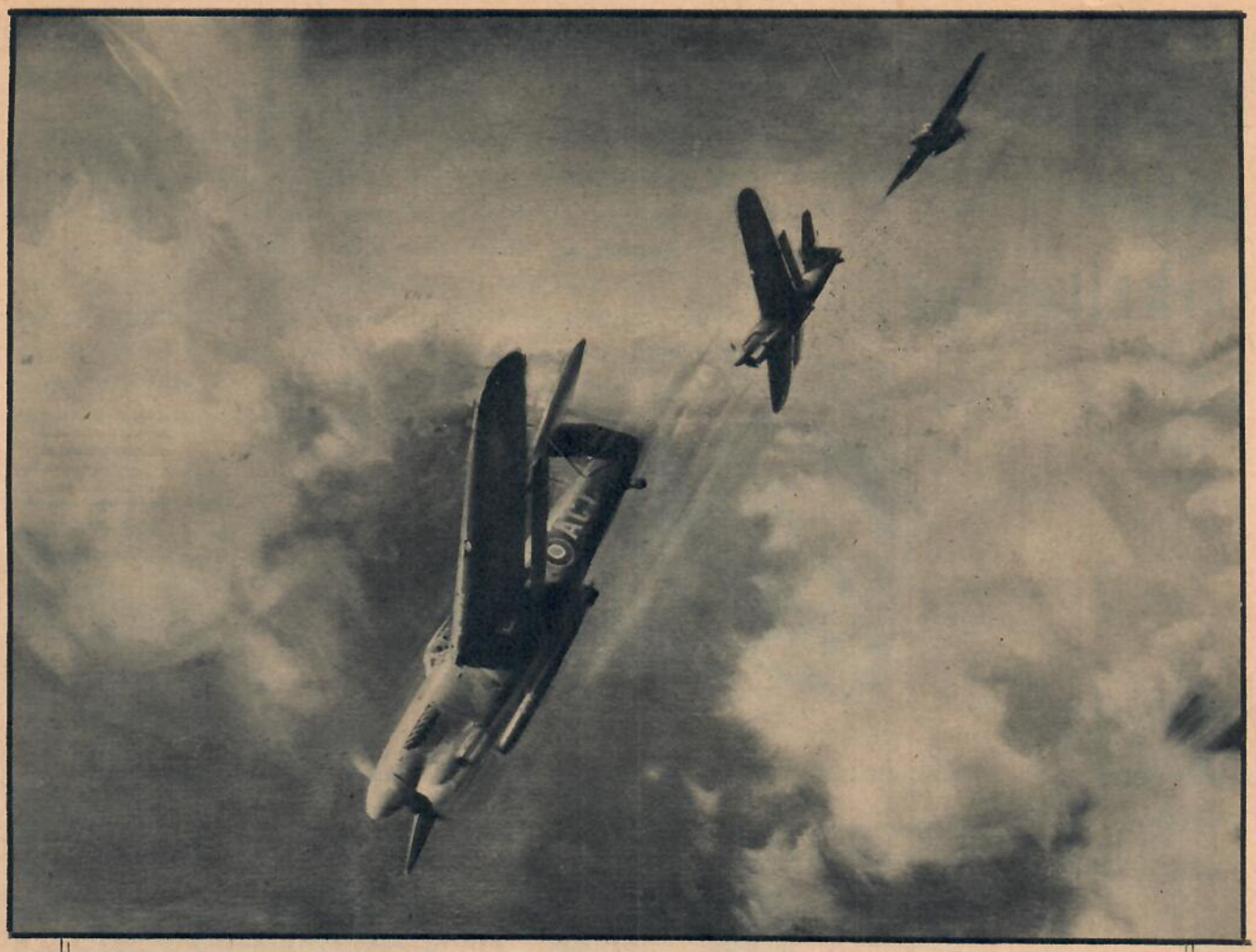


I detta fall valdes Chobert-systemet, emedan dess princip med kontrollerad expansion på ett häpnadsväckande sätt hindrar deformering av plåten. Expansionen begränsas av nithammarhuvudets storlek... den är fullständigt oberoende av den enskilde nitarən. Men det finns andra fördelar som pocka på Eder uppmärksamhet! Försänkning sörjer för absolut jämn yta... presspassning eliminerar vibrationer... och dess mångsidighet gör Chobert-systemet idealiskt för hopfogningar vare sig det nu gäller precisionen inom flygindustrin eller de större toleranserna vid husbyggen etc. med storlekar från 1/8" lättmetall eller 5/16" högvärdigt stål. Våra forskningsingenjörer stå gärna till tjänst med fullständiga detaljuppgifter.



CHOBERT *System* **FÖR BLINDNITNING**

AVIATION DEVELOPMENTS LIMITED, KINGSBOURNE HOUSE, 229-231 HIGH HOLBORN, LONDON, W. C. 1. ENGLAND
Aviation Developments (Canada) Ltd., 152 Kings Street West, Toronto
Australian Agents: Robert Bryce & Co. (Pty) Ltd., 518-32 Little Bourke Street, Melbourne, C. 1.
Indian Agents: R. V. Dundas (Eastern) Ltd., Bombay



Fairey "Barracuda" torped-bombplan bryter ut för ett brant dykanfall. "Barracuda" är utrustad med en Rolls-Royce "Merlin"-motor, har tre mans besättning och är byggd för att bära en torped, minor, sjunkbomber eller vanliga bomber. Dess vingar kan fällas ihop så att planet kan stuvas ombord på ett hangarfartyg, varifrån det vanligen opererar.

DE SLÅR FÖR ATT BESEGRA...

Med samma vildhet och precision som en falk slår den brittiska högklassiga torpedbombaren ner på sitt byte.

Torpedfällning påtvingar flygplanet ojämförliga påkänningar och kräver en invecklad mekanisk utrustning med största tänkbara tillförlitlighet.

För att piloten skall kunna åstadkomma perfekt fällning under dessa få fantastiska anfallssekunder har brittiska metallurger, fysiker, kemister, konstruktörer, hållfasthetsexperter och ingenjörer arbetat i åratal — ända tills brittiska torpedplan idag skapar förstörelsemedel av ny klass till sjöss.

Vilka problem som än dyker upp ifråga om god service och trafikflyg under morgondagens flygålder så kommer samma skarpa hjärnor att finna den bästa lösningen.

DEN BRITTISKA FLYGINDUSTRIN

ANNONSEN INFÖRD GENOM THE SOCIETY OF BRITISH AIRCRAFT CONSTRUCTORS - LONDON - ENGLAND

TIDSKRIFT FÖR FLYGVAPNET • OFFICIELLT ORGAN FÖR KUNGL. SVENSKA AEROKLUBBEN

Nr 17. Årg. 23

23 aug.—5 sept. 1945

Flyg

NORDENS STÖRSTA FLYGTIDNING

W. KLEEN: ATOMBOMBEN

Medeltidens feodaladel grundade sin maktställning på sina borgar, från vilka de behärskade den omgivande bygden, vars befolkning kunde hållas i tukt och förmaning av ridderskapets pansrade krigare. Krutet och eldvapnen gjorde slut på både borgarnas och pansarkrigarnas osårbarhet och därmed på feodaladelns maktställning i samhället.

Införandet av de högexplosiva sprängmedlen ändrade intet i princip, vare sig militärt eller samhälleligt. Det var först sedan flygplanet tillkom som trotylen kunde verka omstörtande — i ordets bokstavliga betydelse. Vad trotylen och flyget betytt för krigföringen kan bäst studeras i Västtyskland och av dykare litet varstans på olika hav.

Sedan kom som en blixt från en mörk himmel atombomben över Hiroshima. Vad den betyder för mänsklighetens utveckling kan ännu icke förutses. Om eller när de genom atomsprängningen frigjorda krafterna kan brukas i det fredliga arbetets och samfärdselns tjänst, då står mänskligheten åter inför ett nytt skede i samhällsutvecklingen. Men ännu så länge tjänar atomsprängningen endast kriget. Det behövdes bara två atombomber för att bryta återstoden av Samuraiernas motståndskraft.

Av många tecken att döma försökte amerikanerna redan före insättandet av atombomben att bomba Japan ut ur kriget. Det är möjligt att en landstigning skulle ha blivit nödvändig för att bärga flygbombningens makabra skörd, och amerikanerna förberedde sig ju också härtill, men det råder intet tvivel därom att bombkriget över Japan tillmätts en krigsavgörande betydelse. Atombomben kom endast att förkorta avståndet till Japans ovillkorliga underkastelse. Och mycket är vunnet bara därigenom.

Sovjetunionens krigsförklaring mot Japan — ett halvt år innan non-aggressionsavtalet upphör att gälla — leder ryssarna till förhandlingsbordet vid slutuppgörelsen i Östasien. Japans nederlag var klart dessförinnan.

Om atombombens användning mot Japan sålunda »endast» betyder att kriget förkortats ett fåtal månader, är dess blotta tillvaro av desto mera genomgripande betydelse.

Trotylen och flyget har tillsammans ändrat den militärpolitiska maktbalansen. Hur mäktiga föreföll inte axelmakterna vid tiden före krigsutbrottet och under krigets första skede, medan de hade herraväldet i lufthavet. Och hur vanmäktiga blev icke samma makter sedan detta herravälde övergått till motståndaren. I Stilla havet har det fartygsburna flyget redan före atombombens tillkomst kommit den japanska sjömakten att försvinna.

Atomsprängningen och flyget kommer att ännu fullständigare omkasta maktbalansen. Tyskland, Italien och Japan är ju redan slagna, så att nu är det fråga om maktbalansen mellan segrarmakterna. Efter Stalingrad har ryssarna med fruktansvärda offer tillkämpat sig en militärpolitisk maktställning som de tydligen var beslutna att utnyttja till det yttersta. De båda anglosachsiska världsmakterna var på efterkälken med sina rustningar och dessutom delvis bundna av kriget mot Japan, med följd att de i väsentliga avseenden måste ge vika för ryssarnas krav och finna sig i ryssarnas sätt att på egen hand lösa gemensamma frågor.

Det kan icke råda något tvivel därom att atombomben fullständigt kullkastat denna militärpolitiska maktbalans. Så länge anglosachsarna står som ensamma innehavare av det nya vapnet och med sina snart sagt obegränsade möjligheter att transportera atombomber över jordklotet är de jordens herrar. Ingen makt, vilken den än må vara, kan nämligen föra krig mot dem som hastigt kan beröva motståndaren hans materiella tillgångar och lägga hans städer i ruiner.

Så har vetenskapsmännen i sina laboratorier vunnit en större seger åt västmakterna än vad den röda krigsmakten kunnat genom 2½ års blodigt segertåg från Stalingrad till Berlin. I krigets slutskede, när konturerna till den blivande freden skall dras upp, står Västmakterna som obetingade makthavare. Herraväldet i luften jämte atombomben betyder herraväldet i världen.

Gudskelov att detta herravälde ligger i rätta händer! Tanken svindlar inför möjligheten att exempelvis tyskarna kommit först med atombomben. Så länge anglosachsarna är ensamma ägare av bomben kan man utgå från att detta är en fördel för mänskligheten, en garanti för freden. Vad som kommer därefter kan man inte förutse. Det blir en senare generations problem. Vi har haft och har mer än nog av våra egna.



Färdas snabbt, bekvämt, modernt...

men tag inga risker —
tag luftfärdsförsäkring i

FÖRSÄKRINGSBOLAGET
TRAFIK
specialbolag för trafikrisker
Kungsgatan 9, Sthlm. Tel. 23 21 20.
Vår vinst — Er vinst.



Fordkamrern Olle Lindeblad har nyss rullat in med Klemmen sedan läraren Arne Bartilsson gjort landningen. Här har Lindeblad stigit ut på vänstervingen och får en del »goda råd» för framtiden.

Till nytta och nöje

har Stockholms flygklubb startat den första civila motorflygskolan i Sverige efter kriget. Rusningen är stor till kurserna: till de åtta elevplatserna anmälde sig tjugotre aspiranter. Hälften av första kullen är segelflygare och till ungefär 50 % uppgår även bil- och motormännens antal. Eleverna lär sig motorflyga både för nöjes och nyttas skull. Rakaste kursen tycks Fordchefen Ingvar Bergengren och hans kamrer gå, då de lär sig flyga för att firman skall skaffa sig agenturer på amerikanska sportplan.

PRO MILLE:

BILMÄN OCH SEGELFLYGARE

lär sig motorflyga på Bromma

Än slank det hit och än slank det dit och... nej, inte ner i diket för det hände på ett flygfält, närmare bestämt Bromma. Orsaken till »slinkningen» var att en elev i den första civila motorflygkursen i Sverige efter kriget höll på att köra ut till startbanan. Att köra Klemm 35 på marken är en knepig historia när man är nybörjare. Väl uppe i luften är kärran betydligt lättare att komma överens med; där trivs den och vrenskas inte.

Nåja, i rättvisans namn måste t. o. m. den duktiga segelflygaren *Disa Kreuger* — enda kvinnliga eleven i denna premiärkurs — erkänna att Klemmen inte trivdes riktigt ens uppe i luften utan ibland bar sig åt som en häst med oskicklig och osäker ryttare. Där var t. ex. en vänstersväng med för mycket och en högersväng med för lite sidroder, det kändes inte precis lika OK som när Disa kurvar med Weihen ute på Skarpnäck. Även *Arne Gundersen*, som dock har c:a 200 segelflygtimmar, kände att han ännu hade en del att lära innan han kunde sticka i väg med tom framsits.



Två segelflygare, som trivs bra med motor i nosen. Överfurir Arne Gundersen hjälper laboratorieeleven Disa Kreuger att komma i ordning i baksits.

Segelflyg ger försprång

Annars är det av lätt insedda skäl så att en tränad segelflygare har mycket lättare än en »analfabet» att lära sig motorflyga. Detta är flygläraren — *Arne Bartilssons* — ord, dock med ett försiktigt tillägg: »... i början». Man förstår tillägget, skolningen har inte pågått så länge än! Det skadar inte att säga: »Peppar, peppar!»

Stockholms flygklubbs flygchef, ing *Ove Huzell*, är dock fullständigt övertygad om att de elever som har segelflygutbildning får flyga solo betydligt tidigare än sina hittills mera markbundna kamrater. På det sättet blir kursen så småningom uppdelad i två lika stora grupper, ty hälften av de åtta eleverna är segelflygare (mer eller mindre).

Medan vi står och väntar på att Klemmen så småningsom åter skall sätta sig på den för tillfället påbjudna landningsbanan kan vi låta flygchefen Huzell berätta om flygskolan, dess lärare och elever.

— Vi började den här skolan för några dar sedan, förresten den 1 augusti, säger Huzell. Skolchef är kapten *Mac Hamilton*. Vår flyglärare Bartilsson är värnpliktig flygförare och har varit flyglärare på Ljungbyhed. Han har alltså genomgått flygvapnets instruktörskurs och är godkänd för det här jobbet. Nu har han tjänstledigt från sin militära befattning och hjälper Stockholms flygklubb. Vi har försökt få tag i flera flyglärare — tre är det lämpliga antalet — och med tiden får vi väl lärarkadern full.

Stockholms flygklubb har ju en hel del flygplan, fortsätter Huzell, men vid skolan använder vi bara våra två Klemm 35:or, den täckta SE-AKO och den öppna SE-AKK.

Motorflygskolningen var så efterlängtad att klubben på ett kick hade 23 anmälningar inne så snart ryktet spred sig att utbildningen skulle komma i gång. Av dessa fick endast åtta elever plats i den första kullen, nämligen de här ungdomarna av varierande ålder:

Ingvar Bergengren, direktör och chef för AB Ingvar Bergengren, d. v. s. Fordförsäljningen i Stockholm. Ålder 40 år.

Olle Lindeblad, kamrer i samma bolag. 34 år.

Bengt Lund, ingenjör vid Hesselman Motor, Sthlm, 25 år.

Uno Ekelöf, tekn. stud., Sthlm. 28 år.

Arne Gundersen, överfurir vid F 8. S-certifikat och silver-C. 26 år.

Disa Kreuger, elev vid statens farmaceutiska laboratorium, Sthlm, S-certifikat. 24 år.

Lennart Friberg, ingenjör vid Svenska AB Philips, Sthlm. S-certifikat. 33 år.

Göte Fridlund, reservdelschef vid General Motors, Sthlm. C-diplom. 39 år.

Bilfirma med flygsinne

Som synes av ovanstående förteckning är det mycket bilfolk med bland eleverna. Mest flygsinnad tycks Fordfirman Ingvar Bergengren vara, ty både chefen själv och hans

kamrer håller på att lära sig flyga. Finns det någon särskild anledning till att dessa två herrar beslutat sig för flygutbildning?

— Det finns det visst det, svarar direktör Bergengren. Kamrer Lindeblad och jag förenar nytta och nöje på den här kursen. Jag har varit flygbiten i många år och har trafikflugit runt hela Europa. Under senaste kriget flög jag t. ex. till Finland 16 gånger.

— Ja, det där var nöjet. Men nyttan då? Det finns väl någon rent praktiskt bakgrund till det viktiga steget? envisas intervjuaren.

— Det skulle man nog kunna säga. Min firma söker agenturer på mindre flygplan i USA. Direktör Bengt Lindberg har varit där ute i tre månader och nu är vi tämligen säkra på att få något att sälja till svenska flygare. Och då måste ju jag själv — och Lindeblad — kunna flyga våra kärror. Det skulle se illa ut annars! Vi ligger i och flyger så gott vi hinner. Så gott som varje dag är vi härute och flyger en stump. Lindeblad har hunnit med mer än jag: 3 timmar på en vecka. Och här — får jag lov att presentera — är min försäljningschef Ole R:son Forsberg, 46 år, som ska vara med i nästa flygkurs. Han är bara ute och tittar i dag.

Tre man från samma firma lär sig flyga — det må man säga är flygsinne. Här klagar Ostelius i onödan!

Det kan hända att några elever samtidigt är ute på Bromma — t. ex. vid övergången mellan de olika flygpassen — men i övrigt är det en väldig skillnad på motorflyg- och segelflygskolor. Flygeleverna på Bromma träffar inte varandra så mycket, ty de ringer själva och beställer tid för sin flygning när det passar bäst — på en segelflygskola är eleverna så gott som ständigt och alla på en gång ute på fältet, där de nöts samman i ett fast kamratskap. Det enda tillfälle när morgondagens motorflygare i den första elevkullen samlas är vid teorilektionerna, som hålls på kvällarna. Även när det är dåligt väder kommer teorin på programmet och skollikaler finns både på KSAK och Bromma.

Apropå teori så måste det sägas att det fästs större vikt vid den numera än före kriget. Fordringarna är visserligen fortfarande desamma men undervisningen får inte gå så slentrianmässigt till nu som den ofta kunde göra förut. Härvid har man närmat sig flygvapnets standard — Bartilsson ser till att även den praktiska undervisningen kommer på samma plan. Skolningen kan inte gärna vara grundligare i en civil skola än den är på Bromma just nu.

Det har förut skrivits i alla tidningar om att flygtiden för A:2-certifikat (privatflygarcertifikat) skulle höjas till 40 timmar men än så länge håller man sig till det gamla trevliga systemet med 25 timmar. Detta sker givetvis med sanktion från luftfartsstyrelsen, där man avvaktar definitiva vindar från bl. a. USA. Inom ett år torde flygtiden emellertid höjas till den av vissa svenska kretsar efterlängtade siffran 40...



Den urnordiskt blonde flygläraren Bartilsson ger Gundersen några kompletterande instruktioner innan han tar sig an Disa, som just klivit upp i Klemmen och intresserat lyssnar till visdomsorden.

Välgörenhet

Priset för flygutbildningen på Bromma är än så länge 75 kr per timme, vilket för 25 timmar gör 1.875 kr. Härtill kommer avgifter för läkarundersökning samt flygtid för certifikatprovens avläggande, varmed summan för hela kursen stiger till *2.000 kr.* Klubbens självkostnadspris är 2.600 kr för varje elev som fullbordar utbildningen. Mellanskillnaden satsas av Stockholms flygklubb och dessa 600 kr tas av pengar som klubben tjänat ihop under målflygningarna. Men varför i fridens namn skall det behöva bli så dyrt att klubben måste träda emellan?

Certifikatpremier nödvändiga

— Allting är ju så dyrt, svarar ing. Huzell. Kostnaderna här på Bromma är fantastiska. En belysande siffra är hangarhyran för en Klemm: kr 6:10 per dygn. Nog sagt om den lilla detaljen... En annan sak som jag skulle vilja gå i bräschen för är denna: motorflyget behöver certifikatpremier igen som före kriget. Varför skall bara segelflyget ha statsunderstöd? Stockholms flyg klubb har tillsammans med Aeroklubben i Malmö gått in till luftfartsstyrelsen med begäran att styrelsen anhåller hos kungen om ett bidrag på 60.000 kr för certifikatpremier under budgetåret 1946—47. Vi hoppas innerligt att höstriksdagen bifaller. Det behövs minsann om det skall bli någon fart på motorflygutbildningen.

T h har flygläraren i framsits något att säga till tre elever på vingen, Disa, ing Lund och Gundersen. — Nedan: flygchefen ing Huzell vevar i gång Klemmens motor medan dir Bergengren (närmast flygkroppen) och Forsberg tittar på. I bakgrunden en B-25 »Mitchell».







En väldig samling »fästningar» och »Liberators» på Hässlö flygfält före »repatrieringen».

303 FRÄMMANDE PLAN NER HÄR

Av 139 amerikanska och 54 brittiska i Sverige under kriget nödlandade eller störtade flygplan har sammanlagt 85 (de flesta amerikanska B—17 och B—24) nu kunnat flygas tillbaka till England och det finns följaktligen just nu inte ett enda flygbart allierat krigsflygplan kvar i Sverige. Samtidigt har omkring 1 500 i Sverige internerade allierade flygare lämnat landet. Kvar finns nu endast British Overseas Airways civila personal och American Air Transport Commands »civilmilitära».

Det sista allierade flygplanet, som lämnade Sverige (de civila kurirplanen oräknade) var en ombyggd de Havilland »Mosquito», som tillhörde åttonde amerikanska flygkåren och startade den 28 juli från Bulltofta, där den landat som näst sista amerikanska krigsflygplanet på svensk mark den 3 april i år.

Eftersom endast 85 av sammanlagt 193 allierade flygplan kunnat göras flygfärdiga igen — varvid reservdelar i stor utsträckning tagits från svårare skadade flygplan, s k kannibalism, och 8 helt nya motorer flugits hit från England — förstår man att de nödlandande flygplanen som regel varit mycket svårt skadade och inte haft någon möjlighet att ta sig hem till England igen.

För att reparera och underhålla de i Sverige internerade flygplanen hade på Hässlö flygfält utanför Västerås upprättats en bas, som långt ifrån var någon flygplankyrkogård, eftersom de där internerade flygplanen hela tiden hölls i bästa tänkbara skick av framför allt amerikansk personal, undergick flygprov m m, så att de efter V-dagen kunde flygas till Bromma för att tankas och flygas vidare till England — en stor del av dem för att sedan fortsätta till USA f v b Stilla havet och kriget mot Japan.

Det första »repatrierade» allierade flygplanet lämnade Bromma den 16 maj, en vecka efter V-dagen, och sedan har det gått en jämn ström av Boeing B—17, Consolidated »Liberator» etc till England med tidigare internerade besättningsmän ombord, varjämte 6 besättningar utlånades från åttonde amerikanska flygkåren till ATC, som stod för återtransporterna.

För reparations- och underhållsarbetet i Västerås svarade som sagt främst de internerade flygarna — piloter, signalister, flygskyttar och färdmekaniker — men också svenska mekaniker och ingenjörer hjälpte till. Från åttonde flygkåren i England hade ATC också fört över ett litet antal specialister, bland dem svensk-amerikanen Edwin W. Lindquist, tidigare representant för American Air Lines i Kalifornien. Han är född i Chicago av svenskfödda föräldrar och talar flytande svenska. Han berättar, att amerikanarna haft ett utmärkt samarbete med svenska myndigheter och enskilda svenskar. »Svenska piloter flög planen till Västerås, de tillverkade vissa delar och verktyg åt oss i sina egna verkstäder och de hjälpte oss f ö på många olika sätt», berättar han.

Sammanlagt 303 "utlänningar"

Det var tyskarna som både började och slutade att krigslanda här i Sverige och sammanlagt fick vi ner 110 tyska flygplan här under kriget. Antalet »utlänningar» uppgick alltså till 303 st, av vilka amerikanarna var de flesta med 139 och engelsmännen sparsammast med 54 st.

Ifråga om antalet typer var tyskarna värst med inte mindre än 29 st och man finner, att Luftwaffe i ganska stor utsträckning — speciellt för skoländamål men också för spaning — använde en hel del antika typer i krigstjänst.

Av de 29 olika tyska typerna dominerade Fieseler Fi 156 »Storch» med inte mindre än 21 exemplar. Detta berodde framför allt på den allmänna flykten från Nordtyskland under den ryska offensiven med ty åtföljande tysk panik. Den 7—9 maj landade sålunda inte mindre än 11 st »Storkar» i Sydsverige jämte 15 andra tyska plan, alla fullsatta med flyktingar, ehuru många av dem officiellt sade sig vara på väg till Bornholm men »hade felorienterat sig».

Näst efter det tyska sambandsplanet var den gamla hederliga Junkers Ju 52:an flitigaste gäst med 13 exemplar och därefter kom jaktplanet Messerschmitt Me 109, framför allt versionerna F och G, med 12. Bomb-, torped- och nattjaktplanet Junkers Ju 88 representerades av 8 och jaktplanet Focke-Wulf FW 190 av 7 exemplar.

Återstående i Sverige nödlandade eller störtade flygplantyper var (antalet inom parentes): Heinkel He 111 (6), Bücker »Bestmann» (4), Junkers W. 34 (4), Messerschmitt Me 110 (4), Arado Ar 95 (3), Arado Ar 96 (3), Focke-Wulf FW 189 (3), Arado Ar 196 (2). (De flesta Arado-planen kom från Estland med estniska flyktingar ombord, vilka stulit planen från tyskarna), Dornier Do 17 (2), Dornier Do 24 (2), Focke-Wulf FW 58 »Weihe» (2), Fokker C5E (2) samt vardera ett (1) exemplar av följande typer: Blohm & Voss BV 138C, Focke-Wulf 200 »Kurier», Heinkel He 50, He 59 och He 60, Henschel Hs 126, Junkers Ju 87, Macchi MC 202, Messerschmitt Me 108 »Taifun» och Me 210 samt Siebel Si 204D.

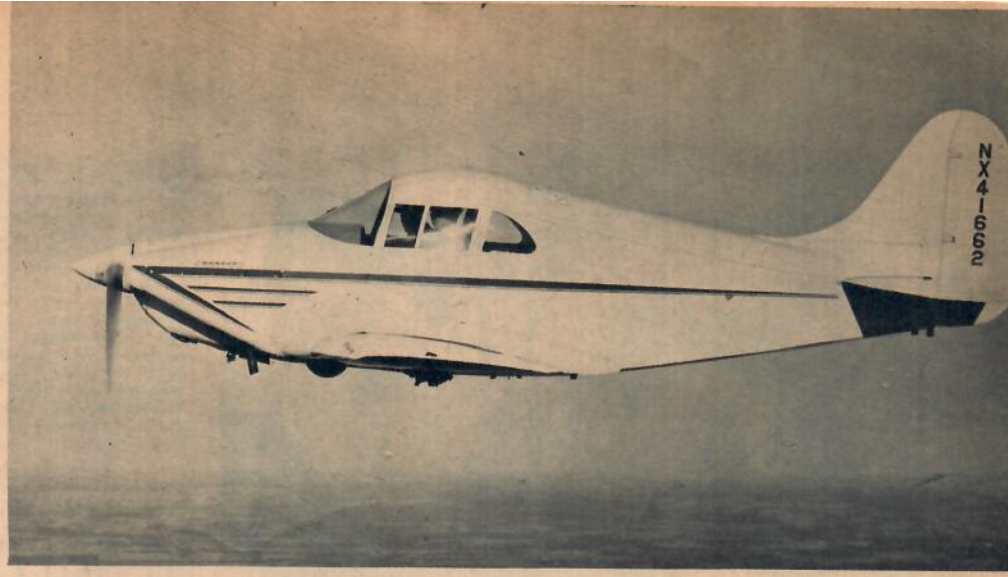
Av dessa har en Dornier Do 24 flygbåt inköpts av flygvapnet för sjöräddningstjänsten. Dessutom inköptes av tyska staten genom förmedling av Industridiesel ytterligare elva av dessa tyska plan av olika svenska flygfirmor. Dessa plan försågs med preliminära registreringsbeteckningar men efter V-dagen belades samtliga plan med kvarstad i avvaktan på fastställande

Forts. på sid. 38.



En vid Pajala i Norrbotten den 1 mars 1941 nödlandad tysk Messerschmitt Me 110 flottas över en älv för att föras vidare söderut.

AMERIKANSKT FOLKFLYG-NYTT



Sportflygindustrin i USA ligger i startgroparna och väntar på signalen »sätt i gång!» från War Production Board, som skall ge fabrikerna tillåtelse att börja serietillverkningen. Många bolag har nya flygplankonstruktioner klara och en del har tillsvidare nöjt sig med att förbättra sina förkrigstyper, som nog får duga ett par år till innan sportflyget kommer i gång på allvar. På denna sida presenterar FLYG tre USA-folkplan, däribland två av familjetyp.

JOHNSON »ROCKET»: Detta trehjuliga, fyrsitsiga familjeflygplan med 185 hk motor beskrevs i korthet redan i FLYG nr 12/45. Det är ett mycket snabbt flygplan — marschhastighet 296 km/t. Konstruktören heter R. S. Johnson, president i Johnson Aircraft, Inc., med säte i Fort Worth, Texas. Mr Johnson gjorde själv första provflygningen och sedan har yrkesprovflygare »behandlat» planet på sedvanligt sätt — de har blivit mycket nöjda med »raketens» goda flygegenskaper.

Försäljningsorganisationen, som heter Rocket Aircraft Sales Co, Fort Worth, har skaffat en representant i varje amerikansk stat, vilken i sin tur skall utse lokalförsäljare. Man väntar tydligen fart i affärerna.

STINSON »VOYAGER 125». Av den populära tresitsiga »Voyager» från förkrigstiden — och »gräshoppsversionen» »Sentinel» — har Stinson Division of Consolidated Vultee Aircraft Corporation gjort ett fyrsitsigt familjeflygplan med 125 hk motor. På tre månader från den dag då krigstidsrestriktionerna upphävs säger sig fabriksledningen kunna starta serietillverkningen. Data och prestanda: spännvidd 10,36 m, längd 7,17 m, tomvikt 530 kg, flygvikt 964 kg, maxhastighet 205 km/t, marschhast 186 km/t, stighast vid marken 3,4 m/sek, tjänstetopphöjd 4.200 m, startsträcka 168 m, landningssträcka 86 m, flygtid 5 tim, teor. längsta flygsträcka c:a 950 km.

AERONCA »CHUM» är egentligen en licensbyggd *Ercoupe*, som före kriget konstruerades och byggdes av Engineering & Research Corporation. Nu har alltså Aeronca Aircraft Corporation, Middletown, Ohio, övertagit storserietillverkningen, som påbörjas så snart »signalen» ljuder.

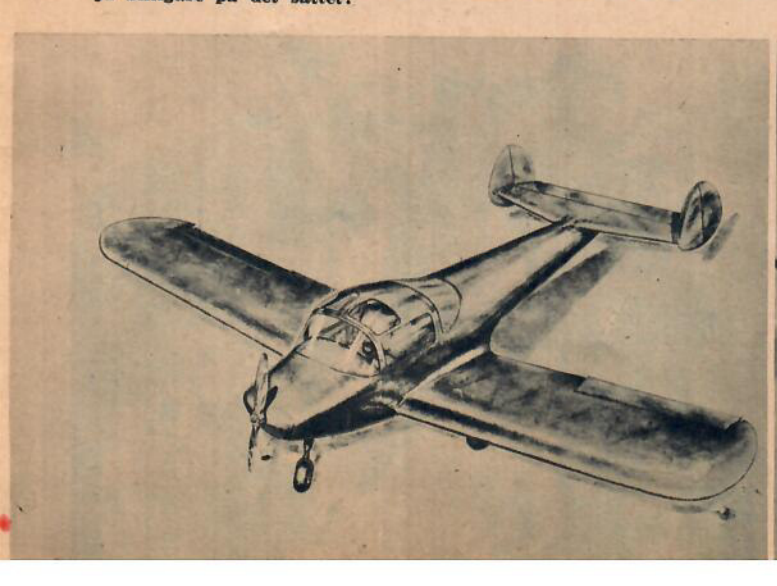
Alldeles samma flygplan som gamla Ercoupe är »Chum» tydligen inte i alla fall. Enligt meddelanden från Aeronca befinner sig »Chum» ännu på mock-up-stadiet och dessutom finner man flera skiljaktigheter i måtten mellan de två flygplanen. »Chum» har fått mindre spännvidd och mindre vingyta samt därav följande högre vingbelastning. Motorstyrkan har ökats till 75 hk. Ercoupes genialiska styrsystem är dock kvar med rodren synkroniserade till ratt-spak — sidroderpedaler finns alltså inte på standardtypen. Inredningen sägs ha blivit komfortablare och utrymmet större. Planet har trehjuligt, fast landställ som förut. Data och prestanda för »Chum»: spännvidd 8,84 m, vingyta 9,66 m², vingbelastning c:a 45 kg/m², tomvikt 326 kg, flygvikt 597 kg (bagagevikt 32 kg), flygsträcka 750 km, maxhast 192 km/t, marschhast 164 km/t, landningshast 80 km/t, stighast c:a 3,3 m/sek.



Det fyrsitsiga familjeplanet Johnson »Rocket» (ovan) är elegant i luften. Obs noshjulet, som inte gömmer sig helt vid infällningen. — T h och nedan ett par bilder av konventionella fyrsitsaren Stinson »Voyager 125». 125-hästarsmotorn har gett planet en ny men inte precis vacker nos.



På de två bilderna här nedan kan man jämföra Ercoupe (t h) med Aeronca »Chum» — ungefär som två tvillingar! På fotot stallar Ercoupen... utan risk, eftersom planet är ett av de mest idiotsäkra som finns. — Teckningen på »Chum» har utsänts av Aeroneafabriken i samband med beskrivningen. Planet ser tämligen »efterkrigsmässigt» ut om man bortser från att det trehjuliga landstället inte är infällbart. Men kärran blir ju billigare på det sättet!









Löjtnant Sven Alm, förste svenske mästaren i segelflyg, leende i sin berömda Weihe. Hans söta fru Maud visade sig vara en idealisk flygarfru, som uppmuntrade och höll tummen. Alms lagchef var furir Johansson. — T h mästaren och hans duktiga medhjälpare, fr v vk Quick, vk Fager, furir Johansson och vpl Nilsson.

EFTERSKÖRD

från SM på Ålleberg

– Av PRO MILLE –

MÄSTAREN FRÅN MASTHUGGET

och andra från F 6 dominerade Ålleberg

I förra numret av FLYG utlovades en efterskörd från Ållebergstävlingarna. Här kommer den!

Vad är naturligare än att man börjar med att tala om vem den förste svenske mästaren i segelflyg är. Alltså följer

Alms data och prestanda

Sven Alm föddes 1919 i den anrika göteborgska stadsdelen Masthugget. Så småningom — det dröjde flera år — tog han studenten i sin hemstad, det var 1937. Efter ett par års på hanen vila kom han 1939 till flygvapnets aspirantskola, som han tydligen klarade eftersom han blev fänrik 1942. Då hade han under flottiljkommenderingen tjänstgjort på F 6 i Karlsborg, som han sedan varit trogen. Alm var divisionsassistent ett år och sedan har han tjänstgjort som andre flottiljadjutant ett par år och är det fortfarande.

Med segelflygningen började Sven Alm på allvar 1943, då han tog sitt C, och i april 1944 gick han flygvapnets segelflyginstruktörskurs i Karlsborg. Vid Ållebergstävlingarna samma år var han ledare för sin flottiljs Babylag och när vapnet i år satte i gång med sin segelflyginstruktörskurs blev Alm lärare tillsammans med löjtnant Olow och fanjunkare Brink.

Alm har alltså inte segelflugit särskilt mycket eller länge. Det hade varit en populärare seger om Brink vunnit, speciellt som Alm var med för första gången i år. Men den förste svenske mästaren har andra kvaliteter som ger honom rätt att med heder bära titeln till nästa år: en lugn framåtanda och envishet som ger största möjliga garanti för genomförandet av uppgjorda planer. Dessutom flyger han mycket väl. Alm och hans käcka fru — även hon från Masthugget — var mycket omtyckta på Ålleberg på grund av sina egenskaper som människor. Prima kamrater!

Det måtte ha varit nervpåfrestande att under flera dagar vara tvungen att försvara tätplaceringen, eller hur, Alm?

— Inte så där överväldigande, svarar Alm. Men nog hände det att jag sov i bilen hem vid hämtningarna. Särskilt efter flygningen till Feringe... Men annars märkte jag inget extraordinärt.

Ålleberg blev F 6-filial

Förresten, det verkade även ur andra synpunkter på något sätt riktigt att en F 6:are tog det första svenska mästerskapet i segelflyg. F 6 har ju blivit en verklig segelflygflottilj. Vapnet anordnar instruktörskurser där, C. O. Hugosson kommer därifrån, F 6 är förre dubbelsegraren Olows »egen» flottilj — eller *var* får vi väl säga nu när Olow blivit provflygare på SAAB — och så finns Sveriges rekordrikaste Weihe där med Wennerströms höjdrekord i fjol, Olows dubbla sträckrekord och svenska mästerskapet nr 1 i år — alla dessa fina meriter samlade på ett enda flygplan!

Apropå »C. O.» så hjälpte fem sjättedelar av hans familj till vid Ållebergstävlingarna: »C. O.» var tävlingsledare, hans fru, kvicksilverpigga dottern Birgitta och väluppfostrade sönerna Christer och Claes skötte protollarbete och ordonnanstjänst m m. Den sjätte sjättedelen är visst bara några månader så han orkade inte vara med än...

Ja, vi skulle kunna fortsätta med F 6 längre till men skall nöja oss med detta:

(Forts. på sid. 32.)



Vid flyguppvisningarna sista dagen på Ålleberg gjorde Bengt Olow succé som skådespelare och »konstig flygare» i rollen »Ola Trulsson från Anderslöv». Här drar han på gas i Sk 12:an. — T h står F 17:s Weihe klar efter fenomenlagningen. Fr v snickare Gunnar Karlsson från F 8, löjtnant Jufors, major Hugosson, snickare Axman från F 9 och F 6-chefen överste Gösta Hård.





Fyra danska gäster på Alleberg: fr v en av Danmarks bästa segelflygare fotograf Gerhard Nielsen med allenarådande smeknamn »Graf», nye chefsinstruktören för Danmarks segelflyg löjtnant A. H. Jörgensen, segelflygaren och »Luftsport»-redaktören Johs. Thinesen samt överstinnan Harriet Försiev, Danmarks mest kända segelflygskribent, på en stugtrappa i »Alleby».



Två gemytliga danskar: civilingenjör Johny von Staffeldt, som är en av konstruktörerna till danska glidplanet »Polyt», och verkmästare Oluf Jensen, byggkontrollant sedan många år (t v)



Här ovan två norska f d frihetskämpar, som legat på Alleberg och flugit hela sommaren, Egil Bache-Mathiesen (t v) och Aage Nordbye, båda s k tekniker före kriget. — På bilden t h tittar nordiska gäster på Weihegruppens eleganta flygning vid sista dagens uppvisningar på Alleberg. Fr v Thinesen och Nielsen, Danmark, Helgi Filippusson, Island, Harriet Försiev, Danmark, Pétur Filippusson, Island, Daniel och Marie Foss, Norge, samt Veijo Putkonen, Finland.

ALLNORDISKT
på Alleberg

Alleberg har redan blivit en svensk institution och nu håller det även att skapas en nordisk tradition kring det hemtrevliga berget. Visserligen har t ex danskar redan förut hälsat på i det svenska segelflygets högborg men först efter fredens inträde i Europa har det nordiska utbytet börjat komma i gång på allvar. KSAK inbjöd nämligen representanter från Norge, Danmark, Finland och Island att bevista segelflygtävlingarna på Alleberg och i Örebro. Att de skulle ha flygplan med sig var givetvis uteslutet än så länge, varför de måste nöja sig med att studera vårt segelflyg och särskilt tävlingarna. Och så fick de flesta av gästerna segelflyga på berget, vilket anammades med tacksamhet särskilt av norrmännen, som inte själva haft något segelflyg under kriget.

De mest långväga gästerna kom från det nordiska kulturreservatet

ISLAND

Från denna sagoö i norr kom de två bröderna *Helgi* och *Pétur Filippusson*, hemmahörande i Reykjavik. De hade flugit med en av ATC:s C—54:or från sin huvudstad till Bromma. Helgi är äldst och har segel- och motorflygcertifikat, medan brodern Pétur tillsvidare nöjer sig med segelflyg. Helgi talar tyska — ett minne från hans utbildning i Grunau — och Pétur engelska men redan efter ett par dar märkte FLYG:s utsände att de hade lätt att lära sig svenska.

De sympatiska bröderna, som driver en segelplanverkstad där hemma och är medlemmar i *Svifflugfélag Islands* (Islands segelflygklubb), den ena av öns klubbar av det slaget. Helgi skall vara i Sverige till oktober och Pétur som praktikant ett par år vid något svenskt flygföretag. På Alleberg försöker de på silver-C — åtminstone.

FLYG intervjuade förstås bröderna och detta kan läsas på sid 31.

NORGE

representerades av civilingenjör *Daniel Foss* och hans fru *Marie*, båda segelflygare från Oslo. De började glidflyga i Norge, han vid Tekniska högskolan i Trondheim och hon vid Ås flygklubb i Hallingdal. C:et tog de i Grunau 1938. Daniel erövrade S:et på Grunau samma år och Marie sitt



Lilla Allebergsmaskoten Birgitta Hugosson, »C. O:s» dotter, orienterar de två islänningarna i Fl-1-sitsen. Äldste islänningen Helgi o mitten.

på samma plats 1939. Daniel flög alla typerna som fanns på denna tyska högborg för segelflygande utlänningar. Sedan dess har de inte flugit alls — »men nu skall här tränas...»

Två norrmän, som vi egentligen inte räknar som gäster utan gamla Allebergsuvar vid det här laget, är *Egil Bache-Mathiesen* och *Aage Nordbye*. De har nämligen legat på Alleberg och flugit hela sommaren på norska statens bekostnad för att kunna bli instruktörer i Norge. Båda är f d tekniker och frihetskämpar, som flydde till Sverige i mars i år och skulle ha blivit sända till norska flygutbildningsbasen i Kanada om inte kriget varit på upphållningen. De hade A- och B-diplom förut och tog C på Skarpnäck under Olle Barkmans kunniga ledning. På Alleberg har de flugit mycket — Egil fick sålunda 50 timmars flygtid och silver-C. De säger sig ha lärt mycket och har bara lovord för kamratskapet på Alleberg. Men svenskarna »kan bita sig i näsan på att de skall få konkurrens» när de norska friskusarna kommer igen till internationella eller nordiska tävlingar på Alleberg...

DANMARK

Den nye ordföranden i Dansk Svæveflyver Union (DSU), direktör *Einar Dessau* var den förnämste danske gästen. Han är chef för Tuborgsbryggerierna och har främjat danskt segelflyg bl a genom en stor donation, den s k Tuborgsfonden. Dir. Dessaus besök på Alleberg var emellertid snarare fransyskt än danskt, bara en dag.

En som också hade bråttom men som ändå hann göra femtimmarsprovet en vacker hangeftermiddag var nye chefsinstruktören för det danska segelflyget, löjtnanten i Hærens Flyvertropper *A. H. Jörgensen* från Köpenhamn. Han har förut varit flyg-

(Forts. på sid. 35.)



FRANKRIKES FLYGINDUSTRI

"licensbygger" tyska flygplan men kommer med egna typer

Direktör Åke Forsmark i Skandinaviska Aero AB har nyligen kommit hem från ett besök i Frankrike och FLYG har passat på att göra en intervju om vad han sett av den uppblomstrande franska flygindustrin.

Att gästa tredje republikens huvudstad just nu är inte förenat med samma nöje som i förkrigstidens Paris, men inte desto mindre ordnades det för dir. Forsmark på ett strålande sätt tack vare fanérfirman Arvid Schaumans parisfilial och en översvallande älskvärdhet från ledningen för franska exportbyrån för flygmateriel OFEMA — en sammanslutning av de nationaliserade flygindustrierna och som f. ö. Arvid Schauman är officiell representant för. Livsmedelssituationen är som man förstår fortfarande ett stort krux liksom den katastrofala inflationen, som gör sig gällande överallt. Sålunda har francens värde sjunkit till inte stort mer än 1 öre. Krigsåren har dock varit fina vinår och just nu konsumeras ganska mycket champagne och andra viner som en slående kontrast mot livsmedelsbristen.

Fantastisk arbetsglädje

Dir. Forsmark berättar vidare att den franska flygindustrin tillsvidare inriktar sig på serietillverkning av de tyska flygplantyper som tvångsbyggts under ockupationen men att den franska flygforskningen på ett imponerande sätt slår sig fram på helt nya vägar trots att det inte är mer än drygt ett halvår sedan tyskarna drevs bort från Frankrike. Som ett gott exempel på den snabba omläggningen kan omtalas att tyskarna lämnade en fabrik på en torsdag och redan följande måndag upptogs tillverkning för franska flygministeriet. Han nämnde även de otaliga sabotagen under tillverkningen för tysk räkning samt de åtföljande olyckor som inträffade med fransktillverkade flygplan. Upptäckte tyskarna att sabotage förelåg vidtog de naturligtvis repressalieåtgärder av grymmaste slag. Detta förfarande knäckte dock ingalunda fransmännens förvissning om en ljusare framtid och den fantastiska arbetsglädje som nu råder vid de franska flygindustrierna.

Man använder sig i mycket stor utsträckning av kvinnlig arbetskraft och vad som förvånar en svensk, som är van vid den strikta kvinnliga klädseln vid de svenska industrierna, är fransyskornas mycket personliga utstyrsel med blommiga klänningar, halsband och cigarrett i mungipan. Detta störde dock på intet sätt den högt uppdrivna, amerikaniserade arbetstakten.

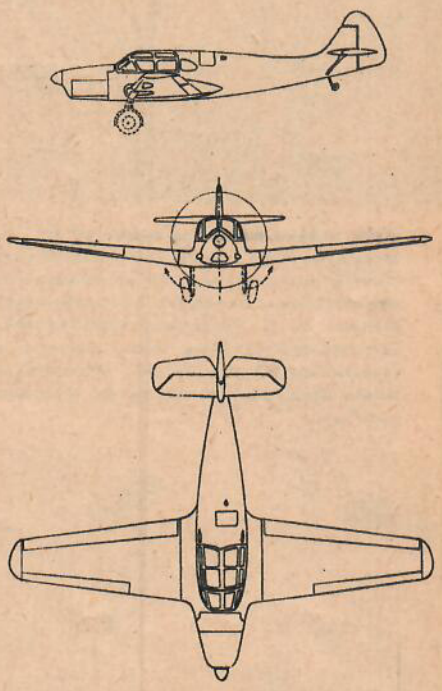
Under sin enveckasvistelse i Paris fick Forsmark tack vare verkställande direktören i OFEMA, monsieur *Grimauds* tillmötesgående tillfälle att besöka ett antal fabriker i Paris' närhet. Ciceron blev M. *Puesch* och dessutom hade Forsmark mycket att göra med ekonomidirektören M. *Clos*. Svensken blev omhuldad på bästa sätt och det är tydligt att Sverige f. n. är mest gynnad nation i Frankrike.

Den första var *Atelier Aéronautiques de Colombes*, där man tillverkade 20 plan i månaden av typ *AAC-1*, som inte är något annat än en gammal hederlig Junkers Ju 52 i lastversion med en hel del nya instrument- och lastningsfinesser. Eftersom Colombesfabriken saknade flygfält transporterades Ju 52:orna till Caudron-fabrikens flygfält, där de gjordes flygfärdiga och sedan flögs till Le Bourget för slutligt färdigställande. Colombesfabrikens älskvärda chef M. *Giusta* talade om att fabriken hade beställning inne från flygministeriet samt Sydamerika och att engelsmännen köpt ett antal AAC-1 för kolonitjänst. Fabriken har ungefär 2.000 arbetare med mycket stort kvinnligt inslag. Dir. Giusta berättade även att det var fel på varenda Ju 52:a som byggdes åt tyskarna men att alla som byggdes *nu* var OK...

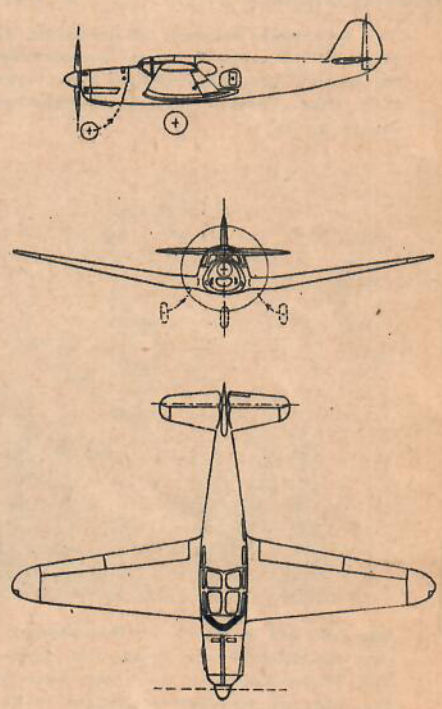
Motorerna till AAC-1 byggs av *Gnome-Rhone* och är av typ BMW 132 på 600 hk. Forsmark fick även besöka huvudfabriken, som har 8.500 arbetare och producerar 400 motorer per månad. Utöver dessa motorer byggdes en 14-cyl. »Twin Wasp»-kopia med stor diameter och 2.500 hk effekt. Han fick också titta på fabrikens hemliga avdelning, där man bl. a. arbetade med en väldig 28-cyl. stjärnmotor på 3.500 hk. Gnome-Rhonefabriken hade ett jättestort ritkontor som tyskarna under ockupationen använde som matsal, belägen högst upp i det väldiga komplexet. Vidare besökte han den stora instrumentfabriken *Bronzavia*, en sammanslutning av 6 bolag som sysselsätter 3.500 man. Största tillverkningen är instrument, radio- och optisk materiel och för provning av alla slags instrument finns ett imponerande kontrollaboratorium, där 25 man är i ständig verksamhet.

Blommor i monteringshallar

Caudron-verken, en av de mycket sällsynta privatägda franska flygindustrierna, är en mycket vårdad anläggning med blomsteranläggningar kring fabriken och blomsterkorgar inne i monteringshallar och kontor. För närvarande bygger Caudron-verken 30—35 plan i månaden av den utmärkta typen »*Goéland*» som använts flitigt under kriget både av fria franska flyget och av tyskarna.



SNCA du Nord serietillverkar två utvecklingar av »Taifun». Den ena, Nord 1002 (ovan) är en förbättring av Me 108, medan Nord 1101 (nedan) är en utveckling av Me 208 med trehjulsställ. Båda planen är fyrsitsiga.





Denna tyskkonstruerade Siebel Si 204D tillverkas nu för franska flygvapnet. Den franska versionen betecknas NC-701. 20 sådana flygplan tillverkas per månad. Flygplanet på bilden har tvåbladiga Argus-propellrar medan serietypen har trebladiga Ratier-propellrar.



En bild av den utomordentliga Caudron »Goéland», som under kriget använts i sambandstjänst. F n byggs 30—35 plan i månaden av denna typ.

C. 449-1 »Goéland» är utrustad med 2 st 220 hk Renault 6 Q. 20—21, 6-cyl. luftkylda radmotorer och har följande data och prestanda: spännvidd 17,55 m, längd 13,30 m, höjd 4,93 m, vingyta 40,2 m², tomvikt 2.690 kg, flygvikt 3.700 kg, maxhastighet 307 km/t, marschhastighet 274 km/t, landningshastighet 135 km/t, topphöjd 6.500 m och flygsträcka 965 km. Planet, som kan ta 6 passagerare och 2 mans besättning, utmärker sig för god stigförmåga: 22 min till 4.000 m.

Renault-verken, som bygger motorerna till bl. a. »Goéland», har en kapacitet av 200 motorer per månad. Vidare tillverkas en förbättring av den tyska *Argus As 411* på 440 hk som används på ett fransktillverkat plan av typ *NC-701*, en likaledes tyskkonstruerad Siebel Si 204D med 2 mans besättning och 8 passagerare. Si 204D är konstruerad för militär skolning och har under kriget använts av tyskarna som sambands- och skolplan bl. a. i Ryssland där den för vinterbruk monterades på infällbara skidor. NC-701 har med trebladiga, omställbara Ratierpropellrar av ny typ en maxhast av 350 km/t på 3.000 m och en marschhast av 325 km/t på samma höjd. Den normala flygsträckan är 1.250 km och med extratank 1.700 km. Ett bevis på detta flygplans utomordentliga prestanda fick dir. Forsmark då han följde med på en provtur från Le Bourget till Bourges. Planet flög den 260 km långa sträckan på endast 54 min och använde vid starten endast 260 m innan det lyfte med 8 personer ombord och steg sedan med 15 m/sek. NC-701 monteras i en fabrik som är fullständigt urblåst av allierade bombraider. Arbetet sker under medverkan av 21 småfabriker med en kapacitet av 20 plan i månaden.

Fabriken planerar att efter fullgörandet av leveransen av de NC-701 som franska flygministeriet beställt uppta tillverkningen av den för civiltrafik mera lämpade *NC-702*, som är identisk med den civila Siebel Si 204.

Fransk "Taifun"

Dir. Forsmark hälsade också på hos livaktiga *SNCA du Nord* i Mureaux, som för flygvapnet tillverkade ett 4-sitsigt sportflygplan av typ *Nord 1002* — helt enkelt en franskbyggd Messerschmitt Me 108 »Taifun», utrustad med 220 hk Renault 6Q-motor. Planet har en flygvikt på 1.450 kg, en flygsträcka på 920 km och en maxhast av 300 km/t. Vidare provflygs just nu en utveckling av Me 208 — *Nord 1101* — med trehjulställ och samma motor som Nord 1002. Denna något förstorade upplaga av »Taifun» har fått en aning bättre prestanda med 310 km/t maxhastighet och en längsta flygsträcka på 1.200 km. Nord-fabriken tillverkar f. n. 25 flygplan i månaden men hoppas så småningom kunna höja produktionen.

Det talas även ganska mycket om helikopterbyggen i Frankrike, men några sådana blev dir. Forsmark ej i tillfälle att studera.

Så snart förstklassiga franska konstruktioner kommit fram till seriestadiet upphör givetvis allt »licensbygge» av tyska flygplan.

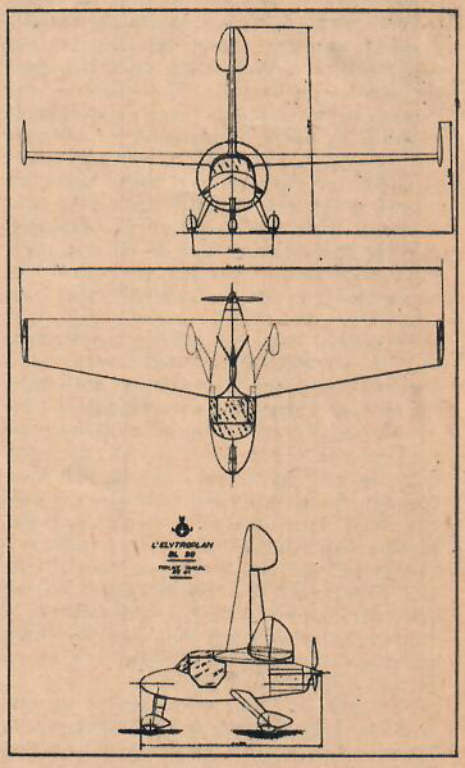
Norska fiskare köper franskt?

En hel del nya konstruktioner är f. n. under byggnad och det torde inte dröja länge förrän de första presenteras. Några av dessa är redan klara och FLYG är nu i tillfälle att publicera en unik skapelse. Det rör sig om ett tvåsitsigt sportplan betecknat *L'Elytroplan BL 20* utrustat med en 95 hk *Mathis* eller *Renault*, 4-cyl. radmotor samt försett med ett slags luftmast med skevroder och luftbroms. Genom användning av dessa kan planet få en minimifart på endast 42 km/t, en oskattbar fördel när det gäller att landa på mycket små fält. BL 20 har en tomvikt på 350 kg och en maxhastighet av 210 km/t. Representanter för den norska fiskerinäringen lär vara intresserade av det underliga planet för inspektionsresor m. m.

Anledningen till dir. Forsmarks besök i Frankrike var att undersöka möjligheten för import av flygplan från Frankrike, lämpliga för taxi- och fraktflyg — om inte USA skulle vara i stånd att fortast möjligt fullfölja en leverans. Dir. Forsmark kom tillbaka övertygad om att franska flygindustrin redan nu är klar för export samt förvånad över landets fantastiska uppryckning inom flygteknikens område.

I övrigt ter sig Skandinaviska Aeros planer ganska mörka, då myndigheterna vägrar tilldelning av bensin — SAA har dock 79 personer anställda, som är beroende av att bolaget får flyga.

Gnomo.



Denna underliga skapelse heter L'Elytroplan BL 20 och har en »luftmast» med kombinerat skevroder och luftbroms. Masten kan fällas ned vid hangarering. Som framgår av ritningen har planet utmärkt sikt samt är försett med trehjulställ.



Möte med VRÅKAR

Svensk originalnovell av *Christian Barr*

Min bror, Peter Barr, har berättat historien om den här flygningen, som han gjorde en gång på Alleberg sommaren 1944. Flygningen som sådan är på intet sätt märklig men mötet med vråkarna är något som han kommer att minnas länge.

Peter låg på F-kurs i avsikt att försöka klara proven för silvret och för att öka utsikterna till goda resultat hade han tagit sin kompanjon med sig. Kompanjonen var dansmusen Archibald, som tjänstgjorde som litet av varje, främst som termikletare och maskot. Hur själva termikletandet gick till vet jag inte men Peter säger att musen alltid ser så glad ut i uppvindsområden och att han mulnar till betänkligt när det basar neråt. Och det är naturligtvis ett rättesnöre fast jag själv tror mer på variometern. Musen praktiskt taget bodde i Peters bröstficka.

En normal dag med skaplig instrålningstermik startade Peter med vinsch i en Baby och lyckades få omedelbar anslutning till en svag blåsa, som så småningom lyfte upp honom till strax under molnbasen på ungefär tvåtusen meters höjd. Väl där uppe behövde han inte komma ner så fort igen, för det fanns gott om termikblåsor som gav ända upp emot fyra meters stigning. Mellan dem blåste det neråt över stora områden, som han fick kvicka sig över för att inte förlora allt för mycket höjd. På det sättet låg han och åkte kors och tvärs över Alleberg med omnejd och jag förmodar att musen såg omväxlande glad och ledsen ut där den satt i bröstfickan.

Min bror låg länge på toppen av en blåsa borta över Mösseberg strax under molnbasen — det bar inte ända upp till de små molnen — och var sedan tvungen att gå ut i fallvindsområdet då molnet började lösas upp och uppvinden tog slut. Han satte kurs mot Alleberg och letade under vägen efter en ny blåsa som kunde vara värd att svänga i. Fallvinden var kraftig och ihållande. Peter började fundera över om han kunde komma tillbaka till Alleberg eller skulle behöva göra en utelandning, vilket alltid är lika förargligt. På vägen tittade han efter om det fanns något moln under bildning i närheten som skulle kunna ge uppvind. Efter något sökande såg han en liten början till ett moln på ungefär en kilometers avstånd till höger och satte kurs ditåt. Fallvinden var ännu kraftig och han sjönk med två meter i sekunden. Under anflygningen mot molnet, som höll på att slå ut som en blomma på himlen, upptäckte han plötsligt att platsen under molnet redan var upptagen. Där borta låg i en långsam ringdans sju vråkar. Det är sällan man får se så många på en gång utom just i augusti när de drar söderut. Antagligen flyttar de så tidigt just för att dra nytta av sensommarens termik — det är lata djur som inte rör på vingarna i onödan.

Peter blev naturligtvis förtjust då han för det första nu var säker på att ha en kraftig termikblåsa framför sig och för det andra skulle få tillfälle att flyga tillsammans med fåglarna och komma dem inpå livet. Under anflygningen förlorade han ännu något hundratal meters höjd och då variometervisaren äntligen började röra sig uppåt var han långt under vråkarna, som fullständigt obekymrade om honom fortsatte att svänga uppe under molnet. För att undvika trafikkaos vid ett eventuellt sammanträffande lade Peter sin Baby i vänstersväng alldeles som vråkarna och började stiga med god hastighet. Det dröjde inte många minuter förrän han kommit upp alldeles under dem och plötsligt hade dem runt om sig. De vände på sina huvuden, tittade på honom, och undrade tydligen vad han var för en ny sorts fågel. Någon rädsla tycktes inte existera. Peter lade märke till att de inte utövade sin segelflygning med större precision då de tydligen inte brydde sig om att svänga kring uppvindens kärna som han själv gjorde. Babyns flyghastighet var större än vråkarnas, som han uppskattade till kanske fyrtiofem kilometer i timmen. Likväl hade vråkarna större sjunkhastighet än Babyn och Peter steg snart förbi dem tills han ungefär tio meter över dem makade ut Babyns bromsar just så mycket att han höll höjden över fåglarna konstant.

Vråkdivisionen

Så fortsatte båda parter att cirkla kring varandra under några minuters tid. Peter drog bromsarna just så mycket att han kom ner i nivå med vråkarna och började jaga en av dem ungefär som man ibland jagar höns på landbacken. Den stackars fågeln började först flaxa på av alla krafter för att inte bli upphunnen och först när den hade Babyns nos alldeles inpå stjärten steg den några meter för att sedan hålla sig ovanför Babyn. Då och då växlade vråkförbandet formering regelrätt precis som en jaktdivision under uppvisning. Peter imponerades mycket av precisionen under omgrupperingarna och fann att någon av fåglarna måste ge en form av order till de andra vid varje ny rörelse. Efter några växlingar såg han också att en av vråkarna som syntes något mindre och mera grå i fjäderdräkten än de övriga alltid inledde varje omgruppering — tydligen divisionschefen själv.

Slutligen, då Peter ansträngde sig att flyga Babyn så långsamt som möjligt i svängen, grupperade de sig i ett V med Babyn längst bak i mitten. Det hela verkade i hög grad flyguppvisning och fåglarna var tydligen väl så roade av det nya sällskapet som Peter själv. De två kamraterna på hans flanker flög inte mer än två meter från Babyns vingspetsar och betraktade Peter oavvänt med sina gula och inte odelat tilltalande ögon. Peter visste ett tag inte om han skulle känna sig som bevakad eller eskorterande, så noggrant och så slutet följde de honom.

Det var då han fick den olycksaliga idén som kanske hade kunnat ge flygningen ett otrevligare slut än det gudskelov blev.

Hans maskot, dansmusen Archibald, hade hela tiden tyst och beskedlig suttit i hans bröstficka. Peter hade varit alltför nyfiken på fåglarna för att tänka på sin termikmus. Nu fick han för sig att han dels skulle ge vråkarna lite skådebröd, dels låta musen från nära men ändå betryggande håll få titta på sina värsta arvfiender. Han stack handen i bröstfickan där den ivrigt kravlande Archibald satt — iförd fallskärm med sele och allt — och fiskade upp honom trots hans tydligt visade motvilja. Så tog han musen i vänster hand och visade upp honom ordentligt för de båda flankvråkarna i det han uppmanade sin vän att skälla duktigt för att sätta sig i respekt. Det är knappast troligt att vråkarna hade klart för sig att det var en människa som flög omkring ibland dem som deras like men det är intet tvivel om att de ögonblickligen identifierade unge Archibald som mus, som god mat.

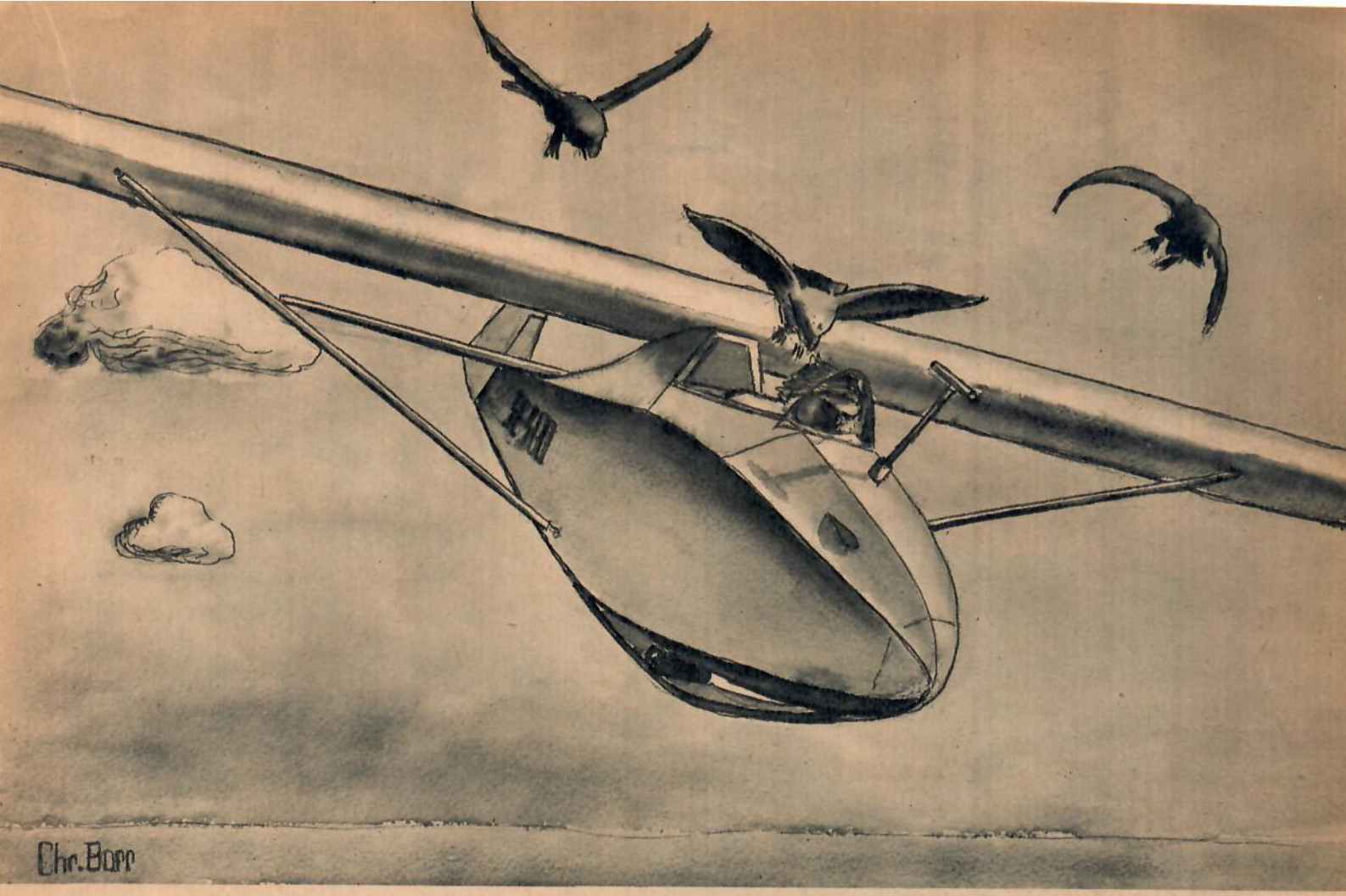
Strid på näbbar och klor

Anfallet kom så blixtsnabbt och överrumplande att Peter med knapp nöd hann få ner den dödsskrämda musen i sittbrunnen förrän hela bandet var över honom. Det var inte bara de två på flankerna som kom in och slog efter hans ansikte, utan på mindre än en halv sekund hade även vråkarna i V:ets spets fått klart för sig att det gällde slagsmål, vände och anföll rakt framifrån. På ett ögonblick hade det fridfulla spaningsförbandet avslöjat sig som ett argsint och ettrigt jaktförband.

Peter klämde huvudet tätt intill vindrutan och undgick på centimetern att få ledarvråkens skarpa klor i ansiktet. Samti-



Dansmusen Archibald, maskot och termikletare, hade sitt hem i Peters bröstficka, iförd fallskärm med sele och allt.



På ett ögonblick hade det fridfulla spaningsförbandet avslöjat sig som ett argsint och ettrigt jaktförband. Peter klämde huvudet tätt intill vindrutan och undgick på centimetern att få ledarvråkens skarpa klor i ansiktet.

digt tryckte han Babyn och ökade farten till 70—80 kilometer i timmen. Han ville inte låta sig motas ut ur uppvindsområdet av några galna vråkar utan höll sig kvar i sväng. Men han fick snart märka att vråkarna kunde flyga väl så fort som Babyn och att de inte behövde skämmas för sina kunskaper i jaktflygtaktik.

De anföll oavbrutet från alla håll, mest framifrån, och Peter var tvungen att förbli sittande med huvudet klämt intill vindrutan för att skydda sitt ansikte. Det var obekvämt och han såg så litet av horisonten att han hade besvär med att hålla Babyn på rätt köl. Han försökte skrämma bort vråkarna med de gräsligaste vrålanden som någonsin upphävts ovan markytan men det tycktes bara ytterligare öka deras aggressivitet. Värst var det när han kände någon av dem flaxa och slå precis över skuldrorna och varje ögonblick väntade att känna de skarpa klorna tränga in i hans blottade hals och nacke. Han vågade inte resa på huvudet eller vända sig om ens för ett ögonblick av fruktan för att de skulle slå på hans ansikte eller riva hans ögon. Ibland föll ett rapp av deras kraftiga vingslag på hans huvud och han kunde inte ens värja sig med händerna.

Tydligt att han var vråkarna underlägssen i flygstrid av det här slaget då han inte hade möjlighet att återvinna höjd som de och inte kunde flyga fort utan att sjunka kraftigt. För att försöka lura dem dök han emellertid brant och tog sedan spaken åt sig så hårt han vågade. Till hans stora förtjusning hann en av förföljarna inte undan i upptagningen utan fick en kraftig sinkadus av Babyns nosspets. De övriga råkade för ett ögonblick in i det kraftiga nersvepet från planets vinge och Peter blev för ett ögonblick fri från sina antagonister. På toppen av stigningen såg han hur den vråk han kolliderat med till synes omtumlad och förbryllad flaxade neråt för sig själv och försökte reda upp begreppen.

Men de sex återstående var fortfarande lika ivriga att anfalla, om det nu kunde bero på personlig motvilja mot Peter — vilket jag ju som broder skulle kunna förstå — eller om det var muslukten som stack dem i näbbet.

Peter drar sig tillbaka

Peter begrep äntligen att han inte hade någon möjlighet att bli fri från det otrevliga sällskapet så länge han var i luften. Han beslöt sig för snabb hemfärd, vilket var nödvändigt även av den anledningen att han förlorat mycket höjd under försöken att komma undan fåglarnas attacker.

Han dök därför ganska brant ner mot Ålleberg tills hastighetsmätaren visade på 120 och variometern började krypa halva varvet runt på den otrevliga sidan. Då lugnade han sig ett tag. Han förbannade Babyn för dess vettlösa sjunkhastighet i hög fart och för dess brist på huv — i ett plan av varje annan typ hade han lugnt kunnat fortsätta flygningen och tillsammans med musen Archibald räcka lång näsa åt vråkarna genom plexiglaset.

Vråkarna var emellertid ännu inte färdiga med honom. Liksom mot en sork på marken kom de ännu en gång störtande ner mot honom i våldsam fart. Peter hörde tydligare än han skulle önskat ljudet från deras vingpennor när de en efter en blixtrade förbi och försökte ge honom ett nyp. Så gjorde de en regelrätt upptagning och när Peter åter lagt Babyn i normal flyghastighet såg han dem långt bakom sig där i de perfekt flankformering vände honom ryggen. Luftstriden var slut och Peter hade förlorat den. Efter en liten stund såg han hur vråkarna, som med osviklig säkerhet hållit kurs mot en osynlig termikblåsa, började svänga och återvinna höjd.

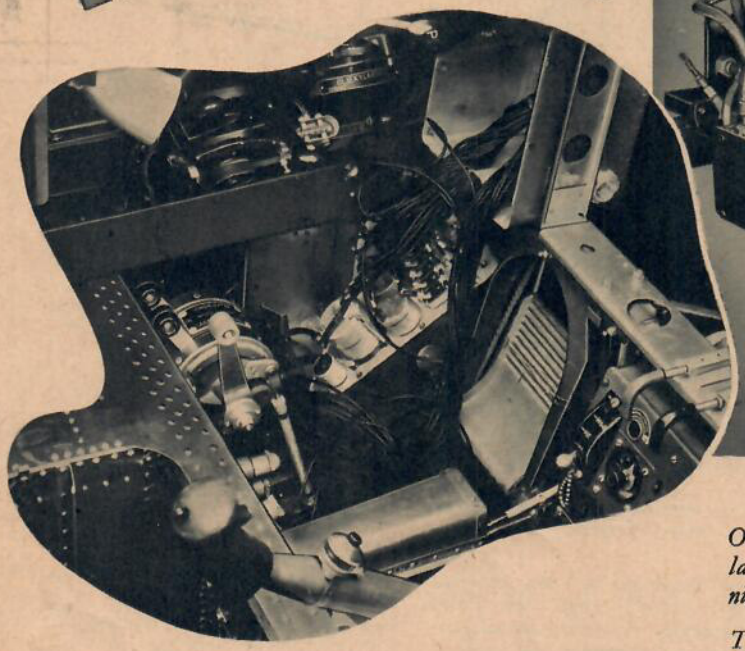
Själv låg han utjagad i fallvind på knappa femhundra meters höjd och ansenligt avstånd från Ålleberg. Han försökte att finna någon uppvind i närheten men vråkarna hade gjort sitt arbete väl och han fann intet vänligt hål i fallvindsområdet.

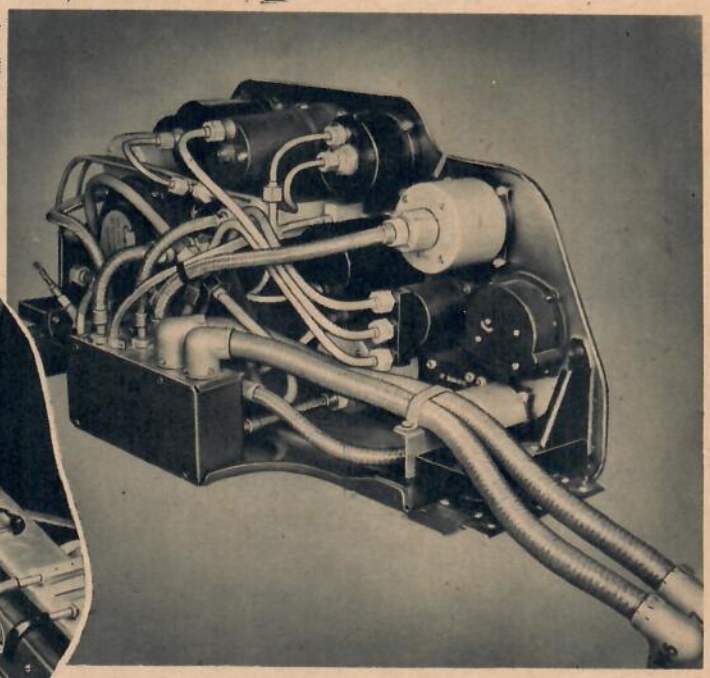
Det återstod för honom bara att försöka ta sig hem till berget med hjälp av den resterande höjden. Det lyckades med knapp nöd. Han kunde emellertid inte landa uppe på platån utan nödgades för första gången landa nedanför västhanget, där platsen redan var översållad med tre av AB-kursarnas skolglidare och två Babys från C-kursen. Han undvek med nöd och näppe att landa mitt i en parkerad Baby och satt så äntligen i fred för vråkarna på marken med sin Archibald.

När kamraterna från F-kursen kom ner för att hämta honom fick han uppbära mycken smälek för sin insats i luftstriden.

Peter hyser numera vissa tvivel om dansmusen Archibalds lämplighet som maskot i öppna segelflygplan och försäkrar att han inte kommer att flyga tillsammans med vråkar i fortsättningen med mindre än att han har en väl laddad, avsågad hagelbössa med sig i planet.

FLYGPLANETS NERVER





Ovan: Kablarna från huvudinstrumentbrädan ligga inkapslade i skärmstrumpor, 20 à 30 i varje, varigenom störningarna av vibrationen reduceras.

T. v.: En av instrumentbrädorna uttagen för justering. Lägg märke till kabelknippena.

Flygplanet har ett rikt förgrenat nervsystem av elektriska kablar, som via manöverbordet överför elektrisk energi till planets olika sektioner. Dessa "nerver" få icke *klickal* Härnedan några av de krav, som måste ställas på ett flygplans kablar:

1. **De måste vara obrännbara.**
2. **De måste vara beständiga mot olja, flygbensin och fukt.**
3. **De skola vara driftsäkra.**
4. **De måste ha lätt konstruktion (låg vikt och små dimensioner).**

AKTIEBOLAGET LILJEHOLMENS KABELFABRIK

STOCKHOLM

En av landets största leverantörer av kablar för både militärt och civilt flyg. Dessa kablar ha visat sig kunna motstå alla de påfrestningar de under mångtaliga krävande flygningar utsatts för och de fylla helt de krav, som här ovan preciserats.

FINSKA JAKTEN I STRID



»MYRSKY»-BILDER: I samband med fjärde avsnittet av FLYG:s artikelserie om Finlands stridsflyg under två krig visas på denna sida de första bilderna av det nya helfinska jaktplanet V. L. »MYRSKY». Planet presenterades i skala 1: 100-ritning i FLYG nr 14/45. Motorn är en licenstillverkad Pratt & Whitney »Twin Wasp» på 1.065 hk — inte 1.160 hk, som på grund av otillförlitliga uppgifter meddelades samtidigt som Karlströms ritning publicerades. Beväpningen består enligt färska uppgifter av 4 st 12,7 mm tunga ksp. Bilderna är, som syns, tagna före ändringen av de finska nationalitetsbeteckningarna.

Vi har sett hur det finska jaktflyget under framryckningsperioden i krigets början utkämpade ständiga och framgångsrika luftstrider. Sedan fronterna stabiliserats blev verksamheten mindre intensiv och inskränkte sig i huvudsak till patrull- och spaningsflygning. Under höst och vinter omöjliggjorde vädret ofta dagar i sträck all flygning. Men då och då flammade stridsverksamheten upp och regelrätta drabbningar utkämpades, oftast mot numerärt överlägsna ryska flygförband. Under somrarnas ljusa dagar och nätter var flygverksamheten alltid rätt livlig.

I ett litet land som Finland måste flygvapnet i främsta rummet vara defensivt. Därför har också särskild vikt lagts vid jaktflygarnas utbildning. Flygmaterialet sovras noga och utbildningen är grundlig samt framför allt mera personligt lagd än i stormakternas luftflottor, där piloter utbildas i hundra- och tusental. Detta är säkert en av förklaringarna till de vackra framgångar det finska jaktflyget kunnat inregistrera.

Men dessutom lämpar sig jaktflygarens hårda värv väl för det finska idrottsmannalynnet. Lugn, kallblodighet, snabbhet och seghet är egenskaper som kommer väl till pass i detta yrke och det har de finska flygarna visat sig ha i de talrika strider de utkämpat. Men att det var skarpa och skickliga gossar också bland motståndarna bevisas bl. a. av de luftstrider som ofta drog ut i mer än en timmes tid och inte avbröts förrän bränslet var på upphällningen.

De ryska jaktflygarna var vana att strida i stora förband, medan däremot finnarna nödtvunget måste insätta små men ytterst effektiva stridsgrupper. Då Sovjetunionen utom i krigets slutskede var fullt upptagen på annat håll och inte kunde dirigera ett obegränsat antal plan till alla fronter blev styrkeförhållandet inte alltför ojämnt och det finska jaktflyget kunde med framgång sköta sitt värv.

Finska frontkorrespondenter har offentliggjort talrika skildringar om jaktflygets strider och det är ju mänskligt och förklarligt att dessa behandla för finnarna framgångsrika träffningar. Det vore synnerligen intressant att sammanställa och jämföra dem med ryska rapporter och skildringar men tyvärr står något sådant ryskt material oss ännu inte till buds. Vi återger därför som exempel en finsk frontkorrespondents berättelse.

Hårda duster

Den 22 november 1943 befann sig sex finska jaktplan av typ Messerschmitt Me 109 G-2 på patrullfärd söder om Seitskär i finska vikens östra del. Plötsligt uppenbarade sig lika många ryska Spitfires på mötande kurs. De finska planen tog höjd men ryssarna märkte manövern och följde exemplet. I nästa ögonblick var striden i full gång. Det ryska »flygelplanet» manövrerade för att komma bakom en av de finska maskinerna men innan han kom i skottläge hade en finsk översergeant vräkt sitt plan i skjutläge och öppnat eld. Den första salvan gick in och Spitfiren försvann i vågorna. Samtidigt hade det finska ledarplanet invecklats i kurvstrid med en annan av ryssarna. Löjtnanten som satt vid spaken gjorde en skarp sväng och fick sin motståndare på kornet just då denne gick in i en kurva. Spårljusprojektilerna borrade sig in mitt i korset som bildas av flygkroppen och vingarna. Planet vacklade, bankade över och störtade. En hög rökpelare utmärkte den plats där planet splittrades på stranden. De övriga Spitfire-planen försvann bland molnen.

Något senare samma dag upptäckte ett annat finskt förband ryska flygplan väster om Tolbokens fyr. Föraren i den finska ledarmaskinen fick först syn på två plan, som emellertid drog sig undan bland molnen. Han vände sig om för att se om landskapet pryddes av andra plan bakom honom och såg en rysk Tomahawk brinnande störta i vattnet. En av kamraterna hade vunnit en snabb seger. Samtidigt hade de övriga fått korn på två IL-2 markstridsplan, som eskorterades av minst fyra Tomahawker och några Spitfires. Som en hök störtade sig ett av de finska jaktplanen över den ena IL-2:an. Kulsprutorna sjöng hårt och jämnt, svart rök och lågor slog ut ur det ryska planet och som en sten försvann det i djupet.

Tomahawkhugg i puckeln

Men i detsamma smattrade det otäckt i ett av de finska planen: en explosiv kula hade träffat puckeln bakom förarhytten och exploderat där. En Tomahawk hade överraskande angripit bakifrån. Föraren drog till sig spaken och tog sin tillflykt bland molnen... Men han trivdes inte där uppe utan smög sig försiktigt ner igen — rakt ovanför en Tomahawk. En liten vickning på spaken och Tomahawken låg i hårkorset, tummen på avtryckaren, spårljusprojektilerna skar in i förarens rygg och åter störtade ett flygplan i havet. Hemma på flygfältet konstaterades fyra kulhål i det

(Forts. på sid. 39.)





EN »BAKA»-BOMB AV NY TYP insattes av japanerna strax före kapitulationen mot de amerikanska flottstyrkor som opererade utanför japanska huvudöarna. Denna nya bomb var i motsats till den tidigare konstruktionen försedd med två raketaggregat under vardera vingen. Amerikanska piloter har rapporterat att »Baka»-bomber även insatts mot »Superfästningarna», dock utan nämnvärd framgång. Bomben släpptes från några tusen meters höjd av ett tungt bombplan, i allmänhet en OB-01 »Betty», och färdes sedan mot målet av en medlem i Kamikaze-(Gudarnas vind)-sammanslutningen. Bomben var kamoflagemålad i grågrönt och hade c:a 5 m spännvidd och c:a 6 m längd.

SLUTRONDEN I FJÄRRAN ÖSTERN

Av AVIATOR

Slutet på juli och början av augusti medförde knallsensationer i rask följd i Fjärran Östern.

I mitten av juli var läget följande.

Hangarfartygsflyg kryssade fram och tillbaka tätt inpå japanska kusten från Tokyobukten till Hokkaido i norr. Anfallsmål voro flygbaser och industrier som icke kunnat åtkommas av de flygande slagskeppen samt örlogsfartyg och handelstonnage i hamnarna. Antalet flygplan i luften nådde ibland upp till 1.500, därav ett par 100 engelska. Den 29/7 efter oavbrutna sådana anfall kunde man förklara att alla japanska större örlogsfartyg försatts ur stridbart skick. Det sjöburna flyget hade vunnit herravälde till sjöss.

Japanska flygvapnet gjorde endast obetydligt motstånd vid dessa och det landbaserade flygets anfall mot hemlandet. De allierades flotta anfölls alls icke, trots att den gick nära kusten och beskött hamnar och industrier. Flygvapnets maktlöshet förklarades med att det hölls tillbaka, eventuellt i Korea och Mandsjuriet i väntan på invasion. I själva verket hade det varit nedkämpat till stor del och lamslaget av bensinbrist och råvarubrist i industrien. Herravälde i luften över Japan hade vunnits efter långvarig och hård kamp, varvid sjöburna flyget, jaktflyget på Iwojima, det strategiska bombflyget samt i någon mån det taktiska flyget på Okinawa medverkat, förutom den av flyget och flottan upprätthållna blockaden.

Okinawa var under utbyggnad till en jättelik flygbas, delad mellan en strategisk luftflotta, nr 8 under general Doolittle, och tre taktiska luftflottor, nr 5, 7 och 13 under general Kenney, MacArthurs flygchef. Från denna bas hade man stora möjligheter att avskära Japan från dess förbindelser både med övärlden i söder och med Kina. Anfall på sjöfarten sträckte sig till Gula havet och genom Tsushimasundet — skådeplatsen för en av japanernas största militära triumfer — till Japanska sjön och de livsviktiga förbindelserna med Korea. Shanghai och andra hamnar anföllos ofta till men för underhållet av de stora arméerna i Kina.

I Kina gingo Chunking-arméerna, bättre utrustade än tidigare tack vare Burmavägens öppnande i våras, till anfall och började återtaga det basområde, som amerikanska flyget för ett år sedan måste utrymma. Två amerikanska luftflottor, nr 10 och 14 under general Stratemeyer, stödde offensiven. (General Chennault, chef för 14:e luftflottan, avgick, då han icke fick högsta befälet.)

På Filippinerna med utlöpare på Borneo befunno sig delar av general Kenneys luftflottor, väl bevakande japanernas besittningar i Holländska Indien och Indokina jämte sjövägarna därifrån. Längre västerut hade japanerna i maj drivits ut ur Burma och allt syntes klart för en engelsk offensiv därifrån i riktningen Singapore, så snart monsuntiden var över. Förberedande bombning och minsvepning till sjöss hade redan börjat. De bästa oljekällorna på Borneo voro återtagna, de på Sumatra bombade. Starka lantstridskrafter funnos kvar på dessa öar, liksom på många öar i Stilla havet, men utan hopp om undsättning från hemlandet.

På Marianerna slutligen funnos huvudbaserna för det strategiska flyget med dess B 29:or, som nu trätt under general Spaatz' överbefäl, omfattande två luftflottor, nr 8 och 20, den förra sannolikt främst på Okinawa. Under förberedelse var anslutning av flera eskadrar ur engelska Bomber Command med dess nyaste tunga bombplan under general Lloyd, som redan besökt Spaatz' högkvarter på Guam. Anfallen enbart från general Lemays bombflyg på Saipan och Tinian i Marianerna hade medfört ofantlig ödeläggelse i alla Japans storstäder. Man hade redan övergått till 2:a rangens städer som höll på att avverkas i tur och ordning. Antalet bombplan i luften nådde i juli upp till 600 och den 1 augusti sattes rekordet med 820, som på en dag fällde 6.000 ton bomber mot en förlust av endast ett plan. Enbart det strategiska flyget fällde i juli 3.600 ton mot 36 städer. 18 av Japans 33 storstäder (över 100.000 invånare) bedömdes vara förstörda till två tredjedelar eller mera.

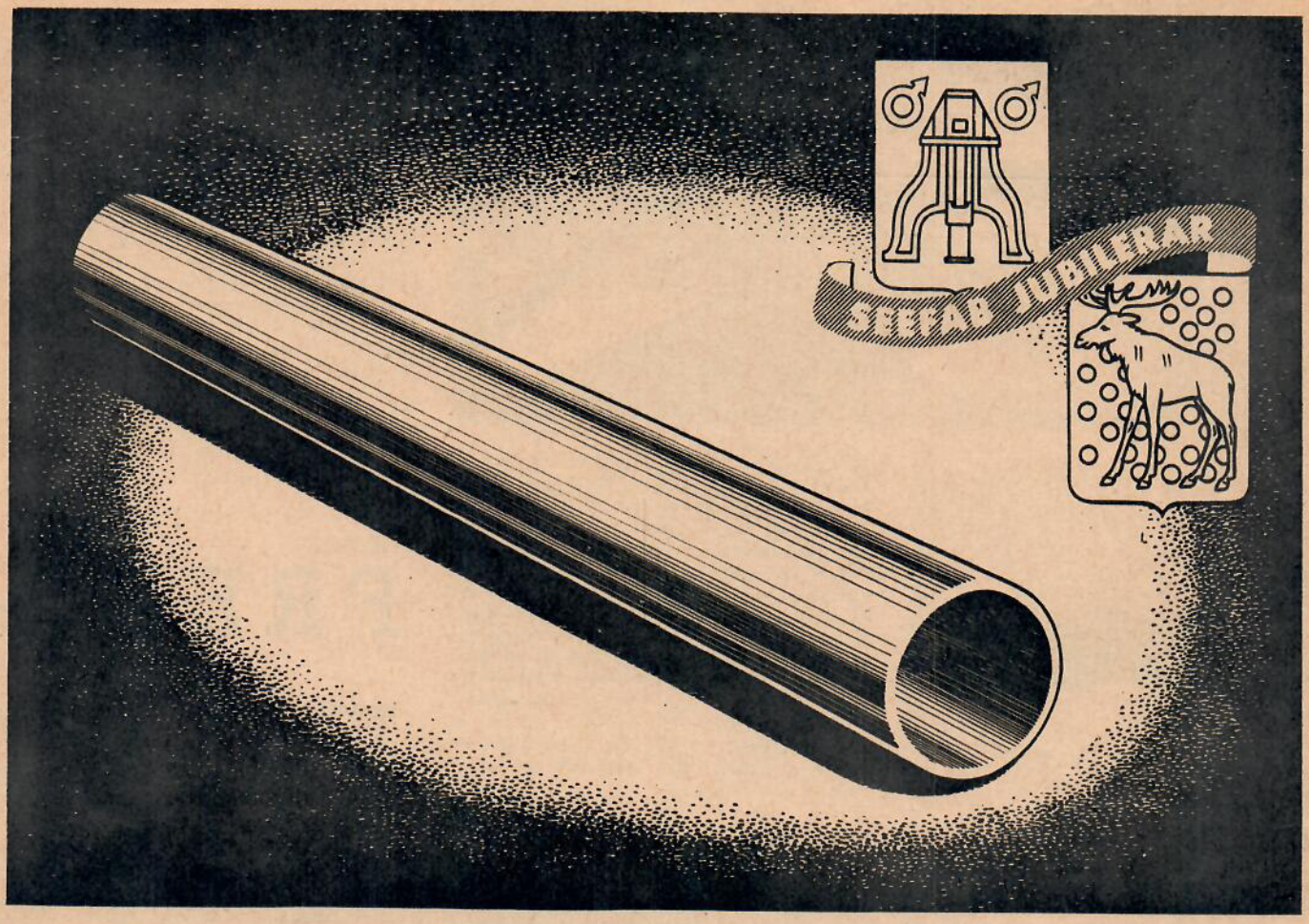
Sammanlagt 8.000 landbaserade flygplan torde varit grupperade mot de japanska öarna enbart.

Den 27 juli ställde Truman, Churchill och Chiang-kai-shek sitt ultimatum till Japan: ovillkorlig underkastelse eller tillintetgörelse av japanska krigsmakten och fullständig ödeläggelse av hemlandet. Samtidigt kompletterades bombanfallen med en stor flygbladsoffensiv, vari japanernas läge klargjordes.

Natten 5—6 augusti kom den stora knallsensationen: den första atombomben fälldes mot staden Hiroshima, som blev praktiskt taget ödelagd av en enda bomb. Krigshistorien och mänsklighetens historia hade därmed nått en vändpunkt. Den nya kursen kan självfallet ännu icke ens anas. Om vetenskapens framsteg denna gång skall föra med sig övervägande gott eller övervägande ont återstår att se. För japanerna betydde atombomben slutet — en obestridlig vinst för mänskligheten. Ännu en atombomb fälldes den 9 augusti mot Nagasaki, där 2,5 km² av stadens 8,25 km² ödelades. Bombens vikt uppges vara endast 200 kg och atomladdningens 2 kg.

För Japan rågades måttet den 8 augusti, då Ryssland förklarade Japan krig och omedelbart lät trupperna överskrida gränsen till Mandsjuriet. Som vanligt var flygstödet starkt och järnvägsknutar och hamnar bombarderades. Något motstånd från det enligt tidningarna till Mandsjuriet ombaserade japanska flyget avhördes icke och ryssarna gjorde snabba framsteg i riktning mot Mukden och Porth Arthur med alla utsikter att snart revanschera sig för 1905.

(Forts. på sid. 26.)



I STÅLRÖRETS TJÄNST...



Det är först och främst som rördrageri och tillverkare av rörmanufaktur, SEEFAB skapat sig ett namn under de femtio år företaget ägt bestånd. SEEFAB's ledning insåg tidigt, att det förutom vanliga runda kalldragna precisionsstålrör även fanns behov av rör med andra former och utföranden. Rörets formgivning ägnades därför särskilt intresse, vilket resulterade i nya formgivningsmetoder. SEEFAB lyckades också framställa rör med varierande godstjocklek och diameter, en specialtillverkning, som vi på senare år ytterligare utvecklat och förbättrat. Nästa steg i utvecklingen blev rör, som



voro runda utvändigt och profilerade invändigt eller profilerade utvändigt och runda invändigt, vilka tidigare icke kunnat tillverkas genom kallbearbetning. ● Manufakturavdelningen vid SEEFAB har sin upprinnelse i den tillverkning av paraplyspröt, som upptogs 1895. Tillverkningsprogrammet har under årens lopp utökats betydligt och omfattar numera även bandmanufaktur, rörmanufaktur, finmanufaktur och verkstadsmanufaktur. För att bättre kunna betjäna våra kunder åtaga vi oss även diverse arbetsoperationer på rördetaljer, såsom svarvning, fräsning, bockning, svetsning och värmebehandling.



● De kalldragna SEEFAB-rören med sina goda kvalitativa egenskaper ha visat sig väl fylla sina uppgifter på de mest skilda användningsområden. Allt fler industrier ha därför lyssnat till SEEFAB-parollen: *Gör det med rör* — en paroll som vi hoppas skall leda till ökad användning av kalldragna stålrör, liksom även till ytterligare utveckling av rördragningstekniken. ● SEEFAB står väl rustat att möta framtidens krav på ännu högre kvaliteter och ännu bättre kundservice — en femtioåring i stålrörets tjänst, alltjämt i snabb utveckling...



SEEFAB RÖRDRAGNING SANDVIKEN

50 ÅR I ÅR

SEEFAB's jubileumsbok — skriven av företagets egna — sändes till alla intresserade.

SEE FABRIKS AKTIEBOLAG, SANDVIKEN

Representanter:

STOCKHOLM: A.-B. Sandvikens lager; GÖTEBORG: A.-B. Sandvikstål; MALMÖ: Edw. Thomée A.-B.; SUNDSVALL: Sandvikslagret.

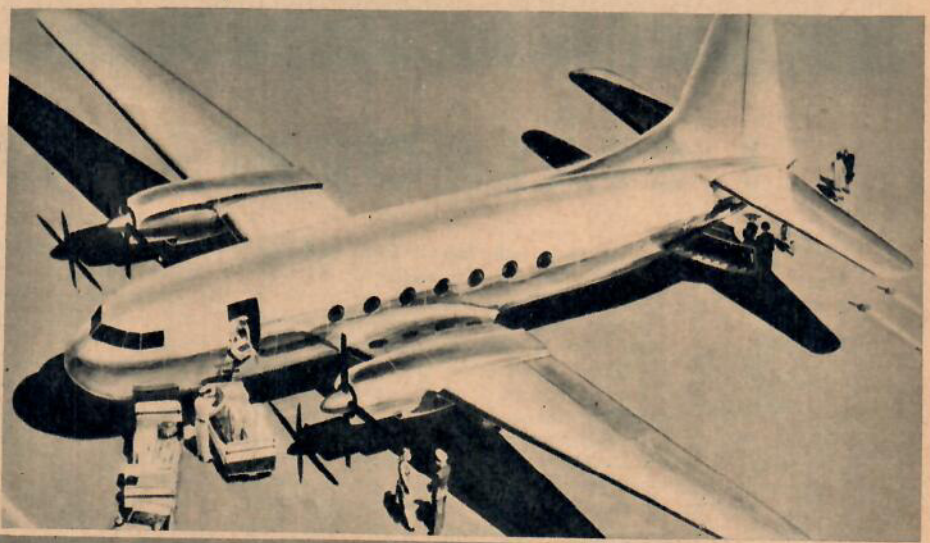


BRISTOL 167 eller »Brabazon typ 1» som den ännu så länge kallas har nu nått »mock-up»-stadiet och t. v. ses en teckning av planet. Det uppges ta 224 passagerare för kortare flygsträckor och 72 passagerare vid längre flygningar. Flygvikten blir 110 ton och maximala flygsträckan 8 000 km vid en marschhastighet på 400 km/t. Spännvidden blir 70 m, längden 54 m och höjden till fenans spets 15,85 m. Planet utrustas med tryckkabiner och får 10 mans besättning. Prototypen byggs med 8 st Bristol »Centaurus»-motorer på vardera mellan 2 500 och 3 000 hk. Dessa 8 motorer placeras i fyra gondoler och driver motroterande propellrar. Serietypen kommer dock antagligen att förses med reaktionsdrivna propellrar.

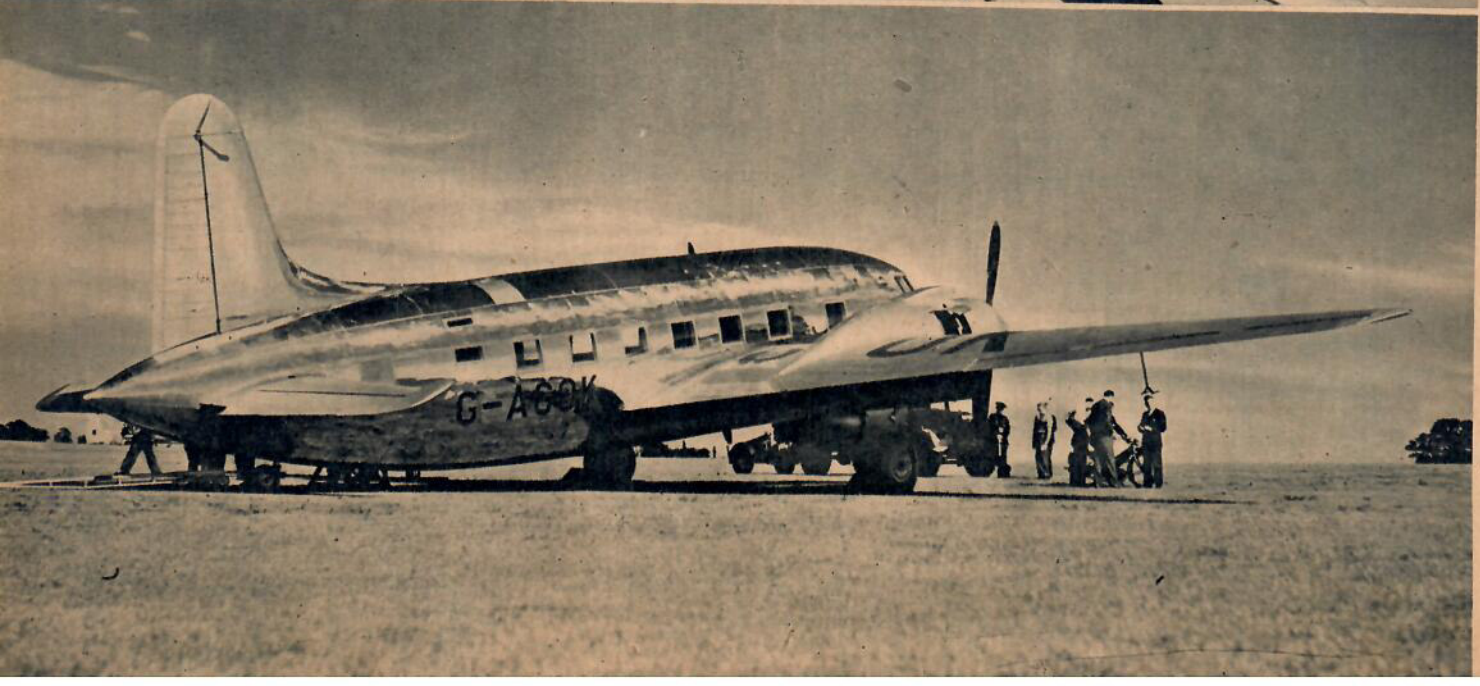
FREDS-FLYG



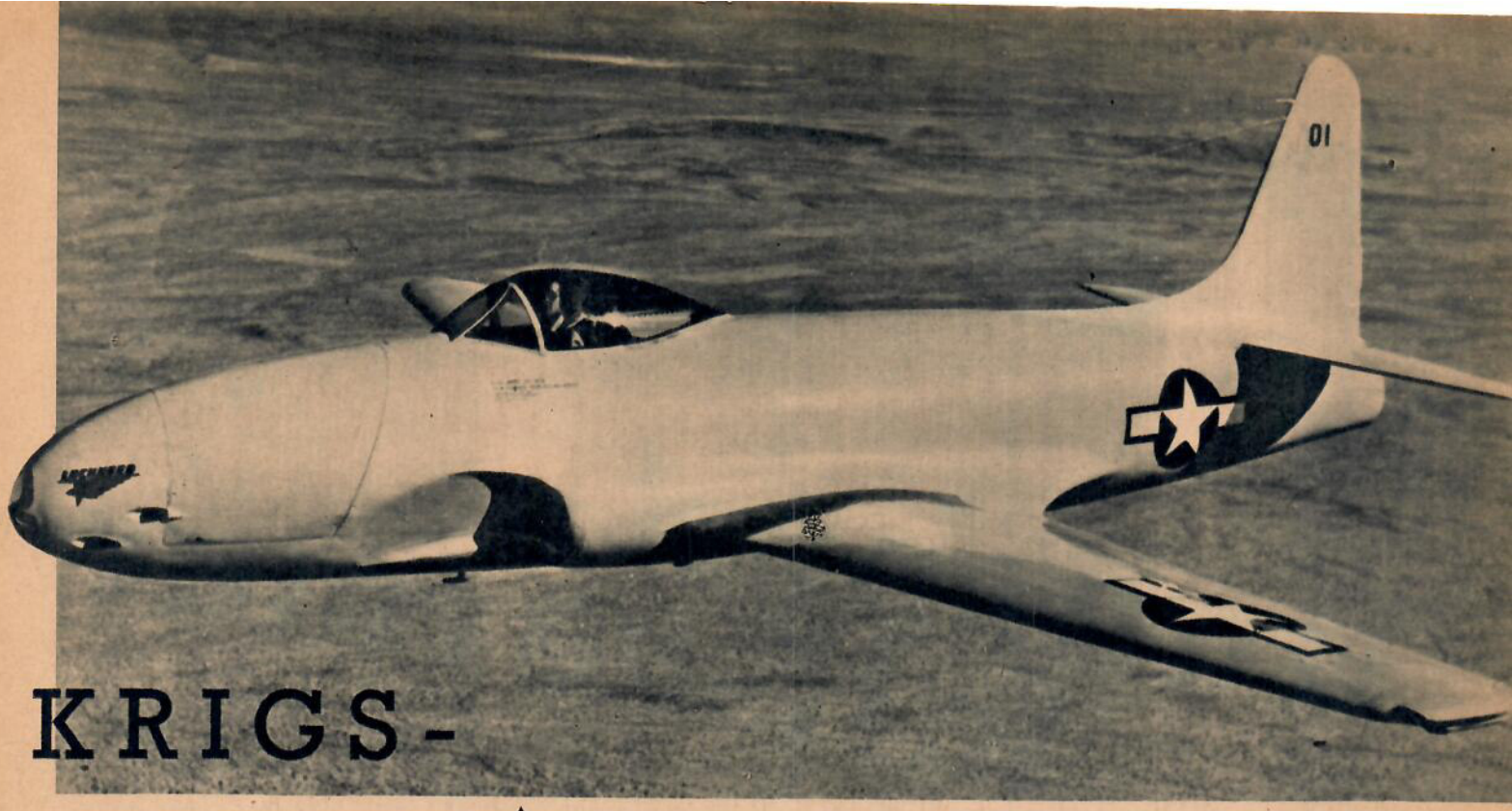
»ÖNSKETYPEN»: Consolidated-Vultees kommande tvåmotoriga trafikplan för 30 passagerare ses här nedan. Model 110, som planet tills vidare kallas, betecknas som »de kontinentala flygbolagens önsketyp». Planet är »gullvingat» och försett med inställbara polariserade kabinfönster för att eliminera reflexer och överflödigt ljus. Passagerarutrymmet är perfekt ljudisolerat, vilket åstadkommits genom att använda spunnet glas. Passagerarkabinens fåtöljer är av konventionell typ fast med inställbara nackstöd. Model 110 kommer att få en marschhastighet av 445 km/t och kan bära 3,7 ton betalande last, bestående av passagerare, post och gods.



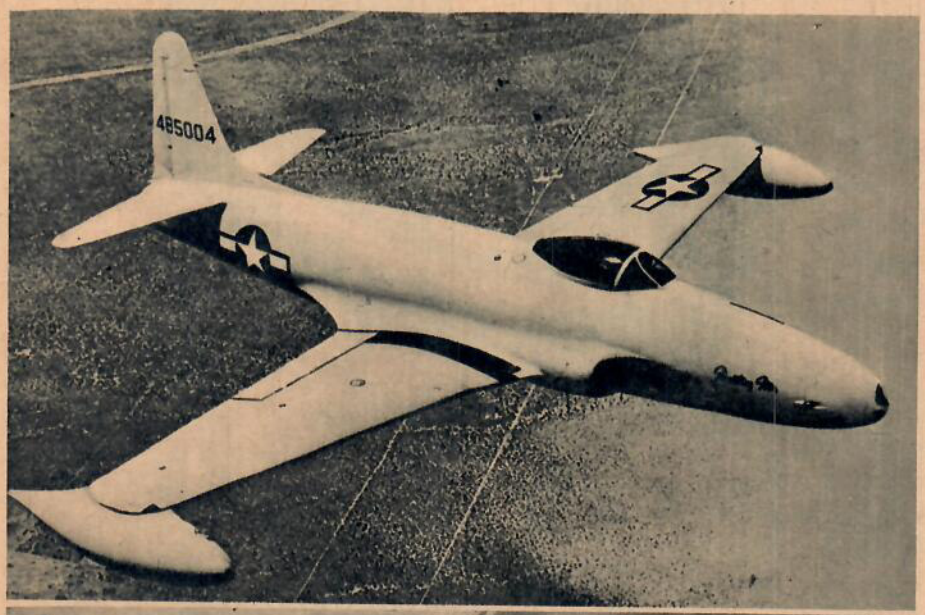
»VIKING»: Här ses de två första bilderna av det nyligen provflugna engelska trafikplanet Vickers »Viking» som beskrevs i FLYG nr 14/45. Tre versioner skall byggas för 27, 24 eller 21 passagerare. Motorerna är 1 675 hk Bristol »Hercules 10M», max flygsträcka 2 400 km och ekonomisk marschfart 345 km/t.



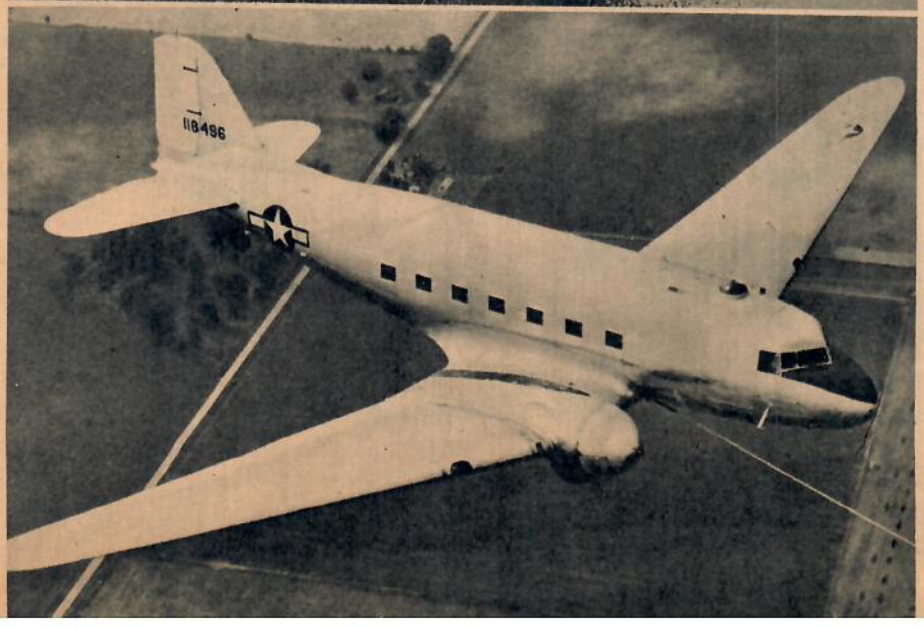
KRIGS-NYTT



»STJÄRNSKOTTET» HAR PREMIÄR: Här ovan visar FLYG första offentliggjorda fotot av det nya amerikanska reaktionsjaktplanet Lockheed XP—80A »Shooting Star». Planet uppges enligt tillförlitliga källor ha en maxhastighet i närheten av 885 km/t — inte som tidigare sagts 1 125 km/t. Topphöjden är över 12 000 m och beväpningen antas omfatta 2 st fasta 20 mm akan och 4 st fasta 12,7 mm tunga ksp.



SERIE-»STJÄRNSKOTT»: T. v. ses den första bilden av Lockheed P-80A »Shooting Star» i serieutförande. Det är en speciell långdistansversion med extra bränsletankar under vingspetsarna. Vid kortare flygningar kan tankarna utbytas mot bomber. Utmärkande för detta plan är att det vid vilken temperatur som helst kan startas på 30 sek. Motorn på ett vanligt flygplan som skall startas vid mycket låg temperatur fordrar bortåt 30 min för uppvärmning, medan P-80 utan uppvärmning är startklar lika snabbt i ökenhetta som i arktisk köld. Kall luft är ju tätare än varm och ger därför större effekt genom större expansion i bränslekammaren. Vidare sägs planet vara vändbarare i rollplanet än något annat plan samt har mindre vingbelastning än varje annat jaktplan i första linjen. Mått och vikter har ännu ej offentliggjorts.

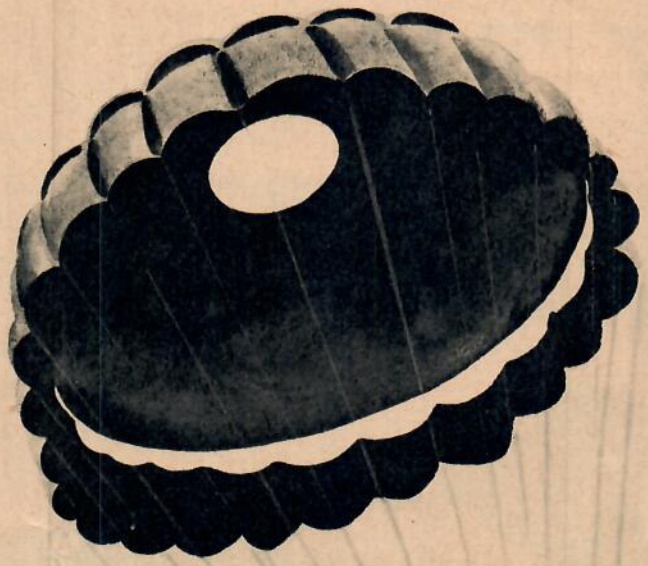


DOUGLAS XCG—17 heter denna underliga skapelse, som är en vanlig C—47 med undantag för de borttagna motorerna och sägs vara ett idealiskt transportglidplan. Det bogseras efter en vanlig C—47. XCG—17 är USA:s största lastglidplan med en militär last på c:a 7 000 kg och kan bogseras med en högsta tillåtna hastighet av 480 km/t. XCG—17 har glidtal på inte mindre än 1: 14, en mycket god siffra om man jämför den med t ex tyska specialtypen Gotha Go 242 som har ett glidtal på 1: 16. Landningshastigheten är ovanligt låg för ett flygplan med så hög vingbelastning som XCG—17, nämligen 56 km/t — uppgiften verkar otrolig men kommer från själva fabriken.



Transport-fallskärmar

av papper



De äro sammansatta av 48 st. pappersark samt 12 st. genomgående papperslinor bestående av 20 mindre trådar. Det ingående klistret, som är av egen tillverkning, är vattenfast och okänsligt för långa lagringstider. Lastkartongerna, som höra till skärmarna, äro av wellpapp och specialkonstruerade för att tåla stötarna mot marken. Begär närmare upplysningar om dessa pålitliga och starka fallskärmar.

Nissafors fredstillverkning är: ¾ av landets behov av pappersbärkassar (= c:a 15.000.000 st.), regnkappor, skolboksomslag, papperspåsar, hyllpapper samt andra bearbetningar av papper.



NISSAFORS

PAPPERSFÖRÄDLINGS A.-B.

Nissafors. Tel. 30.

Ombud för Nissafors fallskärmar: AB FLYGLEVERANSER, STOCKHOLM



EN STORSTÅTLIG gåva har KSAK fått av de frikostiga och högst flygsinnade direktörerna *Carl Aug. Wicander* och *Gösta Åhlén*. Det är inte småsaker heller: ett helt hus med nummer Malmskillnadsgatan 25, d v s byggnaden intill Aeroklubben. Det gick så till att herrarna övertog aktiestocken i Fastighets AB Uppvaktaren och sedan överlämnade aktierna till KSAK. Om inte generalsekreteraren visste om det förut så gissar vi att han hade svårt att hålla masken då...

Nu kan KSAK alltså sluta sucka över trängsel och sätta i gång med utvidgning. Praktiskt taget bara att hugga ut dörrar i mellanväggen. Det nya KSAK-huset passar mycket bra att inreda som flygarhotell och blir alltså en bra »hjälp till självhjälp». Och ett hotell för flygfolk är just vad många väntat på, särskilt flygklubbmedlemmar från hela landet som kommer in till Stockholm då och då i samband med flygarting m m. Och nu efter kriget tillkommer så småningom KSAK:s utländska gäster, som droppar hit från alla möjliga länder.

Direktör Wicander fyllde förresten *60 år* den 13 augusti. Han är för välkänd för att behöva beskrivas med data och prestanda — det räcker med att säga: Gratulerar! Både till födelsedags-»barnet» och till vårt segelflyg, som har en sådan främjare.

Tänk efter: vad vore KSAK och det svenska segelflyget utan Carl Aug. Wicander och Gösta Åhlén?

*

»FLYGCENTRALEN» heter en lokal som Aerotransport skaffat sig på Kungsgatan för att avlasta flygpaviljongen på Nybroplan. Denna har blivit på tok för trång men får inte byggas ut förrän nedre Norrmalm regleras. Flygpaviljongen expedierade 1938 summa 24 000 passagerare men nu i år har denna siffra tredubblats.

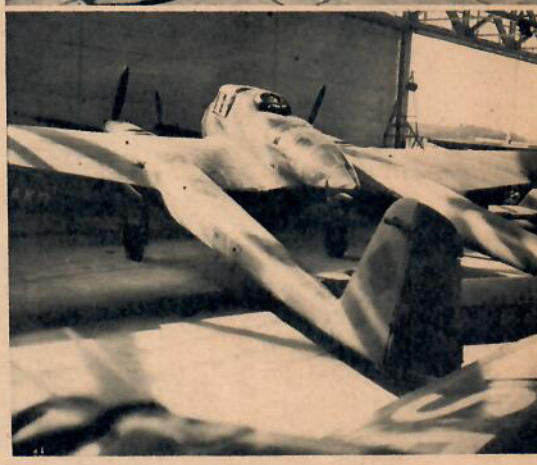
Flygcentralen invigdes den 6 aug. av kapten Florman, som vid den lilla högtidligheten inför folk från ABA och SILA samt en del utländska gäster talade om ABA:s framtidsplaner. De närvarande kunde inte låta bli att imponeras av interiörens smakfulla valnötselegans. Chef för den nya centralen vid Kungsgatan är Sven Ekebergh, hittills föreståndare för paviljongen.

*

DEN FLOTTASTE »LIB» red. någonsin sett landade på Bromma häromdan med







BROMMASVEP: Ovanstående »salongsvagn» av typ ombyggd Liberator tillhör den mellanlandande USA-ambassadören i Moskva, mr Harriman. Väldiga fönster och hyperluxuös inredning. — Överst t h har ATC:s vackra C-54 »Snowball» landat på Bromma. — Som ett komplement till artikeln på sid 8 i detta nummer om de i Sverige nödlandade utländska krigsflygplanen visas denna bild av den ena av två Focke-Wulf FW 189 i Brommahangaren väntande på ryssarna.

bossen själv ombord, amerikanske ambassadören i Moskva mr Harriman. Dagspressfotograferna plåtade ambassadören, medan den närvarande flygpressfotografen (blygsamheten förbjuder o s v) knäppte »Grandpappy», som den ombyggda harrimanska Liberatorn kallas. Väldiga fönster hade tagits upp och inredningen var i toppklass i kvadrat med mjuka fåtöljer, sovplatser och askkoppar — det sistnämnda imponerade kanske mest! Med en liten motor kunde varje fåtölj ställas om till önskat läge — exempelvis middagslurställning.

— Varför har vi svenskar inte byggt om Libbar i stället för »fästningar»? frågade vi en del av den närvarande expertisen.

— Njaeneej, det skulle nog ha blivit för dyrt, blev svaret. Bäst som skett!

*

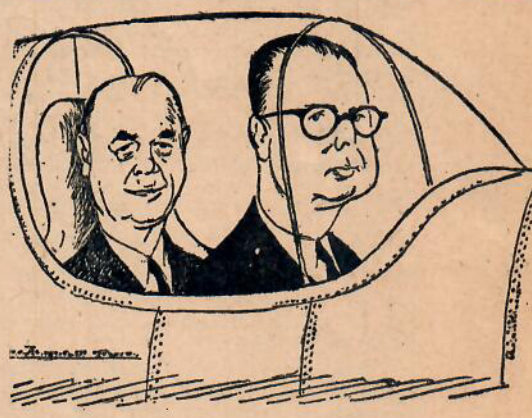
MOTORFLYGSKOLOR planeras lite varstans just nu. Förutom Stockholms flygklubb, som redan kommit i gång, funderar Lidköpings flygklubb och Östra Sörmlands flygklubb i Gnesta att få i gång skolningen.

*

CIVILA FLYGDAGAR börjar åter bli normala företeelser. Flera har redan hållits och många planeras. När detta skrives har Västerås flygklubb inbjudit till flygdag på Johannisbergsfältet den 19 aug och dessutom ryktas det om flygdag den 26 aug i Malmö och Trollhättan. Danskarna tänker visst ställa till med något på Kastrup den 2 sept.

*

EN LITEN SOLSKENSHISTORIA berättas från segelflygtävlingarna i Örebro. Meteorologen hette Schenk, varför han till en början kallades »Skänken från ovan». Men så blev vädret ännu sämre och hans smeknamn kameleontade sig över till



Sextioåringen dir Carl Aug Wicander (t v) och dir Gösta Åhlén, som tillsammans donerat ett helt hus till KSAK. Karikatyr ur Svenska Dagbladet.

»Sjunk». När man sedan lite mer allmänt fick reda på att han hette Stig i förnamn fick han resten av tiden heta »Stig Sjunk».

Pro Mille.

LUFTFÄRDFÖRSÄKRINGAR

tecknas av följande till Den Nordiska Poolen För Luftfärdförsäkring anslutna bolag

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

FRAMTIDENS LAGAR I LUFTEN

Ur Chicagokonferensens tekniska bilagor. V.

Av ing. G. V. Nordenswan

Den mest omfångsrika avdelningen i konventionsförslaget gäller normerna för den av alla i internationell trafik deltagande luftfartyg fordrade luftvärdigheten. De 117 foliosidorna innehåller mycket detaljerade hållfasthets- och säkerhetsföreskrifter, av vilka de flesta dock torde vara av mindre intresse för den icke flygplanbyggande allmänheten. Referatet blir därför ytterst summariskt.

Varje i internationell lufttrafik använt luftfartyg skall överensstämma med en typkonstruktion, som det åligger luftfartsmyndigheten i bygglandet att granska in i minsta detalj, innan luftvärdighetsbevis utfärdas. Vid seriebygge kontrolleras sedan, att fabrikaten överensstämma med prototypen. Luftvärdighetsbevis gäller för högst 12 månader och kan suspenderas, om myndigheten anser, att luftfartyget på grund av haveri eller annan orsak ej längre är flygsäkert. På ansökan förlänges beviset, om skäl för avslag ej finnas, på högst 12 månader i sänder.

Flygplan uppdelas med hänsyn till användningen i följande kategorier: »normala», trafik, skolning, avancerad flygning och »speciella». Ett plan kan erhålla bevis för en eller flera av dessa kategorier. Bestämmelserna för normal- och trafikkategorierna avser ej avancerad flygning. Bestämmelserna för skolplan avser den begränsade avancerade flygning, som är väsentlig vid elementär flygutbildning; våldsamma och inverterade manövrer är dock förbjudna med dessa plan. För avancerad flygning godkända plan är däremot ej underkastade några manöverrestriktioner, såvida detta ej framgår av de fordrade flygproven. Specialkategorin är avsedd för plan, som ej med berättigande kan hänföras till någon av de andra kategorierna; bestämmelser för specialplanen utfärdas från fall till fall av flygmyndigheten i resp. land och delges övriga länder.

I fråga om *linjetrafik med passagerare* gäller, att därvid måste användas inom trafikkategorin godkända plan, dock att *enmotoriga flygplan av normalkategori må användas under sådana förhållanden i fråga om rutt och terräng, att vederbörande stat anser säkerheten tillfredsställande.* Detta undantag är mycket intressant. Det framgår nämligen av vissa prestationsfordringar för trafikkategorin, att till denna hörande plan *måste* ha minst två motorer, och att planet med en motor ur funktion dock skall ha en viss stigförmåga. Det blir tydligen under nämnda förutsättningar ändå tillåtet att använda ett enmotorigt plan i *linjetrafik* med passagerare men däremot icke i taxitrafik. Förhållandet kan synas egendomligt men kan motiveras med, att man vid taxitrafik ej kan fastslå, huruvida planet alltid flyger över för nödlandning ofarlig terräng. (Observera, att dessa bestämmelser gäller *internationell* lufttrafik, och att det, så vitt jag kan se, är tillåtet för en stat att beträffande *inhemsk* trafik avvika från bestämmelserna, förutsatt att detta ej inverkar på säkerheten i luften för den internationella trafiken. — *Förf:s anm.)*

Att ingå på de synnerligen detaljerade föreskrifterna beträffande konstruktion och egenskaper hos planen tillåter ej utrymmet. Som ett bevis på, att man sökt tänka på allt, må dock följande citeras: »Vindruta skall vara tillräckligt stark för att vid största horisontalfart stå emot stöten från en 2,27 kg tung fågel». — Den högsta horisontalfart, med vilken sagda fågel må färdas emot vindrutan i kollisionsögonblicket, har dock ej kunnat föreskrivas, vilket i viss mån gör hållfasthetsberäkningen osäker. — Enhetligheten beträffande flygegenskaper och manöverorgan kommer efter bestämmelsernas genomförande faktiskt att bli så fullständig, att en för visst slag av flygning licensierad förare skall kunna med full säkerhet flyga ett till denna kategori hörande plan, även om han aldrig sett det förut.

Väderlekstjänst

En väl organiserad internationell väderlekstjänst kommer självfallet att bli av fundamental betydelse för lufttrafiken, i all synnerhet i fråga om linjer över oceaner eller vidsträckta obebodda områden med glest flyghamsnät. Signatärstaterna skall därför upprätta och driva ett så stort antal väderleksstationer, att tillräckligt meteorologiskt skydd beredes åt internationella flygrutter. För lufttrafiken viktiga stationer inom obebyggda kontinentalzoner skall, om så är nödvändigt, upprättas och drivas genom internationell överenskommelse. På liknande sätt skall ett tillfredsställande nät av på oceanerna utplacerade stationära väderlekskepp organiseras och drivas enligt internationell överenskommelse. En Internationell Väderlekstjänst skall tjäna som ett slags clearing-central mellan de olika staternas väderlekstjänster.

Efter vad man ur handlingarna kan utläsa om de olika väderleksstationernas verksamhet, skall ökad vikt läggas vid undersökningar och rapporter om vindförhållanden på stora höjder, och täta höjdvindsonderingar kommer därför att utgöra en viktig del av stationernas arbetsprogram.

Mycket detaljerade bestämmelser har utformats för det meteorologiska skyddet vid färder på internationella flygrutter. Man kan sammanfatta saken så, att väderlekstjänstens speciella organ för »ruttskyddet» ständigt svävar som en skyddsängel över varje med radio försett plan, som befinner sig i luften någonstans på rutten. När organisationen blir fullt färdig, kommer luftfartygscheferna att vara praktiskt taget 100-procentigt garderade mot meteorologiska överraskningar utom för det fall, att fullständigt avbrott skulle uppstå i radioförbindelserna, så att rapporter ej ens kan reläas fram till luftfartyget.

Flygkartor — flygkort

En av de mest betydelsefulla uppgifterna för den internationella sammanslutningen för luftfart blir den planerade framställningen av fullständigt enhetliga *flygkort* (benämningen föreslagen i analogi med sjökort) över hela jorden. Det är en storartad plan, vars fullständiga genomförande kommer att fordra ett oerhört arbete. Men dess betydelse för flygningen som internationellt samfärdsmedel kan å andra sidan knappast överskattas.

Det blivande kortsystemet skall byggas på: *1.* En fullständig serie *grundkort* i skala 1 : 1.000.000 över alla delar av jorden, där det över huvud taget finns något att kartlägga. *2.* En serie *översiktskort* i skala, som ej är mindre än 1 : 5.000.000, lämpliga för orientering i stort vid långdistansfärder. *3. Flygledskort* i rems- eller bokform, skala ej mindre än 1 : 2.000.000; varje kort skall täcka en flygled med angränsande område av minst 160 km bredd på vardera sidan om ledens mittlinje. *4. Lokalkort* i stor skala över flyghamnsområden, avsedda att befrämja flygsäkerhet och trafikreglering under de mest fordrande förhållanden ifråga om instrumentflygning och landning. *5.* Eventuellt skelettkort för speciella ändamål, framställda i skala 1 : 1.000.000 eller andra serier och i former, som kan betingas av kommande utveckling av lufttrafiken.

Korten blir in i minsta detalj standardiserade beträffande återgivningssätt och symboler och skall, i den mån så kan ske utan »trängsel», återge allt, som kan vara flygaren till hjälp vid orientering från luften. Att döma av ett till handlingarna hörande mönsterblad blir korten utomordentligt tydliga och lättlästa. Alla anordningar på marken till hjälp för luftfarten, såsom flyghamnar, fyrar o dyl återges i en speciell lilafärg med koncentrerade upplysningar i en nedanstående ram. T ex

LUNKEN 481
TORN 278
HLS 42

vilket betyder: Lunken flyghamn, höjd över havet 481 fot, trafikregleringstorn med radio-anropsfrekvens 278 kilohertz, permanentbelagda rullbanor (H), reglementerad minimibelysning (L), service för bränsle och mindre reparationer (S), längsta rullbanans längd 4 200 fot. Korten förses med rubruk och uppgifter på utgivarlandets språk. (I detta sammanhang framträder skarpt bristen på ett universiellt »flygspråk» liksom ett enhetligt måttsystem; kanske kommer flygningen så småningom att framtvinga både det efterlängtade världsspråket och ett allmänt accepterande av metersystemet. *Förf. anm.).* För grundkortserien är höjdangivning i fot obligatorisk, oavsett utgivarlandets måttsystem, men detta hindrar ej ett land att för eget bruk framställa en liknande edition med höjder i meter. Alla på metersystemet grundade blad skall emellertid förses med tydlig beteckning härom.

Ifråga om återgivandet av på jordytan befintliga verk av människohand skall man ej vara bunden av gängse tradition utan följa på flygorienteringens fordringar grundade principer. Så skall t ex en stads-

kontur visa gränsen för tätbyggning och ej den juridiska stadsgränsen, och vägar kan i tättbyggda områden utelämnas, om de ej är nödvändiga för orientering. I motsats därtill inprickas med speciella symboler egenartade, från luften synliga landmärken, vilka kanske ej alls finns på vanliga kartor. Höjdförhållanden anges med ekvidistanskurvor (nivåskillnad 305 m eller i vissa fall hälften; höjdsiffror vid kurvorna) och även genom olika schatteringar av grönt och brunt. Sjöar och vattendrag blir blå.

Tullförhållanden

Rörande dessa torde blott ett par detaljer vara av mera allmänt intresse.

Vid avgång till eller ankomst från utlandet får luftfartyg blott starta från eller landa på vissa av myndigheterna föreskrivna flyghamnar; varje stat har dock rätt att befria vissa kategorier av luftfartyg från denna skyldighet. Varje stat kan föreskriva, att överskridandet av dess gränser skall göras mellan vissa bestämda punkter. Vid oreglementarisk nödlandning (över vilken tillfredsställande förklaring måste avgivas) skall de lättast åtkomliga tull- eller polismyndigheterna genast underrättas, och planet får ej fortsätta färden utan dessas tillåtelse.

Ett system för ömsesidiga överenskommelser angående triptyque- och carnet-förmåner förutses — av samma slag som i fredstid gällde för biltrafik av turistnatur.

Om ett luftfartyg flyger tvärs över en annan stats territorium, skall formaliteterna begränsas till ett av omständigheterna betingat minimum. Sker överfarten utan landning, behöver man blott iaktta bestämmelserna om vissa in- och utflygningssektorer.

Varje stat kan inrätta friflyghamnar enligt för sjöfarten gällande principer.

Räddningsarbete—haveriundersökning

Om ett till signatärstaterna hörande luftfartyg officiellt rapporteras försvunnet inom annan stats territorium, skall den senare staten genast sätta i gång spanings- och räddningsverksamhet och tillåta varje annan stat att delta däri, under förutsättning att spaningarna ej berör ett förbjudet område, i vilket fall den har förbudsrätt med skyldighet att själv bedriva spaningen. Specialutrustade spanings- och räddningscentraler skall finnas i behövlig omfattning. För »svårtillgängliga områden» och stora hav skall vederbörande auktoritet inom sammanslutningen utse den eller de stater, som skola ansvara för räddningsverksamheten, varvid kostnaderna skall fördelas på intresserade stater enligt ett skäligt system.

När ett luftfartyg, som råkat ut för haveri, påträffas, skall den stat, inom vilket haveriet inträffat, vidta alla nödiga åtgärder för de i haveriet invecklades säkerhet till liv och lem och för att skydda luftfartyget mot förstöring eller plundring samt för att bevara sådana indicier, som kunna underlätta haveriundersökningen.

Den senare skall verkställas av auktoriserat organ från den stat, där haveriet inträffat; i detta organ äger luftfartygets registreringsstat rätt att ha en representant med full rätt att förhöra vittnen, granska bevismaterial o s v. På begäran av den senare staten skall undersökningen vara offentlig, såvida detta ej strider mot juridiska tillvägagångssätt eller bestämmelser i den stat, där undersökningen utföres. Haverikommissionens slutsatser skall offentliggöras vid en mellan de båda länderna överenskommen tidpunkt. Om det anses vara av allmänt intresse, må haverikommissionens hela rapport offentliggöras. När så med hänsyn till undersökningen kan ske, skall den undersökande staten frigiva luftfartyget till den stat, där det är registrerat. Kostnader för nödvändig flyttning eller lagring av det havererade luftfartyget skall utgöra legitim fordran gentemot ägaren till luftfartyget eller den stat, i vil-

(Forts. på sid. 39.)

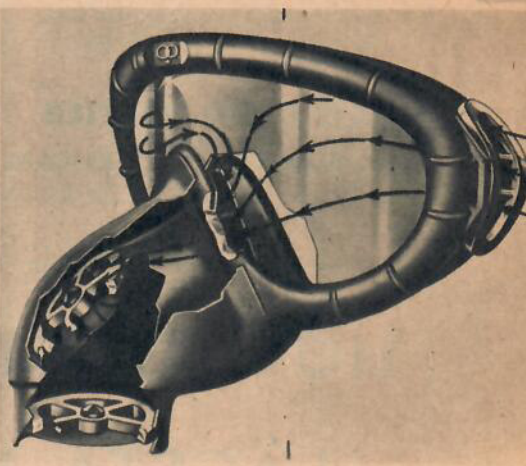




NYTTIG LYX FÖR FLYGARE

Här presenteras två moderna och nyttiga detaljer i en stridsflygares utrustning.

EN »G-DRÄKT» (på engelska »anti-G-suit») har konstruerats av mr J. A. Carr i Toronto, Kanada. Dräkten, som ses på bilden ovan t. v., följer kroppens konturer och på vetenskapligt uträknade ställen löper gummilister, fyllda med gas, som utövar tryck på blodsystemet och därmed tvingar en stor del av hjärnans blod att stanna kvar däruppe, varigenom man förhindrar »black-out» vid t ex hastig upptagning efter dykning.



VENTILERADE FLYGGLASÖGON visas på de två bilderna t h. Vid varje andetag (genom näsan) sugs frisk luft in genom de renande filtren vid tinningarna. Luftströmmen tar med sig ev fuktighet innan denna hunnit avsätta sig som imma på glaset och till sist strömmar luften ut genom en envägsventil i »nosblocket».

VATTENTÄT OCH LUFTTÄT är denna nya räddningsdräkt för flygare och lika nyttig i en gummibåt, på en flotte eller i det våta havet. För kyla skyddar den också och flygaren håller sig hela tiden angenämt varm. Dräkten är månad på undersidan, vilket utgör skydd för hajar. Dräkten blåses upp med mun. Den är tillverkad av gummipregnerad duk och har utgått från Dunlop.



Bevaka Edra intressen i luften — anteckna Er idag!

Flygåldern har brutit in...

De affärs- och industriföretag, som komma först i luften med egna flygplan, ha ett obestridligt försprång i konkurrensen. Varför skulle inte Ni vara med?

Ni behöver ett täckt, tvåsitsigt, bekvämt flygplan med gott bagageutrymme, lätt att flyga och lätt att landa, även på små fält.

Pilot — ? Flyg själv Ert flygplan! Det är inte svårare att lära än att föra en bil, men erbjuder mångfaldigt mycket större nöje...

Vi tillhandahålla förstklassig flygmateriel, — utbilda Eder på kort tid till säker flygförare på Ert eget flygplan, — tillhandahålla all den service, Ni behöver och utföra alla verkstadsarbeten för materielens underhåll.

Låt anteckna Er i dag för demonstration och provtur. Några rader till oss på ett brevkort är allt som behöves. Leveranserna kunna börja så snart myndigheterna häva de för närvarande gällande restriktionerna.

AB AERO SERVICE

Sveavägen 129 • STOCKHOLM

SLUTRONDEN...

Forts. fr. sid. 18.

Den 10 augusti hade allt detta blivit för mycket för japanska regeringen, som denna dag kastade in handduken. En i det närmaste ovillkorlig kapitulation med kejsaren — tillika »gud» — kvar på tronen men underställd de allierades ÖB var japanernas första erbjudande men då detta icke accepterades av de allierade förklarade kejsaren sig villig att abdikera. Huruvida kapitulationen kommer att erkännas av alla kringströdda förband, stora och små, över det vidsträckta f. d. japanska imperiet återstår att se. I det väsentliga är dock det japanska kriget och därmed det andra världskriget till ända.

I ingen fas av det nu avgjorda kriget har flyget spelat så stor roll som i slutskedet. Flygvapnet har varit det främsta offensivmedlet alltifrån Salomonöarna för tre år sedan till Okinawa. Det är främst hotet från luften, ökat med atombombens fruktansvärda egenskaper, som tvingat världens mest fanatiska folk, med en religion enligt vilken döden för fosterlandet ger löfte om en tryggad framtid i livet efter detta, att överlåta sitt fosterland till en ockupationsarmé, långt innan en fientlig soldat satt sin fot på dess mark under strid. Man hade insett, att krigets fortsättande skulle med general Kenneys ord innebära, att de japanska öarna skulle reduceras till »enbart ett hinder för sjöfarten».

14.8.1945.



NYHET
SUPERFORTRESS!

☐ B-29	Kr. 8:—	Spännvidd 320	mm
☐ DC-3	» 4:—	» 141	»
☐ J-21	» 3:50	» 116	»
☐ J-21	» 4:75	» 150	»
☐ J-22	» 6:50	» 200	»
☐ LA-5	» 3:25	» 97	»
☐ Modellack, olivgrön, 20 gr.		Kr. 0:70	
☐ » gråblå, 20 gr.		» 0:70	

Modellsatserna innehåller stålull, smärgelduk, propellrar, axlar, ritning, arbetsbeskrivning, borrade propellrar och motorer. Uppdragna linjer för roder och fönster.

Namn .....

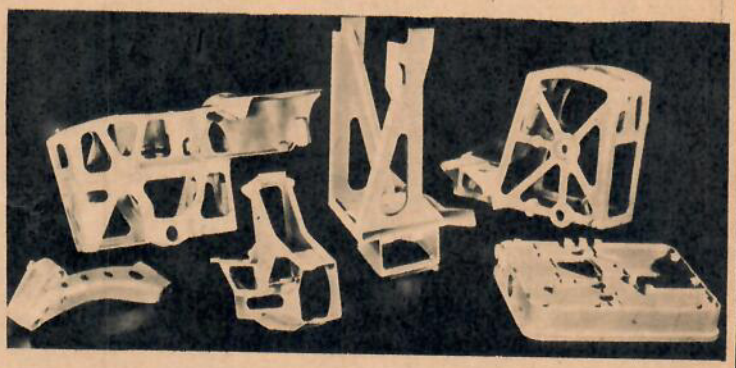
Bostad .....

Adress ..... Flyg 17-45

Skriv tydligt eller texta!

MODELLTJÄNST Värnamo

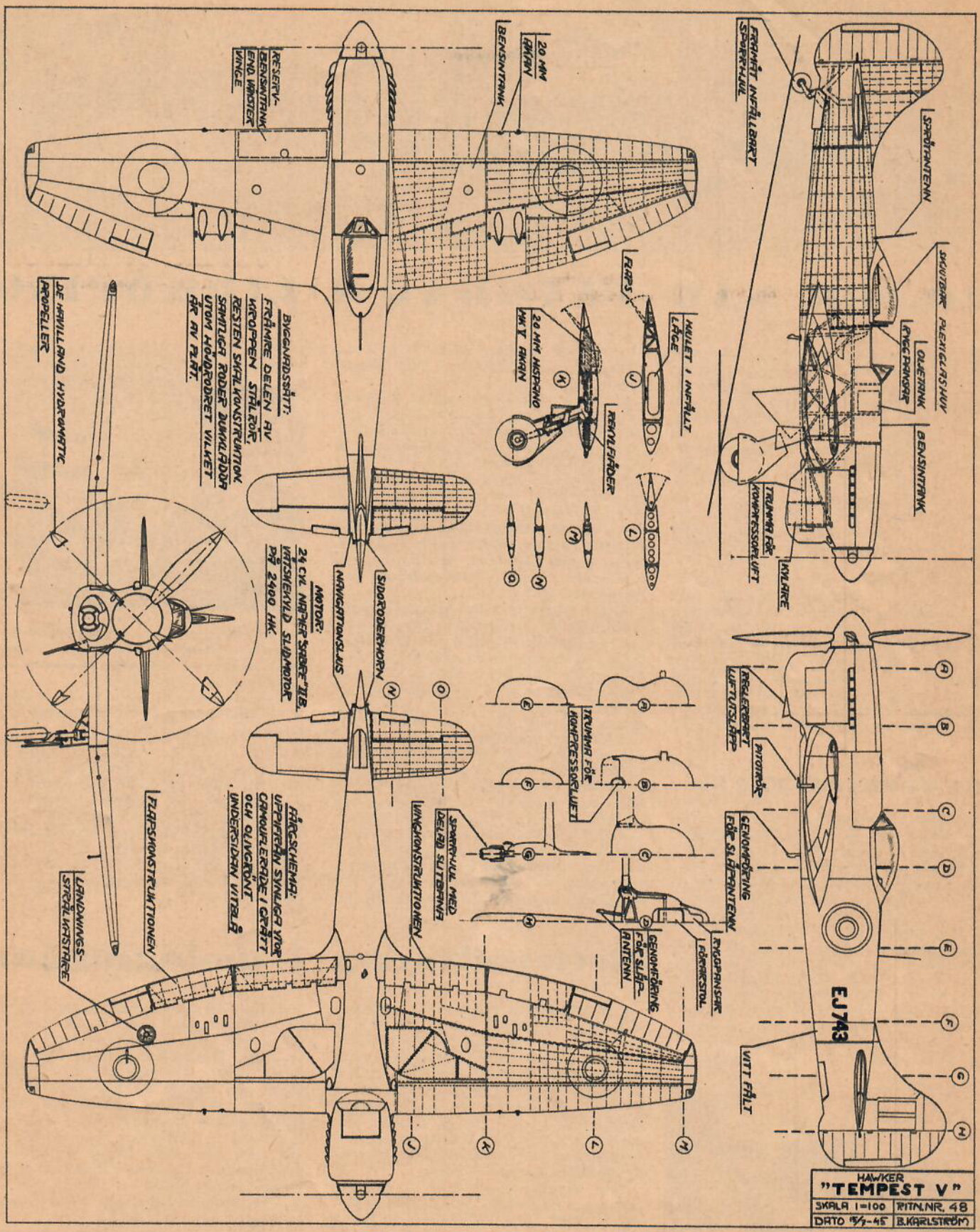
HÖGSTA STYRKA
LÄGSTA VIKT
FLYGETS FRAMTID



Gjutgods av:

MAGNESIUM ✲ ALUMINIUM

LINKÖPINGS ARMATUR- OCH METALLFABRIKS AB LINKÖPING



Hawker "Tempest V"

Copyright:
FLYG och B. KARLSTRÖM

TILLVERKARE: Hawker Aircraft Ltd., Kingston-on-Thames, Surrey, England.
TYP: Jaktplan.
BESÄTTNING: 1 man.
SPÄNNVIDD: 12,5 m.
LÄNGD: 10,26 m.
HÖJD: 4,5 m.
VINGYTA: 27,1 m².
TOMVIKT: . . . . . .
FLYGVIKT: 5.200 kg.
FLYGSTRÄCKA: 1.600 km (utan extra bränsletankar).
TOPPHÖJD: 11.000 m.
MOTOR: 2.400 hk Napier »Sabre IIB», 24-cyl vätskekyld radmotor.
MAXHASTIGHET: c:a 700 km/t.
MARSCHHASTIGHET: . . . . . .
BEVÄPNING: 4 st fasta 20 mm Hispano-akan.



30.000 SÅG FLYGDAG I LIDKÖPING

En klubb med endast 4 år på nacken men trots detta med en sådan verksamhet och frisk aptit på livet som Lidköpings flygklubb ser man inte varje dag. Arbetet inom klubben bedrivs med största energi. Man har således lyckats få disponera eget fält vid Vinninga nära Lidköping med tillgång till hangar, bygglokaler och förläggningsutrymmen. Byggledare och instruktör har anställts och skolningen pekar mot ett vackert resultat i år. Till övriga meriter har man nu också lagt en organisatoriskt och ekonomiskt strålande flygdag den 5 augusti. Tack vare vädrets makter och F 7-flottiljens benägna medverkan.

Programmet började klockan 10.00 med en smattrande fanfar från luften, Lidköpingsmästerskap i modellflyg och visning av olika flygplan, segel- och motorflyg. Klockan 13.00 visades de olika faserna i segelflygutbildning med A, B och C-skolning. Så följde formationsflygning med tre »Babys» med perfekt följsamhet. Ållebergs bogserpilot, instruktör Käck avancerade med den svenskbyggda Fi-1:an och kom publiken att häpna över prestationerna med ett plan som dock saknade motor.

Så visade motorflyget vad det förmådde. Den med spänning motsedda uppvisningen med J-21:orna kunde inte genomföras — tyvärr — men motorflygprogrammet var fullödigt ändå och kom med den ena sensationen värre än den andra. Publiken visste till slut inte vad som var mest sevärt, J 22:ornas, B 17:s och B 18:s vackra uppvisning över vad svenskbyggt flyg· presterar eller Mustangernas avgrundsrytanden då de lyfte och kom igen i lågflykt, stack rätt upp mot 1.000 meter för att i sluten formation göra looping och roll.

Med i programmet var också alla övriga publikknipande anordningar som förekommer vid liknande flygdagar: Sk 12:ans tumlande i luften som om tyngdlagen inte fanns, ballongjakt med Sparmannjagare, »Tyste Jakobs» fallskärmshopp, gissningstävlan om höjd och hastighet på flygplan med uppstigningar som pris m. m. Det danska planet KZ-III »Lärkan» fanns även med.

Överbefälhavaren, general Jung, anlände tidigt till fältet med en av förre chefen för F 7, överste Ramström, förd jeep. Det celebra besöket mottogs av flygklubbens ordförande, dir. Fred. Wehtje. Major Wennerström, F 7, vakade med rutinerade medhjälpare över att allt gick i lås och trevlig speaker var löjtnant Nyström, F 6. Marketenteripersonal och lottor hade arbetsamt med försäljning av bortåt 20.000 dricka, 500 liter mjölk, 25.000 bröd och småkakor, 3.500 askar cigarretter och 10.000 glasspinnar.

I tävlingen om Lidköpingsmästerskapet i modellflyg blev resultaten följande: Klass S 1: 1) Stellan Karlsson, sammanlagd tid 8 min; 2) Stellan Hjertén 5.02,7; 3) Arne Hellberg 3.58,6). Klass S 2: 1) Sten Erik Johansson 6.00; 2) Tage Lööf 5.43,3; 3) Billy Persson 4.52,7.

H. J.



Den nye chefen för F 7 i Såtenäs, överstelöjtnant Ingvar Berg, och hans fru var intresserade åskådare vid Lidköpings flygklubbs stora flygdag på Vinningafältet. — Över rubriken en liten, liten del av publiken samt två av de åtta Mustangerna, som hedrade flygdagen med sin flotta närvaro.

EN FLYGSCOUTKURS

har även i sommar anordnats för A-diplomaspiranter på Alleberg. Deltagarna låg i tält i »Guldgrävardalen» och lagade själva all mat utom lunchen, som de åt på restaurang »Örnboet». Eleverna var följande: Herbert Paulson, Olle Carlsson och Curt Landgren från Ljungbyheds scoutkår, Bjarne Brolin från Engelbrekts scoutkår i Sthlm, S. E. Lindewall från Sollefteå scoutkår, Henry Österlund från Fors scoutkår, Hugo Blom, Percy Hagman och Rune Johansson från Vaxholms scoutkår samt Ulf Westerlund från Brattfors scoutkår. Här nedan spänns värmlänningen Westerlund fast i SG:n av skåningarna Paulson och Landgren.



Getteröflygdag i molngluggar

Att anordna en flygdag vid västkusten, där en stor del av publiken väntas bestå av badfolk, det har sina krux, det fick Varbergs flygklubbs primus motor Nisse Bergström erfara söndagen den 5 augusti, då Getterön blev scenen för en flygdag. För att få så många åskådare som möjligt uppsköt Bergström — som alltid är klubbens sammanhållande länk och pådrivande kraft — programmets början till kl. 17, då de badande väntades upp ur böljorna.

Men Bergström och hans medhjälpare hade gjort upp räkningen utan vädret. Hela dagen hade solen strålat från en ljuvlig sommarhimmel men precis kl. 17 drog ett lågt molntäcke in över nejden — 200—300 m i tak — och lämnade endast några gluggar öppna, där flygningarna alltså fick äga rum...

Programmet började i traditionell stil med modellflyg och visning av glid- och segelflygutbildningens gång. Sedan fick publiken glädja sig åt formationsflygning med tre Babys med löjtnant Bengt Flodén från F 9 som ledare. Dessutom gjorde Bengt Olow avancerad flygning i känd stil med Fi-1 och fänrik Wester konstrade med en Sk 12. I övrigt kan nämnas att man även fick se Kranich, Weihe och Halmstads flygklubbs Bücker »Student» samt — inte att förglömma — AB Aero Services KZ-III »Lärkan», som chefen »Ekis» kommit flygande med från flygdagen i Lidköping. F 9:s deltagande i flygdagen var eklatant med såväl segelplan som bogserande motorflygplan av typerna Moth och Sk 12.

Trots det där tråkiga molntäcket sågs flygningarna av omkring 4.000 betalande, som tycktes njuta av skådespelet. Nisse Bergström, som offrar all sin fritid på klubbens altare, kunde trots allt vara nöjd med flygdagen, när den slutade framemot halvnittontiden.

Aeristofanes.

SVENSKA PAPPERSFALLSKÄRMAR

Svenska fallskärmar av papper tillverkas sedan ungefär 2½ år tillbaka av Nissafors pappersförädlingsbolag, som för den sakens skull startat en särskild fabrik i Jönköping. Med hjälp av flinka flickfingrar klistras en sådan fallskärm, som består av 48 pappersbitar samt 12 st genomgående linor, ihop på sex minuter. Sedan behövs det dock en timmes press och lika lång tids luftning, innan skärmen kan hängas upp i taket för torkning.

Dessa fallskärmar är givetvis inte avsedda för flygare utan enbart för last. 60 kg kan en sådan fallskärm låta säkert dala till marken och det kan vara av intresse att veta, att UNRRA ligger i underhandlingar med den svenska fabriken om en stor leverans för det internationella hjälparbetet Man räknar nämligen med att stora befolkningsgrupper i Centraleuropa under lång tid framåt måste förses med livsmedel, medicin m m från luften på grund av det kaos, som råder i det europeiska kommunikationsnätet.

Det specialpapper, som används i fallskärmarna, är ett s k dubbelt creperat duplex-kraftpapper och har en förbluffande styrka. Det tillverkas endast av Munksjö. Även linorna är av papper — spunna av 20 smala pappersträdar.

— Frågan om tillverkning av pappersfallskärmar blev aktuell för tre år sedan, berättar disponent Leif Thilén i Nissaforsbolaget. De första proven var inte så särskilt lyckade, ty man hade räknat med tygets hållfasthet istället för papperets. Beräkningarna måste alltså göras om — de leddes av ingenjör Peder Thilén — och så kom man fram till den lyckade lösning, som gör denna svenska pappersfallskärm till den förbluffande goda produkt, som den är. Ett bevis på den svenska industrins anpassningsförmåga och skicklighet att skapa nya fullgoda produkter, vilka framtvingats genom kriget.

Den svenska pappersfallskärmen användes i mycket stor utsträckning vid det svenska flygets undsättningsexpeditioner till Nordnorge och när det gällde att kasta livsmedel och andra förnödenheter till norska flyktingar i de otillgängliga gränstrakterna längst uppe i norr.

De svenska pappersfallskärmarna ha också använts för militära ändamål. Bl a har man med gott resultat kastat ned radioapparater till isolerade truppförband under militära övningar i Norrland.

I fredstid kommer kanske dessa pappersfallskärmar inte att få så stor betydelse som under krig eller förstärkt beredskap men å andra sidan kan man lätt tänka sig att de skulle kunna komma till användning för en ny distributionsform. Att förse avlägsna orter med färska tidningar per pappersfallskärm låter t. ex. bestickande.



— Närå, kapten, jag har aldrig varit under 5 000 meter!



— Tror du på storken, min lille vän?
— Jadå, men Westland Lysander är inte så dum den heller.

FLYGVAPNET

Utbildning av värnpliktiga flygförare.

Utbildningen börjar i början av februari 1946.
För antagning fordras bl a att fylla högst 25 år under 1946 och besitta kunskaper motsvarande realexamen.
Utbildningen kan sökas av varje värnpliktig (även i tjänst varande). Yngling, vilken år 1946 fyller 19 eller 20 år och icke är inskriven såsom värnpliktig, kan det oaktat, om han i övrigt fyller fordringarna, av chefen för flygvapnet antagas för utbildningen.
Ansökan skall vara inkommen till chefen för flygvapnet före den 1 september 1945.
Närmare *upplysningar* kunna erhållas från *flygstabens utbildningsavdelning*, postadress: Flygvapnet, Stockholm, telefonanrop: Flygvapnet.

HANSA

meddelar alla slag av

FLYGFÖRSÄKRINGAR

Huvudkontor i Stockholm
Telefonanrop: HANSA
Agenturer å alla större orter i riket

För folk som flyger

är endast det bästa gott nog!

Använd därför

UNICA RESEFFEKTER

Märket UNICA garanterar äktheten

Aktiebolaget
TIDAN, Mariestad

Hård kamp i flygvapnets SIMMÄSTERSKAP



Furir Dahlström, F 16, blev segerherre i raka hopp och tar här emot belöningen ur general Ljungdahls hand.

Poängstriden mellan flottiljerna blev oväntat hård i flygvapnets första mästerskapstävlingar i simning. Genom praktiskt taget samtliga finaler gick en spännande tvekamp mellan segertippade Södermanlands flygflottilj och som »dark horse» uppdykande Bråvalla flygflottilj. Först genom seger i den avslutande lagkappen kunde sörmlänningarna definitivt säkra sin slutseger.

Att CFV gjort ett mycket lyckat schackdrag genom inrättandet av flygvapenmästerskap i denna idrottsgren kan säkerligen samtliga som hade tillfälle övervara debuttävlingarna intyga. Dessa, vilka arrangerades i F 16:s nya charmanta simhall i Uppsala, blev nämligen ur såväl arrangörssom deltagarsynpunkt en stor succé.

På grund av det stora deltagarantalet ägnades första dagen åt försökstävlingar och semifinaler. Praktiskt taget samtliga favoriter gick här utan någon som helst svårighet vidare till finalerna. Att konkurrensen i allmänhet inte var så svår märktes på försökresultaten.

Betydligt hårdare blev det i finalerna, där ovannämnda kamp mellan F 11 och F 13 tilldrog sig största intresset. F 11 tog genast från finalstarten ledningen i denna poängstrid. Det var utmärkte ryggsimmaren Lindberg, som utan att någon gång vara hotad vann på 1,15,0. På andra plats placerade sig Lampell, F 12, med 1,20,0, under det att Edman, F 5, blev trea på 1,22,7.

I svikthopp ökade F 11 ytterligare sin ledning genom den kände akrobaten Holmqvist, som genom sin andraplacering räddade fyra dyrbara poäng åt sin flottilj. Något överraskande utgick Nilsson, F 7, som segrare, under det att spänstige överstelöjtnanten Falk, Flygledningen, som ledde tävlingen efter obligatoriska avdelningen, föll tillbaka till fjärde plats. Trea blev Schröder, F 20.

På 100 meter fritt reducerade F 13 något F 11:s ledning genom LASS storsimmare Rune Lindberg, som vann säkert med tiden 1,05,2. Lindbäck, F 10, och Kylin, F 2, placerade sig på andra respektive tredje platserna med tiderna 1,06,4 och 1,07,4. Bernsäter, F 11, blev i finalen sist men räddade dock en poäng åt sin flottilj.

200 m bröstsim blev en oerhört spännande duell mellan Jonsson, F 11, och Wirén, F 13. Wirén gick ut hårt och förskaffade sig snabbt en ledning på ett par meter. Ännu efter 150 meter hade han en säker ledning. Men här började Jonsson upphämtningen. Undan för undan tog han in på sin konkurrent och vid sista vändningen låg huvudkonkurrenterna lika. Och trots att Wirén på sista längden kämpade tappert, kunde han inte förhindra vackert spurtande Jonsson att dra ifrån. Tiderna blev 2,53,0 resp. 2,54,8. Barre, F 2, blev trea på 3,09,2.

Även 400 m fritt blev en hård strid mellan F 11 och F 13. Lindberg, F 11, drog här undan för undan från sin namne samt Nordin från F 13 och hade ett slag ledningen med över tio meter. På de sista längderna plockade emellertid Rune Lindberg, F 13, in meter för meter på nyköpingspojken och det var inte mer än jämnt att denne lyckades hålla undan så pass att han kunde slå handen i mål halvmetern före. Tiderna var 5,18,3 resp 5,19,0, medan Nordin, F 13, på sina 5,33,7 säkert belade tredjeplatsen.

Före de båda avslutande grenarna raka hopp och lagkapp var ställningen mellan konkurrentflottiljerna F 11 och F 13 den att F 11 hade ledningen med 23 poäng, under det att F 13 noterade 17.

I raka hopp knappade Engdahl, F 13, in detta försprång till 4 poäng genom att belägga fjärdeplatsen. Överlägsen segrare blev Dahlström, F 16, närmast följd av Lind, F 6, och Pettersson, F 17.

Lagkappen 3×100 m olika simsätt blev alltså avgörande för poängstriden. Avgörandet kom dock redan på första sträckan, där F 11:s ryggsimmare Lindberg drog ifrån huvudkonkurrenterna F 13:s man med ett femtontal meter. Visserligen lyckades det bröstsimmaren Wirén och frisimmaren Rune Lindberg att hämta in en del av det stora försprånget — att ta in hela var dock omöjligt. F 11:s Bernsäter kunde simma i mål som säker segrare på tiden 3,42,1.

Därmed var också poängstriden avgjord. F 11 segrade på 35 poäng, under det att F 13 noterade 27 poäng. På tredje och fjärde platserna placerade sig F 2 och F 5 med 13 resp 9 poäng, under det att femte till sjunde platserna delades av F 7, F 12 och F 16, vilka samtliga noterade 8 poäng.

Kem.

FINALRESULTAT

100 m fritt simsätt: Segrare och flygvapenmästare Lindberg, F 13, 1.05,2, 2) Lindbäck, F 10, 1.06,4, 3) Kylin, F 2, 1.07,4, 4) Lampell, F 12, 1.08,8, 5) Bernsäter, F 11, 1.09,0.

100 m ryggsim: Segrare och flygvapenmästare Lindberg, F 11, 1.15,0, 2) Lampell, F12, 1.20,0, 3) Edman, F 5, 1.22,7, 4) Schröder, F 20, 1.23,3, 5) Lind, F 6, 1.25,1.

200 m bröstsim: Segrare och flygvapenmästare Jonsson, F 11, 2.53,0, 2) Wirén, F13, 2.54,8, 3) Barre, F 2, 3.09,2, 4) Sjögren, F 16, 3.11,2, 5) Sjöblom, F 2, 3.15,8.

400 m fritt simsätt: Segrare och flygvapenmästare Lindberg, F 11, 5.18,3, 2) Lindberg, F 13, 5.19,0, 3) Nordin, F 13, 5.33,7, 4) Svedberg, F 7, 5.37,7, 5) Kylin, F 2, 6.19,8.

Svikthopp: Segrare och flygvapenmästare Nilsson, F 7, 138,0 poäng, 2) Holmqvist, F 11, 136,75 p, 3) Schröder, F 20, 130,85 p, 4) Falk, Flygledningen, 115,20 p, 5) Hansson, F 2, 113,60 p.

Raka hopp: Segrare och flygvapenmästare Dahlström, F 16, 91,15 poäng, 2) Lind, F 6, 81,85 p, 3) Pettersson, F 17, 78,85 p, 4) Engdahl, F 13, 78,45 p, 5) Ljusberg, F 4, 75,50 p.

Lagkappsimning 3×100 m olika simsätt: Segrande lag och flygvapenmästare F 11 (Lindberg, Jonsson, Bernsäter), 3.42,1, 2) F 13 3.47,7, 3) F 5 3.55,6, 4) F 2 3.56,1, 5) F 12, 4.08,2.

Mästerskapstävlingen mellan flottiljerna: 1) F 11 35 poäng, 2) F 13 27 p, 3) F 2 13 p, 4) F 5 9 p, 5—7) F 7, F 12 och F 16 vardera 8 p, 8—9) F 6 och F 20 vardera 5 poäng, 10) F 10 4 p, 11) F 17 3 p, 12) Flygledningen 2 p, 13) F 4 1 p.

BREVLÅDA

Signaturen »Okunnig» ombeds meddela sin adress till FLYG så skall vi sända det nummer av tidningen där pitotrörets konstruktion och användning var beskriven.



Nu är atlanttrafiken i gång med fredsfästningen JIM

Ni får en perfekt modell av Fredsfästningen genom att använda Er av vår Modellsats i aluminium. Spv. 205 mm. kr. 6:70. Modellsatsen inneh.: En aluminiummodell av planet med borrade och urfrästa motorkåpor, 4 st. propellrar, 4 st. propelleraxlar, ritning, registreringsbokstäver, byggan-visning, stålull samt smärgelduk.

HOBBY-LAGRET
HAMNGATAN 20 LINKÖPING
Firman med de aktuella modellerna



RUNE "BANANEN" ANDERSSONS HÖGVÄRDIGA SEGELMODELL

Byggsats med utsågade spryglar, lister, ritning, beklädnad, m. m. 4:95 + porto

MODELL-SPORT
FALKENBERG

Till MODELL-SPORT - FALKENBERG
Var god sänd mig omg. mot postförskott
.... st. byggsats(er).
Namn .....
Adress ..... Flyg 17-45





Här ovan ses västhanget på det 500 m höga Sandskeid Vifilsfell. På baksidan osthang och t v nordhang. I förgrunden startplats för vinsch. Efter losskoppling på 100 m från den 600 m långa linan stiger planet vid en vind på 7—8 m/sek till 800—1000 m och vid termikutlösningar ända till 1600 m höjd. — T h Babyvagnen utanför hangaren i snöstorm.

HETA KÄLLOR

ger termik åt Islands segelflygare

Vad har vi svenskar vetat om Islands segelflyg? Vi trodde väl att de hade en eller högst annan gammal glidare som man gjorde ett eller högst annat hopp med. Men nu skall FLYG:s läsare få reda på hur det verkligen förhåller sig med det isländska segelflyget — det finns faktiskt inte endast glidflyg på den nordliga sagoön.

Som den ärade läsaren kan se i artikeln »Allnordiskt på Ålleberg» på sid. 11 i detta nummer träffade vi bland andra utländska segelflygare även två islänningar på berget, *Helgi* och *Pétur Filippusson*, två ljusa och gemytliga bröder. De hade en hel del att berätta om sitt lands segelflyg, som är på rask frammarsch. Nu vet vi alltså det...

Island har utmärkta möjligheter för denna sport. Det mest intressanta är att de heta källorna — av vilka inte mer än en heter Geysir — ger god termik, särskilt på vintrarna. Något intensivt utnyttjande har det emellertid inte ännu blivit frågan om. Och för hangflygning är ön som skapt. Vid den största klubbens flygplats Sandskeid i närheten av Reykjavik finns ett berg som heter Vifilsfell (efter en sjöfarare Vifil långt nere i sagans natt som varje morgon gick upp på berget för att titta efter hur vädret var utåt sjön). Det är 500 m högt och har hang åt väster, öster och norr. Med 100 m kopplingshöjd kommer man vid en vindstyrka på 7—8 m/sek normalt upp till 800—1 000 m höjd och med termikutlösningar till 1 600 m eller mera. Detta med Baby.

Island har två segelflygklubbar:

Svifflugfélag Islands, som bildades 1936, äger flygplatsen Sandskeid och har 150 medlemmar, därav 90 aktiva. Flygmaterielen är följande: en bogser-Moth, ett sportplan av typ Luscombe (Islands andra Luscombe ägs av Helgi och fem kamrater), en Baby, en Zögling och två G 9:or. Dessutom skall klubben köpa ett Stearmanmotorplan och håller f. n. på att bygga tre Babys, d. v. s. detta utföres av Helgis segelflygverkstad. Till yttermera visso ämnar klubben köpa 4 st tvåsitsiga Laister-Kauffmann och 4 st. d:o Schweizer samt 6 st. ensitsiga segelplan från USA, där man kan få segelplan förvånansvärt billigt. Helgi vill också bygga 10 st SG-38 och 3—4 Olympia och skall därför skaffa material i Sverige (är det ingen som talat om för Helgi hur svinaktigt dyrt segelflygmaterialet är här...). Klubbens ordförande heter Sigurdur Olafsson och flygchef är Helgi Filippusson. Helgi fick sin segelutbildning 1937 och 1939 på Grunau och har 40 segelflygtimmar — brodern Pétur har 5 timmar. I övrigt finns det många inom klubben som har 10—20 timmar. Erfarnaste segelflygaren är Helgi med isländskt C-diplom nr 1, certifikat nr 1 och flygsläptillstånd nr 1. Nu hoppas han på silver-C nr 1 på Ålleberg.

Svifflugfélag Akureiri heter en klubb i norra Island, som har en G 9 och 50 medlemmar, därav 3 med C-, 8 med B- och 15 med A-diplom. Klubbens flygplats 20 km från Akureiri heter Melgerdismelar. Där finns en 1 000 m lång syd-nordlig asfaltbana som amerikanarna byggt samt ett 2 km långt och 300—400 m högt hang.

Svifflugfélag Islands har i 4 år fått ett årligt statsanslag på 10 000 kr och överhuvudtaget ser det ut som om svenskarna snart skulle kunna räkna med någon isländsk konkurrens. När Helgi fick KS-AK:s inbjudningstelegram svarade han med en fråga om det gick att få köpa en Weihe och vara med i Ållebergstävlingarna — men han fick inget svar. »Nästa år kommer vi nog igen i alla fall», sa Helgi...

Pro Mille.





Närmast ovan: Babyn, som islänningarna köpt från Tyskland, på Sandskeid före ommålningen. Bilden från hangsidan mot flygplatsen. — Där ovan: Hangaren på Sandskeid med fr v G 9, Baby och Zögling. — Nedan: Efter en medvindslandning med Zöglingen på Sandskeid. Marken är som syns ej idealisk över allt... — T v längst ner ett sportflygplan av typ Luscombe som Helgi Filippusson och fem kamrater köpte från USA i februari. Huset är Helgis segelflygverkstad.







Två populära herrar vid segelflygtävlingarna i Örebro. Chefsinstruktören »Jidde» Karlsson (t h) tittar på termikletande flygplan tillsammans med startern, löjtnant Bengt Werner från F 3. Werner var med i Weiheklassen i fjol men kolliderade med Brink och fick kärran spolierad, varför F 3 f n är utan Weihe och den här Bengt kan tyvärr inte tävla i år.

Varför inget Weihe-besök?

Efterskörd från Baby-tävlingarna av MICKE ALW

Utbrytningen av Baby-klassen från Alleberg var ett experiment som slog väl ut. Valet av tävlingsort var inte så lätt. Striden stod hård mellan Uppsala och Örebro men den sistnämnda staden vann, huvudsakligen därför att möjligheterna till sträckflygning, som det här var fråga om, var lika goda åt alla håll. Hade valet fallit på Uppsala skulle man endast kunnat flyga sex mil österut och det hade inte räckt till på långa vägar, det fick man nogsamt erfara under tävlingarna.

*

I år hade man utarbetat nya tävlingsregler. Först och främst fick tävlingsdeltagarna fritt välja mellan de nitton olika mål som hade rekognoscerats av fanj. Gösta Magnusson, F 1. Detta ställde förarnas omdömesförmåga på hårda prov och de mindre rutinerade förarna hade knappast några fördelar av denna bestämmelse. Poängberäkningen hade också blivit betydligt krångligare och under de första tävlingsdagarna hade tävlingsledningen slitigt.

*

Ett plan tvingades landa mitt i en välfylld rågåker. Axen plattades till på ett stort område och med bävan inväntade man markägarens utskällning. Efter en stund infann han sig mycket riktigt, men — hör och häpna — utskällningen uteblev helt och hållet och efter att ha konstaterat att »kärran tydligen inte fått någon termik» erbjöd han sig att hjälpa till med planet. Tyvärr kunde inte hans erbjudande accepteras (tävlingsreglerna satte P för detta) men efter en sådan händelse är man böjd att tro att svenska folket börjar bli smått flygsinnat.

*

Två lag hade vågat sig på att använda en kvinnlig medhjälpare. Det var göteborgslaget och stockholmslaget. Båda flickorna blev synnerligen populära och skötte sina åligganden med heder. Göteborgarnas flicka hette Gunilla Tellander och hon utmärkte sig särskilt för att ständigt och jämt se glad ut, även om dagen inte hade varit särdeles lyckad ur göteborgssynpunkt. Men inte heller stockholmsflickan Liih Larsson, f ö gift med segelflygaren Åke Larsson, såg särskilt ledsen ut. Vid matrasterna skockades alla vid det bord där någon av damerna höll till.

*

Någon sensation kunde inte tävlingarna bjuda på, kanske mest därför att slutspurten omöjliggjordes på grund av det dåliga vädret. Remarkabelt var dock att stockholmarnas outsider placerade sig före »ss-laget».

*

En besvikelse var det att man inte fick någon gäst från Alleberg. Varför Allebergsflygningarna aldrig fick Örebro som mål vet man inte, men distansen var väl inte så överväldigande för de högvärdiga planen? Till yttermera visso kom vinden nästan varenda dag från sydväst, d v s exakt i riktningen Alleberg—Örebro.

*

Samarbetet mellan flygvapnet, KSAK och Örebro bil- & flygklubb var det allra

---

MÄSTAREN FRÅN..

Forts. fr. sid. 10

Det hände ju större eller mindre haverier då och då. Den som kom och inspekterade reparationerna var flygingenjör Gunnar von Köhler. Han åkte som en skottspole mellan F 6 och Alleberg mest hela tiden och till på köpet måste han göra detta frivilliga jobb efter den ordinarie flottiljtjänstens slut. Och ändå alltid lika glad och trevlig!

F 6-chefen själv, överste Gösta Hård, besökte också berget för att heja på sin löpare Alm. Behöver det sägas att han myste när det såg så bra ut?

Ja, detta var förresten inte allt som F 6 stod till tjänst med. Även Olows medhjälpare var från denna flottilj. Verkligt entusiastiska pojkar, som slet lika bra för Flygledningens förare som om han även officiellt skulle ha tillhört F 6 under tävlingarna.

— Det är ett nöje att jobba för en flygare som löjtnant Olow, säger vicekorpral Skoglund. Vi skulle gärna vilja ha segelflyg-SM under *20 dagar* — men då skulle flygarna själva få bestämma målet.

— Hm! Varken förarna, medhjälparna eller materielen skulle hålla så länge, invänder FLYG:s utsände »Pro Mille».

— *Vi* skulle orka, säger Skoglund bestämt. Om medhjälparna inte står ut med tre veckor är de skräp till pojkar!

Vad skulle man inte kunna uträtta med sådana soldater?

*

Vi har funderat ett tag och fått fram *oturen nr 1,* naturligtvis haverierna oräknade. Det var nog F 8:s Olle Carlsson, som den 25/7 fick nersvep en bit från målet Ulvhult och måste sätta kärran 800 m från fältet. Där satt han »med skägget i brevlådan» och förlorade så där en 80 poäng. Om inte skogen vid fältet varit i vägen skulle han kunnat komma fram. Stackars Olle!

Vad hände sedan?

Tja, inte särdeles mycket. På lördagsaftonen var det *avslutningsfest* på Stora Hotellet i Falköping. Där hurrades för svenskt och nordiskt segelflyg men inte för svenske mästaren förrän en modig man ur markpersonalen tog upp ett leve mitt under dansen! Det levet visste var det tog — det var vackert! I övrigt hölls trevliga tal av överste Paul R. af Uhr — som bl. a. harangerade (obs. ej hangarerade) de utländska gästerna, tävlingsledaren major Hugosson, lottorna, bogserförarna Strindberg, Haglund och Frimodig samt sjukvårdspersonalen — och överstinnan Förslev från Danmark, som tjusade till åhörarna med sitt »danska gemyt».

Söndagens *flyguppvisningar* blev en tämligen publikfattig tillställning på grund av regnet. Mest publikknipande nummer var Olows skådespelarprestation som »Ola Trulsson från Anderslöv», vilken råkar vinna en flygtur med sig själv som ensam förare i en Sk 12:a. Bra sak — bäst på backen, normalt »olowsk» i luften. Dessutom kan nämnas samme mans »avancemang» med Fi-1 samt en tregrupp Weihe — andlöst vackert ända fram till landningen efter avancerad inflygning.

Efter uppvisningarna följde *prisutdelningen,* som förrättades av överste af Uhr. Då tittade solen fram och när publiken troppade av blev vädret det vackraste som varit — med finfina cumulus!

De tävlande fick en hel del fina saker och här nedan följer

Prisförteckningen:

1) Löjtn Sven Alm, F 6: SM-tecknet = KSAK:s segelflygplakett i järn jämte diplom. Inteckning i KSAK:s segelflygpokal. SAAB:s hederspris (reseradio).
2) Fanj Gösta Brink, F 11: KSAK:s segelflygplakett i silver. ABA:s och SILA:s hederspris (Orreforsvas).
3) Fänrik Gunnar Carlsson, F 13: KSAK:s segelflygplakett i brons. »Flygintresserads» hederspris (kronograf). Kockums Flygindustris hederspris för längsta sammanlagda distans (silverpokal).
4) Löjtn Bengt Flodén, F 9: KSAK:s segelflygplakett i brons. Ryttmästare Rolf Gyllensvaans hederspris (silverkanna).
5) Löjtn Bengt Olow, Flygledn: KSAK:s segelflygplakett i brons. Det Kongelige Danske Aeronautiske Selskabs hederspris (silverpokal).
6) Löjtn Jan Andersson, F 12: Järnhandlare Gunnar Wibergs hederspris (ryggsäck).
7) Löjtn Arne Magnusson, F 21: A-B Flygplans hederspris (tennskrin).
8) Fanj Gösta Magnusson, F 1: AB Aero Servises hederspris (cigarrettetui).
9) Fänrik Tord Berlin, F 4: Ingenjörsfirman N. E. Garelius hederspris (bok).
10) Sigurd Larsson, SSFK: KSAK:s hederspris (bok).

28 min med glidplan i Eslövstermik!

FLYG har tidigare omnämnt kalastermiken i Eslöv och nu har vi glädjen att vidarebefordra ett meddelande från den trevliga staden om en utomordentlig termikflygning som instruktör *Rolf Dilot* gjorde söndagen den 15 juni i en SG-38 med »ägg». Han vinschades upp till c:a 200 m höjd och kopplade. Termiken var så stark att han steg och efter en kvarts flygning hade han vunnit 600 m. När han flög mot fältet igen fick han ny anslutning i en kraftig blåsa, som gav honom omkring 150 m höjdvinst och 10 min längre flygtid. När han omsider landade hade han hållit sig uppe i 28 min 6 sek.

Vem slår det termikglidarrekordet? Och varför kan inte Eslövs flygklubb få en Baby? Sedan april har 2.000 starter gjorts och 30 diplom erövrats. Klubben har 26 B-diplomater, som längtar efter en Baby och därmed följande C-skolning. Tänk så mycket finfin termik som går förlorad för varje dag som rinner undan utan segelplan i Eslöv... Hur vore det förresten med en central skånsk »termikskola» i Eslöv?

---

bästa. Flygvapnet bidrog med startpersonalen, fyra Mothar och en Sk 12:a, KSAK släppte till en stor del av expeditionspersonalen samt naturligtvis »Jidde», som hade sitt finger med överallt där något hände. Han gjorde sig f ö jättepopulär med sitt lugna sätt och sin uppfinningsrikedom. Örebroklubben slutligen fick sköta alla arrangemangen och det klarades utan anmärkning.

*

Kontentan av det hela är att tävlingarna blev verkligt lyckade. Glädjen över att ett civilt lag segrade var märkbar även bland flygvapnets lag, även om de sistnämnda förstås helst hade sett att segern gått till vapnet. I varje fall var det ingen som missunnade Nordholm & Co segern.

Prisförteckning

1) Västerås flygklubb: 1:a inteckn i A-B Tempos vandringspris. Inteckn i Luftfartsinsp:s vandringspris. Nordiska Armaturfabrikens hederspris. Det Kongelige Danske Aeronautiske Selskabs hederspris. A-B Flygplans hederspris (till varje man i laget).
2) F 6: KSAK:s segelflygplakett i silver (till varje man i laget). »Flygintresserads» hederspris.
3) Aeroklubben i Göteborg, lag 1: KSAK:s segelflygplakett i brons (till varje man i laget). ABA:s och SILA:s hederspris.
4) F 10: KSAK:s segelflygplakett i brons (till varje man i laget). Försäkrings A-B Fylgias hederspris.
5) F 13: Wedaverkens hederspris.
6) F 16: Industri A-B Vikings hederspris.
7) F 4: Garphytte Bruks AB:s hederspris.
8) Sthlms segelflygklubb, lag 2: A-B Aero Services hederspris.
9) F 5: örebro Dagblads hederspris.
10) Halmstads flygklubb: Ingenjörsfirman N. E. Garelius hederspris.
11) F 8: örebro-Kurirens hederspris.
12) Karlskoga flygklubb, lag 2: Nerikes Allehandas hederspris.

Dir Albin Rapps pokal »Rappsonpokalen» för bästa prestation under tävlingarna tilldelades Fred Nordholm för flygningen den 20/7 till Rommehed, 130 km.



Laister-Kauffmann LK-10B

Det amerikanska tvåsitsiga segelplanet LK—10B *»Yankee Doodle Two»* har konstruerats och byggts av Laister-Kauffmann Aircraft Corporation, St. Louis, Missouri. LK—10B är en »civiliserad» version av firmans militära övningsplan TG—4A (som i endast »avrustat» skick kallas LK—10A och har sålts i ganska många exemplar som »överskottsplan»). Föregångstypen är högvärdiga ensitsaren »Yankee Doodle», som visat främfötterna i många tävlingar i USA och även var med vid internationella konstflygtävlingen i Paris 1939. LK—10B är förbättrad på basis av erfarenheter från såväl »Yankee Doodle» som TG—4A.

Data och prestanda för LK—10B: spännvidd 15,24 m, längd 6,56 m, höjd 1,41 m, tomvikt 218 kg, flygvikt 402 kg, landningssträcka 30 m, stallhastighet 60 km/t, max tillåten hastighet 225 km/t, vingbelastning 25,73 kg/m², sidförhållande 1:15,06, bästa glidtal 1:23 och minsta sjunkhastighet 0,98 m/sek.

Laister-Kauffmann håller f n på att förbättra »Yankee Doodle Two» och den nya versionen skall betecknas LK—10C. Det gäller främst att höja prestanda, förenkla vingmonteringen och öka komforten i planet.

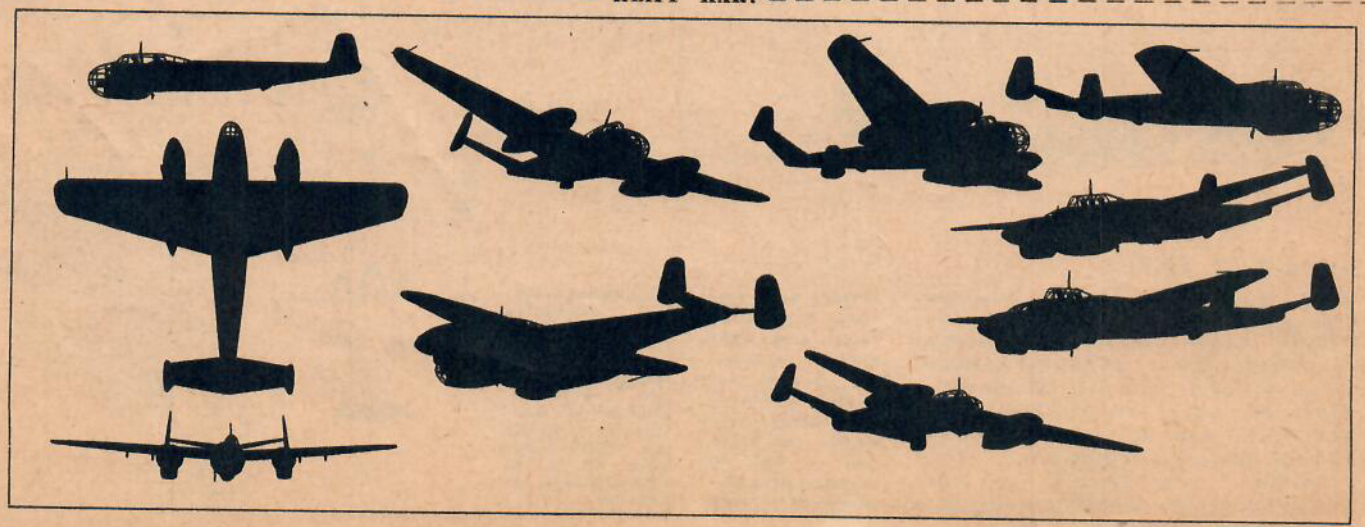
HÖJDTÄVLINGEN. Pretentionerna ökar och prestationerna också! Därför tar vi här med endast höjdvinster över 2.000 m: Björn Andersson, SSFK, 2.350 m 25/7; Walle Forslund, Borlänge—Domnarvets FK, 2.350 m 5/8; Fred Nordholm, Västerås FK, 2.666 m 11/8; Sven Österdahl, Linköpings FK, 2.850 m 7/8; Henry Norrbom, d:o, 2.600 m 7/8. Allt detta gäller topplagen, så nu blir striden hård! I nästa nr av FLYG kommer en översikt igen. Jobba på till dess! Good luck!

FLYGANDE JEEP: Visserligen har det varit rötmånad men det kan ju ändå vara sant, det som stod i »Daily Express» tämligen nyligen om nedanstående »sqvaderartade» korsning mellan jeep och autogiro. Tidningen säger att en ledande engelsk flygkonstruktör gjort lyckade flygexperiment med en vanlig USA-jeep, som monterats med rotor och stjärt. Varför vi placerar denna fina nyhet på en segelflygsida? Jo, därför att aerojeepen bogseras av ett motorplan och rotorn drivs av luftströmmen. Vår källa förmodar att man i framtiden kan ha samma lösa anordning på vilken bil som helst och låta någon motorplanförsedd vän bogsera i väg med en. Yippee yippee jeep!

YIPPEE JEEP!



KLIPP HÄR!



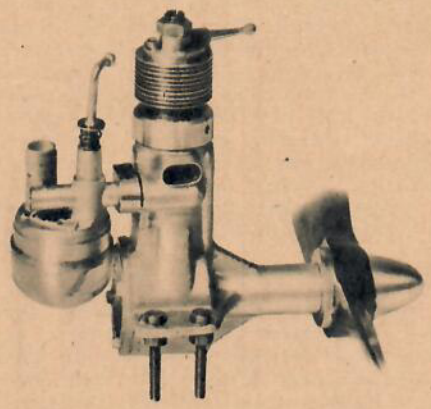




FLOTTASTE SKALAMODELLEN vi sett hänger f n i manskapets matsal vid F 5 i Ljungbyhed. Det är en SK 14A, som under 800 arbetstimmar byggts av C.-Å. Blomstrand och Nisse Gullbrandsson. Kroppen är enligt gammal god sed byggd på spant och med longeronger. Vingarna saknar balkar och spryglarna sammanhålls i stället av 16 st längsgående lister, vilka ger ett utmärkt underlag för klädseln på modeller av helmetallplan. Metallklädseln markeras på modellen med elfenbenspapp, som låter forma sig nästan hur som helst. Motorn på Sk 14A är en sjucylindrig Piaggio P VII RC 35 på 500 hk.

FÖRBÄTTRAD GP-DIESEL

Ingenjör **Carlo Pinotti** har nyligen delvis konstruerat om sin GP-diesel. Sålunda har cylindertoppen gjorts om så att man nu vrider hela toppen när man vill öka eller minska kompressionen. Detta har medfört att gängytan blivit större, varvid påfrestningarna på gängorna vid explosionerna minskas jämfört med originaltypen. Cylinderdiametern och slaglängden har ökats och cylindervolymen är nu 2,1 cm³. Motorns höjd är 89 mm, totala längden (med spinner) 110 mm och bredden 42 mm. Bygget är fortfarande av hög klass. Varvtal c:a 6.000—7.000 v/min.



Nybörjarnas tider blåstes bort

Vingarnas utlänningar glänste på Skå

Söndagen den 22 juli var det nybörjarnas tur ute på Skå — om vi nu vågar kalla dem för nybörjare, som ännu inte tagit guldmärket. Liksom vid de stora internationella tävlingarna söndagen före fanns det långväga gäster, från Sundsvall i norr till Malmö i söder. Den här gången hade man inte samma tur med vädret, nu var det mulet och kyttig blåst, men en och annan termikblåsa fanns det tydligen i alla fall.

Landsorten med undantag av Norrköping hade ganska svårt att reda sig i det oroliga vädret, men stockholmarna klarade sig desto bättre. För första gången på en tävling fick man vara med om, att det inte enbart var Vingarna, som representerade de stockholmska färgerna. Cumulus, den anstormande klubben på Söder, börjar bestämt göra Vingarna rangen stridig. Nu lyckades cumuluspojken **Ragnar Odenman** krångla in sin S 1:a i en blåsa, men tyvärr blåstes resultatet bort, och han fick nöja sig med »bara» 5.34.0. Det verkade, som om S 1:orna flög bättre, och för första periodens näst bästa tid på 4.49.0 svarade en sådan modell också för genom **Rune Nilsson** från Norrköpingseskadern. I den större klassen tycktes **Harry Lycksell**, från Vingarna och »Smecken» kallad, begripa sig bäst på detta väder och noterade 3.35.2, men flög bort sin säkra modell och var borta ur tävlingen. Egon Kopwillem från samma klubb var knappast sämre han med 3.32.5. Första periodens sämsta tid lydde på precis 1 sekund, onekligen också ett resultat.

Under den andra perioden ryckte Vingarna fram med riktiga elitresultat. »Kopville», som snarare borde ha varit med och tävlat mot finnar och danskar förra söndagen, fick en ypperlig tid med sin granna 2-metersmodell på drygt 4½ min. Tidernas jämnhet visar, att det knappast var några »tuppresultat», och han ledde vid det här laget överlägset med en genomsnittstid på närmare 4 min.

Vingarnas flygande kines **Mikael Dia-Tsi-Tay**, rätt och slätt »Kines» kallad, visade klart och tydligt, att kineser inte bara lagar en ypperligt god mat utan också är fina på modellflygning. Inte ens en amerikansk neger skulle kunna klå »Kinés» 4.01.1 i minsta klassen. »Kinés» följer nu sunda svenska principer, men för ett halvår sedan hade Vingarna synnerligen svårt med att välja honom av med att bygga draklikande mongoliska saker med mystiska krumelurer och andra finesser.

I andra perioden var tiderna annars genomgående rätt skrala, men det var tydligen bra för att man skulle vila sig till den sista avgörande. Nu verkade det emellertid som om man inte mått så särskilt bra av denna rekreation, för omgången var avgjort den sämsta. Den ende som lyckades var **Rune Nilsson**, som noterade 3.33.6 och därmed var klar segrare i minsta klassen.

Tyska svordomar skallade över Skå, när **»Kopvilles»** kärra i sista starten vändes upp och ner av en kastby. Hans fina första tider räckte emellertid till dagens bästa genomsnittstid, men riktigt belåten vår han ändå inte, emedan han lediget kunde ha tagit sitt guldmärke, om han lyckats i sista starten.

Med undantag av segrarens tid var S 2 klart underlägset S 1. Grabbarna hade tydligen svårt att sköta de större modellerna i den nyckfulla vinden. Så gott som alla deltagare fullföljde emellertid, trots att många kärror sågs gå i backen. Prima svensk vara tydligen eller reservmodeller månne...

I lagtävlingen vann Vingarna tämligen överlägset. I det vingska laget återfanns egendomligt nog inte en enda svensk, enbart utlänningar — kinesen »Kinés» och tysken »Kopville». **Löwen.**

Klass S 1:

1) Rune Nilsson, Norrköpingseskadern 2.51.2
2) Ragnar Odenman, Cumulus 2.26.3
3) Mikael Dia-Tsi-Tay, Vingarna 1.56.8
4) N.-G. Bennich-Björkman, d:o 1.36.8
5) Bengt Torsellius, Cumulus 1.32.5

Klass S 2:

1) Egon Kopwillem, Vingarna 2.55.8
2) Harry Lycksell, d:o 1.11.7
3) Kjell Hansson, Malmö 1.11.2
4) Lars Clæson, Cumulus 1.10.6

Modellflyglägret

Några internationella deltagare blev det inte på Vingarnas läger, men roligt hade man i alla fall. Så mycket tävlande blev det inte heller av, det var knappt tiden räckte till för allt badande och ätande. Bananen och läckergommen Segerfelt tillbragte större delen av dagarna — nätterna också förresten — med att konstruera nya maträtter — inspirerad av den ymniga potatisväxtligheten på Skå uppfann Segerfelt en förut okänd art av potatisbullar.

Vad tävlandet beträffar började den första dagen med en synnerligen trevlig kvällstävling med 20-talet deltagare. Bananen och Löwen tampades om första platsen men kunde tydligen inte enas, varför båda två blev bäst med samma tid. Söndagssegraren i S 2 Gunnar Kalén tyckte emellertid det räckte, att två vann, så han nöjde sig med litet sämre tid, för att inte inkräkta på Bananens och Löwens område. De bästa resultaten blev: 1) Löwen och Bananen, Vingarna, 3.57.2, 2) Gunnar Kalén, Gamen, Norrköping, 3.12.9.

Flera rekordförsök gjordes naturligtvis, men både tids- och höjdrekorden höll stånd. Modellerna gled för bra, och termiken var för stark, så kärrorna försvann redan efter 35—40 minuters flygtid. Fina höjder blev det naturligtvis, men teodoliterna hann aldrig med i den expressliknande farten uppåt.

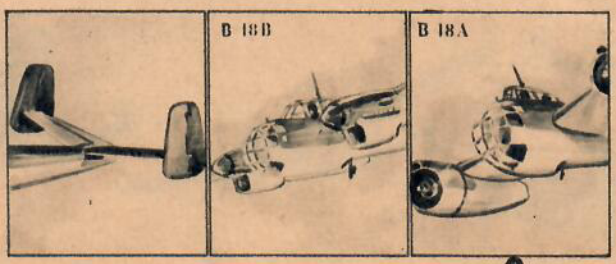
L.

KLIPP HÄR!



SAAB B 18B

Svenskt, tresitsigt horisontal- och störtbombplan, MOTORER: 2 st 1.475 hk Mercedes-Benz DB 605B, 12-cyl vätskekylda radmotorer. SPÄNNVIDD: 17,0 m. LÄNGD: 13,3 m. HÖJD: 4,0 m. VINGYTA: 43,8 m². VINGBELASTNING: 200 kg/m². TOMVIKT: 6.100 kg. FLYGVIKT: 8.200 kg. MAXHASTIGHET: Omkring 550 km/t. TOPPHÖJD: FLYGSTRÄCKA: BEVÄPNING: TILLVERKARE: Svenska Aeroplan AB, Linköping och Trollhättan.



B 18B har stor rund glastäckt nos, som går framför spinnerna. Nosens undersida bildar ett »bottentråg» vid överg. till kroppen. Kabinen osymmetriskt placerad till vänster.

Vingframkanten rak, bakkanten framdragen, motorgondolerna utdragna bakom vingen. Stabilisatorn V-formig, snedställda ändsidroder. B 18A har STWC-3-motorer (P & W »Twin Wasp») på 1.050 hk.





ALLNORDISKT

Forts. fr. sid. 11.

ledare på Kastrup och jaktflygare samt åkte efter sitt femtimmarsprov åter till Danmark, närmare bestämt till Bornholm, där han var ledare för motståndsrörelsen. En annan flygteknisk medlem av den danska »segelflygexpeditionen» till Sverige var »Graf» — han är mera känd under detta smeknamn än under den rätta benämningen fotograf *Gerhard Nielsen*, Köpenhamn, en av Danmarks bästa segelflygare. Två byggtekniker hade också kommit tillstädes, nämligen den köpenhamnske civilingenjören *Johny* Victor Zabel Schack *von Staffeldt* (alla dessa vackra namn skrev en av hans kamrater glädjestrålande i mitt anteckningsblock...) — en av konstruktörerna till det danska glidplanet »Polyt» — och verkmästare *Oluf Jensen* från Slagelse, sedan många år kontrollant på löpande byggen vid DSU:s klubbar.

Den danska fackpressen var representerad av överstinnan *Harriet Förslev*, Köpenhamn, segelflygskribent i officiella organet FLYV och Berlingske Tidende samt Danmarks mest kända på området, samt redaktör *Johannes Thinesen*, från Odense, kallad »Johs» och sin egen i tidskriften LUFTSPORT. Han var lagledare för de danska modellflygarna till Vingarnas internationella tävlingar på Skå-Edeby. Fru Förslev är — vilket torde vara bekant — Danmarks enda aktiva segelflygerska. Hon tog motorflygcertifikat i England 1932, fick C och S på Grunau 1937 samt lärde flygslap 1938 i Hartau, där hon även träffade Fägerblad, Övgård och Abelin. Nu ville hon gärna ha tillbaka det danska uthållighetsrekordet, som någon lånat av henne — 1937 på Grunau flög hon 7 tim 32 min, vilket då räckte till danskt rekord. Men Ållebergsvädret är inget att lita på... Silver-C ... nåja!

FINLAND

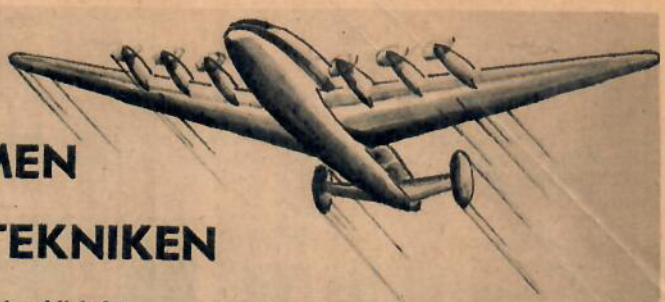
Och så var det den ensamme finnen, *Veijo Putkonen*, 24-årig teknisk praktikant från Helsingfors, instruktör på Jämijärvi och undersergeant under kriget, sårad 1941. Han har kommit till Ålleberg för att studera först och främst tävlingsorganisationen. Finlands flygförbund (Suomen Ilmailuliitto r y) håller f n på att organiseras om. Längtar efter att få tillfälle flyga sträckan — de övriga proven för silver-C är klara.

Ja, det är härligt att ha nordiska kolleger på Ålleberg. Och dessa är lika förtjusta. Segelflyget binder samman så bra att man inte tänker på att de är utlänningar — nej, de är segelflygare och sådana håller ihop oavsett en hel del biomständigheter som nationalitet m. m. *Pro Mille.*

OMSLAGSBILDEN



visar denna gång en glimt från Stockholms flygklubbs motorflygskola på Bromma — Sveriges första efter kriget. Framför vingen ses klubbens flygchef ing Ove Huzell, bakom vingen Fordchefen dir Ingvar Bergengren (t v) och hans försäljningschef Ole Forsberg. Reportage på sid 6—7.



UNGDOMEN

TEKNIKEN

FRAMTIDEN

UNGDOMEN har vaken blick för framtiden. Det är därför naturligt att den i sådant överväldigande antal vänder sin håg mot teknikens värld. Den vet att den kunnige, tekniskt utbildade yrkesmannen får möjligheter att skapa nytt och medverka i framtidens ännu bara anade tekniska under.



VAD ALLA KANSKE ÄNNU INTE FÖRSTÅTT är att det krävs mycket mer än enbart tekniskt kunnande av de män, som på ledande poster skall medverka i utvecklingen. Det krävs också förståelse för sociala sammanhang, driftsekonomiska problem och arbetspsykologiska frågor. En god arbetsledare måste veta något både om sina underlydande och om samhället och världen.

VIGGBYHOLMSSKOLANS TEKNISKA GYMNASIELINJE vill ge en utbildning, som motsvarar tidens krav. I små klasser ges en undervisning, som tar sikte på att uppöva självständighet, omdömesförmåga och initiativkraft. Som *landets enda tekniska internatskola* har skolan ovanliga möjligheter att ge individuell handledning.

INDUSTRIENS MÄN uppskattar en sådan utbildning. Det visar de många positiva uttalanden som skolan fått från ledande industrimän och deras villighet att redan nu bereda platser åt årets avgångsklass.

VIGGBYHOLMSSKOLANS TEKNISKA GYMNASIELINJE

3-årig teknisk linje

Prospekt genom Rektor, Viggbyholmsskolan, Viggbyholm. Tel. 50 o. 635

Försäkrings- Aktiebolaget

Securitas

Birger Jarlsgatan 12, Stockholm. Tel. 67 00 20

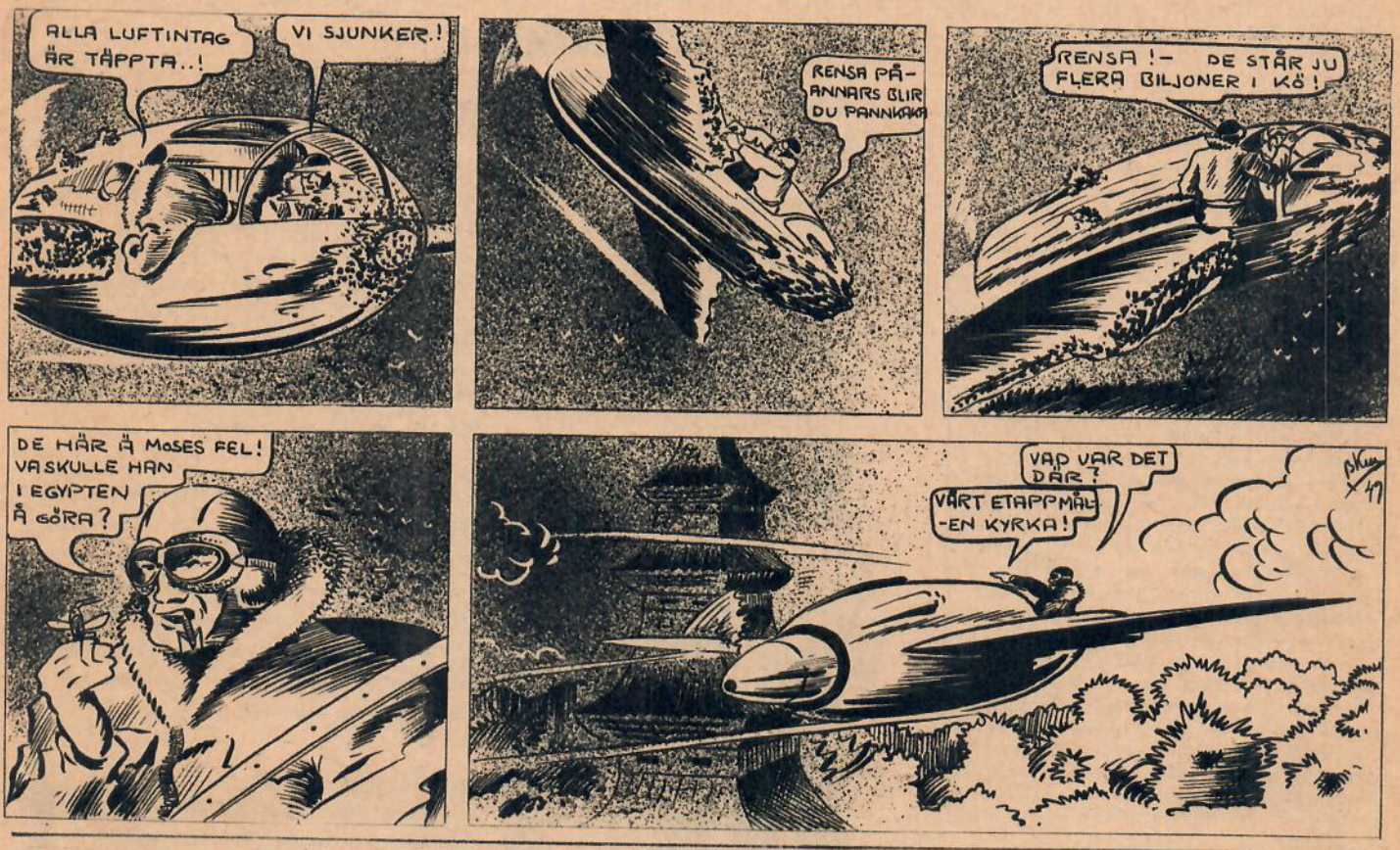
Ett av de ledande bolagen inom svensk flygförsäkring

ÖRNUNGEN flyger jorden runt

TEXT AV MAJOR H. VICTORIN

En [illegible]-serie

Efter en dramatisk räddning av en portugisisk mekaniker måste Nord nödlanda på en slingrande väg i en ravin. Sedan portugisen satts av gör Nord en spännande start och efter en stunds flygning kommer det svenska flygvapnet i världsflygtävlingen in i ett moln av gräshoppor.







"Flygkompott"-vinnare

Den i FLYG nr 15/45 anordnade identifieringstävlingen »Flygkompott» rönte ett betydligt större intresse än vi hade vågat hoppas. De »dolda» flygplanen var.

1. Bell P-39 »Airacobra» och Supermarine »Spitfire».
2. SAAB J 21 och Lockheed P-38 »Lightning».
3. Heinkel He 115 (T 2) och Gloster-Whittle E. 28/39.
4. Grumman »Avenger», DH »Mosquito» och Junkers Ju 87B.

Vinnare blev följande: Första pris (10 kr) till *Sven-Otto Normann, Hindbygården, Hindby;* andra pris (5 kr) till *Bertil Almgren, Hälsingegatan 14—16 F, Stockholm;* tredje pris (halvårspren. på FLYG) till stud. polyt. *Orla Jensen, Gl. Kongevej 21, Köpenhamn 5.*

STARK AS 70 »JAC» heter ett nytt franskt ensitsigt sportflygplan som nu undergår provflygningar under ledning av konstruktören André Stark och Centre de Longes chefspilot Boyer. As 70 är ett lågvingat monoplan med kropp av trä med dukklädd översida samt vingar i enbalkskonstruktion med plywoodklädsel. Motorn är enligt schweiziska uppgifter en Polymécanique på 35 hk och enligt AEROPLANE en motor på 60 hk (den senare uppgiften troligast). Spännvidden är 7,4 m, längden 5,2 m, höjden 1,6 m, vingytan 7,8 m², tomvikten 170 kg, flygvikten 270 kg. Maxhastigheten är 185 km/t och marschhastigheten 164 km/t, minsta flyghastigheten 54 km/t, landningshastigheten 45 km/t, startsträckan 35 m, topphöjd 6 200 m och maximal flygtid 3 timmar.

WRIGHT »CYCLONE 7» är en ny amerikansk luftkyld stjärmotor på 700 hk, speciellt konstruerad för bränsle med lågt oktantal. Det senare med tanke på att nedbringa bränslekostnaderna för efterkrigstidens relativt långsamma lokaltransportplan.

HANDLEY PAGE »HALIFAX VI» är en förbättring av den tidigare »Halifax III». Spännvidd och övriga mått är desamma som på Mark III, liksom beväpningen, som på båda versionerna utgöres av 9 st rörliga 7,7 mm ksp. Den väsentliga skillnaden ligger i motorutrustningen, som på Mark VI består av 4 st 1 800 hk Bristol »Hercules 100». Den äldre »Hercules XVI» gav som bekant endast 1 650 hk. Med dessa nya »höjdmotorer» ökas maxhastigheten till 530 km/t på samma gång som topphöjden ökas avsevärt. Den maximala flygsträckan för »Halifax VI» är 4 800 km och den största bomblasten är 6,6 ton. »Halifax VI» har tillsammans med Mark III insatts i stort antal mot Tyskland och tyskockuperade områden under Europakrigets slutfas.

AUSTRALIENS inhemska flygindustri — Commonwealth Aircraft Corp., Fisherman's Bend, Port Melbourne — har ett nytt tvåmotorigt attackbomb- och torpedflygplan under byggnad. Planet, som betecknas Wackett CA—4, kommer i torpedversionen att ta två 45 cm torpeder under kroppen. Det har också omtalats att man f n intensivt arbetar på ett reaktionsjaktplan av rent australisk konstruktion. Den australiska flygmotorindustrin, som tidigare huvudsakligen byggt amerikanska Pratt & Whitney »Twin Wasp»-motorer, har även meddelat att en vätskekyld radmotor av australisk konstruktion är under utprovning.



ETT RADIKALT FÖRSLAG

Det finns ett känsligt skaldeord om att »långa år få sona vad stunden brutit». I just den situationen befinner sig den praktiska flygtekniken sedan flygningens början beträffande **sidroderstyrningen.** Denna har nämligen på grund av människans outrotliga förmåga att göra dumheter, när hon inte ser noga upp med vad hon tar sig för, kommit att bli precis motsatsen till vad den borde vara.

Manöverrörelserna för höjd- och skevroder gjorde de första flygplankonstruktörerna »reaktionstekniskt» riktiga; vill man ha ner nosen på planet trycker man fram spaken och vill man luta åt höger för man över spaken eller ratten åt höger. Men när det gällde att koppla sidrodret, blev det kortslutning i hjärnan på sagda konstruktörer. Man drog kablar direkt från fotspaken till roderhornen i stället för att korsa dem, som fallet var med höjdroderkablarna. Och därför får alla flygare sedan dess ifråga om sidstyrning göra en manöver som är precis motsatt den naturliga! Vi som lärt oss flyga kommer nog ihåg hur avig sidstyrningen kändes i början just av den anledningen, medan däremot höjd- och skevstyrningen kändes fullt naturlig. Det är ju alldeles självklart att om jag vill åt vänster så skall jag skjuta fram höger fot och dra tillbaka vänster fot (som man t ex gör på en icke rattstyrd bobsleigh) och inte tvärt om!

Flygningen är ju blott några få tiotal år gammal men har ett oräkneligt antal århundraden framför sig. Skall man då inte passa på att rätta till det där styrfelet innan flygningen nu efter krigets slut tagit sitt väntade stora steg framåt ifråga om popularisering? Naturligtvis bör man det!

Nu kommer självfallet den som vanligt obotfärdige med invändningen »Det går inte!» Men det är just vad det gör och det beror först och främst på att den »riktiga» sidstyrningen är så direkt naturlig att den över huvud taget inte behöver läras in. Jag är absolut övertygad om att det inte kommer att ta en i den gamla styrmetoden skolad flygare ens 10 minuter att känna sig så fullkomligt hemma i den nya att han inte begriper hur man över huvud taget någonsin kunnat styra på annat sätt. Ett par prov i en omkopplad link-trainer skulle ju kunna upplysa om den saken.

Vid luftfartskonferensen i Chicago lade man grunden till en blivande världsorganisation på flygområdet. Dennas befogenhet skall även omfatta införandet av i stort sett enhetliga styrorgan för plan i internationell trafik. I en teknisk bilaga från konferensen stipuleras bl a förslagsvis den gamla sidstyrningen.

Jag tillåter mig föreslå att de som har makten inom svenskt flyg sätter i gång med en energisk internationell aktion för en omkoppling av sidrodren på alla världens flygplan vid en viss tidpunkt. Den behöver ju inte därför ske så att säga på ett gemensamt startskott utan kan göras i viss mån successivt just därför att den nya styrningen är så naturlig. Konstruktivt kommer en omkoppling ej att bereda några nämnvärda svårigheter.

Alltså, sätt i gång! Kommande flygaregenerationer allt intill n:te led kommer att hylla er som förebildliga representanter för det sunda förnuftet.

G. V. Nordenswan.

Kalmar

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

Luleå

STÖRST och BÄST
Tapeter - Färger - Tekniska-, Sjukvårds- o. Förbandsartiklar - Parfymer - Kameror och Fotografiska artiklar
JALA FÄRG- och DROGHANDEL
Luleå Telefon 22 29 - 15 94

Luleå Kem. Tvätt
Smedjegatan 24. Tel. 14 66. LULEÅ.
★
Färgning - Pressningar (Obs. Specialbehandlingar.) - Uniformer - Kappor.

Standard Hotell
LULEÅ
Centralt • Bekvämt
Populär restaurant
Musik dagligen
Inneh. HJ. OLSSON

Malmö

MFF ROOS KONST
Amiralsgatan 1 - Malmö
Telefon 105 05
Specialtillverkning
av Standar med föreningsmärken
På ett
RK-arbete kan Ni alltid lita
Återförsäljare antagas

Norrköping

Åskledaranläggningar
Provningar och Justeringar
Brandtelegraf-, Radio- & Lokaltelefonanläggningar
utföres noggrant och till lägsta pris av
Firma Åskskydd
Innehavare: EMIL ANDERSON
Vattengränd 5 - Norrköping - Tel. 284 80

Gynna
VÅRA ANNONSÖRER!

Stockholm

CABO Konditori-Café
ÖSTERMALMSGATAN 67
Telefon 60 56 31 - Stockholm
Extra gott kaffe - Grötfrukostar
Humana priser - Trivsamma lokaler
Ny regim — L. Dahlman

Café-Konditori Våfflan
Upplandsgatan 47 - Tel. 31 62 39
Alltid nygräddade våfflor

Trädgårdhs åkeri
ATLASGATAN 1
STOCKHOLM
Telefon 32 16 55

RIVIERA
BLOMSTERHANDEL
Biblioteksgatan 4, Stockholm - Tel. 11 78 50
REKOMMENDERAS

Våra låga omkostnader gör att Ni SPAR PENNINGAR genom att köpa Edra möbler hos oss. — Moderna enrumsmöbler, soffor, fåtöljer, ottomaner, bokhyllor, köksmöbler, trädgårdsmöbler m. m. Sängkläder och mattor.
ELVES MÖBLER
Östgötagat. 79 M. WELDER Tel. 44 10 05
KREDIT ORDNAS

CAFÉ NORNAN
Serverar alltid god
MAT och gott KAFFE
Vältempererade maltdrycker
Valhallavägen 155 — Tel. 62 47 75

LUNCH- och MIDDAGSGÄSTER
emottagas
DAMS PENSIONAT
Karlavägen 57 — Tel. 60 69 96

VARU-CENTRALEN
Fridhemsgatan 62 - Stockholm
52 43 18, 52 15 09
KONSERVER - SYLTER - SAFTER
SENAP - ÄTTIKA m. m.

303 FRÄMMANDE PLAN...

Forts. fr. sid. 8.

av »rätter ägare». Den i Sverige befintliga tyska flygmaterielen övergick nämligen efter den tyska kapitulationen i allierad ägo och det bestämdes, att de tyska flygplanen i Sverige skulle tilldelas den makt, som ockuperar den mark, varifrån flygplanen startat till Sverige. En rysk kommission har också varit i Sverige för att titta på den nya sovjetryska egendomen och en del av de numera ryska f d tyska planen har när detta läses redan flugits till Ryssland. De svenska flygfirmorna väntar otåligt på besked, om de får behålla sina tyska plan eller inte.

"Fästningen" dominerar

bland de amerikanska 139 flygplanen med inte mindre än 68 exemplar, av vilka de flesta varit av senaste versionen Boeing B—17G. Consolidated B—24 »Liberator» kommer tätt i hälarna med 59 exemplar, de flesta av versionen B—24H men många B—24J också. North American P—51 »Mustang» representeras av 10 exemplar och Lockheed P—38J (den obeväpnade fotospaningsversionen) samt den ovannämnda de Havilland »Mosquito» av vardera ett.

Avro "Lancaster"

är talrikast representerad bland de engelska planen med 20 exemplar. Närmast kommer de Havilland »Mosquito» med 18. Av Handley Page »Halifax» har 6 exemplar hamnat på svenskt område och 2 st Blackburn »Skua». Med ett exemplar vardera representeras följande typer: Armstrong Whitworth »Whitley», Consolidated »Liberator», Fairey »Swordfish», Handley Page »Hampden», Lockheed »Hudson», Short »Stirling», Supermarine »Spitfire» och Vickers »Wellington».

Några "landningsdata"

Det första främmande flygplan som landade på svensk mark under kriget var en tysk Heinkel He 60, som den 22 sept. 1939 gick ner vid Ystad. *Det sista* var en tysk Bücker »Bestmann» som landade den 25 maj 1945 vid Grönskåra.

Det första engelska planet landade vid Ramsele den 22 sept. 1940 och var en Blackburn »Skua», *det sista* var en Short »Stirling» som landade den 10 maj 1945 vid Röjdåfors.

Det första amerikanska planet var en Boeing B—17F som landade vid Vännacka den 27 juli 1943, *det sista* en Boeing B—17G på Bulltofta den 4 april 1945.

Största »invasionen» på en dag kom den 20 juni 1944, då 19 st amerikanska plan (17 »Liberator» och 2 »fästningar») landade i Sydsverige. Dagen därpå landade 14 st »amerikanare». Största tyska »invasionen» var den 8 maj 1945 med 12 st plan.

G. K.

NORTHROP P—61 kommer efter kriget att byggas i en civil last-passagerarversion. Denna civila »Black Widow» skall dock förses med en ny flygkropp. Ett reaktionsplan för hangarfartygsbasering är enligt »American Avation» redan under serietillverkning.

Stockholm

O. B. S.
Vid åberopande av denna annons lämnas 10 % å cykelreparationer hos
LUNDELLS BIL- & MEK. VERKSTAD
Frödingsvägen 6 — Tel. 53 27 04

GE-GE PRESS
Inneh. G. GUMMESON
KEMISK TVÄTT
PRESSNING och REPARATIONER
Riksbyvägen 16 - Tel. 26 44 85

Bengtsson & Engstrand
TAPETSERARE och DEKORATÖRER
Brommaringen 25 — Tel. 26 31 32
Vi utföra
Omstoppning och klädning av möbler och madrasser samt allt vad till yrket hörer
Nytt på beställning!
Specialitet: GARDINER
★ Vi hämta och hemsända ★

HJALMAR ERIKSSONS LIVSMEDEL
Ulvsundavägen 21
ULVSUNDA — Tel. 25 63 34

Stockholms närhet

Helenelunds Snickerifabrik
Innehavare K. Westre
Tel. Fabriken 35 07 23 - Bostaden 35 09 38
Postgiro 775 42
Utför alla slag av Trappor-, Byggnads- och Inredningssnickerier, Reparationer. Lager av Trävaror, Plywood, Masonite, Board, Lamelträ, Eternit, Papp, Spik, Stegar, Tak och Murtegel, Cement m. m.

I MEDBORGARHUSET
HELENELUND
finnes även en välsorterad
CYKEL- & SPORTAFFÄR
som för allt i
Cyklar och sportartiklar
★ Välkommen till ett besök! ★
SOLLENTUNA CYKEL- & SPORTAFFÄR
Inneh. NILS NORDSTRÖM - Tel. 35 16 83

HERMAN RAMFORS SNICKERI
SOLNA
Specialitet: HUSREPARATIONER
Telefoner:
Verkstaden Hagavägen 80, 27 54 03
Bostaden Idrottsgatan 4, 27 04 03
Postgirokonto 26 59 01

REPUBLIC P—47 var i sin första version utrustad med radmotor. P—47B var den första »Thunderbolten» med stjärnmotor.

Stockholms närhet

Har klockan stannat?

Vi utföra alla slags urreparationer under betryggande garanti till humana priser. På varje reparation utfärdas garantibevis gällande under 1 år.

Moderna och eleganta ur stor sortering
Gamla ur tagas i utbyte

GARTZ URMAKERIAFFÄR
Värstavägen 2 - Spånga - Tel. 36 29 28

Blommor och Binderiarbeten

H. PETTERSSONS
HANDELSTRÄDGÅRD

Telefon Vallentuna 1 17

Besök
CAFÉET Löttingelund

öppet året om
Gott kaffe
Emottager sällskap på beställning
Tel. Viggbyholm 1 58

Uppsala

Alb. GOZZI's
MURBRUKSFABRIK
Köpmangat. 5, Uppsala Tel. 331 87.
MURBRUKSFABRIKEN
Telefon G:a Uppsala 127.

Ängelholm

Mellbergs bryggeri *rekommenderas*
203 Ängelholm 203

Östersund

Margaretas Matsalar
Storgatan 16, ÖSTERSUND, - Tel. 23 33.
God vällagad husmanskost
REKOMMENDERAS

BRÖDERNA LUNDSTEDTS SMIDESVERKSTAD
FRÖSÖN - ÖSTERSUND 2
Telefon 41 23 - Frösön 32
Utför alla förekommande järnarbeten - Byggnadssmiden som specialité - Gas- o. el. svetsning.

FINSKA JAKTEN I STRID

Forts. fr. sid. 17.

finska planet och det var den enda skada finnarnas jaktplan led den dagen.

Samtidigt hade ett annat av planen i samma förband fått kontakt med en annan Spitfire. Efter en kort kamp störtade också den i havet.

Men ännu var det inte slut med dagens strider. Ett tredje finskt förband mötte nära Oranienbaum ett bombplan av typ DB-3F, som eskorterades av sex jaktplan. Den finske föraren, som först fick syn på dem, rapporterade i radion:

— Här har vi dom!

Kamraterna såg honom lägga sitt plan i dykning. Han upphann bombarn, tog förarkabinen på kornet och tryckte på knappen. Bombplanet lyfte sin långa nos mot skyn och virvlade sedan ner i havet.

Då flygmästare Juutilainen såg kamraten gå till anfall tog han genast höjd, för han hade sett eskortplanen och fruktade att de skulle blanda sig i leken. I molnens underkant tog han sikte på en Spitfire och anföll uppifrån-bakifrån. På 50 meters avstånd lät han sina sprutor spela. Motståndarens maskin började genast avge rök, inom kort brann den och störtade. Föraren hoppade ut med fallskärm. Flygmästaren följde intresserat hans färd. Ungefär tre km från stranden dök ryssen ner i Finska vikens svala böljor.

Detta var söndagens sista strid. De finska jaktplanen hade sålunda fällt 4 Spitfire, 2 Tomahawk, en IL-2 och en DB-3F, alltså åtta maskiner. Följande dag, den 23 november, sköt de i samma trakter ner ytterligare 8 plan, därav fyra PE-2 störtbombare.

Flera av de finska jaktflygarna har dekorerats med Finlands högsta militära utmärkelsetecken, Mannerheimkorset, kapten Wind och flygmästare Juutilainen t. o. m. två gånger. Det finska högkvarteret har aldrig publicerat några siffror angående de finska jaktflygarnas individuella resultat, men enligt en tysk källa återger vi följande approximativa tal:

kapten Wind	c:a 80 st.
flygmästare Juutilainen	» 80 »
» Tuominen	» 50 »
major Luukkanen	» 40 »
flygmästare Lehtovaara	» 40 »
löjtnant Nissinen	» 35 »

FRAMTIDENS LAGAR...

Forts. fr. sid. 25.

ken det är registrerat. Undersökningar av haveri utanför signatärstaternas territorier skall påvila registreringsstaten.

Varje signatärstat samtycker till att vidta nödiga åtgärder för att underlätta tillfälligt tillträde till sitt territorium, med undantag av förbjudna områden, av kvalificerad personal, vederbörligen auktoriserad av registreringsstaten och behövlig för spaning, räddning, undersökning, reparation eller bärgning i samband med ett försvunnet eller skadat luftfartyg. Material för dylik verksamhet må införas tullfritt med skyldighet av reexport.

*

Detta var i ytterligt stark koncentration de mera allmänintressanta detaljerna i den internationella lufttrafikens kommande tekniska organisation. Det ligger ett oerhört arbete bakom förslaget. Beträffande en del detaljer tål detta kanske att diskuteras — och kommer nog också att bli diskuterat — men i allt väsentligt framstår det som en fast och stadig grund att bygga på. När det blir slutgiltigt fastställt och genomfört av alla jordens flygande stater, börjar för lufttrafiken under de bästa auspicier en utveckling av säkerligen gigantisk omfattning och intensitet.

G. V. N.

SLUT

Östersund

Gör Edra inköp av
Sjukvårds- o. Förbandsartiklar, Kemikalier, Parfymerier och Toalettartiklar hos
A. G. Holst Kem. Tekn. Affär
(Stora Torget) Östersund Tel. 106
Alltid senaste nyheter i branschen

Metropolkonditoriet
Storgatan 34 - Telefon 6 28
Östersund
REKOMMENDERAS

Östersunds Skinnberederi
Inneh. E. A. Ericsson
Telefon 9 96
Pälsskinn av alla slag mottagas till BEREDNING och FÄRGNING

NILSSON & APPELQVIST
Kvalitetsur
Prästgatan 19. Tel. 1178
GLASÖGONHUSET
specialaffär för optik
Storgatan 24. Tel. 3375
ÖSTERSUND

TURISTHOTELLETS MATSALAR
Köpmangatan 40. - Tel. 851
REKOMMENDERAS

A.-B.
Östersunds Färghandel
Storgatan 19
423 ÖSTERSUND 423

MORANE 500, en franskbyggd Fieseler »Storch», har de fem första månaderna efter befrielsen byggts i 100 ex av en liten flygplanfabrik i sydöstra Frankrike.

Annons nr 5 i SAAB:s serie om den nya landställskonstruktionen.



Varför just *nosställ?*

– Det tycks vara ett outtömligt ämne, det där om nosställets många fördelar. Du har nu lyckats övertyga mig om att ett plan med nosställ ger bättre sikt när man kör på marken och att det är säkert mot rundslagningar och ground-loop. Har du ännu mer att komma med?

– Lita på det du. Har du t. ex. tänkt på en så'n sak som en vanlig, normal landning i ett plan med sporrställ. Först glidflykten, sen upptagningen på den rätta höjden och så utflytningen och till sist sättningen.

– Ja, det där kan jag ju. Det kan naturligtvis vara litet besvärligt ibland om vädret är byigt och slängigt och man får en körare strax efter sättningen.

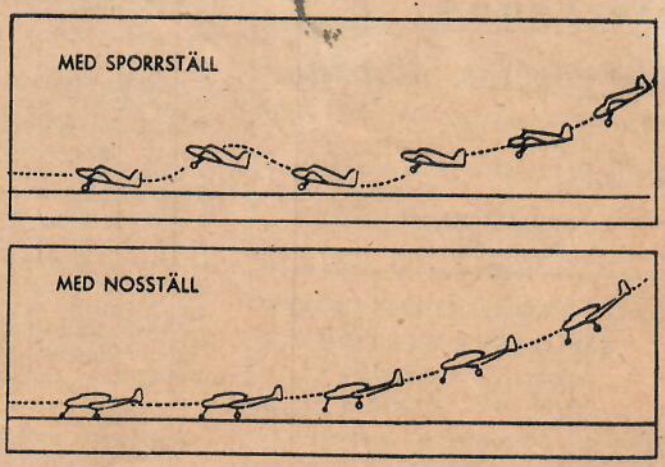
– Har du tänkt på vad det kan bero på då? Jo, när ditt sporrställsplan rullar ut, så har det ju stjärten i marken och följaktligen ganska hög anfallsvinkel. Om nu vinden ökar litet medan rullningsfarten ännu är hög, så blir lyftkraften under ett ögonblick så stor att planet lättar. På det sättet får du de där studsarna som är så förargliga och som i värsta fall kan leda till haveri. Samma sak händer förstås också om du landar med hög stjärt och litet för hög fart.

– Skulle ett nosställsplan vara bättre i en så'n situation?

– Javisst, där blir förhållandet helt annorlunda. För det första blir själva landningen oerhört mycket lättare. Du *flyger* helt enkelt planet ända ner och slipper den där besvärliga utflytningen när man knappt har någon verkan på rodren. Och när planet väl en gång är nere så *är* det nere. Planet rullar ju med vingen i det närmaste vågrät, och vinden kan ta i hur mycket som helst utan att orka [illegible] planet. Vilket skulle bevisas, som gamle Euklides [illegible].

– Jag ger mig. Nu har du verkligen lyckats övertyga mig – nosstället är en verkligt fin sak. Och när det gäller landningen tycks det ju eliminera följderna av praktiskt taget vartenda fel som en nybörjare brukar göra. Det enda jag nu inte kan begripa är varför det överhuvudtaget konstrueras plan med sporrställ.

– Det har nog i alla fall sina skäl men dom skall jag berätta om en annan gång.



SAAB

SVENSKA AEROPLAN AKTIEBOLAGET • LINKÖPING • TROLLHÄTTAN