

NORDISKA

FLYGTIDNINGEN

- SCANDINAVIAN AIR NEWS -
REDAKTÖR HANS GÖST

LORD NATHAN

den engelske flygministern berättar
om Storbritanniens civilflyg för NF

ÖVERSTE H. ENELL

diskuterar DK kontra EK med Bengt
C:son Bergman och Yngve Norrvi

HARALD MILLGÅRD

skriver om sportflyg, så som en-
dast "Mille" kan göra det

NFs UTFLUGNE-
ING. KRISTENSSON

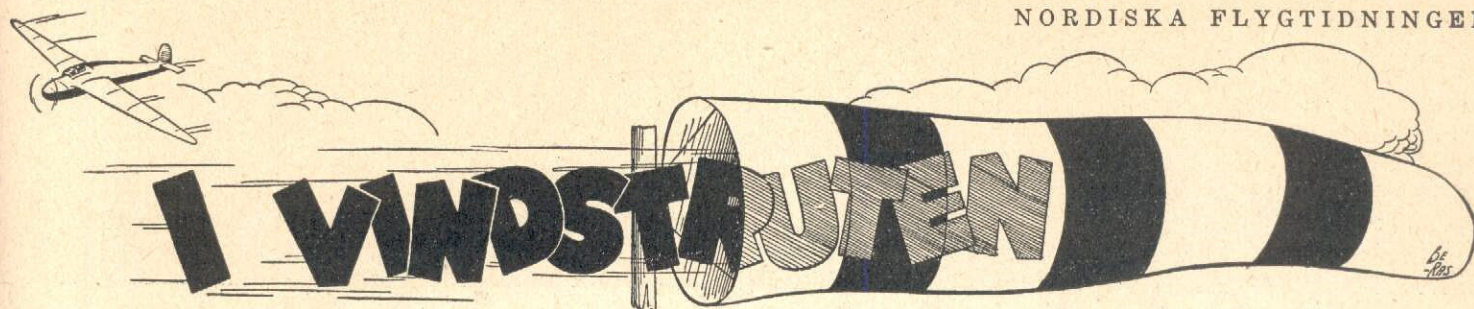
har flugit med BEA till London
och skildrar sitt möte med det
engelska flyget.

Nr 4 • 1948

SVERIGES ENDA RIKTIGA
FLYGTIDNING

NYTT VÄRLDSREKORD!

Den engelske rekordhållaren i höjdflygning, John Cunningham, ses här med sitt Vampireplan efter fullbordat värv.



I VINDSTÄRUTEN

Det blåser friska vindar i försvarstrågan!

Flyget utökas till sexton flottiljer, därav en nattjakt

Försvarsminister Vougts lämnade den 21 april till riksdagen sina försvarspropositioner, som i första hand gå ut på en avsevärd förstärkning av flygvapnet.

Den av försvarsministern framlagda försvarspropositionen innebär bl. a. beträffande flygvapnet, att förstärkningen av detta skall ske på följande sätt. Tre av de tio dagjaktflottiljerna förstärkas under de närmaste tre budgetåren med 50 proc. så att man får ett godtagbart dagjaktflygskydd för de ur landets försvarssynpunkt mest vitala delarna. En på ytterligare utredning grundad plan för den fortsatta utbyggnaden av dagjaktflyget förelägges nästa års riksdag. Förstärkningen av de enskilda dagjaktflottiljerna innebär ej någon ökning av stabss- och administrationspersonalen utan rör blott de flygande divisionerna. Vid varje sådan ökas antalet krigsflygplan med 50 proc. och tillkommer motsvarande antal flygförare samt viss teknisk personal. Flottiljens fast anställda personal ökas dock blott med c:a 15 proc.

Västmanlands flygflottilj i Västerås ombildas till nattjaktflottilj så snart lämpliga nattjaktflygplan kan levereras. Till flygvapenchefens förslag att härutöver uppsätta en ny nattjaktflottilj med början budgetåret 1951/52 tas icke nu ställning.

I fråga om attackflyget föreslås att Västgöta flygflottilj i Karlsborg, vilken enligt försvarskommitténs mening borde dras in, skall behållas. Torpedflottiljen, Blekinge flygflottilj i Ronneby, organiseras som attackflottilj under nästa budgetår.

Beträffande spaningsflyget räknar propositionen med att den sjöbaserade Roslagens flygflottilj i Hägernäs enligt försvarskommitténs förslag skall dras in fr. o. m. budgetåret 1949/50. Härför talar enligt hr Vougts mening såväl önskvärdheten av att övergå till landbaserade flygplan vid denna flottilj som behovet av att använda etablissemetet för flygvapnets radarskola. Av flottiljens tre divisioner överföres en till Norrbottens flygbaskår i Luleå och en till Södermanlands flygflottilj i Nyköping, som med ändring av förra årets riksdagsbeslut bör stå kvar som spaningsflottilj. I stället ombildas Östgöta flygflottilj, spaningsflottiljen på Malmslätt, till dagjaktflottilj omkring 1949/50.

Efter de föreslagna ändringarna skulle flygvapnet omfatta tio dagjaktflottiljer, en nattjaktflottilj, fyra attackflottiljer, en spaningsflottilj om fyra divisioner samt en spaningsdivision vid flygbaskåren. Härutöver föreslås tillkomma i krig en reservflygkår för begränsade spanings- och över-

NF har å denna sida alltsomoftast haft anledning förvåna sig över herrar som Erlanger, Wiggfors, Slipsdal, Strong och Blundén och andra vanstyrets representanter — med så mycket större tillfredsställelse konstatera vi idag, att det tydligen trots allt finns en karl i regeringen!

vakningsuppgifter. Flygförbanden fördelas liksom nu på fyra flygeskadrar.

Övergången från propeller- till reaktionsdrivna krigsflygplan fullföljes. Närmast förestående materiellanskaffning till förstärkning av de tre dagjaktflottiljerna beräknas ske genom köp utifrån. Däremot räknar man med att genom inhemsk tillverkning kunna förstärka återstående dagjaktflottiljer samt att kontinuerligt förnya materielen vid ett sålunda utbyggt flygvapen. Särskild radarmateriel för jaktstridsledning och flygsäkerhetstjänst tillkommer. Flygledningen får en inspektion för den tekniska tjänsten samt en inspektör för flygsäkerhetstjänsten.

Luftbevakningen bör överföras till flygvapnet

I sin motivering för förstärkningen av flyget påpekar försvarsministern att ett starkt luftförsvar och ett effektivt försvar

mot luftlandsatta trupper numera är grundförutsättningar för ett effektivt militärt och civilt försvar och i vissa lägen även för organiserat motstånd över huvud. Krigserfarenheterna talar även för enhetlig ledning av luftförsvarets skilda grenar — jaktflyg, luftvärn och luftbevakning — både i krig och fred. Härför talar även den snabba tekniska utvecklingen efter kriget. I väntan på resultatet av högkvarterets utredning om ett enhetligt luftförsvar kan slutlig ställning nu inte tas till denna fråga i hela dess vidd. Hr Vougts föreslår dock att luftbevakningen överföres till flygvapnet.

Jaktflyget är f. n. och beräknas under den tid som nu kan överblickas, även förbli det mest effektiva luftförsvarsmedlet. Det är sant att jaktflyg i likhet med luftvärn med nuvarande utformning ej kan verka mot robotvapen av V 2-typ. Det synes dock befogat att räkna med att bemannade bombflygplan under överskådlig tid fortfarande kommer att vara det viktigaste och för den angripne farligaste medlet i en strategisk luftkrigföring. Även mot robotplan av V 1-typ är jaktflyg verksamt.

Svensk-brittiskt flygutbyte

Ett svenskt-brittiskt utbyte av flygbesök kommer att äga rum på försommaren. En division av omkring 12 Hornetflygplan ur engelska flygvapnet gästar svenska flygvapnet i slutet av maj och en division med omkring 12 J 26 Mustang från svenska flygvapnet gör ett svarsbesök hos Royal Air Force i början av juni.

De tolv RAF-maskiner, som kommer till Sverige, består av de Havilland Hornet långdistansjaktplan. De är antagligen de snabbaste propellerdrivna långdistansjaktplanen i världen och kan överskrida 750 km. i timmen. Hornet har konstruerats för att angripa enmotoriga fientliga jaktplan långt från hembasen. Med långdistansstankar har Hornet en räckvidd av 4.000 km. och är utrustad med fyra 20 mm. kanoner. Flygeskadern består av tio officerare och 15 man med vice flygmarskalken Traill som befälhavare. Hornet liknar Mosquito till utseendet men är av helt ny typ. Rolls Royce-motorerna utvecklar 2.070 hästkrafter och planet kan stiga till 11.100 meter. Hornets försöksmodell provflögs första gången 1944 i Hatfield i England av mr Geoffrey de Havilland, som senare omkom då han provflög den brittiska flygande vingen.

Brev till Red.

Bästa red. Göst!

Jag har härmed nöjet att gratulera er, för er goda flygtidning, Sveriges enda.

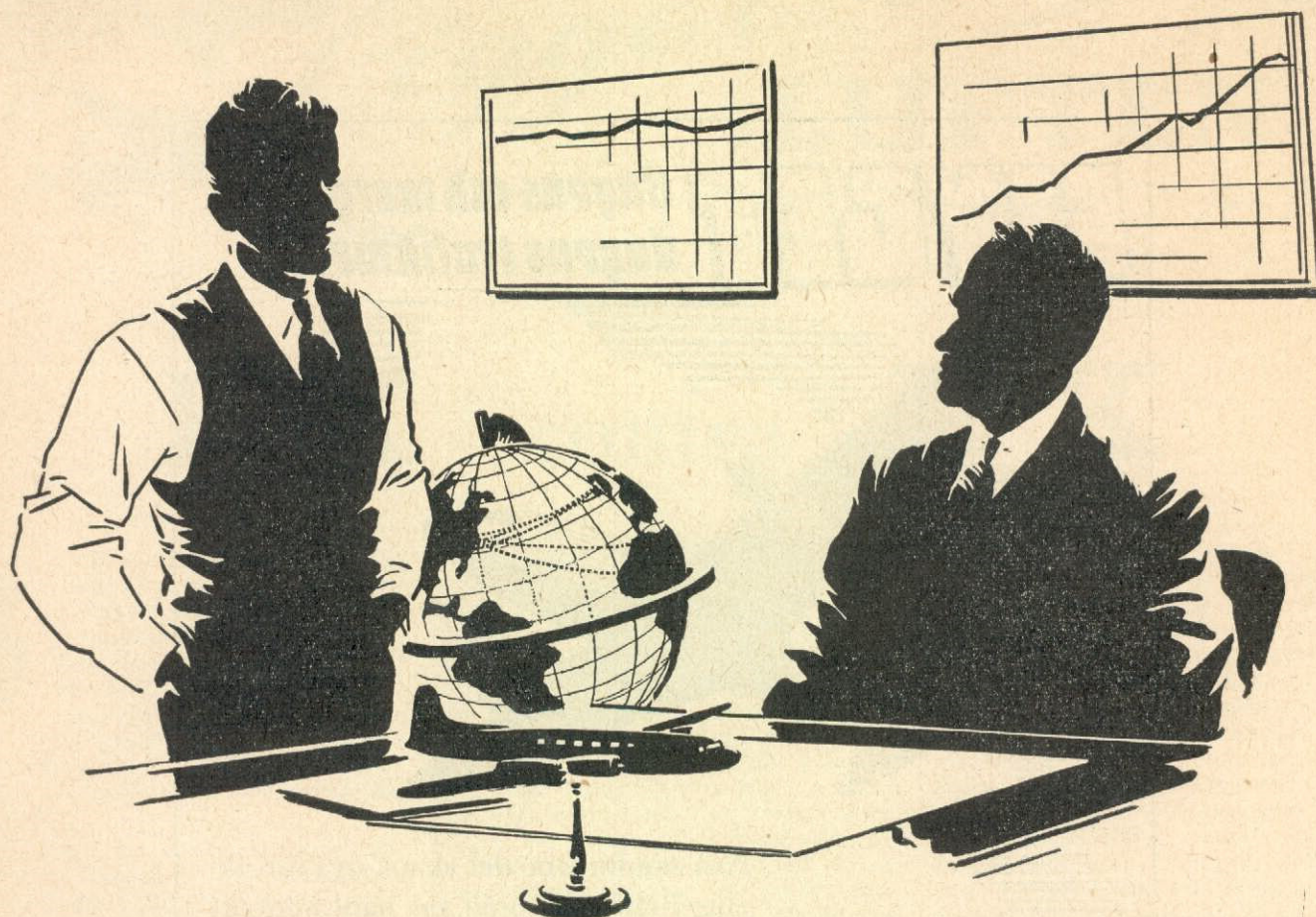
Jag är en yngling som har inbitet flygsinne, är anställd på Bromma Flygplats som mekaniker, och undrar om jag kan få vara med att sprida en så god tidning som NF. Jag önskar att ni tillsände mej edra ombudsvillkor, jag kan nog dessutom kanske komma med något nytt från Bromma och även några annonser i er NF. Då nu fler och fler Stockholmare inser, att dom är flygintresserade, så kan dom inte läsa det Bonnierska Pappersmagasinet f. d. Flyg utan kommer att helt övergå till NF, som kommer att segra.

Med hopp om att ni sänder edra ombudsvillkor till mej har jag nöjet tacka på förhand.

L. E. Nilsson.

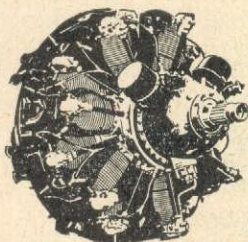
*

Nya ombud äro alltid välkomna i arbetet för NF. Goda provisionsvillkor!



Redan vid de första utkasterna till Pratt & Whitney's nya Twin Wasp, R 2180, voro konstruktörer och ingenjörer inriktade på tre huvudmål; **säkerhet**, **driftsekonomi** och **lättskötthet**.

Idag är dessa tre faktorer oerhört viktiga inom affärslivet. De förorsakar ofta skillnaden mellan vinst och förlust. Lägg märke till att Pratt & Whitney Aircraft erbjuder den härdade, ekonomiska R 2180 motorn med dess intressanta möjligheter för att förbättra effektiviteten hos många i bruk varande två- och fyrmotoriga flygplan.



UNITED AIRCRAFT *Export Corporation*

EAST HARTFORD, CONNECTICUT, U. S. A.

Kontor i Europa:
4 rue Montagne du Parc
Brussels, Belgium

PRATT & WHITNEY
ENGINES

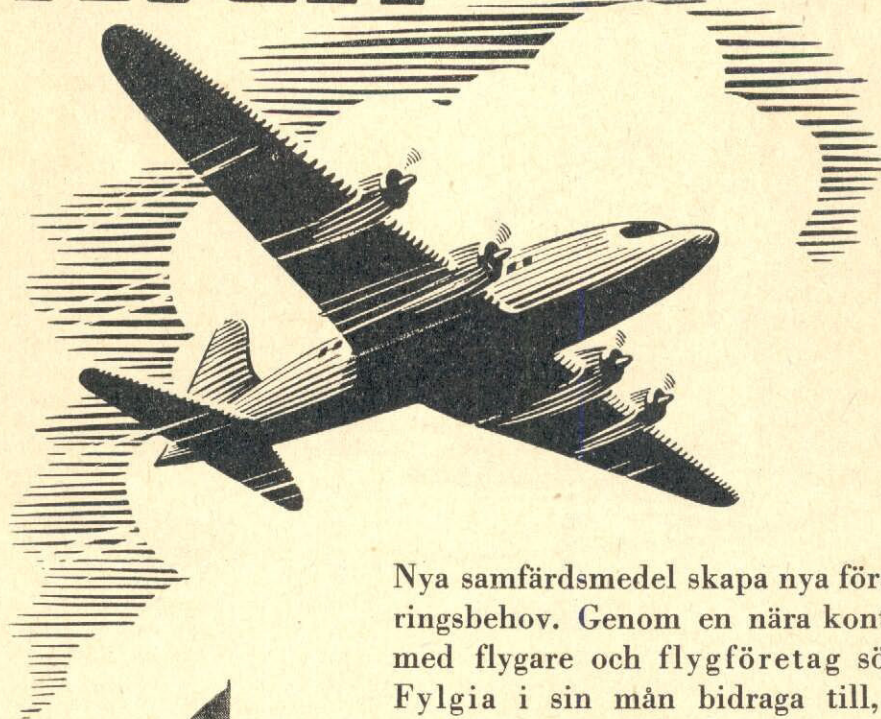
HAMILTON STANDARD
PROPELLERS

CHANCE VUGHT
AIRPLANES

SIKORSKY
HELICOPTERS

FLYGET

*dagens och morgon-
dagens trafikmedel*



Nya samfärdsmedel skapa nya försäkringsbehov. Genom en nära kontakt med flygare och flygföretag söker Fylgia i sin mån bidra till, att flygförsäkringen skall bli, vad den bör vara, — ett verksamt stöd för civilflygets sunda utveckling. Ni kan med förtroende vända Eder till Fylgia i alla försäkringsfrågor.



FÖRSÄKRINGS A. B.
FYLGIA
STOCKHOLM 7

DET***Cigger* i
LUFTEN****E K****contra****D K**

SEDAN KSAK IGÅNGSATT undersökningar om såväl de praktiska som de ekonomiska möjligheterna att införa segelflygutbildning i dubbelkommando (DK) har man i principdiskussionen om EK- och DK-metodernas fördelar resp.

nackdelar gentemot varandra på sina håll bortsett i betänklig grad från redan nu kända fakta.

KSAK finner det därför angeläget att deklarera den ståndpunkt, som centralorganisationen kommit till, sedan förundersökningarna nu hunnit fram till ett stadium, då man anser sig kunna skönja vissa direkta hållpunkter för verksamhetens uppläggning på längre sikt.

Hittills gjorda försök.

Redan föregående år genomfördes en förskolekurs i DK-utbildning fram till C-diplom på Alleberg i KSAK:s egen regi. De praktiska resultaten var mycket goda. Senare på året genomfördes även en kurs i Norrköping i samarbete med flygklubben där, och även i detta fall kunde de uppnådda resultaten anses vara goda med hänsyn tagen till rådande förhållanden.

Efter dessa kursers genomförande har KSAK:s undersöknings- och planeringsarbete i första hand inriktats på materiel och lärarfrågorna, som ansetts vara de primära.

Vid de båda genomförda kurserna har det tvåsitsiga amerikanska planet SGU 2-22 använts, vilket visat sig väl lämpat för sitt ändamål. Som övergångsplan från DK till EK användes i Allebergskursen Grunau Baby, vilken flygplantyp till följd av vissa olikheter i flygegenskaper gentemot SGU 2-22 inte kan anses vara helt lämplig såsom övergångsplan. Mot slutet av säsongen blev ett exemplar av SGU 1-19, den ensitsiga variationen till SGU 2-22, klar för flygning och användes såsom övergångsplan i EK för några av eleverna i Norrköpingskursen. Proven med denna typ utföll till belåtenhet.

Tyvärr har det emellertid visat sig, att valutasvårigheterna ställt oöverbärliga

hinder i vägen för import av ytterligare exemplar av dessa amerikanska flygplan. KSAK har undersökt andra möjligheter och funnit, att en engelsk firma påbörjat tillverkningen av ett DK-plan, Slingsby T 21 B. Denna typ har i februari 1948 provats i England av chefsinstruktören. Proven utföll så väl, att ett provexemplar av typen beställts och väntas till Sverige i april 1948. Detta flygplan kan importeras utan nämnvärda hinder av valutamyndigheterna, och vidare anses priset överkomligt, inte minst med hänsyn till att planet flygegenskaper ganska väl överensstämmer med Grunau Babys, vilket senare flygplan, som ju finnes i rätt stort antal i Sverige, således skulle kunna användas såsom övergångsplan. Inköp av speciella sådana skulle alltså bli onödigt, åtminstone till en början. Dessutom passar våra nuvarande fallskärmar av standardtyp i T 21 B, vilket inte är fallet med SGU 2-22. Här ges alltså möjligheter till en avsevärd förenkling av materielanskaffningen.

Materielfrågan synes alltså kunna lösas tekniskt. De ekonomiska förutsättningarna är mindre gynnsamma.

Lärarfrågan

Beträffande tillgången av kompetent lärarpersonal för DK-utbildning visar en undersökning att vi i Sverige f. n. prak-

tiskt taget helt saknar sådan. Därför är det nödvändigt att snarast möjligt påbörja utbildningen av sådan personal. KSAK beräknar att redan under maj 1948 kunna genomföra en central utbildningskurs för DK-lärare på Alleberg. Kursen beräknas omfatta åtta elever. Inträdesfordringarna har satts till följande minimum: segelflyginstruktörskompetens, motorflygutbildning (lägst A:2-certifikat) samt minst 30 timmars segelflygtid. Utbildningen blir som vanligt då det gäller centrala instruktörskurser avgiftsfri. Eleverna betalar endast för mat, logi och resor. Eleverna föreslås av klubbarna och uttages slutgiltigt av KSAK.

Utbildningen av DK-lärare kan alltså anses påbörjad. Lång tid måste emellertid anslås för täckande av hela behovet.

Det är KSAK:s förhoppning, att såväl materielanskaffningen som personalutbildningen skall kunna genomföras på ett sådant sätt, att DK-utbildning i framtiden skall kunna igångsättas i större omfattning.

Ekonomiska skäl talar för EK.

För att förhindra uppkomsten av missförstånd vill KSAK emellertid framhålla, att centralorganisationen anser, att såväl praktiska som ekonomiska skäl talar för att EK-utbildningen bibehålls i dess nuvarande form under avsevärd tid framåt. KSAK anser alltså, att EK-utbildningen av praktiska men främst ekonomiska skäl fortfarande måste bli den förhärskande utbildningsmetoden. Som förhållandena nu är, kan man i lyckligaste fall räkna med att inom en inte alltför avlägsen framtid kunna införa DK-skolning i vissa större klubbar parallellt med EK-skolningen.

Dessa synpunkter grundar sig i första hand på de ekonomiska förutsättningarna såväl för klubbarna som de enskilda eleverna. Klubbarnas bestånd av materiel för EK-utbildning är för närvarande relativt gott. Stora pengar har lagts ned i denna materiel såväl av klubbarna själva som av staten. Klubbarnas ekonomiska ställning

(Forts. å sid. 14)

Av

**ÖVERSTE
HARALD ENELL**

KSAKs driftige generalsekreterare har tillsammans med chefsinstruktören för segelflyget, Bengt C:son Bergman, och chefen för Allebergsskolan, red. Yngve Norrvi, igångsatt en grundlig undersökning, som behandlar segelflygets framtid i Sverige i allmänhet och den gamla frågan om "DK contra EK" i synnerhet. Då detta problem är av största betydelse, publicerar NF undersökningens resultat på ledande plats.



En månad i England

— Från NF:s utflugne Ing. Kristensson —

London, april 1948.

DET VAR SOL OCH VÅR I LUFTEN, när jag på *British European Airways* kontor vid Norrmalmstorg, där populäre sverigechefen Mr *Geoffrey Shannon* residerar, hämtade min flygbiljett Stockholm — London tur och retur.

En timme senare lämnade BEA:s Viking Bromma flygplats för att frakta 20 passagerare, varav jag som NF:s utsände var den ene, i riktning mot London. En mellanlandning på Kastrup vid Köpenhamn var tillräcklig för att smaka det danska "Smørrebrødet" på flygplatsrestauranten. Det smakade faktiskt gott — luften ger ju aptit, sägs det — men ingenting gick ändå upp mot den lunch, som BEA-flygvärdinnan serverade ombord: druvor och andra läckerheter!

Flygresan var också härlig. Vi hade marksikt nästan hela vägen över Danmark och Tyskland — Helgoland avtecknade sig tydligt — och efter 6 flygtimmar landade vår BEA-Viking på Northolts flygplats. Sex timmar, det är ungefär den tid, som jag behövde för att åka tåg från Stockholm till Göteborg, när jag sist skulle till London, och då återstod ändå ett par dagars båtresa!

Som sig bör, kontaktade jag i England först och främst *British European Airways'* huvudkontor, där jag bl. a. sammanträffade med Mr *Dunstan Curtis*, en ung och mycket trevlig flygofficer, som inom BEA bär den klingande titeln "Press Super Intendent". Han hade mycket att berätta om det framgångsrika engelska flygbolaget, men till den saken skall jag be att få återkomma senare i en separat artikel. Redan nu vill jag dock tacka Mr *Sheldon*, d. v. s. presschefens assistent, som under mitt englandsbesök varit mig till ovärderlig nytta genom att förmedla de olika kontakterna med alla de flygbolag och industrier, som jag skulle besöka.

I *Airways Terminal* har London en "mot-svarighet" till vår egen ABA-kiosk på Nybroplan, d. v. s. en samlingspunkt för alla de olika flygbolagens transportlägenheter till flygplatserna, bara med den skillnaden att det här rör sig om ett helt komplex, i vilket bl. a. *British Overseas Airways Corporations* (BOAC) residerar. Självfallet gjorde jag ett besök hos detta bolag, där Mr *Gillman* berättade för mig om den nya flyglinjen till Sydafrika, vilken han själv nyligen hade provflugit. Engelsmännen uppehåller här trafiken med *Shortland-*

På engelsk inbjudan

har NF låtit en av sina medarbetare, Ing. Kristensson, flyga med BEA till London för att kontakta det brittiska flyget. Här berättar NF:s utflugne i dagboksform om sina besök i det engelska flygets olika centra som inledning till en artikelserie om Englands flyg. Följ de intressanta skildringarna genom att prenumerera på NF. Priset är 10:— kr. för helår (5:— kr. för populärupplagan).

Postgiro 24.52.58!

Sunder-flygbåtar från *Short Bros.*, och sjöflygplanen landar i Sydafrika på själva Viktoriasjön (närmast Johannesburg), alltså ej vid kusten. För atlanttrafiken har BOAC beställt inte mindre än 35 *Hermes*-plan från *Handley Page*.

Det tredje av de statliga brittiska flygbolagen är *British South American Airways* (BSAA), som — det framgår ju redan av namnet — närmast svarar för tra-

fiken på Sydamerika. Det är alltså inte bara det skandinaviska flygbolaget, som har sina blickar riktade på framtidslanderna i Sydamerika. BSAA har för sin del satt in *Avro Tudor* på denna rutt, enligt vad Mr *Murphy* på bolaget berättade för mig. (Mr *Murphy* gäller förresten för att vara den ende pessimisten i hela det engelska trafikflyget, som eljest sjuder av optimism...)

Sedan dessa tre statliga bolag avklarats, attackerade jag direkt den engelske flygministern, *Lord Nathan*. När jag kom till ministeriet på avtalad tid, hade just chefen för BOAC, Mr *Whitney Straight*, haft företräde. Jag presenterades av informationschefen, Mr *M. V. Alford*, en gammal sverigekännare, som under kriget varit verksam inom BBC (den engelska radion) och var speciellt förtjust i Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning under den segerstedtska epoken. Han bad mig inom parentes framföra en hälsning till museichefen *Erik Wettergren*, vilket härmed är gjort.

(Forts. i nästa n:r)

"MILLE" (Forts. fr. sid. 14)

därför att Mille kan sin sak men inte bara ytligt och objektivt skildrar vad som hänt (många ha skrivit flygböcker t. o. m. utan dessa till synes elementära förutsättningar) utan helt enkelt ger en del av sig själv i boken, lidelsefullt och subjektivt.

Den personliga färgen präglar boken, och man konstaterar med glädje, att Milles gamle vän och kampbroder från dala-åren, *Walle Forslund*, nu får betalt för gammal trogen vänskap (samtidigt blir det faktiskt så god reklam för Walles nuvarande anställning som *Cub-försäljare* vid ANA, att det varit värt en *Flying Standard*...).

Allhems *S. A. Svensson*, som kan ta åt sig äran av illustreringen av övriga verk i serien, har antagligen inte behövt anstränga sig därmed i Milles bok — i stället har han kanske haft så mycket större besvär att få fram manuset — Mille har i denna bok putsat varje "mat-sedel", innan den gick till sättning, så omsorgsfullt, att det gestaltat sig till varken mer eller mindre än en veterans formfulländade kärleksförklaring till sportflyget (men vad månade Vera ha gjort under tiden? — *Galapeters* anmärkn.).

Mille, som i vanliga fall nästan har "diarré i fingrarna", skulle säkert ha kunnat skriva boken på en månad (om vännen *Niel* och *OB* på *Motor* gett honom fri så länge), men i stället har han arbetat två år på den. Boken skulle komma till julboksfloden 1946 — den kom till nyåret 1948. I gengäld kommer den att stå sig många år framåt.

Under de åren hoppas jag Mille får tid att ägna sig åt två saker: att skriva de sportflygartiklar för NF, som så länge varit på tal, och så småningom också att skriva den bok om segelflyget, som vi ännu saknar trots all litteratur i denna genre.

För att ge läsarna ett smakprov på Milles kunnande, inför NF med författarens och förlagets välsignelse ett kapitel om ensitsare på sid. 10—11 i detta nr. Vi gör det i medvetandet om att vi därmed gör läsaren 6:75 kr. fattigare — så mycket (eller riktigare: så litet) kostar boken — och det är för en gångs skull pengar, som ger valuta i dagens Wigforss-samhälle. Den som inte får blodad tand av Milles "Sportflyg", har ingenting i luften att göra!

ÖRNEN.

Segelflygare!

NI KAN LITA PÅ

CHOWLES & NELSON

förnämliga höjdmätare

Bekvämt format, $1\frac{1}{2}'' \times 3'' \times 5''$

FINNS NU I SVERIGE

Begär närmare upplysningar från den svenska generalagenten

Ingenjörfirman Kristensson

Regeringsgatan 9

STOCKHOLM

Tel. 32 77 79

När det gäller

ENGELSK FLYGLITTERATUR

vänd Eder med fullt förtroende till

SIR ISAAC PITMAN & SONS, LTD.

— PITMAN HOUSE, PARKER STREET, KINGSWAY, LONDON, W. C. 2.

LEDANDE FÖRLAG FÖR ENGELSK FACKLITTERATUR

BEGÄR VÅR KATALOG

över 100-tals flygböcker

från Pitman's, Parker Street, Kingsway, London, W.C. 2, England



LÄR KÄNNA ENGLANDS SEGELFLYG

genom att prenumerera på

Sailplane^{and} Glider

Den ledande engelska segelflygtidningen

Helårsprenumeration 15:— kr.

.....
Till Sailplane and Glider, Sverigekontoret, N. K. Kristenson, Körsbärsvägen 6, Stockholm.

Undert. pren. härmed fr. o. m.
Sänd första numret mot postförskott.

Namn:

Adress:



Den engelske flygministern

Lord Nathan ses här på sitt ämbetsrum i Ariel House, Strand, London W. C. 2, där NF:s utflugne medarbetare intervjuade honom under ett timslångt besök. Lord Nathan, som är en varm sverigevän, uttryckte sin stora glädje över att få träffa en representant från Nordisk Flygtidning, vars innehåll den engelska flygministern med intresse tar del av.

London, april 1948.

Eder utsände medarbetare har i dag blivit mottagen av den engelske flygministern, Lord Nathan, som under ett personligt samtal berättade om det brittiska civilflyget av idag och dess närmaste framtidsplaner.

Ministerns personliga relationer med Sverige.

Lord Nathan utnämndes till flygminister den 5 oktober 1946 och har således innehaft posten ett och ett halvt år.

Såsom ett kuriosum för Sveriges del kan nämnas att han efter att ha varit flygminister i endast 24 timmar gav sin första presskonferens för svenska journalister, vilka ansågo det vara av stort nyhetsintresse för Sverige, att Lord Nathan hade blivit utnämnd.

Detta hade också sin naturliga förklaring. Lord Nathan har nämligen från sina unga år alltid varit en stor vän av Sverige och alltid varit intresserad av svenska förhållanden. Ministern är sålunda en mycket gammal medlem av den svensk-engelska föreningen i London, i vilken han är en av de ledande personerna. Lord Nathan tillhör dessutom ett mycket förmått svenskt sällskap i London, "The Vikings" eller "Vikingarna", och är där en av de två engelsmän, som tillhör sällskapet. För att ytterligare understryka det intresse, som ministern ägnar åt "Vi-

Avro Tudor II,

Storbritanniens största landflygplan, som efter årslånga försök och provflygningar sättes in på det statliga engelska flygbolagets imperielinjer.



ENGLAN

över hela

NF:s utflugne ing. Kristensson

kingarna", gjorde han sig också besvär med att leta fram ett av inbjudningskortet, som han visade mig.

Det kan förtjäna anmärkas, att "Vikingarna" sammanträder i Svenska Handelskammaren i Little Trinity Lane i hjärtat av Londons City, ett ställe som är berömt för sin utmärkta mat och för de underbart vackra takmålningarna, som visar vyer av London.

Lord Nathan avslöjade, att han besökte Sverige för första gången några år efter det första världskriget, då som en ung jurist, som var stolt över sin slankhet, för att sköta förhandlingarna med en av de större svenska handelsorganisationerna inom pappersmassa och papper. Han blev så väl undfägnad av svenskarna, att, som Lord Nathan uttryckte sig, när han kom tillbaka till England så kunde han inte knäppa sin väst, och "jag har sedan dess aldrig kunnat återfå min ungdomliga slankhet, som Sverige stal från mig på detta sätt", berättade ministern för mig med en glimt i ögat.

Lord Nathan om det brittiska civilflyget. — Flyget som kommunikationsmedel.

Brittiska trafikflyget omspannar hela jordklotet, yttrade Lord Nathan på tal om de brittiska flyglinjerna för närvarande, och, fortsatte ministern, det brittiska trafikflyget kommer inom kort att omspanna jorden mycket snabbare än det gör för närvarande.

Den allmänna organisationen av det brittiska civilflyget domineras av tre flygbolag, vilka äro helt förstatligade: British Overseas Airways Corporation eller B. O. A. C., British South American Airways Corporation eller B. S. A. A. C. och British European Airways Corporation eller B. E. A. C. (B. E. A.).

Man kanske ibland tror, att flygministern, alltså Lord Nathan, endast har skyldighet att se efter dessa tre bolag. Detta är emellertid helt och hållet fel. Han är nämligen minister för *hela* det brittiska civilflyget, vilket även består av ett stort antal fraktbolag. Det finnes 85 sådana bolag, av vilka 41 äro medlemmar av British Charter Association. Dessa bolag hyr ut flygplan samt transporterar passagerare och last mot viss avgift. För dessa fraktbolag är ministern ansvarig på samma sätt som för de statliga flygbolagen.

De tre statsägda flygbolagen ha monopol på upprätthållande av reguljära flyglinjer enligt fasta tidtabeller, och på dessa ha de andra fraktbolagen således inte rätt att trafikera. Men detta är också de enda undantagen, varför det återstår ett mycket fritt fält för privata flygbolag.

Den brittiska flygtrafiken i världen är uppdelad mellan de tre statliga flygbolagen på följande sätt:

British Overseas Airways Corporation har flyglinjerna på Nordatlanten och inom det brittiska imperiet, med undantag av själva Storbritannien.

British South American Airways Corporation har sin sfär av flyglinjer i Västindien och Sydamerika.

"ALDRIG

haft så få att tacka för så mycket" — dessa bevingade ord av jaktflygare, vilka under "Blitzens" dagar lyckades försvara främsta luftmakt. Efter det underlägsna engelska flygets ta amerikansk hjälp lyckades engelsmännen slutligen vinna krig, bardemang av motståndarnas hemmafront, som så småningom men engelsmännen tro på och rusta sig trots allt för fre

FLYGER

jordklotet

juar Storbritanniens flygminister

British European Airways Corporation upprätthåller trafiken inom själva öriket inklusive norra Irland, således ej Eire, samt trafiken med det övriga Europa, däribland givetvis också Sverige.

Dessa tre organisationer ha tillsammans ett kapital på omkring 1.200 miljoner kronor.

Markorganisation.

Eftersom kvaliteten på själva flygningen helt och hållet beror på kvaliteten av marktjänsten — alltså flygfält, hjälpmedel för navigation m. m., radio, väderleksrapporter och utnyttjande av modernaste hjälpmedel inom flyget — så är flygministern ansvarig även för allt detta. Flygministeriet äger de statliga flygfälten, sköter om och tillses dessa samt avlönar deras navigationspersonal och tillsyningsmän. Hela detta omfattande nätverk av varandra beroende hjälpmedel är tillgängligt för både de tre statliga bolagen och de privata flygbolagen, samt, naturligtvis, för alla de utländska flygbolag, som trafikera England.

Lord Nathan berättade tidigare för mig, att brittiska flygplan flyger jorden runt. Detta är verkligen sant, eftersom man i dag kan flyga med B. O. A. C. till Montreal i Kanada, därifrån med Trans Canada Air Lines till Vancouver i British Columbia på Kanadas stillahavskust, från Vancouver med British Commonwealth Pacific Airways tvärs över Stilla Oceanen till Sidney i Australien och från Sydney de cirka 2 000 milen tillbaka till Londons flyghamn, antingen med Qantas, ett australiskt bolag, eller med B. O. A. C. på den berömda "Kangaroo"-linjen.

På dessa brittiska flyglinjer världen runt finnas för närvarande inte alltid brittiska flygplan, men ministern hoppades, att den tid mycket snart skulle komma, då brittiska flygplan själva skulle trafikera dessa flyglinjer.

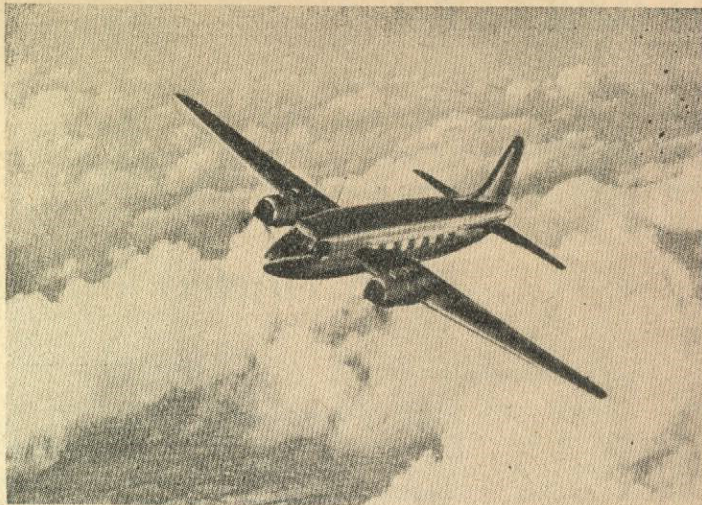
Själv flög ministern sommaren 1947 från Londons flyghamn till Sydney i Australien på 51 ½ flygtimmar vid ett officiellt besök i samband med South Pacific Air Transport Councils sammanträde. Inom vad ministern beskrev för mig som en rimalig tid, hoppades han, att dessa 51,5 flygtimmar skulle reduceras till 40, och han förutspådde även, att efter några år flygtiden från London till Australien skulle bli minskad till 25 timmar. Detta innebär helt enkelt, att ministern såg framåt mot en effektiv flyghastighet av ungefär 750 km/tim.

Understöd till privat flygning.

På min fråga, på vad sätt ministern understödde den privata flygverksamheten, erinrade han mig om att han såsom minister för civilflyget var ansvarig för all flygning, alltså inte endast för den kommersiella flygningen, som bedrevs av de statliga flygbolagen och trafikbolagen. Följaktligen låg privatflygarnas intressen honom mycket varmt om hjärtat, likaså flygklub-

A MÅNGA

ke krigsledaren Winston Churchill äro ägnade de engelska huvudöar mot tyskarnas Luftwaffe, på den tiden världens under det ödesdigra året 1940 vände sig krigslyckan, och med genom det mot krigsslutet överlägsna allierade flygets bomb — I dag hopar sig orosmolnen åter över det engelska imperiet, segertåg, varom detta nummer av NF vill bära vittne.



Vickers Viking,

vars vackra uppenbarelse BEA sedan ett par år tagit i sin tjänst, har även gjort sig uppskattad i andra länders luftflottor, bl. a. hos våra danska grannar i DDL. Självfallet var det i ett BEA-plan av Viking-typ, som NFs medarbetare ing. Kristensson flög till och från London.

barnas och segelflygklubbarnas verksamhet. Ministern hade till exempel under år 1947 tillsatt en speciell kommitté under ordförandeskap av Mr. Whitney Straight, som närmare skulle utreda frågan om understöd till den privata flygningen.

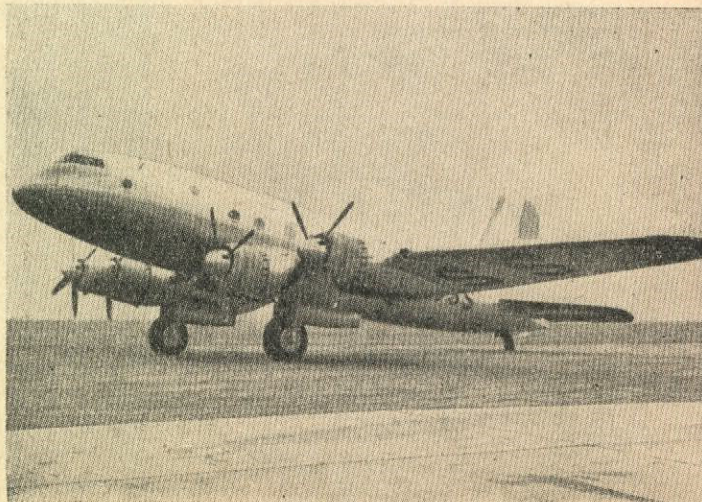
I detta sammanhang kan nämnas, att Mr. Whitney Straight är verkställande direktör i British Overseas Airways Corporation. Han har ända sedan sin tidigaste ungdom, då han även var känd som tävlingsåkare på motorcykel, varit en föregångsman inom alla slag av flygning. Under andra världskriget erhöi han flera utmärkelser för sin tapperhet och skicklighet. I förhållande till de mycket viktiga poster, som han bekläder inom brittiskt flyg, är han en jämförelsevis ung man.

Det betänkande, som Whitney Straight-kommittén lämnade ministern, innefattas i en rapport, som publicerades i november månad. Ministern framhöi, att detta förslag skulle kosta mycket pengar att utföra och att det skulle bli svårt att under rådande ekonomiska krisläge i Storbritannien göra vad som kunde förväntas i mera normala tider. Lord Nathan gav emellertid en antydning om att han skulle göra något för privatflygningen, även om detta något endast kunde bli en gest, emedan han var mycket angelägen om att se privatflyget blomstra.

Kristensson.

Handley Page Hermes,

som här representeras av sin säkra fyrmotoriga transportversion, har framförallt utnyttjats av BOAC. Inte mindre än 35 st. Hermes IV har beställts för den internationella flygtrafiken.



SPORTFLYG:**ENGELSKA "ENSITSARE"**

och andra intressanta experiment

Konventionella ensitsare.

DE "NORMALT" KONSTRUERADE ensitsarna har hittills vunnit i konkurrensen med typer som i ett eller flera avseenden avvikit. I England skapades under 1930-talets senare hälft många ensitsiga flygplan, och det var sådana normala konstruktioner som högvingade *Comper "Swift"* (mest med 75 hk Pobjoymotor) och lågvingade *Chilton D. W. 1* (30 hk Carden-Ford eller 40 hk Train) som fick det bästa ryktet för pålitlighet och goda egenskaper. Chilton kostade strax före kriget 315 pund. Men det fanns också billigare ensitsare: vackra lågvingade *Premier Gordon "Dove"* och fula högvingade *Luton "Minor"*, båda med 30—35 hk motor, pris 225 pund 1939. Den kanske trevligaste ensitsaren före kriget var belgiska *Tipsy S-2* med 25—40 hk motor; byggdes i ett förvånansvärt stort antal för att tillhöra denna kategori.

Dessa luftens motorcyklar hade en om ock begränsad marknad i Europa och särskilt i England. Men icke så i USA. Visserligen har där liksom överallt "hemslöjdare" byggt sina små, enkla plan, men att finna en bärig marknad för fabriksbyggda ensitsare tycks vara stört omöjligt i Amerika. Det finns sådana som försökt — strax efter kriget Piper Aircraft med sin förtjusande "Skycycle" (40 hk) och Aviation Boosters med sin enkla och robusta "Skyhopper" (50 hk); båda lågvingade — men dessa lovvärda projekt är numera nerlagda på grund av bristande efterfrå-

Tipsy Junior

Tipsy "Junior" är en enkel och förnuftigt konstruerad ensitsare. Siffrorna betecknar: 1) kroppens bärande stomme är en plywoodlåda med spant; 2) strömlinjefyllnader kring "lädan"; 3) parallella balkar och räta vinklar mellan balkarna och spryglarna. Vingen är rektangulär med alla spryglar likadana. A = kroppens infästningar i vingen.

(Skissen ur "The Aeroplane".)

Av
HARALD MILLGÅRD
— Sveriges främste sportflygskribent,
gammal flygtidningsredaktör och debute-
rande flygboksförfattare.

gan. Därför är det så mycket egendomligare att den kullbyterade Sulver-firmans chefskonstruktör *Al Mooney* i dessa dagar är flitigt sysselsatt med att som president för nybildade *Mooney Aircraft* i Wichita låta utprova ensitsaren *M-18*, som har infällbart trehjulstätt och en 25 hk *Crosley bilmotor* med remdrift till propellern; marschfart 145 km/t. Motorn väger styvt 40 kg. Visserligen är det där med bilmotorn en idealisk detalj i prisnerpressande syfte, men det infällbara stället med noshjul är betänkligt! Mr Mooney funderar på serietillverkning, och priset beräknas bli under 1.500 dollar — för dyrt i svenska pengar!

En konsekvent "enkelhetens apostel" är däremot *E. O. Tips* vid fabriken *Avions Tipsy* i Gosselies, Belgien. Hans "nya giv" heter *Tipsy "Junior"*, ett mycket konventionellt lågvingat fpl med vanligt tvåhjulstätt. Allt hos Junior är inriktat på förbilligande enkelhet i byggnadssätt. Trä alltigenom. Kroppens bärande stomme är en sorts plywoodlåda, som ses på skissen. Vingarna och stjärtytorna har räta vinklar både utanpå och inuti för att underlätta tillverkningen och förkorta arbetstiden. Så skall den verkliga folkensitsaren byggas för att göra skäl för epitetet "folk".

Eftersom *Tipsy "Junior"* tycks vara ett förnuftigt efterkrigsförsök (den premiärflyg i slutet av juni 1947) kan den vara värd en mera ingående presentation i form av data och prestanda — med tre olika motorstyrkor:

	25 hk	40 hk	60 hk
Spännvidd	6,9	6,9	6,9 m
längd	5,45	5,45	5,45 m
höjd	1,48	1,48	1,48 m
vingyta	10,5	10,5	10,5 m ²
maxfart	145	170	200 km/t
marschfart	115	157	180 km/t
landn.-fart	56	65	65 km/t
stighast.	145	200	367 m/min
topphöjd	3.100	5.700	6.600 m
flygsträcka	600	600	600 km
startsträcka	160	120	60 m
tomvikt	155	165	183 kg
flygvikt	270	300	300 kg

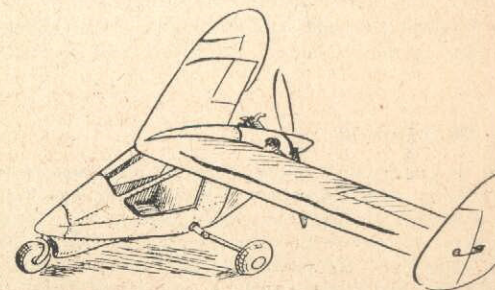
Tvåbommad ensitsare.

Även de konstruktörer som beträder nya vägar kan naturligtvis ha en eller annan chans till fullträff. En man som tycks ha lyckats är italienaren *Adriano Mantelli*, som konstruerat en typ med två stjärtbommar och en mellan dem "instängd" skjutande propeller. Tre experimentexemplar har byggts: *A.M. 6* samt *Alaparma A.M. 8 "Lui"* och *A.M. 9 "Tucano"* (vingyta 6 resp. 8 och 9 m²). *A.M. 6* hade en 17 hk motor, men nu har effekten ökat till 40 hk. Enkelhet är även Mantellis lösen, det ser man bl. a. på landstället, som består av ett ensamt hjul under kroppen med en skida liksom på ett segelplan. Två stödspröt under vingpetsarna håller vingarna från marken, och under kroppens bakända finns en sporre. Motorinstrumenten sägs sitta i kabinens bakdel bakom föraren, som ser dem reflekterade i en spegel. Hela bomsystemet med stjärtpartiet lär kunna fällas upp över kroppen så att planet på en tralla kan skjutas in i sidled i ett *garage*. *A.M. 8* och *A.M. 9* skiljer sig tämligen obetydligt från varandra, och några av data- och prestandasiffrorna skulle bli ungefär så här: flygvikt 300 kg, max-fart 185 km/t, marschfart 155 km/t, landningsfart 65 km/t, topphöjd 6.000 m (det är provat), startsträcka 50 m, landningssträcka 40 m, flygsträcka 600 m. Man hoppas så småningom kunna bygga en tvåsitsig serieversion — *A.M. 10* — hos Aeroplan Livio Agostino i Parma.

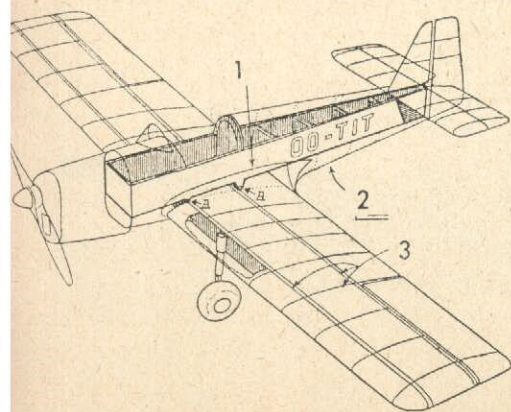
Det finns omständigheter som får en att tro på *Alaparma*-experimentet — helst som ensitsigt, ty tvåsitsare vimlar ju världen av förut.

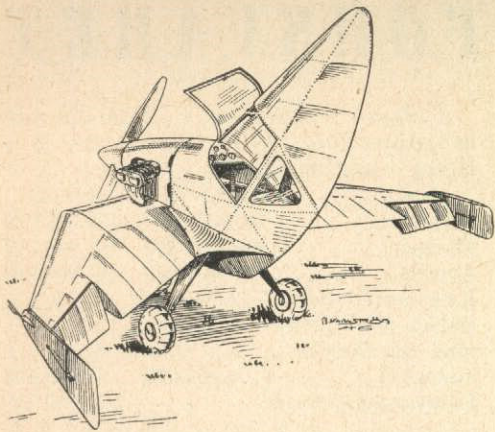
Ensitsig flygande vinge.

En herre som inte är alldeles övertygad om att ett traditionellt byggt flygplan kan bli verkligt billigt är *Björn Karlström*, en av Sveriges iderikaste och djärvaste "flygformgivare". Han anser att flygkropp och stjärt är onödiga saker på ett flygplan. På förf:s uppmaning skisserade Karlström sina riktlinjer såväl i ord som i text. *Björn Karlström* — kanske mer känd under signaturen "Agaton" — har ordet:



Högvingat flygande vinge (Agatons).





Flygande vingen "Flugan" med noshjul.

Inga ensitsiga flygplan tycks hittills ha hållit måttet. De har byggts på konventionellt sätt med kropp, vingar och stjärtplan. Priset har blivit högre än önskvärt, åtgången minimal, och domen har blivit att ensitsarens saga är all!

Men varför skulle så vara fallet? De flesta flygturerna sker nog i ensamhet, och om man någon gång vill ha passage-rare med sig så hyr man ett flygplan, vilket blir billigare för söndagsflygaren.

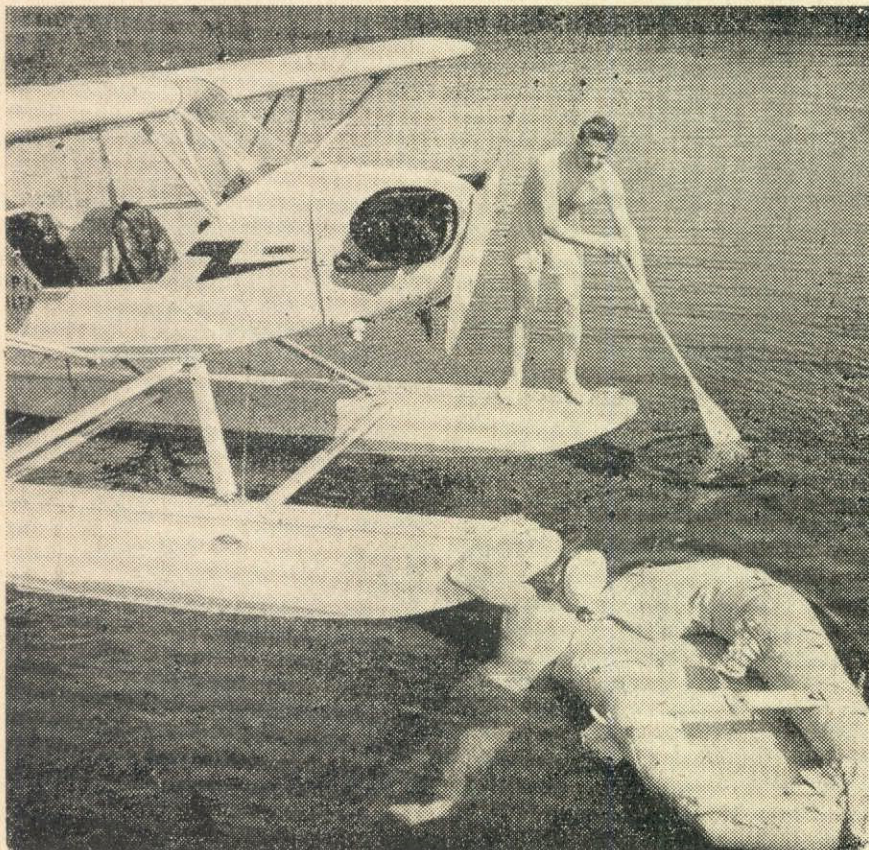
Min flygande vinge "Flugan" har komponerats med sextusen kronors strecket för ögonen. Allt onödigt och "merkostande" har helt enkelt slopats. Vad som behövs är en vinge, motor och förarplats. Varför då släpa på stjärtparti och en tung flygkropp? "Flugans" byggnadssätt är: träkonstruktion med blandad plywood- och dukklädsel (aluminiumplåtar runt motorn). Huvudhjulställets fjädring sker i själva landställsbenen, ty varje ben består av en bladfjäder (som på Cessna 140). Nosställsbenet är ett stålrör med gummilagrad,

vridbar gaffel. Det är nästan ofjädrat, men svikt finns i röret och gummilagringen. Rodren är sammankopplade så att skevrodren samtidigt tjänstgör som höjdroder. Sidrodren användes även som broms vid landning, då båda kan fällas ut samtidigt.

Här några beräknade ungefärliga siffror för "Flugan": spännvidd 6 m, längd 3,35 m, höjd 2,20 m, tomvikt 143 kg, flygvikt 250 kg, vingyta 5,82 m², vingbelastning 45 kg/m², maxfart 200 km/t, marschfart 165 km/t. Motorn bör vara på minst 40 hk.

Så långt "Agaton". Det ligger en hel del i vad han säger. Kategorin "flygande vinge" har många fördelar och torde nu vara tämligen utexperimenterad. Den amerikanska Northropfirman har kommit så långt med sina experiment på just detta område att fabriken vågat sig på att bygga en stor bombare — B-35 — som flygande vinge. Att denna princip är användbar även för sportplan har de berömda tyska bröderna Horten visat med sina konstruktioner av både segel- och motorflygplan, och den moderna franska tvåsitsaren SE 2100 med skjutande propeller är ett exempel på att de sökande andarnas strävanden oförtrutet fortsätter på den inslagna vägen. Vi vet visserligen inte ännu om t. ex. SE 2100 har så goda flygegenskaper att den blir föremål för serietillverkning, men vi kan utan att ta munnen för full nästan svära på att principen "flygande vinge" har framtiden för sig. Till slut kommer säkerligen ett fulländat flygplan av denna kategori att skapas — till slut kommer nog också det verkligt enkla, billiga och säkra folkflygplanet, kanske just en flygande vinge!

(Forts. å sid. 14)



Walle Forslund paddlar fram sin ANA-Cub på böljan den blå. Endast sjöflyg är riktigt sportflyg, anser han liksom vännen Mille, vars bokomslag bilden pryder.

Aktuellt

för anställda inom maskin- och metallindustrin

- Praktisk matematik
- Maskinritning
- Materiallära
- Praktisk värmebehandlingsteknik
- Verktygmaskiner och verktyg för spånbildande formgivning
- El- och gassvetsning
- Arbetsstudier
- Arbetspsykologi
- Arbetsarkiv

Skriv i dag efter prospektet **TEKNISK UTBILDNING**. Ni får det omgående.



HERMODS

Slottsg. Malmö

"Toppböcker om flyget" (D. N.)

ALLHEMS FLYGBÖCKER

Ny volym:

SPORTFLYG

av Harald Millgård

"Att det är en av de roligaste flygböcker, som givits ut här i landet, ser man genast vid en hastig genombläddring. Volymen är ett praktverk men kostar inte mer än 6:75."

Tidn. Upsala.

Tidigare har utkommit:

PÅ TYSTA VINGAR
av Y. Norrvi

MOT SVARTA HIMLAR
av S. Rönnow

RÖDA VINGAR
av S. Wennerström

SNABBARE ÄN LJUDET
av Ch. Birch-Jensen

FALLSKÄRMAR OCH FALLSKÄRMSTRUPPER
av Björn Lindskog

FLYGBRAGDER OCH BRAGDFLYGARE
av Harald Victorin

Pr volym kr 6:75, inbundna tre och tre i halvfranskt band kr 24:50.

I närmaste bokbandel

A. B. ALLHEMS FÖRLAG • MALMÖ

Sportflygare!

I nästa nummer av NF berättar

UNO RANCH

— den populära sportflygaren i västkustmetropolen Göteborg — om sitt möte med Safiren: "Kärlek vid första ögonkastet!"

FLYGET FRÄMST FÖR FÖRSVARET

BRITTISKA försvarsanslagen för budgetåret 1/4 1948—31/3 1949 har nyligen fastställts. I organisatoriskt hänseende är följande av intresse:

Försvarets högsta ledning, med den samordnade försvarsministern, tre försvarsgrensministrar, en minister för materielanskaffning och tre försvarsgrenschefer, vilken ledning efter omorganisationen varit i verksamhet ett år, avses inte undergå någon förändring.

Englands försvarsprogram för budgetåret 1948—49

Sammanslagning av försvarsgrenarna, som tidigare varit på tal i samband med högsta ledningens omorganisation, kommer inte att genomföras. Undersökningar i detta avseende har bibringat regeringen den uppfattningen, att en dylik åtgärd vore olämplig.

Anslagen fördelar sig, i jämförelse med budgetåret 1947—48 på följande sätt (alla belopp i eng. pund):

	1947/48	1948/49
Flygvapnet	214.000.000	173.000.000
Marinen	196.700.000	153.000.000
Armén	388.000.000	305.000.000
Krigsmaterielministeriet (för forskning och försöksmateriel)	100.000.000	61.000.000
Försvarsministeriet		600.000

SNABBARE ÄN LJUDET!

De första stegen till överljudhastighet

DEN utmärkta brittiska flygtidningen "Aeronautics" skriver i sitt marsnummer 1948 bl. a.:

Det är många data och uppgifter, som måste vara kända, innan man kan bygga flygplan för överljudhastigheter. Framförallt innan man låter mänskliga piloter ta hand om överljudsflygplan.

Engelsmännen byggde ett flygplan i full skala med avsikt att utföra prov med planet bemannat. Detta projekt stoppades emellertid, för att som tidningen uttrycker det, inte riskera ett aeronautiskt "hakariki". Vindtunnelförsök har inte gett tillräckliga erfarenheter. Det har visat sig nödvändigt att flygmodellen själv flyger.

Modellen eller modellerna är gjorda av Vickers och går under namn av "TR". Spännvidden är 2,44 m och längden 3,35 m. Diametern är 0,46 m och vikten 400 kg, varav tredjedelen utgör bränsle. Den beräknade farten är 1.450 km/h. Modellen är gjord av stål och trä, gulmålad på översidan och svart på undersidan för att på bästa sätt avteckna sig mot havet resp. himlen.

Motorn utvecklar en dragkraft av 400 kg. Modellen släpps från en Mosquito på 11 km höjd. Efter lösgörandet glidflyger TR (12° glidvinkel) under 15 sek varunder den förlorar 460 m i höjd. Raketmotorn sättes därefter igång automatiskt och modellen planar ut till horisontell flygning. Motorn arbetar i 55 sekunder varvid modellen kommer till överljudshastighet. Sedan motorn stoppat saktar TR ned till underljudsfart, vilket är av vikt för att jämföra bl. a. stabiliteten vid såväl över- som underljudsfart. 20 sek. efter det motorn stoppat lägges roden för störtstyckning, och modellen går i havet.

Modellen kan sägas vara ett flygande laboratorium. Den sänder hela flygningen igenom radiosignaler, som anger vad instrumenten visar. Detta kallas telemetri och kan sägas vara en slags television ehuru icke av konventionellt slag (en sådan skulle vara för skrymmande). Instrumentvisarnas rörelser omändras till frekvensändringar i sändaren.

Sex uppgifter erhålles per radio kontinuerligt nämligen:

1) dynamiskt tryck, 2) statiskt tryck, 3) acceleration i längdaxelns riktning, 4) accelerationer vid gir och rörelser kring längdaxeln, 5) stabilisatorns vinkel och 6) trycket i brännkammaren.

1) och 2) ger fart, 2) ger höjd, 3) ger dragkraft minus motstånd, 4) ger rörelsen i gir och rollplanet, 5) ger rörelser kring tvärsaxeln, 6) ger dragkraft. Av dessa fakta kan sedan Mach-talet uträknas.

Markstationen är belägen på Scillyöarna. Här mottages telemetersignalerna och samtidigt pejlars modellen med radar. Med den sistnämnda kontrolleras också att inga fartyg befinner sig på havet inom till följd av försöken farligt område.

Flygplanmodellens flykt fotograferas så länge det går, dels från moderflygplanet (Mosquito) och dels från en Meteor. Det första försöket med TR-modellen gjordes 1947 i maj, men detta misslyckades.

Andra försöket gjordes i oktober samma år. Ehuru modellen icke riktigt bar sig åt, som den skulle, är det dock möjligt att denna flygning var den första i världen, där överljudshastighet nåddes.

Rapporten om detta försök är inte offentliggjord ännu.

Amerikanerna säger sig nu ha nått överljudshastighet med bemannat flygplan. Det amerikanska försöket gjordes dock senare än det engelska.

*

Nytt världsrekord på 100 km slutan bana.

Fredagen den 27/2 sattes på 100 km slutan bana nytt hastighetsrekord enligt FAI:s (Fédération Aéronautique Internationale) bestämmelser av engelsmannen Lithgow med ett Vickers-Supermarine Attacker-plan vid Chilbolton, England. Attacker flögs med all utrustning ombord — bl. a. 4 st. 20 mm akan — och normal flygvikt, 5,1 ton. Motorn var en Rolls Royce Nene reaktionsmotor. Banan var delad i fyra raksträckor, vilket innebär, att kursen måste ändras vid tre punkter. Rekordet hade förut satts med en Meteor och dessförinnan med en Vampire. Den noterade rekordhastigheten blev 564,881 miles p. h., motsvarande omkr. 905 km/h.

I budgeten ingår inte några anslag för atomenergi, ej heller anslag för civilflygets forskning och utveckling. Den sistnämnda posten är emellertid koordinerad med flygvapnets forskning och har därför ett betydande flygmilitärt värde.

Materielanskaffningen omfattar i första hand flygmateriel till Royal Air Force och Naval Aviation, framför allt reaktionsdrivna flygplan.

Beträffande flottan avses i första hand moderniserings-, underhålls- och reparationsarbeten. Dessutom fortsätter arbetena på fartyg under byggnad. Av dessa är huvuddelen hangarfartyg, 12 stycken.

I fråga om armén avser programmet i huvudsak underhåll av befintlig materiel. Härtill kommer nyanskaffning av pansarfordon i liten skala.

Personalen reduceras enligt följande:

	1 april 1948	31 mars 1949
Flygvapnet	261.000 (30 %)	226.000 (31,6 %)
Marinen	145.000	145.000
Armén	534.000	345.000

Värnplikten reduceras från 1 ½ till 1 års första tjänstgöring. Dessutom inkallas endast en del av årsklassen, nämligen 150.000 man. Hela årsklassens storlek är ungefär 200.000. De värnpliktiga fördelas med 48.000 på flygvapnet, 2.000 på flottan (inkl. Naval Aviation) och 100.000 på armén.

Forsknings- och försöksverksamheten erhåller fortfarande högsta prioritet i vad gäller såväl personal och materiel som anslag. Huvuddelen av verksamheten är inriktad på nya flygplantyper, bl. a. med överljudshastigheter, samt fjärrvapen och försvarsmedel mot dessa. Beträffande fjärrvapenforskningen fortsättes samarbetet med Australien.

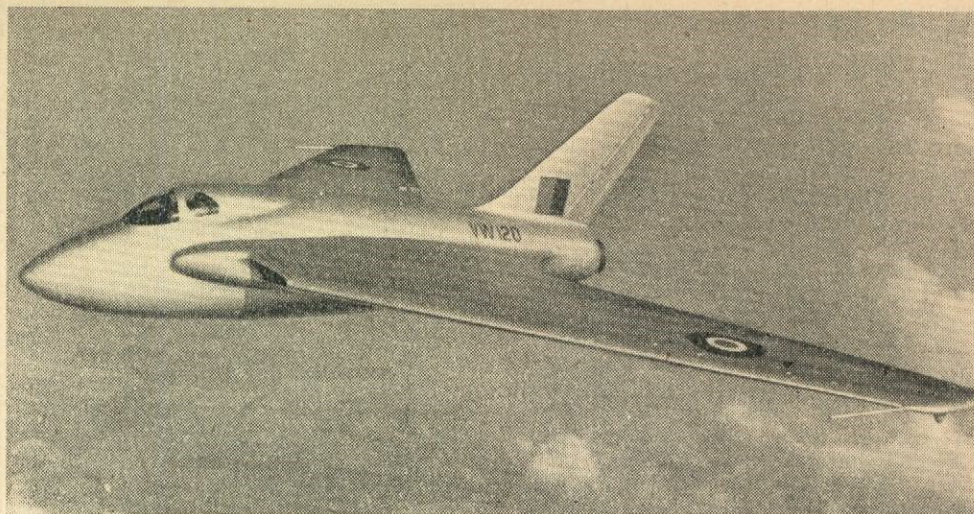
Följande principer för försvarsgrenarnas verksamhet ha fastställts:

"Flygvapnet (RAF) måste vidmakthållas på en sådan nivå, som är tillräcklig för att bevara det väsentliga i dess uppbyggnad och den slagkraft, som flygvapnet äger från början. Flottan (RN) med dess flygväsende (NA) måste sättas i stånd att utföra sin livsviktiga roll för behärskandet av Storbritanniens förbindelser på haven samt för att utföra sådana företag över haven, som pålagges den. Armén (Army) måste vara i stånd att möta kraven på trupp till platser utanför de brittiska öarna samt skall kunna tillhandahålla den utbildningsorganisation, som behövs för utbildning av dess värnpliktskontingent."

De Havilland DH 108, ett av världens snabbaste plan, slog häromdagen ett nytt rekord med inte mindre än 994 km/tim.

"TIMES" lämnade nyligen en redogörelse bl. a. för utbildningen till officer på stat vid RAF.

I denna artikel framhålls betydelsen av att det efter kriget reducerade engelska flygvapnet äger officerare av hög kvalitet — icke blott i fråga om flygskicklighet och militärt kunnande utan även och icke minst med avseende på befälssegenskaper. Man understryker, att en fredsofficer i våra dagar måste tillgodogöra sig de lärdomar kriget givit och dessutom vara kapabel att sköta den i många avseenden mera krävande fredstjänsten.



RAF

Engelska officersaspiranters uttagning och utbildning

Uttagningskommission och aspiranturval.

För att erhålla de för anställning på stat bäst lämpade, har en permanent uttagningskommission tillsatts, inför vilken de blivande officersaspiranterna prövas. Kommissionens medlemmar utgöres av en ordförande (f. n. en Air Commodore, under kriget f. ö. äldste RAF officer i det "beryktade" Stalag Luft III), två vice ordföranden, en medicinsk expert, fyra gruppledare och fyra biträdande gruppledare (av Squadronleaders grad). Uttagningskommissionens medlemmar äger stor krigserfarenhet och är speciellt utvalda för sin uppgift.

Aspiranterna representerar vitt skilda kategorier. En del är stammanskap ur RAF. De flesta kommer dock från det civila livet och huvudparten direkt från olika "public schools" (allmänna läroverk) och läroanstalter av motsvarande slag.

Uttagningen börjar med kontroll av att aspiranterna uppfyller de fastställda fordringarna beträffande skolunderbyggnad samt att de vid läkarundersökning visat sig äga de fysiska förutsättningarna för utbildning till flygförare. De prövas därefter inför uttagningskommissionen i omgångar om 32 man. Varje omgång indelas i 4 grupper med 8 man i varje. Prövningstiden för varje omgång är 3 ½ dag. Avsikten med de relativt små prövningsomgångarna är att samtliga av kommissionens medlemmar skall beredas tillfälle att bedöma varje enskild aspirant. För att undvika favorisering är aspiranterna under prövningen "nummer" och deras namn är endast kända av ordföranden.

Uttagningsproven.

De prov aspiranterna får genomgå, är av såväl praktisk som teoretisk natur, och går alla ut på att giva examensförrättarna en uppfattning om aspirantens allmänna begåvning, karaktär, befälssegenskaper, initiativ samt uppträdande i "kritiska situationer". Som exempel på prov av s. k.

praktisk art kan nämnas uppgiften för en grupp aspiranter att flytta en tunna över ett högt hinder som förutsättes vara elektriskt laddat. Provet avser att utröna aspiranternas förmåga att taga befäl samt på bästa sätt utnyttja till förfogande stående, begränsade hjälpmedel. I många av proven anser man den lösning han kommer fram till vara av mindre betydelse än det sätt, på vilket det förelagda problemet har angripits. Under proven deltar aspiranterna vidare i såväl allmänna diskussioner som enskilda samtal med de olika kommissionsmedlemmarna, varvid dessa var och en har tillfälle att bilda sig en uppfattning om individen i fråga. Att bli antagen eller icke beror ej på en mans betygssättning. Samtliga kommissionsmedlemmar bildar sig var sin uppfattning och avgiver omdöme samt inlämnar efter provens slut oberoende rapporter. Därefter sammanträder kommissionen för att fatta slutligt avgörande om vederbörande aspirants lämplighet.

Kadettskolan i Cranwell.

De blivande statsofficerarnas utbildning påbörjas sedan vid *flygvapnets kadettskola* i Cranwell, Lincolnshire. Utbildningen där omfattar c:a 4.500 undervisningstimmar, under omkring 2 ½ år. Relevantalet beräknas vid nuvarande organisation till max. 320 kadetter, vilka tillföres skolan i tre omgångar årligen. Kadettutbildningen har lagts upp med stöd av erfarenheter såväl från universiteten som militära läroanstalter. Utbildningsmålet är att ge eleverna en allmänbildning motsvarande den en student har efter 2 års universitetsstudier samt i militärt hänseende utbilda dem så att de fyller måttet som flygförare i lägsta officersgraden vid flygförband.

Varje utbildningsår vid kadettskolan i Cranwell omfattar 3 terminer. De första 2 terminerna av de blivande officerarnas utbildning vid skolan utgör förberedande utbildning och omfattar i flygutbildningshänseende enbart flygning som pasagerare. De påföljande 3 terminerna omfattar *grundläggande flygutbildning* (Basic Sta-

ge), närmast jämförbar med vår GFU och utföres f. n. på flygplan typ Tiger Moth (Sk 11) och Harvard (Sk 16). Återstående tid vid Cranwell omfattar *fortsatt flygutbildning* (Advanced Flying Training), under vilken eleven lär sig handha och utnyttja sitt flygplan i mera tillämpade övningar.

I administrativt hänseende är eleverna indelade i tre "Squadrons" var och en under sin chef. Dennes ställning är närmast jämförbar med "husfadern" på en internatskola. Varje squadron innefattar elever i olika utbildningsskeden, varvid vissa av de äldsta kadetterna utnyttjas såsom ordningsmän och biträdande befäl. Varje kadett har dessutom en handledare vars uppgift är att bistå honom med råd och hjälp av olika slag. Stor vikt fästes vid kadetternas idrottsliga och sportmannamässiga uppföstran.

Utbildningen vid Cranwell avslutas med en 4 veckors tillämpningsövning vid någon av flygvapnets permanenta fredsförbands förläggningar (RAF Station). Avsikten härmed är bl. a. att ge kadetten en förberedelse till tjänsten vid förband.

Meningen är även att kadetterna under utbildningstiden skall beredas tillfälle till flygning till det brittiska imperiets olika delar. Detta dels för att ge dem tillfälle att se sådana platser och anläggningar som diskuterats under utbildningen, dels för att öka deras allmänna flygerfarenhet samt göra dem förtrogna med tjänsten vid förband utanför de brittiska öarna.

Flygslagsutbildningen.

När kadetten avslutat utbildningen vid Cranwell genomgår han en 10-veckors kurs vid en utbildningsanstalt för *flygslagsutbildning* (Advanced Flying School) där han får flyga de flygplantyper han kommer att möta på förbanden. Efter denna utbildning överföres han till ett *operativt skolförband* (Operational Training Unit), där han ingår i en flygplanbesättning. Officersfullmakt erhålles omkring 3 ½ år efter inträdet vid Cranwell.

EK eller DK

(Forts. från sid. 5)

är i de flesta fall sådan att ytterligare inköp av materiel knappast är möjlig inom den närmaste framtiden. Vidare kommer bristen på kompetent lärarpersonal att göra sig gällande under mycket lång tid framåt, inte minst på grund av att utbildningen av DK-lärare ställer sig dyrare och tar längre tid i anspråk än då det gäller EK-lärarpersonal.

DK spar tid — större engångskostnader.

Vad ekonomin vis-à-vis eleverna beträffar ger erfarenheterna vid handen, att en mycket liten procent av det nuvarande klientelet kommer att ha råd att inom en så begränsad tidsrymd, som det blir fråga om, då det gäller DK-utbildning, kunna betala de relativt höga kursavgifter, som måste uttagas. EK-utbildningen kan som bekant uppdelas på ganska långa perioder utan nämnvärd risk för ett undermåligt slutresultat, medan DK-utbildningen, i detta fall liksom då det gäller DK-utbildning i motorflyg, måste koncentreras till några veckor. DK-metoden kommer därför att ekonomiskt passa de relativt väl besuttna, medan EK-metoden fortfarande måste anses såsom den enda framkomliga för folk med mera begränsade inkomster. Vi har här alltså ett socialt problem, som man inte får blunda för. Man får i detta sammanhang inte heller glömma att

i segelflygets idé ligger just att det skall vara en form av flygning tillgänglig för alla.

Inga förhastade spekulationer.

KSAAK har velat klargöra denna sin uppfattning för att förebygga alltför spekulativa tänkesätt och handlingar inom den nuvarande segelflygverksamheten. Framförallt måste man se till, att den ivriga diskussionen kring de bägge utbildningsmetoderna inte resulterar i, att den ungdom, som nu står i begrepp att påbörja sin utbildning bibringas den uppfattningen, att den nu gängse utbildningsmetoden är föråldrad och opraktisk och att någonting nytt, bekvämt och fullständigt revolutionerande står och väntar i farstun. Med andra ord att förväntningarna skruvas upp så högt, att ingenting blir utrett.

Det ligger också nära till hands, att den många gånger mycket subjektiva synen på DK-utbildningens fördelar resulterar i en ringaktning för de nuvarande metoderna. Vi får då inte glömma bort, att EK-metoden — framförallt sådan den utvecklats och förbättrats i vårt land — just genom sin relativa långsamhet och grundlighet i många detaljer ger en mängd fördelar i resultat, som DK-metoden aldrig kan ge. De flesta av världens främsta segelflygare är utbildade i EK, och alla de många erfarenheter, utan vilka vår verksamhet skulle vara otänkbar i nuvarande omfattning, har just vunnits genom denna metod.

EK-utbildningen har fortfarande så många och stora fördelar, att den ännu mycket länge inte bara kan accepteras utan även omhuldas. DK-metoden får vi ta som en god och praktisk utbyggnad i de fall, då den kan komma i fråga.

(Forts. å spalt 3)



Känns han igen?

"MILLE"**har överträffat sig själv!**

ÄNTLIGEN en flygbok, så som den skall skrivas! Det var min första reaktion, när den framgångsrike flygboksredaktören S. A. Svensson på Allhem (själv gammal sportflygare) vid årsskiftet översände Harald Millgårds bok "Sportflyg" för recension.

Jag satte mig genast tillrätta vid min Halda och började knacka ned en entusiastisk anmälan, fylld av superlativer, men så tänkte jag för mig själv: — Kanske ser jag för subjektivt på saken, därför att jag av födsel och ohejdad vana känner en viss samhörighet med Mille — icke förty har jag haft glädjen att födas och växa upp och bli flygintresserad just i Dalarna, där Mille på den tiden härjade i Lidmanpressen för att så måningom göra hedemora- och falu-tryckerierna osäkra med Dala-Flyg och Sportflyg, hans första publikationer. Eller kanske vill jag skryta upp en gammal vän och kollega, därför att jag råkar känna hela historien om hur Mille kom till Malmö 1939, arbetade och slet dag och natt, bodde på redaktionslokalen och formligen svält sig — och sin tidning — fram till den position, som SF hade fått, när jag fick förtroendet att fortsätta Milles verk vid den fria flygtidningen i Malmö.

Kanske... nåja, jag lät boken ligga. Det har gått ett par månader sedan dess, och när jag nu på nytt läser igenom Milles bok, står det positiva omdömet blott ännu klarare för mig. Två saker kan utan vidare fastslås: "Sportflyg" är utan minsta tvivel den bästa boken hittills i Allhems flygboks-serie — och det säger inte så litet, eftersom de tidigare sex banden alla fått mycket högt betyg — och det är den bästa bok om sportflyg, som överhuvudtaget skrivits i Norden —

(Forts. å sid. 6)

"Blandad" utbildning kommande segelflygmelodi.

En sund utvecklingslinje att följa torde vara att fortfarande räkna med, att EK-metoden kommer att förbli den dominerande men att söka införa DK-metoden parallellt med EK, i sammanhang och på orter, där den tekniskt och ekonomiskt kan försvaras. Vi skulle alltså se fram mot en "blandad" utbildning med DK och EK inom de större skolorna och enbart EK inom de mindre. En sådan utveckling är säkert lycklig i alla avseenden.

KSAAK:s försök att introducera DK-metoden kommer, om inga alltför stora och nu oberäknade hinder ställa sig i vägen, säkert att lyckas. Men det är ett arbete på mycket lång sikt.

Försöken torde visa att det fortfarande blåser friska vindar inom vårt segelflyg — inte att det gamla och beprövade blivit omodernt.

För KSAAK:

H. Enell

Generalsekreterare

B. C:son Bergman

Chefsinstruktör för segelflyget

Yngve Norrvi

Chef för Segelflygskolan Älleberg

SPORTFLYG (Forts. från sid. 11)**Ensitsarsträvanden i England.**

Det bästa på ensitsarkapitlet har förf. sparat till sist, nämligen det glädjande meddelandet att denna kategori av flygplan ingalunda har dött stötdöden. Hur kallsinnig den övriga flygvärlden än är gentemot ensitsiga flygplan så är gamla Albion det inte. Inom engelska civilflygministeriet har bildats en kommitté — Informal Light Aeroplane Committee — som bl. a. vill få fram en billig och bra ensitsare. Kommitténs önskemål är ett flygplan med 35 hk motor och 125—130 km/t marschfart. Den livaktiga engelska föreningen Ultra-Light Aircraft Association har gått ett steg längre och sänt ut följande specifikation på en idealensitsare: spännvidd 6,1—7,6 m, längd 4,6—6,1 m, vingyta 9,3 m, flygvikt 225—315 kg, maxfart 130—160 km/t, marschfart 110—140 km/t, landningsfart 48—56 km/t, flygsträcka 320—480 km. Planet bör inte kosta mer än 300 pund — vilket kanske är väl optimistiskt med tanke på den allmänna prisförhöjningen sedan förkrigstiden.

Önskvärd utformning: ortodox, högel eller lågvingad med fast tvåhjulsställ, byggd av trä med dukklädsel, tillåten för avancerad flygning. Motor: fyrcylindrig, luftkyld av boxertyp, 35—40 hk.

Det görs tydligen en hel del i England, där man inser att ensitsare kan ge billig flygtid för soloflygande och tidsamlande flygelever på väg mot certifikatet. Och billig flygtid är ett av de mest framträdande karaktärsdragen hos ensitsiga flygplan.

Millgård.

ALL ROUND

Reaktionsdriven Viking

En milstolpe i flygutvecklingen passerades nyligen, då världens första reaktionsdrivna trafikflygplan gick upp på provtur. Det var en för ändamålet modifierad "Viking" från de engelska Vickersfabrikerna, som startade och genomförde en lycklig 20-minuters flygtur.

Detta experiment, som utfördes på statlig beställning, kan inte betraktas som något tecken på en allmän övergång inom linjetrafiken från explosionsmotorer till reaktionskraft. Visserligen kan världens första reaktionstrafikplan inregistrera en avsevärd fart — 755 km. i timmen i toppfart och en marschhastighet på 650 km. i timmen — men bränsleförbrukningen stiger också i proportion här till eller från 414 liter i timmen med Bristolmotorerna till inte mindre än 1.954 liter i timmen. Det är alltså långt kvar, innan reaktionsdriften kan bli så pass ekonomisk vid de jämförelsevis låga hastigheter som trafikflyget ännu måste räkna med, att den kan konkurrera med den moderna bensinmotorn.

ABA på svenska vingar

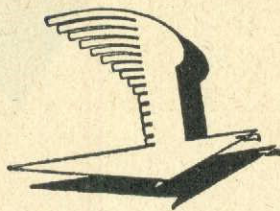
Ett kontrakt om leverans av 10 passagerarflygplan undertecknades den 20 april mellan Aerotransport och SAAB. De nya planen är av märket Scandia och till typen något avvikande från standardversionen.

Scandias ABA-version tar 24 passagerare, men kan ändras till utrymme för 32, det är ett lågvingat monoplan, vars hastighet överstiger DC 3:ans med ungefär 100 km/tim. På vilka rutten Scandiplanen kommer att sättas in är ännu icke definitivt fastställt.

En ny välförtjänt seger för SAAB!

Frode Lund blir skånsk flygförsäljare

Den kända skånska motorfirman Frode Lund, som hittills representerat Volvo, har antagits som malmörepresentant för ANA. För att celebrera detta arrangemang hade en stor utställning anordnats i Frode Lunds nya stora lokaliteter på Lundavägen, där



KAPTEN CARL FLORMAN

har med anledning av strejkens upphörande gjort följande uttalande: "Med utomordentlig glädje hälsar jag den uppgörelse, som i går träffades i ABA-konflikten. Det är fullkomligt klart, att denna strejk åsamkat oss stora avbräck överallt ute i Europa genom att konkurrenterna fått tillfälle att ta hand om alla våra trogna flygkunder. Nu gäller det att ta igen vad som förlorats. Varje man måste göra sitt yttersta att fullgöra de stora uppgifter, som nu väntar svenskt trafikflyg. ABA-flaggan går åter i topp som en symbol för våra gamla traditioner som ett av världens äldsta och bästa flygbolag. Dessa traditioner skall fullföljas — det gäller därför att än fastare mura de grundstenar på vilka vi byggt vårt förtroende hos allmänheten: Säkerhet, regularitet och god service. — Jag hälsar arbetarna hjärtligt välkomna tillbaka till sina gamla arbetsplatser i verkstäderna. Det är min förhoppning, att de är nöjda med den lösning av konflikten, som nu åstadkommits. Det blir en glädjens dag, när vi åter samtliga får mötas i vårt arbete i gemensam strävan mot de stora mål vi föresatt oss uppnå. En sann arbetsglädje, förtroendefullt samarbete och ett gott kamratskap hoppas jag snabbt skall leda oss dit. — Nu dröjer det bara några dagar, innan det första ABA-planet åter är i luften. Den första linjen, på vilken trafiken åter upptas blir den dagliga förbindelsen med Helsingfors, varpå närmast följer Moskvaförbindelsen tre gånger i veckan. Också inlands-trafiken kommer mycket snart igång i normal omfattning — den svenska stad, som först får återse ABA-planet blir Karlstad, som i likhet med Helsingfors och Moskva får förbindelse med Stockholm den 28/4. Dagen därpå går det första planet till Visby, som får tre dagliga förbindelser med Stockholm, varav två mellanlandar i Norrköping. Den 1/5 trafikeras åter Warszawa."

ANAs alla produkter visades upp för en begeistrad publik. Eftersom ANA även representerar Cub i Sverige, blev självfallet också flyget presenterat på den gedigna utställningen. Här ses reklamchefen vid Nyköpings Automobilfabrik, B. Engström, demonstrera en Piper Cub för direktörsassistent Carl Lund, Malmö.



STREJKEN SLUT

skyltar ABA-stationschefen på Bulltofta, Gösta Andersson inför NF-kameran den 15 april.

Älleberg startar i maj

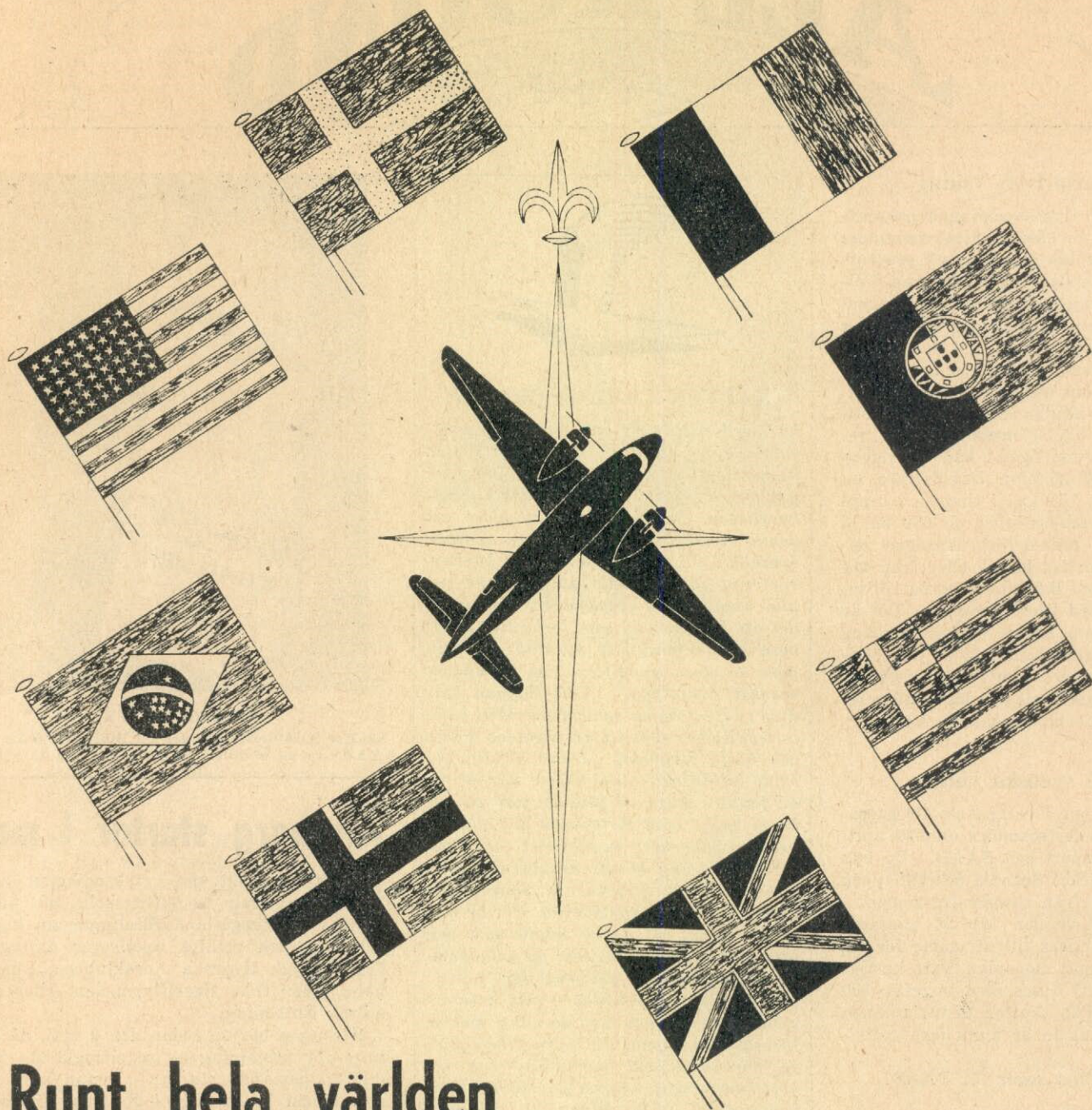
Årets prospekt om verksamheten vid KSAKs centrala segelflygskola på Älleberg i Västergötland föreligger nu klart och kan som vanligt rekvideras antingen från Kungl. Svenska Aeroklubben, Stockholm, eller från Segelflygskolan Älleberg, adress Falköping.

Säsongen börjar redan den 9 maj, då en kurs för utbildning av segelflyglärare för dubbelkommando startar. Denna kurs är den första i sitt slag i Sverige. Kursen pågår en månad. Eleverna föreslås av flygklubbarna och uttas slutgiltigt av KSAK. Samtidigt med denna DK-kurs börjar en 3-veckorskurs för bygglärdare inom klubbarna, och den 30 maj sätter en kurs för utbildning av vanliga segelflyginstruktörer igång. Den varar likaledes tre veckor.

Den 6 juni börjar den egentliga elevutbildningen, som i år omfattar sex nybörjarkurser (A- och B-diplom) med maximalt 18 elever i varje, fem segelflygcertifikatkurser med max. 12 elever i varje, en elitsegelflygkurs för 12 elever samt fortsatt segelflygning i perioder om minst en vecka för max. 12 deltagare pr period från 4 juli till säsongens slut i augusti.

Flygmaterielen har under vintern som vanligt genomgått en grundlig översyn. Till förfogande står nu sex glidflygplan, sex övningssegelflygplan, sju högvärdiga segelflygplan, två (eventuellt tre) tvåsitsiga segelflygplan, två motorflygplan och en Link-Trainer för instrumentflygutbildning.

Trots det försämrade penningvärdet har avgifterna kunnat hållas i stort sett oförändrade.



Runt hela världen med det brittiska flygnätet

På var och en av British Airlines världsomspännande flyglinjer tjänstgör tränade och kunniga piloter utbildade i en hård skola. Snabbt, säkert och med minimum av besvär kommer Ni med flyg från Europas alla större städer till London och från London till alla betydande städer i alla fem världsdelarna. Reservera plats till London hos B.E.A. — därefter till Nordamerika och Brittiska Imperiet hos B.O.A.C. och till Sydamerika hos B.S.A.A.



BEA • BOAC • BSAA

T H E B R I T I S H A I R L I N E S