

Flyg



Nr 10
1947

VÄRRE ÄN VÄRST!

Rolls Royces "NENE" i närbild

45 öre

I Norge 80 öre
I Danmark 85 öre

FLYGOLYCKORNAS DETEKTIVER

VÄRLDENS SNABBASTE FLYGPLAN

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

"utan tvivel är den största och mest betydande skillnaden mellan IV:an och dess föregångare installerandet av de tvänne Derwent V:orna, vardera utvecklande en dragkraft av 3.500 eng. pund, jämfört med Meteor III:ans 2.000 pund... kombinationen Rolls-Royce och Gloster har givit oss ett enastående snabbt flygplan utan motstycke i världen."

"The Aeroplane"



ROLLS-ROYCE
Aero
E N G I N E S

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

Snabbaste flygplan i bruk just nu och det enda plan, som någonsin flugit 1000 km. i timmen



GLOSTER METEOR

ROLLS ROYCE DERWENT ENGINES

GLOSTER AIRCRAFT (BRANCH OF HAWKER SIDDELEY AIRCRAFT CO., LTD.)

AGATONS spalt



MILES M. 20 (1940)

Ensitsigt jaktplan

Tillverkare: Miles Aircraft, Ltd., Woodley Aerodrome, Reading, England.

Ett anmärkningsvärt rekord inom flygplan-tillverkningens historia sattes under kriget av den engelska Miles-firman. På nio veckor konstruerades och byggdes prototypen till ett »nödjaktplan». Det var under den tyska Blitzens dagar då de i Frankrike baserade tyska flygstyrkrafterna hamrade på England och framför allt London. De fåtaliga engelska jaktplanen, i huvudsak Spitfire och Hurricane, tycktes alltför få för att effektivt kunna stoppa gastkramningen. Flygmåneriet skickade ut ett nödrop och Miles svarade — nio veckor och två dagar senare!

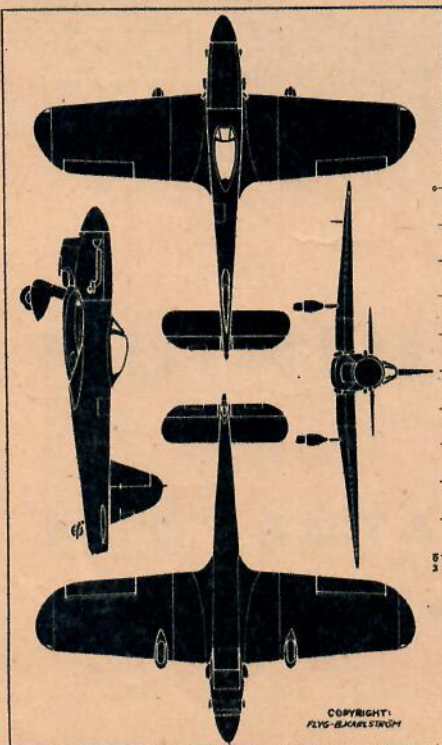
Planet var av träkonstruktion med omväxlande fanér- och dukklädsel. Hydraulsystem saknades och många standarddelar från Master-skolplanen användes för att underlätta bygget. Av samma anledning försägs planet med fast landställ. Kabinen var av bubbel-typ, en av de första i sitt slag.

Motorutrustningen utgjordes av en standard-motoranläggning av samma typ som använts på Lancaster I och Bristol Beau-fighter II. Det var en Rolls Royce Merlin XX på 1 280 hk, komplett med kylare och inklädnad.

M 20:s fart överskred Hurricanes men låg något under Spitfires. Bevärningen var anmärkningsvärt stark och den medförda ammunitionsmängden större än på någon samtida existerande jaktplanstyp. Flygsträcken översteg även dessa typer. Två prototyper byggdes. Den andra var för flottans räkning och försedd med katapultfästen och några andra mindre ändringar. I och med att RAF vann slaget om England behövde aldrig planet börja serietillverkas.

Data:

Spännvidd 10,5 m
Längd: 9,3 m
Vingyta: 19,9 m²
Maxhastighet: 550 km/t
Beväpning: 8 st. 7,7 mm ksp i vingarna.



Fråga oss om FLYG!

I denna spalt besvaras endast frågor av allmänt intresse. Insända frågor måste förutom signatur vara försedda med insändarens fullständiga namn och adress.

Fråga: Hur gammal måste man vara för att få värva sig vid flygvapnet? **X.**

Svar: 18 år. Ytterligare uppgifter kan erhållas av den offentliga arbetsförmedlingen eller flygstabens personalavdelning, Stockholm 80, tel »Flygvapnet» (254 eller 255) eller Försvarets Anställningsbyrå, Stockholm 1.

Fråga: I flygvapnets nummerserie saknas siffran 27. Vilket flygplan eller projekt avses? **Tuffe.**

Svar: Siffran var reserverad för en utländsk flygplanstyp men köpet av detta plan blev aldrig av. Några uppgifter om vilken typ det rörde sig om har inte offentliggjorts.

Fråga: 1. Har en 14-årig flicka möjligheter att börja segelflyga i sommar? 2. När landade den första svenska Mustangen och Vampyrerna i Sverige? **Flurr.**

Svar: 1. För att få börja segelflyga måste man ha fyllt 15 år. 2. Mustangerna kom den 10 april 1945 och de första Vampyrerna den 4 juni 1946.

Fråga: Vad är skillnaden mellan autogiro och helikopter? **E. W.-n.**

Svar: Helikopters rotor är motordriven medan autogiroens rotor är självroterande.

Fråga: Tillverkas BHT-1 och -2 i Sverige? **Frågvis.**

Svar: BHT-1 har tillverkats i ett enda exemplar av SAA:s verkstäder i Norrtälje. BHT-2 byggdes inte ens i prototyp.

Fråga: Kan en jaktflygare med 700 timmar komma in vid en av ABA:s flygstyrkurs? **G. H. J.**

Svar: Vänd Er till ABA:s personalavdelning på Bromma.

Fråga: I Svensk Flygkalender 1947, under rubriken »Inregistrerade civilflygplan i Sverige» står det längst ned på sidan 51: Fokker CVD Vpl. Ägare Svensk Flygtjänst. Vad betyder CVD Vpl? Finns det någon möjlighet att få tag i några exemplar av FLYGNING:s romanserie? **Svar:** CVD är Fokker-fabrikens typbeteckning. »Vpl» som inte betyder »värnpliktig» utan »vattenflygplan» (Luftfartsstyrelsens gamla beteckning) som felaktigt användas — numera betecknas sjöflygplan med »S». Det korrekta hade alltså varit CVDS. Flygningsromanserie är utgången från förlaget, möjligen har något antikvariat exemplar kvar.

Fråga: Vilka data och prestanda har De Havilland DH 100 Vampire J 28? **J. K.**

Svar: Spännvidd 12,19 m, längd 9,89 m, höjd 2,97 m, vingyta 23,97 m², tomvikt 2 912 kg, normal flygvikt 3 937 kg, max flygvikt med extra bränsletankar 4 727 kg, vingbelastning 166 kg/m², toppfart ca 870 km/t på 6 000 m, flygsträcka med extra bränsletankar 2 250 km på 9 000 m, d:o utan extratankar och 725 km/t på 9 000 m, 1 700 km, startsträcka med 4 070 kg startvikt 775 m, landningssträcka med 3 880 kg vikt 1 050 m, topphöjd 13 700—15 250 m. Bevärning: fyra 20 mm akan.

Fråga: Vilken flygplantyp användes på F 9? **113 Bom.**

Svar: J 21.

Fråga: 1. Vilka data och prestanda har Boeing B-17G? 2. Vilka data och prestanda har Junkers Ju 87? **Intresserad 12-åring.**

Svar: 1. Boeing B-17G har följande data och prestanda: spännvidd 31,6 m, längd 22,8 m, höjd 5,8 m, vingyta 138 m², normal flygvikt 24 520 kg, max d:o 29 510 kg, toppfart 435 km/t, max flygsträcka 5 650 km, normal bombast 2 700 kg, topphöjd ca 12 000 m. Motorutrustning: fyra 1 200 hk Wright Cyclone v. 2. Junkers Ju 87 hade i sin senaste version, Ju 87D, följande data och prestanda: spännvidd 13,8 m, längd 11,13 m, höjd 3,9 m, vingyta 31 m², tomvikt 2 763 kg, max bombast 700 kg, flygvikt 4 254 kg, vingbelastning 133 kg/m², effektbelastning 4,25 kg/hk, toppfart 336 km/t på 4 880 m, marschfart 280 km/t, topphöjd 7 500 m, flygsträcka med 500 kg bombast 590 km (utan kastbara extratankar). Motorn var en 1 300 hk Junkers Jumo 211 J 12-cylindring vättskyld radmotor.

FLYGPLAN till salu

KZ II sport med ny 105 hkr Hirth-motor, total gångtid, 140 tim. Gångtid efter grundöversyn 34 tim. Synnerligen lämpligt för privat- och skolflygning, tillåtet för avancerad flygning och skolflygning.

Svar till: Ing. L. Claesson, Kungälv-Ytterby. Tel. 195.

UPPSAMLINGSKÄRLET "FIX"

för TRASSEL, PUTSTRASOR, ASKA SLAGG och SOT etc.

Självstängande lock



Godkänt av Svenska Brandtarifföreningen

Tillverkare

HOLGER BERGSTEDT - PLÅTSLAGERI
Tel. 5 78 ARBOGA Tel. 5 78



Spiral-Fjädrar

Ventilfjädrar
Böjliga axlar
Fjäderbrickor
m. m.

GER SÄKERHET
för fullgod kvalitet

FJÄDERFABRIKEN SPIROS
A.-B. ULVSUNDA



CIRKA 30.000 FLYGARE
har räddat sig med

IRVIN

FALLSKÄRMEN

varav 64 stycken i Sverige

tillverkas numera av nylon

IRVIN FALLSKÄRMSAKTIEBOLAG

Kontor: Strandvägen 5 A, Sthlm
Tel. 62 47 00

Innan Ni köper flygplan se vår

**STINSON
VOYAGER 150**



Årets nya Stinson är ett 4-sitsigt all-round flygplan med en nyttig last av 480 kg, 150 hkr 6-cyl motor, marschfart 200 km/tim. Startsträcka med full last (1010 kg flygvikt) 186 m, stighastighet 195 m/min, räckvidd över 800 km, utrullningssträcka efter landning 87 m. Klaffar för snabbare starter och kortare landningssträckor, inbyggda slots för stor manöverbar-

het vid låga hastigheter. Kraftigt landningsställ med lång fjädring och hydrauliska stötdämpare ger mjuka och studsria landningar. Radlohögtalare i ljudisolerad dragfri kabin gör hörtelefon onödig vid markförbindelse.

Stinson Voyager har väckt den största entusiasm såväl i Sverige som i övriga världen. Stinson Voyager representerar en helt ny

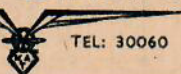
standard och ger begreppet »privatflygning» ny karaktär. Sveriges främsta militära och civila experter ha gett flygplanet över-
svallande lovord och vitsorda dess extremt »säkra» och harmoniska flygegenskaper samt dess användbarhet som skolflygplan.

Under år 1946 byggde Stinson-fabriken flera 4-sitsiga lätta flygplan än alla andra amerikanska flygplanfabriker tillsammans.

Vidare upplysningar erhållas genom generalagenten

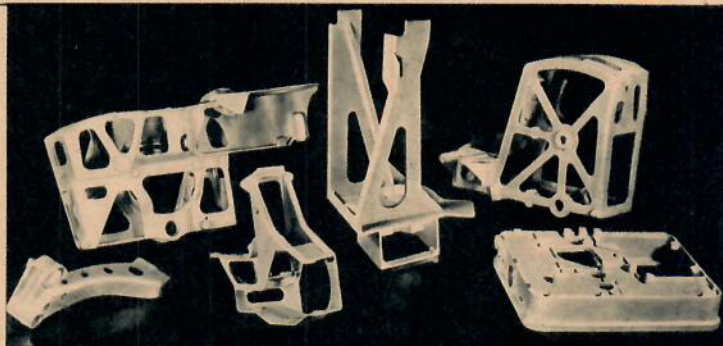
AB NORDISK AEROTJÄNST

NORRKÖPING



TEL: 30060

**HÖGSTA STYRKA
LÄGSTA VIKT
FLYGETS FRAMTID**

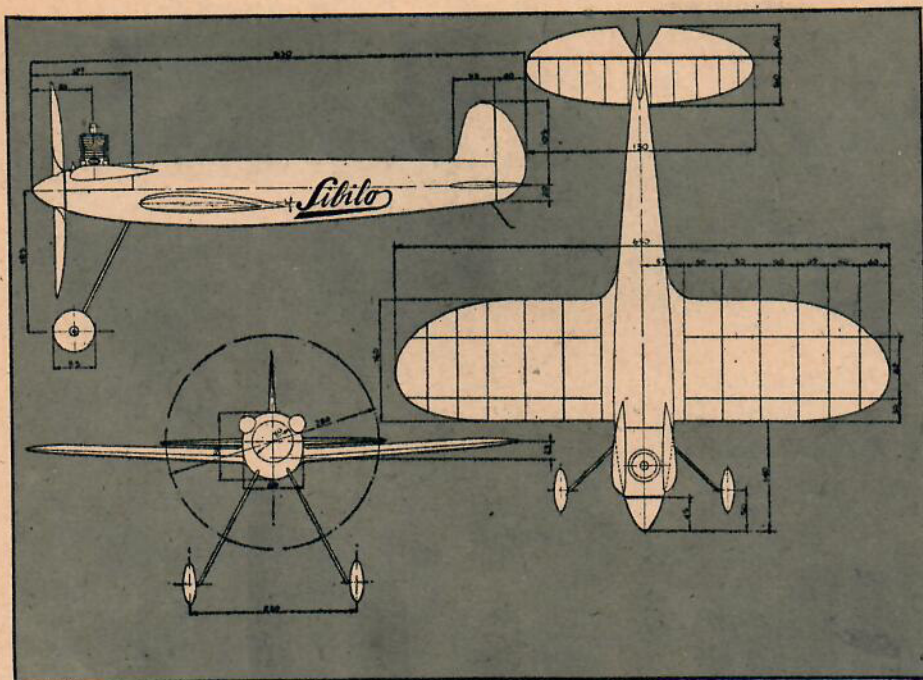


Gjutgods av:

MAGNESIUM * ALUMINIUM



**LINKÖPINGS ARMATUR- OCH
METALLFABRIKS AB LINKÖPING**



ITALIENSKT VRÅLÅK

Sibilo heter denna vackra representant för de linstyrda modeller som just nu är mycket populära i Italien. Den har den kände italienske modellflygaren P. Casanova till konstruktör. Data och prestanda: spännvidd 650 mm, längd 650 mm, vingyta 8,12 dm², vikt 770 gram, vingbelastning 93,5 g/dm², ving-

profil NACA 2312, anfallsvinkel 2°. Motorn är en diesel av typ »Supertigre» G 14. Modellen är byggd helt i balsa, kroppen är urholkad och vingarna byggda på vanligt sätt med spryglar och lister. Sibilo har vid flygprov kommit upp i hastigheter på omkring 100 km/t.

VAMPIRE och GHOST BYGGS I SVERIGE

Svenska regeringen har nyligen inköpt ett antal provexemplar av de Havilland-fabriken nya kraftiga reaktionsmotor »Ghost». Svenska staten har dessutom förvärvat tillverkningslicensen för såväl denna motor som det reaktionsdrivna jaktplanet D. H. 100 Vampire från samma fabrik. »Ghost»-motorerna skall tillverkas i Sverige av Svenska Flygmotor AB (SFA) i Trollhättan jämsides med Goblin-motorn för vilken man fått licens tidigare.

»Ghost» har en statisk dragkraft på 2,27 ton mot Goblin-motorns 1,36 ton och är i första hand avsedd för Saabs nya hypersnabba jaktplan J 29 (»Tusen och en natt») men är också projekterad kraftkälla för flera nya Saab-projekt.

Vampireplanen eller J 28 som de kallas inom svenska flygvapnet kommer att byggas på Saabs verkstäder i Linköping och Trollhättan till dess att J 29:an kan börja serietillverkas, vilket beräknas ske först 1949. Man räknar emellertid med att kunna provflyga typen nästa sommar.

I fjol köpte som bekant flygvapnet ett 70-tal Vampire-jaktplan, av vilka ungefär hälften levererats. Vid fälttjänstövningarna i Norrland i vinter deltog förresten Vampireplan från F 13 och trots den stränga kylan klarade sig J 28:orna utmärkt. Det fordrades bara 20 minuters uppvärmning före starten för att Goblin-motorn skulle gå lika bra som i provbocken hos de Havilland...

De till reaktionsdrift ombyggda J 21:orna måste mer eller mindre betecknas som ett provisorium och att påstå att J 21R i alla avseenden är jämbördig med den specialkonstruerade Vampire vore att göra sig skyldig till en överdrift.

I fråga om hastighet är dock J 21R endast obetydligt underlägsen Vampire och det är ingen tvekan om att J 21R är den bästa tänkbara lösningen av Flygvapnets omedelbara behov av reaktionsjaktplan. Dessutom ger ju J 21R-tillverkningen Saab goda erfarenheter av reaktionsjaktplan.

Gnomo.



EN LÄMPLIG SPARFORM
FÖR FLYGETS MÄN
är sparkasseräkning i
**UPLANDS
ENSKILDA BANK**
Grundad 1865
FULLSTÄNDIG BANKRÖRELSE



MASKIN A.-B.

NOCO

NORDENBERG & Co

8. Kyrkogat. 52 - Norrköping - Tel. 265 29
Box 199 Postgiro 161 570

Specialité:

Cylinderslipningar, Bil-, Båt- och Stationära samt Motorcykelmotorer, Lagergjutning.

Tillverkningar:

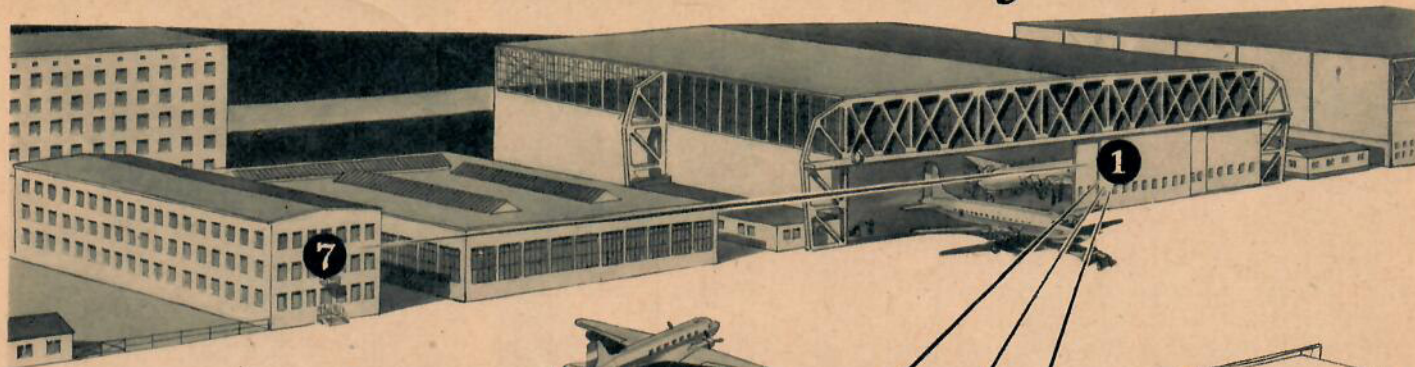
Klipp-, Stans- och Pressverktyg, Giggar, Fixturer, Svetsningar, Maskinreparationer, Motorrenoveringar, Finmekaniska arbeten.

Stokers och oljeeldningsapparater

ävenså fullständig service av samtliga i marknaden förekommande märken.

Representant för
ALBIN MOTOR och **SUECIAVERKEN**

ABAs motto: Säkerheten främst!



Den 2 juni fyller ABA 23 år. Under de gångna åren har bolaget transporterat 800.000 flygpassagerare en sammanlagd sträcka av 275.000.000 betalda personkm, d. v. s. mer än 6857 gånger jorden runt med blott en förolyckad passagerare i fredstrafik (1936).

Utvecklingen har under de senaste 22 månaderna varit utan motstycke i civilflygets historia. Antalet anställda har mer än 4-dubblats, antalet flygplan 3-dubblats och antalet flyglinjer 6-dubblats.

Trots denna enorma utveckling har icke för ett ögonblick ABAs egna krav på säkerhet och service eftersatts. Tvärtom. Varje ABA-plan får den mest noggranna vård och undergår den mest minutiösa kontroll av erfaren teknisk personal. När det gäller service har det alltid varit bolagets strävan, att en resa med ABA skall vara det mest bekväma, angenäma och trevliga färdssättet.

1

På ABAs stationsverkstad ger omsorgsfullt utvalda, välutbildade tekniker varje ABA-plan en minutiöst noggrann skötsel och vård.

2

Förste trafikassistenten omhänderhar bl. a. markservicen gentemot passagerarna.

3

Meteorologen lämnar befälhavaren de färskast tänkbara uppgifter om flygvädret dels före start, dels per radio under själva flygningen.

4

Flygklarararkontoret är ABAs samordnande central för alla de bolagets instanser, som medverkar till att trafiken genomföres på ett säkert och ändamålsenligt sätt.

2

5

Från trafikledartornet övervakas med radions hjälp varje ABA-plan i luften.

6

Före start vidtager hela flygplanbesättningen ytterst noggranna förberedelser.

7

Under årens lopp har ABAs ingenjörer gjort många epokgörande uppfinningar till flygsäkerhetens fromma.

Så arbetar ABAs alla enskilda specialister intimt tillsammans för samma mål, nämligen uppfyllelsen av ABAs motto:

SÄKERHETEN FRÄMST!



AB AEROTRANSPORT

SWEDISH AIR LINES



Flyg



NORDENS STÖRSTA FLYGTIDNING

Nr 10. Årg. 25 • 8-21 maj 1947

W. KLEEN:

BEKLAGA UTAN ATT ANKLAGA

Luftens erövring är en av de största bragderna i mänsklighetens historia. Men den är ännu icke fullständigt slutförd, ty människan har icke fullständig säkerhet i sitt nyerövrade element, trots teknikens oerhört snabba utveckling, i många fall på grund av denna utveckling, som gjort maskinen till mannens överman.

Vi är de första att beklaga de förluster som drabbar vårt flygvapen under dess vakthållning i det svenska luftrummet, och som dubbelt hårt drabbat de förolyckades efterlevande. Men vi är de sista att anklaga någon för dessa förluster, ty en anklagelse förutsätter en försumlighet, och i de flesta fall där en sådan föreligger kan den försumlige icke längre träffas av någon anklagelse. Det är också i de flesta fall oriktigt att anklaga någon för en felbedömning, även om den haft olyckliga följder — det är mänskligt att ta miste, i synnerhet när man måste fatta ögonblickliga beslut.

Det har emellertid icke saknats anklagelser. De har föranlett oss att grundligt utreda haverifall, vilket är lätt gjort om man tar tid på sig. Man kan nämligen få alla upplysningar i Flygstaben och Flygförvaltningen — om man bara frågar. Men det är icke alla som gör det, innan de anklagar.

Den mest förvånande anklagelsen är att haverierna mörkläggs av flygvapnet! Påståendet är absurd med tanke redan på de årligen offentliggjorda redogörelserna för inträffade flyghaverier. Det var icke länge sedan denna redogörelse för haverierna under 1946 delgavs pressen. Men ännu mera absurd blir denna anklagelse när man erinrar sig flyggeneralens inbjudan i höstas till pressen att se och studera vad man önskar. Och sist men icke minst: pressen har sedan någon månad tillbaka haft tillfälle att följa flyghaverikommissionernas sammanträden. Den som bevisat ett sådant kan omvittna att det sannerligen icke föreligger något försök till mörkläggning, utan att tvärtom allt vad göras kan göras för att sprida ljus över händelseförloppen och deras orsaker.

Man har förebrått flygvapnet för haverikommissionernas sammansättning och krävt ett »opartiskt» lekmannainslag. Detta inne-

bär att man vill ställa haverikommissionerna under allmänhetens kontroll. Men kontrollen vinnas bäst genom den offentlighet som ges åt kommissionernas arbete och arbetsresultat, medan å andra sidan ett lekmannainslag i en teknisk utredningskommission skulle vara meningslös ur alla andra synpunkter. Självfallet skall haverikommissionerna stå under kontroll, även från allmänhetens sida. Där har pressen sin uppgift att fylla — och MO har sin.

Allmänheten bör framför allt kräva av haverikommissionerna att de får en sådan sammansättning att den i möjligaste mån garanterar ett positivt resultat av arbetet. Därför är väl sörjt. Haverikommissionerna sammansätts för varje särskilt fall med hänsyn till att få största möjliga sakkunskap förenad med opartiskhet representerad. Utom flygofficerare, flygingenjörer och flygläkare ingår alltid en jurist som sekreterare och en förutvarande kriminalöverkonstapel som »assistent». Dessutom har kommissionerna möjlighet att till sitt biträde få »utomstående» sakkunskap, när sådan i särskilda fall kan behövas. Kommissionernas rapporter granskas inom Flygstaben av dess flygsäkerhets-

och haveriavdelning och inom Flygförvaltningen av dess inspektionskontor. När dessa organisationer, som har tillgång till all den sakkunskap som finns inom landet, slutfört sin genomgång, sker föredragning för chefen för flygvapnet, som beslutar om åtgärder.

Det viktigaste härvidlag är att tillvarata de erfarenhetsrön som gjorts genom ett flyghaveri och tillgodogöra dem flygförbandens flygande personal och flygindustrien (flygkonstruktörerna). På så sätt kan man i möjligaste mån förebygga haveri av liknande slag.

Statistiken — framlagd i FLYG nr 8 — visar också att man lyckats härvidlag. Trots ett starkt ökat antal flygtimmar och oaktat den nyinförda hypermoderna flygmateriellen är mera svårflugen än den tidigare, har olycksfrekvensen sjunkit både procentuellt och i absoluta tal.

Samma statistik visar också att vår nuvarande flygmateriel är fullgod. Smärre fel har avlägsnats, när de någon gång förekommit. Det är alltså fullständigt oberättigat att stämpla bombplanet B 18 som »livsfarligt» och »öskant inom hela flyget». I själva verket är B 18 ett flygsäkert plan, sedan dess »barnsjukdomar» — sådana har alla flygplan — övervunnits, och den personal som flyger B 18 har stort förtroende för flygplanet. Den saken har jag fått auktoritativt omvittnad.

När ett flyghaveri inträffat som gett upphov till misstänksamhet och rykten, kan upplysningar inhämtas hos Flygstabens flygsäkerhetsavdelning och Flygförvaltningens inspektionskontor. Där får pressens representanter papperen på bordet, och de kan få närvara vid flyghaverikommissionernas sammanträden. Sedan blir det lätt möda att övertyga allmänheten om att här förekommer ingen mörkläggning, här finns bara en strävan, nämligen att vinna klarhet för att åtgärder i förebyggande syfte skall kunna vidtas. Pressens uppgift är ju att sprida den klarhet som vunnits och att ingripa mot allt och alla, som tilläventyrs skulle försöka mörkläggning och smussel. Det ligger i Flygvapnets eget intresse att sådant icke förekommer, och det har ej heller förekommit.



*Varsamhet
är en dygd
som löner sig*

Vår vinst
— Er vinst



Trafik premierar varsam körning med lägre premier.

Utöver avtalsmässig rabatt efter 4 skadefria år (50 %) lämnar nämligen Trafik som vinståterbäring ytterligare 10 % rabatt å vagnskade-, stöld- och brandförsäkringspremien vid fullständig försäkring. Trafik fullföljer härmed sin liberala premiepolitik.

FÖRSÄKRINGSBOLAGET

TRAFIK

Specialbolag för trafikrisker

Birger Jarlsq. 58, STOCKHOLM Tel. 23 22 30

FLYGOLYCKORNAS DETE

Ungefär 3 000 meter över Kalifornien försvann det stora trafikflygplanet i ett mörkt moln. Allt var väl ombord. Radiotelegrafisten hade just mottagit ett rutinmeddelande från flygbolaget. Motorerna arbetade jämnt och fint. Inga höga berg fanns i närheten.

Några minuter senare regnade det flygplansdelar från molnet över ett område på en halv mil. Inga överlevde. Några kroppar av de 24 passagerarna återfanns på ett par kilometers avstånd från varandra. En stor del av det väldiga transkontinentala planet dök rakt ned och exploderade i kraftiga eldsflammar, då den grävde sig ner i jorden. USA:s »flygplankrasch-detektiver» var inte de första på olycksplatsen. Men de var de sista att lämna den. Flera veckor efter det att allmänhetens uppmärksamhet riktats åt ett annat håll sökte fortfarande dessa agenter från flygmyndigheternas säkerhetsbyrå efter fragment och delar från det förölyckade planet. Liksom ett puzzle plockade de ihop dessa bitar och med kameror, kartor, mikroskop och måttband började de tålmodigt rekonstruera händelseförloppet. Varje möjlig situation undersöktes. Ingen-ting pekade på mekaniskt fel. Inget bevis fanns för explosion, eld eller sammanstötning med ett annat plan. Inga tecken på skada av blixn eller hagel. Kanske ödet utformat den tydligen oförklarliga olyckan? Inte helt emellertid. Liksom en brottsling hade det lämnat ett spår. En analys av de förkolnade sitsbältena visade att de avslutits av en uppåt riktad kraft. Under mikroskopet såg man att delar av vänstervingen lossnat nedåt jämfört med flygkroppen. Lyckligtvis hade planet en »flight analyzer», ett barografiskt instrument som oupphörligen registrerar höjd och tid, och den är lika avslöjande för den som undersöker orsaken till en flygplankrasch som fingeravtrycken för en kriminaldetektiv. I det här fallet gav apparaten underliga, missledande uppgifter. Man lade ihop de resultat man nått och kom till följande: Planet hade flugit upp och ned. Häftiga vindförhållanden hade kastat planet på rygg och det var i denna ställning påfrestningarna blev för stora.

USA:s »flygkraschdetektiver» är inte de första på platsen då det hänt en flygolycka — men de är de sista att lämna den! Dessa experter är rutinerade flygare — veteranen George Gay började flyga 1910! — och de är outtröttliga i sitt arbete att få veta orsaken till flygolyckorna. Tack vare dem har många brister och fel upptäckts, flygplanen har kunnat förbättras och flygolyckorna har minskat. I denna intressanta artikel skildrar FLYG:s New York-korrespondent CIRRUS flygdetektivernas arbete.

Detektiven måste ha flugit i minst 8 år

Några månader senare utgav flygmyndigheterna en rapport som rekommenderade vissa konstruktionsförändringar varigenom flygplan skulle kunna flyga på rygg för att kunna motstå påfrestningarna i oväntade manövrer. Genom att bestämma vad som tilldrog sig i det mörka molnet — olyckan skedde i november 1944 — bidrog dessa »luftens G-män» till ett flygsäkerhetsrekord som trots den oförutsädda expansionen i flygindustrin efter kriget nu är nere i 1,3 döda på 160 miljoner passagerarkilometer med flyg. Siffran 1945 var 2,2. Och 1930 var den 28,6. Som jämförelse kan nämnas att siffran för 160 miljoner passagerarkilometer med personbil var 2,9 år 1945. Men den samtidiga jämförelsesiffran för svensk trafikflyg är 0!

Under 1946 utökade de amerikanska flygbolagen flygplanparkerna nära dubbelt. För att hålla takten med denna tillväxt hoppas USA:s luftfartsmyndigheter fördubbla antalet utredningsexperter för flygolyckor. Men det är svårt att finna vältränade män som uppfyller de omfattande fordringarna. De måste vara kvalificerade piloter med 1,500 flygtimmar i alla sorters flygplan och åtminstone åtta års full anställning som flygare eller specialister i flygindustrin. De flesta har haft åtminstone 20 års erfarenhet.

Liksom läkare har de alla 24-timmarsvakt. Sex tjänstgör i nationens huvudstad, Washington D. C., och de 24 återstående är stationerade distriktvis runt hela Amerika och i Alaska. En känd representant för dessa 30 betrodda män är den gråhåriga veteranpiloten George Gay, som började flyga 1910 eller 7 år efter det att bröderna Wright bevisade att det var möjligt att flyga. Han har flugit både för armén och flottan, han

har varit trafikflygare och han har flugit på uppvisningar. I sista kriget hade han ett eget förband i Stilla Havet.

Piloten glömde bort berget...

Gay är chef för den s. k. säkerhetsbyråns distriktskontor i Flushing, nära LaGuardia Field, New York. När en olycka inträffar inom hans distrikt snappar Gay eller någon i hans stab åt sig handväska, kamera, mikroskop och stål-måttband och sen bär det iväg med ett specialflygplan till olycksplatsen. Det är inte alltid så lätt att komma dit i en fart, i synnerhet om den ligger i något bergigt område. När Gay och hans kolleger skulle inspektera efter den stora kraschen i november vid Stephenville, Newfoundland, då 39 personer omkom, tog det 8 timmar att bana väg en svensk mil genom den oländiga terrängen!

Beträffande olyckan vid Stephenville hade inte experterna mycket att göra när de kom fram mer än att konstatera faktum. DC 4:an plöjde rakt in i ett berg med motorerna fullt pådragna. Svaret låg icke i det förkolnade flygplanvraket. Det var tragiskt enkelt. Piloten glömde tydligen bort att det fanns ett berg där.

Utredningsmännen säger att 95 procent av flygolyckorna kan skyllas på den »människliga faktorn». Men felet behöver inte ligga hos piloten! Det kan lika väl ligga hos dispatchern, mekaniker, meteorologer, radiotelegrafister — alla har de sin ansvarighet. Men däruppe i den blå rymden utgör det ögonblickliga bedömandet av mannen vid kontrollspakarna den avgörande faktorn.

George Gay kan bidra med två exempel som han känner till. Piloten i en 2-motorig maskin i oreguljär chartertrafik begärde tillåtelse att få återvända till flygfältet några minuter sedan han startat. Det

Ny Seahawk

SC-2 är den senaste typen i den nuvarande ensitsiga SC-serien av sjöspaningsplan byggda för amerikanska flottans räkning. SC-2 kan utrustas med såväl fast hjul- som flottörställ. SC-2 är en förbättring av SC-1 som debuterade under slutfasen av Stilla-havetskriget. I huvudsak skiljer sig SC-2 från dess föregångare endast genom ändrad motorinläggning, moderniserad kabin och ett modifierat stjärtparti. Den tidigare Cyclone-motorn på 1 350 hk har på SC-2 utbytts mot en 1 425 hk Wright R-1820-76 Cyclone 9 som driver en fyrbladig elektriskt omställbar Curtiss-propeller. Bevapningen omfattar två 12,7 mm ksp l vingarna samt ställ för fyra lättare bomber. Under vänstervingen ses en roterande radarantenn med parabolisk reflektor för centimetervågor. Vid sjöbränningsstjänst kan man montera in en sittplats inuti kroppen bakom förarplatsen. Data och prestanda: spännvidd 12,5 m, längd 11,6 m, höjd 5,1 m, vingyta 26,2 m², flygvikt 3 540 kg, vingbelastning 135 kg/m², toppfart »över» 400 km/t, marschfart »över» 240 km/t, landningsfart »över» 80 km/t, flygsträcka »över» 1 050 km och topphöjd »över» 8 500 m.



KTIVER

var hans sista meddelande. Planet störtade i skogen, och samtliga 27 passagerare ombord dödades.

Två månader höll "flygdetektiverna"

på att leta efter orsaken till denn krasch. De kontrollerade och kontrollerade om igen, men det vetenskapliga beviset pekade på samma slutsats: när piloten förberedde sig till nödlandningen begick han det fatala misstaget att slå av den »friska» motorn istället för den dåliga. Det verkade otroligt att en tränad man kunnat göra ett sådant misstag. Men då fördes pilotens tidigare flygdata fram i ljuset. Det visade sig att han icke anstälts av de reguljära flygbolagen då han vid prov misslyckats att visa kallt omdöme.

Hur en välkvalificerad pilot reagerar i en kritisk situation visades vid Villimantic, Connecticut, i juni förra året, då en Constellation på väg till London via Gander med 43 passagerare ombord plötsligt fattade eld i 3:ans motor som likt en meteor föll ner till marken. Piloten beslöt att göra en buklandning, då branden skadat landställets hydrauliska system. Han skötte det hela så perfekt att flera passagerare inte hade en aning om vad som inträffat! Motorn återfanns cirka 25 kilometer därifrån. Undersökningen vidtogs omedelbart, men omfattande prov gav inte något resultat. Man kunde icke finna någon ledtråd. Gay och hans kamrater fann då plötsligt en maskindell på nära en meter, känd såsom den drivaxel som kontrollerar lufttrycket i kabinen. Denna för Constellation-planet så viktiga del hade fallit ner några få meter från ett par barnungar som höll på att leka på ett fält. Gay upptäckte på axeln tecken på brännskador och frusna lager — bevis lika viktiga för honom som blodstänk för en Sherlock Holmes. Axeln och inte motorn bar skulden till olyckan. Men detta måste bevisas på något sätt. Man arrangerade en demonstration, varvid man lät filma förloppet. Under nio timmar fortgick experimentet. Allt gick som det skulle. Men så hände det. Plötsligt började det ryka om axeln, och så småningom gav den med sig. Experterna hade återigen rätt, och beviset kunde vem som helst få se på färgfilm.

Materiellt bevis bättre än ögonvittnen

Dessa »luftens G-män» kan genom att mäta avståndet från det ställe där flygplanet träffar marken till den plats där det stannar avgöra dess kurs och hastighet. Tändningskontaktens eller landställets ställning visar om piloten väntade att något obehagligt skulle hända. Det djup, till vilket delar av ett förolyckat plan ibland tränger ned, och det sätt, varmed träd vräkts omkull, utgör också viktiga bevis.

Instrumenten berättar sin egen historia, och ofta ger de hastigheten, höjden och den exakta tidpunkten för en olycka. Ansvaret för en kollision i luften kan oftast bestämmas genom ett detaljerat studium av ytskador. I själva verket är materiellt bevis mycket värdefullare än ögonvittnens rap-



Flygolycksdetektiver undersöker spillrorna av ett amerikanskt plan som kolliderat med en skyskrapa i New York.

porter och iakttagelser. T. o. m. pilotens vittnesmål måste behandlas skeptiskt. Han är nämligen i allmänhet alltför sysselsatt med att landa flygplanet för att göra noggranna observationer och skicka in en radiorapport. Efter en olycka gör han oftast samma erfarenhet som en boxare, vilken slagits knock-out och som inte kommer ihåg det slag som fällde honom — själva störtningen är en vit fläck på hans minneskarta.

När Constellation fick startförbud

George Gays viktigaste jobb var Constellation-kraschen i juni i fjol vid Reading, Pennsylvania, vilken innebar att »Connies» fick startförbud en längre tid.

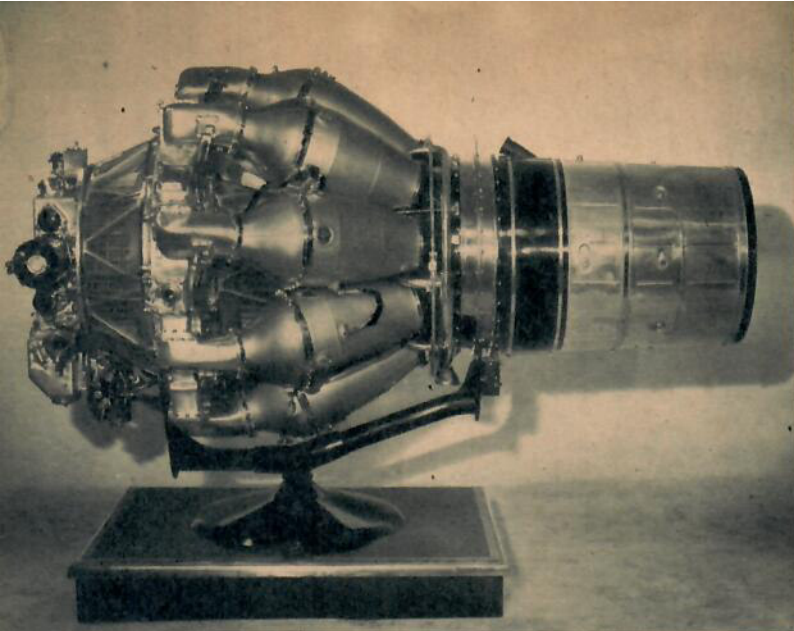
— Vi hade haft en hel del bekymmer med Constellation-maskinerna, och den här verkade vara en ny motorbrand, berättar Gay. Det var en träningsflygning utan några passagerare. Piloten, den ende överlevande av besättningen, överväldigades av rök som vällde in till honom. Han störtade med planet alldeles innan han skulle nödlanda.

— Detta fall var så betydelsefullt att vi arbetade tio istället för två. Det första vi gjorde var att sätta vakt kring det störtade planet för att hindra alla souvenir-jägare. Det är lika viktigt att låta allt ligga orört efter en flygplan-krasch som en kropp efter ett mord.

— När piloten kryat till så han kunde relatera vad som hänt fick vi veta att elden började i motorerna. Men vi kunde inte dra några slutsatser med ens. Med en annan Constellation som modell började vi plocka ihop vraket. En vittgående undersökning visade att ett ofullkomligt elektriskt system i främre bagagerummet var den verkliga orsaken.

— För att stärka vårt vittnesmål gjorde en särskilt utvald besättning en provflygning med en »Connie» ute i Kalifornien. Allting repeterades i detalj. En rökbomb placerades och antändes på det ställe, där vi förmodade branden hade börjat. Alltefter kabinen fylldes av rök sprang en man, som spelade en besättningsmans roll, fram och öppnade en dörr för att släppa ut röken. Precis som vi hade tänkt oss vällde röken in till piloten och nästan kvävde honom. Som tur var gjordes detta experiment på 3 000 meters höjd, annars hade det hela kanske blivit för realistiskt. Men försöket stödde vår teori. Innan Constellations återigen flög över världshaven och kontinenter hadq ett femtiotal förbättringar gjorts, slutar Gay.

Tack vare dessa ändringar och hundratala andra — resultat av från regeringshåll företagna undersökningar och samarbete mellan flygbolag och flygplanfabriker — är amerikanen idag säkrare i ett trafikflygplan än i sin egen bil.



Den hyperstarka engelska reaktionsmotorn Rolls-Royce »Nene I» som bl a används i Vickers-fabriken's nya jaktplan E.10/44, de Havilland Vampire II.

tillverkningslicensen för Rolls-Royce Nene. Sedan en längre tid tillbaka har en Lockheed Shooting Star (P-80) flugits med ett Nene-aggregat. Trots den relativt ringa dragkraftökningen (från 1,8 ton för General Electric J-33-aggregatet till 2,27 ton för R-R Nene I) har farten stigit från 885 till 950 km/t. Nene I-aggregatet är vidare projekterat för en hel rad andra nya USA-jaktplan, McDonnell XF2D-1, Chance Vought XF7U-1, Douglas XF3D-1 och Grumman XF9F-1, alla avsedda för US Navy. Vidare är det också känt att ett nytt torpedbombplan — Grumman XTB3F-1 — kommer att utrustas med Nene-aggregat i kombination med en kolvmotor. Utom i USA skall Nene-aggregatet också licensbyggas i Frankrike av Hispano-Suiza-fabriken.

Var och en som känner Rolls-Royce-

VÄRRRE ÄN VÄRST!

Gloster Meteor-flygplanen som drivs av två reaktionsmotorer av typ Rolls-Royce Derwent V och som är det snabbaste standardjaktplanet i världen har nu visats för första gången i Sverige.

Meteor-planen erövrade i följ det officiella världsrekordet i hastighetsflygning genom att uppnå en fart av 991 km/t. Meteor är hittills också det enda flygplan som i planflykt överskridit 1000 km-strecket. För att demonstrera Meteorens höga hastigheter gjorde Glosterfabrikens provflygare den 16 januari i år en flygning från Le Bourget vid Paris till Croydon utanför London. Sträckan mäter 335 km och avverkades utan hjälp av medvind på den fenomenala tiden 20 minuter och 11 sekunder, vilket ger en medelhastighet av 994,5 km/t.

Dessa hittills inte slagna hastighetsrekord har utförts med Rolls-Royce Derwent V-motorer som utvecklar en statisk dragkraft på 1.585 kg vardera. Omedelbart efter att denna motor genomgått sitt officiella typprov, introducerade bolaget en ännu kraftigare reaktionsmotor, Rolls-Royce Nene I, som ger inte mindre än 2.270 kg dragkraft vid stillastående flygplan. Sedan denna motor ingående utprovats i både England och USA har tillverkning i stor skala igångsatts för att ersätta Derwent V.

Då Nene-motorn redan genomgått tusentals provtimmar i både militära och civila engelska plan har de brittiska myndighe-

En intressant artikel om Rolls Royces nya »Nene I» som med 43 procent överträffar rekordmotorn »Derwent V».

terna nu beslutat att i experimentsyfte montera in Nene-motorn i en version av det berömda de Havilland Vampire-jaktplanet och i flera nya reaktionsdrivna jaktplan som ännu står på hemliga listan. Denna lär bl a omfatta en utveckling av Meteoren, kallad Gloster »Ace», ett reaktionsdrivet Hawker-plan och en ny de Havillandkonstruktion.

Rolls-Royce-konstruktörerna antar att Vampire med Neneaggregat, som har nära ett ton större dragkraft än Goblin-motorn, kommer att kunna slå det hastighetsrekord som satts med Gloster Meteor IV. Några officiella siffror har ännu inte publicerats av det brittiska flygministeriet. Man kan emellertid förmoda att provningsresultaten, både i fråga om fart och stigningsförmåga, varit mycket tillfredsställande eftersom valet fallit på denna motortyp.

Det är vidare av intresse att notera att amerikanerna efter att ha låtit motorerna genomgå de hårdaste prov, tillförsäkrat sig

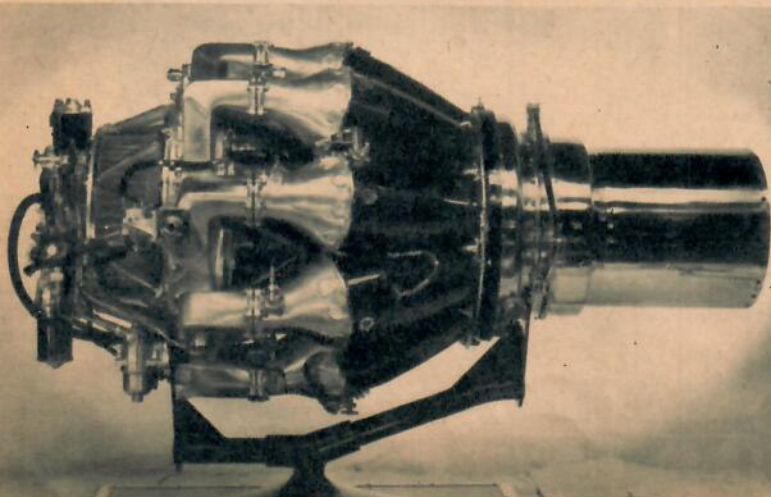
fabrikens stora resurser på detta område måste vara övertygad om att man kommer att öka Nene-motorns nuvarande effekt i likhet med vad Rolls-Royce gjorde med den berömda Merlin-motorn, vilken på sin tid utgjorde kraftkällan på 80 procent av RAF:s alla jaktplantyper. Dessa motorer bidrog i hög grad till den lyckliga utgången av slaget om Storbritannien och tillverkas fortfarande i stor skala för både militära och civila plan.

Den enda brittiska reaktionsmotor som för närvarande kan jämföras med »Nene» är de Havilland »Ghost», vilken i provbänk utvecklat samma dragkraft som Nene. Det är emellertid svårt att göra ett slutgiltigt bedömande på detta tidiga stadium av reaktionsmotorernas utveckling, men man kan dock förutsätta att Rolls-Royce inte i första taget kommer att släppa ifrån sig det försprång firman erövrat på området eller att låta hastighetsrekordet övergå till någon annan. I varje fall är Rolls-Royce väl rustat att möta varje utmaning då det gäller »The blue ribbon of the air» — från vilket håll den än må komma. Man bör inte heller glömma att det var ett Rolls-Royce-utrustat Supermarine-plan som vann den internationella Schneider-cuptävlingen 1931 och därmed för alltid hemförde den åtråvärda trofén till England.

(Forts. på sid. 24.)

Gloster Meteor IV som innehar världsrekordet i hastighetsflygning är utrustad med två reaktionsmotorer av typ Rolls-Royce »Derwent V» med en dragkraft på mer än 1,5 ton vardera.

Omfattande prov med »Nene»-aggregatet har utförts med en Avro Lancasterian, där de båda yttermotorerna ersatts med två »Nene».





Flygbåtskonstruktörer segelflyger

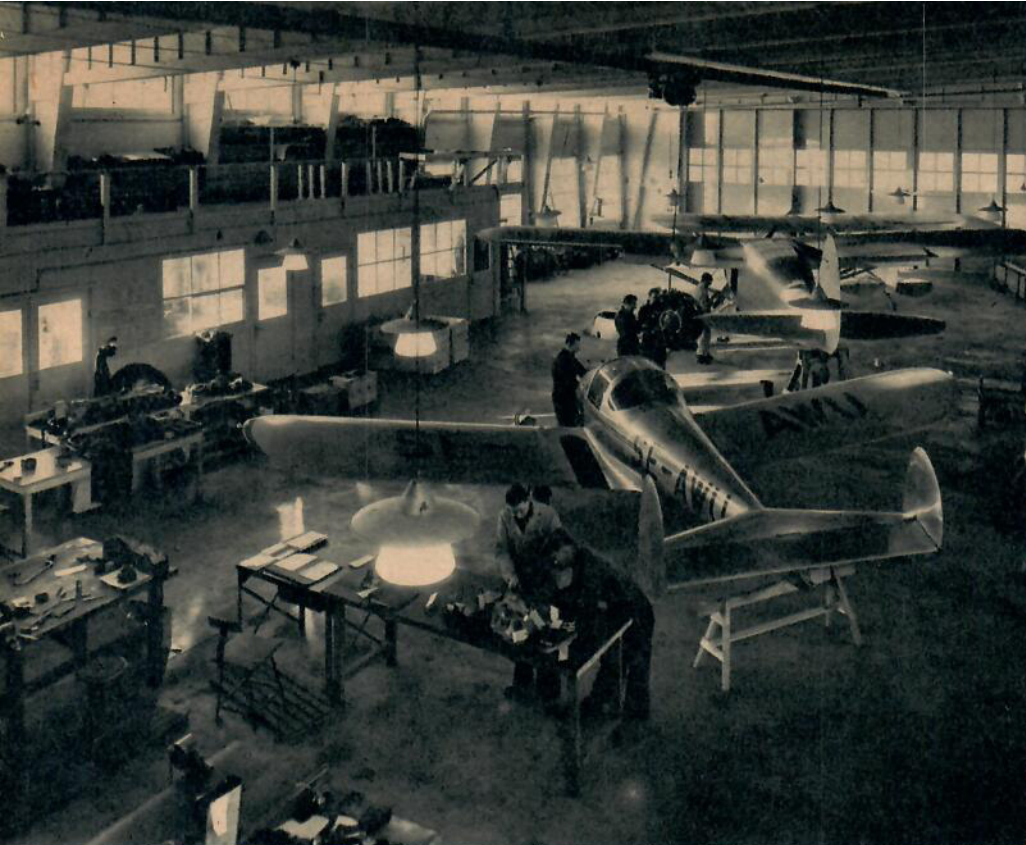


Data och prestanda:
spännvidd 18,9 m, längd
8,2 m, höjd 1,65 m, rot-
korda 1,83 m, spetskor-
da 0,61, vingyta 22,3 m²,
tomvikt 363 kg, flygvikt
545 kg, glidtal vid 60
km/t 1: 25,8, sjunkhas-
tighet 0,7 m/sek vid 61
km/t, vinkelshastighet
50 km/t, max tillåten
dykhastighet 200 km/t.

Short Nimbus är det första segelflygplan som byggts av Shortfabriken. Bilden nedan är tagen vid demonstrationen och visar D. E. Wiseman, verkställande direktör vid Short Bros., och i planet ses de båda demonstra-
tionsflygarna T. E. Weeks och A. White.

Den engelska firman Short Bros. har i dagarna visat sin senaste nykonstruktion, inte någon 60-tons flygbåt utan ett tvåsitsigt segelflygplan kallat Short Nimbus. Konstruktionen gjordes på fritid av några Short-ingenjörer som startat en segelflygklubb. Planet blev emellertid så lyckat att fabriksledningen beslutat sig för att bygga Nimbus i serie. En hel del beställningar lär redan ha droppat in. I stället för den vanliga gullformade eller raka övervingen har man valt den långvingade principen. Arrangemanget ger utmärkt sikt från båda sittplatserna och har också möjliggjort att den bakre sitsen kunnat placeras ovanpå vingbalken. Naturligtvis ingår DK i utrustningen. Kabinhuven är framställd i helpressat Perspexglas. Vingprofilen är Göttingen 535 som går över i Clark Y vid vingspetsen. Bromsar finns endast på vingens översida. Flygkroppen är byggd i halvt fribärande träskal med fanerklädsel. Vingen är också fanerklädd. Alla roder är dukklädda. Bogserlinans infästning är placerad osymmetriskt på nosens undersida med ett litet fönster just ovanför kopplingen så att föraren kan se linan.





Verkstads hangaren är ljus och rymlig och utrustad med alla anordningar som behövs för en fullständig sportflygservice. T v en del av motorkontrollen där man med mikrometer, mikroskop och andra specialinstrument kontrollerar motordelarna innan de monteras ihop.

VI JOBBAR

**Stockholms Segelflygklubb
lanserar ett nytt system för
segelflygplansbygge**

KARL SVÄNSSON presenterar den nya metoden som alla har nytta av att studera.

Vid det senaste sammanträdet med KSAK:s segelflygkommitté framhöll chefsinstruktören för segelflyget att byggverksamheten är ett bekymmersamt problem för flertalet segelflygklubbar.

Man kan givetvis inte ordinera någon patentmedicin då ju arbetet inom de olika klubbarna först och främst måste rättas efter de lokala förhållandena. Men det kan ju tänkas att erfarenheterna från en klubb åtminstone till en del kan utnyttjas även inom andra klubbar. Det är därför som jag nu på segelflygkommitténs uppmaning skall lämna en redogörelse för de åtgärder som på byggverksamhetens område vidtagits inom Stockholms Segelflygklubb.

Rätt skött kan byggverksamheten bli ett verksamt medel för klubbarna att nedbringa omkostnaderna för verksamheten i dess helhet. En förutsättning är emellertid att man kan bygga och reparera även segelflygplan, vilket i sin tur fordrar att man har tillgång till kvalificerade bygglidare och att byggkontrollanter och besiktningsmän finns tillgängliga på inte alltför långt avstånd. Det senare är ett organisationsproblem som bör lösas genom åtgärder från Luftfartsstyrelsens sida.

Stockholms Segelflygklubb har såväl kvalificerade bygglidare som tillgång till byggkontrollant och besiktningsman på platsen, vilket givetvis skapar ett gynnsamt utgångsläge. Klubben disponerar också en relativt bra bygglokal, ehuru den numera är i minsta laget. (Klubben har haft samma lokal sedan 1938.) Det bästa är emellertid att man disponerar lokalen helt så att man inte behöver flytta undan grejerna varje gång.

Trots lokalbristen tror jag att de flesta klubbar skulle kunna skaffa sig en lämplig lokal om alla möjligheter hos enskilda, privata företag och kommunala myndigheter undersöks ordentligt.

Stockholms Segelflygklubb har försökt olika modeller för att organisera byggverk-

Fem finurliga flygfrågor

- 1) Vilket är Nordens största flygfält?
- 2) Var ligger F 9?
- 3) Vilket plan har beteckningen S 12?
- 4) Vilket är det första svenskbyggda, flermotoriga civilflygplanet?
- 5) Vem blev svensk segelflygmästare 1946?

Svar på frågorna på sid. 28.

RÖNTGA FLYGMOTORN!

För ett stort antal flygbolag och sportflygare, åtminstone i stockholmstrakten, torde namnet *Tönseth & Co* vara tämligen bekant vid det här laget. Sedan flera år tillbaka har firman utfört motoröversyner på lättare flygplan och från december förra året har man även börjat utföra flygplansöversyner och reparationer. Många är de sportflygare som med sina motorbekymmer sökt sig till verkstaden vid Ulvsundavägen alldeles intill Bromma flygplats där deras Cubar, KZ-II:or, Mothar, Klemmar och vad de nu heter blivit väl omhändertagna. En av orsakerna till verkstadens popularitet torde också vara dess utomordentliga läge. Den ligger visserligen inte på själva flygfältsområdet men det är ingen svårighet att bogsera planen över gatan till den ljusa och moderna verkstadshangaren. I denna kan man få plats för ända upp till fem flygplan och här finns också en fullständig utrustning för allt vad motor- och flygplans-

service heter. Man har bl a magnaflux- och röntgenapparater för att undersöka eventuella materialfel och som en extra finess har man dessutom en specialanordning för att avbalansera vevaxlar. Denna apparat som f ö är den enda privatägda i Sverige ser inte mycket ut för världen men kostar i alla fall 60 000 kronor. För provkörning av motorer finns en provbock där motorerna kan bromsas upp med både luft- och vattenpropeller.

Tönseth & Co har emellertid samma bekymmer som överallt inom flygindustrin — brist på kompetent arbetskraft. Denna brist hoppas vi dock skall bli övergående, för vi har tagit och tar fortfarande emot praktikanter och lärlingar som under ledning av våra yrkesmän kan få utbildning till flygmotörer och mekaniker, omtalar företagets chef, direktör *Ivar Yngström*.

Företaget har också förstått att de anställda säkert inte har någonting emot att känna hur dessa flygplan som de pysslar med dag ut och dag in ter sig i sitt rätta element och därför utlottas ett antal flygturer varje månad bland personalen. En uppskattad sak!

T v ses en av verkstadens många specialapparater. Den används för avbalansering av vevaxlar och sköts här av Carl Gustav Schultz.



PÅ ACKORD!

samheten. Till en början var bygget helt »fritt», dvs. var och en kunde när som helst gå och arbeta i bygglokalen. Men det gick inte bra. Ibland var det två man i bygglokalen, ibland tjugo. I båda fallen presterades lika litet arbete. I första fallet var antalet för litet för att något märkbart resultat skulle uppnås, i andra fallet blev bygglokalen så överfull att ingen kunde komma åt att arbeta utan det hela mera fick karaktären av en diskussionsklubb. Vidare blev det alltför många som »pillade» på ett och samma arbete och ofta fann en duktig byggare att en klåpare varit framme och trasslat till det hela, sedan han sist var i bygglokalen. Byggledarna hade svårt att överblicka verksamheten och så småningom fanns en massa halvfärdiga saker som ingen kände till, osv. Vi övergick då till byggkurser under viss tid med arbete två kvällar i veckan. Härigenom skapades en viss ordning, men systemet var för stelt då de kvällar som den enskilde medlemmen kunde disponera för byggverksamheten ofta inte passade ihop med kurstiderna och ibland varierade från vecka till vecka.

V i ansåg oss nödsakade att finna en effektivare organisationsform. Resultatet av våra funderingar blev ett ackordsystem som sedan några månader tillämpas inom klubben. Allt arbete i bygglokalen delas upp i avgränsade »jobb», exempelvis reparation av en glidplanvinge, tillverkning av ett nytt spännstorn, genomgång av kroppen till ett segelflygplan, osv. Byggchefen gör en beräkning av det antal arbetstimmar (Tb), som normalt bör åtgå för att slutföra jobbet samt det antal man (m), som kan sysselsättas därmed. »Normal arbetstid» har satts till sex timmar per man och kalendervecka. Med utgångspunkt från dessa beräknade och fastställda värden beräknas det antal kalenderdagar (db), som »normalt» erfordras, ur formeln

$$db = \frac{7 \cdot Tb}{6 \cdot m}$$

Exempel: Ett jobb skall utföras av 3 man och beräknas kräva 180 arbetstimmar. Insätts dessa värden på m och Tb i formeln, erhålles db = 70 kalenderdagar.

Ackordet beräknas sedan inte med utgångspunkt från antalet arbetstimmar utan med hänsyn till det antal kalenderdagar, som åtgått för arbetet. Ur klubbens synpunkt är det nämligen fördelaktigare om arbetet kan bli färdigt en månad tidigare än beräknat än att ett större eller mindre antal arbetstimmar inbesparas. Om antalet arbetstimmar vore utslagsgivande, skulle det inte finnas några garantier för att arbetet bleve utfört inom rimlig tid.

Då beräkningen är klar och byggchefen kontrollerat att allt erforderligt material finns hemma eller kan skaffas till dess det behövs, lämnas arbetet ut till ett bygglag, omfattande så många man som förhandsberäkningarna förutsatt. En av lagmedlemmarna utses till lagbas och skall föra tim-

(Forts. på sid. 23.)



Störbombplanet Curtiss-Wright XBTC-2 har ganska låg landningsfart tack vare sitt originala klaffarrangemang. Motorn är 3 000 hk Pratt & Whitney Wasp Major som driver två motroterande propellrar.

AMERIKANSKT FLOTTFLYG

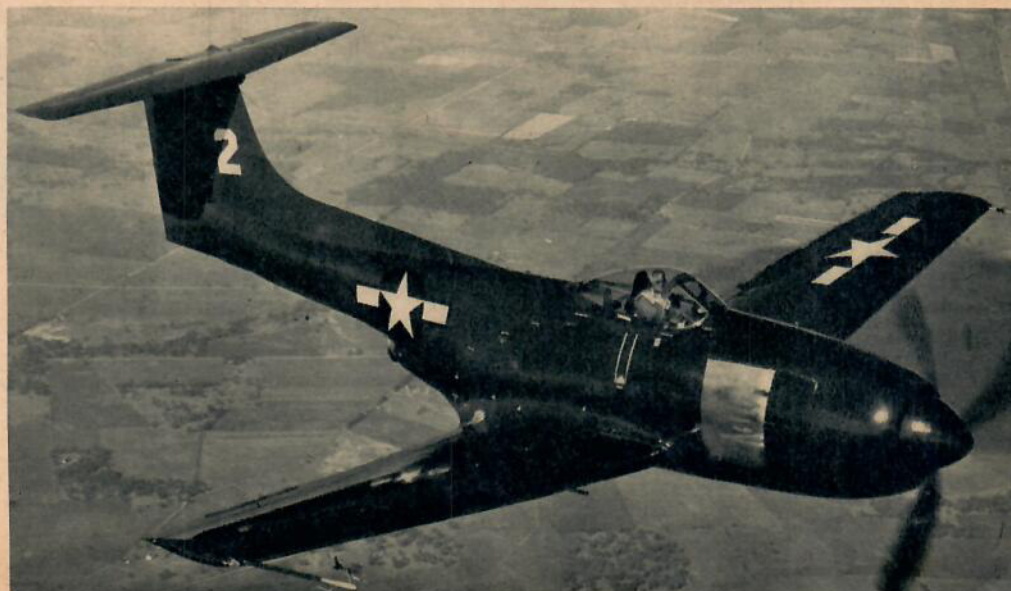
Amerikanska flottflygvapnet har under den senaste tiden tillfört en rad nya experimentflygplan.

MARTIN XP4M-1 är ett fyrmotorigt fjärrspanings- och bombplan med en flygsträcka på mer än 4 800 km. Motorutrustningen består av två Pratt & Whitney R-4360-4 Wasp Major på 3 000 hk vardera samt två reaktionsmotorer av typ Allison J 33-4 (General Electric) vardera med 1,8 tons dragkraft. Reaktionsmotorerna är placerade i de båda motorgondolernas bakre del. Toppfarten anges till »väl över» 560 km/t och marschfarten på enbart kolvmotorerna till något mer än 320 km/t. Planet har en flygvikt på »mer än» 35 ton och har normalt åtta mans besättning. Två plan har hittills byggts.

CURTISS-WRIGHT XF15C-1 är ett ensitsigt tvåmotorigt jaktplan avsett för hangarfartygsbaser. Motorutrustningen är »blandad» med en 2 100 hk Pratt & Whitney R-2800-34 Double Wasp i nosen och ett Allis-Chalmers-byggt reaktionsaggregat av typ de Havilland H-1 (Goblins föregångare) under förarplatsen. Toppfarten med båda motorerna är endast ca 725 km/t, marschfarten ca 320 km/t, stighastigheten 1 340 m/min, flygsträckan 1 965 km, topphöjden 11 900 m och landningsfarten 160 km/t. Endast två exemplar har hittills byggts.



Fjärrspaningsplanet Martin XP4M-1 har en 3 000 hk Wasp Major-motor och ett reaktionsaggregat med 1,8 tons dragkraft i varje motorgondol. En mycket ovanlig placering av stabilisatorn har Curtiss-Wright-jaktplanet XF15C-1. En 2 100 hk motor i nosen och ett reaktionsaggregat i kroppen.



OWAGE COMPARTMENT

MIDDAGEN ÄR SERVERAD!

Om Ni tror att det är långtråkigt att flyga med ett passagerarplan en längre sträcka skall Ni läsa denna artikel. Juney Dillenbeck berättar här om vilka ansträngningar flygbolagen gör för att passageraren verkligen skall må gott. Lukullisk mat, musik och bio — vad kan man mer begära!

När man diskuterar trafikflygets fördelar och nackdelar med människor som verkligen flugit ett stort antal gånger (speciellt på långflygningar nu efter kriget) finner man gång på gång följande inställning: nog är flyget ett snabbt och härligt transportmedel, men resetimmarna är långsamma och enformiga och man blir så förfärligt stel genom stillasittandet hela tiden. Detta kan nog inte bortresoneras och det accentueras naturligtvis i högsta grad vid de halvdynslånga flygningar som numera dagligen äger rum. I full insikt om betydelsen av att alltid roa små och stora barn har dock de amerikanska flygplanskonstruktörerna tagit denna lamentation ad notam och följden är att årets nya amerikanska storflygplan — enkanerligen B-377, DC-6 och i någon mån Constellation — har försetts med en hel rad trevliga nyheter som är ägnade att nedbringa »långtråkigheten» och göra flygningarna omväxlande och underhållande. Vi skall titta litet närmare på dessa »trivselsarrangemang» och först skärskåda det

(Forts. på sid. 25.)

Så här rymligt blir köket i Stratocruisern som bl a kommer att ingå i ABA:s och SAS' flygplanspark.



T v: Lastningen av isoleringsbehållarna i en Constellation sker snabbt och smidigt med arbetsbesparande lyfttruckar. — Ovan: De djupfrusna rätterna är sanltetsförpackade och tas här fram ur kylskåpet för att upphettas.



Över tre världsdelar med Ahrenbergscub. V.

Från Kairo flög Thorsten Akrell och Louise Forsell till Palestina, till det oroliga Tel Aviv. Här höll det på att gå illa för de två svenskarna. Fru Forsell har ännu ett ärr i hakan som minne av ett knivhugg och Thorsten Akrell var nära att bli nerstucken med sin egen dolk.



kunde göra att skaffa ett intyg från kapten Nash att paketet var mitt!!!!

Gårdagen upprepade sig själv punkt för punkt dock med det undantaget att jag redan efter två timmar tillkallade fru Forsell. Då blev genast tullchefen vänligare. Han blev t o m så vänlig att han föreslog fru Forsell en helt ny lösning av problemet som hon artigt men bestämt avlog. Jag hade sedan länge insett att den här affären bara kunde sluta på ett sätt och i enlighet härmed vidtagit mina förberedelser. Så var vi också i luften fem minuter efter det fru Forsell slitit alla papper ur handen på den förbluffade tullbasen och med baksidan av handen flätat till honom mitt i ansiktet, så att han inför alla sina underlydande åkte in i ett hörn, vilket var det sista vi såg av honom.

(Forts. på sid. 27.)

KNIVHUGG I TEL AVIV

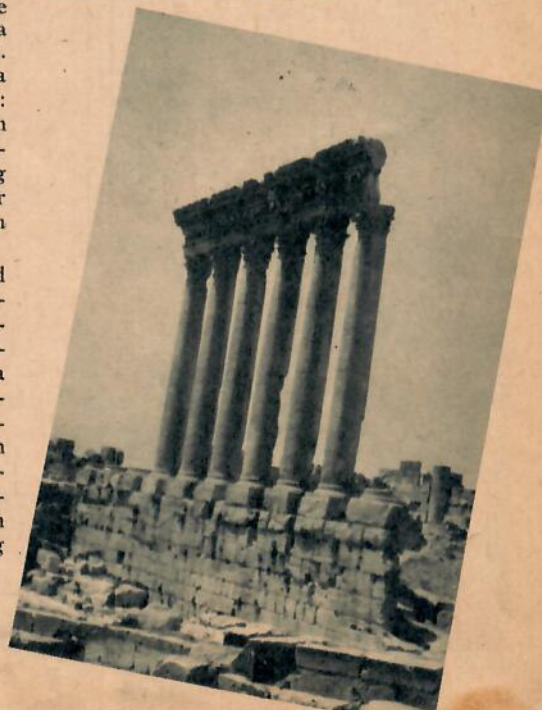
Kairo besågs vederbörligen både »by day» och framförallt »by night». Men för att skildra våra upplevelser från den senare sightseeingen måste man vara en mycket, mycket rutinerad författare för att inte komma i kontakt med diverse paragrafer i vår lagstiftning... Alltnog, den 10 oktober begav vi oss ut till flygfältet. Shell hade klarat av allting med maskinen och som alltid perfekt. Vi skulle bara »få vädret», betala avgifterna, hämta mattan och flytvästarna, som den engelske kaptenen deponerat i tullen åt mig; vi räknade med att vara i Palestina på kvällen. När rutinformali- terna klarats gick jag in till tullen och bad att få mitt paket. Tullchefen stirrade oförstående på mig, varför jag frågade om han inte kände till försändelsen. »Jodå, den fanns, men den tillhörde en engelsman vid namn kapten Nash.»

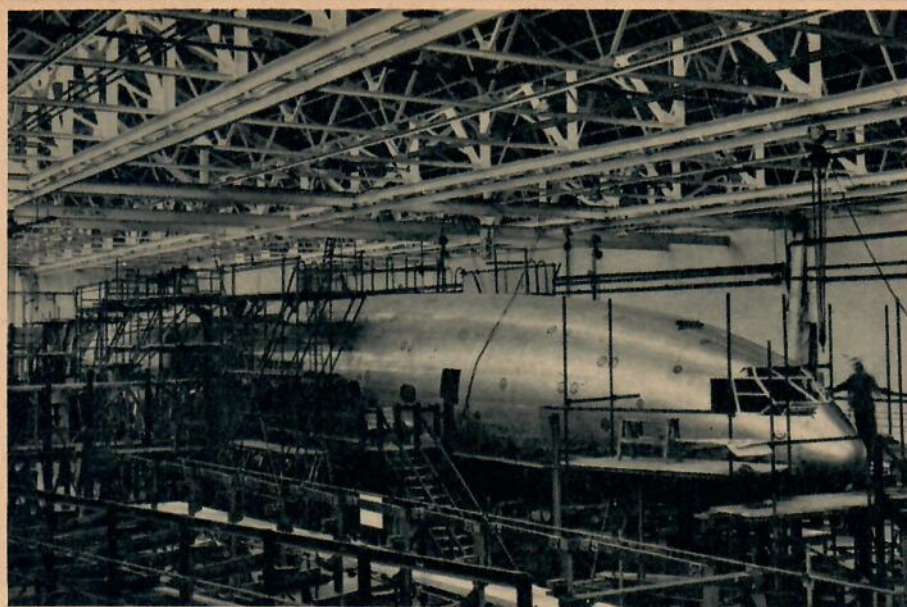
Jag förklarade hela historien för honom, men han bara ryckte på axlarna och sa att han gärna skulle lämna ut mattan om jag visade upp ett skriftligt intyg från Nash att den inlämnade försändelsen tillhörde mig. Jag försökte göra klart för honom att Nash befann sig någonstans i Afrika, men om han öppnade mattan skulle han finna

två flytvästar inuti med svenska beteckningar. Svaret härpå blev att det vore stridande mot egyptisk lag att utan kapten Nash' tillstånd öppna paketet. Vårt resonemang började kl. 10, vid 14-tiden kände jag hur mina nerver mer än sviktade och hämtade fru Forsell som läskade sig med Coca Cola i baren. Hon tog vid där jag slutat och kl. 6 på kvällen hade hon lyckats föra det hela i hamn — om vi uppfyllde följande villkor: nästa dag skulle vi presentera intyg från svenska beskickningen att mattan och flytvästarna tillhörde oss och likalydande intyg från ABA:s representant och chefen för Shellbolaget. Det var inga vackra ord som sades om egyptierna den kvällen.

Nästa morgon uppenbarade vi oss med vederbörliga intyg. Fru Forsell värmdes »Skywitch» och jag infann mig på tull-expeditionen med mina imponerande dokument i den glada förvisningen att ha uppfyllt alla fordringar. Jag överräckte papperen till den som tydligen var chef den dagen. Han tittade ointresserat på dem och förklarade att det var mohammedansk helgdag, varför gårdagens funktionärer var lediga, han själv kände inte till saken och ville jag ha ut mattan var det enda jag

Ovan t v: Så här ter sig »österns nyckel» — Port Said — från Ahrenbergscuben »Skywitch». — Överst: En karakteristisk bild från Nildeltat. — Nedan: I Belrut kan man bli beskåda denna klassiska ruin.





När ovanstående bild togs var den zeppelinliknande flygkroppen till Bristol 167 endast färdig till exteriören. Numera har arbetet med inredningen avancerat långt. Bilden nedan visar Bristolfabrikens nya jättelika hangar under tillblivelse. Hangaren lär vara världens största.

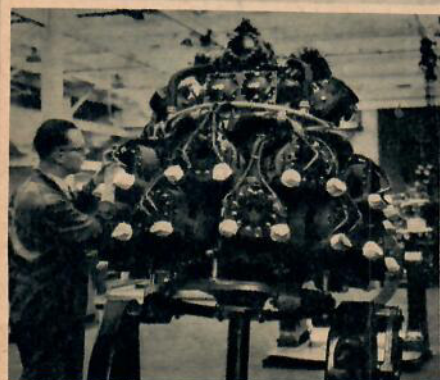


FÖR 224 PASSAGERARE!

Det jättelika åttamotoriga engelska trafikflygplanet Bristol 167 närmar sig sin fullbordan. En ny hangar — världens största! — och en ny väldig rullbana håller just nu på att färdigställas inför premiärflygningen. Bristol har fått tillstånd att bygga ytterligare tre plan. Det första exemplaret är utrustat med fyra par Centaurus-motorer på vardera 2 500 hk. Varje motorpar driver två motroterande Rotol-propellrar vilka mäter 4,88 m i diameter. Med denna framdrivningsanordning, sammanlagt 20.000 hästkrafter, kan Bristol 167

transportera 80 passagerare över Atlanten med en medelhastighet överstigande 400 km/t. Vid trafik på kortare flyglinjer kan planet inredas för inte mindre än 224 passagerare! Det andra exemplaret av Bristol 167 kommer att utrustas med åtta 3 500 hk Bristol Proteus propellerturbinaggregat, vilka ger planet en marschfart på mer än 550 km/t. Med 80 passagerare ombord kan Bristol 167 flyga 8 000 km utan mellanlandning. Arbetet med prototypen har tagit mer än två år och det har åtgått betydligt fler ritningar och arbetstimmar än för en atlantjätte av Queen Elizabeths storlek. Fem mil elektrisk ledning har använts i planet och man kan utan svårighet promenera omkring rak inuti vingen. En annan nätt siffra är den effekt som åtgår för att manövrera skevrodröden i obalanserat tillstånd: 60 hk!

Åtta artocylindriska stjärnmotorer av typ Bristol Centaurus 20 kommer att förse prototypen till Bristol 167 med kraft. Varje motor har en torr vikt på ungefär 1,250 kg.



Överst: »Little Dipper» är Ganders dare enda bar. Att den är hylligt terad framgår av bilden. — Ovan: varuhuset i Gander påminner inte om en svensk diverseshandel på land som en sådan är den väl sorterad. K är många och Island också — söta. dan: För passagerarna är det väl s entrén till väntrummet är som syn rymlig och elegant.

GANDER
NEWFOUND





På 21 timmar och 30 minuter kan en flygpassagerare från Stockholm nå Gander på New Foundland. Flygsträckan är via Oslo—Prestwick 4.901 km och via Köpenhamn—Prestwick 5.056 km. Åtta transatlantiska flygbolag mellanlandar i Gander.

GANDER

För tio år sedan var Gander på New-Foundland en frusen ödemark. I dag är Gander Airport ett av världens största, modernaste och mest frekventerade flygfält. Torsten Flodén berättar i denna artikel om hur vildmarken fått liv.

Det talas mycket ofta om hur flyget revolutionerat den moderna människans världsbild och tänkesätt: jorden har krympt, huvudstäder, länder och kontinenter har figurligt talat flyttats närmare varandra. Flygäldern har högst väsentligt ställt vedertagna tids- och rumsbegrepp på huvudet. Om man så vill kan man även komma med påståendet att flyget fått nytt liv att spira på tundror och i öknar, på ofructbara atollöar och på världskartans i bokstavlig mening »vita fläckar» — i den eviga isens regioner.

I sitt sökande efter lämpliga, om man så vill »strategiska» stöddepunkter, går det moderna trafikflyget lika litet som i så många andra hänseenden allfarvägen. Det transkontinentala storflygets byggmästare kan vid en ny linjes planering sätta fingret på högst irrationella punkter på jordytan. Och vad händer: ödemark får liv, tundran blommar, den torra öknen förvandlas till en grönskande oas.

Det är en lång rad »nya» platser, som det moderna trafikflyget ritat dit både på kartan och i det allmänna medvetandet. En av dem är Gander på New Foundland. För tio år sedan var detta Gander en frusen ödemark, som räknade en myckenhet skriande sjöfåglar som sina enda innevånare. I dag är Gander Airport en av världens största, modernaste och mest frekventerade flygfält med en genomsnittlig siffra av 500 passagerare om dagen som passerar denna luftens hypermoderna centralstation på väg till eller från Förenta Staterna och Europa.

Åtta transkontinentala flygbolag — däribland vårt skandinaviska SAS — begagnar sig regelbundet av fältet

(Forts. på sid. 23.)

SCANDINAVIAN AIRLINES SYSTEM



Ovan: Skandinaviska paviljongen i Ganders ultramoderna flygstationsbyggnad. Söt luftvärldinna och leende manlig representant för SAS tar emot. — Nedan: Hotellen för tanken till guldgrubbarackerna i Alaska — men de är försedda med komfortabla, i varje fall ändamålsenliga, sovrum.



Gander har egen brandkår som är samhällets stoltthet.



BOMBER HARRIS SER PÅ LUFTKRIGET:

INVASIONEN I EUROPA

Invasionen i Europa tycktes vid första påseendet ställa de allierade västmakterna inför ett olösligt problem. Så såg också uppenbarligen den tyska ledningen saken och tog risken att meddela det tyska folket sin optimistiska uppfattning.

Men man bortsåg från tillvaron av ett tungt bombflygvapen, närmare bestämt *Bomber Command*, som ännu kunde fälla större bombmängder och tyngre bomber än USA-flygets Flygande fästningar.

För mig stod det klart att de tunga bombarna var det enda tänkbara medlet att bryta motståndet i Atlantvallen, att förstöra fiendens bakre kommunikationer och att därigenom möjliggöra för armén att framtränga från sitt brohuvud sedan den dit samlat erforderliga styrkor.

Av dessa tre problem var det svåraste att förstöra fiendens kommunikationer.

Anfallsplanen utarbetades inom det allierade högkvarteret. Den var huvudsakligen ett verk av Tedder, som säkerligen har nära nog oöverträffade insikter i de olika vapenslagens verksamhet och den framtvingades trots ett hårdnackat motstånd, vilket delvis grundades på farhågan att dess genomförande skulle vända fransmännen mot oss.

Operationen var avsedd att inledas i mars 1944.

Det stora problemet var att lamslå hela järnvägsnätet i nordvästra Europa från Rhen till Normandie, där landstigningen skulle äga rum. För att nå detta syfte förstördes först 79 järnvägscentra.

I slutet av maj hade bekämpningen av järnvägarnas reparationsverkstäder fortskridit så långt, att vi kunde börja anfälla de järnvägslinjer som ledde till det avsedda

Bomber Harris — chefen för det brittiska bombflyget under kriget — berättar här om hur det allierade flyget laddade upp för invasionen i Europa. En skildring av de tunga bombernas oerhört betydelsefulla insats.

slagfältet i Normandie. Dessa anfall kunde endast avse att för kort tid — några dagar eller veckor — isolera slagfältet.

Efter den långvariga bekämpningen av järnvägsknutpunkterna, varunder samtidigt järnvägsnätet nära slagfältet anfölls, skulle bombflyget koncentrera sina anfall mot kustbefästningarna för att tysta dem.

En fråga av största räckvidd var härvidlag hur man skulle kunna undvika att för fienden blotta den verkliga landstigningsplatsen. Det fanns bara ett sätt att lösa frågan, nämligen den oerhört slösaktiga utvägen att utbomba åtminstone två kustbefästningar på andra delar av kusten mot varje befästning på invasionskusten i Normandie.

Kanonerna var givetvis ytterst små mål och den enda möjligheten att sätta dem ur stridbart skick var genom ytbombfällning. Många av dessa kanoner var inbyggda i betongkasematter, av vilka dock ännu inte alla var färdiga.

Natten före invasionen skulle tio batterier anfallas inom landstigningsområdet. Härfor åtgick mer än 5 000 ton bomber, den ojämförligt största bombmängd som dittills fällts i ett enda anfall. Sammanlagt fälldes 14 000 ton bomber mot Atlantvallens befästningar.

Samtidigt som vi insatte 1 136 flygplan till

anfall mot dessa kustbatterier, använde vi ett hundratal flygplan för att delta i ett mycket omsorgsfullt planlagt företag i syfte att vilseleda den fientliga radarspaningen. Vi avsåg att få fienden att tro att en landstigning i stor skala skulle göras med sjö- och luftburna trupper nära Boulogne och Cap Antifer.

Två divisioner Lancasters skulle lura fiendens kustradarstationer och genom att fälla en särskild typ av »fönster» (metallremsor) ge honom intrycket att en stor konvoj närmade sig kusten. Metallremorna måste fällas på exakt riktig höjd för att ge samma radarimpulser som ett antal stora fartyg och — vilket var ännu svårare att genomföra — på sådant sätt att det gav intryck av en konvoj som närmade sig med 7 knops fart. Lancasterarna löste sin uppgift genom att under fem timmar flyga i cirklar som delvis täckte varandra och som långsamt förlades allt närmare kusten. De under dessa manövrer fällda metallremorna skulle ge radarimpulser av samma slag som fartyg i långsam rörelse framåt. Det var förvisso en navigationsbragd att utföra dessa manövrer med sådan precision, att fienden inte misstänkte att flygplan och inte fartyg inregistrerades av radarn.

Stirlingbombare, förstärkta med Flygande fästningar, utförde samtidigt flygningar med radarstörande instrument för att begränsa räckvidden av fiendens fjärrspaningsradar, men givetvis på sådant sätt att de inte störde de »fönsterfällande» Lancasterarnas skenanfall.

En tredje styrka Lancasters patrullerade i de riktningar man kunde emote anflygning av den fientliga jakten, om den skulle försöka att ingripa mot invasionen i Normandie. Dessa Lancasters var utrustade med instrument för att hindra radiotelefonförbindelsen mellan den fientliga nattjakten och dess markstationer.

Märkvärdigt nog fick fienden intrycket att invasionen skulle utföras i Pas de Calais på grund av att han bedömde att de flygstridskrafter som närmade sig inom detta område skulle skyddas av just de Lancasterar, vilkas uppgift endast var att skydda de »fönsterfällande» Lancasterarna och de flygburna trupper som skulle landsättas i Normandie.

Slutligen utförde en flottilj Stirlings ett skenanfall genom att släppa ned fallskärmar med robotar och maskiner som åstadkom ljud liknande gevärseld och annat stridsbuller.

Några få timmar efter bombningen av de tio kustbatterierna fick vi veta hur framgångsrikt anfallet varit. Endast ett av dessa batterier kunde överhuvudtaget öppna eld, men utan verkan, när konvojen närmade sig Normandies kust.

Först mycket senare erfor vi hur effektiva våra skenanfall och störningar varit. Fienden tycks ha blivit fullständigt lurad och övertygad om att huvudanfallet insattes i Pas de Calais.

(De föregående artiklarna i denna serie var införda i nr 3—9. Forts. i nästa nummer.)

NY "HILLER-COPTER"

Sammanlagt fem helikopters av tre olika typer har hittills tillverkats av den amerikanska firman United Helicopters Inc. i Palo Alto, Californien, vilket bolag bildats och leds av den 22-åriga konstruktören Stanley Hiller Jr. Den senaste konstruktionen är en tvåsitsig experimenttyp, kallad UH-4 »Commuter». Planet är inte avsett för serietillverkning men har byggts i tre exemplar. Motorn är en 125 hk Lycoming 0-290-C som driver två motroterande tvåbladiga rotoror utförda i plåt med lättmetallbalkar. Rotationshastigheten är 250 v/min vid fullvarv på motorn (2 500 v/min). Bränsletanken rymmer 86 liter. Flygkroppen är uppbyggd på stål rör med metallklädsel. Landstället är försedd med noshjul. Data och prestanda: rotordiameter 10,5 m, tomvikt 626 kg, flygvikt 844 kg, toppfart vid havsytan 160 km/t, marschfart vid havsytan 120 km/t, flygsträcka 320 km, stlghastighet vid havsytan 290 m/min (4,8 m/sek) och topphöjd 3 650 m.



Flyktigt sett...

● AV DE SJUTTON DC-6:or som beställts av ABA och SAS beräknas sex kända levereras i november, sex i december och de återstående fem i januari nästa år. En särskild skola för DC-6-besättningar kommer att etableras i Stockholm. SAS behöver 48 DC-6-piloter och 40 radiotelegrafister, och en kurs för dessa börjar den 10 oktober med 10 elever åt gången. SAS behöver dessutom 21 färdmekaniker för DC-6:orna och en specialkurs för dessa blir i september.

● DEN 20 MARS introducerade British European Airways Junkers Ju 52 («Jupiter»-klass inom BEA) på den direkta flyglinjen London—Belfast. Tidigare har Avro XIX använts på denna linje. Sedan den 18 november förtra året har BEA emellertid använt Ju 52:or på London—Belfast-linjen via Liverpool och avsikten är också att sätta in denna flygplantyp på linjen London—Manchester—Belfast som f n trafikerar med Avro XIX.

● AVRO SCHACKLETON heter ett nytt engelskt fjärrspaningsplan som utvecklats ur fjärrbombaren Avro Lincoln. Motorutrustningen består av fyra Rolls-Royces Griffon-motorer.

● LOCKHEED AIRCRAFT CORPORATION har fortfarande planer på att slå engelsmännens hastighetsrekord med en modifierad Shooting Star. Ett omkonstruerat plan betecknat P-80R står klart att börja rekordförsöken vid det amerikanska arméflygvapnets provflygbas vid Muroc Dry Lake.

● DET HOLLÄNDSKA FLYGBOLAGET KLM har beställt ytterligare två Lockheed Constellation-plan. Med dessa och andra plan som beställts kommer KLM:s luftflotta inom kort att omfatta 17 Constellations, sju DC-6:or, 12 CONVAIR 240, 18 DC-4:or och 30 DC-3:or.

● ARMSTÖDEN på fåtöljerna i Boeing-fabrikens Strato Cruiser kommer att bli något alldeles extra! Vad sägs om följande apparatur i armstöden: strömbrytare, knapp för läslampa, signalknapp till flygvärdinnan, en elektrisk skylt som visar om platsen är «upptagen», askkopp, en anordning för reglering av ryggsätet samt en slags papperspelare för frukter i m.

● ABA har börjat ge ut en daglig nyhetsbulletin, kallad «Dagens ABA» och redigerad av redaktör Lennart Nyblom. Ett av de första numren innehåller bl a denna historia ur levande livet: «Gott ställt hade antagligen den orientalistiske herre som häromdagen kom in på ABA:s kontor i Lissabon och bad att få inhandla en DC-4 för att flyga till Paris med. Det fanns nämligen ingen tidsbellsenlig tur som passade honom. ABA-personalen lyckades dock övertala den stackars miljonären och hela hans stab att följa med det ordinarie planet på sträckan.»

● FLYGEXPRESSEN är en ny kollega till Flyg som vi hälsar välkommen. Det är Skandinaviska Aero som startat en egen liten tidning med tonvikt på fraktflyg.



Den amerikanska miljonären Milton Reynolds har slagit Howard Hughes nio år gamla världsrekord i Jorden runt-flygning med 12 timmar! Reynolds landade på LaGuardia den 16 april efter att ha flugit över 3 000 mil på 78 timmar och 56 minuter. Här ses rekordflygaren i mitten, t v om honom flygingenjören T. Carrol Sallee och t h piloten William Odom.



Det amerikanska arméflyget har fått nya nationalitetsbeteckningar. De sågs för första gången i Sverige på den Privateer som för någon tid sedan gjorde Bromma den äran. De mystiska utbuktningarna på undersidan av planet är radarinstrument.



SE-AZR är den första Luscombe Silvaire i Sverige och ägs av Kockums Flygindustri i Halmstad som f ö är svensk generalagent för den amerikanska fabriken. Planet är byggt helt i metall och har en 65 hk Continental-motor som ger det en marschfart på inte mindre än 185 km/t. Priset är 17 500 kalla.



Tage Persson (t v) och Tage Löf, Stockholms Segelflygklubb, spanar efter termik; medan Eva Nyberg får instruktion av Björn Andersson före hennes säsong-premiär (nedan).



KZ-VII från Skandinavisk Aero Industri har gästat Bromma. Här ses en närbild av den rymliga kabinen.



Ovan: Tre representanter för spanska flygbolag har besökt Sverige under ledning av direktör Gunnar Grafström i Gerente de Hansen & Cappelen, S. A. i Madrid, för att studera Scandia och Saflr. Andre man fr v är direktör Grafström, längst t h ses kapten Claes Smith. Nedan: En viktig faktor som man måste ta hänsyn till då man bygger ett flygfält är de klimatiska förhållandena. Det kan tyckas vara självklart, men ändå har det vid flera tillfällen förekommit att flygfält blivit felpacerade på grund av att de meteorologiska undersökningarna på platsen varit för ofullständiga. På bilden ses flygplatsbyggare och meteorologer i livlig diskussion vid det blivande storflygfältet vid Halmstjärn. Fr v statsmeteorolog L. Högberg, överdirektör Gunnar Jonsson, fil dr C. J. Östman och civilingenjör S. Jacobsson.



Västerbergslagens flygklubb hade häromsöndagen en lyckad flyguppvisning i Ludvika och tre dagar senare anslöt drätselkammaren 10 000 kr till de första arbetena på ett flygfält utanför Ludvika, vid Nyckelmyren i Hellsjön! Ordföranden i segelflygsektionen, ingenjör Lars Bröms, gjorde en mängd uppställningar med segel- och gildflygplan och ovan ses han klar för start i en Baby. Nedan en del av det unga flygsinnade Ludvika.



BOAC har standardiserat märkningen av sina trafikflygplan. Det vackra Speedbird-emblemet har målats på varje flygplansnos.



AW 52



METEORSUCCÉ

Det berömda engelska världsrekordplanet Gloster Meteor inregistrerade ytterligare ett rekord när det visades helt nyligen i Stockholm. Publiken torde ha varit den största som framkallats av ett enskilt plan i Bromma-demonstrationernas historia. Uppvisningen utfördes med nervpirrande skicklighet av Gloster-fabrikens provflygare, »Diggers» Coates-Preedy, och det var säkert många som stod och »höll tummarna» för att han inte skulle gå i backen med dunder och brak. Hur fort herr »meteorridaren» verkligen åkte är svårt att säga men man gör sig troligen inte skyldig till någon överdrift om man antar att hastighetsmätaren pekade oftare på 900 km-sträcket än på 800 km-dito. Några följder i form av flygvapenbeställningar torde Meteorbesöket inte få även om vapnets representanter var synnerligen belåtna med den ingående beaktning de fick tillfälle att göra med planet.

JOHN CUNNINGHAM:

INTE ÖVER 1100 KM FÖRRÄN NÄSTA ÅR!

Den raske John Cunningham, som flugit den Vampire från England till Norrköping på rekordtid, fick Flyg en kort pratstund med i Stockholm.

Beträffande DH 108:s stabilitet vid låga hastigheter sade Cunningham att Swallow, tack vare sina långa slots, mycket väl kunde jämföras med vilket modernt flygplan som helst i samma klass. Han hade också flugit långsamt med infällda slots; detta, sade han, var betydligt svårare och inte tillräckligt att göra allt för nära marken.

Inte desto mindre hade Cunningham gjort undersökningar av Swallows uppträdande vid vinkning och t. o. m. frivilliga spinprov. Planet kunde med vederbörlig stöttning bringas att vika sig rakt fram men gjorde detta med en förfärlig fart och en höjdförlust som tydligen inte var särskilt angenäm. Samma sak gällde i ännu högre grad spinproven, ty planet spinner mycket fort och med stora påfrestningar på fören. Med fasta slots på planet tycks det kunna bringas till urgång utan större svårighet. Utan användning av slots måste de speciella vingspetskärmarna användas för att häva rotationen. Vid något tillfälle hade planet från normal spin kastat om till ryggsin, vilket föreföll ha varit mycket obehagligt, men med hjälp av spinskärmarna skedde urgång efter blott två varv.

Cunningham berättade att man nu kommit till definitiv klarhet om förhållandena vid Geoffrey de Havillands ödesdigra haveri med Swallow. Geoffrey hade flugit mycket fortare än man någon gång tidigare gjort, uppskattningsvis med 1100 km/t. Vid höga hastigheter, dvs låga uppträcksvärden, ökas vingens framåtvridande moment och slutligen hade tydligen detta blivit så stort

att det inte längre kunde kompenseras genom roderutslag. Tecken till roderfladder eller liknande fenomen hade inte spårats. I stället hade planet genom detta moment deformerats till kraftig negativ V-form. Accelerationen vid rörelsen hade uppskattats till mellan 25—30 g — tre gånger så mycket som en man normalt kan tåla med följd att Geoffrey fått skuldrorna brutna, sprängt axelremmarna och farit upp i taket på kabinen. Därmed var han ur sinnesvärlden och planet fortsatte på egen hand med rasande fart till marken och demolerades.

Beträffande fortsatta hastighetsflygningar sade Cunningham att man inte skulle göra några försök att flyga verkligt fort förrän man utvärderat resultaten och omsatt erfarenheterna från robotförsöken med modeller till praktiken. Dessa försök skulle påbörjas under veckan 21—28 april. Ungefär samtidigt beräknade han att provflygningen av den brittiska AW 52 kunde ta sin början. Man får alltså ge sig till tåls ungefär ett år ännu innan rekordnoteringarna för flygning på lägsta höjd går upp emot eller över 1100 km/t.

På tal om amerikanska strävanden i samma riktning nämnde Cunningham att han sammanträffat med den av Douglas provflygare som har hand om den nya Sky Streak och att denne så småningom hade för avsikt att överskrida ljudhastigheten, eventuellt genom att gå i dykning under fullt pådrag. Även i Amerika var man emellertid inte pigg på att skynda för fort vid dessa undersökningar och det torde även här dröja minst ett år innan man är färdig för ett sådant prov.

C. B.

Sedan Armstrong-Whitworth med heder skilt sig från uppdraget att bygga en motorlös flygande vinge fick bolaget fortsätta undersökningarna med en större, reaktionsdriven försökstyp. Denna skulle byggas enligt samma konstruktionsmetoder som glidflygplanet men med en spännvidd av 27 m mot glidplanet 16 m och förses med två stycken av de starkaste tillgängliga reaktionsmotorerna, Rolls Royce Nene, med en dragkraft av 2270 kg.

Allt fick inte plats i vingen

Fast man med kraft fastslagit att en flygande vinge verkligen skulle göra skillnad för namnet för att bli aerodynamiskt fulländad kunde man inte heller på AW 52 genomföra idealet och flygplanet har alltså en kraftig ansats till kropp med en förarkabin som skjuter ett stycke framför vingen. Inte heller reaktionsmotorerna har helt kunnat döjas i vingen utan synes som ett par motor-gondoler på dess undersida. Översidan är emellertid slät. För sidstyrningen finns vidare fenor med roder i vingspetsarna.

Vingen är byggd utifrån — inåt liksom var fallet på AW 52G. Denna gång har man lyckats ännu bättre med slätheten hos »wellpappskalet» och ojämnheterna i ytan överstiger enligt mätningarna inte 0,05 mm, vilket måste sägas vara fantastiskt på en vinge med nära 6 m vingdjup. Att man nedlagt så mycket arbete på ytfinheten beror på att man i största möjliga mån vill bibehålla laminär strömning kring vingprofilen.

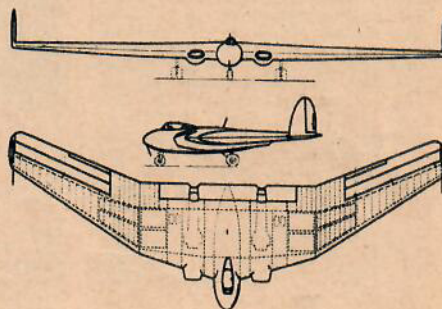
Stabiliteten svårt problem

Yttervingen har en pilform av 35°, mått efter framkanten, och profiljockleken är 18 procent vid roten och 15 procent vid spetsen. Med anledning av den starka pilformen finns en ganska stark tendens till överströmning runt vingspetsarna vid låga hastigheter med därav följande risk för överstegring och dålig stabilitet hos planet. Detta skulle kunna ha avhjälpats med vanliga slots i likhet med hos DH 108 (Swallow). Användningen av slots skulle emellertid ha kastat konstruktörernas heligaste principer överboard då de oundvikliga sprickorna vid slots i vingens framkant skulle fördärvat laminärströmningen. I stället undviker man överstegring genom gränsskikt-kontroll, dvs suger in det turbulenta gränsskiktet genom en spalt, belägen ungefär på halva vingdjupet längs större delen av yttervingen.

Permanent gränsskikt-kontroll i framtiden

Undertrycket för gränsskikt-kontrollen fås från reaktionsmotorerna. Framför inströmningsöppningarna till dessa finns två symmetriskt ordnade klaffar som i infällt läge verkar som en ejektor. Därigenom tas en del av luften till motorn från området bakom klaffarna som står i förbindelse med spalten för gränsskikt-kontroll på yttervingen. Då anordningen endast användes för att undvika överstegring har man automatiserat den så att klaffarna fälls in då man stryper bränsletillförseln till motorn eller tar åt sig styrkolonnen.

Förmodligen kommer man inom en framtid att bygga ett liknande flygplan med permanent gränsskikt-kontroll längs alla de ytor där man kan riskera turbulent gränsskikt vid normal flygning — som bekant är laminärströmning mycket svår att bibehålla vid höga flyghastigheter. Vid en sådan anordning verkar det dock troligt att man



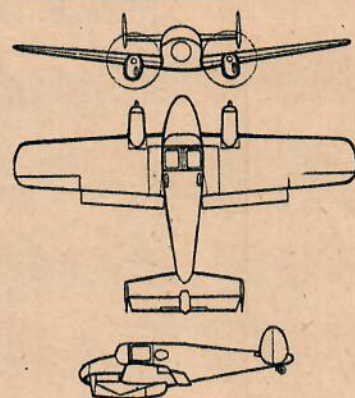


MILES M 65 GEMINI

Gemini kan sägas vara ett svar på frågan om privatflygets säkerhet. Gemini har två motorer och om en av dessa skulle strejka, kan planet hålla flyghöjden på en motor, även med full last. Gemini är alltså mycket lämpligt för taxi- och rundflygning. Fyra personer ryms i planets kabin. Byggnads-sättet överensstämmer med den av Miles vedertagna skalkonstruktionen med faner-klädsel. Landstället är infällbart och av

konventionell typ. Motorutrustningen består av två 100 hk Cirrus Minor II som driver två fasta träpropellrar. Gemini kostar i England 3960 pund. Miles-fabriken representeras i Sverige av AB Flygleveranser, Stockholm.

Data och prestanda: spännvidd 11 m, längd 7,7 m, höjd 2,14 m, vingyta 17,75 m², tomvikt 860 kg, flygvikt 1350 kg, vingbelastning 76 kg/m², effektbelastning 6,75 kg/hk, toppfart 240 km/t, marschfart 210 km/t, stighastighet 5,3 m/sek, landningshastighet 56 km/t, flygsträcka 830 km.



Klipp här!

kommer att använda en ejektor i form av en ringformig spalt kring reaktionsrörets utblåsningstvärsnitt i stället för vid inströmmingen. Annars löper man måhända risken att förbättringen av flygplanets verkningsgrad går om intet då trycksänkningen vid luftintaget till reaktionsmotorn minskar densnas dragkraft och ekonomi.

Endast ett roderorgan för längd- och tvärkontroll

Både längd- och tvärkontroll åstadkommes genom en enda yta på varje vinghalva som alltså tjänar som både höjd- och skevroder. Denna yta är delvis balanserad genom en kam, som från dess främre del skjuter in i en tält kammare och delar denna i två hälften. Genom kanaler strömmar luften i kammarens delar ut respektive in på vingens över- och undersida. Roderytan är upphängd i en hydrauliskt manövrerad klaff, vars hu-

vuduppgift är att tjänstgöra som trimklaff och välvningsklaff.

I mittvingens bakkant finns en slottad landningsklaff. Vingens maximala upptrycks-koefficient är mindre än för ett vanligt flygplan då »höjdrodret» ligger så nära tyngdpunkten och alltså inte kan balansera ut så stora moment som stjärtlplanen på ett konventionellt plan. Följaktligen är landningshastigheten för vingen större än normalt med motsvarande vingbelastning. Man har emellertid uppnått en största upptrycks-koefficient av 1,6 och hoppas att så småningom kunna helt lösa detta problem, som är ett av de mest besvärande för stjärtlösa flygplan.

Fenornas storlek beror huvudsakligen på att man måste ha full sidstabilitet vid flygning med en motor. Roderna är differentialstyrda så att det utåtridande rodret rör sig mera än det andra.

Säkrare blindlandningar än tidigare

Landstället har dubbla huvudhjul och styrbart noshjul. Fjädringssträckan har gjorts så stor att man utan större olägenhet kan flyga planet ända ned till marken och alltså genomföra blindlandningar med större säkerhet än med tidigare typer.

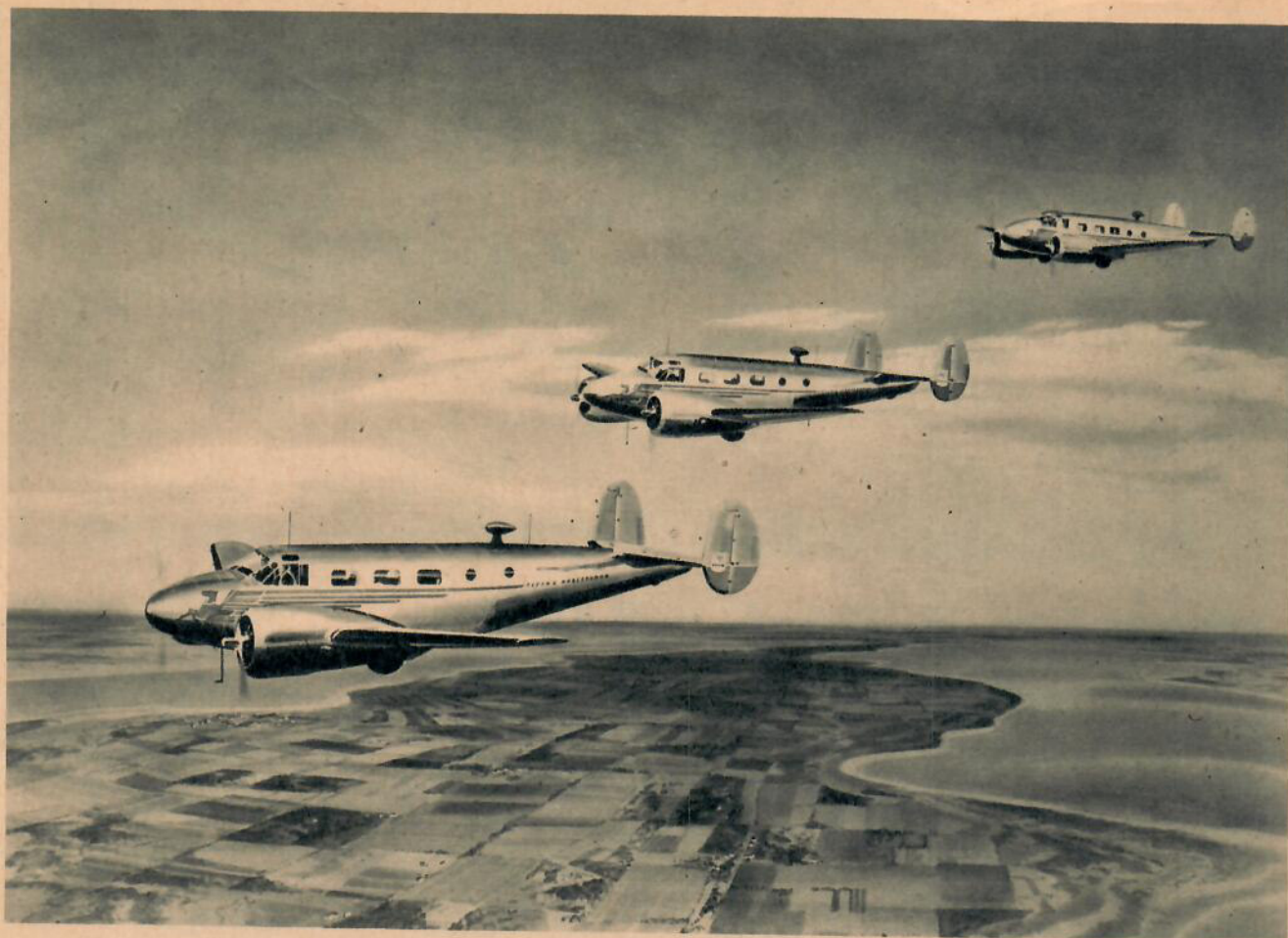
Förarrummet är utformat som tryckkabin och försett med kastbar stol så att föraren kan komma ur planet även i hög hastighet. Någon officiell siffra för planets största hastighet finns inte tillgänglig men torde röra sig omkring 800 km/t. Vingnosen innehåller en termisk avsningsanordning som förses med värme från reaktionsmotorernas utströmmande gaser. Automatiska störflygbromsar kommer att apteras på undersidan av vingen för att säkerställa kontrollen vid dykprov.

C. B.

DATA FÖR AW 52:

Flygvikt 14.900 kg.
Vingyta 120 m².
Spännvidd 27 m.
Vingbelastning 122 kg/m².
Sidoförhållande 1:6,16.
Pilform (över 24 %-linjen från rot till spets) 24°, 75°.
Tordering mellan vingrot och spets 50°.
Sammanlagd yta för fenor och sidroder 6,8 m².
Klaffvinkel vid start 25°-30°.
Klaffvinkel vid landning 40°.





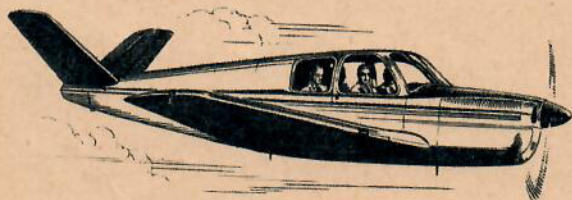
Tjugosjuhundra Flygande Hästar

SOCONY Vacuum Oil Company köpte den första »Beechcraften» för mer än tretton år sedan. De har flugit Beechcraft-plan alltsedan dess. Det senaste förvärvet är de tre Beechcraft Executive Transport som syns på bilden här ovan. Genom regelbundna turer blir det möjligt för chefer och tekniker att räkna sin restid i timmar i stället för i veckor.

Beechcraft Executive Transport har två 450-hästars motorer, som tillåter en hastighet av 320 km/tim. Planet är fullständigt utrustat för flygning även i mörker och försett med alla tänkbara bekvämligheter. Mycken annars ineffektiv

restid sparas in för de nio passagerare cabinen rymmer, samtidigt som det blir möjligt för dem att ge sina kunder en förut otänkbar snabb service.

Executive Transport Modell 18 är ett exempel på hur modernt affärsliv utnyttjar modern vetenskap för att få sitt arbete gjort snabbare, bättre och till lägre kostnad. Den knyter banden fastare mellan filialer och huvudkontor. Den ökar möjligheterna för personal av alla grader att hinna med mera arbete. Kanske finns det liknande uppgifter den kan lösa för Ert företag.



Beechcraft Bonanza även för affärsresor

Fyra utomordentligt bekväma sittplatser. Ljudisolerad — motorbullret hörs som i en öppen bil med 85 km/tim! Marschhastigheten 280 km/tim; aktionsradien 1200 km vid 264 km/tim.

Fullt utrustad — radio, belysning, vingklaffar etc.

Beech Aircraft

CORPORATION 

WICHITA, KANSAS, U. S. A.

VI JOBBAR PÅ ACKORD!

Forts fr. sid. 13.

rapporter och leda arbetet. Han får härför en extra ersättning på 25 öre i timmen. Består bygglaget av en enda man betraktas han som lagbas. Bygglaget får arbeta när det bäst passar de olika lagmedlemmarna. Jourhavande byggleddare som skall lämna anvisningar och kontrollera utförda arbeten undertecknar timrapporterna, anmäler när arbetet är klart för besiktning eller när material, ritningar, verktyg o. d. måste skaffas, finns i bygglokalen måndagar, tisdagar, torsdagar och fredagar. Man utlämnar inte fler jobb än att alla får tillräckligt utrymme. Från arbetstiden i kalenderdagar dras det antal dagar som arbetet i avvaktan på kontroll, besiktning e. d. måste vila. När ett arbete är slutfört skall antalet verkliga byggtimmar fastställas för varje man (tv) och för hela bygglaget (Tv) samt verkliga antalet kalenderdagar (dv) som med förut nämnt avdrag tagits i anspråk.

Med ledning av dessa och tidigare beräknade värden uträknas en ackordsfaktor (f) enligt följande formel

$$f = \frac{db - dv}{db} \cdot \frac{Tb}{Tv}$$

Exempel: Jobbet i vårt tidigare exempel har slutförts på 35 kalenderdagar (dv), varvid åtgått 240 arbetstimmar (Tv). Ur formeln erhålles $f = 0,875$.

Ackordet för varje man erhålles sedan genom att multiplicera verkliga antalet byggtimmar för var och en med ackordsfaktorn.

Exempel: De tre deltagarna i bygglaget har gjort 100, 80 respektive 60 byggtimmar och ackordsöverskotten blir då 37,5, 30 respektive 22,5 timmar.

I byggdagböckerna antecknas de verkliga byggtiderna (enligt exemplet 100, 80 respektive 60 timmar), men byggsättningarna som inom Stockholms Segelflygklubb utgår i form av reducerade flygavgifter beräknas efter summan av verklig byggtid och ackordsöverskott (enligt exemplet 137,5, 110 respektive 82,5 timmar). Den extra lagbasersättningen utgår även för ackordsöverskottet.

Summan av ackordsöverskotten i förut anförda exempel blir 90 timmar, vilket är hälften av det beräknade antalet byggtimmar (Tb). Besparingen i kalenderdagar var 50 procent. Ackordsöverskottet är sålunda helt oberoende av det verkliga antalet byggtimmar (Tv), vilket helt överensstämmer med den tidigare angivna grundprincipen. Ett bygglag kan alltså använda flera byggtimmar än »normalt» men ändå få ett gott ackordsöverskott genom att arbeta flera kvällar i veckan.

Ackordssystemet är den huvudsakliga formen för byggverksamheten inom Stockholms Segelflygklubb, men det finns möjligheter även för »löskefolk» att delta. För denna kategori

har reserverats mindre jobb som det inte är så bråttom med. Här kan det dock av naturliga skäl inte bli tal om några ackord.

Slutligen må framhållas att en förutsättning för ackordssystemet är nog att man tillämpar samma grunder för medlemmarnas deltagande i flygverksamheten och för uttagandet av flygavgifterna som tillämpas inom Stockholms Segelflygklubb.

Inom klubben är deltagande i byggverksamheten intet villkor för att deltaga i flygverksamheten, men vid direkt konkurrens om plats i viss kurs får den som arbetat mest eller utfört andra motsvarande prestationer företräde. Grundavgifterna vid flygning är höga och motsvarar närmast de avgifter som skulle behöva uttas, om allt arbete utfördes vid verkstäder eller av anställd arbetskraft. De som arbetar inom klubben får sedan flygavgifterna reducerade i förhållande till sina prestationer. Det finns åtminstone teoretiska möjligheter för en flitig medlem att flyga helt gratis. Klubben lämnar inte ersättning för de byggtimmar som av yngre medlemmar utnyttjas för att få diplompremierna, men ackordsöverskott som intjänats i samband med bygge för diplompremier honoreras.

De främsta fördelarna med ackordssystemet är:

1. Byggverksamheten blir lätt att planera och överblicka.
2. Överbelastning av bygglokalen förhindras.
3. Medlemmarna får full frihet att välja arbetstid.
4. Den som påbörjat ett visst arbete får också möjlighet att slutföra det utan inblandning av andra.
5. Den som arbetar mer än »normalt» får extra ersättning för detta oberoende av manuell skicklighet.
6. Arbetena slutförs på kortast möjliga tid.

KLART FÖR SEGELFLYG!



"Flagship Reykjavik"



AOA har som bekant lagt om flygrouten för sin trafik på Skandinavien. I stället för Shannon på Irland använder man Keflavik-fältet utanför Reykjavik som mellanlandningsplats, vilket förkortar flygtiden med ungefär två timmar. På bilden ses DC-4:an »Flagship Reykjavik» före avfärden från La Guardia. Tre turer i veckan görs f n. Mellanlandning i Köpenhamn görs två gånger i veckan och i Oslo en gång i veckan. Bromma är slutstation för alla turer.

GANDER

Forts. fr. sid. 17.

som mellanlandningsplats vid »hoppet» över Atlanten. Inte mindre än sju cementerade start- och landningsbanor (av vilka en är 6 000 feet och två är 4 500 feet) står redo att hjälpa i väg och ta emot jätteflyglarna. Tjugo kraftiga radiosändare står varje minut av dygnet i kontakt med flygstationerna i Amerika och Europa och just i dagarna har Gander fått så kallad Ground Controlled Approach (världens mest ultramoderna radar och pejlingsanläggning), som möjliggör att »plocka ned» maskinerna från skyn i den tätaste dimma eller den tjockaste snöryka.

Under sista kvartalet av 1946 passerade mer än 600 transatlantiska plan Gander, under en sexmånadersperiod räknade man 100 000 »genomgåendes» passagerare och på goda grunder räknar man med att totala antalet flyg-gäster för 1947 inte kommer att hålla sig under 350 000.



För
verklig
finrakning

matador

rostfri

FRAN SVERIGES STÖRSTA RAKBLADSFABRIK

3 hål 25 öre
Slits 30 "
Facette 40 "



Bland de prominenta passagerare

som passerat Gander under och efter kriget kan nämnas general de Gaulle, utrikesminister Molotov, premiärminister Atlee, fältmarskalk Smuts, kung Peter, Vivien Leigh, Marlene Dietrich (och varför inte i sammanhanget nämna vår egen Signe Hasso och Viveca Lindfors). En trogen gäst har Silas direktör Per Norlin varit, som torde ha passerat Gander minst fjorton gånger vid det här laget. Mottagandet för dem har varit demokratiskt lika, ty Gander har bara tre hotell »Saturn», »North Star» och »Jupiter» samt en bar som heter »Little Dipper». Med all rätt kan man kalla Gander för flygstaden som aldrig sover. Ty plan kommer och går under dygnets alla timmar. Ganders stamkunder är givetvis piloterna och den övriga flygande personalen.

Runt kring flygfältet håller nu en mera permanent bebyggelse på att växa upp. Den mera bofasta delen av befolkningen räknar redan 2 500 själar. Man har åtminstone ett par biografier, en kyrka, egen brandkår och eget sjukhus. Butikernas antal ökar och stämningen på denna för bara några år sedan gudsfrågata plats är i allmänhet den bästa.

Som »ett dimmigt och ruggigt blåshål»

karaktäriserar ofta gästande passagerare Gander. Statistiken talar emot dem. Under de första elva månaderna av 1946 var Gander tillgängligt under 86,5 procent av tiden och sedan dess tycks väderleksförhållandena varit ännu gynnsammare. Ganders meteorologiska station är en högst vidlyftig apparat inom det hela. Man står i radiokontakt med praktiskt taget hela världens meteorologer, 13 »väderbåtar» på Atlanten ger kontinuerliga väderleksrapporter och färskas sådana får man till och tillfälligt inkommande flygare.

Bygandet av flygfältet påbörjades 1936 och bakom arbetet stod Newfoundlandss regering och det Brittiska Luftfartsministeriet. 1938 lät Ganders radiostation första gången höra sig i eteren och fältet var praktiskt taget färdigt att tas i bruk, när kriget bröt ut. Såsom varande Amerikas närmaste kontaktpunkt mot Europa blev dess strategiska betydelse enorm under slaget om Atlanten. Det blev också snart nog den viktigaste stödposten för »färjtrafikens» av amerikanska plan till de allierade. I tusentals passerade de Gander, tankade eller övernattade och fortsatte till Europa.

1942 övertog

kanadensiska regeringen officiellt fältet och när Amerika inträdde i kriget avlöstes Royal Air Force av United States Air Force. Efter fredsslutet övertog Newfoundland (Storbritanniens äldsta koloni) själv flygfältet. Som redan inledningsvis nämnts kan det nu räknas som ett av världens allra modernaste i flygtekniskt hänseende. Myndigheterna i Newfoundland hoppas inom en inte alltför avlägsen framtid göra själva »stadens» lika modern. Man planerar att bygga nya, komfortabla hotell och hoppas att den dag skall komma, då passagerarna inte bara flyger världshus förbi utan stannar.

Man siktar med andra ord på att locka turister till Gander. För sportfiskare bör Newfoundland vara ett Eldorado eftersom en tredjedel av den ofantliga halvöns yta består av sjöar, floder och bäckar. Laxöring och andra delikatesser finns det så gott om att man sägs »kunna plocka dem med händerna». Även jägaren kan få sitt lystmäte, inte minst om hans jakt hobby i dubbel mening tar sikte på sjöfågel.

Torsten Flodén.

Rekordår för Kastrup

Trafikintensiteten på Köpenhamns flygplats Kastrup var under 1946 tre gånger större än under det bästa förkrigsåret 1939. Under 1946 anlände och avreste 235 000 passagerare till och från Kastrup mot 72 000 år 1939. Även för DDL var 1946 ett rekordår: Förra året flögs 3,5 miljoner km mot i miljon km 1939, 100 000 passagerare befordrades mot 30 000 under 1939. Mest imponerande är dock godsbefordringens kolossala uppsving från 3 000 ton 1939 till inte mindre än 21 000 ton.

Under 1947 planerar DDL att upprätta ett flertal nya flyglinjer, bl a Köpenhamn—Reykjavik och Köpenhamn—Moskva.

Flygskola



Under förra året beställde det holländska flygbolaget KLM ett antal tvåmotoriga övningsplan i USA på uppdrag av holländska staten. Beställningen gjordes hos Beech Aircraft och omfattade nio Beech 188. Flygplanen är avsedda för den civila »Rijksluchtvaart school Holland».

VÄRRE ÄN VÄRST

Forts. fr. sid. 10.

Tidigt 1944 offentliggjorde det brittiska ministeriet för flygplanproduktionen en specifikation för ett nytt reaktionsaggregat som skulle ha en dragkraft på minst 1 800 kg och en vikt som inte fick överstiga 1 000 kg. Rolls-Royce »Nene I» byggdes efter dessa anvisningar, och resultatet blev en motor som för närvarande har en statisk dragkraft på 2 270 kg, en diameter på 126 cm och en vikt av endast 726 kg. I huvudsak liknar »Nene» sin föregångare »Derwent» men »Nene» är inte enbart en förstord version av »Derwent» med förbättrade prestanda. Effektiviteten har sjunkit till 0,36 per kg dragkraft från 0,57 kg per kg dragkraft för »Derwent I». När specifikationen ursprungligen presenterades hade »Derwent I» med en dragkraft på 900 kg, utvecklats till »Derwent IV» som ger obetydligt mindre än 1 100 kg dragkraft. Möjligheterna till en direkt uppförstoring av »Derwent» undersöktes, men de stipulerade 1 800 kg i dragkraft skulle kräva en ökning av diametern från 110 till nära 152 cm. Emellertid genomfördes en fullständig omkonstruktion genom vilken det blev möjligt att erbjuda alla eftersträvar prestanda med en diameter på endast 126 cm. På den anmärkningsvärta korta tiden av fem och en halv månad konstruerades och byggdes det första Nene-aggregatet, vilket blev så pass lyckat att man kunde genomföra en timmes framgångsrik provkörning i bänk med fullgas.

Med dessa utomordentliga resultat för ögonen insåg man att en vidareutveckling av Derwent-aggregatet skulle bli föga fruktbärande. Av denna anledning blev också den nya »Derwent V» — som är installerad på rekord-Meteor Mk IV — mera en nedförminskad »Nene» än en förbättrad version av »Derwent IV».

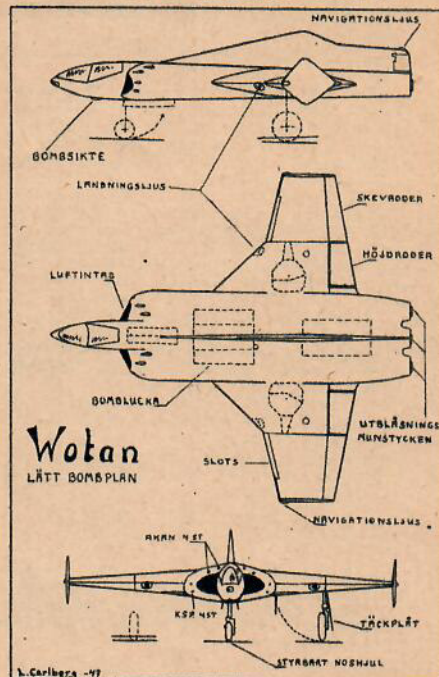
De resultat som framkommit vid provkörningar av »Nene» i bl a en ombyggd Avro Lancastrian ger vid handen att motorn med sin höga effekt och låga vikt även kommer att bli väl lämpad för tunga flermotoriga medeldistansbombare. Dr S. G. Hooker, en framstående engelsk flygtekniker, har också nyligen offentliggjort några beräknade prestanda för en Lancaster utrustad med fyra »Nene»-aggregat. Det uppgavs att med en flygvikt på 27 ton skulle marschfarten på alla höjder upp till ca 11 000 meter bli ca 650 mot tidigare 340 km/t. Med Lancasters nuvarande bränsletankar skulle flygsträckan bli ca 1 600 km vid en flyghöjd på ca 9 000 m, dvs knappt hälften av den nuvarande. Vikten av fyra »Nene»-aggregat är emellertid endast 3,6 ton mot 5,4 ton för fyra Merlin-motorer. Tankutrymmet skulle alltså avsevärt kunna ökas, vilket skulle förlänga flygsträckan betydligt.

Det första flygplan som utrustades med »Nene»-aggregat var det amerikanska jaktplanet Lockheed P-80 Shooting Star. Senare har även Vampire II och Vickers nya jaktplan E-10/44 flugits med »Nene»-motor.

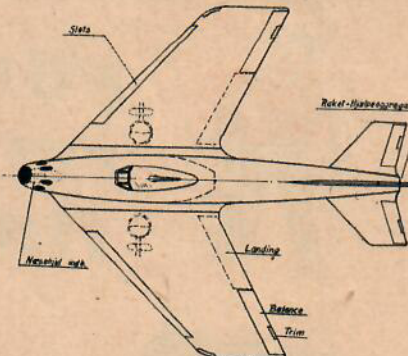
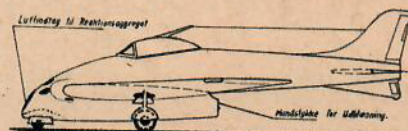
Data och prestanda för Rolls-Royce »Nene I»:

Max diameter 1,257 m, frontyta 1,208 m², längd överallt 2,459 m, vikt (komplett, fast utan hjälppapparater för flygplanet) 726 kg, max dragkraft vid marken 2 270 kg vid 12 300 v/min, d:o vid 965 km/t 2 040 kg, bränsleförbrukning 1,065 kg per kg dragkraftimme.

Amatören konstruerar



»Wotan» heter ett lätt bombplan som stockholmaren Lemnart Carlborg ritat. »Planet kan sägas vara ett mellanting mellan flygande vinge och flygande anka», skriver han. »Jag har tänkt mig planet som ett lätt bombplan med tre reaktionsaggregat, varav det mittersta vid längre flygningar kan uthytas mot en bränsletank. Besättningen består av tre man. Planet har en spännvidd på 15 m och en längd på 16,6 m. Toppfarten uppskattas till 2 500 km/t.»



En av våra danska läsare, Bent Grönvad, har skickat in denna ritning av sitt reaktionsjaktplan »Sölvpilens». Förutom ett reaktionsaggregat har planet även ett raktaggregat som sitter i stjärten och används vid start eller vid behov av mycket snabb acceleration. »Konstruktören» har tänkt sig att toppfarten skulle ligga på omkring 1 200—1 400 km/t.

MIDDAGEN ÄR SERVERAD

Forts. fr. sid. 14.

kanske allra viktigaste, vare sig man befinner sig på marken, till sjöss eller i luften, nämligen förplägnaden.

Ursprungligen hade detta lösts på så sätt att passagerarna fick inta sina måltider på marken vid ett längre uppehåll på flygstationen. I början av 1930-talet när flygningarna började ta flera timmar kom dock en av de »Stora» bland USA:s flygbolag på idén att bjuda passageraren på en smörgås under färden. Det var då oftast andre piloten som delade ut dessa »småkor». Hur som helst blev uppslaget synnerligen populärt och anammades snart av hungliga (!) konkurrenter. Den ena linjen bjöd på smörgåsar och mjölk, den andra kanske kom med fritt val mellan kaffe, te eller mjölk och den tredje ytterligare någon kullarisk nyhet. Sålunda åstadkom konkurrens- och prestigehansyn och passagerarnas skärpta fordringar att hela idén med utdelning av smörgåsar undan för undan övergick till servering av reguljära måltider. Den ursprungliga artighetsgesten hade vuxit ut till en av passagerarserviceens viktigaste funktioner och tarvade nu en betydande stab av människor för att skötas effektivt. Under det första decenniet hade de direkta kostnaderna för mathållningen nära nog 10-dubblats per portion (från 40–50 öre till 4–5 kronor). I TWA t. ex. var de totala utgifterna för enbart maten mer än 2.000.000 kr eller 5.600 kr per dag år 1945.

Mat efter de land man flyger över

Efterkrigsflyget över oceaner och kontinenter i 12 till 14 timmar i sträck skapade nya och allvarigare cateringproblem (caterin = det internationellt vedertagna engelska uttrycket för flygbolagens förplägnadstjänst). Det var inte små krav som flygpassagerarna ställde vid det här laget — minst två och kanske tre måltider måste ibland serveras i sträck i luften och likväl vara av minst samma höga kvalitet och smak som de var vana vid från tåg eller båt. I USA råder två meningsriktningar ifråga om hur denna flygförplägnad bäst kan skötas. De konservativa hävdar bestämt att det gamla (och nuvarande) cateringssystemet med måltider, lokalt anrättade på flygstationen, land för

land, vore avgjort att föredra. Servering av de olika ländernas specialiteter vid flygning över ort och ställe skulle enligt deras mening utgöra en lockande reklam såväl som en ekonomiskt lyckligare lösning på problemet. Ett annat argument är att det skulle vara hälso-sammare ur ren aklimatiseringssynpunkt.

Förstklassiga kök vid varje storflygfält skulle dag för dag preparera det egna landets mest utsökta rätter och förse varje flygplan med fullständiga varma måltider under mellanlandningen. Flygplanets galley är enligt denna metod endast inredd med lämpliga värmeskap, där portionerna förvaras väl upphettade tills de skall serveras av flygvärddinnan.

De radikala å andra sidan har en helt annan lösning att komma med, nämligen djupfrusen färdiglagad mat som uppvärms till ämtemperatur antingen på marken eller t. o. m. i flygplanet omedelbart innan förtärandet. Med denna metod kan maten anrättas på endast ett eller ett par centrala platser under noggrann hygienisk kontroll. Själva djupfrysningen bereder egentligen inga överstigitliga svårigheter. Flera firmor i USA hade redan före kriget utexperimenterat en framskriden teknik för frysning av färdigkokt mat och numera är försäljningen av dessa varor till de dagliga konsumenterna en utomordentligt lukrativ affär. Däremot hade de inte bekymrat sig så mycket över upptämningsmetoderna och just här har följaktligen de

En modern amerikansk flygmiddag på specialtillverkad bricka.



Mången husmor kommer säkert att se med avundsjuka blickar på Strato-culners högmödrarna kök.

värsta stötestenarna legat, då det gällt att aptera systemet för bruk i flygplan.

Själva gången i flygbolagens förplägnadstjänst med frusen mat är i stort följande. Först kokas, bakas eller stekas individuella maträtter i hypermoderna kök enligt de speciella recept som gäller för att ge bästa resultat i den fortsatta frys- och upptämningsproceduren. Så följer omedelbart sanitetsinpackning — det kan då antingen vara fråga om enskilda rätter såsom potatismos, jordärtskockor, hummer eller väfflor eller kombinerade såsom kött och grönsaker redan upplagt som en färdig varmrett — varefter rätterna går till frysapparaten, där de utsätts för blåsterfrysning, d. v. s. frysning genom luft, som med hög hastighet strömmar igenom kylrör med en temperatur av -40°C . De djupfrusna rätterna nedläggs sedan i isolerade behållare och överflyttas till en förvaringslokal, där temperaturen är ca -20°C . Här får de kvarligga tills de sänds med lastflygplan till respektive huvudflygplatser utefter flygrouterna, där de likaledes förvaras i fryskammare.

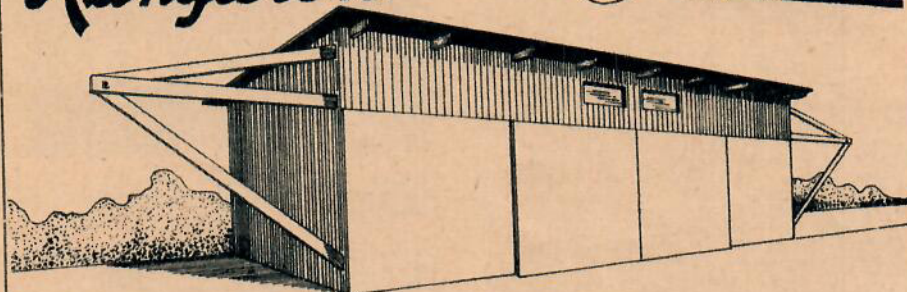
Jordgubbsglass i efterrätt

Det kan förresten kanske roa att se en middag som amerikanerna bjuder på i sina flygplansjättar i år. Här följer en typ-menü:

(Forts. på nästa sida.)



BV
Hangaren



för ett flygplan

LÖSER SPORTFLYGETS HANGARFRÅGA

Levereras i sektioner — lätt att montera — patentsökt

REPRESENTANT

A.-B. AHRENBERGSFLYG

LINDARÄNGEN — Tel. 67 58 12

Tillverkare: A.-B. BYGGNADSVÄRKEN — GÖTEBORG

Tel. 11 48 85 — 13 25 84 — N. Olofsson, hostad tel. 16 85 75

**Allt om
dagens flyg**

får Ni läsa i

VÅRA FLYGPLAN

av LENNART SUNDSTRÖM

Allt om civila och militära flygplan, som finns i Norden och som väntas komma. Ca 90 olika typer, samtliga avbildade och noggrant beskrivna.

1: 75

För modellflygare och den
hobbyintresserade har dess
utom utkommit:

**MODELLPLAN-
KONSTRUKTION**

av SIGURD ISACSON

Önskeboken för alla modellflygare. Lär er att själv konstruera en flygande modell. Rikt illustrerad.

4: 50

SKALAMODELLBYGGE

Rikt illustrerad. Den första bok i sitt slag i Norden.

2: 75

HOBBYBOKEN

Flyg, båtar, bilar, järnvägar. Rikt och instruktivt illustrerad. Stort format.

4: 50

Till Bokhandel
eller **AB LINDQVISTS FÖRLAG**
Grevturegatan 18 - Stockholm

Var god sänd de av mig förprickade böckerna mot postförskott. Porto tillkommer.

Namn

Adress Flyg

LINDQVISTS HOBBYBÖCKER

Forts. fr. föreg. sida.

Skaldjursocktail

Hönsbuljong

Blandade kex - Rådlisar - Picklesgurkor

Oliver - Selerihjärtan

Halstrad Fillet Mignon med sås Bordelaise

Potatisrisoller - Sparris med smör

Fruktsallad Deluxe med majonnäs

Kuvertbröd med smör

Jordgubbsglass med tårta

After Dinner Mints

Kaffe - Te - Mjölk

Om man sedan tillägger ett härligt rödvin och en dubbel VO som serveras till självkostnadspris förstär man hur nära paradiset (!) såväl gourmén som gourmanden kommer i trafikflygplanet 1947.

Men det är ingalunda blott på den kulinariska fronten som ansträngningar gjorts för att göra det trivsamt för flygpasageraren. Redan före kriget blev det tillåtet att röka i flertalet plan och vidare tillhandahålls aktuella tidningar och tidskrifter samt skrivpapper och skrivunderlag för den mera företagsamma gästen. I de stora moderna planen utvidgas detta program avsevärt. Barservice i avskilda små sällskapsrum tillhör de mera lockande nymodigheterna.

På Strato-cruisern t. ex. kommer det att finnas en särskild bartender, som ordnar drinkar och servering av snacks (små sandwiches etc.) en trappa ned i sällskapsrummet.

Där nere finns det bättre plats att röra på sig eller sitta okonventionellt runt ett bord för att konversera eller spela kort. Har man barn med sig får de leka med några av de leksaker eller spel som också ingår i utrustningen. För babies finns det specialkonstruerade små sängar eller krubbor där de kan ligga säkert instoppade under hela flygfärden väl omskötta av flygvärdinnan.

Blo och musik i luften

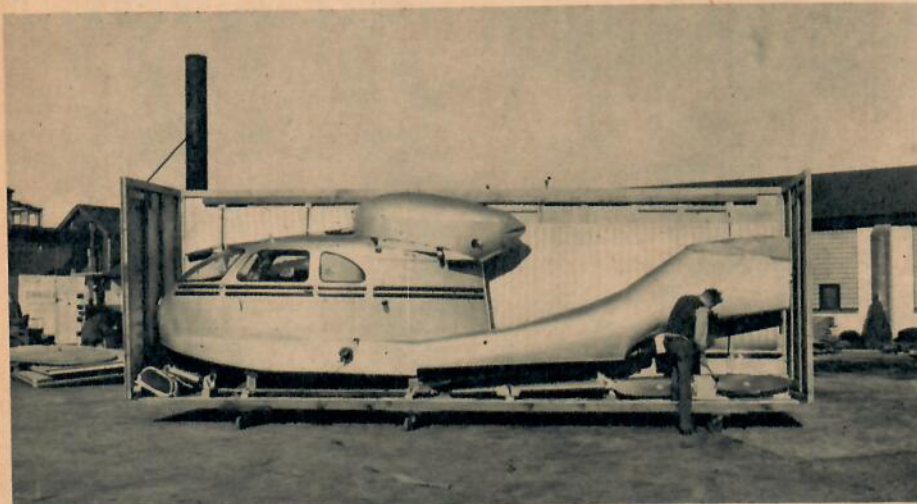
Sedan blir det musik- och filmunderhållning då och då under resan. Den förra kommer från en bandåtergivningsapparat med kontakt vid varje sittplats. Passagerarna kommer att förses med sanitiserade lättvikts-hörlurar, vilka efter behag kan inkopplas i dessa kontakter. Var och en kan sedan reglera volymen och njuta av det mest utomordentliga och störningsfria musikprogram som tänkas kan. Vad beträffar den senare har man i vissa Constellations och Strato-cruiserns lätt installerat en 16 mm ljudfilmsprojektor, vilken återger filmen på en 80x110 cm stor duk uppsatt på avbalkningen mellan förarhytt och kabin. Ljudet återges i hörlurar. Man visar bara de allra nyaste Hollywoodfilmerna, t. o. m. innan de har släppts ut på marknaden i hemlandet. En av de nyheter slutligen som säkert kommer att bli uppskattad i allra högsta grad är den speciella instrumentpanel för passagerare, som Boeing lanserar i Strato-cruisern. Den placeras invid spiraltrappan ned till sällskapsrummet och utvisar ytter- och inner-temperatur, tiden, såväl lokal som GMT, flyghöjden samt verklig flyghastighet; ovanför panelen finns en stor översiktskarta över flygrouten utförd i illuminerat prexiglas. June Dillenbeck.

På Boeing-visit

Luftfartsinspektören Karl Hultström, som i Amerika deltagit i en PICA-konferens, besökte häromdagen Boeing-verken i Seattle för att studera några av de nya flygplan som där konstrueras. Här har han fått i sina händer en liten modell av Boeing Strato-cruiser, försedd med Scandinavian Airlines System's emblem, och beundrar tillsammans med Boeings försäljningschef Frederick B. Collins dess smäckra linjer. SAS har som bekant beställt fyra Strato-cruiserns för non-stop-trafik mellan Skandinavien och New York.



NERPACKAD SEABEE



Trots Seabees relativt stora format — nära 12 m spännvidd och 8,5 m längd — packas planet ner i stora trälådor vid leveranser till Europa. Av de 440 Seabee-amfibler som levererats av Republic-fabriken fram till mars månads början exporterades 62 plan. Den första veckan i mars skeppades en ny Seabee-leverans om sju plan till Sverige. Ostermans Aero AB har beställt sammanlagt 25 plan.

KNIVHUGG I TEL AVIV

Forts. fr. sid. 15.

Flygningen till Port Said

är något av en upplevelse. Till vänster har man den bördiga gröna Nildalen, rakt under sig den ofruktbara öknen och österut Suezkanalens blå band, gränsen mellan två kontinenter och en av världshandels puls-ador. Port Said var sig likt. Smutsigt, bråkigt och synes huvudsakligast vara befolkat av pornografiska gatuförsäljare.

Nästa morgon försvann Afrika i ett blått dis bakom »Skywitch» fena när vi flög in över den tredje kontinenten — Asien. Efter en absolut händelselös flygning landade vi efter några timmar på Mellersta Österns största flygfält, Lydda i Palestina. Shellbolaget i Kairo hade telegraferat vår ankomst, så hela personalen stod uppställd och innan jag ens hunnit kupa motorn överräckte chefen brev och telegram från Sverige, förstresten nästan de enda vi fick på hela resan. Egentligen hade vi tänkt fara till Jerusalem, men kommunikationerna var så dåliga, att detta inte lät sig göra. Shell körde oss i stället till Tel Aviv och skaffade oss rum på stadens bästa hotell.

Tel Aviv gör ett absolut förbluffande intryck. Man vet att man befinner sig i orienten och här är en stad på flera hundra tusen invånare, vilken är helt europeisk, hypermodern och där man inte ser en enda färgad. Befolkningen synes till hundra procent utgöras av europeiska judar och det förhärskande språket är — hör och häpna — tyska!

Det talas tyska på gatorna och i affärerna och på restaurangerna är matsedlarna tryckta på tyska.

Knivhugg i Tel Aviv

Det var en ganska livlig stad just då. Den surrade av rykten och det politiska intrigspelet utlöstes dagligen i arresteringar, repressallemord, bombattentat och skottlossning på gatorna. Vi var ju ute för att se oss omkring men gjorde det nästan väl grundligt en kväll på en skum bakgata. Det synbara resultatet av den sightseeingen bär fru Forsell i form av ett två centimeter långt ärr efter ett knivhugg på vänstra sidan av hakan. Själv råkade jag en kväll i den ganska barocka situationen att nästan bli nerstucken med min egen kniv. En jude smög sig på mig bakifrån och lossade min stildkniv utan att jag märkte något. Jag fick emellertid en känsla av att allt inte stod rätt till och vände mig om just som han höjde kniven till hugg. Vi drog oss emellertid som segrare ur båda striderna.

Allt innehav av vapen

var belagt med dödsstraff, vilket förbud vi glatt trotsade, något som även visade sig vara en klok åtgärd då den största förtjänsten av våra segrar får tillskrivas min pålitliga Walter 7:65, ett par »Blackjacks», läderomspunna blygdaggar samt sist men inte minst stildkniven.

Efter en vecka hade vi emellertid fått nog av judar och politik och på blanka och välvårdade vingar bar oss »Skywitch» till Beirut, huvudstad i den nybildade republiken Libanon. Man började märka hösten nu och vådret

kom denna annars underbart vackra stad att visa sin ofördelaktigaste sida.

Efter att ha varit genomvåta i tre dar och uppnått av ohyra i tre nätter lämnade vi så Libanons cedrar bakom oss och satte kurs på Medelhavets pärla, den mångombersjungna Cypern i oskuldsfull okunnighet om att vi nästa dag skulle få uppleva det stora äventyret.

Thorsten Akrell.

(Forts i nästa nr)



Det finns hos
PUB

Uniformsmössa

i förnämligt utförande av vitt sanforiserat bomullstyg, ny kvalitet
9:—, 11:75

Vid beställning v.g. lämna uppgift om storlek, emblem och gradbeteckning.

PAUL U. BERGSTRÖMS AB
STOCKHOLM 3

Detta plan säljes billigt

1 st. RWD 13 — 3-sitsigt privat- och skolflygplan med reservmotor — säljes nyöversett till mycket förmånligt pris. Planet är lättfluget och absolut idiotsäkert och därför idealiskt som skolflygplan. Dessutom är vingarna lätt fällbara så att planet tar mycket liten hangarplats och därigenom låga hangarhyror.



Förfrågningar och anbud skriftligen till
SAA, Mäster Samuelsgatan 18, Stockholm.



SKANDINAVISKA AERO AB

Nya militärmeteorologer

I närvaro av generalmajor Ljungberg och överdirektör Stelmarm utexaminerades nyligen den första kullen fackutbildade militärmeteorologer vid Meteorologiska Institutet i Stockholm. Kursen har pågått i tre år med både militär och civil undervisning och under denna tid har eleverna fått en utbildning som fullt motsvarar internationell standard. Primus på kursen blev kadett Tore Westerdahl och de övriga nybakade militärmeteorologerna var kadetterna Karl Borell, Bengt Ahrenstedt, Arne Sundgren, Ernst Cronstrand, Sture Wickerts, Arne

Jonason, Nils Melin, Kjell Andersson, Martin Ehde, Gustav Karlsson och Karl-Axel Roos. Efter examen fick kadetterna 14 dagars semester, därefter blir de placerade på flotttiljerna.

Surplus-B 17 till Etiopien

Underhandlingar pågår om att sälja 15 störtbombplan av den svenska typen Saab B 17 till det etiopiska flygvapnet. Regeringen har i dagarna godkänt försäljningen av planen. I tillverkning har B 17-planen kostat ca 300 000 kronor per styck men försäljningspriset för samtliga femton plan ligger mellan 500 000 och 1 miljon kronor.

2-sitsigt biplan,

150 hkr, godkänt för avancerad flygning, lämpligt för skolflygning och segelflygbogsering. Svar till »Grundöversett», Flyg, Tegnérgatan 35, Stockholm.

Svar på frågorna på sid. 12:

1) Karup på Jylland. 2) I Säve vid Göteborg. 3) Heinkel He 114. 4) Saab Scandia. 5) Gösta Brink, F 11.



Kan Ni flyga?

HANS PETERSONS MOTORSKOLA

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

TELEFONER: ORSA 242 - 600

MEDALJER, PLAKETTER FÖRENINGSMÄRKEN KLUBBMÄSTERSKAPSTECKEN

Skisser och kostnadsförslag fritt på begäran.

SPORRONG & CO.

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



"THOR" BENSINMOTORER

för FLYGPLAN, BAT- och BILMODELLER

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

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

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

Data: Hkr 1/4. Klass: C. Typ: 2-takt. Varv/min. m. svänghjul: 5.000—18.000. Varv/min. m. luftprop.: 7.000—14.000. Pris komplett körklar m. spole, kondensator, bensintank, tändstift, 2 fria service samt 3 mån. garanti kr. 135:—.

Firma ESKADER

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



VILKA ÄR PLANEN?

När Ni funderat ut vilka flygplan bilderna föreställer kan Ni skicka in lösningen till FLYGs redaktion, Tegnérgatan 35, Stockholm, före den 31 maj. Märk kuvertet »Bildpristävling 10». En tia och tre femmor i pris.



Lösning till »Bildpristävling 1»:

1) Lockheed P-38 Lightning. 2) J 9. 3) J 22. 4) De Havilland »Mosquito».

1:a pris, 10 kr.: Bengt Nilsson, Runstensgatan 11, Uppsala.

2:a—4:e pris, 5 kr.: Stig Sohlberg, c/o Andersson, Trädgårdsgatan 3, Söderhamn, Östen Söderqvist, Thörings, Östervåla, och Rolf Slevert, Tvartorps gård, Relmåra.



TIDSKRIFT FÖR FLYGVAPNET

Officiellt organ för

Kungl. Svenska Aeroklubben

Organ för

Svenska Pilotföreningen

Utkommer varannan torsdag

REDAKTION:

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

Danmark: Johs Thinesen, Finsens Allé 29, Odense

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

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

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

Fri diskussion i FLYG. För åsikter, framförda i signerade artiklar, svarar författaren.

ANNONSAVDELNING:

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

EXPEDITION:

Förlagsaktiebolaget FLYGNING
Sveavägen 53 - Stockholm

Postgirokonton: 1111.

Prenumerationspris:

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

Åhlén & Åkerlunds Fotogravyranstalt
Stockholm 1947



Ansökan om internationellt segelflygmärke jämte rapport över avlagda prov skall ske på av KSAK fastställt formulär (Segelflyget, formulär nr 31).

Nya bestämmelser för silver och guld-C

De väntade nya bestämmelserna för de internationella segelflygmärkena silver- och guld-C är nu klara. De har fastställts av FAI att gälla fr o m den 1 april 1947, och i den svenska redigeringen lyder de så här:

Allmänna bestämmelser

1. För varje märke skall 3 olika prov avläggas.
2. Högst 2 prov får avläggas under en flygning.
3. Varje prov räknas för såväl silver- som guld-C.
4. Föraren måste vara ensam i flygplanet.
5. En plomberad barograf skall medföras vid alla prov. Barografen plomberas och öppnas av godkänd kontrollant. (Godkända kontrollanter är gruppchefer och flyginstruktörer. Övriga kontrollanter godkänns av KSAK eller CFV.)

På varje barogram skall antecknas:

- a) förarens namn
 - b) flygplanets typ och beteckning
 - c) datum för flygningen
 - d) barografens märke och nummer
6. Urkoppling vid flygstart skall ske under 1 500 meters höjd över startplatsen.
 7. För att prov skall godkännas får planet vid landningen ej skadas, så att dess luftvärdighet upphör.
 8. Avlagda prov gäller utan tidsbegränsning.
 9. Silver-C- och guld-C-märke registreras hos det lands aeroklubb som föraren tillhör.

Silver C

1. Uthållighetsflygning. En flygning om minst 5 timmars varaktighet.
2. Sträckflygning.
 - a) en flygning om minst 50 km längd, mätt från urkopplingspunkten till landningsplatsen, eller
 - b) en triangelflygning i vilken varje sida av triangeln skall vara minst 17 km. Triangeln skall vara i det närmaste likbent.
3. Höjdflygning. En flygning med minst 1 000 meters höjdvinst.

Guld C

1. Uthållighetsflygning. En flygning om minst 5 timmars varaktighet.

2. Sträckflygning.

- a) en flygning om minst 300 km längd, mätt från urkopplingspunkten till landningsplatsen, eller
 - b) en triangelflygning, i vilken varje sida av triangeln skall vara minst 100 km. Triangeln skall vara i det närmaste likbent.
3. Höjdflygning. En flygning med minst 3 000 meters höjdvinst.

Kontrollföreskrifter

1. Höjdflygning.

- a) Höjdvinsten mätes från urkopplingspunkten eller från en under flygning uppnådd lägsta punkt till efterföljande högsta punkt.
- b) Urkopplingshöjden över startplatsen skall bestyrkas av kontrollanter samt vid flygstart även av bogserföraren.
- c) Höjdvinsten skall bestyrkas av ett barogram, av vilket den korrigerade höjdvinsten skall framgå. Till barogrammet skall fogas ett kalibreringsprotokoll för den använda barografen. Detta protokoll får inte vara äldre än 6 månader. Är kalibreringsprotokollet äldre än 6 månader skall barografen kalibreras snarast möjligt, dock senast 1 månad efter flygningen.

2. Sträckflygning.

- a) Höjdskillnaden mellan urkopplingspunkten och landningsplatsen får vid distansflygning inte vara mer än 1 % av distansen.
- b) Startplats och starttid och i förekommande fall vändpunkter skall bestyrkas av kontrollanter. Landningsplats och landningstid skall bestyrkas av kontrollanter eller av trafikledare, polisman, hemvärnsbefälhavare o dyl.
- c) Vid triangelflygning skall höjden vid de båda vändpunkterna vara sådan att ömsesidiga igenkänningssignaler kan utväxlas mellan flygplanets förare och kontrollanter.

3. Uthållighetsflygning.

Starttid och startplats, landningstid och landningsplats skall bestyrkas av kontrollanter (jämför »Sträckflygning», punkt b). Observera att barogram skall bifogas även vid uthållighetsflygning.

Reglerna skiljer sig i praktiken inte nämnvärt från dem som tidigare har gällt, men vissa saker har klarlagts och definierats så ingen tvekan om tolkningen längre behövs finnas. Systemet att den nationella areoklubben registrerar märkena har ju övergångsvis redan praktiserats av KSAK ett par års tid. Bestämmelsen att proven gäller utan tidsbegränsning är ingenting nytt, men saken har tidigare icke varit fullt klarlagd.

Bestämmelsen att tre prov skall avläggas för varje märke kan måhända synas något underligt, men i praktiken blir det samma sak som tidigare tillämpats, eftersom varje prov räknas såväl för silver- som guld-C. Den som gör 5-timmarsprovet för silver har ju enligt bestämmelserna även klarat uthållighetsprovet för guld för att nu ta ett exempel. Tidigare gällde ju att man först måste ha silver-C innan man kunde erövra guld.

Om nu någon som inte har mer än C (mot förmodan) skulle göra femtimmarsprovet, få en höjdvinst av 3 000 meter och göra en distansflygning på 300 km, är han därmed berättigad till både silver- och guld-C. Ingen behöver således gå omkring och skaka i knävecken och vändas inför utsikten att behöva göra två femtimmarsflygningar för att få ståta med guldmärket.

Medan vi är inne på bestämmelser kan vi nämna, att nya bestämmelser för internationella rekord också fastställts av FAI. De är i stort sett lika de som hittills gällt. KSAK:s segelflygkommitté har dem under behandling och den svenska redigeringen beräknas vara klar inom kort. Man kan förvänta, att de nuvarande bestämmelserna för de svenska rekorden kommer att på behövliga punkter ändras därefter att de överensstämmer med gällande internationella. Men några större ändringar blir det inte fråga om, så det är ingen risk att sätta ett eller annat rekord, även om de nya bestämmelserna inte skulle finnas inom synhåll...

Vad är SIMIS?

Jo, SIMIS är förkortningen för *Svensk-Internationella Motorflygdagen i Stockholm*, ett flygevenemang av jätteformat som arrangeras av KSAK på Bromma den 1 juni.

I SIMIS deltar flygvapnet med ett mycket stort uppbåd av flygplan och personal och i övrigt medverkar en rad representanter för svenska och utländska flygfirmer.

Ledare för SIMIS, som utan tvekan blir den största flyguppvisning som någonsin arrangerats i Stockholm, blir flygplatschefen på Bromma, ingenjör Bertil Florman, och uppvisningskommittén består av en lång rad experter på skilda områden inom flyget. Vi återkommer.

VIK SÖNDAGEN DEN 1 JUNI
FÖR SIMIS. DET LÖNAR SIG.

Arets 12 stipendiater till elitsegelflygkursen

Förutom 90 stipendier à 150 kronor, som skall fördelas av läroverk och andra skolor, har Tempo AB även i år ställt 12 stipendier à 300 kronor till förfogande för förtjänta medlemmar i till KSAK anslutna flygklubbar med segelverksamhet. Dessa tolv, som nu efter förslag från klubbarna uttagits av KSAK, samlas till en elitsegelflygkurs på Alleberg under tiden 8—21 juni. Minimifordran är S-certifikat och att vederbörande utfört ett gott arbete inom sin klubb. Antalet sökande har som vanligt varit stort, och en gallring har således varit nödvändig.

Följande tolv blev de lyckliga:

Hans Eriksson, Uppsala flygklubb
Karl-Göran Klevstigh, Östra Sörmlands flygklubb
Stig Eriksson, Örebro flygklubb
Åke Larsson, Gotlands flygklubb
Fred Nordholm, Västerås flygklubb
Olof Bengtsson, Varbergs flygklubb
Egon Schroedter, Stockholms segelflygklubb
Lennart Andersson, Aeroklubben i Göteborg
Bror Svensson, Aeroklubben i Malmö
Göte Andersson, Eskilstuna flygklubb
Ture Palmqvist, Karlskoga flygklubb
Vincent Larsson, Halle-Hunnebergs flygklubb

Red ber att få gratulera av hjärtat och hoppas att vädret blir gott, höjderna stora och sträckorna långa.

Länssammanslutningar väntas stimulera modellflyget

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

På vissa håll har man redan kommit i gång. En mönsterklubb i det avseendet är Värmlands FK i Karlstad, som samlat Värmlands modellflygare under sina vingars skugga.

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

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

ÄLLEBERGSPROSPEKTET

kan rekvireras antingen från KSAK, Malmskillnadsgatan 27, Stockholm, eller från Segelflygskolan Alleberg, Box 40, Falköping.

Pengar till modellflygklubbarna

Den tidigare omnämnda brevmärkespristävlingen bland modellflygklubbarna är nu avslutad. Den resulterade i en ganska överlägsen seger för Aeroklubbens i Göteborg modellflygsektion, som tog tätplatsen med 93 poäng.

Så här ser prislistan ut:

- 1:a pris, 250 kr, Aeroklubben i Göteborg, modellflygsekt. 93 poäng.
- 2:a pris, 100 kr, Kinna MFK. 57 poäng.
- 3:e och 4:e pris, vardera 50 kr, »Modellflygargänget» i Borås och MFK »Jaktfalken» i Flen. 55 poäng.
- 5:e pris, 50 kr, Varbergs flygklubb, modellflygsekt. 51 poäng.

Denna brevmärkeskampanj har tillfört modellflygklubbarna betydligt över 3 000 kronor i kontanter.

Instruktörsbristen inom modellflyget

har ofta gjort, att de anslutna klubbarna kommit på efterkälken med sina modellflygsektioner och därigenom gått miste om segelflygets naturliga rekryteringsbas. Nu ges emellertid goda tillfällen att få saken avhjälpt. KSAK anordnar under våren och försommaren flera statsunderstödda modellflyginstruktörskurser dit de anslutna klubbarnas instruktörsämnen är välkomna som deltagare. Tre av kurserna genomföres på Alleberg, en fjärde i Kallinge utanför Ronneby.

KSAK vill särskilt rekommendera den första Ällebergs-kursen, som börjar den 26 maj och pågår 14 dagar. (Anmälningstiden utgår den 4 maj!)

Utbildningen är helt avgiftsfri och materielen tillhandahålles av KSAK. Deltagarnas resor mellan hemorten och Alleberg betalas av KSAK och deltagarna behöver själva endast betala för kost och logi, 5:50 per dygn. Det blir en billig semester och nyttig — både för eleven och för den klubb han representerar.

»Flygar-Lasse» tackar

Från Sigurd Larsson, Stockholms segelflygklubb, har Nytt-red. mottagit följande, som med största glädje publiceras.

Jag vill härmed framföra ett hjärtligt tack till alla dem, som bidragit till den storslagna insamlingen för min räkning, som Stockholms segelflygklubb ordnat.

När jag fick mottaga dessa pengar av klubbens ordförande Norrvi, blev jag faktiskt stum av häpnad. Det hela var som en dröm. Jag ville säga någonting men fick inte fram ett ljud. Jag kände mig så överlyckligt glad över att ha så många segelflygarvänner runt om i landet.

Nu vill jag också passa på tillfället att tacka de läkare, som så skickligt och villigt gjort allt för att göra mig frisk och kry igen. Tack vare segelflygarnas och läkarnas hjälp är jag nu åter frisk och färdig och hoppas kunna börja flyga vilken dag som helst igen. Det skall bli skönt.

Återigen ett hjärtligt tack till alla och envar och en önskan om en lyckad segelflygsäsong med mycket termik och långa sträckor. Vi träffas i luften.

Tillgivne vännen »Flygar-Lasse».

DE NYA SCHWEIZER-PLANEN

har som bekant kommit från USA, och bilden visar den alldeles nymonterade SGU 2-22 (som fått den fina registreringen SE-SGU) utanför hangaren på Alleberg. Planet skall som bekant provas i DK-kursen, som när detta läses redan är i gång. Det andra USA-planet, Schweizer SGU 1-19, håller man som bäst på att färdigbygga i Västerås flygklubb, och det torde inte dröja länge förrän det är klart.



Kalmar

C. OLSSON

HERR- & DAMFRISERSALONG

Larmtorget 7 - Telefon 7 71

Rekommenderas

Obs! Vår förstkl. permanentondulering!

Firma EKSTRÖM & JANSSON

Färjestadsvägen 6-12 - Ängby

Tel. 37 36 70

HEMINREDNINGAR - TEXTILIER

TAPETSERARARBETEN

JÄRNA CYKEL-, RADIO- & SPORTAFFÄR

Telefon 58 G. Lindman Telefon 58

Cyklar - Radio - Sportartiklar
Cykelreparationer - Rengöring - Lackering

REELLT ARBETE LAGA PRISER

Stockholm

H ELEGANTA

Festklänningar, Brudutstyrlar,
Capes, svarta Kappor och Klän-
ningar uthyras!

Y FRANSKA MODESALONGEN

»Damernas i glädje och sorg.»

Drottninggatan 51, 1 tr. (vid Epa).
STOCKHOLM. Telefon: 11 98 39.

Obs. Även avdeln. f. uthyrn. av Herrkläder.

KUNGSHOLMS ÅKERIFÖRENING

U. P. A.

EHRENSVÄRDGATAN 1

Tel. 51 06 72, 50 06 47

Utför gatu- och byggnadstransporter,
husrivningar och schaktningar

BERGSTRÖMS FISKAFFÄR

Innehavare E. Bergström

Dagligen färska varor

Strindbergsgatan 46 - Tel. 62 54 88

GARNBODEN

Rindögatan 34 - GÄRDET - Tel. 67 21 84

GARNER

Dam-, Herr-, Barnstrumpor, Babykläder

Rekommenderas

N. I. HULTGREN

MEK. VERKSTAD. JÄRN- &
METALLTRÄDSFABRIK
Regeringegatan 88. Telefon 11 37 86

Specialité: Lampskärmsställningar.
Utför svetsningar, elektr. monteringar,
reparationer av ringledning m. m.

CAFÉ NORNAN

Serverar alltid god

MAT och gott KAFFE

Vältempererade milddrycker

Valhallavägen 155

Tel. 62 47 75

Liljas Modeaffär

Stopväg. 18 (Ing. fr. Gust. III:s väg).

Tel. 26 54 14.

Senaste nyheter i damhattar, ateljésydda
i goda kvalitéer. Renoveringar och be-
ställningar utföras omsorgsfullt.

Jansson & Larssons

Livsmedel

Ulvundavägen 21

Ulvunda

Tel. 25 63 34.

Rekommenderas.

Firma Anna Lindblad

Karlsund - Adelsö - Telefon 5

Rekommenderas

RÄKNÄS BÅTVARV

(K. S. Karlsson)

Lagnö - Postadress Gustafsberg

Vinterförvaring - Nybyggnader

Sliphalningar - Reparationer

Mekaniska arbeten och Svetsning

Telefon Lagnö 9

C. O. WINBERGS VARV

— Djurö äldsta båtvarv —

utför Reparationer, Vinterförvaringar,
Sliphalningar m. m. av Segel- och Motor-
båtar, Omriggningar.

Telefon Djurhamn 37

Stockholms närhet

Ahléns Konditori

HÄSSELBYVÄGEN 1 - SPÅNGA

Telefon 36 19 77

REKOMMENDERAS

BRÖDERNA BERGLUNDS

Båtvarv

Ytterby - Resarö - Telefon 51

Förvaring och Båttutrustning av såväl
Segel- som Motorbåtar utföres
Nybyggnader och reparationer

MEKANISK VERKSTAD

Infördras kostnadsförslag!

Uppsala

Cykelställ

torkställningar, staket, grindar och
balkonghängare - Billiga priser

M. GUSTAVSSONS SMIDESVERKSTAD

Tel. verkst. 408 89

Tel. bost. 372 70

Gideon Gustavsson

Emballagefabrik, Handen

Tel. 122, 349

Sedan flera år lev. till

Arméförvaltningen.

Thelins Konditori

Svartbäcksgatan 68 - Uppsala - Tel. 344 33

REKOMMENDERAS

Utför alla slags beställningar som tillhör
ett förstklassigt konditori

Fullständig Konditoriservering

Under sommaren stor terrasservering

PRENUMERERA PÅ **FLYG** NORDENS STÖRSTA FLYGTIDNING

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

SYMBOLER FÖR

*Bron genom
rymden*

TILL HELA AMERIKA

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

ENDAST EN BILJETT TILL RESANS MÅL



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



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

AMERICAN OVERSEAS AIRLINES

American Overseas Airlines Inc.

American Airlines Inc.

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

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

• KÖPENHAMN ★ ANVÄND LUFTPOST — LUFTEXPRESS ★ STOCKHOLM •