Flyg



MED SVENSK flygtidning

Nr 6
1946

NYTT OM SAAB SCANDIA

45 öre
I Norge 70 öre
I Danmark 75 öre

Flyg

TIDSKRIFT FÖR FLYGVAPNET

Officiellt organ för

Kungl. Svenska Aeroklubben

Organ för

Föreningen Värnpliktiga Flygförare

MED SVENSK flygtidning

Utkommer varannan torsdag

REDAKTION:
Tegnérgatan 35, 1 tr Tel. 20 33 95
Huvudredaktör och ansvarig utgivare:
Överste W. KLEEN Tel. 20 88 91
Red. G. Knutsson » 21 02 38
Red. Y. Norrvi » 21 02 38
Red. H. Millgård » 21 02 46

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

EXPEDITION:
Förlagsaktiebolaget FLYGNING
Sveavägen 53 - Stockholm

Postgirokonto: 1111.

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

Danmark: Johs Thinesen, Finsens Allé 29, Odense

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

Norge: Edvard Omholt-Jensen, Kirkegt. 36, Oslo.

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

Åhlén & Åkerlunds Fotogravyranstalt Stockholm 1946

SVENSK FLYGTJÄNST kommer enligt uppgift att med sin tremotoriga Fokker »Värmland» göra ett antal extraturer Stockholm—Åre, främst till tjänst för dem som inte kan få sovplatser på tågen. En 1000 meter lång landningsbana har röjts upp på Åresjöns is. Resan beräknas ta 2½ timmar.

ÖREBRO OCH NORRKÖPING kommer att få daglig flygförbindelse med Stockholm omkring 1 juli. Örebro blir mellanlandningsstation på ABA:s nya linje Stockholm—Karlstad—Göteborg—Malmö, och Norrköping får samma förmån på den »nya» linjen Stockholm—Malmö, som ju nu går över Göteborg. Biljettpriserna är ännu inte definitivt fastställda.

STIPENDIER TILL FYRA FLYGINGENJÖRER. Tord Lidmalm, SAAB, Sven Erik Gudmundson, Flygtekniska försöksanstalten, Göran Vejde, ABA, och Göran Axell, Flygförvaltningen, har fått resestipendium på 10 500 kr. från Knut och Alice Wallenbergs stiftelse.



Flyg hedrar för värdefullt stöd

Jörgen Anderssons Snickeri, Valhallavägen 15, Djursholm.

Sofia Ruckman, Götgatan 73, Stockholm.

Moderna arbetsstolar

FÖR KONTOR OCH FABRIKER

levereras till

förmånliga priser av

Anders Krahner Industrifirma

SKILLINGARYD Tel. 213

AB. HALMSTADS MURBRUKSFABRIK

förfogar över grusfyndigheter på miljontals kbm vilket borgar för säker leverans. Vi äro ensamleverantörer av

Grus, Singel och Murbruk

till Kungl. Flygförvaltningens arbeten vid F 14 i Mickedala. Fabriken vid Wapnö Grustäkt.

Telefon 2143, 2849

Flygts pumpar

Vid Flygvapnets alla värmeanläggningar, vid Arméns regementen och fästningar samt vid Marinens värme- och vattenuppfordrings-anläggningar användes ett mycket stort antal av

Flygts pumpar
Stockholm

Marshall Lindholm

fick årets guldmedalj



Årets flygarmedalj i guld har tilldelats flygkapten Marshall Lindholm, ABA:s och SILA:s chefpilot på den nordatlantiska sträckan.

Kapten Lindholm har en lång och välmeriterad bana som flygare bakom sig. Han är född 1903 och kom som ung student in vid flygvapnet. Redan när han 1931 började i ABA hade han som fänrik i flygvapnets reserv skaffat sig ett namn, som hade god klang i flygarkretsar.

I samband med de sensationella Andrée-fynden på Vitön 1930 företog kapten Lindholm en flygning till Tromsö i ett sportflygplan. Sträckan Tromsö—Stockholm, 1 500 km, genomfördes på 10 tim 45 min effektiv flygtid. Med dåtidens materiel och knapphändiga instrumentutrustning var detta en verklig flygarbragd. År 1931 blev kapten Lindholm trafikflygare. Sju år senare blev han ABA:s fjärde flygmiljonär. Det dröjer nu inte länge, förrän han också är dubbelmiljonär.

Den flygning som under sista tiden kanske mest uppmärksammats i flygarkretsar och som måhända närmast inspirerat juryn att tilldela Lindholm flygexpertisens främsta utmärkelse för året, gäller en blockadflygning till Skottland den 7 november 1944. Kl 15.37 startade kapten Lindholm från Bromma med en ombyggd »flygande fästning». I nivå med Östersund började kapten Lindholm stiga, och när han befann sig över Norge hade man kommit upp till 7 000 meters höjd. Det var då yttersta motorn på högervingen på allvar började krångla. Ute var det 40 grader kallt och kapten Lindholm gick ner på lägre höjd för att få mildare temperatur. Tyska luftvärnsartilleriet började skjuta och ungefär samtidigt uppmärksammade observatören droppar av brinnande olja, som svepte förbi utanför planet. Det var sannolikt denna eld, som gjorde att tyskarna observerade det annars mörklagda planet. Man lyckades emellertid snabbt med hjälp av de fasta eldsläckningsningsinstallationerna släcka elden. När man sedan lämnat norska kusten och befann sig ute över Atlanten, stannade 4:ans motor definitivt. Då kunde planet ej hålla höjden utan måste gå ner på 2 000 meter, och för att man inte skulle behöva gå på ännu lägre höjd, gav kapten Lindholm mekaniker Jonas Petrus Näslund — en annan av ABA/SILA:s flygmiljonärer — order om att lämpa en del av lasten överbord, vilket också skedde. Näslund bar lugnt och som om ingenting hänt sina bördor genom passagerarkabinen och kastade ut det ena kollit efter det andra genom en dörr i flygplanets stjärt. Vid 8-tiden på kvällen serverade herr Näslund te och smörgåsar åt passagerarna, som inte hade en aning om vad som passerat.

Goda råd var emellertid dyra. Att återvända till Sverige var otänkbart. Dels hade man den tyska luftvärnselden att ta hänsyn till, dels svårigheten att ta sig över fjällen. Att gå ner på ett norskt flygfält var uteslutet med tanke på en del passagerares nationalitet. Återstod alltså att på något sätt

(Forts på sid. 37.)

KSAK-nytt

Nordiska samarbetet fördjupas

På den nordiska privatflygkonferensen i Stockholm den 24—27 oktober förra året väcktes förslaget att direkt samarbete skulle etableras enskilda flygklubbar emellan inom de nordiska länderna.

Förslaget väckte livlig anklang hos deltagarna och det har nu resulterat i att Det Kongelige Danske Aeronautiske Selskab meddelat adresser på fyra klubbar i Danmark som önskar uppta samarbete med svenska flygklubbar. Detta samarbete bör till en början bestå i utbyte av erfarenheter beträffande detaljfrågor inom klubbarnas segelflygverksamhet. Samarbetet kan givetvis senare utsträckas till personlig kontakt klubbarna emellan, utbyte av elever, klubbtävlingar osv.

Följande danska klubbar står redo att inleda samarbete med svenska kolleger: Polyteknisk Flyvegruppe, Köpenhamn; Slagelse Flyveklub; Odense Svæveflyveklub; Aarhus Svæveflyveklub.

De svenska klubbar, som är intresserade för samarbete i någon form med någon av dessa danska »kluber», kan meddela detta till KSAK, som därefter lämnar fullständiga adresser.

Segelflygtävlingarna 1946

I likhet med föregående år kommer 1946 års segelflygtävlingar att uppdelas på två platser. Klass I (SM) genomföres på Ålleberg under tiden 4/7—13/7, medan Örebro även i år får ta hand om klass II under tiden 27/6—6/7. Inbjudan till tävlingarna kommer att utgå till anslutna flygklubbar och Flygvapnet samt till privatflygets centralorganisationer i grannländerna. I anslutning till tävlingarna planeras stora flyguppvisningar den 7/7 och 14/7 i Örebro respektive Ålleberg. Närmare uppgifter om arrangemangen samt bestämmelserna för tävlingarna kommer att publiceras i nästa nummer av KSAK-nytt.

KSAKS:s centrala instruktörskurser

Som tidigare meddelats anordnar KSAK under sommaren följande centrala kurser för utbildning av flyginstruktörer och byggledare.

Kurs	Tid	Plats	Senaste anmälningsdatum
Segelflyginstruktörskurs I	12/5— 2/6	Ålleberg	2/5
Segelflyginstruktörskurs II	4/8—25/8	Ålleberg	22/7
Glidflyginstruktörskurs I	2/6—23/6	Trollhättan	20/5
Glidflyginstruktörskurs II	23/6—14/7	Mohed	11/6
Byggledarkurs I	12/5— 2/6	Ålleberg	2/5
Byggledarkurs II	18/8— 8/9	Ålleberg	8/8

Dessutom anordnas en ungdomsledarkurs på Ålleberg under tiden 30/5—2/6. Denna är samtidigt avsedd att vara ett möte för gruppcheferna. Senaste anmälningsdag till denna kurs är 20/5.

För att vara berättigad att deltaga i kurs skall sökande vara medlem i till KSAK ansluten flygklubb, som har segelflygning på programmet eller planerar dylik utbildning. Sökande skall efter genomgången kurs samt efter att ha blivit godkänd såsom flyginstruktör eller byggledare vara villig att tjänstgöra i erforderlig utsträckning i denna befattning vid flygklubb.

Segelflyginstruktörskurserna:

Kurserna avser utbildning av 12—15 elever till segelflyginstruktörer. För att kunna antagas till kurserna skall sökande uppfylla följande fordringar:

1 Vara av CFV godkänd såsom glidflyginstruktör samt ha god erfarenhet såsom sådan, eller ha genomgått fullständig motorflygutbildning vid flygvapnet eller erhållit motorflygutbildning enligt fordringarna för B-certifikat.
2 Inneha gällande S-certifikat.
3 Inneha körkort för automobil.
4 Ha uppnått 19 års ålder.

Kurserna omfattar flygning (praktisk och teoretisk utbildning), flyglära, materielkännedom, luftnavigation, meteorologi, samarittjänst samt gymnastik och idrott.

Glidflyginstruktörskurserna:

I varje glidflyginstruktörskurs utbildas 12 elever. Eleverna vid kurs I i Trollhättan kommer att om väderleksförhållandena är lämpliga ges tillfälle att prova hangen vid Halle- och Hunneberg. Deltagarna i kurs II i Mohed kommer under de sista dagarna av kursen att få flytta ned till utställningsstaden Gävle och där deltaga i planerade flygdagar den 13 och 14 juli.

För att kunna antagas till någon av dessa kurser skall den sökande uppfylla följande fordringar:

1 Ha genomgått glid- och segelflygutbildning till och med C-skolning.
2 Ha genomgått läkarundersökning för S-certifikat enligt av Medicinalstyrelsen meddelade föreskrifter och därvid blivit godkänd. (Jfr SM 109).
3 Inneha körkort för automobil (= ha uppnått 18 års ålder). Utbildningen omfattar flygning (praktisk och teoretisk utbildning), flyglära, materielkännedom, meteorologi, samarittjänst samt gymnastik och idrott.

Byggledarkurserna:

Kurserna avser utbildning till biträdande byggledare (ledare vid hopsättning av byggsatser) av 12—15 elever under vardera kursen.

Fordringarna för antagning till kurserna är att sökande skall

1 Ha god erfarenhet beträffande byggande av glidflygplan.
2 Ha uppnått 18 års ålder.

I kurserna ingår såväl praktisk som teoretisk undervisning i till bygg- och reparationsverksamhet hörande ämnen. Dessutom innefattas i kursprogrammet samarittjänst samt gymnastik och idrott.

Ungdomsledarkursen:

Närmare uppgifter om denna kurs kommer att publiceras senare.

Ansökningar

Ansökan om deltagande skall ske genom respektive flygklubbs försorg. Anmälningsblanketter har sänts ut till anslutna flygklubbar. Om så önskas kan ytterligare ansökningshandlingar rekvireras från KSAK. Inga anmälningar emottagas efter det för anmälan angivna senaste datum.

Omyndig elev skall till ansökan foga målsmans tillstånd för deltagande i utbildningen.

Kostnader

Kurserna är avgiftsfria.

Deltagarna bestrider själva kostnaderna för kost och logi samt resor från hemorten och åter.

På Ålleberg uppgår kostnaderna för kost och logi till 5 kr/dag.

Under glidflyginstruktörskurserna är motsvarande kostnader 4: 50 kr/dag.

Samtliga deltagare kan efter ansökan erhålla rekvisition på nedsättningsbiljett enligt skyttetaxan.

Försäkringar

ordnas enligt samma grunder som är angivna i årets Ållebergsprospekt.

Närmare anvisningar tillställs varje elev direkt samtidigt med meddelande att han antagits till respektive kurs.



En vacker bild från västhanget vid Horrum, Halle-Hunneberg, som deltagarna i glidflyginstruktörskurs I kommer att få prova, om vädret tillåter.

Brev från KSAK till Nordiska Flygtidningen

Stockholm den 9 mars 1946.

Med anledning av Eder tidnings första nummer få vi härmed meddela, att KSAK helt och hållet tar avstånd från det sätt på vilket Edert organ sökt ge sig sken av att vara KSAK:s »halvofficiella» språkrör. Det ligger utom ramen för vår verksamhet att på något som helst sätt enrollera oss för någondera parten i en flygpublicistisk dragkamp, men det är å andra sidan vår absoluta skyldighet att motverka varje försök att utnyttja centralorganisationens namn och ställning för privata syften av vad slag de vara måtte.

Genom sin informationsavdelning förmedlar KSAK till dags- och fackpress (även Nordiska Flygtidningen) alla sådana meddelanden om organisationens verksamhet, som anses vara av mer allmänt intresse, och det är KSAK:s tjänstemän obetaget att i flygpopulariserande syfte biträda pressen med artikelmaterial eller granskning av dylikt. Något fast medarbetarskap i ett speciellt tidningsorgan utöver organisationens officiella är naturligtvis uteslutet.

Edert beteende att i Nordiska Flygtidningens första nummer utfästa Eder att till medlemmar i KSAK-anslutna klubbar distribuera organisationens medlemsblad, KSAK-nytt, vilket av Tidskriften FLYG gratis ställes till vårt förfogande, måste vi beteckna som provokatoriskt och en fortsättning därav kommer från vår sida att på allt sätt motarbetas.

Vi förvänta oss att våra ovan nämnda synpunkter för framtiden måtte beaktas.

Stockholm som ovan.
För KSAK
H. ENELL,
Generalsekreterare.

En glädjande trevare

Helt nyligen landade ett propagandablad och ett brev på Nytt-reds arbetsbord. Avsändare var »SVAZ VYSOKOSKOLSKÉHO STUDENTSTVA V PRAZE» och red som rör sig obehindrat med de flesta utrikiska tungomål förstod genast att det var en hälsning från studenternas flygklubb vid universitetet i Prag.

Men det var mycket mer än en hälsning, det var ett tecken på att flygsinnad ungdom i ett krigstorterat land med intresse gripit sig an verket att återuppbygga en fullständigt sönderslagen organisation.

Pragstudenternas flygklubb bildades 1920 och blev efter många års målmedvetet arbete en av de mest framgångsrika och välorganiserade flygklubbarna i landet. År 1939, när nazisterna ockuperade Tjeckoslovakien, hade klubben 20 motorflygplan, ett eget flygfält med stor hangarbyggnad samt över 150 medlemmar med motorflygcertifikat. All klubbens egendom beslagtogs utan vidare av tyskarna och alla klubbmedlemmar förbjöds att flyga. I likhet med så många andra organisationer gick klubben under jorden, och där höll man flygintresset levande genom kurser i flygteknik, luftnavigation, meteorologi m. m. Knappt hade inkräktarna drivits ut ur landet förrän de flygande pragstudenterna började återupprätta sin klubb.

Vi har många gånger framhållit Ålleberg som en nordisk högborg för segelflyget och vi har ömt vårdat den djärva tanken att Ålleberg under nuvarande förhållanden t. o. m. skulle vara brännpunkten för ett europeiskt segelflygintresse! Pragstudenternas brev låter ana att vår tanke inte helt saknat förankring i verkligheten. Hör här vad våra tjeckiska flygkolleger skriver:

»Vi vet att segelflyget i Sverige under de sista sex åren haft en storartad utveckling och att det för närvarande är bland de främsta i världen. Därför vill vi nu höra om det finns någon möjlighet för oss att sända 10—20 av våra bästa segelflygare till Sverige för att deltaga i er utbildning och studera edra segelflygmetoder. Det skulle glädja oss mycket om vi kunde sända detta lag till Sverige för att under tiden juli—augusti deltaga i en 4—6 veckors kurs vid 'Alleberg in Falköppingsslätten' under ledning av svenska instruktörer.»

I fortsättningen meddelar tjeckerna att de kommer att medföra 2—3 egna segelflygplan och egna transportfordon samt att de helst vill ha att göra med engelsktalande instruktörer »eftersom tyvärr ingen av oss kan tala svenska».

Nytt-red har talat med segelflygbossen »Gidde» angående detta brev och chefsinstruktören framhåller att man från KSAK:s sida i största möjliga utsträckning skall söka tillmötesgå tjeckernas önskemål.

Om allt går i lås blir det kanhända ett markant tjeckiskt inslag i några av sommarens Ållebergskurser. Walle Forslund gör bäst i att redan nu börja en kurs i »tjeckoslovensko» och sommarens instruktörer får bereda sig på att »spika engelska» så att stickor och strån ryker.

Vad Nytt-red anbelangar kan han redan nu tillropa de flygande Pragstudenterna: »Budte vítáni v léte do Alleberg», eller fritt översatt: »Välkomna till Ålleberg i sommar!»

Från VU:s horisont

Vid februarisammanträdet med KSAK:s verkställande utskott var frågan om internationellt samarbete inom segelflyget 1946 föremål för en livlig diskussion. Chefsinstruktören meddelade att skrivelser med önskan om samarbete inkommit från Tjeckoslovakien, Schweiz och Nederländerna. Enligt hans mening vore det betydelsefullt om vi kunde återknyta de internationella förbindelserna. KSAK skulle säkerligen kunna få stor hjälp genom närmare samarbete framför allt med Schweiz, vars segelflyg står på ett mycket högt plan.

Generalsekreterarens inställning till frågan var att ett utländskt flygutbyte i möjligaste mån borde uppmuntras men att KSAK:s ekonomiska resurser inte tillät ett alltför omfattande utländskt deltagande i årets svenska segelflygtävlingar. Detta deltagande borde inskränkas till att omfatta endast de nordiska länderna. Generalsekreteraren ansåg emellertid att KSAK borde inbjuda Tjeckoslovakien, Nederländerna och Schweiz att sända observatörer till årets tävlingar. Uppehållskostnaderna på tävlingsorten för dessa observatörer borde KSAK svara för.

Flygvapnets representant ansåg att en viss återhållsamhet måste iakttagas beträffande ett eventuellt utländskt deltagande, dels med hänsyn till Ållebergs begränsade kapacitet, dels på grund av svårigheten för KSAK att anskaffa bogserflygplan i större utsträckning än hittills. Någon ytterligare hjälp från Flygvapnets sida ifråga om bogserflygplan skulle inte kunna påräknas.

Även frågan om utländskt deltagande i svensk segelflygutbildning utlöste en ingående diskussion. VU ställde sig tveksam inför möjligheten att få myndigheternas tillstånd för utlänningar att delta i svenska utbildningskurser, där sådan materiel användes som inköpts för statsbidrag. Möjligen kunde man vid en framställning framhålla att de utländska deltagarna endast skulle beredas tillfälle att deltaga i sådana utbildningskurser som visade sig icke helt kunna beläggas med svenska elever. Därigenom skulle man kunna få kurserna mera ekonomiskt bärkraftiga.

Efter ytterligare diskussion i dessa frågor beslöt VU att KSAK skall undersöka alla möjligheter för att uppnå ett ökat civilt deltagande i svenska segelflygtävlingar; att de nordiska länderna skall inbjudas till tävlingarna 1946 på de ekonomiska villkor som skisserats av generalsekreteraren; att Nederländerna, Schweiz och Tjeckoslovakien skall inbjudas att sända observatörer till 1946 års tävlingar, samt att KSAK skall göra en framställning till Luftfartsstvrelsen om tillstånd för de nordiska länderna att delta i 1946 års segelflygtävlingar samt att även andra än norrmän, finnar och danskar finge deltaga i kurser på Ålleberg.

Vindforskare

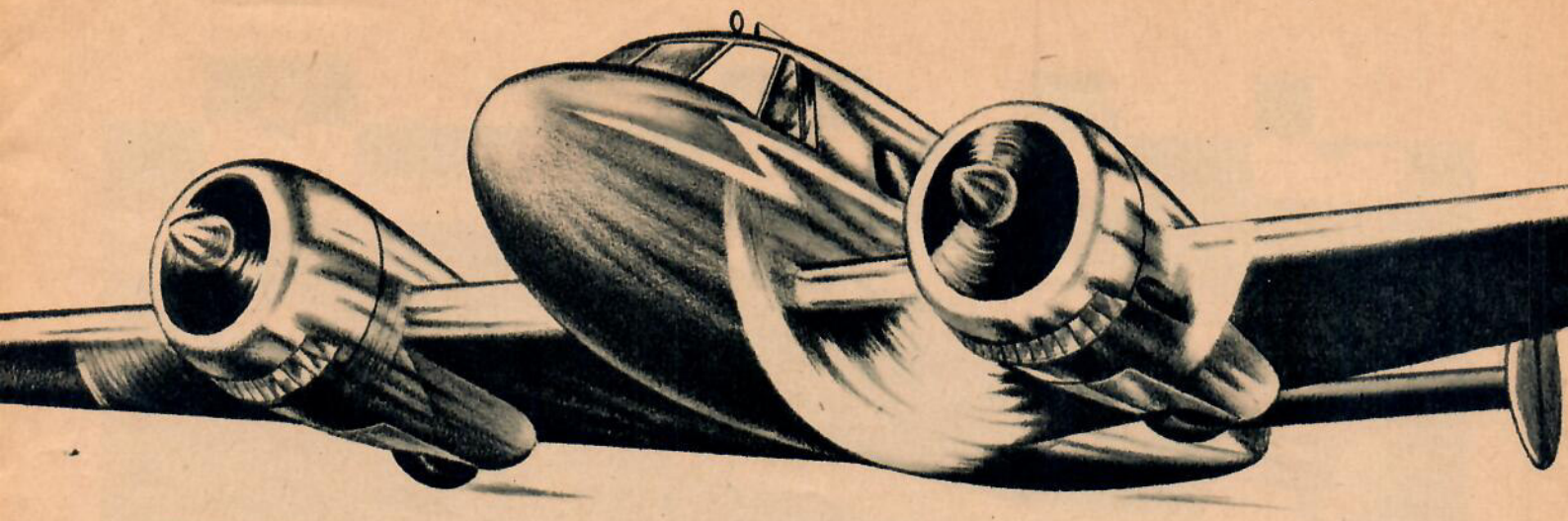
KSAK har tilldelat *Karl-Erik Övgård* ett stipendium på 1 200 kr för att ge honom möjlighet att på ort och ställe undersöka luftströmmarna i våra fjälltrakter med huvudvikten lagd på de ännu outforskade Moazagotlmolnen.

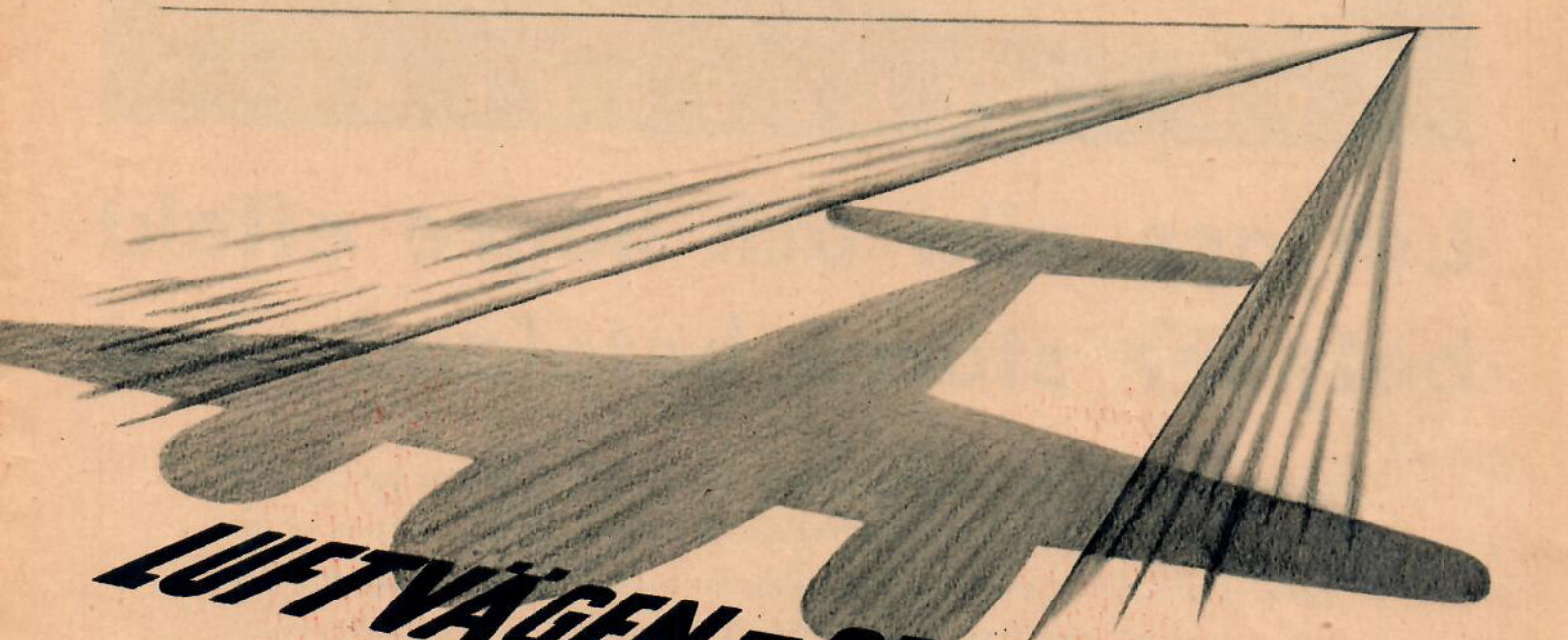


Alltsedan den första Gröndalenexpeditionen har Övgård haft sina falkögon riktade på våra jungfruliga fjälltrakter i akt och mening att erövra dem åt segelflyget. De meteorologiska förhållandena i den svenska fjällvärlden är som bekant väsentligt olika dem i andra delar av vårt land och en första förutsättning för att något fjällsegelflyg skall kunna komma till stånd är att dessa förhållanden grundligt utforskas.

Undersökningarna kommer att utsträckas över en tidrymd av två år för att ett uttömmande statistiskt material skall kunna åstadkommas. Undersökningen skall kombineras med segelflygningar i Jämtlandsfjällen.

Intresset för fjällsegelflygning tycks för närvarande vara både stort och utbrett. Ett tydligt uttryck härför är den av Östersunds Flygklubb upplagda segelflygundersökningen i Jämtlandsfjällen. Karl-Erik Övgård ingår för övrigt som gruppchef i denna expedition och har väl när detta läses hunnit börja sina studier av vågmoln och uppvindar i fjällvärlden. Vi önskar honom framgång i arbetet och hoppas att det i sinom tid skall öppna nya vyer för svensk segelflygsport.





LUFTVÄGEN = GENVÄGEN

I alla situationer där tiden är vinsten — det kan exempelvis gälla en försäljarekonferens i Stockholm på morgonen och ett sammanträde i London på eftermiddagen — är luftvägen en genväg som står Er till buds. Ni kan ringa efter en flygtaxi lika lätt som Ni i dag beställer en bil.

Läste Ni i tidningen om att det var billigare att transportera ved till vissa fjällstationer med flyg än med häst? Har Ni ett transportproblem, där tid är vinst, är luftvägen genvägen.

Flög Ni med Björkvall i Åre? Kommer Ni ihåg hur det kändes att se våra vackra fjäll i hisnande fågelperspektiv, så förstår Ni vad flyget kan göra av Er semester — Ni slipper besvärliga och tidsödande resor — Ni kan ta luftvägen — genvägen direkt till Ert semesterparadis.

Allt detta är verklighet i dag. Skandinaviska Aero har gjort allt för att kunna erbjuda den service man fordrar av ett modernt flygbolag. Vi har nu vår organisation färdig och kan ge Er uppmaningen: Kalkylera med flyget!

Sök kontakt med oss och diskutera de problem som Ni tror flyget kan lösa. En kontakt kostar ingenting, men kan ge mycket.

SAA

SKANDINAVISKA AERO AB

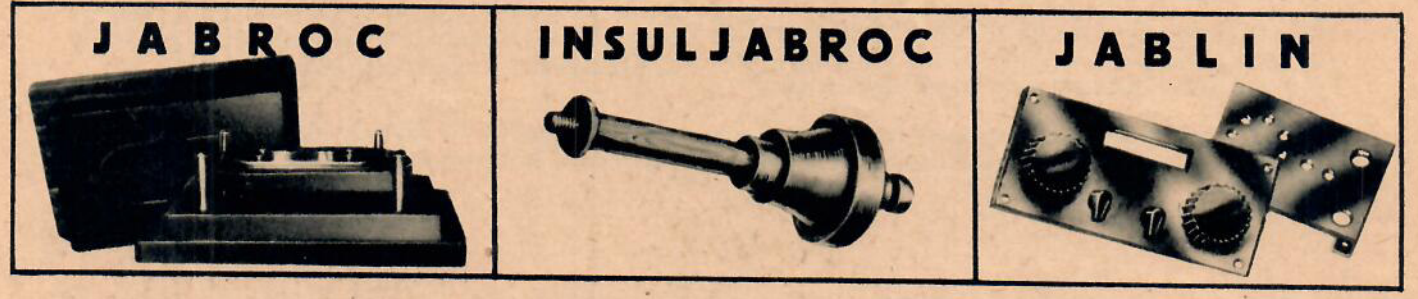
MÄSTER SAMUELSGAT. 18, STHLM



Lättare vikt och högre effekt betyder större betalande last

Minskad flygplanvikt betyder större last antingen av passagerare eller frakt. Jablo propellerblad kombinerar lätthet och effekt i hittills okänd grad. Jabroc i flygplandelar och -tillbehör svarar för stor styrka och lätthet och flygplanverktyg gjorda därav har tillverkats i hundratusental. Tack vare dessa egenskaper används Jabroc verktyg vid tillverkningen av alla de mest kända brittiska flygplanen.

Andra tillverkare räknar med: INSUL-JABROC ELEKTRISKT ISOLATIONSMATERIAL MED HÖG MEKANISK HÅLLFASTHET. — JABLIN — SKIKTAD KONSTHARTS BASERAD PÅ PAPPER ELLER VÄV FÖR HUSHÅLLS- ELLER INGENJÖRSBRUK.



JABLO PROPELLERS LIMITED - MOULDED COMPONENTS LIMITED

Pionjärerna på skiktad konstharts

JABLO WORKS - MILL LANE - CROYDON - ENGLAND

TIDSKRIFT FÖR FLYGVAPNET • OFFICIELLT ORGAN FÖR KUNGL. SVENSKA AEROKLUBBEN

Nr 6. Årg. 24 — 21 mars—4 april 1946

Flyg

NORDENS STÖRSTA FLYGTIDNING

Härmed inbjudas alla svenska flygklubbar att delta i Aeroklubbens och tidskriften FLYG:s rikstävling i segelflygning, individuellt och i lag och under 1946 omfattande såväl höjd- som distansflygning.

Tävlingsledningen består av generalsekreteraren i KSAK, överste *H. Enell* såsom ordförande, redaktör *H. Millgård* sekreterare, chefsinstruktören för segelflyget löjtnant *J. G. Karlsson*, verkställande redaktören för FLYG *G. Knutsson* samt redaktör *Y. Norrvi*. Tävlingsledningens adress är: KSAK, Malmskillnadsgatan 27, Stockholm. Tävlingstiden för år 1946 är 1 april—30 september.

Berättigade att delta är alla innehavare av C-diplom inom alla till KSAK anslutna flygklubbar. För att få delta i distanstävlingen fordras givetvis S-certifikat. Klubbmedlem får endast tävla för *en* klubb under tävlingsperioden, oavsett var start sker (inom Sverige) eller med vilken klubbs flygplan flygningarna utföres. Skulle tävlande byta klubb under tävlingsperioden och vilja tävla för den nya klubben, annulleras resultat uppnådda inom den första klubben.

Inbjudan till KSAK:s och FLYG:s

RIKSTÄVLING

i höjd- och distanssegelflygning

Alla civila segelflygplan gäller såsom tävlingsflygplan. Barograf skall användas vid tävlingen och skall ha undergått kalibrering tidigast sex månader före flygningen. Om detta ej varit fallet skall barografen kalibreras senast 30 dagar efter flygningen. Alla startmetoder är tillåtna. Alla under tävlingstiden uppnådda resultat får räknas i tävlingen. Klubb får själv välja lämplig startplats och är ej bunden till sitt hemmafält. Om flygplanet skadas vid landningen räknas ej det uppnådda resultatet i tävlingen.

Deltagare är skyldig att till FLYG:s redaktion, Tegnérgatan 35, Stockholm, *omedelbart* per brev (eller per telefon, om resultatet överstiger tidigare i FLYG publicerade resultat) rapportera varje uppnått resultat, som klubben vill räkna i tävlingen. Uppgifterna angående flygningen ifylles på formulär, vilka vid anmälan till tävlingen tillställes klubbarna. Uppgifterna på formuläret skall bevittnas av kontrollant, godkänd av KSAK (gruppchef eller flyginstruktör), varefter formuläret insändes till FLYG:s redaktion. Barogrammen jämte kalibreringsprotokoll insändes till tävlingsledningen (KSAK) senast den 15 oktober 1946.

På barogrammet antecknas (jfr KSAK:s Segelflygmeddelande nr 506):

1. Deltagarens namn.
2. Datum samt tidpunkt och plats för landning.
3. Barografens fabrikat och nummer.

Därest vid flygstart höjden för urkoppling icke tydligt framgår av barogrammet, skall uppgift om urkopplingshöjden skriftligen bestyrkas av föraren i bogserflygplanet.

Brott mot Luftfartsstyrelsens gällande bestämmelser eller instruktörs givna direktiv medför ovillkorlig diskvalificering.

För de bägge tävlingsmomenten gäller i övrigt följande speciella bestämmelser:

Höjdmomentet

Urkopplingsplatsen och urkopplingshöjden är valfri. Landning behöver icke ske på samma plats som start.

Som uppnått resultat räknas den erhållna höjdvinsten enligt avläsning på barogram. Segrare blir den, vars 3 bästa noteringar under tävlingsperioden ger den största sammanlagda höjdvinsten.

Varje klubbs tre bästa deltagare i den individuella tävlingen utgör klubbens första lag. Klubbens därnäst tre bästa utgör klubbens andra lag etc. Lagens sammansättning bestämmes sålunda först efter tävlingens avslutande. Vandringspriset erövras för året av den klubb, vars första lag uppnått bästa sammanlagda höjdvinst. Detta innebär alltså att de tre bästa deltagarnas tre bästa resultat (sammanlagt högst 9 resultat) sammanräknas. Vandringspriset erövras för alltid av den klubb, som först vinner priset fem gånger, oavsett ordningsföljden.

Distansmomentet

Endast varje förares bästa distansflygning räknas som resultat, varför således i detta moments lagtävling endast 3 resultat medräknas för varje lag.

Poängberäkningen sker enligt nedanstående:

Poäng = k × D,

där *D* = flygdistansen mätt i kortaste avstånd i hela km från start till landningsplats

och *k* är en koefficient, som är beroende på den vid flygningen använda flygplantypen enligt nedan:

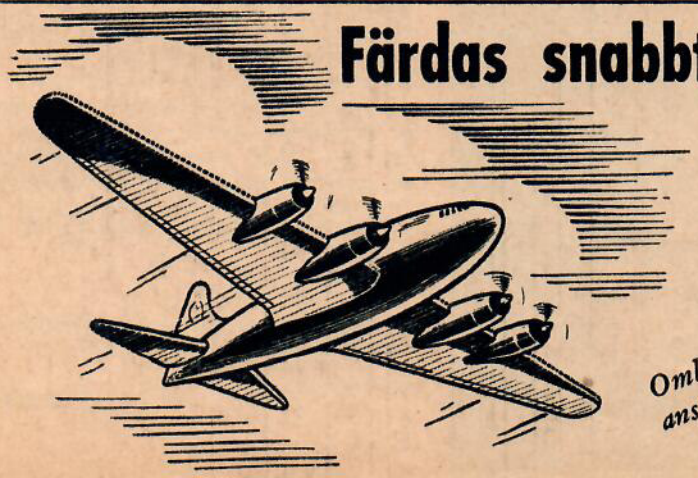
Grunau Baby	k = 1/17	Kranich	k = 1/23
Olympia	k = 1/25	Mü 13	k = 1/25
Weihe	k = 1/29	Fi-1	k = 1/24
Moswey	k = 1/28		

Koefficienten för nytillkomna typer fastställes av tävlingsledningen.

För max urkopplingshöjd m. m. i distanstävlingen gäller i tillämpliga delar KSAK:s rekordbestämmelser (SM nr 706).

För lagens sammansättning i distansmomentet gäller samma regler som inom höjdmomentet.

Anm.: Till priserna i rikssegelflygtävlingen återkommer tävlingsledningen i ett följande nummer av FLYG.



Färdas snabbt, bekvämt, modernt...

men tag inga risker —
tag luftfärdsförsäkring i

FÖRSÄKRINGSBOLAGET

TRAFIK

specialbolag för trafikrisker

Kungsgatan 9, Sthlm. Tel. 23 21 20.

Ombud anställas.

SENSATIONELLA PRESTANDA

NYA MOTORER GER 45 KM HÖGRE FART, 1600 KG STÖRRE LAST

Svenska Aeroplanaktiebolagets SAAB-90 Scandia har blivit ett helt nytt flygplan, sedan FLYG senast presenterade typen i n:r 23/45. Den saken kunde undertecknad till sin stora och glada överraskning konstatera vid ett besök i Linköping för någon tid sedan. Ja, man kan gott säga, att den nya Scandia får rent av sensationella prestanda och när den väl flyger i augusti detta år inte kommer att ha mer än egentligen en allvarlig konkurrent i sin viktklass — Martin 202.

Vad är det då som gjort Scandias pånyttfödelse? Jo, det är framför allt det faktum, att SAAB lyckats få kontrakt med Pratt & Whitney om inköp av en betydligt starkare motor än Twin Wasp S1C3-G, som ursprungligen skulle bli standardutrustning. Visserligen har denna motor trimmats upp till 1 250 hk starteffekt men den nya motorn — som heter Twin Wasp 2SD13-G, R-2000-13 — utvecklar 1 470 hk starteffekt. Detta har gjort, att startvikten kunnat ökas från 12 000 till 13 600 kg och dessa nya 1 600 kg har praktiskt taget helt kunnat utnyttjas för betalande last.

Scandia har också med de nya motorerna blivit ett betydligt mera ändamålsenligt flygplan. På kortare sträckor kan man sätta in 32 sittplatser under det att långdistansversionen liksom tidigare kommer att ta 24.

Alla Scandias prestanda (plus data) framgår av tabellen på särskild plats, varför vi inte behöver gå närmare in på den saken här.

Inredning och utrustning

För korta flygsträckor kommer Scandiakabinen att förses med 8 stol-par på vardera sidan och stolarna i varje par är »saxade» så att passagerarna får det mera bekvämt. När Scandia utrustas med 24 sittplatser är en stolrad placerad utmed vänstra kabinväggen och en dubbelrad utmed den högra. Varje stol-par har sitt fönster.

I bakre delen av flygkroppen ligger toalett och pentry samt ännu längre bak lastrum. Ytterligare lastutrymmen är placerade under kabindurken.

Besättningen kommer att bestå av fyra man — chefspilot, styrman (navigatör), telegrafist och mekaniker — och därtill kommer steward eller stewardess.

Blixttanktömning i nödfall

Avisningen av vingarnas framkanter sker genom varmluft och eldfaran vid forcerad landning har reducerats genom att samtliga bränsletankar placerats i yttervingen. Som en extra åtgärd har man möjlighet att före landningen genom elektriska pumpar tömma tankarna genom utsläpp i vingspetsarnas bakkanter. Kabinen är ytterst väl isolerad och kommer att bli tillåten för rökning.

Att Scandia blir försedd med noshjulsställ vet väl alla våra läsare vid det här laget.

Civil Air Regulations och Air Transport Associations krav och rekommendationer har i alla avseenden följts. Detta innebär alltså, att när flygsträckan uppges till 1 800 km max i vindstilla så finns det reservbränsle för ytterligare 320 km plus 45 minuters flygning med en marschhastighet, som ligger 25 procent över ekonomiska marschfarten vid längsta flygsträckan (275 km/t). Tomvikten 8 975 kg är räknad med tre mans besättning men utan bränsle och olja.

Vart går Scandia?

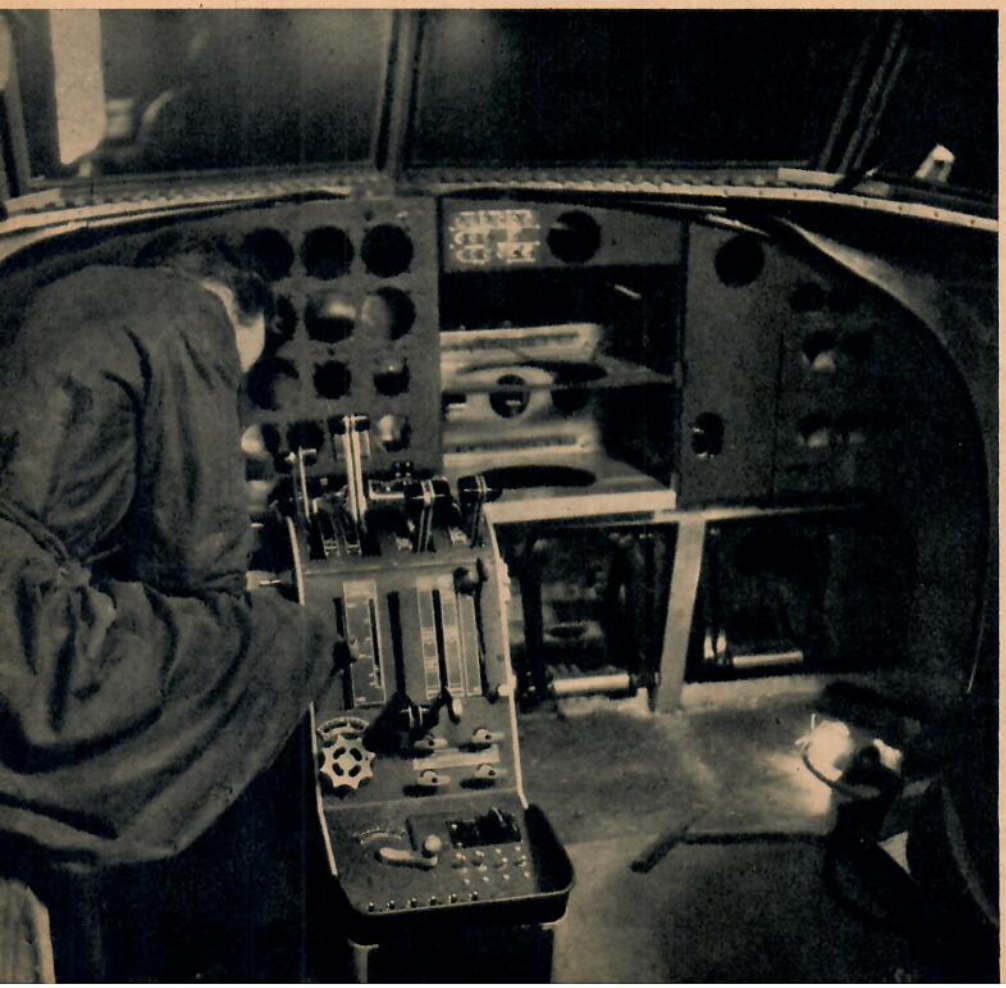
Vilka kommer att köpa Scandia? Ja, därom vet man ännu inte mycket mer än att ABA, som intimt varit med om flygplanets allmänna utformning, är starkt intresserat. Kanske kan SAAB placera ett tiotal exemplar där. Sannolikt kommer dock även i första hand grannländernas flygbolag att bli intresserade. Dessutom kan man givetvis tänka sig, att vi även här i Sverige så småningom får en militär flygtransportorganisation och då kommer SAAB-90 väl till pass.

— Vi funderar på att försöka få förhandsbeställningar på grundval av här nu nämnda prestanda, säger direktör Ragnar Wahrgren, då FLYG:s utflugne för frågan på tal. Att lägga upp en serie på Scandia är ju inte precis någon liten affär och vi måste ha vissa garantier, innan vi kan ge oss i kast med den saken, fortsätter SAAB-chefen. Förhandsbeställningarna skulle gälla endast under förutsättning, att Scandia håller vad SAAB lovar.

Fraktflyg under proven

En annan sak, som tål att tänka på är att det säkert kommer att ta lång tid för oss, innan Scandia — det första helsvenska moderna trafikflygplanet — kommer att bli godkänt av luftfartsstyrelsen för passagerartrafik. Ytterst noggranna prov måste den genomgå först. Och mycket pengar kommer det att kosta. Men man kanske kan slå två flugor i en smäll. Det går säkerligen betydligt fortare att få typen godkänd som fraktflygplan och då skulle man kunna tänka sig att t ex sätta in prototypen i frakttrafik mellan Stockholm och Göteborg. Under tiden görs de slutgiltiga proven för luftvärdighetsbeviset som trafikflygplan.

Ja, hur det nu än blir med den saken, så är Sverige, svenskt trafikflyg och sist men inte minst Svenska Aeroplanbolaget att uppriktigt gratulera till detta helsvenska transportflygplan, som kostat SAAB nära 4 miljoner kronor redan när detta skrives. Vid



Scandias förarrum blir mycket rymligt och piloten får utomordentlig sikt.

FÖR SCANDIA

SAAB-90 SCANDIA

BESÄTTNING: 4 man plus steward.

PASSAGERARE: 24 på långa, 32 på korta sträckor.

MOTORER: 2 st Pratt & Whitney Twin Wasp 2SD13-G, R-2000-13 luftkylda stjärnmotorer med tvåstegskompressorer. Starteffekt vid 2 700 v/min 1 470 hk, maxeffekt på 1 524 m med låg kompression (2 550 v/min) 1 217 hk och på 4 267 m med hög kompression (2 550 v/min) 1 115 hk.

SPÄNNVIDD: 27,99 m.

LÄNGD: 21,13 m.

HÖJD: 7,40 m.

VINGYTA: 85,70 m².

VINGBELASTNING: 159 kg/m².

EFFEKTBELASTNING: 4,64 kg/hk.

SPÅRVIDD: 6,96 m.

MAX STARTVIKT: 13 610 kg.

TOMVIKT: 8 975 kg.

NYTTIG LAST: 4 635 kg.

LASTUTRYMME: 10,7 m³.

BRÄNSLELAST: 2 900 l bensin, 220 l olja.

TOPPHÖJD: Med 2 motorer 8 500, med en motor 3 300 m.

STIGFÖRMÅGA: Med 2 motorer 368 m/min, med en motor 82 m/min vid havsytan, på 1 500 m 350 resp 68 m/min och på 4 250 m 266 resp 20 m/min.

MAXFART: Vid havsytan 404 km/t, på 2 000 m 377 km/t.

MARSCHFART: Med 70 % effektuttag på 3.050 m 356 km/t, med 60 % effektuttag på 3 050 m 331 km/t.

LANDNINGSFART: 120 km/t.

FLYGSTRÄCKA: 1 840 km (enl CAR:s bestämmelser) med 275 km/t ekonomisk marschfart och 2 480 kg betalande last.

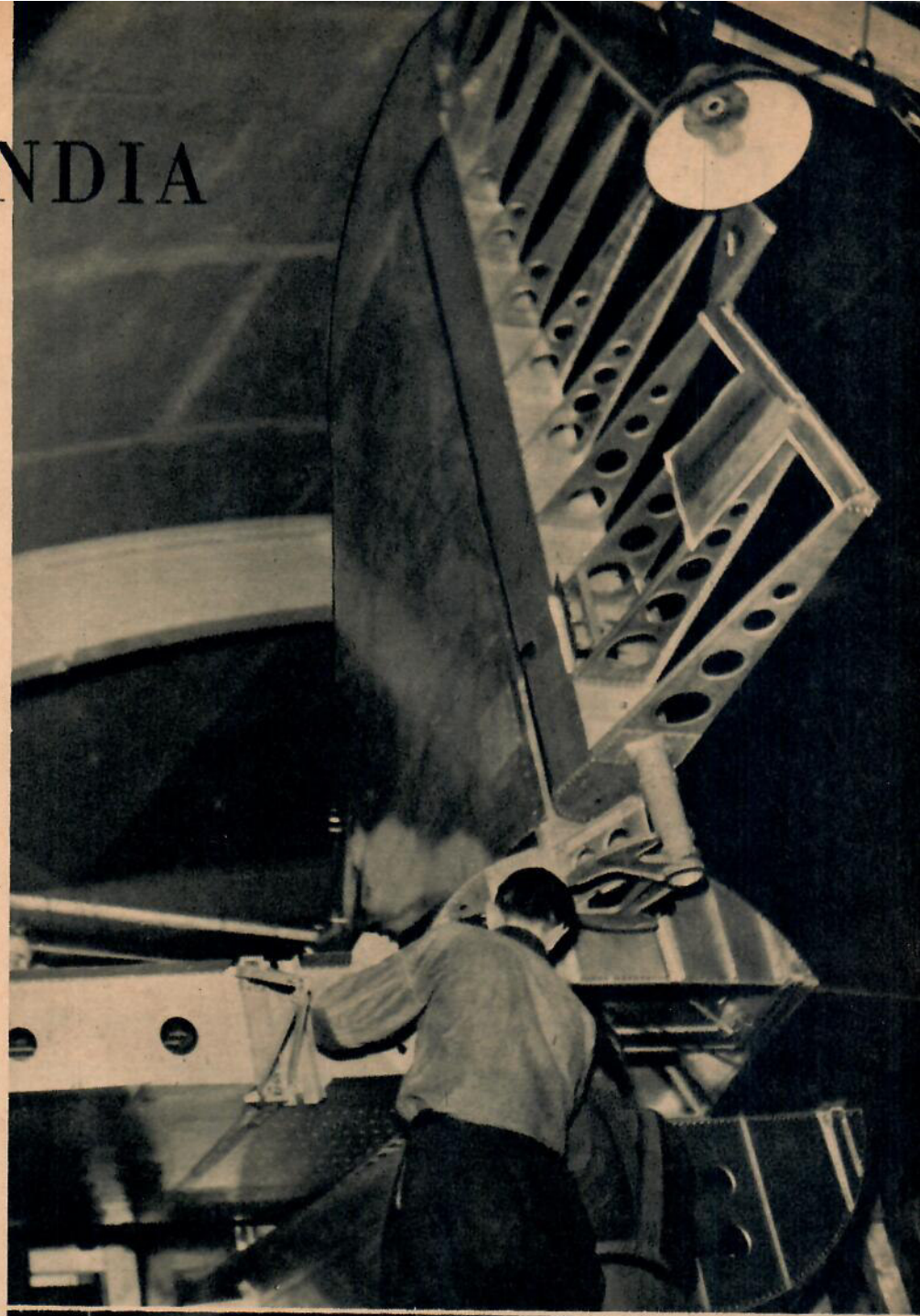
STARTSTRÄCKA: Vid havsytan i vindstilla till 15 m höjd 1 570 m (rullsträcka 550 m).

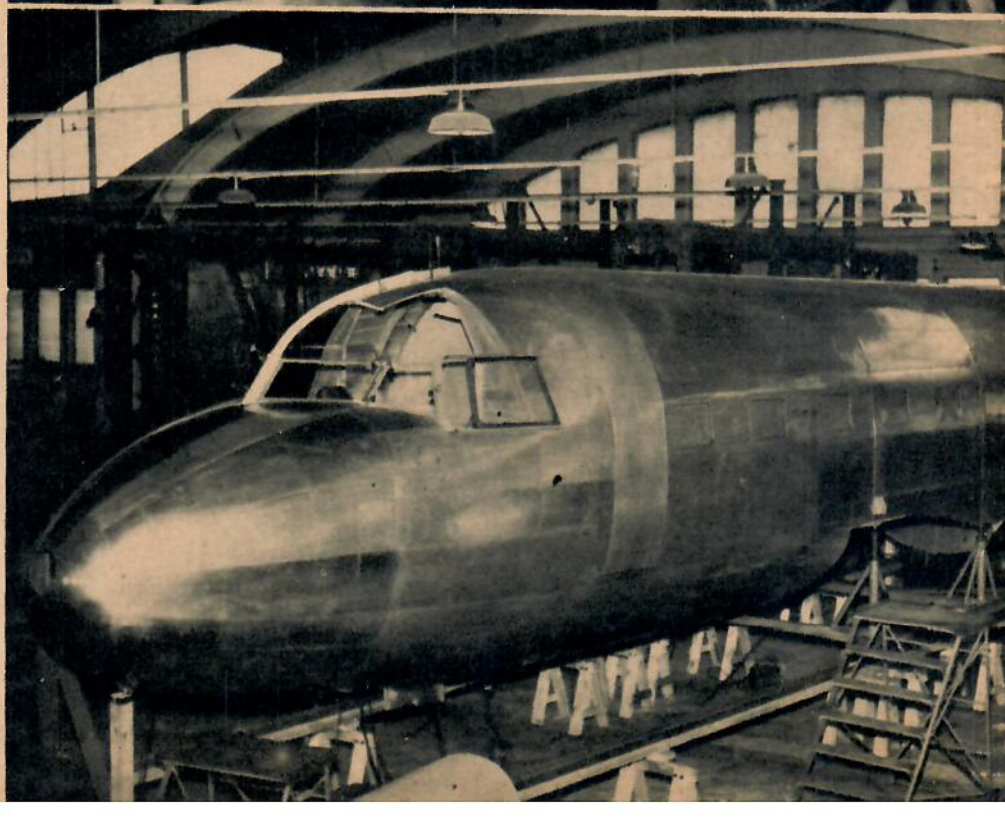
LANDNINGSSTRÄCKA: Vid havsytan i vindstilla från 15 m höjd 1 180 m (rullsträcka 410 m).

undertecknads besök på SAAB den 27 februari var flygkroppen och vingarna klara och man hade börjat med installationen i den synnerligen rymliga förarkabinen. Med sin väldiga fena på inte mindre än 10,7 m² yta och sin typiska nos blir Scandia inte bara en prydlig utan också en mycket karakteristisk representant för svenskt trafikflyg och svensk flygindustri.

Vad den kommer att kosta i serieversion? Ja, det beror på seriens storlek.

G. Knutsson.





Överst den väldiga fenan med det mäktiga sidrodret. Underst Scandia den 5/3 1946.

STRATOCRUISER TILL SILA

SILA har skrivit kontrakt med Boeing om 4 st. Boeing B-377-10 Stratocruiser, vilka skall levereras om ungefär ett år och kostar 8 miljoner kr. styck med reservmotorer och reservdelar — den största flygbeställning ett svensk privatföretag någonsin gjort.

Innan beställningen gjordes diskuterades bl. a. inom bolagets höga ledning, om utrustningen skulle innefatta sovplatser eller inte. Svaret gav sig egentligen själv — och det blev *nej*. Visserligen kan inte dessa »Stratokryssare» på grund av den för Bromma allt för höga startvikten med full bränslelast flyga direkt Stockholm—New York, innan det svenska atlantflygfältet 1949 (?) blir färdigt och följaktligen dröjer det ännu några år, innan vi kan flyga till New York på bara 16 timmar (i andra riktningen 14 timmar), men även med mellanlandningarna blir flygtiden inte mer än c:a 18 timmar och så länge kan man ju hålla sig vaken eller också sova gott i de ytterst bekväma stolarna.

För dyrt att sova

Det värsta är att en sovplats över Atlanten måste kosta c:a 100 dollar (417 kr.) mer än en sittplats och det är möjligen ett pris som miljonärer kan vara villiga att betala på kvällarna men inte ens de på morgnarna. SILA:s B-377:or kommer följaktligen att utrustas för 40—50 sittande passagerare, d. v. s. betydligt bekvämare och rymligare än i standarversionen med plats för alternativt 72 eller 81 passagerare.

Bekvämligheten blir f ö i allra högsta grad poängterad i detta »tvåvåningsplan», där passagerarna ingalunda behöver sitta stilla och allt mera öka »träsmaken» utan kan röra sig ganska fritt. På övre däck, där som regel endast 43 stolar kommer att placeras med 22 platser i en dubbelrad på högra sidan och 21 platser (2 stolar i varannan rad, tre i varannan) på den vänstra, kommer bl. a. att finnas en matsal för 14 personer. Genom en vindeltrappa kommer man ned till undre däck, där det fanns en bar med plats för ett dussin passagerare. På övre däck finns dessutom rymliga dam- och herrtoaletter samt dagrum (sovplatser) för reservbesättningen.

När det svenska storflygfältet blir färdigt och Stratocruisern kan starta i Sverige med maximal vikt kommer som sagt flygtiden mellan Stockholm och New York att bli 16 timmar. Man startar då kl. 8 på morgonen och landar i New York kl. 18 samma dag. Det blir till synes endast 10 flygtimmar men man vinner 6 timmar mot klockan, när man flyger så långt västerut. Lika mycket förlorar man naturligtvis åt andra hållet och därför blir start- och ankomsttiderna New York—Stockholm kl. 1 på natten resp. 21 på kvällen (14 timmars flygtid). Till Sydamerika kommer »Stratokryssaren» också att flyga och det kommer att ta 25 timmar från Stockholm till Rio de Janeiro och 30 timmar till Buenos Aires. Vid start från Bromma och landning i Paris, Lissabon, Casablanca, Dakar, Pernambuco och Vittoria tar det 48 timmar till Rio.

Man har all anledning att gratulera SILA-chefen, Per A. Norlin, och hans skickliga medarbetare för att detta kontrakt med Boeing gått i lås så snabbt. Bara tre månader har förhandlingarna tagit och SILA är det andra flygföretaget i världen — Pan American nr ett — som lyckats få ett sådant kontrakt.

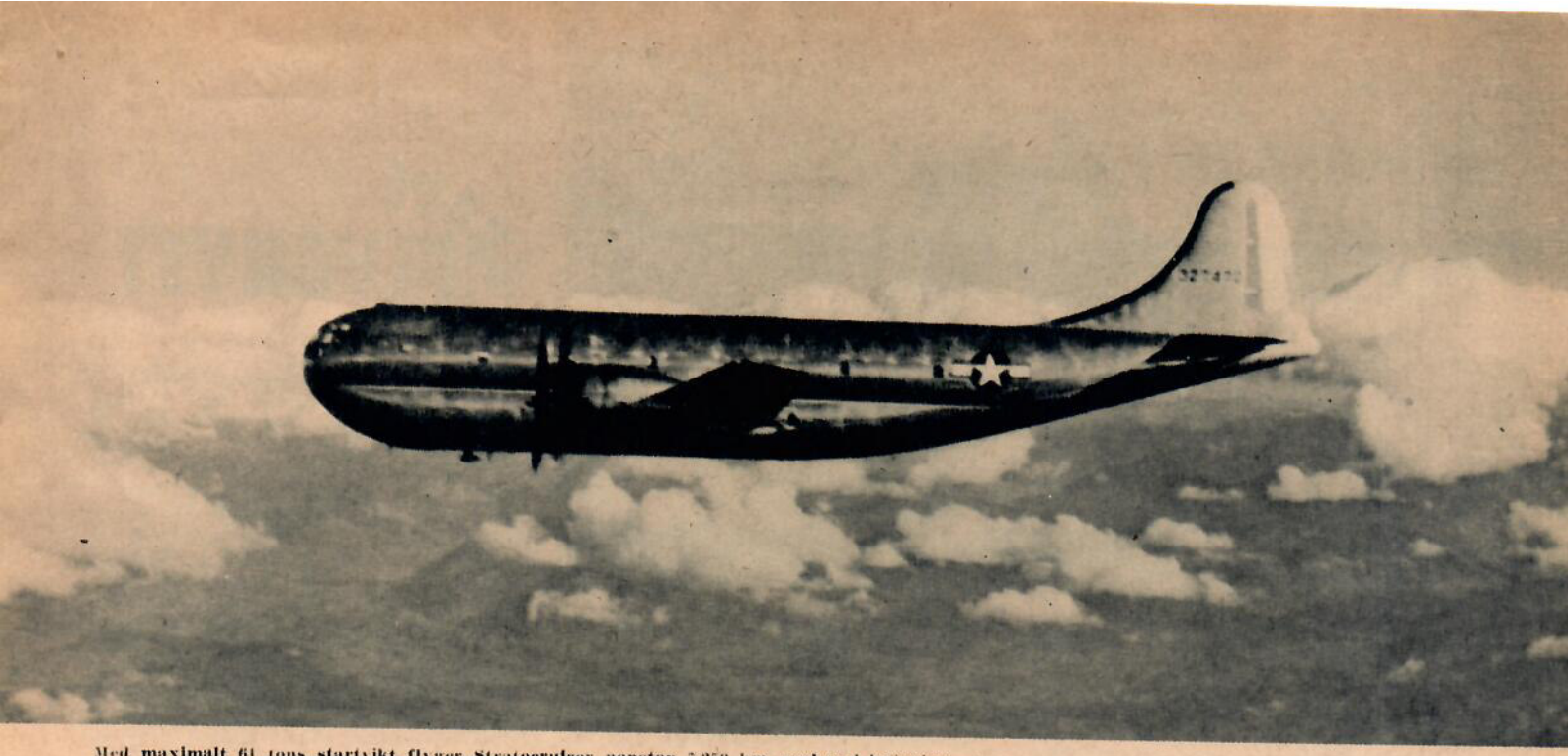
När nu SILA visar framfötterna på ett så påtagligt och för det svenska trafikflygets framtid så betydelsefullt sätt så har man ännu större anledning att skynda på det svenska storflygfältet. När detta skrives den 8/3 har ännu ingen proposition om storflygfältet framlagts för riksdagen.

De nya DC-4:orna

I detta sammanhang bör kanske sägas några ord också om SILA:s Skymasters, som nu snart kan väntas till Stockholm. De är av versionen DC-4-482A och kommer att inredas för 30 passagerare på långlinjerna. ABA:s DC-4:or för kortare sträckor får 46 platser. Den maximala startvik-

»Stratokryssarens» standardinredning med plats för 81 passagerare, varav 59 i huvudkabinen (nedan), 8 i främre lilla kabinen, avsedd för reservpersonalen på långflygningar, samt 14 i »sällskapsrummet».





Med maximalt 61 tons startvikt flyger Stratocruiser nonstop 7 250 km med god bränslereserv.

BOEING B-377-10

Den senaste versionen av Straocruiser har beteckningen Boeing B-377-10 och det är den SILA kommer att få. Den har följande data och prestanda:

Spännvidd 43,05 m, längd 33,63 m, höjd 10,13 m, vingyta 163,97 m², spårvidd 8,69 m.

Max startvikt 61 300 kg, max landningsvikt 55 000 kg.

Max betalande last 8 820 kg. (Lastrummen är två, placerade i undre våningen och med en total volym på 19,15 m³. De rymmer c:a 3 ton last. Volymen per passagerare i 72-sitsig version är 266 dm³.)

Flygsträckan är med full betalande last c:a 4 250 km, varvid reservbränsle finns för 20 procents extra flygtid samt en timmes väntan över flygplatsen. Med samma reserver är flygsträckan 5 800 km med 4 300 kg last och 7 250 km med 3 200 kg last.

Praktiska topphöjden är 9 000 m på 4 motorer, 6 530 på 3 och »över 0» på 2 motorer. I övertryckskabinen motsvarar innertrycket 2 300 m höjd vid flygning på 9 000 m och 1 900 m på 7 600 m, som är normal flyghöjd.

Marschfarten på 7 600 m är 498 km/t.

Bränsletankarna är belägna i vingarna och kan delvis bortmonteras för flygning över korta sträckor. Max tankvolym med standardutrustning är 26 700 liter. Om tankarna i mittvingen tas bort rymmer de återstående tankarna 22 150 liter.

Besättningen består normalt av sju man (förare, styrman, navigatör, telegrafist, mekaniker samt steward och flygvärdinna). På långa sträckor måste man också ha med reservpersonal för förare, styrman, navigatör och telegrafist och då ökas besättningen till elva man.

Motorerna är 28-cylindriga luftkylda Pratt & Whitney R-4360 med en starteffekt på 3 500 hk med 100/130 oktans bränsle samt en högsta marscheffekt på höjder upp till 3 350 m på 1 670 hk.

ten blir 33 200 kg och max landningsvikt 25 600 kg. Normala flyghöjden blir 3 000 m med 345 km/t i marschhastighet. Lastutrymmena tar 2 600 kg gods.

De yttre måtten är följande: spännvidd 35,8 m, längd 28,7 m, höjd 8,42 m, vingyta 135,5 m², spårvidd 7,53 m.

Flygsträckan är med full betalande last c:a 3 500 km, varvid reservbränsle finns för 20 % längre flygtid samt en timmes väntan över landningsfältet. Med 3 000 kg last är maximala flygsträckan med samma bränslereserv 5 300 km. Praktiska topphöjden på 3 motorer är 4 700 m med maximal startvikt.

Motorerna är 14-cylindriga Pratt & Whitney 2SD13-G med 1 450 hk starteffekt med 100/130 oktans bränsle. Största marscheffekten på höjder upp till 3 600 m är 800 hk och upp till 6 200 m 735 hk. Propellrarna är trebladiga flöjelbara Hamilton Standard Hydromatic med 3,97 m diameter.

Bränslelasten uppgår till maximalt 13 630 liter. Om de löstagbara tankarna i mittvingen plockas bort kan planet ta 10 800 liter.

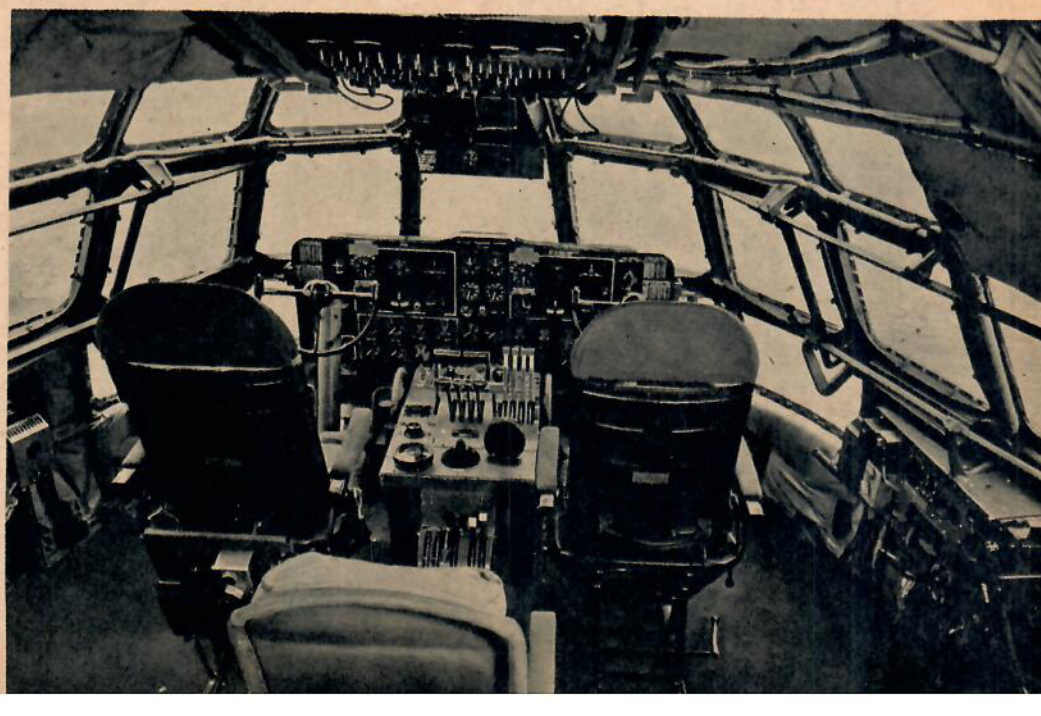
G. K.

Ostermans utvidgar

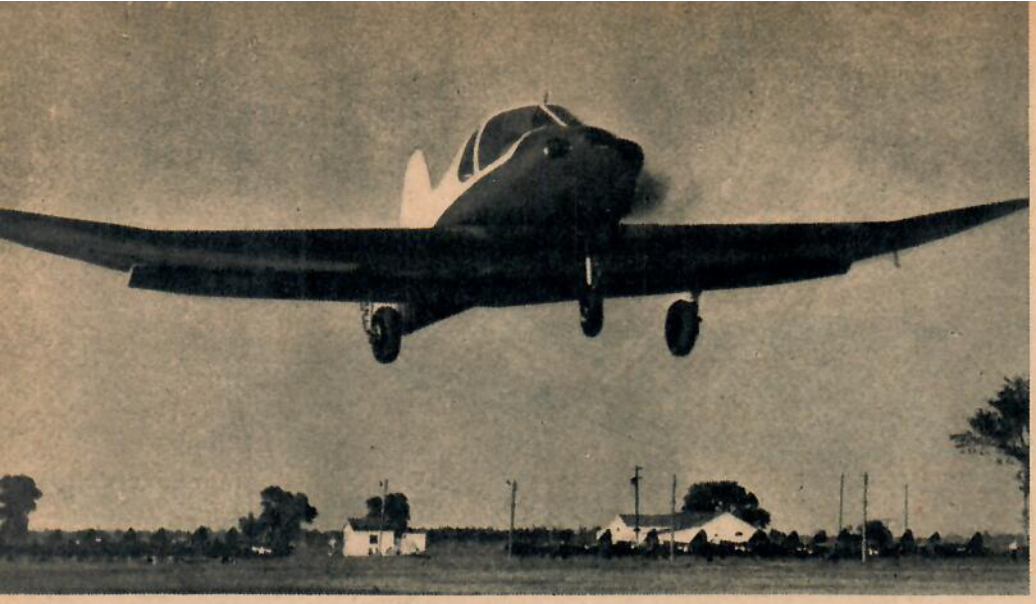
A/B Motormandin, ägare till en nyuppförd och högmodern verkstadsanläggning med stor hangar vid Norrköpings flygplats, har överlåtit samtliga aktier till den ostermanska koncernen i Stockholm, närmast företrädd av A/B Aero Service. Anläggningskostnaderna för Motormandin anges till cirka ¾ miljon kronor, och hela affären torde röra sig om ungefär en miljon kronor. Företaget kommer att drivas i oförändrat firmanamn.

A/B Hans Osterman och Aero Service får genom förvärvet möjlighet att i Norrköping erbjuda en förstklassig service. Meningen torde vara att i Norrköping koncentrera den verkstadsrörelse Aero Service har i Stockholm och som börjar bli trångbodd där.

Förarhytten i B-377 påminner mest om kommandobryggan på ett stort fartyg. T v sitter chefspiloten, t h styrman och i mitten färdmekanikern.



sport FLYGNYTT



Culver Aircrafts trehjuling modell V är enligt fabriken världens snabbaste flygplan med 85 hk motor. Synbarligen ett av världens mest »genomkonstruerade» sportplan.

CULVER MODELL V

Sportflygläsare från åren närmast före kriget minns säkert den lilla läckra tvåsitsaren Culver Cadet. Under kriget omkonstruerades denna typ till trehjulingen PQ-14, ett radiostyrt målflygplan för det amerikanska luftvärnet. Denna typ har nu civiliserats och fått beteckningen modell V. I stort sett liknar det tvåsitsiga sportplanet den militära versionen utom att kabinens bredd ökats med 10 cm. Motorn är en 85 hk Continental med bränsleinsprutning.

Ett särskilt utmärkande drag hos Culver V är förutom noshjulet vingens V-form, som uppdelats så att innervingen fått något över 2° och vingspetsarna 10° V-form. De extremt långa vingklaffarna går ända ut till de uppåtböjda vingspetsarna. Planet sägs vara omöjligt att få i spin. Styrsystemet uppges vara till ytterlighet förenklat — troligen synkroniserat ungefär på samma sätt som hos Ercoupe, Aeronca Chum och Skyfarer — men på Culver V kan föraren vid behov upphäva samarbetet mellan rodren och använda varje roder särskilt. Kroppen är byggd av trä med plywoodklädsel. Trehjulstället in- och utfälles elektriskt men dessutom finns en reservmekanism, som sköts med handkraft. Bränsletanken, som konstruerats av Goodyear, är av nylon och gummi och ligger i vingframkanten. Kabinen är ljudisolerad.

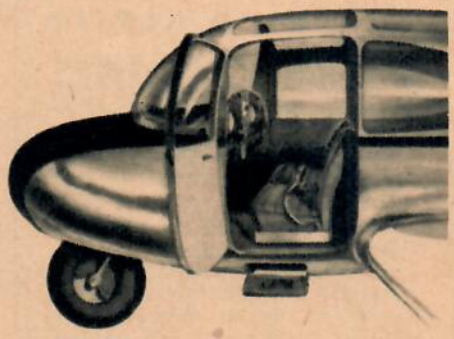
Culver V:s prestandasiffror är ännu inte kungjorda men inofficiellt sägs det att maxfarten ligger över 225 km/t, vilket var föregångstypen Cadets siffra, och att marschfarten är c:a 210 km/t (Cadet 192 km/t). Flygsträckan torde hålla sig kring 1 450 km. Här några preliminära datasiffror: spännvidd 8,84 m, längd 6,25 m, höjd 2,07 m, propellerspetsarnas normala avstånd från marken c:a 18 cm, vingyta (med klaffar) 11,7 m², inre kabinbredd 102 cm, nyttig last 313 kg (därav 38 kg bagage), bränslemängd 132 liter.

Om priset på Culver V inte blir alltför avskräckande högt — det kan ju mycket väl tänkas att firman vill ha extra betalt t. ex. för det förenklade styrsystemet — så vågar sportflygred. hålla en slant på att detta plan kommer att bli ett av de mest populära landplanen. Föregångaren Culver Cadet var på väg att bli en best-seller före kriget men fick inte riktigt tid att tränga sig in i det allmänna medvetandet...

SKYLARK SKYCRAFT

Skylark Manufacturing Co. Inc. heter en amerikansk flygplanfabrik, som skall tillverka synnerligen eleganta — men samtidigt synnerligen dyra — sport- och familjeplan. Fem olika typer står på konstruktionsprogrammet, alla lågvingade och trehjuliga med stjärtbommar och skjutande propeller, men hittills har FLYG från fabriken endast fått uppgifter om två, nämligen Skycraft 446 och 246.

Skycraft 446 är ett fyrsitsigt familjeflygplan med 190 hk motor. Priset uppges komma att bli 5 800—7 500 dollar, beroende på vilken utrustning köparen väljer. Serietillverkningen beräknas börja i maj. Data och prestanda: spännvidd 10,97 m, längd 8,01 m, höjd 1,93 m till kroppens högsta punkt och 2,24 m till sidrodrets d:o, vingyta 16,72 m², tomvikt 693 kg, last 592 kg (förare och 3 passagerare 312 kg + bagage 46 kg + c:a 188 liter bränsle 138 kg + c:a 11 liter olja 11 kg + valfri utrustning 85 kg), flygvikt 1 285 kg, vingbelastning 75,91 kg/m², effektbelastning 6,77 kg/hk, maxfart på 0 m höjd 260 km/t, marschfart vid 70 % effektuttag 228 km/t, stallhastighet utan klaffar 105 km/t och med klaffar 79 km/t, flygsträcka 990 km (70 % effektuttag), stighastighet på 0 m höjd 219,5 m/min, tjänstetopphöjd 4 190 m, startsträcka med klaffar på gräsfält 275 m och d:o på hårdgjord bana 225 m, minsta landningssträcka vid stallhastighet 92 m

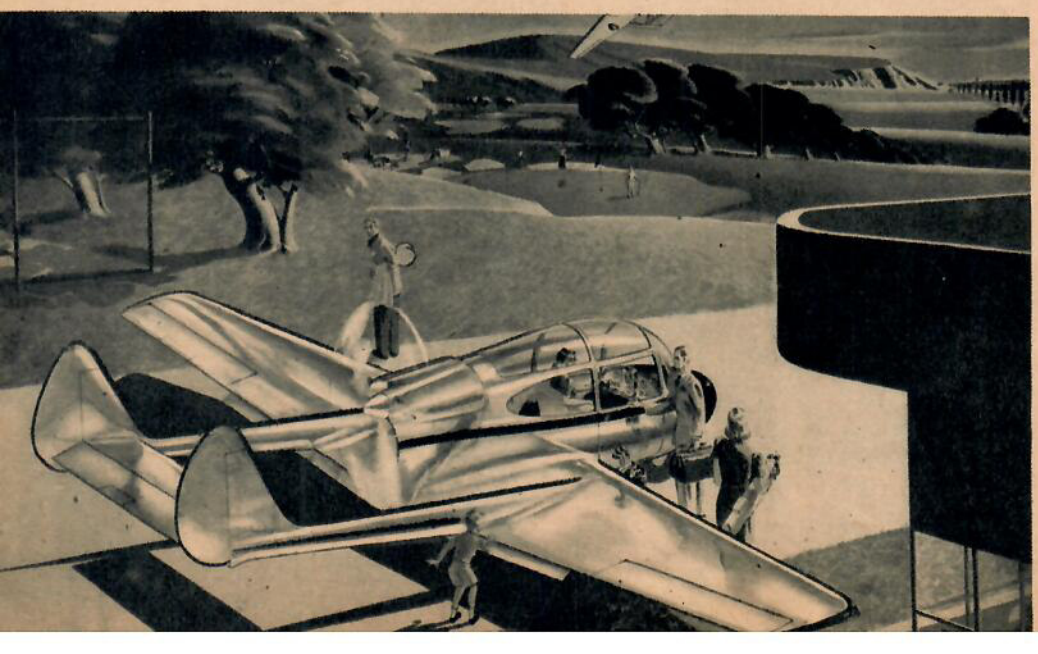


En skiss av det lyxbilaktiga framsätet i Skycraft 446.

Skycraft 246 är ett tvåsitsigt privatplan med 115 hk Continentalmotor. Priset rör sig mellan 3 800 och 4 200 dollar. Serieproduktionen beräknas vara i gång i juni. Måtten är kuriöst nog exakt desamma som för den fyrsitsiga modellen. Övriga data- och prestandasiffror: tomvikt 638 kg, last 322 kg (förare och en passagerare 156 kg + bagage 23 kg + c:a 94 liter bränsle 69 kg + c:a 11 liter olja 11 kg + valfri utrustning 63 kg), flygvikt 960 kg, vingbelastning 61,03 kg/m², effektbelastning 8,36 kg/hk, maxfart på 0 m höjd 224 km/t, marschfart vid 70 % effektuttag 193 km/t, stallhastighet utan klaffar 90 km/t och med klaffar 70 km/t, flygsträcka 715 km (70 % effektuttag), stighastighet på 0 m höjd 163 m/min, tjänstetopphöjd 3 800 m, startsträcka med klaffar på gräsfält 225 m och d:o på hårdgjord bana 185 m, minsta landningssträcka vid stallhastighet 70 m.

Dessa Skylarkprodukter är nog bra flygplan men ingen svensk skulle vilja ge lika mycket för t ex det tvåsitsiga landplanet Skycraft som för den fyrsitsiga amfibien Republic Seabee! Priset passar alltså inte alls här, den saken är klar.

P. M.



Skycraft 446 är ett dyrt men ovanligt trevligt familjeflygplan, fyrsitsigt med 190 hk motor. T v har familjen just anlänt till golfbanan.



Att hänga i vingstöttorna och tolka efter Austern »Vera» SE-ARA på en solbadande fjällsluttning, det är pin livat, tycker Vera Strodl (t v).



T h har kapten Strodl slagit sig ner på en Sk 14-skida i Ann och underhåller sig livligt med flygkadettskolechefen överstelöjtnant Grels Næslund (i mitten) och löjtnant Sigvard Beck-Friis.

FJÄLLFLYG

Över snö- och solgnistrande fjällvidder puttrade den tresitsiga Austern »Vera». Besättningen — den dansk-engelska flygerskan kapten Vera Strodl, trafikflygaren i Aero Service Folke Höök och FLYG:s »Pro Mille» — njöt i fullaste drag.

Vi landade bl. a. på Ullsjön (c:a 750 m ö. h.) mellan Åreskutan och Mullfjället, strosade omkring i den finfina skidterrängen ett par timmar för att i behaglig tid skidledes åka hem till Åre och den tillfälliga basen Granens Turisthotell — en timmes utförslöpor, bara utför! Vera Strodl hade semester och Höök flög ner kärran som Aero Service lånat ut till FLYG och Vera och som klarade sig fint i fjällen.

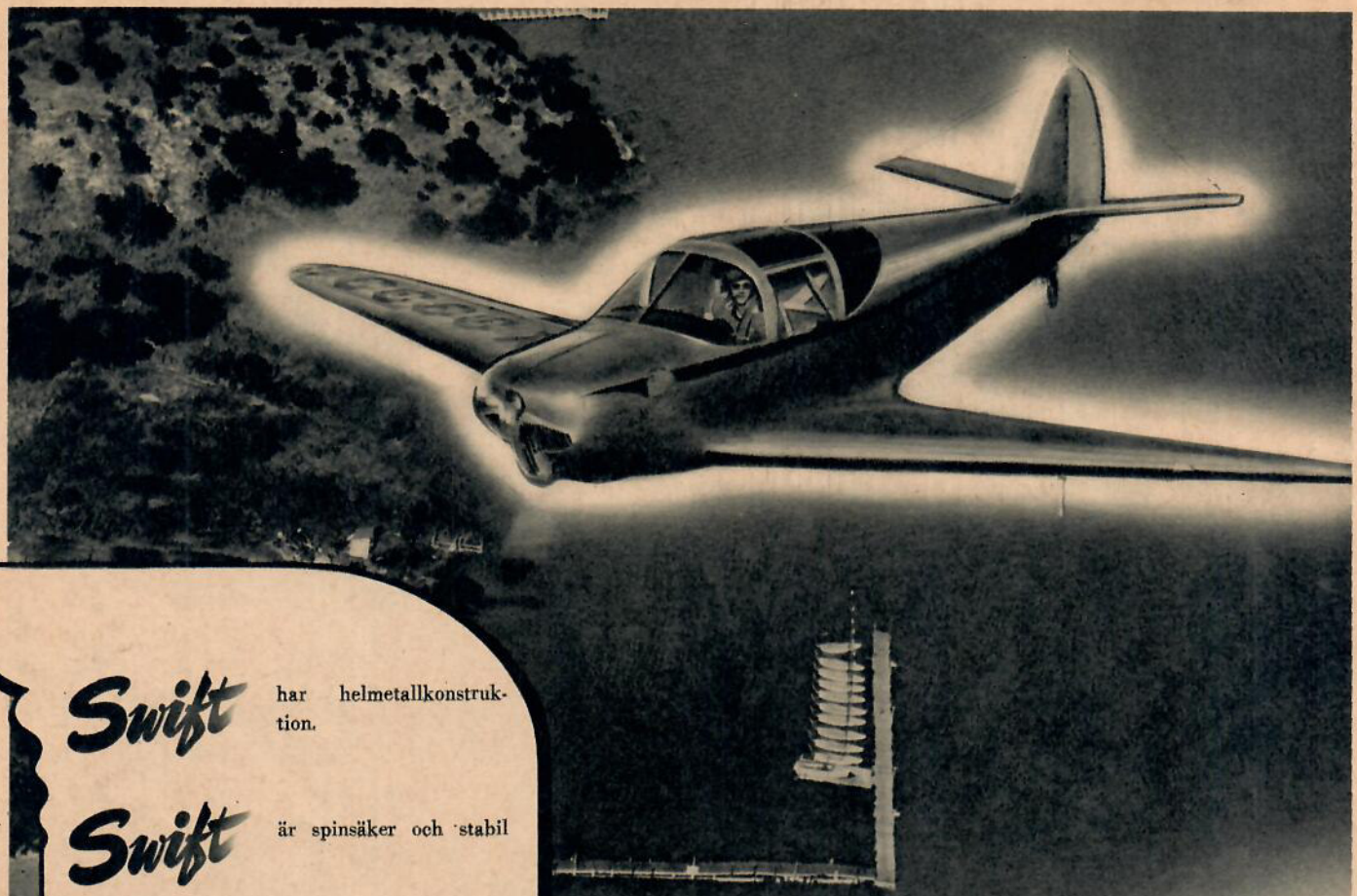
Vi flög omkring lite varstans i Jämtlandsfjällen och besökte även flygkadettskolans förläggning i Ånn, där chefen, överstelöjtnant Grels Næslund berättade om kadetternas vinterövningar på skidor och vingar. Medan yngrekursarna flög, låg äldrekursarna i Storlien och tränade personligt uppträdande i fjällen — bl. a. med långturer söderut och övernattning i snön — och vice versa. Även en flygtur till Værnes vid Trondheim ingick i kadetternas program. Gissa om de trivdes! Det hade varit ruskigt kallt men chefen hade bara beröm till övers för markstyrkans sätt att sköta flygplanen (Sk 14).

På den stora bilden landar folkflygplanet Auster på Ullsjön med Skulmassivet i bakgrunden och här t h ses flygkadettskolans bas vid Annsjön med en landande Sk 14 synlig mellan uppställningslinjerna.

Pro Mille.







Swift har helmetallkonstruktion.

Swift är spinsäker och stabil

Swift är pålitlig och driftsäker

Swift har utmärkt sikt från kabinen

Swift har el.-hydrauliskt manövrerade vingklaffar och landställ

Swift har mekanisk nödmanövrering av såväl klaffar som landställ

Swift har slottade vingklaffar som ger låg landningshastighet

Swift har brett kraftigt landställ med stora hjul

Swift är privatflygarens idealplan

Swift

Snart har vi det här — privatflygarens idealplan. Ett lättfluget, snabbt, modernt plan med lång flygsträcka. Detta är SWIFT, planet där säkerheten satts främst, och som gör privatflyget både nyttigt och nöjsamt. Är Ni intresserad av att skaffa Er ett eget flygplan — vi tror att SWIFT skall tillfredsställa Er. I väntan på att kunna bjuda Er på en provtur, lämnar vi Er gärna alla upplysningar och skickar med nöje illustrerade broschyrer.

AROS FLYG
VÄSTERÅS



Avsnitt 3.

Av Ernest K. Gann

NÖDLANDNING

När tredje avsnittet av FLYG:s nya följetong Ö n i l u f t h a v e t börjar, har »ön», dvs. C-54:an C o r s a i r just utsänt nödsignaler på grund av en allt allvarligare nedisning och dess chef, kapten Dooley, har meddelat en markstation en ny kurs och att han tänker fortsätta på den kursen så länge planets bränsle räcker. C o r s a i r är vilse i lufthavet och går okända öden tillmötes.

Corsair hade slutat att flyga — hon rullade genom lufthavet. Höjdmätaren visade aderton hundra meter. Dooley kunde inte vinna en enda decimeter till. Som när ett djur ligger i de sista våldsamma dödsryckningarna var ingenting stilla inne i planet. Instrumentpanelen skakade så att den var nästan omöjlig att läsa. Hastighetsmätaren visade på noll — nedisad, oanvändbar, borta. Kompassen dansade och svängde, jagade sin egen svans runt och runt. De vita skorporna utmed vingarnas framkanter var så tunga att avisningslisterna av gummi pulserade hjälplösa under isen.

Och Dooley visste att det utan tvekan fanns ännu mera is, som han inte kunde se utmed vingarnas bakkant. Det skulle bli is, tung, tilltagande och byggande upp sig med fruktansvärd säkerhet långt bak på *Corsairs* stora roder. Is på den horisontella stabilisatorn, på flygkroppen, på propellrarna, på motorkåporna — varje liten bit inte endast läggande till en dödlig vikt till *Corsairs* egen utan också förstörande den dyrbara formel, på vilken *Corsair* flög.

Motorerna kämpade våldsamt med all sin oerhörda styrka utan att bry sig om den fruktansvärda ansträngningen. Men de begärde bränsle för sin kraft, bränsle och åter bränsle, just nu 23 liter för varje fattig minut. Dooley visste att bränslet var nästan slut.

— Frank. Öppna ditt fönster. Slå ut det, om det är nödvändigt. Frank bultade på de frusna gångjärnen. Dooley gjorde detsamma. Tum för tum öppnade sig fönstret. Isande kall svepte ytterluften genom öppningarna med ett ihåligt rytande. Dooley tillät *Corsairs* nos att sjunka en liten smula.

— D'Annunzia! Murray! Stankowski! Gå tillbaka in i kabinen! Nu skrek han. Hans ord drunknade nästan i nattens ilskna rytande.

Dooley kastade en sista blick på Frank.

— Låt mig veta, om du ser någonting! Han vred av ljusen i förarummet helt och hållet. Det förvandlades till en kall, svart cell. Han drog av gasen en aning. Höjdmätaren sjönk stadigt ned till 1 200 meter. Han vred på landningsljusen.

— Ser du någonting?

— Inte än. Frank torkade fukten ur sina ögon.

Dooley tryckte nosen nedåt. Han måste hålla hög fart. Isen hade ändrat formeln. Hon skulle landa som en flygel, som man kastat ned från ett berg. Nio hundra meter.

— Jag tror hon bryter igenom, Dooley! Frank stretade framåt mot säkerhetsbältet.

— Såg du ett hål?

— Nej, men vi passerade genom ett skikt!

Sex hundra meter. Dooley höll andan. Hastigheten var otrolig. Någon av de nästa få hundra sekunderna skulle han, Dooley, upphöra att leva. Det var allt det tog, mindre än en sekund. *Corsair* skulle möta planeten jorden och jorden skulle göra motstånd. *Corsair* var alltför bräcklig, ett alltför litet stycke för att försöka tävla med en meteor. Tre hundra meter. Kunde molnen gå ända ned i backen? Hans ben var spända, som om de skulle försöka ta emot hela stöten.

— Bäst att det går fort! Höjdmätaren gick ned till 250 meter. Dooley beredde sig på döden. Han hade alltid önskat att den skulle komma så här.

— Dooley! Ett hål! Det är ett hål! Frank slog knytnävarna mot fönstren.

Dooley svängde *Corsair* och såg plötsligt — som om de hade skjutits ut från en katapult flög de fram under molnen någon meter över marken. Nästan helt snötäckta furor markerade den låga, kuperade terrängen.

— Jag ser en sjö... tror jag, röt Dooley.

— Det är en på den här sidan också!

— Ned med hjulen! Ge mig halva klaffar kvickt!

— Tänker du landa med hjulen ute? Franks röst lät skeptisk.

— Javisst, tusan. Vi skall klara oss i väg härifrån.

— OK! Vindens rytande ökades plötsligt, när noshjulet kom ned och dog sedan igen när Dooley drog gasreglagen bakåt. *Corsair* hängde som upphängd i en osynlig wire.

— Fulla klaffar, Frank... Håll i hatten! *Corsair* svepte ned över trädtopparna och plumsade ned i en sky av snö.

— Slå av tändningen, Frank!

— Tack, gode Gud allsmäktige, viskade Dooley, ty plötsligt rådde välsignad tystnad.

Efterforskningar

Överste Fuller tände pipan och lutade sig tillbaka i stolen.

— Turner, vad tror du om bäringen på Dooley från Montreal? Den visade, att han var någonstans norr om St. Lawrence omedelbart efter hans sista kontakt med Chapel Inlet. Det tyder på att han fullföljde sin plan och fortsatte åt nordväst.

— Om jag känner Dooley rätt, så gissar jag, att han håller sig till planen, men bäringen i sig själv betyder inte mycket.

— Om han gjorde det, har vi omkring 25 000 kvadratkilometer att leta igenom. Det blir inte precis någon liten utflykt. Fuller stirrade dystert på molnbasen. Nå, om Dooley följde sin plan och flög åt nordväst... Och om han var lycklig nog att komma ned i ett stycke, hur länge skulle du säga, att han kan klara livet däruppe?

— Det beror på en massa saker.

— Finns det någonting i den här trakten, Turner, som han skulle kunna döda och äta?

— Ärligt sagt, det vet jag inte.

— Du är allt en förbannat fin arktisk expert. Översten tillät ett överseende leende att leka på sina läppar.

— Det är ingen som vet. Ingen har någonsin varit däruppe med undantag möjligen för några få trapper. Om han flög tills bränslet tog slut, vilket han kanske har eller kanske inte har gjort, är han åtminstone 300 kilometer in på inte kartlagt område. Inte ens eskimåerna skulle trivas där.

Det blev åter tyst i rummet. Männen som stod omkring översten undvek varandras ögon. Var och en tycktes ha valt ut en fläck på golvet eller i taket som intresserade honom.

(Forts. på sid. 37.)



Flyg-
försäkringen
ordnas i



FÖRSÄKRINGS A.-B.
FYLGIA
STOCKHOLM 7.

LÄR ER FLYGA I FLYG

LEKTION NR VIII. STARTEN

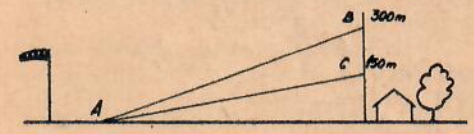
Av Grels Næslund

När det gäller *start* är det i första hand fråga om att få flygplanet upp från marken på ett sådant sätt, att planet *kan stiga över eventuella hinder i flygriktningen* och i övrigt ha *tillräcklig flyghastighet.*

Start i motvind

Man startar i allmänhet *mot vinden* av följande skäl:

1) *Startsträckan* blir *kortare* därigenom att motvinden ger vingarna ökad lyftkraft. Om t ex ett flygplan lättar vid en hastighet av 60 km/h och man vid en vindstyrka av 15 m/sek (54 km/h) ställer upp flygplanet mot vinden, behöver flygplanet rulla endast



I. Kurshastighet 120 km/h. Vindstyrka 60 km/h (motvind). Färdhastighet 60 km/h. En km (A—B) tar 1 minut. Stighastighet 300 m/min = 300 m höjd vid B.
II. Kurshastighet 120 km/h. Vindstilla. Färdhastighet 120 km/h. En km (A—B) tar 1/2 minut. Stighastighet 300 m/min = 150 m höjd vid C.

med 6 km/h för att lätta. Det är ju luftströmmen omkring vingarna, som ger lyftkraften, inte flygplanets rullningshastighet. Skulle flygplanet i detta fall starta i medvind behövde det en hastighet av 114 km/h för att lätta.

2) Det går *lättare att hålla kursen i starten,* vilket i sin tur gör att det inte blir några sidpåkänningar på landstället.

Kurshållningen underlättas helt naturligt av att flygplanet av sig självt vill ställa sig rätt i vinden (se lektion 4: körning på marken). Detta märks särskilt i början av starten.

3) Det går lättare att *stiga över hinder i flygriktningen* både på grund av att startsträckan blir kortare och att stigbanan blir brantare (se fig).

4) Vid eventuellt *motorkrångel* kan man landa rakt fram, alltså ungefär rätt i motvind.

Förberedelser för start

Vi har förut gått igenom vad föraren har att tänka på beträffande flygplanets klargöring före flygning (se lektion 3).

Kom ihåg att *varje gång* noggrant kontrollera att allt är i ordning. Varje flygare har säkert kommit på sig själv med glömska i detta avseende. Flera exempel finns på vart sådan glömska kan leda. Fullständigt onödiga haverier!

På *skolflygplan* har man inte så mycket att hålla reda på, på *krigsflygplan eller motsvarande* är det en mängd saker att kontrollera. Man kan tänka sig någon minnesregel i form av ett ord, bildat av begynnelsebokstäverna i de viktigaste åtgärderna, detaljerna osv. T ex: *b*ensin (mängd och kranars lägen), *o*lja, *r*eglage, *t*rimningsanordningar *(BORT).* Denna kontroll måste under alla förhållanden ägnas stor uppmärksamhet. Det *får* inte hända, att man glömmer någonting som kan äventyra starten.

När allt är klart kör man ut till en punkt på flygfältet, varifrån man får så lång startsträcka som möjligt mot vinden. Klara alltså först ut *vindriktningen* och sedan utkörningsvägen till startplatsen. Se upp på flygplan, som *förbereder landning;* dessa har företräde. *Stanna* på lämplig plats om andra flygplan håller på att landa (A på fig).

Se till att det *inte finns några hinder i startriktningen.* Det gör man lämpligen strax innan man kommer till startplatsen, och medan flygplanet står tvärs vinden (B på fig). Sikten i startriktningen är då icke skymd av motorn. I detta läge kan man också lättare kontrollera om något flygplan håller på att landa.

Omedelbart före starten tar man ett ögonmärke i startriktningen och *begär sedan starttillstånd,* om trafikledare befinner sig ute på fältet. Denne ger då signal, varefter man *omedelbart* startar. Befinner sig trafikledaren (flygledaren) uppe i kontrolltornet, vilket är det vanligaste, *ger han starttillstånd* — i regel med signallampa — när flygplanet ställt upp emot vinden (C på fig). Därefter skall man starta omedelbart. Man förstår alltså vikten av att allt är ordnat för start redan *före* utkörningen.

Själva starten

Spaken hålles något tillbakaförd i samband med att motorvarvet ökas till fullgas. Detta för att hindra flygplanet att gå på nosen, om något föremål finnes framför hjulen (t ex en grop, sten eller dylikt). *När flygplanet börjar rulla,* föres spaken framåt till dess att stjärten höjes till ungefär flygläge. Detta ser man bäst på att *nosen sänker sig* och sikten framåt blir bättre. När nosen kommit ner, tar man *spaken något tillbaka igen,* så att höjdrodret i stort sett står neutralt och flygplanet »balanserar».

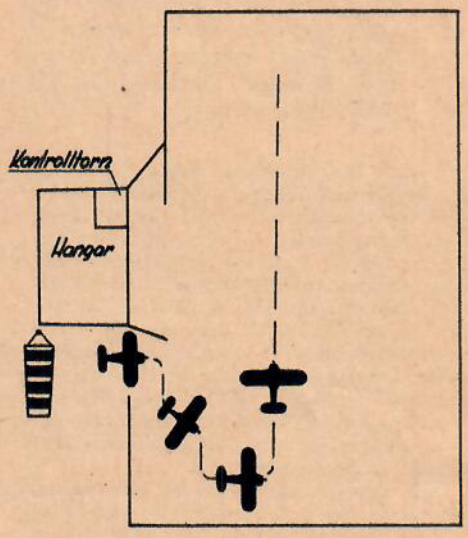
Under första delen av rullningen är roderverkan inte så god på grund av den låga hastigheten. Det fordras alltså relativt *stora roderutslag* och det tar litet tid, innan utslagen verkar. Eleven gör därför nästan utan undantag det felet, att han ligger kvar för länge med ett roderutslag, varför flygplanet svänger av och an.

På grund av det höga motorvarvet *vill flygplanet i starten svänga åt endera hållet.* Detta skall man förklara för eleven. Man måste alltså hålla emot något på höger eller vänster sidroderpedal (olika på olika flygplan).

Under *rullningen* håller man *kursen endast med sidrodret.* När flygplanet *lättat,* användes rodren som vid flygning rakt fram och horisontellt (se lektion 6).

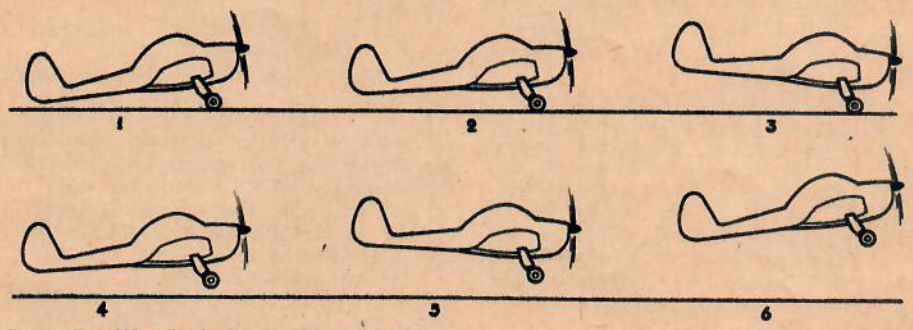
Efter lättningen *för man fram spaken* något så att flygplanet går ungefär parallellt med marken. Avsikten härmed är att flygplanet skall få extra fart för stigningen.

Därefter stiger man *under* bästa stigvinkel, dvs. nosen blir något lägre än vid normal stigning och hastigheten följaktligen



Utkörning till start.

något högre. Det hastighetsöverskottet är bra att ha, om motorn skulle stoppa eller krångla på något sätt. Man förlorar nämligen rätt stor höjd på att från stigläge föra ner nosen så långt att glidflyktshastighet hålles. Ju lägre hastigheten är i det ögonblick motorn stoppar, desto större höjd förlorar man i den manövern. Det är mes-



Start. Se sifferhänvisningarna i texten.

tadels yngre flygare, som vill briljera i att stiga brant efter starten; den mera erfarne vet, att detta är olämpligt.

Under stigningen *trimmas* flygplanet, så att föraren icke behöver ha något mottryck i spaken.

Vingklaffarna brukar på skolflygplan ofta icke användas i starten. Eleven bör emellertid få starta både med och utan användande av klaffar.

Vid *normal start* hålles flygplanet i ungefärligt flygläge. Så småningom lättar flygplanet efter en lätt dragning i spaken, när flyghastigheten är tillräckligt hög. Vid en sådan start är man säker på att flygplanet har tillräcklig hastighet efter lättningen.

Det kan emellertid ibland finnas anledning att *komma lätt så fort som möjligt*, t ex om rullsträckan vid starten är begränsad. Ibland kan också markens beskaffenhet vara sådan, att en normal start skulle medföra för stor friktion mellan hjulen och marken. I dylika fall startar man med något lägre stjärt och *hjälper upp flygplanet tidigare än annars*. Detta medför att flygplanet efter lättningen har lägre fart än vid normal start. Helt naturligt är det i detta fall ytterligt viktigt att efter lättningen flyga parallellt med marken en rätt lång tid för att öka hastigheten.

Instruktion i luften

Se till att *allt är klart i flygplanet*. Lägg märke till *vindriktningen*. Kör ut till startplatsen.

Vi står nu ungefär vinkelrätt mot startriktningen. Se åt vänster och höger, kontrollera att *startbanan är fri från hinder* och att intet flygplan håller på att landa.

Rätta in flygplanet *mot vinden* (efter landningsmärket eller vindstruten). Tag ett *ögonmärke*. Begär *starttillstånd*. (Ev nu fick vi starttillstånd.)

Spaken *bakåt*. Kör några meter för att få sporrhjulet (sporren) i rätt läge (1 på fig).

Mjukt *fullgas*. Håll *kursen* med sidrodret (flygplanet vill svänga något åt höger, eventuellt vänster).

Spaken sakta *framåt, nosen sänkes* (2 på fig). Balansera nosen i detta läge. Spaken till neutralläge (3 på fig). Håll kursen med sidrodret.

När hastigheten ökat tillräckligt (nu) *hjälper* vi flygplanet upp (4 på fig). Sedan *fram med spaken. Parallellt* med marken (5 på fig). Stigning något *under* bästa stigvinkel (6 på fig).

Trimma flygplanet.

Motorstopp i starten

Jag skall nu visa hur man gör om *motorn stoppar i starten* något efter lättningen (t ex på 50 m höjd).

Om motorn stoppar, *för fram spaken ögonblickligen*, så att nosen kommer väl under bästa stigvinkel och hastigheten bibehålles. *Landa i stort sett rakt fram*, undvik så vitt möjligt hinder genom svaga svängar. Försök *aldrig* svänga tillbaka. Det resulterar bara i att man inte hinner runt; nästan utan undantag viker sig då flygplanet med svårt haveri som följd.

Råd för instruktören

Eleven har svårast att lära sig *hålla kursen*. Lär honom att köra ett kort stycke innan fullgas sakta ges. Det underlättar kurshållningen. *(Forts. på sid. 34.)*

Elevens syn på FLYGUTBILDNINGEN

Start var det ja. Jag har talat om saken tidigare, men det hindrar inte att vi fördjupar oss ytterligare en smula i konsten att komma upp i luften. Visst är det besvärligt ibland på Bromma när man råkar komma med mitt i den värsta trafiken, men samtidigt är det nyttigt att få lära sig se upp, inte bara på det som finns *i* flygplanet utan också runt omkring. Så länge det finns en stor och trygg ryggtavla i framsitsen att titta på, så känns det lugnt och skönt, men man vet ju aldrig hur det blir en vacker dag, när den där sitsen blir tom...

Kurshållningen sköter åtminstone jag bedrövligt, och den ger alltid upphov till mer eller mindre fräna tillrättavisningar från framsitsen. Även om man lyckats hålla planet någorlunda i styr under rullningen och även lättningen, så börjar det snart tuta i lurarna, just som man tyckt sig kunna konstatera vissa begynnande flygkunskaper.

— Håll kursen. Du driver åt vänster (eller åt höger)! Man rycks brutalt upp ur sin självgodhet och tittar ut på omgivningen och ner på banan. Jo minsann. Man har verkligen drivit iväg åt det ena eller det andra hållet. Det beror på att man — trots upprepade påstötningar — inte lärt sig begripa att ta ögonmärke — som det alltid finns gott om. Bästa kolleger i baksitsen; leta ut ett ögonmärke det första ni gör och spänn sedan synapparaterna i det där märket så mycket ni orkar och ge er tusan på att inte släppa det, så kommer kurshållningen att gå skapligt rätt snart.

Men sedan är det förstås lättningen, planflykten och stigningen som kommer till. I början känner man inte alls när det är dags att börja lätta. Dubbla startbanan mot det normala brukar gå åt i början. Sen stiger man så det visslar — och glömmer förstås bort att plana ut. Det behövs visserligen inte så mycket planflykt i starten om man inte lättar förrän farten dråsat upp redan på marken, men det är lätt att räkna ut hur det kan gå om inte startförfarandet blir automatiskt inlärt. Då sitter man där väl en vacker dag och försöker stiga på »halvfart». Det brukar gå dåligt.

Det är dock märkligt hur pass fort man börjar känna planet i starten. Först får man inte ner nosen när rullningen börjar — man vågar inte suga tag i spaken så mycket som behövs. Sedan trycker man ner nosen, så det bara är änglavakten i framsits som hindrar snurran att gå i backen. Men sedan — när man har gjort misstagen tillräckligt många gånger — så kommer det liksom av sig självt och tonen i hörlurarna blir allt mjukare och vänligare. Vilket känns skönt.

Nu gäller det att försöka hitta bästa stigvinkeln utan att behöva pröva alla lägen mellan plané och utgångsläge för hjulning... Jag är inte säker på att det lyckas före nästa lektion i FLYG. En sak har jag i varje fall lärt mig, och det är, att den bäste läraren är den som så långt säkerheten medger låter eleven *göra* misstag och inte alltid förebygger dem. Bertil och Stig kan den konsten.

Ikaros.



Flyglärarna i Stockholms flygklubb, Arne Barthilson till vänster och Stig Holmgren till höger, hjälper en elev till rätta före starten på Bromma.



INTERNORDISKA FLYGKONFERENSER har hållits i Köpenhamn och Stockholm. En av representanterna i Stockholm för det nya norska DNL var vår gamle vän Bernt Balchen, som väl när detta läses är verkställande direktör för bolaget. När detta skrives är ingenting klart men Bernt har själv anförtrott oss, att han just nu ingenting hellre vill än att återvända »for ever» till sitt fädernesland och ägna Norge sina återstående tjänster. I annat fall har han ett amerikanskt erbjudande att flytta upp till det allra nordligaste norr. Jag tror, att Bernt har hunnit se tillräckligt mycket snö och is vid det här laget. Om man för alltid islägger Bernt Balchen, bara därför att han är världens förnämste pol- och ishavsflygare, så måste man nog säga, att det är att bruka mera våld än nöden kräver. Vi förstår att Bernt föredrar Oslo framför det outforskade nordkanadensiska området, där hjältarna i FLYG:s nya följetong just hamnat.

ALLVARLIGT TALAT så har dessa internordiska konferenser medfört ett helhjärtat nordiskt samarbete och en gemensam nordisk flygpolitik, som ju varit på väg mycket länge men som det inte skadar att fastslå så här officiellt. De svenska, norska och danska interkontinentala flygbolagen kommer att utåt uppträda under det gemensamma namnet Scandinavian Airlines men på de enskilda bolagens flygplan kommer de nationella beteckningarna alltjämt att dominera. På SILA:s plan kommer man alltså att läsa Swedish Airlines — samma beteckning som ABA använt sedan länge. Norge och Danmark har beställt två DC-4:or vardera och ABA-SILA sex. När dessa flygplan levererats i mars—april (i bästa fall) kan de skandinaviska bolagen gemensamt få tre USA-förbindelser i veckan. Därtill kommer AOA:s trafik, som i slutet av april beräknas bli dubblerad. AOA har fått svenskt tillstånd att bedriva trafik på linjerna New York—Oslo—Stockholm och New York—Köpenhamn—Stockholm.

ETT 40-TAL MAN har ABA-SILA f. n. ute i Kalifornien för att flyga in sig på DC-4:orna och efter hand flyga hem dem till Sverige. SILA är ju f. n. det enda europeiska bolag, som har trafiktillstånd till Nordamerika men de danska och norska tillstånden torde vara klara redan när detta läses. Underhandlingar pågår. När SILA får sina nya Stratocruiser (se sid. 10—11) nästa vår blir det daglig svensk trafik på USA med New York som huvudstation men ett par dagar i veckan också till Montreal och Chicago. De nordiska flygbolagen kommer som sagt att etablera ett intimt samarbete. Bl. a. skall de ha gemensam försäljningsorganisation i New York samt delvis gemensam teknisk service. Liksom SILA tidigare utbildat danska atlantflygare på sin överhavslinje kommer bolaget nu också att utbilda de norska piloterna på samma route. SILA:s sydamerikanska trafik skulle vid det här laget redan ha startats men är i skrivande stund uppskjuten till mitten av mars.

EUROPATRAFIKEN utvidgas undan för undan. ABA beräknar tack vare utökad flygplanpark och flera utbildade besättningar att någon gång i maj eller strax därefter kunna inleda trafik till Rivieran. 6 timmar skall det ta mellan Stockholm och Nice via Paris. Ännu viktigare torde vara att det svenska nattpostflyget återupptas. Speciella nattpostplan kommer att ge Stockholm postförbindelse med Köpenhamn, Amsterdam, Paris, Zürich, Bryssel och London. DDL har återupptagit trafiken till Oslo och följaktligen har också Göteborg fått Osloflyg, eftersom DDL:s Condor »Jutlandia» flyger Köpenhamn—Aarhus—Göteborg—Oslo och åter varje dag. Men inte nog med det. KLM — det holländska bolaget — flyger redan nu Malmö—Köpenhamn—Amsterdam—Zürich och omkring den 1 maj upptas trafik på den nya linjen Stockholm—Amsterdam med möjlighet att fortsätta till Madrid och Lissabon med DC-4. Priserna blir Stockholm—Madrid 910 kr och Stockholm—Lissabon 1 070 kr.

TILL DUBLIN gjorde ABA den 2—3/3 med SE-BAL Hägern sin första flygning med följande route: Stockholm—Oslo—Stavanger—Prestwick—Dublin—London—Göteborg—Stockholm. Det var en extratur men Dublin finns med på ABA:s planerade linjenät och bara de nya DC-3:orna kommer, så blir det väl också en-gång-i-veckan-trafik även till Irland. De nya DC-3:orna har tyvärr blivit försenade. De hade lovats under tiden februari—juni men nu lär den första komma den 20/4 och sedan ett exemplar på var och en av dagarna 24/4, 28/4, 15/6, 19/6, 24/6 och 28/6. Allt beroende på vädret över Nordatlanten. Det kan ju vara nog så besvärligt så här års. ABA har f. ö. återgått till den ursprungliga inredningen i Felix-planen med 14 bekväma sittplatser i stället för 22 mer eller mindre obekväma som använts under den hittillsvarande rushen.

TAXEKONFERENS började i Paris den 11/3 och enligt förhandsberäkningarna skulle därvid de europeiska taxorna sänkas med 20 procent på de tätast trafikerade linjerna som Stockholm—Paris, Stockholm—London, Stockholm—Bryssel och Stockholm—Amsterdam. Redan i juli i år beräknar man f. ö. att taxorna skall skall kunna sänkas ytterligare. Vid den nyligen avslutade taxekonferensen i New York kom det f. ö. fram, att Sverige har världens lägsta inrikesflygtaxor. Ett undantag utgör dock de speciella amerikanska s. k. III-klass-resorna med 28-sitsiga DC-3:or på korta sträckor.

ATLANTPRISET har vid New York-konferensen sänkts med 10 procent. Det innebär att biljettpriset mellan Stockholm och New York sänkts från 495 till 455 dollar (med nuvarande kurs 1 897: 35). Tur och retur kostar det 820 dollar 67 cent (3 422: 19). Fraktpriserna sänktes till 3 dollar 64 cent (15: 18) per kg. De ännu kraftigare sänkningar som förebådats har t. v. ställts på framtiden. Man vill först avvakta dels fastställandet av de nya postbefordringsavgifterna, dels de nya mera ekonomiska jätteflygplanen.

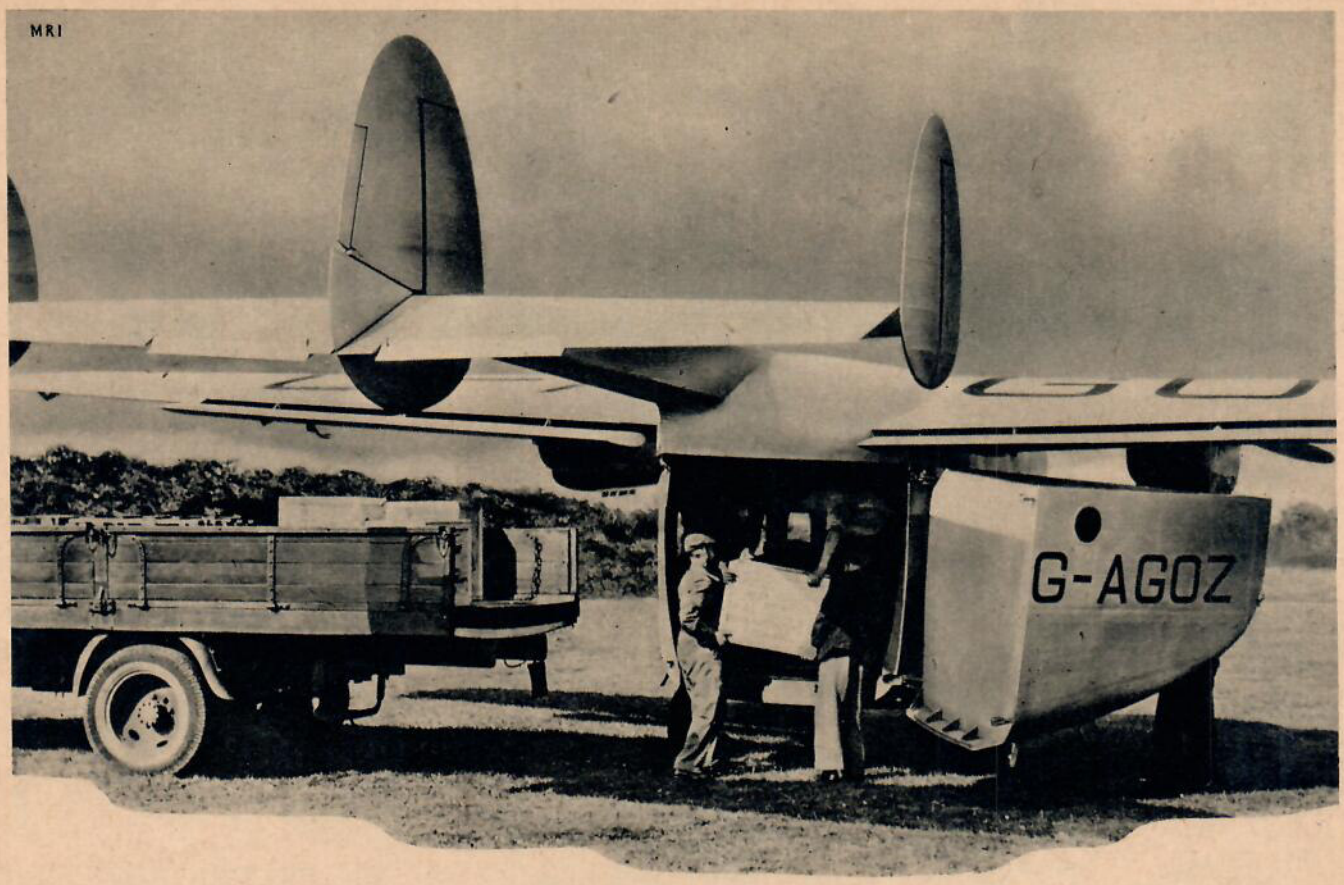
REAKTIONSJAKTPLANEN — de engelska Vampyrerna alltså — skall tilldelas Bråvalla flygflottilj och de första torde komma att levereras i april. Personal från F 13 har redan begivit sig till de Havilland för att stifta bekantskap med de nya jaktplanen, vilka till övervägande delen kommer att flygas hem till Sverige av svenska piloter.

TRÄNGSELN i det nuvarande stationshuset på Bromma har länge varit olidlig och alla utom de tvistande parterna — staten och Stockholms stad — har varit eniga om att en utbyggnad är nödvändig. Medan stat och stad konfererar har ABA beslutat sig för att ta saken i egna händer och nu kommer Aerotransport därför att bygga ut Brommas stationshus mellan det nuvarande och den ursprungliga hangaren. Det blir ett tvåvåningshus i tegel med ytterligare en vindsvåning på toppen. På nedre botten blir det en stor mottagningshall för flygresenärerna.

FLYGAVDELNING har öppnats i Göteborgs sjöfartsmuseum. Därmed har flyget — enkannerligen då trafikflyget — definitivt slagit igenom i den stora sjöfartsstaden. När sjöfartsmuseets intendent, kapten Olof Traung, utgav sin bok »Thomas Parker Esq.» blev han tydligen orättvist bedömd i FLYG som en flygets fiende. I själva verket tycks han vara en av de mest framsynta göteborgarna och det skall bli en glädje för FLYG att konstatera detta efter ett besök på denna permanenta men alltid lika levande och aktuella flygutställning, som konkurrerar med den historiskt ännu oöverträffade flygutställningen i Tekniska museet i Stockholm. När sjöfart och flygtrafik kan samsas på ett så harmoniskt sätt som på detta göteborgska sjöfartsmuseum, så blir man glad.

NY LUFTFARTSINSPEKTÖR — åtminstone för ett år — blir flygdirektör K. G. Hultström, som förordnats under den tid Tord Ångström har tjänstledigt för att sköta en befattning i PICAO, den provisoriska internationella luftfartsorganisationen i Montreal. Hultström är en av svenskt flygs pionjärer. Redan 1915 for han till Tyskland för att ta certifikat vid en flygskola i Johannesthal men skolchefen gjorde konkurs efter allt för optimistiska såpspekulationer och så fick Hultström inte certifikat förrän året därpå i Thulins flygskola. Under sista året på Teknis blev han konstruktör vid Nordiska Aviatik AB och vpl flygare vid Hä-

(Forts. på sid. 36.)



48 dm³ lastutrymme för varje hästkraft...

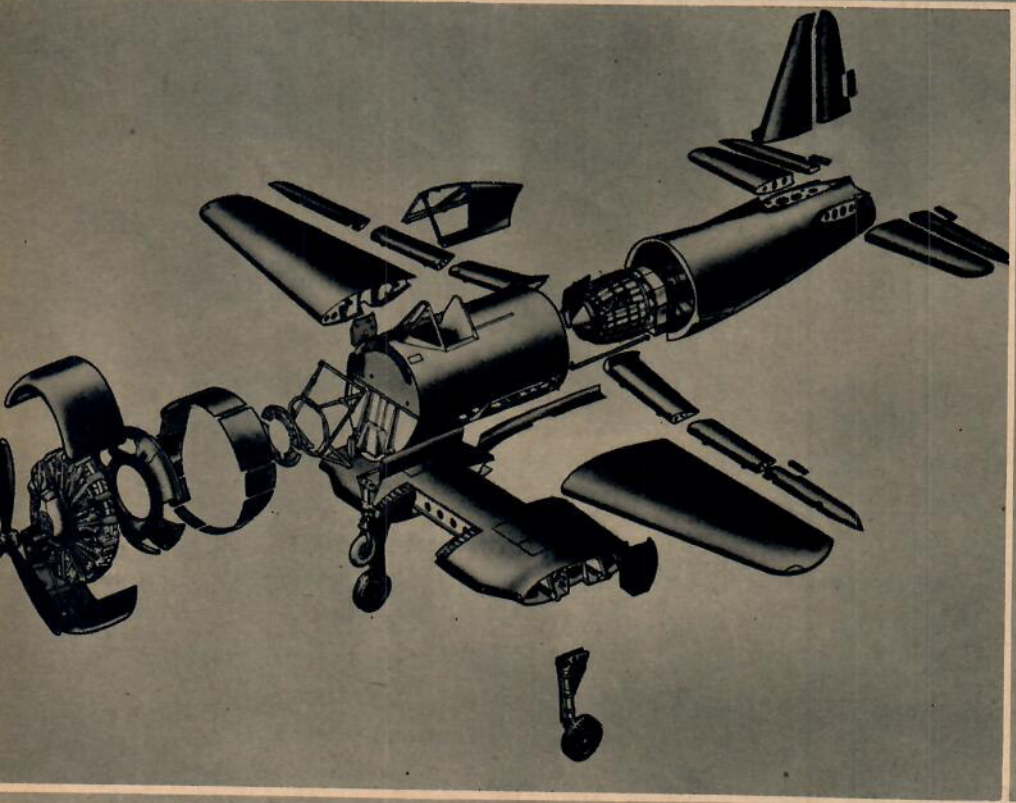
Miles Aerovan skapar en ny standard för fraktbefordring med flyg. Med 310 hk och ett lastutrymme på 15 m³ har ett så förbluffande högt medeltal som 48 dm³ per hästkraft uppnåtts. Eller — om man ser det från en annan synvinkel — lastförmågan på 918 kg ger siffran 2,9 kg disponibel last per hästkraft. Detta i särklass ändamålsenliga flygplan kan redan nu anpassas som fraktplan, passagerarplan, flygambulans, hjälpexpedition, flygande karavan, rörlig verkstad, flygande butik eller utställningslokal. Lägg till de redan givna detaljerna sådana siffror som marschfart 180 km/t... flygsträcka 645 km... startsträcka 183 m... landningsfart 74 km/t... pris 5 000 £... leveranstid 6 månader... och ni har fullgott underlag för påståendet "det mest effektiva och ekonomiska flygplanet för korta transporter av frakt och passagerare".

MILES *Aerovan*



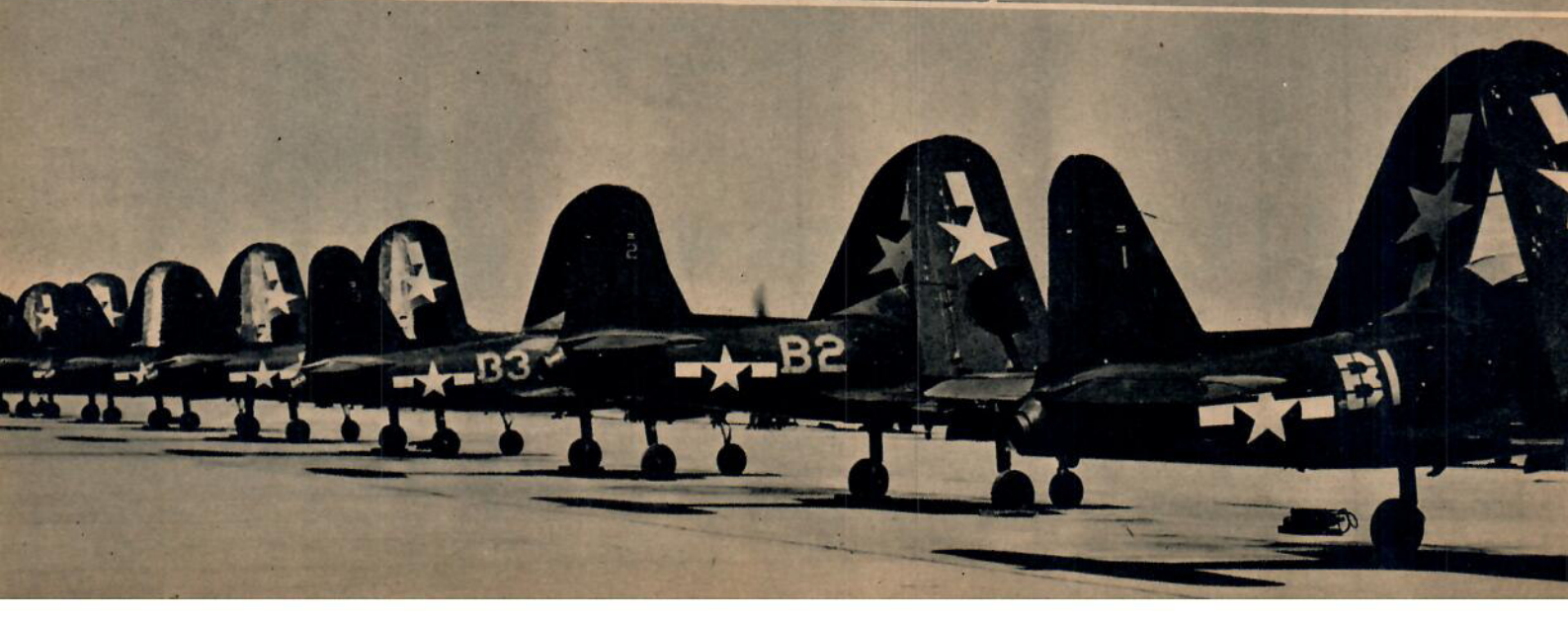
MILES AIRCRAFT LTD. · READING · ENGLAND

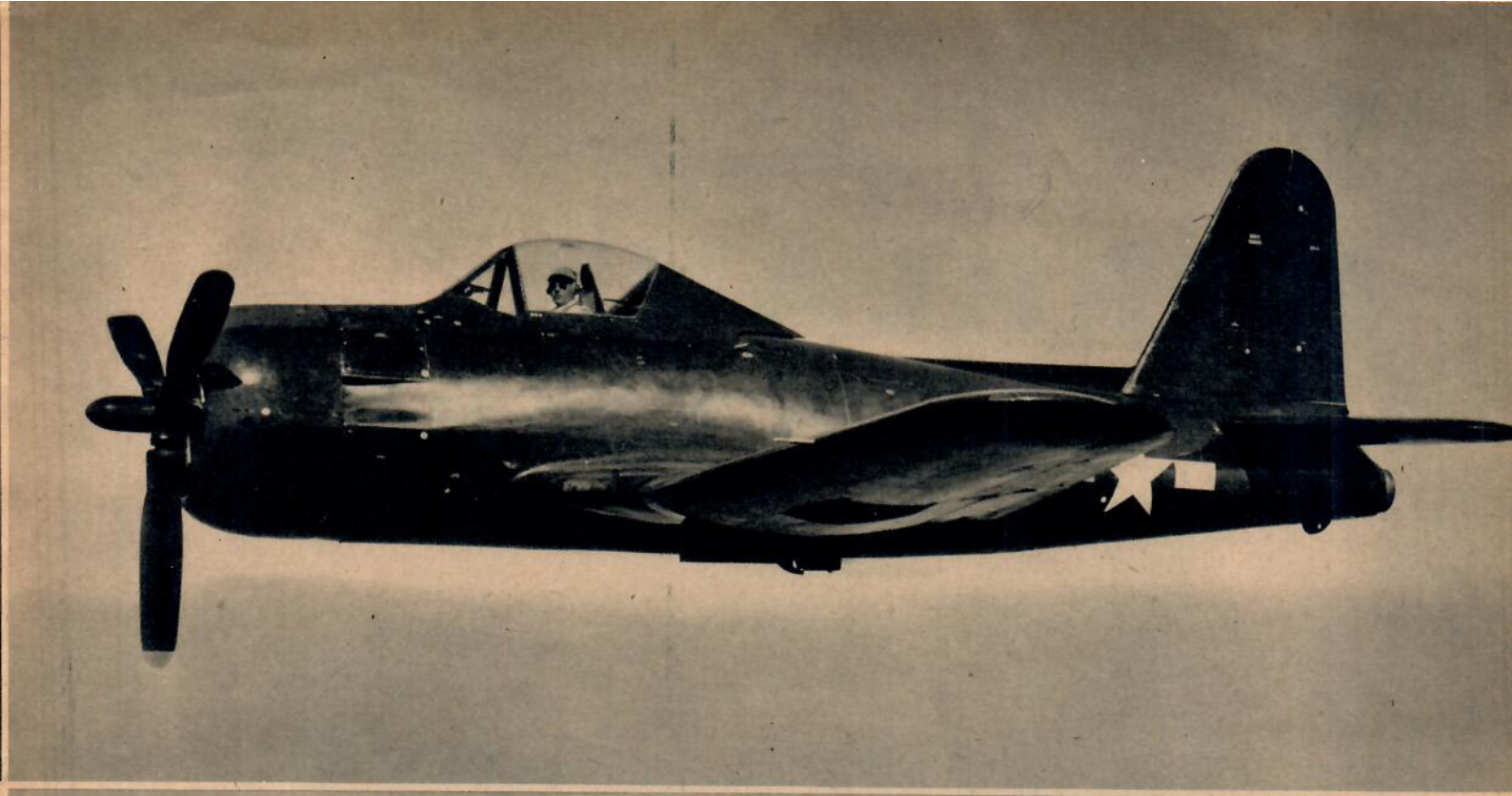




RYAN FI

Ryan FR-1 Fireball är det första flygplan i världen som utrustats med två samverkande kraftaggregat — en konventionell kolvmotor (Wright Cyclone 9 på 1 350 hk) samt ett reaktionsaggregat (General Electric I—16). Bilderna på detta uppslag visar allroundjaktplanet Fireball landande på hangarfartyg, startande från landflygplats, flygande på enbart reaktionsaggregat och med propellern flöjlad vid en hastighet i närheten av 485 km/t. Vidares ses en »exploderad» teckning av Fireball samt squadron VF-66 i US Navy med vingarna uppfällda. Hur stor hastighet Fireball gör med båda motorerna är enligt tillverkaren en militär hemlighet men enligt INTERAVIA lär den vara c:a 660 km/t. Med enbart Cyclone-motorn gör Fireball en maxfart på cirka 520 km/t. Beväpningen som består av 4 st 12,7 mm tunga ksp är placerad i vingen strax utanför de båda luftintagen. Vidare finns under vingarna ställ för två 460 kg bomber. Dessutom kan Fireball medföra 4 st 127 mm raketprojektiler. Se för övrigt FLYG:s julnummer 1945.





REBALL







NORRLAND KRYMPER!



AB NORRLANDSFLYG

har nyligen köpt tre exemplar av det berömda kanadensiska taxiflygplanet Noorduyn Norseman. Två är redan levererade. Samtidigt med den tredje Norseman får bolaget inom den närmaste framtiden en tvåmotorig Cessna Crane.

Dessa flygplan skall komma Norrland — de väldiga avståndens land — att krympa för alla de framsynta människor som tar AB Norrlandsflygs tjänster i anspråk.

AB NORRLANDSFLYG

LULEÅ
Tel. 4320

BODEN
Tel. 3425

CHEFSBYTE I AERO OY

Brev från Helsingfors

Betydelsefulla personskiften har ägt rum på ledande poster inom flyget i Finland. Så har t. ex. överstelöjnant Varis lämnat sin anställning som Flygförbundets verksamhetsledare och efterträtts av ing. Gunnar Ståhle, som avgått från sin post som verkst. dir. för Aero Oy. Då såväl ing. Ståhle som överstelöjtnant Varis värvat sig många vänner bland sina kolleger inte bara i Sverige utan också i hela Skandinavien och Europa, kan det säkert ha sitt intresse också för svenska läsare att erfara vad som ligger till grund för dessa märkliga ändringar.

Det väckte en stor och allmän uppmärksamhet i Finland då det blev känt att ing. Ståhle efter 18 års tjänstgöring i Aerobolaget hade avgått från företagets ledning. Man och man emellan glunkades det om att hans beslut dikterats av politiska skäl. Man antog att saken närmast var av inrikespolitisk art och att ing. Ståhle inte hade de nya, vänsterorienterade kretsarnas gillande. Så var emellertid inte fallet, utan det torde ha varit från utrikesdepartementet en liten antydan gavs att bolagets inställning både vad valet av flygrouter och maskinparkens ursprung beträffar varit för ensidigt centraleuropeiskt inriktad. För att underlätta bolagets framtida utveckling och arbete ansåg sig ing. Ståhle då böra lämna sin befattning.

För en opartisk bedömare framstår dessa beskyllningar som obefogade. Aerobolaget startades år 1924 med understöd från Junkersverken och den första trafikmaskinen var en fyrsitsig Junkers F-13. Under en lång följd av år var Junkersmaskinerna de bästa trafikplan som stod att uppdriva på den internationella marknaden. Senare har bolaget i sina maskinköp gått längre västerut. År 1938 anskaffades två de Havilland Dragon-Rapid för den inhemska trafiken och våren 1941 två Douglas DC-2. Men då maskinparken under kriget måste kompletteras, emedan Ju-52 »Kaleva» den 14/6 1940 blev nedskjuten över Finska viken och ett annat plan av samma typ, »Sampo», svårt skadades hösten 1941, kunde endast Tyskland komma i fråga som leverantör. Och uppenbarligen kan varken Aerobolaget eller ing. Ståhle lastas för att Finland deltog i kriget på fel sida.

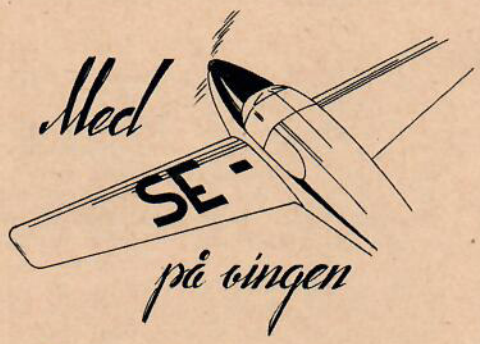
Också i valet av trafiklinjer måste man erkänna att bolaget följt en sund och riktig politik. Utom det inhemska linjenätet trafikerade Aero Oy före krigen routerna Helsingfors—Åbo—Stockholm och Helsingfors—Reval—Riga—Königsberg—Berlin. I Stockholm och Berlin hade passagerare från Finland anslutning till det internationella linjenätet och kunde samma dag nå alla de stora europeiska metropolerna om de på morgonen avrest från Helsingfors. Inte heller i detta fall synes därför några berättigade anmärkningar kunna riktas mot Aerobolagets ledning.

Visserligen äger staten ej en enda aktie i bolaget men har ändå ett stort inflytande över dess verksamhet. Staten har haft en representant i styrelsen — numera två — ända sedan Aero Oy 1926 erhöll ett lån av staten för inköp av sitt första tremotoriga plan, den niositsiga Junkers G-24 »Suomi». Och all trafik kontrolleras av kommunikationsministeriet, som bestämmer vilka linjer bolaget får trafikera, fastställer tarifferna och utställer certifikat åt den flygande personalen. Och det är staten som bygger flygfälten. Det är därför klart att bolaget måste ta hänsyn till statens önskemål.

Men ing. Ståhle kan vara nöjd med sitt verk. I 18 år har han stått i det finska trafikflygets tjänst, först som teknisk ledare och sedan 1929 som Aero Oy:s verkställande direktör. År 1928, då ing. Ståhle trädde i bolagets tjänst, omfattade maskinparken 4 st Junkers F 13 och en G-24, och det året var totalantalet flygkilometer 195 185, befordrade passagerare 3 206 och frakt 4 758 kg. År 1942 flög bolagets maskiner 675 717 km, befordrade 17 541 passagerare och 169 423 kg last. Och trafiksäkerheten har varit utomordentlig. Statistiken utvisar att bolaget flugit *15,2 miljoner personkilometer* per dödsolycka.

Någon ny verkst dir för Aero Oy har då detta skrives inte utsetts. Tjänsten sköts interimistiskt av bolagets största aktieägare, v häradshövding C. J. Ehrnrooth, som emellertid f. n. befinner sig på en kongress i

(Forts. på sid. 34.)



Den 4 mars landade två Norseman utan registreringsbeteckningar på Bromma. Vid spakarna satt amerikansk besättning, som hastigt och lustigt lämnade av planen till mottagaren — A/B Norrlandsflyg. Detta bolag skall sätta in dessa båda plan jämte ytterligare en Norseman och en Cessna Crane, som kommer senare från de allierades »likvideringsbas» i Frankrike, i sin rörelse omedelbart.

Planen som kommer att få beteckningarna SE-ASA, -ASB, -ASC och -ASD, flögs upp till Luleå av *Tore Jonsing* i Norrlandsflyg och A. *Chronwall* i Svensk Flygtjänst (konkurrenterna är hjälpsamma mot varandra). Det är Norrlandsflygs tekniske chef ingenjör *Rolf Gülich*, som varit nere på kontinenten och gjort uppköpen, och av allt att döma är det ett gott köp han åstadkommit. De båda första planen har inte gått mer än 205 resp 208 timmar och är nyöversedda samt har fullständig radioutrustning. De skall i första hand användas för transporter och bolaget räknar med god användning av planen, som ju tidigare visat sig synnerligen lämpliga för flygningar i trakter med samma terräng- och klimatförhållanden som Norrland. Kanadensarna har som bekant haft stor glädje av sina Norseman. Så snart registreringsbokstäverna hunnit torka sätter man i gång med att frakta björkved (!) till en av Turistföreningens stugor i närheten av Kiruna. Det blir litet dyra transporter förstås, men betydligt billigare och bättre än om de skulle utföras på det gamla beprövade sättet med hundspann eller hästar.

Y. N.

AHRENBERG 100-faldig CUB-magnat

Albin Ahrenberg har alltid varit en flygets riddersman men lika mycket en flygsinnets apostel med en idealism, som man faktiskt måste leta länge efter t. o. m. i flygarkretsar. Hans levande intresse för allt vad flyg heter har ingalunda minskats under kriget och det är all anledning att vänta stora nyheter från Ahrenberg-flyg vad det lider.

T v har han gjort ett stort flygplanavtal med amerikanarna, som han ju känner bättre än kanske någon annan svensk sedan »nödlandningstiden», då ju vännen Albin var svensk bas för allt utländskt, som ramlade ned här. Avtalet innebär ingenting mer eller mindre än att Ahrenberg har köpt 100 st. 65 hästars Cub'ar, alla med mycket kort gångtid. De kommer att levereras »i stora klumpar» i mitten av juni och samlas då i Malmö. 80 av dem skall säljas till hugade spekulanter för det fantastiskt låga priset 5 850 kr. per styck och då är de förtullade och försedda med svenskt luftvärdighetsbevis samt alla nödiga papper. Stor översyn har gjorts och planen kan följaktligen betraktas som så gott som fabriksfärska. De återstående 20 blir reservdelar. Reservdels- och reparationstjänsten kommer f. ö. att i hög grad förenklas och förbilligas genom att Ahrenberg i samarbete med Svensk Flygtjänst öppnar speciella servicestationer i Stockholm, Göteborg, Malmö, Norrköping, Karlstad, Sundsvall, Visby och eventuellt några flera platser.

Albin har dock ännu flera strängar på sin efterkrigsbåge. Bl. a. har han köpt tre Noorduyn Norseman, av vilka Skärgårdsförbundet kommer att disponera en som ambulansplan, och känner vi Albin Ahrenberg rätt så blir det nog också en stor rundflygningskärra vad det lider. Vi återkommer.



En av Norrlandsflygs nya Norseman startklar på Bromma. I planet trafikflygare Tore Jonsing, t v A. Chronwall i Svensk Flygtjänst och t h Norrlandsflygs tekniske chef Rolf Gülich.

TRAFIKFLYGETS SÄKERHET

II.

(Forts. fr. föreg. nr.)



Av flygklarerare

PER S. FAHLANDER

Svenska metoder

1. Beträffande de svenska flygförarnas kvalifikationer i allmänhet torde det utan överdrift kunna sägas att de är goda, även internationellt sett. Talar man med t. o. m. mycket kritiska och öppenhjärtiga utländska piloter, blir betyget vanligen: »De är bra flygare».

Som jämförelse med i n:r 5 anförda amerikanska luftfartsbestämmelser beröres här Luftfartstyrelsens certifikatbestämmelser för *trafikflygare i linjefart:* Minimiålder 22 år, max.-åldern 45 år. Längsta giltighetstid för manliga certifikatinnehavare 6 mån. Proven verkställes av tvenne kontrollanter. Flygtid innan *ensamförarcertifikat* erhålles 1 000 tim., varav minst 25 tim. nattflygning (särskilda praktiska och teoretiska prov är föreskrivna).

Instrumentflygning ingår som ett huvudämne i utbildningen. Den förare som visar sig icke kunna tillgodogöra sig densamma, blir ej antagen som trafikflygare i ABA/SILA. Instrumentflygning i linktrainer och i luften tränas kontinuerligt under flygförarens hela tid i flygtjänst. Kontroll av chefspilot och särskilda kontrollpiloter förekommer med bestämda intervaller eller när helst så anses erforderligt. Dessa kontrollprov rapporteras mycket ingående. Om en flygförare ej flugit en viss maskintyp under senaste månaden, får han inför en äldre pilot eller skolflyglärare företa upprepade start- och landningsövningar, innan han tillåtes gå som 1. pilot på typen ifråga. Särskild specialutbildning erhålles för varje flygplantyp.

Inflygning på linjerna sker alltid under en längre tid, först som flygstyrman, därefter som 2. pilot. Säkerhetsförare medföljer alltid på de större maskintyperna (Douglas, Felix). Som regel också på de mindre. Bestämmelserna för flygning vid »dåligt väder» är strängt preciserade; särskilda minimiföreskrifter reglerar om och när start- och landning får ske. Dessa bestämmelser är olika för olika flygplatser.

Som regel gäller, att piloten själv slutgiltigt avgör om flygning skall uppskjutas någon timme eller helt inställas. Klareraren har en viss s. k. »veto-rätt». Han kan fördröja start och hänskjuta tveksamma fall till vederbörande chefer. Såväl äldre som yngre piloter rådfrågar alltid meteorologerna före varje flygning. Piloten, klareraren, meteorologen, trafikledaren och -assistenten dryftar oftast uppkomna situationer gemensamt i bästa samförstånd, där flygföraren dock avgör frågan om start. Flygtider och flygnings genomförande kommer nedan att behandlas.

Svenska flygklarerare

2. Vår svenska dispatcher- eller flygklarerarinstitution är en ganska ny företeelse och i princip uppbyggd efter amerikanskt mönster. *Utbildningen* av de sex första klarerarna inom ABA-SILA började i juli 1945. Det var personal med 5—6 års flygtjänst i flygvapnet bakom sig, några med ett eller annat års erfarenhet i marktjänst inom ABA. Fordringarna är stora inom det svenska flygbolaget och utbildningen som bekant gedigen. Engelska, franska och tyska fordras vid inträde liksom förkunskaper i navigation, meteorologi, flygplankännedom, motorlära, signaltjänst samt luftfartslagstiftning.

Detta kompletterades med 6 veckors teoretiska och praktiska lektioner med specialister som lärare, varefter 3 man i augusti skickades över till New York för att där ytterligare inhämta visdomar vid en pågående dispatcherkurs. Erfarenheterna har sedan i rapportform meddelats hem, medan de 3 utsända placerades på nordatlantsträckan (i Reykjavik, Gander på Newfoundland och på La Guardia Field i N. Y.) för att så småningom mogna till experter på dem tilldelad sträcka. Det tar givetvis tid att smälta exempelvis *väderleksförhållandena* under olika årstider på en så lång route som den nordatlantiska. *Flygfältsförhållandena* och *radiotrafiken* på routen tarvar även uppmärksamt och kontinuerligt studium.

Isobarflygning

Ibland kan flygklareraren överraskas av ett vid första konfrontationen egendomligt radiomeddelande. En flygförare på hemväg från Amerika meddelar t. ex. i sin med vissa intervaller återkommande positionsuppgift att han befinner sig på 50° nordlig latitud och 30° västlig longitud med en kurs som pekar mot Sydeuropa, när man väntat sig flygplanet på storcirkelbågen (kortaste vägen) till Island. Flygklareraren tar det lugnt; en blick på *synoptiska kartan* inne hos meteorologen talar om att vindförhållandena runt ett lågtryck beläget mitt i triangeln mellan Irland—Island—Newfoundland gjort en flygning syd om denna fördelaktigare än direktflygning Gander—Reykjavik. Han känner besättningen i flyg-



Flygklarerare Per S. Fahlander går igenom de senaste ändringarna i bestämmelserna angående flygsäkerhet och radio med flygstyrman Bruno Kullgren (t v) och telegrafist Arnold Bodén.

planet; de utför en s. k. isobarflygning. Trots att omvägen är c:a 1 200 km längre, blir flygtiden kortare än om den normala routen valts.

Vid ett annat tillfälle har en maskin startat kl. 07.12 från Bromma i motsatt riktning d. v. s. på väg till USA. Omkring kl. 13.00 får klareraren ungefär följande meddelande per radio: »*QAF 62° 15' N, 9° 30' W. ETA WYY 1520 Z*». Det betyder: Jag har passerat punkten 62° 15' N, 9° 30' W (nordväst Färöarna). Jag beräknar landa i Prestwick (Skottland) kl. 15.20 GMT (Greenwich-tid.) Flygplanet har alltså nödgats gå till den på förhand i *färdplanen* fastställda *alternativ*flygplatsen, enär landning i Reykjavik p. g. a. »för lågt i tak» meddelats piloten vid »point of no return», d. v. s. den punkt på sträckan varifrån planet senast måste vända för att bränslet under samma väderleksförhållanden skall räcka till för flygning antingen hem eller till alternativflygplats. Dessutom medför planet bränsle för ytterligare c:a 1 tim. flygning. Marginalen är ordentligt tilltagen. Vi erinrar oss fästningen som för någon tid sedan flög Stockholm-Moskva tur-och-retur utan den beräknade mellanlandningen i Moskva!

Som av ovanstående exempel framgår håller klareraren kontakten med flygplanet i luften tills det landat d. v. s. nått destinationsorten. Om maskinen tvingas gå ned på någon mellanstation utan att kunna fortsätta inom rimlig tid, kontaktar han såväl den kommersiella som den tekniska ledningen för att på bästa sätt göra erforderliga omdispositioner för passagerare, besättning och av flygplanet. I nära samråd med den statliga flygledningen dirigeras maskinerna till för tillfället gynnsammaste flyghamn.

"Briefing"

45 min. före varje flygning äger »briefing» (genomgång av aktuella nyheter före flygningen) rum, varvid flygklareraren absolut förvissar sig om att planet medför betryggande kvantitet bränsle enligt utfärdade föreskrifter, att komplett navigatorisk utrustning och senaste instruktioner för resp. sträckor medföres i en specialinredd *sträckväska*. Det kan nämligen tänkas att en pilot ej flugit på en viss linje den senaste tiden. Klareraren håller då städse besättningarna à jour med »senaste nytt» före varje start. Uppgifterna sammanställes i en särskild *sträckpärm*, vari alla uppgifter om distanser, kurser, flygplatser (även alternativa och nödflygplatser), radioförbindelser, för luftfart förbjudna områden, m. m. finnes lätt tillgängliga. En stor del av klarerarens arbetsdag upptas av införskaffande och samordnande av ovannämnda på olika vägar erhållna uppgifter, vilket allt tjänar till att underlätta besättningens arbete i luften. Allt enligt parollen:

Ju bättre förberedd, desto säkrare genomförd flygning!

I den övervakning av ABA/SILA:s flygtrafik, som åligger bolagets klarerare, ingår även att noggrant biträda i *kontrollen av flygande personalens fritid* för undvikande av »passagerarrisk p. g. a. trötthet». Ett uppgjort tjänstgöringsprogram bör givetvis bli föremål för justeringar, så snart rubbningar i den ordinarie trafikplanen medför förskjutningar i tidtabellen, varigenom besättningarnas viloperioder ändras.



Flygmeteorolog Tage Sivall går igenom väderleksprognosen med fr v flygstyrman Bruno Kullgren, flygklarerare Gustaf Ribbing och telegrafist Arnold Bodén. S k briefing.

Sedan länge tillämpas de i »Civil Air Regulation» för amerikanska flygbolagen utfärdade bestämmelserna beträffande flygförares tjänstgöringstider (se ovan). Tiderna är mycket ingående preciserade med särskild tonvikt lagd på att viloperioden också i realiteten blir en verklig sådan och ej bara stannar på papperet.

Om flygklarerarens uppgifter är mångahanda på en »hemmastation», är förväntningarna på honom såsom vårt lands representant vid utrikes flygplatser om möjligt än mer omfattande. Här är hans arbete till övervägande del av teknisk natur med säkerhetstjänsten som det dominerande inslaget. Utomlands tillkommer trafiksynpunkter av både kommersiell och teknisk art. Han skall ta hand om passagerare och gods, vid behov biträda vid inflygning och landning av egna flygplan, inhämta och till hemlandet vidarebefordra alla slag av förändringar och nyheter i samband med flygningar över en viss route. Han måste vara representativ och kunna ta folk. Han bör helst fullständigt behärska det främmande landets språk och känna till något om des. kultur och folkets seder. Såsom representant och kontaktman för Sverige och svenskt flyg har han en utomordentligt utsatt och uppmärksammad position i den världsomspännande lufttrafikens tjänst.

Per S. Fahlander.

SAMMANSLAGNINGEN mellan ABA och SILA har diskuterats i riksdagen. Förslaget om statens nyteckning av aktier i ABA på 8 miljoner kr bifölls. Om sammanslagningen bröt sig däremot som väntat åsikterna. ABA är ju ett närmast helt statligt företag under det att SILA representerar den fria företagsamheten. I första kammaren meddelade kommunikationsministern bl a, att inga berättigade anmärkningar kan riktas mot ABA, som kunnat skaffa lån till lägre ränta än luftfartsstyrelsen skulle ha kunnat. Det beror på säkerheterna. Statsrådet ansåg det inte oväsentligt, var aktiemajoriteten i det sammanslagna bolaget skulle ligga. Något beslut fattades inte och det innebär, att diskussionen är avslutad för den här gången.

POSTFLYGET kom äntligen i gång måndagen den 18/2, sedan vädret omöjliggjort start tidigare. Starten skedde i mycket hård och kyttig vind med 20 säckar post ombord på Aero Services Proctor med Stig Lindström vid spakarna. Manne Berggren och Johan von Utfall från Radiotjänst hade trots vädret äntrat Skandinaviska Aeros Caudron Simoun och gav en synnerligen underhållande skildring av evenemanget, där Mannes för en reporter idealiska förmåga att lämpa bort det allvarliga till förmån för det underhållande gav lyssnarna den bästa tänkbara valuta. Nedkastningen av posten gick finfint trots den hårda vinden men förste byråsekreterare Bertil Åhsberg i generalpoststyrelsen hoppas på helikopters, så att posten också kan hämtas från skärgården per flyg. Hur skulle det vara med »pick-up»?

ANSGAR har Nordiskt Missionsflygs första egna flygplan döpts till och ett bättre namn för ett nordiskt missionsflygplan kan man ju knappast tänka sig. Efter en provflygning Stockholm—Köpenhamn och åter startade Ansgar den 5/3 med 13 manliga och kvinnliga missionärer till Leopoldville i Belgiska Kongo. Därifrån återvänder planet med svenska missionärer och den andra resan är beräknad att gå till Indien. Chefspilot ombord är flygkapten Gunnar Stefenson.

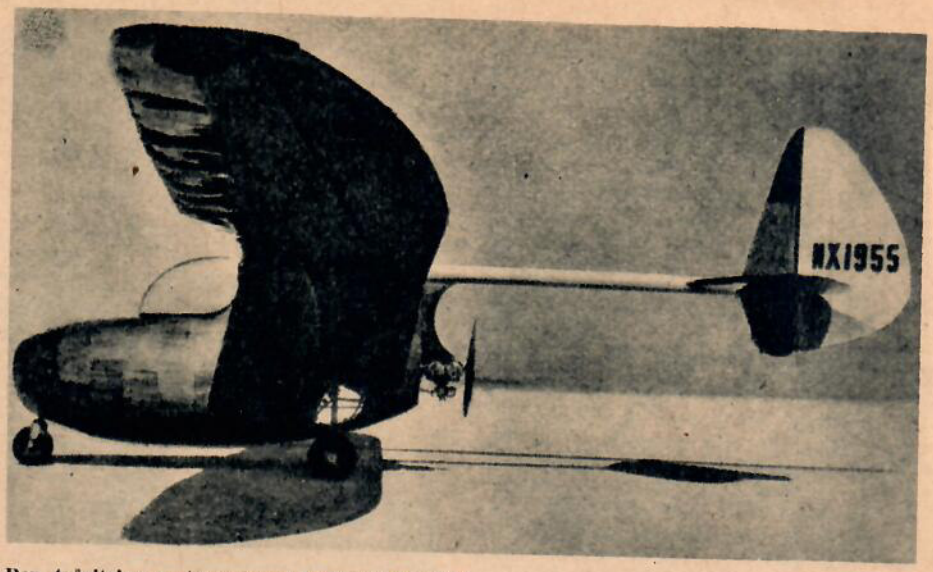
BOWLUS

med hjälpmotor

Nyligen provflögs i Rosamund Dry Lake, USA, en tvåsitsig motorseglare — eller kanske vi ska säga segelplan med hjälpmotor — som konstruerats av William Hawley Bowlus och kallas »Bumblebee» (Humlan). Mr Bowlus, som förut hade egen fabrik för tillverkning av Bowlus-konstruerade segelplan, är numera vice-president i Nelson Aircraft Corporation, San Fernando, Kalifornien.

Motorn är fyrcylindrig, tvåtakts och utvecklar 16 hk vid 3 500 varv/min. Den är inbyggd i bakändan på kroppstråget och propellern är alltså skjutande. Bränsletanken rymmer c:a 11 liter, vilket räcker till 1½ tim flygning. Marschfarten uppges vara 120 km/t och stighastigheten 1½ m/sek, vilka siffror dock förefaller vara tilltagna i högsta överkant.

Själva flygplanet är av vanlig Bowlus-utseende med bom som uppbär stjärtpartiet. Bommen är av dural men i övrigt är planet byggt av trä och plywood (kroppstråget är klätt med konsthartslimmad plywood). De två sitsarna är placerade sida-vid-sida med DK-styrning. Kabinen har plexiglashuv. Spännvidden är 12,32 m, längden 7,01 m, höjden 1,52 m, vingytan 15,6 m², tomvikten 213 kg och tillsatsvikten 160 kg.



Den tvåsitsiga motorseglaren Bowlus »Bumblebee», som har en 16 hk motor längst bak i kroppstråget och infällbart trehjulsställ.

»Bumblebee», har infällbart trehjulsställ. Noshjulet är styrbart och har »jazzdämpare». Prototypen provflögs med fast träpropeller men Bowlus säger att den skall ersättas med en ställbar propeller. När man seglat en stund och termiken tar slut rykstartas motorn (wire kring vevaxelns förlängning), som har impulsstartmagnet. Lättningen från marken behöver emellertid inte absolut ske med motorns hjälp — i nosen finns på vanligt sätt wirekoppling så att planet kan bogseras upp i luften.

»Bumblebee» skall säljas komplett, i halvfabrikat och i byggsats så snart serietillverkningen kommit i gång — d v s när Civil Aeronautics Board godkänt prototypen. Bowlus tror att byggsatsen skall kunna säljas för »betydligt under 1.000 dollar».

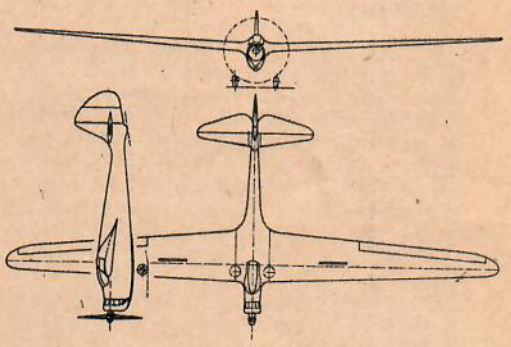
Pro Mille.

WF-23P, MOTORSEGLARE MED 75 HK MOTOR

År 1939 beställde Eidgenössische Luftamt, Schweiz, en motorseglare hos Flugzeugbau W. Farner i Grenchen. Planet skulle användas till systematisk uppvindsforskning och det måste kunna starta utan bogserhjälp. Planet fick beteckningen »WF-23» och utrustades med en 25 hk tvåtakts, fyrcylindrig AVA boxermotor. Provflygningarna pågick nov 1940—dec 1941 men motorn visade sig vara för svag och även i övrigt hade det en del otillfredsställande detaljer. Sedan stod kärran stilla i två år, varpå Farner köpte den tillbaka och på professor Robert Gsells initiativ utrustades den med en nedväxlad 75 hk Pobjoy-motor, som byggdes in med en NACA-kåpa. Med denna kraftiga motor kunde man lura fallvindarna samt dessutom vinna bättre stigning, kortare startsträcka och större topphöjd. Motorn hade »kickstart». För att kunna landa på magen konstruerades en propellerbroms, med vilken man kunde stanna snurran i vågläge. Vingarna måste förstärkas och dessutom konstruerades sidrodret om till *välvningstyp*, dvs. det delades i två delar, av vilka den bakre fick större utslag än den främre. Den Pobjoy-utrustare motorseglaren (som betecknades *WF-23P)* fick större bränsletank: på 70 liter, som tillät 3½ tim flygning med full gas. Professor Gsell, som har flugit planet en hel del och verkar vara dess egentlige ägare, skriver i en artikel i »Schweizer Aero-Revue» att han torde kunna bli en välkommen gäst vid alla segelflygläger, eftersom han inte behöver använda lägervinschar:na o d. Han kan t o m släpa med sig en kamrat i ett segelplan, ty WF-23P har bogseranordning och motorn är tillräckligt stark!

Om man tittar på data och prestanda här nedan märker man att WF-23P torde vara en av de bästa motorseglare som hittills konstruerats — men säkerligen är det ett mycket dyrbart fordon (se bara på det invecklade infällbara landstället). Om man inte sätter i gång med storserietillverkning, men hur länge kan det dröja innan marknaden är mogen för sådant? Resp länders huvudflygorganisationer skulle emellertid ha stor nytta av sådana flygplan som WF-23P.

Här är data och prestanda för WF-23P: spännvidd 17,5 m, längd 8,1 m, höjd 1,8 m,



vingyta 22 m², glidtal med stoppad motor (propellern kan ej flöjlas) c:a 1:20, tomvikt 410 kg, flygvikt 550 kg, vingbelastning 25 kg/m², effektbelastning vid fullgas 6,5 kg/hk, lägsta fart vid minsta sjunkhastighet 70 km/t, största stighastighet vid marken 4 m/sek (stigvinkel därvid 1:5) och på 5 000 m höjd 2½ m/sek, max marschfart med motor 150 km/t, startsträcka med full last utan motvind 40 m, minsta sjunkhastighet utan motor 1 m/sek, högsta tillåtna dykhastighet 200 km/t.

Ett dyrbart men i övrigt säkerligen idealiskt flygplan för undersökning av t ex »långa vågor» i de svenska fjällen!

P. M.



Den schweiziske motorseglarfantasten professor Robert Gsell i propellern på WF-23P — ut till start och upp till alpernas termik! Här ovan treplanskiss av WF-23P.

GRÖNDALENEXPEDITION NR 2

FÅR JÄTTEFORMAT

Östersunds flygklubb gör systematisk undersökning av segelflygmöjligheterna i jämtlandsfjällen med bistånd från KSAK, FLYG- och Aero Service

Föregående års segelflygexpedition till Gröndalen, som genomfördes under mycket svåra förhållanden, gav så gynnsamma resultat, att intresset för segelflygning i jämtlandsfjällen kommit att haussas upp till det närapå otroliga. Eldsjälen i det hela har varit och är fortfarande Karl-Erik Övgård, som nu till och med håller på att skriva en avhandling om fjällsegelflygning, Moazagotl och annat fint för sin fil kandexamen vid Stockholms högskola. Nu har Övgård fått ett stipendium från KSAK för att kunna fullfölja dessa sina intentioner, och han kommer att bli en av ledarna för den expedition, som under de senaste månaderna planerats med KSAK som centralpunkt.

Expeditionen skall enligt beräkningarna starta den 24 mars och pågå till den 31 mars. Överledare blir överstelöjtnant Björn Bjuggren vid F 4. Expeditionen skall delas upp i två grupper: en grupp i Vålådalen med »Jidde» Karlsson, KSAK, som chef, och en grupp i Gröndalen med Karl-Erik Övgård som chef.

Hela undersökningen skall genomföras i Östersunds-klubbens regi. Centralgruppen skall stationeras i Vålådalen med »Jidde» som chef för undersökningen. Meningen är att han till sin hjälp skall ha en segelflygare och två andra medhjälpare. Centralgruppen skall stå i kurirförbindelse med Gröndalsgruppen och får väderrapporter från F 4 och från turiststationerna i Storlien och Sylarna.

AB Aero Service har kostnadsfritt ställt till förfogande en KZ-III och en Taylorcraft Auster, med vilka flygbogseringarna skall utföras. Det blir dir. Gunnar af Ekenstam som skall ligga i Vålådalen med dessa motorflygplan.

Gröndalsgruppen skall utföra segelflygprov på platsen. Det blir den största gruppen med Övgård som ledare och med 15—20 segelflygare från Östersunds flygklubb som medhjälpare. Utrustningen skall bestå av 1 Grunau Baby från Östersunds FK och 1 Fi-1 från KSAK. Babyn skall ha låg koppling. Vidare har denna grupp en vinsch — den som fjolårets expedition släpade upp till Gröndalen med handkraft genom snö och moras. Den står kvar där uppe och kommer nu väl till pass.

Det blir som man förstår en omfattande apparat att hålla i gång. Transporterna blir naturligtvis besvärliga och försörjningen av i första hand Gröndalsgruppen blir ett kapitel för sig. En livsmedelsdepå skall läggas upp i Vålådalen eller i Vallbo och likaledes skall en bränsledepå läggas upp där genom Intavas försorg. Transporterna till Gröndalen skall ske med pulkor eller hästforor.

*

Östersunds flygklubb har som bekant låtit göra en utredning angående en anläggning av flygplats på fjällplatåerna vid Gröndalen. Det är ingenjör Ernst Nilsson vid F4 som gjort utredningen som utmynnar i att en flygplats med tre startbanor (en 1 200 × 100 m och två 580 × 100 m) med förbindelsebanor bör byggas. Banornas bredd har beräknats så väl tilltagen för att tillfredsställa flygsäkerheten även vid livlig flygtrafik. Det sägs dock att man åtminstone till en början bör kunna göra banorna 50 m breda. Ytbeläggningen har utgjort det största problemet. Hårdgjorda banor blir för dyrt (20 kr eller mer per kvm). För att fastställa om ytan kan utgöras av gräsmatta har försök gjorts med olika frösorters groddbarhet i jord från Gröndalen, och resultaten lovar så gott att utredningsmannen ansett sig böra rekommendera gräsmatta, vilket blir betydligt billigare, trots att man måste räkna med konstgjord bevattning. Totalkostnaderna belöper sig till 1 300 000 kr. Det medges att priset är högt, men kostnaderna per nyttig kvadratmeter bana är dock jämfört med andra flygplatsanläggningar mycket låga eller endast 2:64 per kvm. Inklusive förbindelsebanor och bevattningsanläggning blir kostnader 4:02 per nyttig kvm. Kostnaderna avser fullständig anläggning, men man kan givetvis även tänka sig utbyggnaden i etapper.

En förutsättning för att projektet skall kunna komma till utförande är att privatkapital kan intresseras för en större hotellanläggning. En sådan torde, sägs i utredningen, ha de största utsikter att bli bärkraftig och kunna konkurrera med motsvarande anläggningar i utlandet.

Efter vad FLYG erfarit är intresset stort för hela detta projekt, och vi skulle tro, att om den nu planerade expeditionen kommer fram till goda resultat beträffande segelflygmöjligheterna i fjällen, så kommer intresset bland herrar finansiärer att stiga ytterligare.

FLYG, som ekonomiskt understödjer expeditionen, kommer att sända en medarbetare till jämtlandsfjällen för att följa expeditionens arbete. Läsarna kan alltså räkna med att få fullödiga och trevliga rapporter från denna fjällsegelflygexpedition, som blir den största som någonsin igångsatts här i landet.

Ikaros.



Ett vackert Moazagotl-moln fotograferat vid Hökensås. Det är sådana moln- och vågbildningar man skall »jaga» i Jämtlandsfjällen.

Prat under vingen



Våra vördade kolleger med de välklingande och patriotiska namnen har fått något av hydrans gamla patinerade charme över sig. Hugger man av ett huvud här — vips dyker ett annat upp där. Man anar redan utvecklingen. Först kom Svensk Flygtidning som efter en vacker död och påkostad begravning efterföljdes av Nordiska Flygtidningen. Om någon skulle bekosta skottpengar på detta organ finner man säkert efter någon tid Skandinavisk Flygtidning, följd av Norra Europas Flygtidning (den största månatliga i södra Sverige), Paneuropeisk Flygtidning, vidare, Interkontinentalisk Flygtidning och möjligen till sist men icke minst Skånsk Flygtidning. Flygsinnet breder ut sig och patriotismen har inga gränser.



— Sergeant! 58 Karlsson anhåller få rapportera isbildning på 6 000 meter.

*

Fröken Vera Strodl har varit så omskriven att det inte skadar att fortsätta med den saken ett tag till. Senast flög major Volkersz, förnamn Veronica, och hon två Austers från England till Bromma på bara två veckor. En vecka per Auster. Nu skall Ostermans slå på stort och färja över femton stycken areoplaner på en och samma gång. Var och en som är det minsta insatt i multiplikationstabellen inser snabbt att evenemanget kommer att gå löst på femton veckor, hoc est nära fyra månader.

Välkomna till midsommar!

LUFTSJUKA

Ett organ som vill verka för spridande av s. k. flygsinne har i sina spalter släppt lös en medicine kandidat i avsikt att klarlägga luftsjukan. Man får säga att kandidaten lyckats förträffligt i sina avsikter, eller vad sägs om följande definition på händelseförloppet:

»Början på det hela kommer att göras med en lätt känsla av svindel, därefter kommer en hel del andra obehagligheter att inställa sig. Huden bleknar, svetten bryter fram, blodtrycket sjunker, ett allmänt illamående inställer sig, vilket så småningom stegras till kräkningar, åtföljda av ett utmattningstillstånd, vilket kan kvarstå i timmar eller t o m dagar efter flygturens slut...»

Om möjligt ännu ruggigare blir det när kandidaten ger sig in på att dissekera orsakerna till det något onormala tillstånd, som refererats här ovan.

»Inälvorna kommer vid snabbt fall att pressa mot mellangärdet, och genom de ändrade spänningsförhållandena kommer de sensibla organen i dessa att retas, vidare hindras mellangärdets rörelse, varför andningen kommer att försvåras...»

Skribenten är emellertid förutseende nog att på slutet av artikeln ge några råd hur man skall undvika att bli luftsjuk: »...finns alltid möjligheter att uppskjuta avfärden, lägga om flygrouten...»

Det absolut bästa sättet torde dock vara att inte flyga alls, liksom man för att undgå sotdöden helst bör undvika att någonsin lägga sig i en säng, ty där inträffar enligt statistiken de ojämförligt flesta dödsfallen.

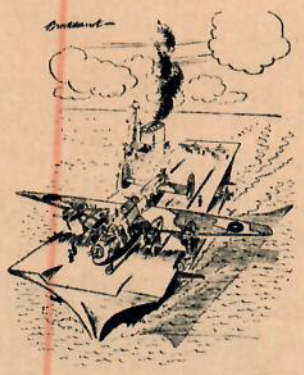


Luftsjuk person i signaturen Salles instudering.

*

En gång i världen ilsknade en rysk tsar till riktigt ordentligt i samband med att transsibiriska järnvägen projekterades (om man nu får tro historikerna). När ingenjörerna hållit på och käbblat länge — förmodligen lika länge som våra atlantflygfältbyggare — ilsknade som sagt lille far till, slog näven i bordet, grep en lång linjal (à 16:50), placerade den på kartan och yttrade och sade ungefär så här:

— Nu ger jag så många som flyger och far i er. Här ska järnvägen gå! Och därvid blev det. Ty de ryska tsarerna har alltid förstått att hävda sin auktoritet.



— Vi ber om ursäkt om vi stör, men tomatsåsen hade tagit slut...

En skånsk riksdagsman som är väl hemmastadd i den ryska historien och dessutom är en god flygsinnad inte bara svensk patriot utan även skånsk sådan, har nu ansett att samma system bör tillämpas när det gäller att hitta en bra plats för vårt atlantflygfält. Närmaste vägen mellan två punkter är en rak linje, påstår med stor rätt denne skåning, som tagit reda på saken och som även placerat en linjal mellan ett par av de västsfäriska metropolerna och alla goda ryssars huvudstad och kommit fram till att denna linje går rakt över den stora skånska metropolen Åhus — känd bland annat för sitt goda brännvin och sin härliga rökta ål. Därav drar han den slutsatsen att det svenska atlantflygfältet bör ligga i Åhus. Vidare motiveras med det kända faktum att vintersnön alltid blåser bort från skåneslätten. Med tanke på den rökta ålen, brännvinet och skånsk auktoritet i allmänhet torde det alltså vid det här laget vara klart att Åhus inom kort kommer att utnämnas till svensk huvudstad. Att skåningarna trivts i Stockholm har endast berott på att ål och annat till följd av de goda handelsförbindelserna med Skåne kunnat upprätthållas — en direkt följd av den på senare tid alltmera framträdande sydorienterade inriktningen hos våra politiker. Luftfartsstyrelsen — som inte heller försmår en god ål — lär redan ha uttryckt förståelse om ock inte gillande av Åhusprojektet.

Kusin Konrad.

ALBIN AHRENBERG

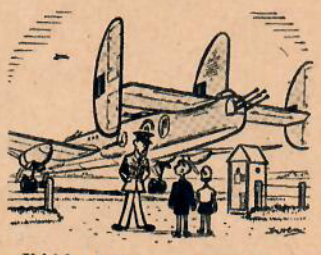
100-faldig Cub-mästare

Såsom framgått av notis på annan plats i detta förnämliga nummer har Albin Ahrenberg inköpt något hundratal flygmaskiner på kontinenten för försäljning till intet anande svenskar. Signaturen Bastin skaldar med anledning härav:



Albin Ahrenberg sådan Olle Zackrisson ser honom.

Ahrenberg köpte sig Cub'ar hundra.
Sålde så billigt att man börja undra.
Men priset — fem åtta femti
var det alls inget skämt i.
Nu börjar väl profitörerna dundra.

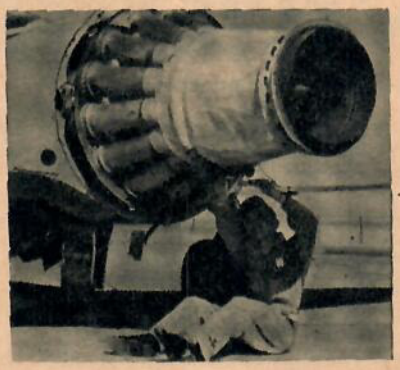


— Vilket jädrans aeroplan...?

P-80 SHOOTING STAR

Det amerikanska reaktionsjaktplanet Lockheed P-80A Shooting Star led till en början av en del barnsjukdomar som emellertid numera ser ut att definitivt ha bekämpats. Nyligen satte f ö en Shooting Star inofficiellt amerikanskt hastighetsrekord genom att flyga från Long Beach i Kalifornien till La Guardiafältet i New York på den korta tiden av 4 timmar 13 min och 26 sek. Sträckan är 3 976 km och genomsnittshastigheten 940 km/t. Denna hastighet tyder dock på ganska kraftig medvind då den normala maxfarten ligger vid ca 885 km/t.

Längst t h en Karlström-karikatyr av P-80 och bilden närmast visar hur bakkroppen kan avmonteras vid översyn eller utbyte av aggregatet General Electric I-40 (J-33)





DATA:

TILLVERKARE: Lockheed Aircraft Corp, Burbank, Kalifornien

TYP: Jakt- och fotospaningsplan.

BESÄTTNING: 1 man.

SPÄNNVIDD: 11,88 m.

LÄNGD: 10,52 m.

HÖJD: 3,45 m.

VINGYTA: 26,1 m².

TOMVIKT: 3 600 kg.

FLYGVIKT: 6 360 kg.

VINGBELASTNING: 244 kg/m².

MOTOR: 1 st reaktionsaggregat av typ General Electric I-40 (J-33) med en max dragkraft på 1 000—1 200 kg.

MAXHASTIGHET: 885 km/t.

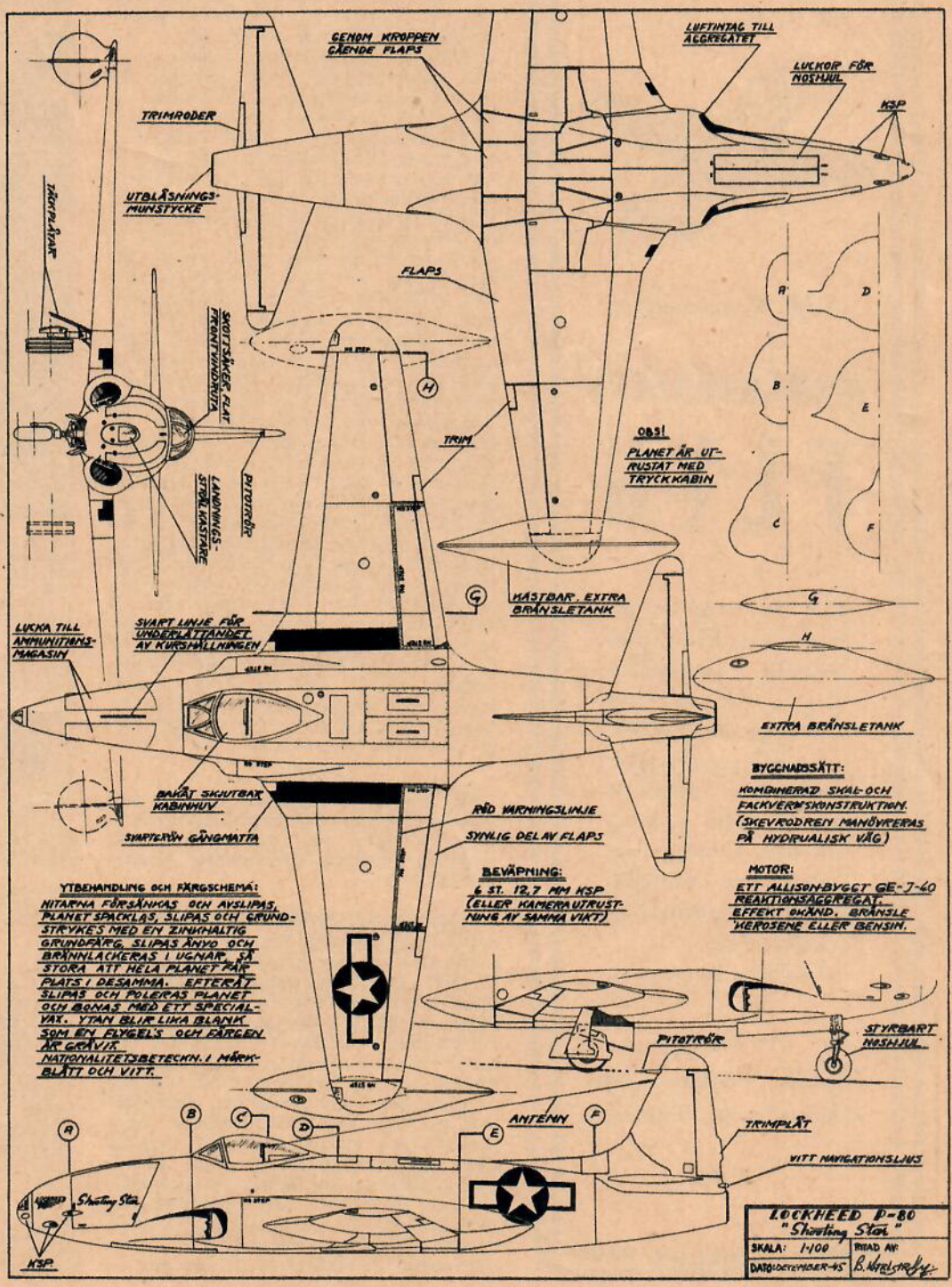
LANDN-HASTIGHET: 160—175 km/t.

STIGHAST VID MARKEN: 1 370 m/min.

STIGHAST VID 9 000 m: 600 m/min.

TOPPHÖJD: 13 700 m.

BEVÄPNING: 6 st fasta 12,7 mm ksp.

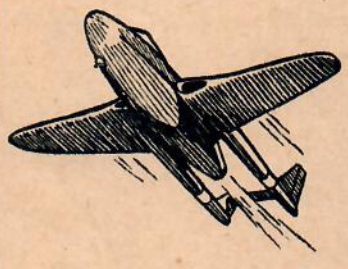


Copyright:
FLYG och
B. KARLSTRÖM

MODERNA SYNPUNKTER

på vårt flyg och vårt försvar

läggs fram på ett inspirerat och vederhäftigt sätt i



Stig Wennerström

MORGONDAGENS FLYG

En klar, skarp och för intresserade lekmän lättbegriplig sammanfattning av dels teknikens utveckling och framtidsperspektiv när det gäller atombomber, robotbomber, ekoradio o. s. v. och dels i frågan om småstaternas möjligheter att försvara sig i ett framtida krig.»

Göteborgs Morgonpost.

En bok för **flygfolk, militärer, försvarsmedveten allmänhet!**

2: 25

BONNIERS

Krigs FLYGNYTT

GLOSTER METEOR IV

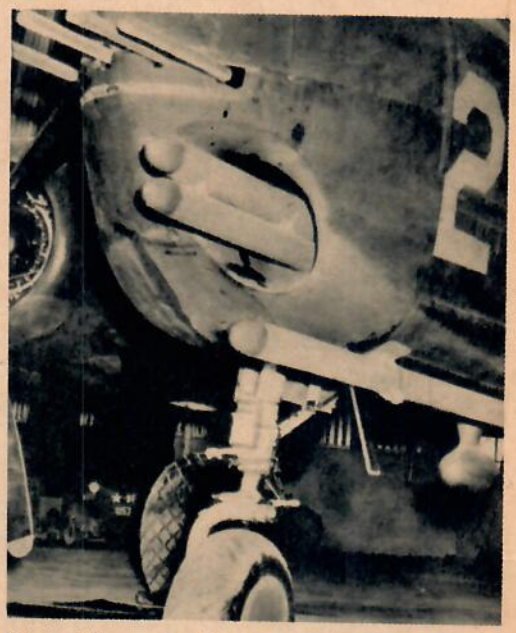
Det engelska M. A. P. (Ministry of Aircraft Production) har i dagarna offentliggjort prestandauppgifter för standard-jaktversionen av den världsrekordslående Gloster Meteor Mk IV. Planet är som bekant lågvingat med noshjulställ och används som ensitsigt jakt- och fotospaningsplan. Reaktionsaggregaten är av typ Rolls-Royce Derwent serie V, utvecklande en maxdragkraft på 1 600 kg vid 0 m. Måtten är desamma som hos tidigare versioner: spännvidd 13,1 m, längd 12,5 m, höjd 4,0 m och vingyta 34,7 m². Planets max medförda bränslemängd är 2 320 liter (1 500 liter i två kroppstankar samt 820 liter i kastbar extratank under kroppen). 1 500 liter blir den normala bränslemängden på serieversionen, men på de plan som nu är i tjänst är kroppstankarnas rymd endast 1 250 liter. Med denna äldre standardtankning plus en 820 liters extratank är alltså den nuvarande maxbränslemängden 2 070 liter, vilket har följande inverkan på flygsträckorna (räknade med normal flyghöjd på c:a 9 000 m samt stigning till denna höjd): med 1 250 liter 800 km, med 1 500 liter 940 km samt med 2 070 liter 1 320 km. Maxflygvikten anges till 6 380 kg, medelvikten till 5 785 kg, landningsflygvikten 5 170 kg och slutligen tomvikten 4 535 kg. Startsträckan till 15 m höjd med maxflygvikt är 660 m och landningssträckan över 15 m hög mask 680 m. Topphöjden med maxflygvikt ligger vid 15 250 m och med medelvikt vid 15 850 m. Maxfarten på 0 m är inte mindre än 940 km/t och på 9 000 m 900 km/t. Den mest ekonomiska marschfarten på 9 000 m uppges till 560 km/t. Lättningshastigheten är 185 km/t vid maxflygvikt och landningshastigheten med landningsflygvikt 153 km/t. Stighastigheten är sensationell — endast 5 min till 9 000 m, dvs. 1 800 m/min eller 30 m/sek. De ovan uppgivna siffrorna tyder på att Gloster Meteor IV utan tvekan är ett av världens effektivaste reaktionsdrivna jaktplan. Andra bilden underifrån i bildraden t h visar rekordversionen av Meteor IV (utan beväpningen på 4 st 20 mm akan) med E. Greenwood som förare.

SE 580 är beteckningen på ett nytt franskt ensitsigt jaktplan, utrustat med två Hispanomotorer och två motroterande propellrar. (Liknar förmodligen Arsenal VB 10.)

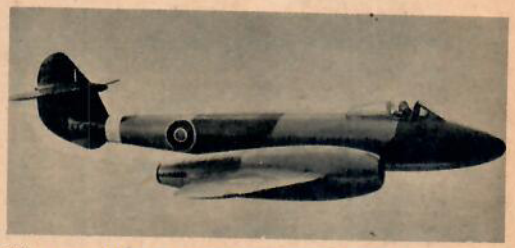
MORANE-SAULNIER MS 472 heter ett nytt franskt tvåsitsigt övningsjaktplan, utrustat med en 680 hk Gnome & Rhone 14 M.9, 14-cyl stjärnmotor. Planet är byggt i helmetall och liknar förmodligen flygplanet MS 470. Beväpningen består av två 7,5 mm fasta ksp (vardera med 900 skott) i vingarna jämte ställ för raketprojektiler och 140 kg bomber. MS 472 har följande data och prestanda: spännvidd 10,65 m, längd 8,60 m, höjd 3,62 m, vingyta 17,3 m², tomvikt 1 690 kg, flygvikt 2 378 kg, vingbelastning 137,5 kg/m², effektbelastning 3,5 kg/hk, maxhastighet 468 km/t på 2 000 m, marschhastighet med 70 % effektuttag på samma höjd 415 km/t, flygsträcka vid marschhastighet 1 530 km och stigtid till 5 000 m 10 min 32 sek.



Douglas BT2D-1 heter ovanstående nya hangarfartygsbaserade störtbombplan för US Navy. Typen har som föregångare den tidigare berömda SBD Dauntless och kan ta inte mindre än 2 750 kg bomber och ammunition över en flygsträcka på mer än 2 400 km med en hastighet som med nära 100 km/t överstiger de under kriget använda stört- och torpedbombplanens i US Navy.



Det medeltunga amerikanska bombplanet B-25 Mitchell är tidigare berömt för sin tunga beväpning med bl a en 75 mm kanon i nosen. Härovan ett annat beväpningsalternativ: två st 127 mm raketprojektiler i stället för 75:an. Ytterligare en raketprojektil är upphängd under nosens vänstra del.



Här ovan flyger Glosterfabrikens provflygare Eric Greenwood en Gloster Meteor IV i specialversion för hastighetsrekord.



Hawker Tempest I kallades denna föregångare till den välkända Tempest-serien. Motorn var en Napier Sabre IV på 2 400 hk och stjärtpartiet identiskt med Typhoons. Obs den stora kylaren i högervingens framkant.

MC DONNELL FD-1 PHANTOM är det första amerikanska reaktionsdrivna jaktplan som konstruerats helt med tanke på hangarfartygsoperationer. Planet liknar i någon mån den tyska Me 262 men har oerhört tjock vingrot med två Westinghouse-reaktionsaggregat utskjutande ur vingrotens bakkant intill flygkroppen. Stabilisatorn är V-formad. Maxfarten anges till över 800 km/t och topphöjden till omkring 11 300 m. Spännvidden är 12,2 m och flygvikten c:a 4 500 kg. Beväpningen består av fyra fasta 12,7 mm ksp i nosen.

US WAR DEPARTMENT har nyligen officiellt meddelat att vid det japanska anfallet på Pearl Harbour förfogade de amerikanska stridskrafterna på Hawaii över 165 flygplan — inget med laddade vapen eller klart för start. Alla flygplanen var omoderna och omfattade bl a 60 st Consolidated PBY Catalina, som inte är något stridsplan, samt ett antal Republic P-35. De hangarfartygsbaserade japanska flygstyrkorna utgjordes av 361 flygplan, till stor del Aichi K-99 störtbombare.

MARTIN XPBM-5A är beteckningen på en amfibieversion av den tidigare PBM-5 Mariner. Amfibien betecknas som världens största och är f ö ett av de största tvåmotoriga flygplan som någonsin byggts. Motorutrustningen är densamma som på C-46 Commando — två 2 100 hk Pratt & Whitney R-2800-C. Startflygvikten på land ligger vid 29 500 kg, vilket är c:a 4 000 kg mer än för flygbåten. Denna viktökning medför givetvis en minskning av nyttiga lasten men detta kompenseras av planets ökade användbarhet på sådana platser som t ex Island och Aleuterna, där det i första hand är avsett att användas.

LOCKHEED P2V NEPTUNE, som presenterades i FLYG n:r 2/46, skall tills vidare tillverkas i 100 exemplar och lär komma att ingå i den internationella polisflygstyrka som FN planerar att upprätta. Neptune är utrustad med två 2 200 hk Wright R-3350 Cyclone 18 — motorer som ger planet en maxmarschfart på omkring 480 km/t och en längsta flygsträcka på över 8 000 km. Planet är väl lämpat för bevakningstjänst med sina goda flygegenskaper på låg höjd och har inte mindre än nära 1 ton hypermodern ekoradioutrustning samt en sensationellt kraftig beväpning. Bombrummet kan avpassas för atombomber, två 995 kg torpeder, fyra 29 cm raketer (Tini Tim), 16 st 230 kg bomber, 8 st 460 kg d:o, fyra 918 kg d:o eller 12 st 150 kg d:o.

SO 7010 kallas ett nytt franskt tvåmotorigt flygplan, avsett som lokaltrafikplan (för 4—6 passagerare plus besättning) eller för taxi-, post- och ambulansflyg. Motorerna är två 200 hk Mathis G8 och den uppgivna marschfarten 300 km/t. Landningsfarten är endast 75 km/t och maxflygsträckan 800 km. Som fraktplan kan SO 7010 bära 800 kg betalande last.

BEECHCRAFTS NYA fyrsitsiga sportplan, som kommer att offentliggöras inom en mycket snar framtid, är ett lågvingat helmetallplan, utrustat med en 150—165 hk motor med omställbar propeller av Beech-tillverkning. Planet har infällbart trehjulställ. Med den beräknade produktionskapaciteten av 4—5 plan per dag hoppas Beech kunna sälja planet för under 6 000 dollar.



ERFARENHET
FACKMÄN
KVALITET
GARANTI



Flyget valde "SOLIDOL"



I konkurrens med andra fabrikat har vår gröna SOLIDOLSKIFFER visat sig helt motsvara flygets krav, och denna underhållsfria takpapp har kommit till användning vid hangarer och andra byggnader för flygvapnet i Ängelholm, Halmstad, Västerås och Luleå. — Vår specialutbildade personal utför taktäckningar, membran- o. bitumenplåtisoleringar m. m.

EVERS & CO. AB

TAKPAPP- & ASFALTFABRIK

Huvudkontor: HÄLSINGBORG, tel 205 50. Nederlag i: GÖTEBORG, tel 15 41 35; STOCKHOLM, tel 44 00 65; ÖREBRO, tel 197 60

A.-B. **ÅSEDAHUS,** *Åseda*

Välkänt för sina högklassiga leveranser av

MONTERINGSFÄRDIGA TRÄHUS

Bygg för att bo varmt och trivsamt i ett verkligt gediget

ÅSEDAHUS

Tel. Namnanrop: "Åsedahus", Åseda • Postadr.: Vetlanda

Aktiebolaget Perforerad Plåt

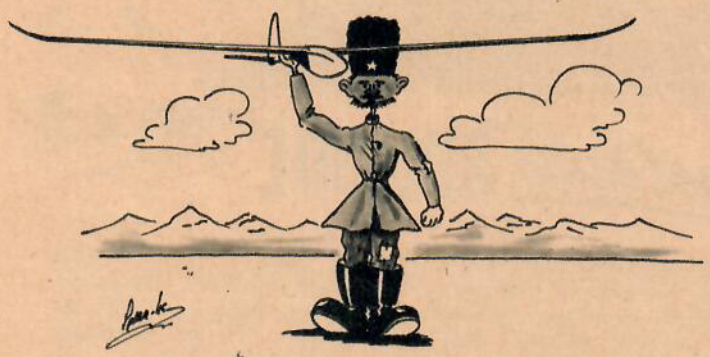
Storvik



Tillverkar och säljer perforerad plåt av alla gängse metallslag

Tel. Storvik 312. Telegr.: "Perforeradplåt"

RYSKT MODELLFLYG



Det ryska modellflyget har så långt man minns varit ett stort frågetecken för den flygintresserade världen. Modellflygverksamheten i Sovjet har höljts av en ytterst sträng sekretess och de uppgifter som då och då sipprat ut har varit ganska intetsägande. Vi behöver dock inte mer än kasta ett öga på världsrekordtabellen för att kunna dra vissa slutsatser om vad som försiggår bakom den »järnridå», som döljer den ryska modellflygverksamheten. Modellflygred fick för någon tid sedan tag på en del ryskt material som — hoppas vi — kan ge en uppfattning om det ryska modellflygets standard och en förklaring till de uppseendeväckande resultat som nåtts i Ryssland.

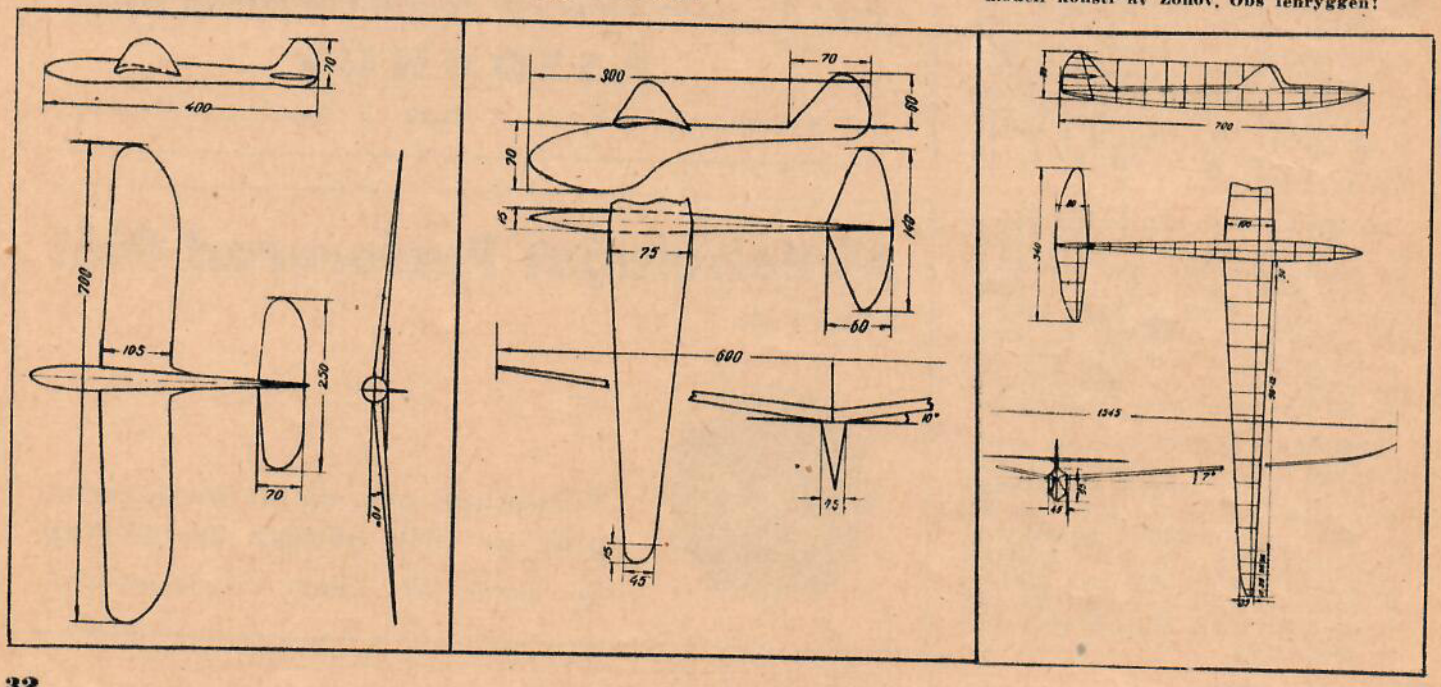
Det första man lägger märke till hos de ryska modellerna på dessa ritningar är utan tvekan deras synnerligen eleganta linjer. Det är tydligt att man i Ryssland lägger stor vikt även vid modellflygets skönhet, något som t ex här oftast förbises på grund av den högt uppdrivna teorin som man försöker följa så noga som möjligt — man tar endast hänsyn till modellernas prestationsförmåga. En annan sak som man fäster sig vid är de ryska modellernas jättelika dimensioner. Spännvidden på segelmodeller håller sig i regel över 2 m och modeller med spännvidder på 3—3,5 m är mycket vanliga. Sidförhållandena på dessa är vanligen sådana att man i Sverige knappast kan finna motsvarigheter. Det är mycket sällan man på de ryska modellerna använder sidförhållanden som är mindre än 1 : 10 — i regel rör det sig om siffror mellan 1 : 12 och 1 : 14. På de verkliga jättemodellerna har man t o m kunnat gå så långt som 1 : 20 och däröver, alltså samma som används på högvärdiga segelflygplan.

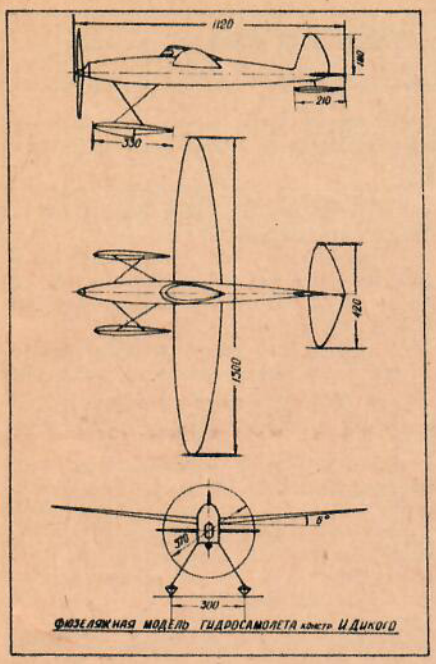
Vad vingprofilerna beträffar ligger ryssarna emellertid långt efter oss. De använder fortfarande mycket tjocka och trubbiga profiler, oftast samma som används på »riktiga» flygplan, och man kan fråga sig hur t ex segelmodeller med de extrema sidförhållandena överhuvud taget kan flyga. Det är tydligt att det Reynoldska talets betydelse är fullkomligt obekant för de ryska modellflygarna. Detsamma torde även gälla den bärande stabilisatorn, som inte förekommer vare sig på segel- eller motormodeller.

Om ryssarna blivit lite på efterkälken vad vingprofiler beträffar har de kommit desto längre i sina forskningar på en del andra områden inom modellflygaerodynamiken. Beträffande segelmodeller ser det ut som om man i Ryssland vore rätt bra på

Nedan t v en typisk rysk termikmodell avsedd främst för nybörjare. — T h en nybörjarmodell med bra hangflygegenskaper konstr av Petrov och byggd helt i papp.

Nedan en högvärdig och typisk rysk hangmodell konstr av Zonov. Obs fenryggen!





En elegant representant för de ryktbara ryska racermodellerna med flottörer. Konstruktör är J. Dikov, Krasnadar.

det klara med lateralplanets betydelse för olika stabilitetsegenskaper. Ryssarna skiljer sålunda strängt mellan hangmodeller och termikvinglare och båda typerna har fått sina speciella, mycket karakteristiska drag.

De ryska motormodellerna skiljer sig om möjligt ännu mer än segelmodellerna från de typer vi blivit vana vid. Här gäller det först och främst dimensionerna, som är så kolossala att det är ganska svårt att föreställa sig hur modellerna egentligen ter sig i verkligheten. T o m våra Wakefield-modeller skulle se ut som dvärgar om man jämförde dem med de ryska gummimotor-modellerna. Dessa har i vanliga fall en spännvidd på omkring 1,5 m, alltså nästan som bensinmotormodellerna. Orsaken till att ryssarna bygger så stora gummimotormodeller hänger i viss mån samman med det material som används för konstruktionen och motorn. Det ser ut som om ryssarna har mycket smått om balsa. Det är ju en importvara, och de måste sålunda bygga sina modeller i inhemskt material, såsom furu och plywood, och för att då kunna nå en tillfredsställande vingbelastning bör ju vingytan vara rätt stor.

Ett kanske svårare problem än konstruktionsmaterialet är dock gummimotorn. Även här måste ryssarna hålla sig till eget fabrikat och det är ganska synd, ty den ryska gummisnodden är ingenting vad vi brukar kalla för gummisnodd. Den är tjock och oelastisk och den lilla elasticiteten förlorar den ganska fort. (Modellflygred har själv prövat den.) För att på bästa sätt utnyttja en sådan gummimotor bör den göras så lång som möjligt och detta är också en orsak till att de ryska motormodellerna är så väldigt stora. Inte ens de ryktbara hastighetsmodellerna är något undantag från denna regel. Dessa modeller är för övrigt ett kapitel för sig och i synnerhet vad racermodeller med flottörer beträffar torde ryssarna för närvarande vara oslagbara i hela världen.

Även med bensinmotormodeller har ryssarna nått utomordentliga resultat, men hur de ryska F-modellerna ser ut har vi tyvärr ännu inte lyckats få några uppgifter om. *Salle.*

LOCKHEED AIRCRAFT CORP. har liksom North American gett sig in på att tillverka mindre privatplan. Den första prototypen till Lookheeds nya tvåsitsiga »bakdrivna» sportplan undergår f n markkörningsprov, men man hoppas att mycket snart kunna sätta igång serietillverkningen av typen. I motsats till North Americans fyrsitsare blir Lockheedplanet mindre lyxigt och försäljningspriset beräknas till c:a 1 200 dollar, vilket måste anses vara billigt för ett plan i denna klass.

SHORT SOLENT heter en ny trafikflygbåt som nu är under byggnad hos Short Brothers, Rochester. Flygbåten är en civil utveckling av den mot slutet av kriget insatta spaningsflygbåten Seaford, som i sin tur är en modifierad Sunderland. Tolv flygbåtar av typ Solent är beställda och den första väntas bli klar inom de närmaste två månaderna. Den beräknade startflygvikten för Solent är 35 425 kg, men denna siffra kommer förmodligen att stiga något. Planet är inrett för 24 dag-och-natt- eller alternativt 36 dagpassagerare. Passagerarkabinerna är sex till antalet: fyra på undre däck och två på övre, vardera rymmande 6 dag- eller 4 nattpassagerare. När endast 24 passagerare medföres kan de båda övre kabinerna användas som salong resp matsal. Besättningen består av fem man: två piloter, navigatör, radiosignalist och färdmekaniker och dessutom finns plats för två stewards. Solent är nära en meter längre än Sunderland eller 27,30 m, spännvidden är 34,38 m, höjden 11,27 m, vingytan 162,58 m² och vingbelastningen 217 kg/m². Solent har fyra Bristol Hercules 130 med en starteffekt på 1 675 hk vardera och maxfarten med dessa motorer beräknas till 380 km/t på 2 150 m och maxmarschfarten 350 km/t på 1 400 m.

ETT NYTT AMERIKANSKT segelflygrekord har satts i uthållighetsflygning för tvåsitsiga plan. Flygtiden var 9 timmar och 17 min och planet var av typ Schweizer TG-3 med Paul A. Schweizer och Franklin E. Hurtt ombord.

Modellerna bli bra — arbetet går fortare

Med kvalitetsmaterial och verktyg från STAG

Om Ni ej har vår modellflygkatalog för 1946, rekvirera den genast. Medsänd 30 öre i frimärken till täckande av porto- och exp-kostnader.

STAG - AVD F - BOX 76 - BOLLNÄS

Sänd Eder nya modellflygkatalog mot bifogade 30 öre i frimärken. Jag textar här tydligt mitt namn och min adress:

.....

.....

..... Flyg 6

Bygg "VIKING II"



och deltag i Stockholms-Tidningens stora byggtävling. Ritning erhålles gratis från återförsäljare av modellmaterial.

Materialsats nr 532

till skiktbyggd modell i skala 1/50 kostar pr sats 2: — + porto.

WENTZELS

Apelbergsg. 48 Stockholm

Vill du bli flygförare?

Ynglingar i åldern 18—22 år antagas vid flygvapnet för utbildning till *fast anställda FLYGFÖRARE.*

Ansökan från den som avlagt realexamen (motsvarande eller högre examen) insändes till Chefen för flygvapnet *senast den 1 april;* utbildningen börjar omkring 1 juli.

För den som genomgått folkskola börjar utbildningen *omkring 1 februari 1947.* Ansökan till denna utbildning enligt annons i höst.

Närmare upplysningar vid närmaste arbetsförmedling eller från flygstabens personalavdelning, Stockholm 80 (namnanrop: "Flygvapnet").

FÖRSVARETS ANSTÄLLNINGSBYRÅ



Låt reparera däcken hos oss, som har modern vulkaniserings-verkstad med ypperligaste maskiner. Vi utföra alla reparationer av däck till bl. a. ABA, SILA och ATC. Även för Flyget utföra vi arbeten. Detta bör vara goda garantier för Eder.
God sortering av ringar och automobiltillbehör. Laddningsstation.

H. M. Konungens Hovleverantör

RINGCENTRALEN

i Stockholm A. B.
Nybrogatan 8. Tel. 62 78 88, 60 95 52.

En flygare

köper sitt UR hos

L. SUNDSTEDTS

URHANDEL

KUNGSGATAN 2 - STOCKHOLM
(Vid Stureplan)

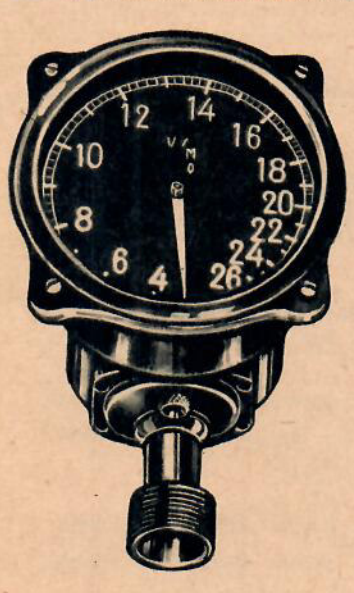


Leverantör till
KUNGL.
FLYGFÖRVALTNINGEN

HALDA

Varvräknare för flygmotorer

Ett helsvenskt precisionsinstrument av Haldakvalite



Tillverkas och försäljes av

VERKSTADS- A.-B. HALDEX
f. d. Fabriks- A.-B. Haldataxametern

HALMSTAD Tel. Växel 3900

WILSON & Co

INTERN. SPEDITION
SKEPPSMÄKLARE

STOCKHOLM GÖTEBORG
MALMÖ BORÅS TRELLEBORG
HÄLSINGBORG NORRKÖPING

KÖPENHAMN OSLO
AARHUS ESBJERG
PADBORG
KOLDING ODENSE

Auktoriserade fraktagenter för A. B. Aerotransport och med dem samgående in- och utländska flygbolag.

LÄR ER FLYGA I FLYG

Forts. fr. sid. 17.

Ögonmärket måste eleven lära sig hålla. Sidroderrörelserna måste komma automatiskt.

Om eleven gör *små* avvikelser från kursen, rätta honom inte. Han märker sannolikt inte, att han gör en svag sväng.

Skynda långsamt. Låt eleven vid *de första starterna sköta endast gasreglaget och sidrodret.* Nästa gång *bara handspaken* och till slut *samtliga roder och reglage.*

Om eleven har svårt att hålla kursen, kan man träna honom genom att starta med *något lägre motorvarv än normalt.* Härvid tar starten längre tid och man hinner rätta eleven mer.

Innan eleven börjar kontrollera att allt i flygplanet är ordnat för start, kan det vara lämpligt att göra en del *förändringar i flygplanet*, t ex ställa trimanordningar, vingklaffar eller kranar i fel lägen. Det får nämligen aldrig vara så att eleven gör en slentrianmässig kontroll.

Övning i förfaringssättet vid *motorstopp i starten* bör göras under sådana förhållanden, att man kan landa rakt fram. Elevens förtroende bör nämligen stärkas. Instruktören måste vid dessa övningar noga kontrollera, att inga plan flyger omedelbart bakom eller under det egna.

Eleven har mycket svårt att höra vad läraren säger under starten på grund av *motorbullret.* Det är därför viktigt att läraren noggrant har gått igenom lektionen före starten.

Vissa lärare brukar vara noggranna med att eleven efter lättningen flyger *exakt parallellt* med marken på några meters höjd. Det *viktigaste* är inte att man flyger nära marken utan att *hastigheten ökas.*

Påminn eleven om att *vara »mjuk i rodren».* Det är alltid viktigt, men särskilt viktigt vid start och landning.

Grels Næslund.

CHEFSBYTE I FINSKA...

Forts. fr. sid. 23.

London och därför inte nu kan tillfrågas om bolagets närmaste planer. Så mycket är dock klart att bolaget inte har något hopp om att med det snaraste få återuppta internationell trafik, inte heller att flygfältet i Malm invid Helsingfors skulle återfås. Alla övriga flygfält i Finland har av den allierade kontrollkommissionen återlämnats till de finska myndigheterna, men inte Malm, som kommissionen utnyttjar för sin flygtrafik.

FLYG:s korrespondent önskar slutligen framhålla att han inte erhållit dessa uppgifter av ing. Ståhle; de är insamlade på annat håll.

P. J—n.

OMSLAGSBILDEN



visar det dansk-engelska flygarässet kapten Vera Strodl i färd med att dra i gång motorn på Taylorcraften SE-ARA — döpt till »Vera» — som hon och FLYG:s medarbetare nyligen varit uppe och flugit i fjällen med. Se i övrigt art på sid. 13.

ÖRNUNGEN flyger jorden runt

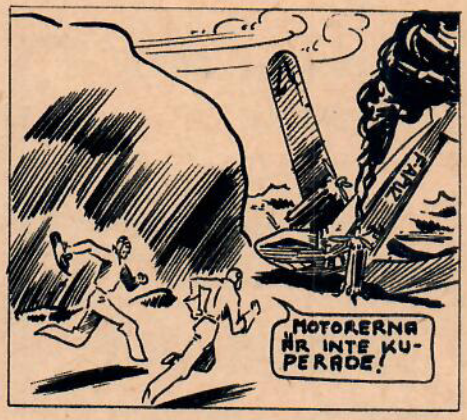
TEXT AV MAJOR H. VICTORIN

En [illegible]-serie

Förbrytaren har misslyckats i att ta befälet på Örnungen, men ur det genomskjutna bensinröret rinner bränslet bort, en nödlandning måste omedelbart göras. Eld uppstår.

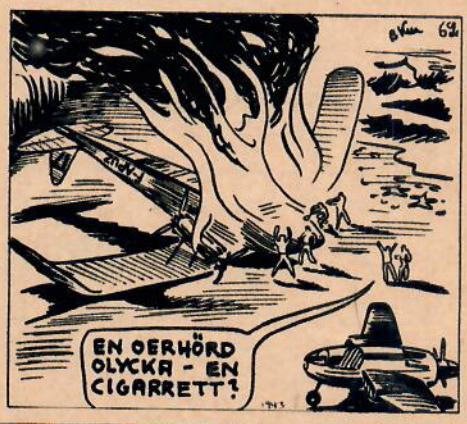


























Ädelmetall A.-B.

MALMÖ Tel. 28 346, 26 219

■

Försäljer GULD
SILVER
PLATINA
samt platinalegeringar

KONTAKT

önskas med komp. flygingenjör som är verkligt intresserad för konstr. av litet ensitsigt flygplan.

Svar till **"Framtidsperspektiv"** d. t. k. f. v. b.

FLYKTIGT SETT

Forts. fr. sid. 18

gernäs 1918—1919, då han blev fältflygare. Samma år inträdde han i Svenska Lufttrafik AB och blev året därpå chef för vattenfallsstyrelsens flyglinje Porjus—Suorva. 1925 blev han kontrollingenjör vid Flygkompaniets verkstäder på Malmen och 1926 flygingenjör vid F 4 i Östersund. Sedan 1942 har han varit knuten till flygförvaltningens verkstadsbyrå.

TILL ETOPIEN reser för varje dag allt flera svenskar. Kapten C.-G. von Rosen har utnämnts till chef för flygutbildningen inom det etiopiska flygvapnet, vilket har rent polisiär uppgift. Det finns nämligen en del laglösa band särskilt i gränstrakterna och de måste hållas efter. Som teknisk chef för det etiopiska flyget har engagerats civilingenjör Bo Virving i ABA.

TRAMPFLYGTRAFIK kan man kalla den fraktfart, som Skandinaviska Aero skall öppna med sina i Frankfurt inköpta C-47:or. De kommer att sättas in i frakttrafik i Europa och de första flygningarna kommer sannolikt att gå till Schweiz och Frankrike. Svensk befraktare är Olson & Wright. Även en passagerarflygning till Palestina är planerad.

HOLLÄNDSKA KLM, som än så länge tvingats att ombesörja sin oerhörda trafik på Ostindien med blott 14 plan, lider för tillfället ej endast brist på flygplan utan även på personal. Bolagets personalförluster under kriget har nämligen varit anmärkningsvärt stora. På huvudkontoret i Haag håller man som bäst på med att sammanställa uppgifter rörande förolyckade flygare och en preliminär undersökning tyder på att femtio man gått förlorade, däribland flera av KLM:s mest kända piloter. Åtskilliga har nedskjutits i brittisk militärtjänst, medan fyra man följde med KLM-planet G-AGBB på linjen London—Lissabon i havets djup, då det med den kände engelske skådespelaren Leslie Howard ombord nedsköts av tyskarna den 1 juni 1943. Tre man har arkebuserats av tyskarna. Koncentrationslägren har krävt nio offer och de alliérades bombardemang av Kassel och Wien fem. Sammanlagt har 23 man förolyckats eller nedskjutits i plan på olika håll. Den tragiska rapporten avslutas med namnen P. Pronk och M. Veenendaal och anmärkningen »vermoord op Sumatra» — mördade på Sumatra.

HUDDUNGEBY SNICKERIFABRIK

Huddungeby Tel. 48

Tillverkar byggnadssnickerier samt inredningar i alla sorters träslag.

INFORDRA OFFERT!

Leverantör till Kgl. Flygförvaltningen.

Flygmekanikerskola

15 april påbörjas en två månaders flygmekanikerskola med av Kungl. Luftfartsstyrelsen godkänd kursplan. Kursavgift 200 kr. Endast 20 elever kunna mottagas. Begär prospekt.

AB SKÅNEFLYG

Bulltofta, Malmö 8 **Tel. 328 00, 339 22**

BILREPARATÖRSKURSER

2—4 månaders utbildningskurser till bilreparatörer börja den 1 april, 29 april och 13 maj 1946.

SVETSNINGSKURSER

3-veckorskurser i gas- eller elektrisk svetsning samt 8 veckors kombinerade gas- och elektriska svetsningskurser med praktik börja den 1 april, 29 april och 13 maj 1946.

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

SKÖVDE PRAKTISKA SKOLA

Döbelnsgatan 9 - SKÖVDE Telefon 12 49 - SKÖVDE



KAN NI FLYGA?

MOTORSKOLAN I ORSA

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

HANS PETERSON Orsa Tel. 242

AIR CHUTES
IRVIN

CIRKA 30.000 FLYGARE har räddat sig med

IRVIN

FALLSKÄRMEN

varav 64 stycken i Sverige

IRVIN FALLSKÄRMSAKTIEBOLAG

Kontor: Strandvägen 5 A, Sthlm

Tel. 62 47 00

Telegram-adr. Irvinchute

MARSHALL LINDHOLM

Forts. fr. sid. 2.

söka taga sig fram till allierat territorium. Det närmaste flygfältet var beläget på Shetlandsöarna — Sumburgh — över vilket emellertid någon karta vid den tidpunkten inte var tillgänglig. Man fick radiokontakt med flygfältet och per radio fick man också beskrivning av fältet och anvisningar för landning. För att underlätta navigeringen lät befälhavaren på flygplatsen tända alla fyrar kring öarna. Det var dock ingen lätt uppgift att ta sig ner. Fältet var omgivet av höga kullar. Kapten Lindholm var också medveten om att det inte var möjligt att göra två landningsvarv — endast en motor arbetade perfekt. Han måste lyckas med det första varvet, han måste klara passagen mellan ett par kullar, där en kvarn stod i mitten och försvårade inflygningen och han måste ta mark strax bakom dessa kullar. På flygfältet fanns inga banor — endast gräsmatta och längsta sträckan på fältet mätte 1 250 meter. Markbelysning saknades. Men kapten Lindholm lyckades. Kl 22,45, efter 7 timmar och 8 minuters flygning, landade han med sin »fästning» och sina passagerare välbehållen på Sumburgh. Flygplanet var förresten den första svenska atlantkrossaren, SE-BAK »Jim». Ombord befann sig 14 passagerare och 7 besättningsmän.

Guldmedaljen för utomordentlig flygarbragd utdelas som bekant av Stockholms-Tidningen och åtföljes av ett stipendium av 1 000 kr. Ordförande i juryn är chefen för flygvapnet general Nordenskiöld.

ÖN I LUFTHAVET

Forts. fr. sid. 15.

— Löjtnant Cord.

— Ja, sir.

— Hur många plan har vi för en spaningsexpedition?

— Fem, sir, om vi inte räknar generalens plan. Jag misstänker att chefen inte vill använda det.

— Vi skall använda det. Generalen kan gå! Hur många av de civila flygförarna är tillgängliga?

— Låt mig se... Willie Moon är antingen i Chapel Inlet nu eller på väg österut därifrån.

— Hejda honom om du kan.

— Ja, sir.

— Vem mer?

— — —

Det inre av *Corsair* var en svart och obekväm plats. Vinden utanför skakade hela flygplanet spasmodiskt och avtog sedan för att nöja sig med att rassla dess tunna metallskinn. Dooley låg i sin kalla sovsäck. Han var fullkomligt utmattad, men ändå kunde han inte sova. Han avundades de andra, Frank och D'Annunzia, Murray och Stankowski, som två och två slutna i varandras armar med kamratens hjälp lyckades hålla värmen uppe och komma ifrån sitt eget elände.

Det fanns tre sovsäckar och fem män. Varje säck rymde endast två man och följaktligen var Dooley, som kapten, tvungen att hålla värmen själv. Han önskade att det inte varit så. Han önskade nästan att han varit död, att han plötsligt slagits i bitar vid landningen. Han hade aldrig trott, att en människa kunde bli så frusen. Han kunde känna de andra vid sin sida, fastän ingen värme tycktes sprida sig från dem till honom. Han skakade från huvud till fot. Han brukade göra en beslutsam ansträngning att ligga orörlig, men när sedan skakningarna började igen svor han tyst och vände sig om på sidan. Han kände sig svag och fruktansvärt ensam.

Dooley måste tänka — han måste tänka och planera — ty om han somnade nu så kanske han aldrig skulle vakna. Dooley kände de arktiska trakterna alltför väl. Han kände straffet för sömn när viljan hade frusit. Han måste hitta på något för att hålla sig vaken tills morgonen kom och han kunde göra upp en eld.

Annars döden...

Där i mörkret var det svårt att säga hur illa ute de verkligen var. *Corsair* låg och tryckte som en stor brun elefant mitt på vad som tycktes vara en lång smal sjö. Tre decimeter yrsnö täckte den frusna ytan. Dooley hade ingen aning om var precis sjön låg utom att det måste vara någonstans i nordöstra Kanada eller Labrador. Det var illa, men om solen sken på morgonen kunde ett skott med sextanten åtminstone tala om deras latitud.

Det fanns alltjämt omkring 300 liter bensin kvar i *Corsairs* tankar. Det var en härlig sak. Om de kunde starta en motor kunde generatorn få liv i radion. De kunde sända sin position till Victoria eller någon annan stans i yttervärlden. Dessutom fanns det en liten patenterad nödradio, som kunde drivas för hand. Dooley litade inte mycket på den.

Maten var det värsta problemet. Dooley räknade ännu en gång i minnet över deras få förnödenheter. Det fanns tre små burkar lax. Stankowski hade upptäckt åtta tjocka chokladkakor i nödfacket nära stjärten. Det fanns två marmeladsmörgåsar kvar från flygningen till Sparkle Ten natten före. Det fanns arméns reservportioner för precis tre dagar. Genom sträng ekonomi trodde Dooley att han skulle kunna få maten att räcka i sex dagar. Men han måste vara försiktig, ty *Corsair* flöt inte omkring i ett tropiskt hav. De måste framför allt hålla krafterna uppe. Det var deras enda säkra vapen mot den förfärliga kylan.

Hur det nu skulle gå till, måste han som var ansvarig för deras öde, dag och natt vara på sin vakt, för att inte de andras sömn omärkligt skulle övergå i förfrysningsdöden. Denna natt, det visste han, skulle bli den lättaste av alla, ty deras vilja var ännu stark — om ett par tre eller kanske i bästa fall sex dagar måste krisen komma. Sedan skulle de alla bli svagare och deras sinnen skulle ropa efter vad de trodde vara livet. De skulle vilja lämna *Corsair* och ge sig ut på egen hand. Han måste förklara för dem åter och åter igen varje dag, att det betydde säker död att lämna *Corsair*.

Slutligen om ingen stråle av hopp kom, intet tecken av något slag från yttervärlden, skulle kylan bringa dem i ett andra läge, och det var han mest rädd för. Det skulle krypa som något sjukt in i deras sinnen. Han måste till varje pris skydda dem mot detta. Om han misslyckades skulle tröttheten bli konstant. De skulle börja röra sig som i sömnen. Det skulle tyckas skönt att lägga sig ned och vila kroppen. De skulle för varje gång bli alltmer ovilliga att resa sig, ända tills vars och ens vilja att leva var uttorkad och kraftlös. Så skulle tystnaden omsluta *Corsair* och Dooley visste att de måste dö som så många andra hade gjort i en främmande, rofylld sömn.

(Forts. i nästa nr.)

Goda framtidsmöjligheter inom flyget



Hermods erbjuder nya studievägar

Flyget erbjuder en mängd intressanta befattningar för ambitiösa ungdomar med god utbildning. Hermods flygtekniska kurser, som utarbetats av skickliga och erfarna flygteknici och pedagoger, behandlar de senaste nyheterna på olika områden av flygtjänsten.



Ett gott bevis på hermodskursernas höga standard är, att Flygvapnet, Aerotransport och andra flygföretag anlitar Hermods. Skriv redan i dag till Hermods och diskutera Edra studieproblem.

Hermods Maskin- och verkstadstekniska kurser är instruktiva, moderna och grundliga. De studeras och lovordas av många tusen tekniker i vårt land. Begär det innehållsrika prospektet TEKNISK UTBILDNING.

Hermods

skolan för energiskt folk

HERMODS Slottsgatan 8A Malmö

Sänd mig prospektet *Teknisk Utbildning* med ytterligare upplysningar om Edra flygtekniska kurser.

Namn .....

Bostad .....

Postadress .....Flyg 21/3-46

Göteborg

• Militärer äro alltid välkomna å •

NOSTRUM

KONDITORI och LUNCHRESTAURANT
Östra Hamngatan 12

DÄR VI ÄTA GOTT OCH BILLIGT!

öl och porter till smörgås Tel. 13 37 78

Halmstad

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

Danska Konditoriet

Storgatan 37 - HALMSTAD - Telefon 6 69

• Beställningar emottagas tacksamt •

Insjön

En verklig skattkammare för, händigt folk är vår nya 100-sidiga katalog. Den upptar ett rikt urval handböcker i alla yrken, ritningar till möbler, båtar m. m., flyg- och båtmotorer, radio- o. grammofondelar, verktyg, konstnärsmaterial, experimentartiklar, modellsvarvar, fotoartiklar m. m. Katalogen sändes gratis.

CLAS OHLSON & CO. A.-B., INSJÖN

Linköping

GULDÉNS MÖBELAFFÄR
(Nils O. Guldén)

Affär: Storgatan 56. Telefon: 53 88
Verkstad: Eklundsg. 9. Telefon: 4 45
LINKÖPING

Rekommenderas!

Martin Ängquist A/B

FÄRGERI- & KEMISK TVÄTT
Storgatan 34, Linköping

Telefoner:
Kontoret 20 47, Affären 2 07, Fabriken 23 66

Malmö

FLORINS

JÄRN-, VERKTYGS- OCH BOSÄTTNINGSAFFÄR

Södergatan 7 MALMÖ
Tel. Linjeväljare: 207 66, 179 44, 158 55
Bostaden 524 88

Rekommenderas

Stockholm

S. Sanders

LIVSMEDEL

Telefoner 67 30 53, 67 36 00 (ankn. bostaden)
Smedsbacksgatan 9

Vi stå till Eder tjänst med riklig sortering av förstklassiga Kött-, Charkuteri- och Specerivaror

MÅLERIFIRMA

MARTIN ÅKERSTEDT

Inedalsgatan 17 Telefon 50 35 42
S:t Eriksgatan 29 Kontor 50 63 08

Arbeten utföras
FACKMÄSSIGT och NOGGRANT
Infordra kostnadsförslag

HYR ELEGANTA

Festklänningar, Brudutstyrslar, Capes, svarta Kappor och Klänningar uthyras!

FRANSKA MODESALONGEN

»Damernas i glädje och sorg.«
Drottningatan 51, 1 tr. (vid Epa).
STOCKHOLM. Telefon: 11 98 39.
Obs. Även avdeln. f. uthyrn. av Herrkläder.

Kungshamnsfisk

Hedingatan 15 - Stockholm
Ring 62 00 78

Vi hemsända Edra varor utan merkostnad.
Motto: Förstklassiga varor - Humana priser - God Service

KUNGSHOLMS ÅKERIFÖRENING
U. P. A.
EHRENSVÄRDSGATAN 1
Tel. 51 06 72, 50 06 47

Utför gatu- och byggnadstransporter, husrivningar och schaktningar

LUX KAFÉ

LUXGATAN 11

Större och mindre fester, dekorativt och hemtrevligt - God och vällagad mat till humana priser - Lokalen uthyres för klubbar och sammanträden

Telefon 52 14 33

Urmakare J. W. Grönbäck

Innehavare E. Gustavsson
Malmtorgsgatan 5 Telefon 11 42 11
— Grundad 1797 —

Rekommenderar välgjorda UR
Emottager alla slags ur till reparation och verkställer uruppdragningar

M. Paulssons

MJÖLKAFFÄR

Torsgatan 52 Tel. 33 73 84

REKOMMENDERAS

TORNVALLS LIVSMEDEL

Värtavägen 19 - Tel. 62 16 04
Tel. 62 06 80
Mjölkaffären Tel. 60 77 14

Rekommenderas

Gärdets Tvätt- och Strykinrättning

Erik Dahlbergsgatan 21
Telefon 62 85 54

REKOMMENDERAS

Margit Jonssons FISKAFFÄR

Upplandsgatan 71 - Telefon 30 16 84

REKOMMENDERAS

FISK, FRUKT och GRÖNSAKER

VARU-CENTRALEN

Fridhemsgatan 62 - Stockholm

52 43 18, 52 15 09

KONSERVER - SYLTER - SAFTER
SENAP - ÄTTIKA - KAFFE - THÉ
CACAO m m

SOFIA JOHNSSON

Mjölk & Speceriaffär

Upplandsvägen 20 - Bromsten
Telefon 36 16 15

REKOMMENDERAS

Nyqvist & Olsson

CHARKUTERI - SPECERI
BRÖD - MJÖLK

Valhallavägen 133 - Tel 62 52 13, 62 52 14

Rekommenderas

Hegelunds Eftr.

MAY-BRITT BERGQVIST

Damfrisering och Skönhetsvård

Värtavägen 14 (vid Karlaplan) Tel 60 70 01

Stockholms närhet

Edvin Karlssons

CIGARRAFFÄR

IN- & UTLÄNDSKA TOBAKSVAROR
Tidningar - Papper - Film - Framkallning

Stockholmsvägen 22 - Bromsten
Telefon 36 16 72

Stockholms närhet

Kafé, Konditori o. Matservering
Spångavåg. 20 - Lilla Ursvik - Tel. 28 53 90
Gott kaffe **God mat**
Goda smörgåsar
Musik **Hembakat bröd**
Tårtor på beställning
Läskedrycker, Choklad, Cigarretter
Vördsamt HANNES GILLBERG

När det gäller håret och dess sakkunniga vård, besök
O. T. HEURLÉN
frisersalong
Stationsvägen 4, Tureberg. Tel. 35 12 89.

C. J. Lindströms
Livsmedelsaffär
CENTRALVÄGEN 30
Telefon Viggbyholm 34

Ahléns Konditori
HÄSSELBYVÄGEN 1 - SPANGA
Telefon 36 19 77
REKOMMENDERAS

BROMMACENTRALEN
Riksbyvägen 2 **Tel. 26 29 46**
(Hörnet av Drottningholmsvägen.)
Försäljning av: **Radio, El artiklar, Sport, Cyklar.** Reparation av: Cyklar, alla slags elektr. artiklar, radioapparater (alla märken) repareras. — Förstklassigt arbete garanteras. Mångårig praktik. Innehavare: **R. Stephan.** Obs.! Ny ägare med friska takter.

GOTTO-KONDITORIET
Fredrikslundsvägen 20 - Åkeslund
Telefon 26 37 51
Filial: Rörläggarv. 30—32, Abrahamsberg
Telefon 25 97 79
En tårta från Gotto-Konditoriet gör alltid succès! Rekommenderas

Carl Johannessons
DIVERSEHANDEL
Rydbo Saltsjöbad - Rydbo
Tel. Svinningeudd 62
Bost. Svinningeudd 99
Rekommenderas

SVEN HALLSTRÖM
Färsk fisk dagligen
Oljor, färger samt tekniska varor av alla slag.
Tel. Viggbyholm 2.

Åbergs *tapetserareverkstad och möbelaffär*
Bankhuset, Värstav. 4, Spånga. T. 36 10 34.
Filial, Bergslagsv. 147, Sundby. T. 36 11 35.
Barnvagnar - Levererar allt i **Möbler - Mattor - Gardiner.** Omstoppningar och renoveringar. Kredit ordnas.

HÄSSELBY
JÄRN- och FÄRGHANDEL
CENTRUM
Telefon Hässelby 3 12 och 6 06

GRUS & SINGEL
Sven Karlsson, Lindalen
Stockholm 20
Tel. Grustaget, Älta 2 66
Bost. Älta 3 66

ERIKSSONS SNICKERI
Smedslättstorget 48 - Tel. 26 18 44, 25 82 14
VILLAREPARATIONER - SNICKERIER
FLAGGSTÅNGSSERVICE - VEDKAPN.
Rekommenderas!

BRITTA BÖRJESSONS
Damfrisering
Cenralvägen 30
Henkel-permanent - Förstklassikt arbete
Beställningar och tid per telefon
Viggbyholm 25

Berta Hammarlunds LIVSMEDELSAFFÄR
invid sågen - samma tomt som kiosken
Telefon Viggbyholm 81

Åke Anderssons Åkeri
Näsby Slottspark 42
Tel Viggbyholm 4 22 - bostad 29
E. Andersson
Transporter - Flyttningar

FÄRGHANDEL
F. LINDBLOM
Rekommenderas
Stationsvägen 4 - Tel 35 00 14
TUREBERG

NÄSBY LIVSMEDEL
Innehavare G. CEDER
NÄSBY SLOTTSPARK
Telefon Viggbyholm 80
Specerier - Kött-, Charkuterivaror
Bröd och Mjölk

Thor Karlssons
BLECK- och PLÅTSLAGERI
HÖRNAKER - VIGGBYHOLM
Telefon Viggbyholm 1 10
Utför alla slags Plåtslageriarbeten
Infordra anbud

VIGGBYHOLMS VED- och KOLAFFÄR
Inneh Gösta Jacobsson
Tel Viggbyholm 1 71
VED, KOL och KOKS
i såväl parti som minut
Körningar med bil

Uppsala

UMA MEKANISKA VERKSTAD
Blomgatan 9 - Tel. 410 40
UPPSALA
Härdugnar - Smidesugnar
Högtrycksfläktar - Oljebrännare
Gasbrännare
Byggtorkar - Pressverktyg

Thelins Konditori
Svartbäcksgatan 68 - Uppsala - Tel. 344 33
REKOMMENDERAS
Utför alla slags beställningar som tillhör ett förstklassigt konditori
Fullständig Konditoriservering
Under sommaren stor terrasservering

Vi utför körslor av alla slag med ett flertal Lastbilar
Vänd Eder med förtroende till
S. Almlöfs Åkeri
Nybygget - Uppsala
Tel. 317 35 Tel. 347 35

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

Ängelholm

LILJES
FÄRGERI OCH KEMISKA TVÄTT
Storgatan 29 - Telefon 7 59 - Ängelholm

Axplock ur cylinderns väg från råvara till lager —

en kortfilm från Flygmotor



TROLLHÄTTAN Flygmotor SVERIGE

Det är en lång väg innan cylindrarna äro färdiga för hopmontering till motorer och hela tillverkningsproceduren är underkastad en fortlöpande kontroll, som utgör en mycket stor del av flygmotorns tillverkningskostnad.

SVENSKA FLYGMOTOR AKTIEBOLAGET - TROLLHÄTTAN