

Flyg



Vpl 1672 Gösta Larsson tränar F 2:s vakthund Cajus. (Fotograf: Sven Salenius)

Nr 20
1947

FLYGVAPENNUMMER

45 öre
i Norge 80 öre
i Danmark 65 öre

Flyg AOA till USA

Fem flygningar varje vecka från Skandinavien direkt till Amerikas, Canadas och Mexicos storstäder. Flyg i AOA:s luxuösa 4-motoriga Flagships. Drag nytta av AOA:s överlägsna standard och effektiva, pålitliga service, fullkomnad



under 15.000 atlantflygningar. Av vikt för Er reskassa är att allt är inkluderat i biljettpriset — ingen dricks, inga extra kostnader. Reservera plats hos Er resebyrå eller genom vårt kontor, Jakobstorg 1, Stockholm. Tel. 2335 85.

AMERICAN OVERSEAS AIRLINES

KONTOR I PARIS, LONDON, PRESTWICK, SHANNON, DUBLIN, OSLO, STOCKHOLM, KÖPENHAMN, AMSTERDAM, FRANKFURT, BERLIN, KEFLAVIK, HELSINGFORS.

AGATONS spalt



D 3802 A (1946)

Ensitsigt jaktplan

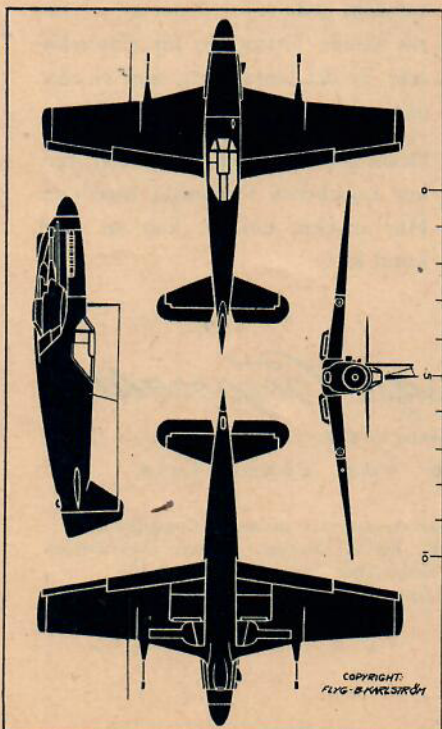
Tillverkare: Dornier-Werke A. G., Alteurheim, Schweiz.

1943 bestämde sig schweizarna för att igångsätta konstruktionen av ett nytt jaktplan. Genom att modernisera den redan befintliga MS 406 hoppades man att genom en ökning av motoreffekten, en förstärkning av beväpningen samt vissa mindre modifieringar, kunna få fram en relativt modern typ, med tanke på att så snabbt som möjligt igångsätta serietillverkningen. Man stötte dock på avsevärda svårigheter. Den genom förstärkningen av den militära lasten avsevärt ökade flygvikten innebar mycket ofördelaktig inverkan på stabiliteten. Vidare framkom så småningom att en förstärkning av vingen var nödvändig o.s.v. Ändringarna hopades på varandra och av den »lätt modifierade MS 406 blev snart ett helt nytt jaktplan. De mest framträdande ändringarna var den helt duralklädda vingen, den modifierade kabinen, kanonbeväpningen samt den ändrade motorutrustningen. Motorn var f. ö. en schweizbyggd Saurer YS 2 (Hispano-Suiza) med direktinsprutning och 1.250 hk starteffekt.

Drygt två och ett halvt år efter konstruktionens påbörjande var planet färdigt för serietillverkning. Det ändrade krigsläget samt ökade möjligheter att utifrån anskaffa modernare flygmateriel, medförde dock att endast en liten provserie av D 3802A byggdes, trots planet i övrigt förnämliga egenskaper.

DATA OCH PRESTANDA:

Spännvidd: 10,02 m.
Längd: 9,31 m.
Vingyta: 17,77 m².
Flygvikt: 3.500 kg.
Toppfart: 620 km/t på 6.000 m.
Toppöjd: 11.000 m.
Dykhastighet: 860 km/t.
Bewapning: tre 20 mm akan. Dessutom kan upp till 400 kg bomber medföras.



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: 1) Vilka data och prestanda har Fairchild Forwarder? 2) Har Safirer levererats till utlandet och till vilka länder? 3) Vad kostar J 21 respektive B 18 i serietillverkning? N. K.

Svar: 1) Se Klippbilden i föregående nummer av FLYG. 2) Sammanlagt har nio Safirer levererats till utlandet: sex till Etiopien, en till England och två till Sydamerika. 3) Dessa siffror har inte offentliggjorts.

Fråga: 1) Har några väsentliga ändringar vidtagits på J 21:an eftersom den nu kallas J 21A? 2) Vari består förbättringarna på B 18B? En förbättrad upplaga tillverkas ju för närvarande. 3) Hur många plan av följande typer inköptes på sin tid av flygvapnet? a) B 3 b) B 16-S 16 c) J 8 d) J 9 e) J 11 f) J 20 samt g) Sk 15? Air-minded.

Svar: 1) J 21 har hela tiden hetat J 21A, men först nu sedan J 21R blivit mera känd har man börjat använda denna benämning för att undvika sammanblandning. 2) Bl. a. har stabilisatorn och dess infästning förstärkts, och dessutom har också flygkroppen och vingens framkant förstärkts något. 3) B 3 tillfördes flygvapnet i 56 exemplar, B 16-S 16 84 plan, J 8 55 plan, J 9 60 plan, J 11 72 plan, J 20 60 plan samt Sk 15 74 plan. Era övriga frågor faller tyvärr inom ramen för den militära sekretessen.

Fråga: 1) Vilka plan användes för närvarande av flygvapnet utom de i första linjen? 2) Vad betyder förkortningen FAI? Nalle.

Svar: 1) Till flygvapnets andra linje hänföres följande flygplanstyper av äldre årgång: B 3, B 5, S 12, S 14, T 2 och J 9. 2) FAI betyder Fédération Aéronautique Internationale, vilket är den internationella flyginstitution som bl. a. godkänner alla rekord.

Fråga: 1) Vilken tjänst har följande flygplanstyper i det svenska flygvapnet: B 4, J 8, J 20, B 5 och Sk 12? 2) Jag har sett att B 3 användes såsom transportplan exempelvis för infanteri. Hur många man kan ett sådant plan ta? 3) Hur många flygflottilljer finns det i det svenska flygvapnet och vilka är fullt uppsatta? 4) Av hur många flygplan består a) en svensk bombflottillj, b) en d:o jaktflottillj och c) en d:o spaningsflottillj? 5) Säg i FLYG att man byggt transportglidplan i Sverige. Finns det några sådana plan i det svenska flygvapnet?

Ständig FLYG-läsare.

Svar: 1) B 4, J 8 och J 20 har numera helt utgått ur flygvapnet. B 5 användes fortfarande i någon mån för övningsändamål och Sk 12 är för närvarande endast i bruk som bogserplan för segelflygplan. En hel del Sk 12:or har för övrigt även sålts till civila köpare. 2) Som trupptransportplan rymmer B 3:an 12 soldater med full utrustning. 3) Av s. k. stridande flottilljer finns för närvarande fullt uppsatta 15 stycken. Ytterligare två — Kungl. Södertörns och Kungl. Hälsinge — väntas emellertid bli klara inom kort. 4) a, b och c) en svensk flygflottillj består normalt av tre divisioner om 8-9 plan plus reserver. Dessutom finns tre stabssflygplan per division. 5) F. d. Flygindustris i Halmstad 12-sitsiga transportglidplan Fi-3 levererades ej till flygvapnet. Sammanlagt fyra flygplan finns för närvarande och dessa undergår nu prov för att eventuellt godkännas av luftfartsstyrelsen som civilt fraktflygplan.

Fråga: 1) Jag skulle gärna vilja veta vilka av det svenska flygvapnets transportplan som är betecknade Tp 1, Tp 4 och Tp 9. 2) Dessutom undrar jag ifall data och prestanda för de båda svenska flygplanen J 16 och Saab 24 finns tillgängliga? Pix.

Svar: 1) Tp 1 är Junkers F 13, Tp 4 Beechcraft 18 och Tp 9 Junkers Ju 86Z7 »Svalan». 2) Något plan med beteckningen J 16 har aldrig existerat. Data och prestanda för Saab-projektet B/J 24 återfinnes i FLYG nr 20/45.



hedrar
för
värdefullt
stöd

A.-B. A. Petterson & Son, S. Hamngatan, Söderhamn.

FLYGPLAN KÖPES

Piper Cub i gott och flygv. skick köpes för skol- utbildning. Uppgifter om gångtid och övriga data sändes till GUSLIN-BOLAGET, Postbox 3151, Sthlm 3.

Continental Stjärnmotor

c:a 250 hkr, önskas köpa.

F:A OSTKUSTFLYG, VÄSTERVIK.
Tel. Flyghamnen 18 66. Kont. 865 o. 475

WACO,

4-sitsigt sjöflygplan

med flottörhjul och skidlandningsställ, reservmotor samt stort antal reservdelar, till salu.

F:A OSTKUSTFLYG, VÄSTERVIK.
Tel. Flyghamnen 18 66. Kont. 865 o. 475



FLOTTILJMÄRKET

emaljerat o. förgyllt. Pris 2:50.

Ombud önskas på alla flygflottilljer och vid Centrala Flygverkstäderna.

AERO-TJÄNST - Malmö 3

FLYGPLAN

önskas köpa. Litet sportflygplan, ev. mindre, havererat eller f. n. utan luftvärdighetsbevis. Svar till »A: 2 flygare.» Tidsskriften Flyg, f. v. b.

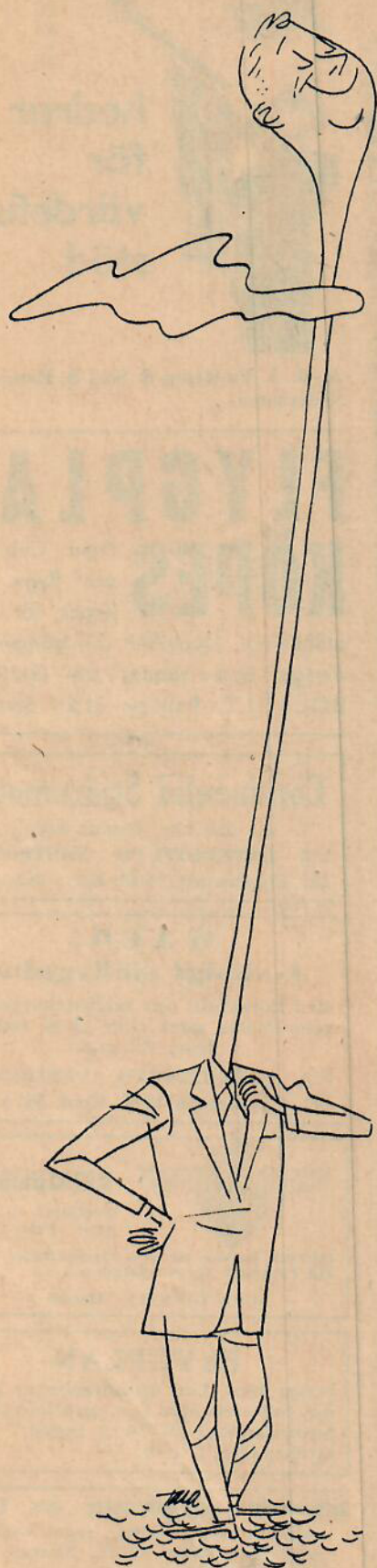
Inbundna årgångar av Flyg,

engelska flygtidskrifter, radio- och fototidskrifter säljes billigt. Närmare upplysningar från

Arne Ekblom, Köpmangat. 79, Härnösand

FLYGMÄRKEN m. m.

Katalog mot porto!
AERO-TJÄNST - Malmö 3



Hur nöjd är en nöjd kund?

HUR NÖJD ÄR EN NÖJD KUND? Då han upprepar ett köp av en ny vara, *accepterar* han då endast denna, eller är han verkligen *nöjd* med den och *glad* att få förnya sitt inköp?

Det är skillnad på olika varor. Förnyat köp av billiga konsumtionsvaror — bröd, tvål, kläder — beror helt säkert på gammal vana. Å andra sidan, om förnyat köp gäller stora summor, som när det gäller trafikflygplan, måste tillfredsställelsen vara *mycket djup* — stor nog att stimulera till en stor investering.

Pan American World Airways placerade nyligen ytterligare order på fyra nya Lockheed *Constellations*, varigenom bolaget nu har 22 av dessa plan i bruk. KLM Royal Dutch Airlines ha tecknat ytterligare order: bolagets tredje inköp av dessa trafikplan.

Andra flygbolag, som utökat sina ursprungliga beställningar äro: Trans World Airline, Panair do Brasil, Aer Lingus och Aerlinte Eireann (Irish Airlines).*

Beslutet om förnyat inköp är i samtliga fall baserat på mer än ett års studium av *Constellation* — på planets kostnads- och intäktsiffror i kommersiell trafik.

DESSA NÖJDA KUNDER, vilja vi betona, ha visat långt mer än ett passivt accepterande. Deras nya köp baseras på *prov av planets prestanda*. Deras utmärkt goda erfarenheter av och deras visade förtroende för *Constellation*, är det bästa betyg som vi eller någon annan fabrikant kan få.

Dessa nöjda kunder äro i själva verket Lockheeds förnämsta försäljare. Hur mycket nöjdare kan en nöjd kund bli?

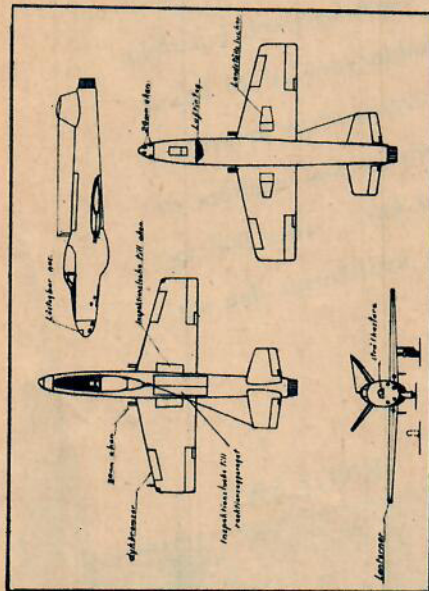
Lockheed Aircraft Corporation

Burbank, California, U. S. A.

LOOK TO LOCKHEED FOR LEADERSHIP

* Andra flygbolag som använda (eller snart komma att använda) *Constellations* äro: Air France, American Overseas Airlines, British Overseas Airways Corporation, Eastern Air Lines, KLM Royal Netherlands Indies Airways, LAV Linea Aeropostal Venezolana, Qantas Empire Airways, Ltd.

heter denna reaktionsdrivna flygbåt som ritats av Kurt Willems, Sjelland. Planet är utrustat med två reaktionsaggregat med en dragkraft av 2.800 kg vardera och avsett att användas som längdistansspanningsplan. Besättningen består av 2-3 man. Data och prestationer: spännvidd 10,85 m, längd 11,37 m, höjd 3,60 m, flygsträcka 3.500 km, topphöjd 12.000 m, toppfart 1.030 km/t, marschfart 850 km/t, flygvikt 10.850 kg.



Tre flygmekanikerelever vid Centrala Verkstads-skolan i Karlskrona, Sture Hornebrant, Rune Fransson och Åke Pettersson har under lediga stunder roat sig med att leka flygkonstruktörer och resultatet ses på ritningen här ovan. Planet som fått typbeteckningen HPF-3 är ett hypersnabbt reaktions-jaktplan med en beväpning bestående av två 30 mm akan och fyra 20 mm d:o. Reaktions-aggregatet är av typ »Donner» och har en dragkraft av 2.23 ton. Data och prestanda: spännvidd 9,6 m, längd 11,5 m, höjd 2,9 m, toppfart på 6,000 m 1.146 km/t, marschfart c:a 800 km/t, topphöjd 15.800 m, flygsträcka med extratank 2.500 km, flygvikt med extratank 5.950 kg.



WEDEVÅGS *impregnerings-
och speciallack*

WEDEVÅGS BRUKS AB • VEDEVÅG

som både konstruktören
och flygaren kan
lita på.

Silumin Gamma
har dessa egenskaper

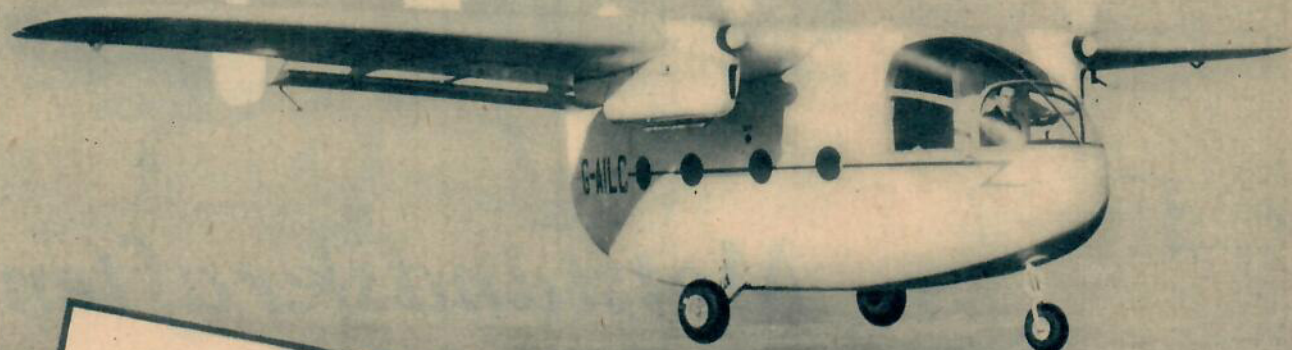


SÖDERBERG

Eskilstuna



**Vevhus till
Flygmotor
Vikt c:a 125 kg.**



LUFTENS "ENTONNARE"

Miles Aerovan är det första lätta fraktflygplanet i den civila luftfartens nya tidsålder. Med en fart av 176 km/t flyger den fram över trafikstockningar och överfulla bangårdar... över hav och internationella gränser... och levererar sin last på *klockslaget* och i perfekt skick. Men Aerovan är inte endast luftens "entonnare"! Med en kabinrymd av 20 kubikmeter kan planet snabbt inredas till niositsigt passagerarplan... för transport av kreatur... som flygande utställningslokal... som ambulansplan. Kort sagt: Aerovan kan medföra ett ton av nästan vilken last som helst, i bra väder ända upp till 640 km... eller 900 kg över 1,280 km... och genom att göra detta med inte mer än 310 hk kvalificerar den sig som världens mest ekonomiska fraktflygplan.

MILES *Aerovan*
MILES AIRCRAFT LIMITED

READING

ENGLAND



M.R.12

Representant i Sverige: A.-B. FLYGLEVERANSER, ARSENALSGATAN 4, STOCKHOLM

W. KLEEN:

FÖRSVARET I FLYGÅLDERN

När 1942 års försvarsordning antogs skedde detta för första gången i vår nutids historia utan någon »avvägning» mellan försvarsgrenarna. Dessa fick vad de begärde, man upprustade under trycket av en överhängande krigsfara för att på alla håll bättra vad som brast genom förkrigstidens okloka politik. Och det var mycket. Det är knappast någon överdrift i påståendet att riksdagen avstod från sin prövningsrätt: den följde regeringen, och denna följde försvarsminister Sköld.

Miljarderna sändes över försvaret med givmild hand. Det mesta föll i god jord och bar rika frukter, men ingen lär vilja eller ens kunna förneka att somt föll på hälleberget, medan somt bokstavligen talat kastades i sjön.

Nu går vi emot en ny försvarsordning med helt andra inrepolitiska förutsättningar. Och naturligtvis är läget utåt starkt förbättrat, men det ena hotet har avlösts av ett annat, lika farligt men icke lika överhängande. Den nya försvarsordningen kommer att göras till föremål för två avvägningar: den inre politikens mot den yttres, och de olika försvarsgrenarnas kostnader mot varandra.

Vad den första avvägningen beträffar får man hoppas att våra styresmän icke skall upprepa missgreppet från 1925, vars spår borde förskräcka och allra mest dem som var både 1925 och 1942 års män och som ställde sig utanför 1936 års blygsamma upprustning.

Vad den andra avvägningen angår blir den kanske svårare att genomföra än någonsin. Tidigare har det huvudsakligen gällt att lägga till — fastän man stundom dragit ifrån — men nu gäller det att skala bort allt det icke oundgängligen erforderliga som under 1942 års panikstämning infogades i försvarets organisation och som delvis förvandlade denna till en överorganisation.

Det är icke alla människor givet att kunna öppet erkänna begångna misstag. Icke minst på senaste tid har även i vårt politiska liv ofelbarhetsdogmen börjat tillämpas, till stor skada för sakens bästa. Den dogmen har kostat och kommer att kosta vårt folk mycket pengar och därtill en minskad försvarskraft. Med andra ord: avvägningen kan befaras komma att ske av lät oss säga personliga och icke sakliga motiv.

Det mest påtagliga exemplet är de berömda båda kryssare, som beslöts 1942 men först i år tillförts flottan. Det är en offentlig hemlighet, att dessa den förutvarande ÖB Thörnells bidrag till flottans traditionsvård genomtrufades av statsrådet Sköld i »partiets» mot en stark opposition, som tystnat först efter avgångshot. De borgerliga partierna ansåg sig icke kunna underbjuda socialdemokraterna — och nu flyter båda kryssarna på vattnet.

Det är ävenledes en offentlig hemlighet, att våra politiker anser dessa kryssare vara missgrepp och helst skulle se att de inte fanns. Intet tvivel råder därom, att numera ingen skulle komma på den befängda tanken att föreslå deras byggande, om de inte fanns. Av vad som sipprat ut om försvarskommitténs arbete framgår också med all tydlighet, att kryssarna icke tillhör den del av flottans fartygssbestånd som skall ersättas. Därmed är i själva verket domen över dem uttalad — men skall man ha styrka till självövertvinnelsen att i sak erkänna detta och alltså för goda och välbehövliga utländska pengar sälja dem till högstbjudande? Det ser inte så ut, fastän nog tanken lockar mången.

Kryssarna representerar både en kapitalförlust och en överorganisation, men den sistnämnda finns också på andra håll. »Krångel-Sverige» har med 1942 års försvarsorganisation slagit djupare rötter än

någonsin i försvaret och yttrar sig i en pappersexercis som är en direkt följd av överorganisationen. Enligt mitt förmenande vore det emellertid till stor skada, om man vid försöken att få bort överorganisationen skulle avskaffa ÖB-ämbetet, som är den viktigaste förutsättningen för försvarets enhetlighet och rationalitet i fred icke mindre än i krig. Ännu skadligare vore, om man skulle förverkliga tanken att flytta in delar av krigsmaktens högsta ledning i försvarsdepartementet. Departementalstyrelse passar allra minst i försvaret.

Svårigheterna vid avvägningen mellan försvarsgrenarna har ryktats i pressmeddelanden, som förebådat slopandet av två flygflottiljer, de i Hägernäs och Karlsborg. Två av våra 17 krigsflottiljer! För den som står utanför det gamla spelet om envär är det obegripligt, att man kan komma på en sådan tanke med det andra världskrigets erfarenheter i färskt minne. Nästa krig kommer att gå i blixtkrigets tecken, och den blixten kommer liksom alla andra blixtar att utlösas genom luften. Och då urgås man med tanken att slopa 12 % av vårt stridande flygvapen! Samtidigt som man bibehåller de båda i och för sig högklassiga kryssarna, som dock icke har någon verklig uppgift att fylla vid Sveriges försvar, även om de skulle göra god nytta i en oceangående flotta. Men Östersjön är ingen ocean, ej heller Kattegatt och Skagerrack.

Skall flygvapnet verkligen stympas, offras på överorganisationens altare? Förbudet i dagspressen är verkligen hotande, men man får innerligt hoppas att andra hänsyn än de rent sakliga kastas över bord, och att enbart hänsynen till rikets försvar blir vägledande vid skapandet av en ny försvarsordning, på vilken rikets säkerhet i en högst osäker tid ytterst vilar.

Färdas snabbt, bekvämt, modernt...

men tag inga risker —
tag luftfärdsförsäkring i

FÖRSÄKRINGSBOLAGET

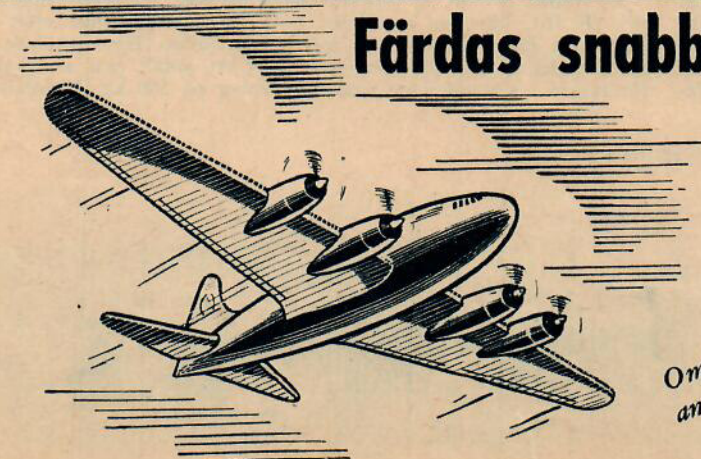
TRAFIK

specialbolag för trafikrisker



Ombud
anställas

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





Attackdivisionernas eskort bestod av två divisioner J 22 som slogs tappert mot en överlägsen fiende som anföll med fyra divisioner Mustang (J 26). Här ser vi en av J 22:orna i vila efter landningen på F 16 i Uppsala.

JAKT, JAKT, MERA JAKT

Jaktflyget dominerar vårt luftförsvar • Trotjänaren B 17 byts ut mot hypersnabba A 21, attackversionen av trestjärten J 21 • Raketen attackflygets huvudvapen

— Från FLYG:s utsände Hans Andersson. —

Jaktflygets allt mera dominerande roll inom vårt svenska flygvapen kvarstår som huvudintrycket från de nyligen avslutade eskaderövningar som FLYG:s utsände haft tillfälle att följa på nära håll. Tyngdpunktsförskjutningen har givetvis måst ske på bombflygets bekostnad, men för ett land som Sverige är nog denna utveckling enbart lycklig. Vårt flygvapen har och måste ha formen av ett taktiskt sett slagkraftigt försvarsmedel som är mäktigt att möta ett angrepp från en kvantitativt överlägsen fiende. Ett sådant försvarsmedel kan endast bestå av ett starkt jaktflyg parat med ett starkt attackflyg som med framgång kan möta en invasion från luften lika väl som från havet eller över land. Den stora betydelse man här i landet tillmäter jaktflyget visar också det faktum att av de 12 flygflottiljer som deltagit i eskaderövningarna inte mindre än åtta var jaktflottiljer.

I flygvapnets »höstmanöver» — tre separata eskaderövningar — har bomb- och jaktförband ur första, andra och tredje flygeskaderna deltagit. Övningarna pågick under tio dagar och var upplagda så att varje dag blev ett avslutat moment.

För att på nära håll bevittna luftstriderna embarkerar vi flygvapnets gamla pålitliga Tp 9 som för oss till de krigiska delarna av norra Uppland. I trakten av Sala upptäcker vi Mustangerna, ilsket attackerande den jakteskort om två divisioner J 22 som tappert försvarade ett attackförband på 16 B 17 ur Kgl. Skaraborgs flygflottilj (F 7) vid Sätenäs. Man kunde tydligen urskilja Mustangernas svårighet att under sina ettriga anfall komma till skott på B 17-planen, som skickligt utnyttjade det ulliga molntäcket för att dölja sig. Av säkerhetsskäl avbröts varje anfall på bombarna 100 meter från målet, men intrycket av allvar var dock mycket starkt. Under ideliga angrepp från inte mindre än fyra divisioner J 26

(Mustanger) fortsätter attackförbandet fram mot målet — ett invasionsföretag i Lövestabukten strax söder om Dalälvens utlopp i Bottenhavet. Vädret har nu klarnat upp och förutsättningarna för genomförandet av dykanfallet är goda. Pråmar, flottor etc. markerar trupptransportfartyg och på den lilla ön Vitgrund har »den lede fienden» fått fast fot. Anfallet börjar.

Varje plan medför vardera en 250 kilos och fyra 50 kilos minbomber. Bombarna dyker i tur och ordning i 45 graders vinkel och faller sina dödsbringande »ägg». Då väderleken under förmiddagen knappast hade utlovat någon total uppsprickning av molntäcket hade man tagit det säkra för det osäkra och i stället ersatt stridsbombarna med övningsbomber av motsvarande vikt. Under fredstid vill man inte ta några onödiga risker genom att tvinga piloterna att fälla bomber på lägre höjd än vad som i det här fallet av säkerhetsskäl ansetts till 800 m. På såväl B 17 som B 18 använder flygvapnet sedan 1944 det nya och fantastiskt effektiva Wilkensksonska dykbombsiktet. Trots en relativt liten dykvinkel — c:a 40 grader — når man en oerhörd precision.

Det är livligt i luften och på de militära flygplatserna. I centrum står, som sig bör, chefen för flygvapnet general Nordenskiöld. Han sitter oftast själv som förare i sitt flygplan — för det mesta en B 6:a.

Bättre flygfält nödvändiga

Vi träffar honom på officersmässen på Kgl. Upplands Flygflottilj (F 16), där han tog emot pressens representanter efter att själv hela dagen ha följt övningarna från luften. Han omtalade att ett förband B 18B på morgonen gjort ett anfall mot »invasionsföretaget» i Lövestabukten med minbomber på 500 kg. Molnhöjden



En respektingivande syn: en lång rad stridsberedda Mustangar på flygfältet i Uppsala.





var emellertid för låg och då de säkerhetsföreskrifter som gäller i fredstid föreskriver att sprängbomber inte får fällas från lägre höjd än 800 meter måste bomberna antingen fällas mot andrahandsmål eller i öppna havet. Man får nämligen inte landa med bomblasten i behåll, vilket blivit särskilt viktigt nu när våra flygfält är i så dåligt skick.

Fälten utgör flygvapnets största bekymmer för närvarande. Pengar för förbättringar finns anslagna men arbetstillstånd saknas. Flygvapnet har alltså liksom så många andra blivit ett offer för det allmänna läget.

Flygfältsbekymren inom flygvapnet har för övrigt förvärrats till den grad att chefen själv i en skrivelse till regeringen framhållit att han inte längre kan ta flygsäkerheten på sitt ansvar om flygfälten inte omedelbart förbättras.

B 17 ersättes med A 21

Generalen omtalade vidare att B 17-flottiljerna inom kort kommer att nyutrustas med en attackversion av J 21:an benämnd A 21. Med undantag för upphängningsanordningar för bomber och raketprojektiler kommer A 21 att bli idealisk med den propellerdrivna J 21A. J 21R — med reaktionsdrift — befinner sig ännu på experimentstadiet.

De raketprojektiler som för närvarande användes av flygvapnet och som medföres under vingarna på typ 17 och 18 är av Bofors tillverkning. Till en början användes engelska projektiler, men nu är sedan långt tillbaka svenska raketprojektiler under tillverkning. Dessa har för övrigt högre utgångshastighet än de engelska. Ett intensifierat forskningsarbete bedrivs för närvarande på raketprojektilområdet och man kan nog ganska snart vänta att nya och effektivare projektiler blir klara. Bofors tillverkar som bekant också raketer för start hjälp och sådana har exempelvis provats på J 21R.

Generalen beklagade att en så pålitlig och beprövad typ som B 17 måste falla för åldersstrecket. Hade farten varit några hundra kilometer högre hade den fått stanna kvar i tjänst, men ett stridsflygplan som inte gör mer än c:a 350 km marschfart kan inte längre betecknas som modernt, även om de sista serieflygplanen lämnade Saab för knappt tre år sedan. Nu har som bekant också ett antal plan av typen B 17 — närmare bestämt 16 B 17 A med Twin Wasp-motor — sålts till Etiopiska flygvapnet.

Ovan: Överste Berg har ordergivning för den flygande personalen i de två B 17-divisioner som senare anföll mål ute i Lövstabukten. — Nedan: Överste Ingvar Berg, chefen för Kungl. Skaraborgs flygflottilj (F 7) vid Sätenäs.





HUGO BECKHAMMAR



BJÖRN LINDSKOG



INGMAR NYGREN



GRELS NÆSLUND



B. O. G. SETH
L. E. TORNERG



FLYGVAPNETS ÖNSKELISTA

Vad är det som fattas på flygflottiljerna, vad önskar flottiljcheferna just nu? FLYG har roat sig med att höra sig för om önskemålen på några flottiljer i skilda delar av landet.

Överste Beckhammar, F 3, Malmslätt:

Flygfotograferingen måste vara tiptop.

En känd tysk general sade 1938: »Den krigsmakt, som har den bästa fotografiska underrättelsetjänsten, kommer att vinna nästa krig.»

Han blev sannspådd.

Särskilt för den kvantitativt underlägsne — och det kommer vi att vara vid ett eventuellt angrepp mot oss — är det av största vikt att färiska och riktiga underrättelser om angriparen kan läggas till grund för de militära operationerna.

Sådana underrättelser erhållas främst genom flygfotografering.

Denna måste numera, för att den skall ha utsikt att lyckas trots motåtgärder från jaktflygförband och grovt luftvärnsartilleri, utföras med de snabbaste flygplan, ofta på höjder mellan 10 000 och 15 000 m och på eventuellt ännu större lutande avstånd där ögonspaning är omöjlig.

Inte endast i flygvapnets utan i hela riksförsvarets intresse måste därför våra fåtaliga spaningsförband tillföras de snabbaste reaktionsflygplan med den modernaste kamerautrustning.

Överstelöjtnant Lindskog, F 18, Tullinge:

Vi jobbar vidare!

F 18 befinner sig ju fortfarande i valpåldern jämfört med flygvapnets övriga förband. Så nog är det mycket som fattas ännu. Men sånt önskar man sig inte. Det skaffar man sig genom att jobba vidare.

Men om jag finge önska mig något, så skulle det vara att det jobbet finge fortsätta med samma arbetsglädje och under samma goda kamratskap som hittills. Samt slutligen och framför allt att kamratkretsen måtte få förbli obruten.

Överste Nygren, F 5, Ljungbyhed:

Nya hangarer, bättre bostäder.

Vad jag önskar för F 5:s vidkommande just nu? Ja, i stort sett är vi ju rätt väl tillgodosedda här nere. Men det är dock några önskemål som jag gärna skulle vilja ha uppfyllda inom den närmaste tiden:

- 1) Vi behöver förbättrade möjligheter till fysisk fostran — en tidsenlig gymnastik- och idrottshall samt ett reningsverk för vår simbassäng.
- 2) Vi behöver förbättrade möjligheter att vårda vår värdefulla flygplanspark — ett par nya hangarbyggnader.
- 3) Vi behöver ökade bostadsmöjligheter på orten, så att personalen inte som nu till stor del tvingas att bosätta sig i Hålsjöborg, Ängelholm, Eslöv och andra orter — statlig eller privat bostadsbebyggelse.

Och till sist önskar jag att F 5 såväl de närmaste åren som i all framtid skall äga god tillgång på frisk och sund svensk ungdom under aspirant- och stamflygförareutbildning på flygvapnets anrika och trivsamma utbildningsanstalt i Ljungbyhed.

Överstelöjtnant Næslund, F 13, Brävalla:

Tillräckligt många rullbanor.

Mina önskningar är bl. a. att Sveriges folk verkligen lär sig inse flygets betydelse. Häromdagen läste jag en utmärkt artikel i Sv. D. om »Jaktflyget räddade England, men utgången hängde på ett hår». Ett känt faktum som omvittnats av många, men som dock inte kan betonas nog ofta.

Vi har på F 13 den modernaste flygmateriellen i landet. Hela vår taktik måste gå ut på att snabbt komma upp och med säkerhet nå kontakt med anfallande förband.

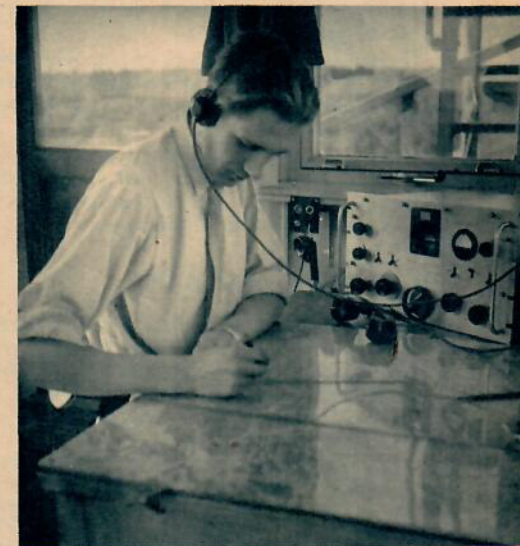
(Forts. på sid. 29.)



KJELL ANDERSSON, stockholmare och elektriker vid L. M. Ericson, har under sin värnpliktstjänstgöring vid F 2 varit biträdande mekaniker på en T 2. Här kontrollerar han oljeståndet i »sin» kärra.



Både LARS-ERIK OHLSSON, Stockholm, och rospiggen ARNE LINDBERG, Vaxholm, är chaufförer i det civila och hade turen att få samma jobb även på F 2. Här skrapar de med förenade krafter rent i en oljesamlare.



F 2:s ekoradioanläggning används flitigt vid övningar och här håller trafikledaren PER KRONQVIST just på med att »ta ner» en S 17. — Nedan: Ett dystert minne från ofredsåren: en sjunken tysk Blohm & Woss-flygbåt.





F 2 ligger i en idyllisk vik i Hägernäs, mitt inne i det ombesjungna Roslagen. Ovan en del av hangarplattan och uppställningsplatsen för flygplanen. I förgrunden två S 17.



Översyner av olika slag ingår i den dagliga rutinen. BENGT KARLSSON och UNO THÅNG har fått i uppdrag att skruva loss några motorplåtar på en S 12. — Nedan t. v.: KJELL SVEDBERG och en av flottiljens vakt-hundar, schäfern »BUSS», tar »plats» under en exercisövning i det fria. — Nedan t. h.: För större översyner dras flygplanen upp på landbacken och här håller SVEN-OLOV SCHYBERG på att trimma en S 17-motor.



Vid ekoradioövningar flyger piloten under fullständig »mörkläggning». Här monterar korporal JAN NYLÉN bort täckplåtarna för kabinfönstren efter en övning.

ROSPIGG OCH STOCKHOLMSKIS LÄR SIG SIMMA PÅ F 2

Reportage: Sven Salenius

F 2 i oktober 1947.

— Hur många dar har du kvar Karlsson?

— Fyra. Och du?

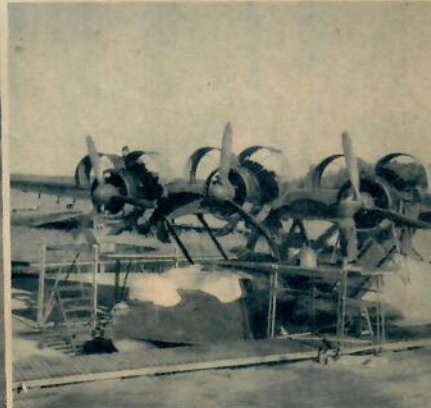
— Ännu en vecka kvar men sen var'e muck här me'!

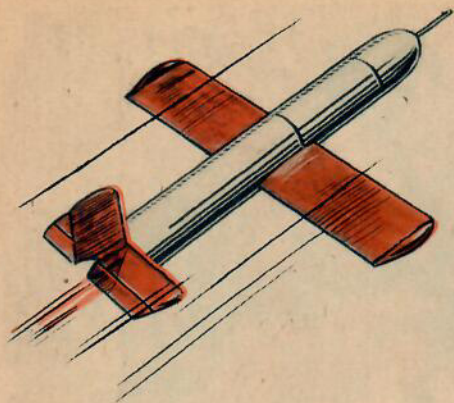
Muck, ack ja. Vilken ljuvlig klang har inte detta lilla ord i en »värings» öron, i synnerhet om han som 4310 Karlsson och 5531 Thång, som vi hittade liggande bakom en hangar på F 2, endast har några dagar kvar av sin tjänstgöring. Egentligen skulle de båda ekenskisarna nog

(Forts. på sid 31.)



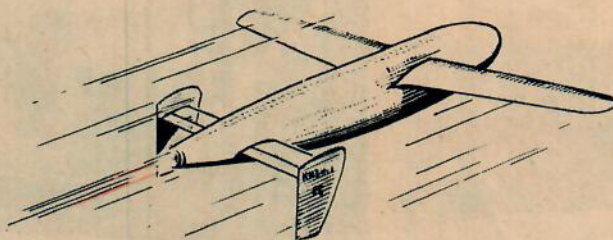
F 2 har inget landflygfält och därför är det ganska skrämt med segelflygverksamheten på flottiljen. Man kan endast flyga om vintrarna när vinden ligger inifrån men under denna årstid brukar det ju sällan finnas termik. I stället seglar man om somrarna och här gör sergeant BÖRJE ASPHORN, STIG SVENSSON och LARS-ERIK WAHLSTRÖM i ordning en av flottiljens båtar, en nedriggad 40:a för en weekend-segling ut i skärgården. — I mitten: Denna bärgningsflotte som är gjord av två gamla flottörer är avsedd att användas om t. ex. ett flygplan skulle slå runt och sjunka vid landning. På tvärbalken mellan de båda »bäckarna» monteras ett spel med vilket det sjunkna flygplanet vinschas upp och kan sedan bogseras bort. På bilden ses korporal BERTIL OHLSSON och furir OSKAR ESTERS på en liten och högst fredlig »sjöutflykt» med den originella flottan. — T. h.: F 2:s sjöräddningsplan, en Dornier Do 24, under motoröversyn.





Ovan: Engelsmännens första radio-styrda raketbomb heter Fairchild »Stooge». Den drivs av fyra i bombens stjärt inbyggda 127 mm raketer, vardera med en dragkraft på 34 kg. Spännvidden är endast 2,08 m och längden 2,3 m. Sprängladdningen väger 100 kg.

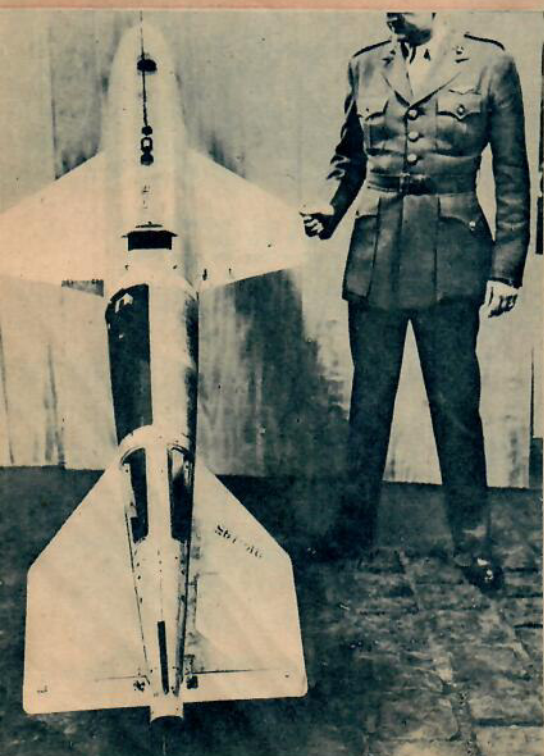
T. h.: En av de många experimentmodeller av fjärrstyrda bomber som gjorts i USA för att prova olika framdrivningsanordningar och radioutrustningar. Den enligt flygande anka-principen utformade »Gorgon» har styrmekanismen i nosen och är utrustad med raketmotor. På en annan version av »Gorgon» har man med framgång experimenterat med genomströmningsaggregat och startraketer. Bomben är avsedd att släppas i väg från ett moderflygplan varefter den dirigeras mot målet med radar. Bomber av denna typ torde dock ha ganska liten praktisk betydelse i framtiden då det visat sig svårt att få dem upp i hastigheter som överskrider ljudhastigheten.



T. v.: KU3N-1 eller »Gorgon IIIA» kallas denna amerikanska gäldbomb. Den föres till målets närhet av ett moderflygplan och fortsätter sedan med egen raketmotor och med en hastighet på omkring 800 km/t mot målet. KU3N-1 har liksom sina många föregångare, KUN-1 »Gorgon 1C», KDN-1 m. fl., framställts vid Air Material Center i Philadelphia.



KAPPLÖPNING

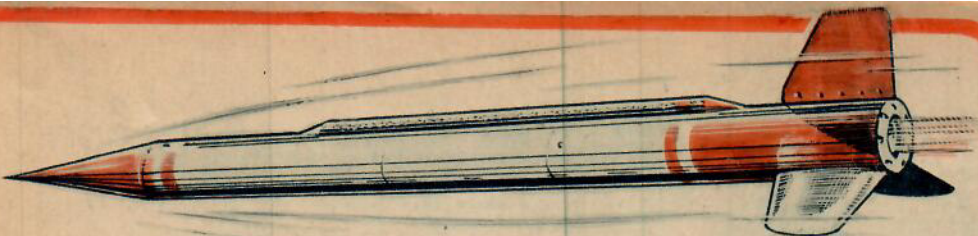


Över två år har gått sedan det andra världskriget slutade, krönt med atombomben och V 2 — två fredsår om vilkas »fredlighet» man dock kan ha olika uppfattningar... Redan när den första V 2-raketen, skjuten från en bas vid Kanalkusten, dånade upp mot stratosfären för att efter några minuter slå ner som en blix från en klar himmel någonstans i Södra England hade ett blad vänt sig i krigshistorien. Inte långt därefter exploderade den första atombomben och raderade ut en miljonstad och sedan har namn som Nagasaki och Bikini sörjt för förberedelserna till ett nytt krig, ett nervkrig av vilket vi än så länge endast bevittnat förspelen. Detta krig har blivit en teknikens och vetenskapens kapplöpning om vem som först lyckas konstruera krigsinstrument, och det gäller då närmast luftkrigsinstrument, som är överlägsna alla hittills kända.

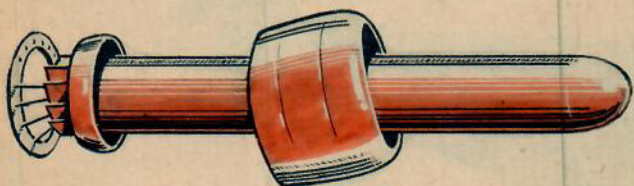
Det har legat ganska nära till hands att i den mänskliga fantasin lägga ihop det andra världskrigets två märkligaste uppfinningar, den fjärrstyrda raketen modell V 2 och den frigjorda atomenergin. Här har den som velat göra sig en uppfattning om hur ett totalitärt luftkrig i framtiden skulle gestalta sig fått en outtömlig källa för de mest vilda fantasier. Otaliga är versionerna om ett »tryck-på-knappen-krig» där de agerande sittande vid

(Forts. på sid. 36.)

T. v.: En annan av de många tyska radarstyrda luftvärnsprojektiler som aldrig hann komma till användning. Denna projektil har liksom »Wasserfall» raketmotor och automatisk radarstyrning. — Ovan: En amerikansk V 1-version som är avsedd att användas som skjut mål för luftvärnet och jaktflyget.

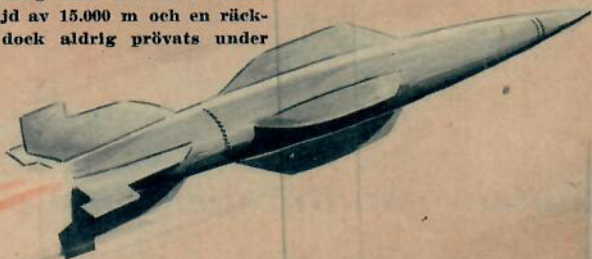


Ovan: Den första amerikanska raketprojektillen som är byggd enligt V 2-principen har fått namnet WAC »Corporal» och är tillverkad vid California Institute of Technology. Projektillen är avsedd att användas för vetenskaplig forskning och är därför bl. a. utrustad med instrument för undersökning av den kosmiska strålningen på höjder upp till 70 km. »Corporal» har en flygvikt av 300 kg och uppnådde vid den första provskjutningen som ägde rum på försommaren i år en hastighet motsvarande fyra gånger ljudhastigheten.

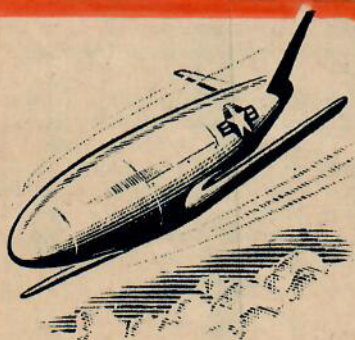


T. v.: Den fjärrstyrda raketbomben »ROC» är en av de få amerikanska konstruktioner som har ringformade vingar och roderorgan.

Nedan: Vid sidan om V 2 är den med överljudshastighet flygande radarstyrda luftvärnsprojektillen »Wasserfall» en av de märkligaste uppfinningar tyskarna gjorde under kriget. Projektillen hade bl. a. egen radarutrustning som automatiskt dirigerade den mot målet. »Wasserfall» hade en topphöjd av 15.000 m och en räckvidd av 70 km. Den har dock aldrig prövats under krigsförhållanden.



EFTER RAKETER



För bekämpning av markmål har Mc Donnell-fabriken i USA konstruerat denna radiostyrda raketbomb, betecknad KSD-1, mera känd under namnet »Gargoyle». Den flygplanliknande projektillen uppnår en hastighet av nära 1.000 km/t och dirigeras mot målet från ett moderflygplan. »Gargoyle» har en spännvidd av 2,59 m och en längd av 3,5 m. Sprängladdningen i nosen lär ha en vikt av 450 kg.

Det andra världskriget kände endast ett vapen mot vilket det inte fanns några direkta försvarsmöjligheter: den med överljudshastighet flygande V 2. Efter sammanbrottet hamnade ett antal projektiler av denna typ i amerikannarnas händer som nu är ivrigt sysselsatta med att utveckla konstruktionen. De har redan gjort en rad provskjutningar med f. d. tyska V 2:or och har bl. a. nyligen skickat i väg en V 2 från ett hangarfartygsdäck. På grund av sin dälliga träffsäkerhet fick V 2:an aldrig den betydelse man räknat med men utrustad med en bättre styranordning kan projektillen tack vare sin kolossala hastighet — över fem gånger ljudhastigheten — och sin topphöjd på 180 km bli ett fruktansvärt krigsinstrument.

Gerne 47



T. v.: Så här genomskinlig är den nya fyrsitsiga Auster Avis när dörrarna är öppna. — Nedan ses Blackburn-fabrikens nya attackplan S 28/43 Firecrest som endast existerar i några få försöksexemplar. Serietillverkning lär inte vara aktuell.

I cirkeln: Den åttabladiga nosen på Westland Wyvern, ett splittrernytt torpedbärande marinjaktsplan med 3.500 hästkrafters motor och 730 km/t toppfart.



Radlett-utställningen bjöd på

NYASTE NYTT

Den årliga brittiska flygutställningen i Radlett — den åttonde i ordningen som arrangerats av Society of British Aircraft Constructors — öppnades den 9 september. Under fyra dagar kunde sedan inbjudet flygfolk från hela världen ta sig en ordentlig titt på det nyaste nya av den engelska flygindustrins produkter, och det var inte lite det! Inte mindre än 72 helt olika typer av flygplan utställdes, 40 av dessa plan deltog på kvällen den 9 i en stort upplagd förbiflygning, varvid flygplanen flögs av Englands främsta provflygare.

Varje utställningsbesökare brukar vanligen ha ett speciellt intresse för en viss klass av flygplan. På Radlett kunde man emellertid hitta ett imponerande urval av alla slags plan — från ensitsiga segelflygplan till fyrmotoriga trafikjättar för 60 passagerare.

På SBAC-utställningen representerades de fyrmotoriga trafikflygplanen av den splittrerna och nyligen provflugna *Handley Page Hermes II* samt Avro-skapelserna *Tudor IV* och *Tudor VII*, den förra utvecklade ur *Tudor II*, den senare ur *Tudor I*. Vidare förekom det nyaste tvåmotoriga trafikplanet *Airspeed Ambassador*, vid sidan av de på förra årets mässa utställda *Vickers Viking* (denna gång i den militära transportversionen *Valetta*) och *Miles Marathon*. Cunliffe-Owen visade sin nya 10—12-sitsiga *Concordia*. Går man sedan nedåt i den civila storleksskalan hittar

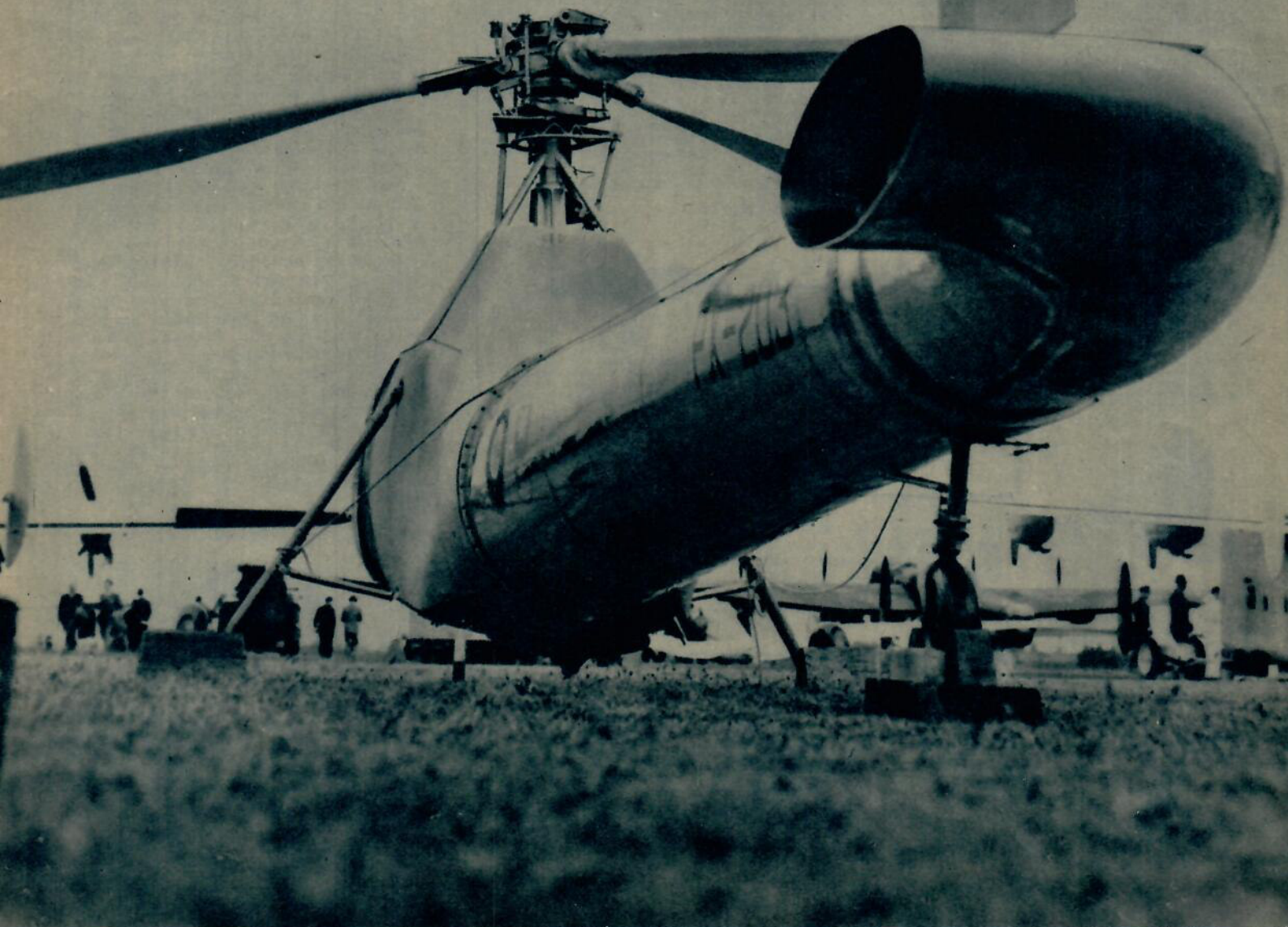
(Forts. på sid. 30.)

Nedan: En imponerande bild av några av de 72 olika flygplantyper som utställdes på Radlett-fältet. Miles-fabrikens nya *Aerovan*-utveckling, den fyrmotoriga metallbyggda *Merchantman* gör sin entré nedan till höger.





»Före och efter» skulle man kunna säga om de här båda bilderna av den ytterst livaktiga Milles-firmans senaste: M 68 Boxcar. Planets utmärkande drag är den löstagbara fraktbehållaren, vars bakre strömlinjefyllnad kan flyttas fram (se ovan) för att ge planet ett om möjligt ännu underligare utseende. Den stora bilden visar Clerva-Weir-helikoptern W 9 ur en ganska rolig synvinkel.

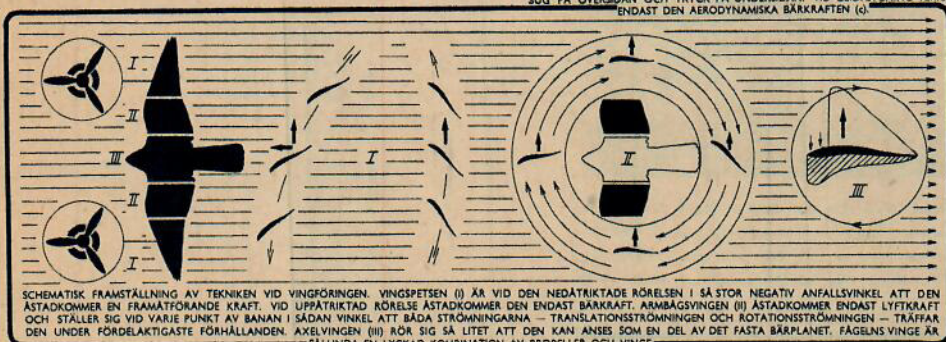


FÅGLARNAS FLYGTEKNIK



FÅGELNS VINGFÖRING ÄR EN AV NATURENS MEST SINNIKA KONSTRUKTIONER. VINGEN ÄR SÅ KONSTRUERAD ATT DEN I ALLA LÄGEN UNDER SIN RÖRELSE ÅSTADKOMMER BÄRKRAFT OCH VID NEDÅTRIKTAD RÖRELSE DESSUTOM EN FRAMFÖRANDE KRAFT. FÅGELN HÖJER OCH SÄNKER SIG INTE UNDER DET ATT VINGARNA RÖR SIG UTAN DESS FLYGRANA BILDAR EN RAK LINJE.

SCHEMATISK FRAMSTÄLLNING AV FÅGELNS VINGFÖRING. GRUNDPRINCIPEN FÖR VINGENS VERKSAMHET ÄR EN RÖTERANDE RÖRELSE (b) OCH EN PENDELRÖRELSE (a). NÄR LUFTSTRÖMMEN TRÄFFAR DEN PROFILERADE VINGEN ÅSTADKOMMER DEN SUG PÅ ÖVERSIDAN OCH TRYCK PÅ UNDERSIDAN. VID GLIDFLYGNING VERKAR ENDAST DEN AERODYNAMISKA BÄRKRAFTEN (c).



SCHEMATISK FRAMSTÄLLNING AV TEKNIKEN VID VINGFÖRINGEN. VINGSPETSEN (I) ÄR VID DEN NEDÅTRIKTAD RÖRELSEN I SÅ STOR NEGATIV ANFALLSVINKEL ATT DEN ÅSTADKOMMER EN FRAMFÖRANDE KRAFT. VID UPPÅTRIKTAD RÖRELSE ÅSTADKOMMER DEN ENDAST BÄRKRAFT. ARMBÄGSVINGEN (II) ÅSTADKOMMER ENDAST LYFTKRAFT OCH STÄLLER SIG VID VARJE PUNKT AV BANAN I SÅDAN VINKEL ATT BÅDA STRÖMMINGARNA — TRANSLATIONSSTRÖMMINGEN OCH ROTATIONSSTRÖMMINGEN — TRÄFFAR DEN UNDER FÖRDELAKTIGASTE FÖRHÅLLANDEN. AXELVINGEN (III) RÖR SIG SÅ LITET ATT DEN KAN ANSES SOM EN DEL AV DET FASTA BÄRPLANET. FÅGELNS VINGE ÄR SÅLUNDA EN LYCKAD KOMBINATION AV PROPELLER OCH VINGE.



FÅGLARNAS FLYGTEKNISKA UTEVECKLINGSLINJE. I MITTEN NORMALTYPEN PÅ VILKEN VINGSPETSARNA OCH ARMBÄGSVINGEN ÄR I ETT JÄMNT FÖRHÅLLANDE TILL VARANDRA. LÄNGST T. H. SES TVÅ PROPELLERFLYGARE MED UTPRÄGLAT STORA VINGSPETSAR. SMÅFÅGLARNA ÄR RENA PROPELLERFLYGARE. T. V. EN TYPISK SEGELFLYGARE MED KRAFTIGT UTEVECKLADE ARMBÄGSVINGAR.

HUR FÅGLARNA FLYGER

När Ikaros en gång i tidernas begynnelse konstruerade sina waxade vingar hade han fågeln som förebild. Innan Otto Lillenthal, det moderna flygets fader, byggde sin första hängglidare hade han i Åratal studerat fåglarnas flygning, studerat deras aerodynamiska och tekniska kroppsbyggnad. Fågeln har i alla tider varit människans läromästare i allt vad flygning heter. Trots detta har det ännu inte lyckats vetenskapen att helt och i alla detaljer klargöra de aerodynamiska och tekniska finesser som ligger till grund för fåglarnas ofta rent av fantastiska flygförmåga. Detta har närmast berott på att de ornitologer som försökt utforska dessa problem inte varit tillräckligt insatta i flygteknik, medan å andra sidan de forskare som varit fysikaliskt och tekniskt utbildade inte haft tillräcklig kännedom om levande fåglar och deras anatomi. En stor del av de frågor som för vetenskapen hittills varit olösta har emellertid nu efter flera års arbete av en finsk flygare, kapten A. HALTTU, fått sin förklaring. Kapten Halttu är ivrig ornitolog och har sedan sin ungdom intresserat sig för fåglar och deras liv. Med sin skarpa blick, en prismakikare och en kamera har han fångat fåglarna i deras rätta element, iakttagit deras rörelser och flygegenskaper med en flygares blick. På grundval av sina observationer har han sedan gjort en vetenskaplig avhandling ur vilket vi här publicerar vidstående intressanta skisser av fåglarnas flygteknik och manöverförmåga i luften.

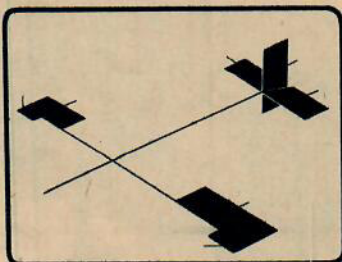
FÅGLARNAS RODERORGAN



VID INGÅNG I SVÄNG GER FÅGELN SKEVNING GENOM ATT MINSKA VINGYTAN PÅ DEN SIDA ÅT VILKEN DEN TÄNKER SVANGA. MANÖVERN MOTSVARAR SKEVRODRENS VERKAN PÅ ETT FLYGPLAN.



TUMFÄDERKNIPPEN PÅ VINGENS FRAMKANT HAR SAMMA UPPGIFT SOM DYNAMISKA BALANSER PÅ SKEVRODER (3): ATT UNDERLÄTTA MANÖVERINGEN AV VINGARNA VID HÖGA HASTIGHETER OCH STORA OCH HÄFTIGA RÖRELSE.



ETT FLYGPLAN HAR TRE RODERORGAN, SKEVRODER (1), SIDRODER (2) OCH HÖJDER (4). FÅGLARNA HAR FYRA OLIKA RODER SOM MOTSVARAR FLYGPLANETS OCH DESSUTOM YTTRELLIGARE FYRA ALTERNATIVA MANÖVERERINGSMÖJLIGHETER.



FÖR KURSTYRNING ANVÄNDER FÅGELN STJÄRTEN SOM DEN KAN Vrida OCH Böja I ÖNSKAD RIKTNING. VID LÄNDNING ANVÄNDS STJÄRTEN ÄVEN SOM LANDNINGSKLAFF FÖR ATT BROMSA UPP FARTEN.



FÅGLARNAS HÖJSTYRNING SKER GENOM ATT FÖRA VINGARNA FRAMÅT ELLER BAKÅT VARVID DERAS ANFALLSVINKEL ÄNDRAS. HÖJSTYRNINGEN SKER PÅ SAMMA SÄTT I GLIDFLYKT SOM NÄR VINGARNA ÄR I RÖRELSE.



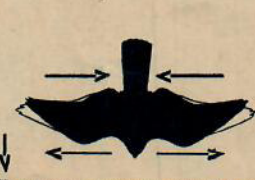
FÅGELN KAN REGLERA SINA VINGSLÄGS VIDD OCH KRAFT SÅ ATT ENA VINGEN SLÅR KRAFTIGARE ÄN DEN ANDRA.



I STÖRTDYKNING KAN FÅGELN GENOM ATT Vrida VINGSPETSARNA I MOTSATT RIKTNINGAR, RÖTERA KRING SIN LÅNGDAXEL.



EN DEL FÅGLAR SÄSOM T. EX. TRANAN ANVÄNDER SINA LÅNGA BEN SOM SIDRODER.



FÅGLARNA REGLERAR VINGYTAN EFTER FLYGHASTIGHETEN — VID STOR HASTIGHET LITEN VINGYTAN, VID LÅG HASTIGHET STOR VINGYTAN.

GENOM

Då ens förstfödde ligger på BB i Stockholm och väntar på fadersinspektion och man själv befinner sig på Gotland men har flygplan och snabbt vill komma över Östersjön bör det inte vara tätt dimma. Överste G. A. WESTRING som upplevt denna händelse stoppade väderleksrapporten i fickan — oläst! — och stack i väg. Det blev verkligen »en flygning som han aldrig glömm». .

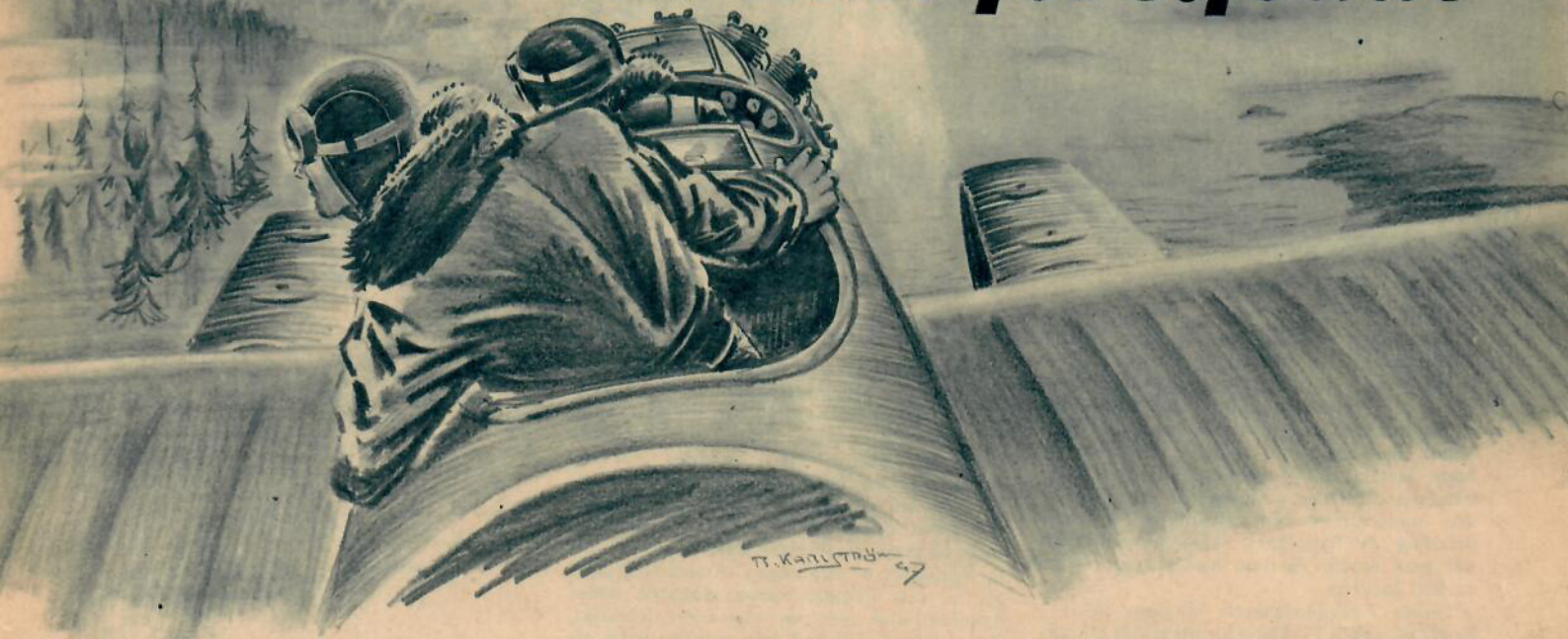
Det var den 9 oktober 1929. Jag var lärare vid något som numera skulle kallats skolflygdivisionen F 2. Vi hade legat på Färösunds sjöflygstation för skjut- och bombutbildning sedan början av september. Eleverna hade t. o. m. i lärarnas ögon — uteslutande tack vare deras ansträngningar — närmast sig det acceptabla stadiet. Det återstod nu bara finputs före slutinspektionen, som skulle förrättas av CFV stabchef den 11. Föregående kväll hade jag fått ett telefonmeddelande som gjort mig till en lycklig man: min fru hade nedkommit med sin förstfödde, som befann sig på BB i Stockholm klar för fadersinspektion. En förstående chef hade beordrat mig att företa en övningsflygning till Hägernäs för att möjliggöra denna besiktning. Klockan var 7 och det nylevererade flygplanet 263 av den oerhört moderna typen S 5 A låg och frustade vid släpen. Det var tjockt och disigt i luften, men man skimtrade dock stränderna i Färösunds norra inlopp. Flör, flar, QBI och dylikt är senare tiders uppfinningar. Någon väderkarta förekom inte heller, men i stället fanns en icke alltid respekterad föreskrift om att begära väderleksrapport från Stockholm före »långflygning». Jag var emellertid i så god flygtrim — tyckte jag själv — att det skulle fordras bra mycket för att stoppa mig. Efter att ha kastat ett öga runt horisonten fann jag att »det går nog». Just som jag stod i begrepp att köra ut från släpen med min Hansa, kom väderleksbiträdet springande med ett papper i handen — den mycket riktigt begärda men litet sent anlända rapporten. Den kunde emellertid icke hindra en djärv pilot utan stoppades — oläst — i fickan.

Överste G. A. WESTRING.



ELD OCH VATTEN

till min förstfödde



»Möjligheten att vända och uppsöka Gotthand igen var inte tilltalande, att fortsätta och eventuellt törna mot en hög kobbte inte heller.»

Jag körde ut medförande den intet ont anande mekanikern 26 Johansson i baksitsen och startade mot en hård sydostlig vind. Det visade sig snart att molnhöjden var knappt 100 m., men jag lade in den gamla vanliga kursen mot Stockholm och stävade ut över Östersjöns höstgrå böljor. Sikten blev så småningom sämre och jag kröp ner allt närmre vattenytan. Snart rusade jag fram över vågtopparna i en 10 sekundmeters medvind. Då detta pågått en stund började jag inse att det inte var fråga om en liten dimbank eller ett dåligsiktbalte utan att en solid tjocka lägrat sig över norra Östersjön och troligen även över svenska kusten, utgörande — förr eller senare — ett påtagligt flyghinder. Möjligheten att vända och uppsöka Gotthand igen var inte tilltalande, att fortsätta och eventuellt törna mot en hög kobbte inte heller. Medan jag funderade flög jag plötsligt förbi några sjöfåglar som dök fram ur den gråvita omgivningen. I likhet med en gång Columbus förstod jag då att jag var nära land. I olikhet mot den store sjöfararen blev jag emellertid icke av denna syn uppmuntrad att fortsätta utan tvärtom: jag beslöt att landa och avvakta bättre väder. Jag steg något 10-tal meter, kastade runt Hansan 180°, drog av gasen, höll upp nosen och väntade. Det blev en fullt programenlig högsjöländning efter genomsjunkning. Lyckligtvis var vinden starkare än sjöhävningen och efter några kraftiga dunsar låg vi vindrätt och stilla i en ganska gropig sjö, så gropig att mekanikern, som omedelbart satt i gång att klargöra drivankaret, efter tre minuter började avbördas sig sitt enkla frukostmål. Drivankaret kom emellertid ut, varefter

motorn kunde stoppas och meditation vidtaga.

Då jag för sistnämnda ändamål körde händerna i skinnrocksfickan hittade jag ett värdefullt dokument: den olästa väderleksrapporten, som vid närmare granskning befanns omtala att vädret var precis sådant, som jag redan upptäckt att det var, och att tjockan höll på att breda ut sig. Jag var sålunda omringad och ensam i bräcklig farkost. Efter tre timmars guppande var tålmodet slut. Jag tyckte — med rätt eller orätt — att sikten förbättrats något och beslöt att starta för att åtminstone ta mig inomskärs även om jag inte skulle kunna uppnå någon flygbas. Motorn sattes i gång och drivankaret bärgades av en sjuk men modig mekaniker med tom mage. Sen kom starten: skulle flottörerna hålla eller icke? Lyckligtvis var de liksom hela planet nya och hade inte tagit in något vatten. Fullgas på och spaken i magen. Efter tre rediga dunsar, var för sig så hårda att de skulle betytt tändernas fall, om dessa varit lösa, var vi i luften i »3:e regimen». En mycket försiktig 180°-sväng och så bar det i väg mot norr och skärgården igen. Efter fem minuters flygning började kobbarna dyka upp, först några låga, sedan en högre som jag måste hoppa över. Att fortsätta längre nu kunde inte vara hälsosamt, varför jag gjorde en ny 180°-sväng och drog av gasen för att landa. Nu var det ingen sjöhävning att vara rädd för längre, men just före sättningen måste jag lyfta vänstervingen över en klabb för att undgå krock.

Vi befann oss alltså helbrädda på vattnet igen, denna gång inomskärs bland kobbar

som jag kände igen. Sikten var högst 400 m. Jag beslöt att köra på vattnet i huvudriktning nordväst, där fastlandet eller större öar borde ligga. Efter 10 minuters körning sade det plötsligt tjong i ena flottören och farten tog slut. Med litet extra gas halskade vi emellertid över grynnan och vidare. Då en större kobbte med en lämplig tillläggsplats dök upp, styrde jag dit för att i lugn och ro begrunda situationen. 26 Johansson och jag trampade snart åter terra firma, kännande oss som Robinson och Fredag, där vi tärde vår enkla nödproviant (som på den tiden innehöll även konjak). Jag hoppades i det längsta att sikten skulle bli bättre och medge start, men därav vart intet. Fram på eftermiddagen lugnade det så mycket att jag beslöt köra vidare på vattnet i riktning mot land. Som en motorbåt gled Hansan fram mellan kobbarna, vilka så småningom började bli trädbeklädda, antydande att vi nalkades civilisationen. Efter en halvtimme dök det upp en röd stugknut och en brygga och vi kunde dra en lättnadens suck.

Det visade sig att vi stött på en fiskarbostad i havsbandet öster om Tvären. Jag hade sålunda kommit 3 mil ur kursen i dimman, vilket nog var tur med hänsyn till den lågflygning jag presterat, som skulle varit riskablare i Landsortstrakten. Fiskaren och hans maka tog hand om oss på bästa sätt och förde mig en halvtimmes motorbåtsfärd till närmaste telefon. Rapporteringssystemet vid start och landning var då inte lika avancerat som nu, varför ännu ingen på Hägernäs hade börjat tala väl om oss, trots att vi varit borta i bortåt 10 timmar.

"LJUDVALLEN"

och andra märkliga problem
vid reaktionsdrift

Av kapten EVERT SILVÉN

De snabba krigsflygplan som kom i tjänst under andra världskriget utgjorde resultatet av ett intensivt utvecklingsarbete, bl. a. på flygmotorområdet. Det hittills använda framdrivningssystemet kolvmotor-propeller är emellertid mindre effektivt vid höga farter. På propellerspetsarna uppstår nämligen förluster, som medför att allt mindre motoreffekt blir tillgänglig för framdrivning av flygplanet. Med propellerdrift når man därför en övre hastighetsgräns av ca 850 km/tim.

Under mellankrigsåren började såväl i England som i Tyskland att utvecklas ett nytt framdrivningssystem, i dagligt tal benämnt reaktionsdrift, där drivkraften åstadkommes genom reaktionsverkan från de bakåt utströmmande förbränningsgaserna. Man kunde därvid utesluta propellern och förenkla motorns konstruktion. Reaktionsmotorn kom i praktisk tjänst vid krigsflygförband först i krigets slutskede. Vad som främst skiljer reaktionsmotorn från kolvmotor-propellern är, att dragkraften för den förra är i det närmaste konstant vid olika flyghastigheter, under det att för den senare dragkraften avtar med ökad fart. Reaktionsmotorns stora svaghet är dess oförmåga att vid låga farter omsätta den i bränslet bundna energin till effektivt framdrivningsarbete.

Trots att tillräcklig drivkraft numera finns tillgänglig även vid höga hastigheter har någon sensationell ökning av toppfarterna dock inte kunnat noteras. Förklaringen här till är att luftpartiklarna blir synnerligen obenägna att släppa förbi en kropp som rör sig med ljudets hastighet eller snabbare.

Flyghöjd km

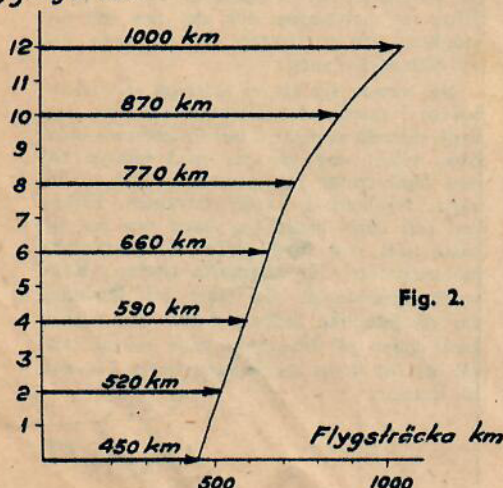


Fig. 2.

Ljudhastigheten — naturens fartgräns

Av berättelser från flygstrider under kriget framgår att jaktflygplan ibland råkade in i branta ofrivilliga dykningar utan att föraren varit utsatt för beskjutning. I många fall lyckades föraren rädda sig med fallskärm och berättade sedan, att »en jättehand liksom gripit flygplanet under dykningen och ökat dykvinkeln» trots förarens förtvivlade ansträngningar att få flygplanet ur dykningen. Andra berättade, att de sett flygplan tappa vingarna under dykning, som om en explosion inträffat. Även i dessa fall har inte orsaken varit att söka i någon projektilträff.

Dessa mystiska olyckor

fick snart sin förklaring av flygteknikerna. Luftens hastighet relativt flygplanet ökar nämligen från kroppens och vingens framkant till det ställe, där kroppen och vingen är tjockast, varefter hastigheten avtar. Ju större tjockleken är, desto större blir denna hastighetsökning. Om flyghastigheten vid ett tillfälle är t ex 850 km/t, kan det inträffa att den på vingens tjockaste del uppnår 1 250 km/t. Ljudhastigheten har då överskridits. Därvid sker inte längre det lugna strömningsförlopp, som är fallet vid farter lägre än ljudets. Den förändrade strömningen medför en synnerligen kraftig motståndsökning samt minskad lyftkraft. Bakom vingen uppkommer ett s. k. dödluftområde, uppfyllt av luftvirvar. Om stabilisator och höjdroder kommer att ligga inne i detta område, försämras roderverkan.

I samband med lyftkransminskningen vandrar lyftkraftens angreppspunkt på vingen bakåt, varvid ett dykmoment uppkommer. På grund av nyssnämnda försämrade roderverkan har föraren ingen möjlighet att motverka dyktendensen. Flygplanet blir med andra ord okontrollerbart. Samtidigt kan kraftiga vibrationer uppstå på såväl vingar som kropp. Detta kan medföra att vingar eller roder bryts loss från flygplanet. Då ljudhastigheten minskar ju högre flyghöjden är, inträffa störningarna vid lägre flyghastighet om höjden ökar. För att undvika olyckshändelser fastställer man därför numera maximifarter på olika höjder.

Vid propellerdrift uppnåddes inte de kritiska hastigheterna vid horisontell flygning, vilket emellertid kan vara förhållandet vid reaktionsdrift. Man får då inte utnyttja reaktionsmotorns totala dragkraft vid horisontell flygning.

Att flyga fort är dyrt

Man hör ofta talas om att området kring ljudhastigheten skulle utgöra en motståndsbarrär, mycket svår att genombryta, men att motståndet sedan skulle minska när barriären väl genombrutits. Detta är en felaktig uppfattning. Motståndet ökar även efter barriären, ehuru inte fullt så häftigt som inom densamma.

Fig. 1 visar beräknat motstånd vid olika farter för ett reaktionsdrivet jaktflygplan, dels på 0 m och dels på 10 km höjd under förutsättning att kontrollen över flygplanet kan bibehållas upptill 1 100 km/t. Ökas farten från 700 km/t till ca 1 000 km/t fördubblas motståndet vid marken. Vid 1 080 km/t är det 3 gånger större.

Det är just av denna anledning, som propellern blir olämplig vid hög fart. Motståndet på dess spetsar, vars hastighet är be-

Ökning av kritiska hastigheten

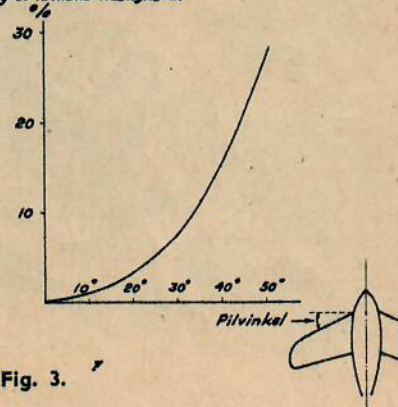


Fig. 3.

tydligt större än flyghastigheten, antar sådana proportioner, att allt mindre effekt blir tillgänglig för framdrivning av flygplanet.

Ett ökat motstånd måste övervinnas genom ökad drivkraft, d v s ökad bränsleförbrukning. Bränsleåtgången pr mil blir större ju högre hastigheten är. Det kostar att flyga fort.

En synnerligen beklaglig nackdel är att reaktionsmotorns bränsleförbrukning icke blir nämnvärt mindre vid lägre farter. I detta avseende är kolvmotorn mycket gynnsammare.

När det gäller krigsflygplan önskar man största möjliga fart vid ett anfällsföretag, då fienden därvid får kortare tid till förfogande för motåtgärder. Att genomföra hela flygningen med den högsta tillåtna hastigheten, är emellertid olämplig på grund av att motorernas livslängd minskar vid hög belastning. En kompromiss blir nödvändig, och man väljer därvid ett marschvarv på motorn, som ger en marschhastighet ungefär 20—40 procent lägre än den maximalt tillåtna. Detta skulle tala för lämpligheten av att bibehålla propellerdrift vid bomb- eller attackflygplan och därmed uppnå gynnsammare bränsleekonomi. Om man inte vill fransåga sig möjligheten att temporärt kunna uppnå högsta möjliga fart, t ex då det gäller att komma undan från fiendens jaktflyg, måste man emellertid ta olägenheten med bränsleekonomien och välja reaktionsmotorn.

Av fig. 1 framgår, att luftmotståndet och därmed bränsleförbrukningen blir mindre, ju högre flyghöjden är. Hur detta inverkar på flygsträckan visas i fig. 2.

Man får emellertid inte utgå från att flygningen alltid kan ske på den flyghöjd

som ger den längsta räckvidden. Taktiska förhållanden och rådande väderlek kunna medföra att anfallsföretaget måste genomföras på exempelvis lägsta höjd, där flygsträckan är kortast. Denna synpunkt bör ligga till grund för beräkning av erforderlig bränslemängd.

Reaktionsdrivna flygplan blir tunga

Enligt en s. k. tumregel vid projektering av krigsflygplan bör vikten av bränsle, vapen, bomber, ammunition samt besättning, d v s lasten, icke överstiga 1/3 av flygplanets totalvikt. Ökas lasten med 1 ton, blir därför totalvikten 3 ton större. Vid 4 tons last blir flygplanet så tungt att två motorer måste förutsättas. Följden blir att större bränslelast måste medföras för att räckvidden skall vara densamma.

Om man roar sig med att räkna ut data för ett reaktionsflygplan, som med en hastighet av 600 km/t skall transportera 500 kg last en distans av ca 350 km och sedan återvända, finner man bl a att 1,8 ton bränsle erfordras samt att flygvikten kommer att uppgå till 7,5 ton. Med 1,2 ton last måste flygplanet av ovannämnda orsaker göras tvåmotorigt. Erforderlig bränslemängd blir då 3,6 ton och totalvikten 15 ton. Vid beräkningarna har en viss aerodynamisk kvalitet hos flygplanet antagits liksom även en viss dragkraft och bränsleförbrukning hos den valda motorn.

En ökning av lasten med 700 kg medför alltså att flygvikten ökar 7,5 ton och att 1,8 ton mer bränsle förbrukas. Beräkningarna gäller för höjden 0 m. På 8 km:s höjd blir flygsträckan fördubblad.

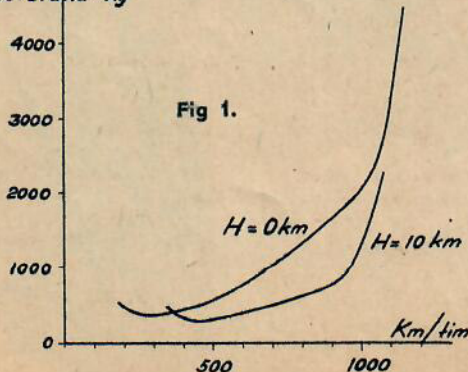
Vid större laster blir disproportionen mellan last och flygvikt betydligt större, d v s en ringa ökning av lasten medför onormalt höga flygvikter. Man måste ovillkorligen fråga sig, om det är lönsamt att bygga ett flygplan med 20—25 tons flygvikt, som har en transportkapacitet av exempelvis 2 ton sprängämnen över en distans av 40 mil. Problemet kan lösas, om man fransäger sig möjligheten att utföra flygningen på låga höjder. Man torde även med stor sannolikhet kunna räkna med att reaktionsmotorn efter hand förbättras. Redan nu har propellerdrift och reaktionsdrift kombinerats i samma motor, varvid bränsleförbrukningen nedgår med ca 30—40 procent. Nackdelen med en sådan kombination är, att propellern ånyo kommer att begränsa flygplanets toppfart. Genom att koppla bort propellern och låta motorn arbeta som en vanlig reaktionsmotor vid hög fart, kan man emellertid delvis eliminera denna nackdel.

Extrem stigförmåga för jaktflygplan

Den korta tid som kommer att stå till försvararens förfogande för motåtgärder kommer att skärpa kravet på snabb alarmering av jaktflyg. Detta är emellertid icke

(Forts. på sid. 32.)

Motstånd kg



En av de »flygande fästningarna» som varit i ABA-tjänst.

”FÄSTNINGEN” SOM BESEGRADE SVERIGE

B 17:s historia är kort men ärorik

Medan vi går ochh väntar som ivrigast på leveransen — nästa, vår — av Boeing Stratocruiser, som skall sättas in på SAS-routen till Nordamerika, kommer meddelandet att Luftfartsstyrelsen till försäljning och nedskrotning utbjuder två Boeing B 17, de berömda »Flygande fästningarna». Nyligen har styrelsen fått regeringens tillstånd att som museiföremål behålla en fästning, vilken är ännu inte bestämt.

Då det förefaller oviss, om B 17 mer kommer att användas i svensk flygtrafik, även om SILAs »Ted» och »Bob» alltså befinner sig i högönskelig välmåga, kan det kanske därför vara tid att skriva fästningens historia. Den är kort men ärorik!

Det var åren 1943—44, då tusenplans-



räderna mot Tyskland pågick, som Sverige fick visit av drygt 100 allierade plan av typerna B 17 och Liberator, vilka måste nödlunda här efter sina visiter över Berlin och andra tyska industri-centra. Mer än 1.500 allierade flygare följde med planen och åtnjöt liksom sina maskiner en trivsamt internering i vårt land.

Det svenska civilflyget låg emellertid i startgroparna men hade sorgligt ont om flygtyg. Som en gentjänst för vårt vänliga omhändertagande av de ofrivilliga gästerna överlämnade amerikanska regeringen till Sverige nio exemplar av fästningen, och däröver blev man här så lycklig att planen fick typnamnet »Felix» efter

dåvarande amerikanske flygattachén Felix Hardison. Till yttermera visso fick varje exemplar ett typiskt amerikanskt namn, och sedan två plan »slaktats» för att användas till reservdelar och två andra överläts till Danmark kom fästningsfamiljen att bestå av följande SE-märkta gossar: BAH »Sam», BAK »Jim», BAM »Tom», BAN »Ted» och BAO »Bob» — den sistnämnde även kallad Sebaot. De båda plan som överlämnades till Danmark kom till stor nytta i DDL:s europeiska trafik intill dess den ena förstördes vid en kollision på Kastrups flygplats. Den andra, Stig Viking, är alltså i tjänst på DDL:s linje till Afrika.

De fem planen, som ägts och alltså ägs av Kungl. Maj:t och Kronan (Kungl. Luftfartsstyrelsen) — för att citera luftfartsregistret — hade emellertid en mödosam väg att vandra innan de kunde sättas in i civil trafik. Eller rättare: Saab i Linköping hade åtskilligt arbete med att montera bort kulsprutetornen, förlänga nosen och flytta radiorummet för att få planets tyngdpunkt på rätt ställe, bygga om bombschaktet till nyttigt lastrum och inreda den trånga kabinen med bekväma fåtöljer. Det var en affär på omkring en kvarts miljon per plan, men efter ett snabbt och välgjort arbete kunde planen överlämnas till ABA och SILA.

(Forts. på sid. 32.)

T. v.: Bombrummet omändrades till ett utmärkt bagageutrymme. — Nedan: En av SILA:s »fästningar» doppar vingen i Vesuvius' krater.



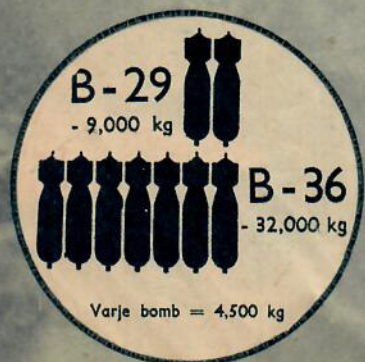
Jätten bland bombplan

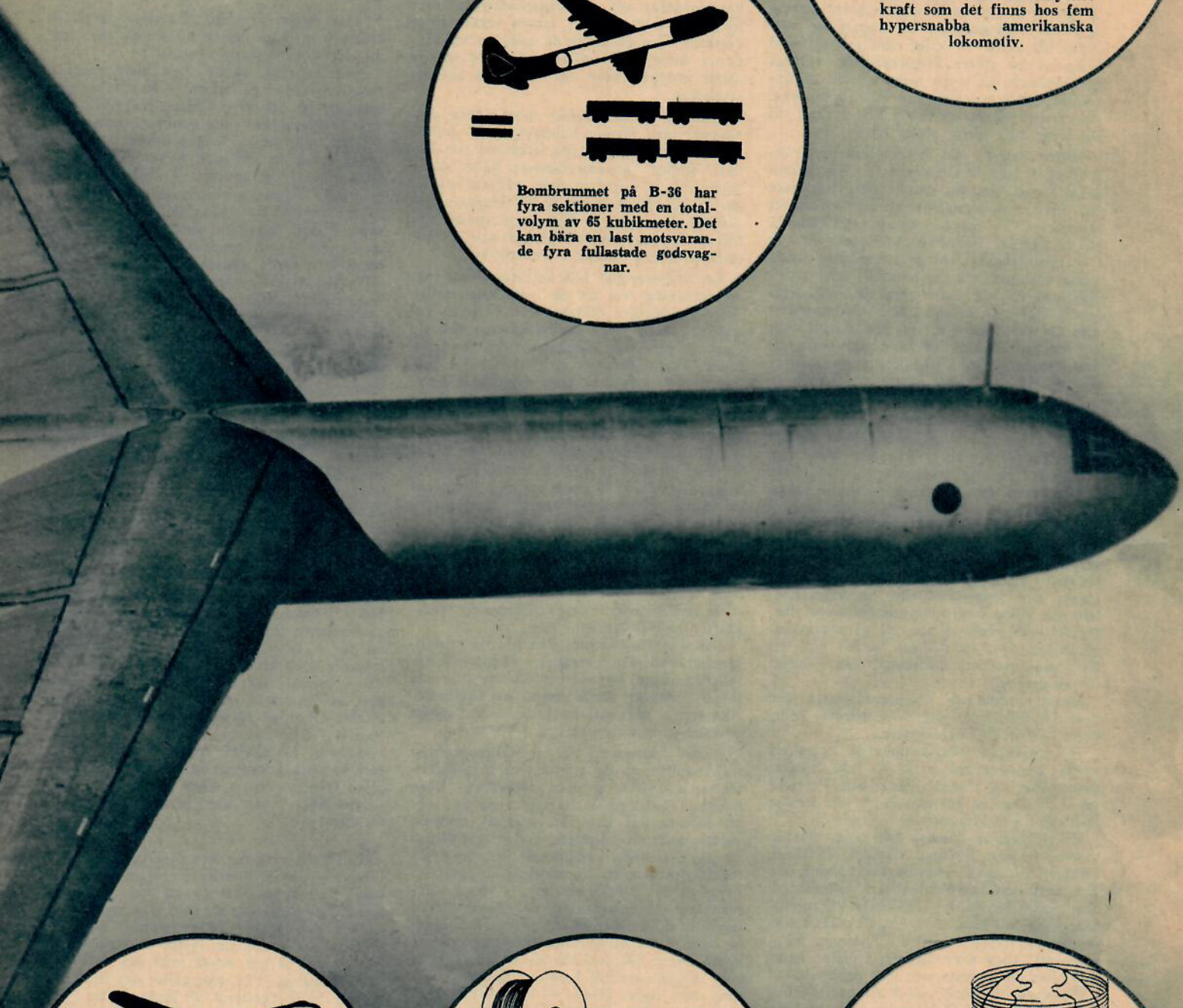
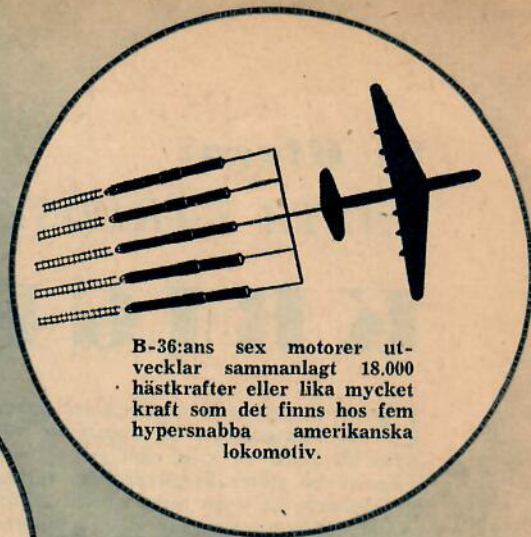
Hemlighetens slöja vilar fortfarande över många av de detaljer som tillsammans bildar världens väldigaste flygplan, det amerikanska bombplanet B-36, som Consolidated Vultee nu bygger i Fort Worth, Texas. Detta omtalade superbombplan med en atombomb ombord kan flyga till vilken punkt på jorden som helst och återvända till basen i Amerika utan att behöva tanka.

Det är märkliga data som släppts ut till dags dato. Militära USA-experty kalkylerar sålunda med att jätteplanet, som inom parentes sagt väger 126 ton, skall kunna bära radarstyrda reaktionsplan i dess 49 meter långa flygkropp. Raketvapen och radarstyrda

(Forts. å sid. 34.)

213570





W. Kleen:

NÄSTA VÄRLDSKRIG IV.

KRIGETS FÖRLOPP

Den krigspotentiellt underlägsna makten eller maktgruppen har endast en möjlighet att vinna ett krig, nämligen att med hjälp av en större krigsberedskap tillfoga motståndaren så stora nederlag vid krigets början, att denne icke kan eller åtminstone icke anser sig kunna vända krigslyckan till sin fördel och därför sluter fred.

Hitler byggde sin krigspolitik på denna möjlighet, men han räknade fel. När kriget drog ut på längden måste han ytterligare öka sin krigspotential för att kunna föra ett långvarigt krig och hoppas att motståndarna skulle tröttna. Fördenskull tvingade han in i sitt politiska system de stater som nu är tvångsanslutna till östblocket och anföll Ryssland för att underlägga sig även detta lands tillgångar, av vilka Kaukasusområdets olja var den icke minst viktiga. Krigföringen innebar i våldsamt förstörad skala ett återupptagande av 1700-talets magasinskrigföring. Hitler räknade fel för andra gången.

Ryssland kan icke enbart med sina egna och vasallstaternas tillgångar föra ett långvarigt krig mot de angloamerikanska världsmakterna till ett segerrikt slut. Men man kan tänka sig att dess ledare — vem han än kan vara vid den tiden — skulle räkna på samma sätt som Hitler och handla därefter. Han skulle sålunda med hjälp av sitt lands större krigsberedskap försöka underlägga sig de områden, vilka ligger inom räckhåll, vilkas tillgångar skulle kunna utjämna den krigspotentiella underlägsenheten, och vilkas besittningstagande även strategiskt sett skulle skapa ett gynnsamt utgångsläge för ett fortsatt anfall mot det Brittiska Imperiets moderland men i övrigt förs en defensiv.

Dessa områden är Främre Orienten med dess oljetillgångar samt Västευropa, ordet taget i vidsträckt bemärkelse.

De ryska anfallsriktningarna är alltså givna. Den ena grenar ut sig från Kaukasusområdet till Egeiska havet och Persiska viken, den andra går genom det europeiska fastlandet mot Atlanten och Nordsjön.

Erövringen av Europa har redan börjat, varom namnen Finland, Estland, Lettland, Litauen, Polen, Tjeckoslovakiet, Rumänien, Bulgarien och Jugoslavien bära vittnesbörd. Den ryska förhållnings- och obstruktionspolitiken avser att befästa Rysslands makt i dessa länder liksom i östra Tyskland. Försöket att lägga även Grekland under ryskt välde har misslyckats men icke uppgivits.

Ryssarna försökte också att börja erövringen av Främre Orienten genom att kräva militärt behärskande baser i Turkiet och genom erövringen av nordvästra Iran. Med västmakternas stöd har dock Turkiet kunnat avvisa de ryska kraven och Iran kunnat återta de till en början förlorade områdena. Men Ryssland vidhåller sina krav mot Turkiet och vidmakthåller stora truppstyrkor i Kaukasusområdet, beredda till offensiv.

De till Ryssland tvångsanslutna folken lär knappast kunna användas i ett anfall mot Västerlandet — de skulle möjligen kunna

kommenderas till en krigsskådeplats men icke på ett slagfält. I själva verket finge ryssarna vara glada om de undertryckta länderna kunde förvandlas till något så när säkra etappområden för de ryska anfallsstyrkorna.

Däremot torde det icke möta några svårigheter att förmå bulgarerna att anfalla Turkiet och jugoslaverna Grekland och Italien. Enligt vår amerikanska källa skulle detta, räknat i fredsstyrkor, tillföra ryssarna ett krafttillskott på 56.000 bulgarer och 350.000 jugoslaver. Men mot dessa står 675.000 turkar, 146.000 greker och 250.000 italienare. Allt räknat i fredsstyrkor.

Vad Västευropas folk beträffar finns ingen anledning tro, att de i ett krig mellan österns proletära diktatur och västerns demokrati skulle svika samhörigheten med sin egen kulturvärld. Kommunistiska femtekolonner skulle däremot driva sitt väl förberedda spel, sannolikt utan avgörande betydelse. Enligt samma amerikanska källa skulle — oberäknat Västtysklands folk — en anslutning av Västευropas angripna stater till angloamerikanerna betyda ett krafttillskott för dem av 430.000 fransmän, 85.000 belgare och 175.000 nederländare, fortfarande räknat i nu under vapen stående styrkor.

Bakom det svaga Iran, vars ställningstagande mot Ryssland är givet, står de nyblivna indiska dominierna med en miljon man, vartill kommer turkarnas kraftöverskott sedan de avdelat tillräckliga försvarskrafter mot Bulgarien.

Det skulle som synes icke bli någon militärpromenad för ryssarna i någondera anfallsriktningen, i synnerhet som de angripna folkens försvar skulle stödas av angloamerikanernas ockupationsstyrkor och hastigt överskeppade stridskrafter.

Härtill kommer de militärgeografiska förhållanden på de presumtiva krigsskådeplatserna, vilka gynnar försvaret. Rhen bildar en strategisk barriär som är svår att forcera när den försvaras av tekniskt välutrustade stridskrafter, och bergstrakterna på Greklands landgränser och de rysk-turkisk-iranska gränsområdena är svårtillgängliga för större styrkor. I detta sammanhang må erinras om att ryssarna rivit upp alla dubbelspår på de tyska järnvägarna inom sitt ockupationsområde utom på tre korta linjer. Därmed har de själva minskat sina möjligheter till kraftutveckling i riktning mot nedre Rhen — en omständighet som kan tydas som ett fredstecken.

Man kan knappast föreställa sig att angloamerikanerna och andra västerländska folk skulle låta så överraska sig av ett ryskt anfall att detta skulle kunna slås ut innan de angripna folken hunne sätta sig till motvärn. Men endast en fullständig överraskning skulle kunna medföra en rysk avgörande seger i krigets början. Sedan skulle varje vecka och månad alltmera utjämna styrkeförhållandena, tills slutligen Västerlandet vunnit sådan överlägsenhet, att motoffensiverna skulle kunna inledas.

Dessa skulle säkerligen framföras även på andra krigsskådeplatser än de av ryssarna för deras spelöppning utvalda.

Amerikanerna skulle helt visst angripa ryssarna i Fjärran Östern — en direkt fortsättning på det krig Chiang-Kai-Shek för mot de ryssunderstödda kommunisterna.

Detta innebär ett krigspolitiskt läge som ryssarna aldrig tidigare mött i sina krig, allra minst i det senaste, då de hade endast en front. Nästa världskrig skulle utkämpas på tre fronter och mångfaldigt flera krigsskådeplatser. Ryssland skulle vara omgivet av fiender — ett resultat av den mot hela omvärlden förda aggressiva politiken.

Tydligast skulle nackdelarna av detta läge framträda i luftkriget.

Under det andra världskriget låg Rysslands nya centralasiatiska industriområde skyddat bakom Ural. I nästa världskrig skulle hela detta område ligga under de angloamerikanska bombflygförbandens räckvidd. Det må vara nog att erinra om att USA:s största bombflygplan — Convair B-36 — har en längsta flygsträcka på 16.000 km med 4,5 tons bomber, vilket i praktiskt aktionsradie gör inemot 6.000 km. Även britternas Avro Lincoln når från baser i Främre och Mellersta Orienten ryssarnas hela industriområde liksom de fem järnvägslinjer som förenar det centralasiatiska området med det europeiska Ryssland.

Av särskild betydelse är att Kaukasusområdets oljefält ligger inom närmaste räckhåll för bombanfall. Det behövs inte många atombomber för att förstöra anläggningarna där i sådan grad, att produktionen förlamades. Och att märka är att ryssarna redan i fredstid numera är beroende av import av oljor från de angloamerikanska firmorna. Oljan är Rysslands strategiska akillshäl — de iranska oljefälten är ett av Rysslands viktigaste operationsmål. Utan dem kan ett långvarigt krig icke föras, utan oljan från Kaukasus eller mer minskad oljeproduktion där blir krigföringen snart förlamad.

Men även ryssarna kan föra luftkriget offensivt — de förbereder intensivt en sådan krigföring genom att bygga upp ett tungt bombflyg och genom att med tysk hjälp skapa ett raketvapen. Storbritannien blir det främsta målet för de ryska luftstridsmedlen — men så har också britterna världens bästa jaktflyg. För dem gäller det emellertid att hålla ryssarna så långt borta från de brittiska öarna som möjligt, icke minst med tanke på raketvapnet, och därför har de skaffat sig Europas näst största armé.

Den ryska offensiven mot Britannien kommer även så tillvida att föras efter tyska förebilder som ryssarna säkerligen kommer att sätta in sitt talrika ubåtsvapen mot den brittiska sjöfarten. Här om är endast att säga, att vad tyskarna misslyckades med kommer inte att lyckas för ryssarna, helst som antiubåtsmedlen kraftigt utvecklats efter kriget. Emellertid kan säkerligen rys-

(Forts. å sid. 34.)

BERÖMDA FLYGPLAN:

Hawker Sea Fury



VÅRT MOTTO:

"Kvalitet"

"En sak är absolut nödvändig, om vi skall kunna övervinna denna kris och det är kvalitet — kvalitet hos våra ledare, kvalitet i vad vi producera och kvalitet hos oss själva. England har alltid tidigare varit berömd för sin höga kvalitet."

The Daily Mail.

"Rolls-Royce vidmakthåller alltjämt sin höga kvalitet — som blivit rent av legendarisk."

John Grierson.



ROLLS-ROYCE

Aero

E N G I N E S

FÖR SNABBHET OCH PÄRLIGHET

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



Portabel lågtryck-kammare



Kontroll-tavla



Mark II Gyro instrumentbord



Diameterprovare för differential-tryck

Selektors-ventil

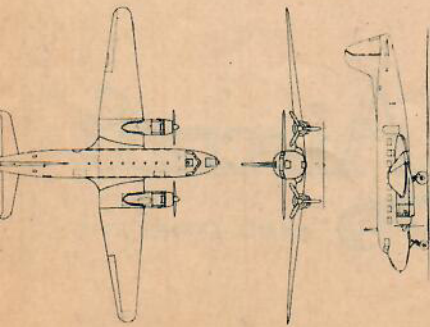


Kontroll-ventiler

Konstruktörer och tillverkare av alla slag av provapparater.

BRYANS AEROQUIPMENT LTD.

MITCHAM JUNCTION • SURREY • ENGLAND



SAAB *scandia*



SAAB-90A SCANDIA

Tillverkare: Svenska Aeroplan AB,
Linköping.

Typ: Lågvingat tvåmotorigt transportplan i helmetallskalkonstruktion, utrustat med infällbart noshjulsländstäl.

Passagerare: 24 (alternativt 32).

Besättning: 3-5 man.

Motorer: Två Pratt & Whitney Twin Wasp R-2000, luftkylda stjärnmotorer med 1,470 hk. starteffekt vardera vid 2,700 v/min.

Spännvidd: 28 m.

Längd: 21,1 m.

Höjd: 7,4 m.

Vingyta: 85,7 m².

Tomvikt: 8,575 kg.

Nyttig last: 5,025 kg.³

Lastutrymme: 10,7 m³.

Max. startvikt: 14,000 kg.

Vingbelastning: 163 kg./m².

Effektbelastning: 4,8 kg./hk.

Toppfart: 425 km./t. på 2,100 m. höjd.

Marschfart: 360 km./t. på 3,000 m. höjd och med 720 hk. effektuttag per motor.

Landningsfart: 120 km./t.

Flygsträcka: 1,840 km. med 2,480 kg. betalande last.

Topp höjd: 8,500 m. med två motorer och 3,300 m. med en motor.

Startsträcka: 700 m.

till 15 m. höjd.

Landningssträcka: 590 m.

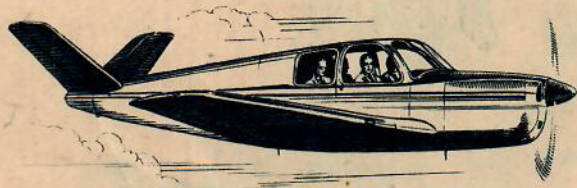


För framsynta affärsmän

BRASILIEN, en av Sydamerikas stora och framåt-
gående nationer, insåg redan tidigt flygets stora
betydelse, inte endast som ett effektivt försvarsme-
del utan även som ett ovärderligt medel för utforsk-
ning och exploatering av de svåråtkomliga natur-
tillgångarna i det inre av landet. Dagligen flyger
tvåmotoriga »Beechcraft 18» mellan de små land-
ningsstråken i djungelområdena och de stora metro-
polerna i kustlandet.

I likhet med Brasilien väljer myndigheter och före-
tag över hela världen just »Beechcraft 18» för sitt
behov av flygtransport, på grund av dess oöverträff-
ade driftsäkerhet, dess höga hastighet och dess för-

måga att snabbt nå även mycket avlägsna platser.
Som transportflygplan i firmabruk, med bekväma
sittplatser för upp till nio personer, inbesparar
»Beechcraft 18» dagar i restid — och resan blir
aldrig tröttande. Flygplanets förmåga, att när som
helst flyga. Er praktiskt taget vart som helst, kan
inte överskattas när det gäller en snabb och bety-
delsefull affär. För industrien har »Beechcraft 18»
ovärderliga fördelar, exempelvis när det gäller att
snabbt transportera personal och materiel för
brådsnande uppdrag. Genom flygresan vinner man
tid — just den extra tid som kan behövas för att
arbetet skall bli väl utfört.



Beechcraft Bonanza är byggd för affärsmän

- Fyra bekväma sittplatser
- Uppvärmd ljudisolerad kabin; ljuddämpad motor
- 275 km/tim marschfart; 1 200 km flygsträcka

Beech Aircraft

CORPORATION 

WICHITA, KANSAS, U. S. A.



American Overseas Airlines distrikt traffic manager i Stockholm TOM RODENBAUGH (t.v.) har efterträtt av HENRY W. BEARDSLEY (i mitten) och ses här tillsammans med AOA:s vice president, d.v.s. högste chefen inom bolaget, den kände piloten från förra världskriget HAROLD R. HARRIS som har varit på inspektionsresa i Europa.

Ett äventyrligt förflutet

— Året efter Pearl Harbor-katastrofen — i början av december 1941 — kom »President Taylor», som före kriget gått i passagerartrafik till vår lilla atoll Canton mitt ute i Stilla havet för att lasta av krigsmateriel. En storm vräkte upp fartyget på några rev 50 meter från atollen och förstörde det. Där låg »President Taylor» och den enda nytta vi hade av den var inredningen, som användes till vår förläggning. Så småningom fick japanerna kläm på att det låg ett stort fartyg nära Canton, så en natt kom några ubåtar och vräkte på all ammunition de hade. Nästa dag rapporterade Tokio-Rose i japanska radion att ett stort amerikanskt trupp-fartyg sänkts vid Canton. Den proceduren upprepades väl 50 nätter, och vi hade hjärtans roligt åt japanerna som fyrade på det gamla skrovet, som låg där till ingen nytta.

Historien är sann och den berättas av 36-åringen Henry W. Beardsley, American Overseas Airlines nye Stockholms- och Sverige-chef, som i dagarna övertagit den syssla, som förut innehafts av Harry Dalgaard respektive Thomas Rodenbaugh. Beardsley är ingen duvunge som trafikflygman. Och han har ett ganska äventyrligt förflutet bakom sig.

Född i New York City gick han i skola i Princeton — en timmes väg med tåg från New York — och sökte sig sen till Wall Street, där han arbetade 1932—37 som mäklare i bomullsbörsen. Men han tröttnade på det parasitliknande jobbet, som han själv uttrycker det, och reste ner till Jamaica och satte upp en resebyrå.

— Jag hade länge haft mina blickar på flyget och började försiktigt för Eastern Airlines 1939 med 75 dollars i månaden. Så övergick jag till American Airlines, och 22 februari 1943 blev jag inkallad. Först träning i Florida, sen vidare utbildning i Kalifornien och så blev jag utskickad till Canton. Atollen var cirka 500 meter bred och 40 km i omkrets. 3.000 man var förlagda där, varav ett 100-tal tillhörde amerikanska transportflygorganisationen Air Transport Command.

Efter ett halvår därute i Stilla havets enslighet förflyttades jag till en mera »människlig» del, nämligen Hawaii, där jag var placerad på Hamilton Field och fick majors grad innan min tjänstgöring avslutades i december 1945. Sen återvände jag till New York efter fyra månaders välbehövlig semester, anställdes i American Overseas Airlines och blev District Traffic Manager i London till juli i år, då det bestämdes att jag skulle flytta till Stockholm.



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



SIGURD ISACSONS RITNINGSTJÄNST:

Du kan välja bland 600 av Englands bästa ritningar!

Som ett led i vår strävan att göra modellflyget rikare och roligare står vi till tjänst med vilken engelsk ritning Du önskar — till lägsta pris trots valutarestriktioner.

TESTOR's lim och dope

— Amerikas bästa — föres av ingenjör Sigurd Isacson. Över 50 olika typer i eleganta förpackningar. Försäljes i parti till återförsäljare och klubbar.

UTLÄNNINGAR!

Sigurd Isacson's produkter kan nu köpas från alla länder mot intern. svarskuponer. Fås på posten.



Läs vad svenska modell- o. storflygare skriver om AUSTER!

Sven Forsberg, chefpilot på »Ansgar»: — Det roligaste modellplan jag sett!

Orrrefors MFK: — ... den största pionjärinsats i svensk modellflygindustri.



AUSTERN FLYGER RUNT POLEN MED SÅVÄL LÅG (8 km/h), SOM HÖG (25-40 km/h) FART — OCH MED LAST (LIKA MYCKET SOM PLANETS VIKT!) SOM INLÄGGS GENOM KABINDÖRREN... FLYGER LIKA BRA INOMHUS!

OTROLIGT STARK, OCH LÄTTLAGAD OM OTUREN SKULLE VARA FRÄMME, ÄR »AUSTER» DET IDEALISKA FLYG PLANET FÖR UNGDOM I ALLA ÅLDRAR....!!

Sänd in kupongen i öppet kuvert med 5-öres frimärke!
Sänd mot postförskick + porto:
.... st. AUSTER å 4:85 (spv. 440 mm. färdiga balsadelar, bästa eng. gummimotor, ritningar, 8-sid. beskrivning, polstav etc.).
.... st. limtuber TESTOR — Amerikas bästa, 60 öre. 52-sidig katalog över 600 eng. ritn., böcker, fotos mot 60 öre i frimärken.



Namn
Adress

VINTERTID KAN MODELLEN UTRUSTAS MED SKIDSTALL, PRECIS SOM FÖREBILDEN OCH FÖRTFARANDE FLYGA MED SUVERÄN STIL — ÄVEN FRIA FLYGNINGAR KAN UTFÖRAS, SAMT AVANCERAD FLYGNING.

SIGURD ISACSON TORSVIKSVÄNGEN 43, LIDINGÖ.



BERNT BALCHEN GER HÖGSTA
BETYG ÅT VÅRA



TRANSPORTFALLSKÄRMAR

OMBUD:

AB. Flygleveranser

Stockholm

»Vi kastade ned åtminstone 44.000 kg materiel med svenska pappersfallskrmar som fungerade utmärkt. Till och med fallskrmslinorna var av papper.»

(Det Båsta nr 5/46.)

Nissafors fredstillverkning är: $\frac{3}{4}$ av landets behov av pappersbärkassar (= ca 15.000.000 st.), regnkappor, skolboksomslag, papperspåsar, hyllpapper samt andra bearbetningar av papper. Vaxat papper.

De äro sammansatta av 48 st. pappersark samt 12 st. genomgående papperslinor bestående av 20 mindre trådar. Det ingående klistret, som är av egen tillverkning, är vattenfast och okänsligt för långa lagringstider. Lastkartongerna, som höra till skärmarna, äro av wellpapp och specialkonstruerade för att tåla stötarna mot marken. Begär närmare upplysningar om dessa pålitliga och starka fallskrmar. För fredligt ändamål lämpliga för undsättning i fjällen, isolerade öar m. m. Effektiva som reklamändamål.

NISSAFORS PAPPERSFÖRÄDLING A.-B.

NISSAFORS, Tel. 30



SVENSKA SKIFFEROLJE A.-B.

ÖREBRO

TELEFON: VÄXEL 191 95

LEVERERAR FÖRUTOM OLJA OCH BENSIN:

AMMONIUMSULFAT

gödningsmedel

GASOL, flytande gas

för industrier och hushåll

ORSTEN

Krosstorlek 20—50 mm lämplig för betonggjutning och vägfyllnad

SKIFFEROLJEASFALT

För pappfabrikation, asfaltisoleringar, färgindustri etc.

SKIFFERASKA . . .

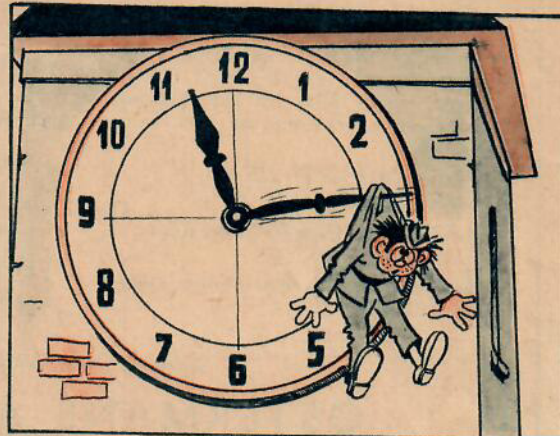
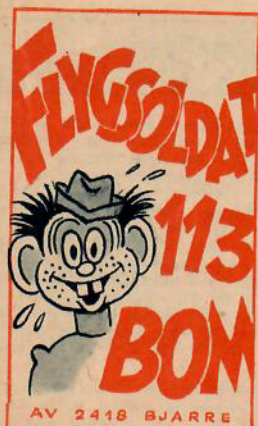
För trossbottenfyllnad, plattillverkning m. m.

SKIFFERSTYBB . . .

För flygstartbanor samt idrottsplatser.

SVAVEL

För cellulosa-, gummi- o. elektrokemisk industri



FLYGVAPNETS...

Forts. fr. sid. 10

För att kunna komma upp i luften fort måste flygplanen antingen kunna starta bredvid varandra eller efter varandra med relativt små mellanrum. Nu är det så att de från reaktionsflygplanen utströmmande gaserna bränner av gräset speciellt på de platser varifrån man startar. Damm bildningen vid start och körning på marken är emellertid mycket stor, varför det tar lång tid innan dammet från ett startande flygplan lagt sig. Självklart är också att dammet i längden skadar motorerna. Fältets ojämna yta är ur flygsäkerhetssynpunkt mycket allvarlig särskilt på grund av våra flygplans höga hastighet vid start och landning. Därför är min andra önskan att vi snarast får tillräckligt många rullbanor, så att vi effektivt kan utnyttja vår moderna materiel utan att eftersätta flygsäkerheten.

Överstelöjtnant Seth, F 15, Söderhamn:
Badfrågan måste ordnas

I stort sett är vi mycket nöjda i Söderhamn, men om jag finge önska flottiljen något vore det i första hand permanenta rullbanor. Vidare är badmöjligheterna besvärliga och trots att vi har havet alldeles inpå oss har vi inga badmöjligheter. I det fallet behövs vi också en gymnastiksal, gärna kombinerad med en swimmingpool och ett utebad.

Överste Tornberg, F 21, Luleå:
Central civil flygplats för övre Norrland:

Det är ganska märkligt att flyget fått en så ringa utveckling här i Norrland. De väldiga avstånden skulle ju med flygets hjälp kunna överbryggas och föra landsdelen närmare det övriga Sverige. Orsaken till detta förhållande är närmast bristen på civila flygfält. Det finns f. n. intet sådant flygfält norr om Sundsvall! Linjeflyget har visserligen tillgång till Kallax militära flygfält, men det övriga civila flyget i Sveriges norra hälft är hemlös.

A andra sidan finns det goda landningsmöjligheter för sjö-, (skid-)flygplan på sjöar och vattendrag. För den lokala flygtrafiken är därför sjö-, (skid-)flygplan den lämpligaste

flygplanstypen. Denna flygtrafik fordrar dock anslutning till linjetrafiken och landet i övrigt. För privatflyg, flygklubbar etc. fordras dessutom tillgång till flygfält.

För Norrland är en amfibie den lämpligaste flygplanstypen. De amfibieflygplan som f. n. finns tycks inte uppfylla de krav som här uppe måste ställas på en dylik typ.

Beträffande säkerhetstjänsten är det av betydelse att antalet observationsplatser för väderlekstjänsten och antalet markradiostationer ökas. F. n. är det knappast möjligt att få tillförlitlig lägesbestämning med radio.

Slutligen vill jag framföra ett råd till de civila flygare som söka sig hit upp. Medför komplett nödutrustning bestående av pro-

viant, sovsäck, kompass, och i övrigt sådan utrustning som erfordras för vandring eller skidåkning i fjällen.

Mina önskemål för flyget i övre Norrland kan sammanfattas sålunda:

Central civilflygplats för övre Norrland i trakten Luleå-Boden med anslutning till sjöflygplats. Platsen bör vara försedd med av luftfartsstyrelsen godkänd servicetjänst.

Ökat antal observationsstationer för väderlekstjänsten.

Ökat antal radiostationer.

Upprovnings av för övre Norrland lämpliga flygplanstyper.

Föreskrifter för nödlandning vid flygning i övre Norrland.



SAS
SCANDINAVIAN
AIRLINES
SYSTEM

SKANDINAVIENS EGEN FLYGLINJE

TILL
NORDAMERIKA

varje dag

tur och retur New York Kr. 2667

TILL
SYDAMERIKA

varje lördag

tur o. retur Buenos Aires Kr. 5247

» » » Rio de Janeiro Kr. 4590



FRIA MÅLTIDER

30 KG FRITT BAGAGE



SAS flyger 5-grams brev
till U.S.A. utan tilläggsporto

Upplysningar hos
RESEBYRÅERNA OCH ABA



Percival Proctor V

Modernt, fyrsitsigt sport-, turist- och affärsflygplan. Förstklassig instrumentering med bl. a. fullständig blindflygtröstning. Planet har fällbara vingar, som fällas in mot kroppen, varigenom »Proctorn» tar litet hangarutrymme.

MARSCHFART: 225 km/t.

STARTSTRÄCKA: 230 m.

LÄNGSTA FLYGSTRÄCKA:
1.255 km.

MOTOR: de Havilland Gipsy Queen
på 208 hk.



Fairchild

Fyrsitsigt sport-, turist- och affärsflygplan. Förstklassig instrumentering med bl. a. fullständig blindflygtröstning. Planet är idealiskt som rund- och taxifygplan.

MARSCHFART: 160 km/t.

SPÄNNVIDD: 11,1 m.

LÄNGD: 7,9 m.

FLYGVIKT: 1.165 kg.

MOTOR: Ranger 200 hk.

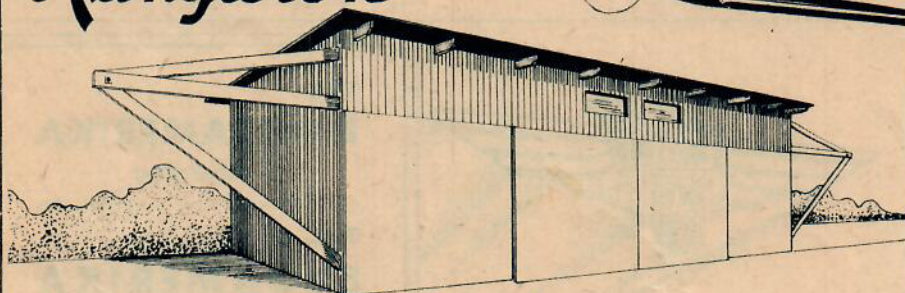
Närmare upplysningar genom

OSTERMANS AERO AB

Birger Jarlsgatan 18, Stockholm 7

Tel: »Hans Osterman»

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. BYGGNADSVERKEN — GÖTEBORG

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

NYASTE NYTT

Forts. fr. sid. 14.

man Miles-fabrikens nya fyrmotoriga fraktflygplan Merchantman, en förstörad upplaga av den framgångsrika Aerovan, byggd helt i metall. Miles-fabriken hade ytterligare en intressant nyhet: en vidareutveckling av Aerovan kallad M 68 Boxcar, vars framträdande drag är en stort löstagbar lastbehållare. I motsats till Aerovan har M 68 fyra motorer, vardera på 100 hk. Av andra mera uppmärksammade civila nyheter finner man vidare en fyrsitsig utveckling av den välkända Austern. Denna nykonstruktion är känd under benämningen Auster Avis och kan med fyra personer ombord flyga c:a 800 km med en marschfart på 160 km/t.

En konstruktion som väcker berättigt uppmärksamhet är Fairley-fabrikens första helikopter GB-1 Gyrodyne. GB-1 är en mycket ovanlig helikopterkonstruktion så tillvida att den i stället för den annars vanliga stjärtrotorn för kompenserande av huvudrotorns vriddmoment, på höger sida av flygkroppen är försedd med en liten hjälpvinge i vars spets en stypropeller är monterad. Finessen med detta arrangemang är att propellern dels är synlig från förarplatsen, vilket är förnämligt ur säkerhetssynpunkt, och dels ger helikoptern en relativt hög marschfart — 160 km/t. En lika mycket militär som civil nyhet är Prestwick Pioneer, en fyrsitsare byggd helt i metall och avsedd för användning på små och dåliga flygfält. Landningsfarten är endast 48 km/t. Planet har byggts på order av försörjningsministeriet och skulle utan överdrift kunna kallas en moderniserad upplaga av den kända Storken. Pioneers utseende påminner i varje fall rätt mycket om dess tyska föregångare.

Ännu en nykonstruktion i den lätta civila sportplansklassen är tresitsaren Elliotts of Newbury Eon. Planet har ganska moderna linjer, är lävgingat och utrustat med fast nosställ. Det är även konstruerat för användning som mesgelpansbogerare och beräknas kunna säljas för omkring 1.750 pund.

För övrigt bestod den civila flygplanparken på Radlett av Airspeed Consul i passagerare- och ambulansversion, Bristol Freighter XI (en modifiering av ursprungstypen med bl. a. avrundade vingspetsar), Auster Autocrat, de Havilland Dove I och II, Miles Aerovan IV, Miles Gemini IA, Miles Messenger IIA, Percival Merganser (skall ej seriebyggas utan ersättas av Prince), Proctor VI (med flottörställ, byggd för Kanada), Portsmouth Aerocar (den nyligen provflugna tvåmotoriga femsitsaren med stjärtbommar), Reid and Sigrist Desford, Supermarine Sea Otter (i civil fyrsitsig upplaga). Det enda »utländska» planet på utställningen var det kanadensiska skolplanet Chipmunk som ev. kommer att licensstillverkas i England.

I följd intog de militära flygplanen den mest framträdande platsen på Radlett, men i år var det annorlunda. De civila nyheterna var legio och de egentliga nya krigsflygplanen ganska få.

Trots att såväl Hawker- som Glosterfabriken för närvarande har var sitt nya reaktionsflygplan på experimentstadiet — Hawker Zephyr och Gloster Ace — begränsade sig de militära flygplanen till bl. a. Westland Wyvern, ett nytt enmotorigt och ensitsigt torpedbärande jaktplan avsett för basering ombord på hangarfartyg. Wyvern är det första flygplan som utrustats med Rolls-Royce-fabrikens nyaste och starkaste kolvmotor — R. R. Eagle på 3.500 hk. Motorn driver två motroterande fyrbbladiga propellrar och pressar upp planet i den aktningvärda farten av 735 km/t. Ytterligare en ny militär typ är Blackburn S 28/43 Firecrest, ett enmotorigt attackplan med fläckkyld Bristol Centaurusmotor och fembladig propeller. Utseendet påminner i viss mån om samma fabriks äldre attackflygplan Firebrand med undantag av vingen som fått s.k. omvänd gullform.

Heston A 2/45 heter en intressant nykonstruktion, byggd som tvåsitsigt eldledningsplan för artilleriet. Planet är byggt helt i metall och är försett med skjutande propeller, alltså på samma sätt som på vår svenska J 21. Bland andra aldrig tidigare officiellt visade militära typer kommer Boulton Paul-fabrikens avancerade skolflygplan P 108 Ballool. Typen är som bekant avsedd att utrustas med en propellerdrivande reaktionsmotor av typen A. S. Mamba men i väntan på att denna motor skall bli klar har man tillfälligt inmonterat en Bristol Mercury-motor.



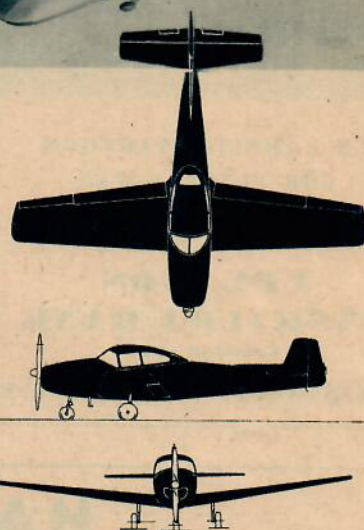
North American Navion

Omisskännliga drag av sin berömda föregångare, jaktplanet P-51 Mustang, uppvisar North American-fabriken fyrsitsiga helmetallsportplan Navion. Typen debuterade i april 1946 och har fram till nu producerats i omkring 1.130 exemplar. Ursprungligen planerades en serie på inte mindre än 10.000 plan för tillverkning under 1946—47, men på grund av ekonomiska svårigheter stoppades fabrikationen av Navion på sensommaren 1947. Rätten att tillverka Navion har dock sålts till Ryan Aeronautical Co. Navion har förutom till civila köpare även sålts till den amerikanska arméns markstyrkor som använder planet för di-

verse uppgifter. Den militära beställningen omfattar 83 flygplan och dessa bär nu den militära beteckningen L-17.

Navion är en lågvingad helmetallkonstruktion, utrustad med nosställ och försedd med en sexcylindrig Continental-motor på 185 hk. Priset i USA är för närvarande 7.750 dollar.

Data och prestanda: spännvidd 10,17 m, längd 8,38 m, höjd 2,67 m, vingyta 17,13², tomvikt 709 kg, flygvikt 1 165 kg, vingbelastning 68,4 kg/m², effektbelastning 6,43 kg/hk, toppfart 257 km/t, marschfart 240 km/t på 1 520 m höjd och med 70 % effektuttag, landningsfart 87 km/t, stighastighet 4,2 m/sek, flygsträcka med fyra personer 930 km, startsträcka 212 m, landningssträcka 185 m, bränsleförbrukning 50 l/t.



Klipp här

ROSPIGG OCH...

Forts. fr. sid. 11.

varit nere vid bryggan och rullat bensinfat men efter ett års spring och skubb anser man sig ha rätt att ta det lite lugnare. Och någon större hets gör sig heller inte deras 350 »lumparkompisar» som efter väl förrättat värv för kung och fosterland förbereder sig för vaktombytet med nästa årsklass. Man går och räknar dagarna som verkar att bli allt längre ju närmare muck det lider och lite spännande är det också att se hur man kommer att göra sig som civil efter så lång tid. De flesta värnpliktiga på F 2 kommer från Stockholm och Roslagen och sämjan och trivseln har varit den bästa.

— Jodå, det har varit rena rama vilohemet under de senaste månaderna, försäkrar Micke Alw som i det civila är reklamassistent på Ahlén & Åkerlund. Fast i början var det ju lite andra taktik, det vill jag lova, men jag tror ändå att vi här kom undan betydligt lättare än i något annat vapenslag.

— Det kunde inte ha varit bättre, anser också 1519 Andersson som i det civila bär förnamnet Kjell och är elektriker vid L. M. Erierson. Han har tjänstgjort som biträddande mekaniker på en T 2:a och höll just på med att pyssla om »sin» kärra när vi tittade ut på bryggan där planen låg förtöjda. Det här är det absolut bästa jobbet man kan få i lumpen, inget snack om den saken. Det är alltid roligt att pyssla med motorer och instrument och sen får man ju följa med på flygningarna rätt ofta också.

Fullt så entusiastisk var dock inte stämningen i en grupp av markstridspersonal som var ute och exercerade med flottilljens vakthundar. — Det är minsann inte så värst kul att dag ut och dag in bara gå vakt, förklarar Kjell Svedberg, stockholmare och instrumentmakare i det civila. Och inte så

mycket som en enda liten flygtripp som uppmanträn har man fått under hela tiden.

De värnpliktigas utbildning på F 2 är ganska varierande beroende på i vilket förband de hamnar. — Bland det första de får lära sig när de rycker in är att simma, berättar flottilljehöfen överste H. Svenow. I den kullen som nu är färdig med sin tjänstgöring fanns det inte mindre än 50 av 350 värnpliktiga som inte var simkunniga, men efter flitig träning i vintras klarade de sig så bra att flottillen blev fyra i flygvapnets simningar med ett procenttal av 98,7 %. När det gäller specialutbildning försöker vi att i den utsträckning det är möjligt ge de värnpliktiga sysselsättningar där de kan ha nytta

av sitt civila yrke, framhåller överste Svenow vidare. På en sjöflygflottill som F 2 där marktjänsten är betydligt mer omfattande och betungande än på en landbaserad flottill behövs en stor teknisk personal och därför placeras de flesta som har verkstadspraktik eller annan teknisk utbildning på divisionerna där de får tjänstgöra som biträddande mekaniker. På en flottill finns det också en rätt stor bilpark och en chaufför har därför goda utsikter att få fortsätta med sitt civila arbete även under värnpliktstiden. Vidare utbildas en del till markstridspersonal, telefonister, signalister, vapenmekaniker och kökspersonal.

AMFIBIEFLYGPLAN

total gångtid 140 tim, till salu.

Tel. 100 41, 109 11,

KARLSTAD.

BILREPERATÖRSKURSER

2—4 månaders utbildningskurser till bilreparatörer börja den 27 okt., 24 nov. 1947 och 7 jan. 1948.

SVETSNINGSKURSER

8 veckors kombinerade gas- och elektriska svetsningskurser med praktik samt 3 och 6 veckors gas- eller elektriska svetsningskurser med praktik börja den 27 okt., 24 nov. 1947 och 7 jan. 1948.

HANDELSKURSER

5 månaders handelskurs i praktisk kontorsutbildning börjar den 27 jan. 1948. Prospekt och upplysningar mot 2 porton, då tidningens namn anges.

SKÖVDE PRAKTISKA SKOLA

Döbelngatan 9

SKÖVDE

Telefon 12 49



EN LÄMPLIG SPARFORM

FÖR FLYGETS MÄN

är sparkasseräkning i

**UPLANDS
ENSKILDA BANK**

Grundad 1865

FULLSTÄNDIG BANKRÖRELSE



Uniformsmössa

i förnämligt utförande av prima mörk-blå diagonal,

kostar omonterad 15:50.

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

Beställningen ombesörjes omgående från

PAUL U. BERGSTRÖMS A.-B.
Stockholm 3

"LJUDVALLEN"

Forts. fr. sid. 19.

tillräckligt. Jaktförbanden måste efter starten gå kortaste väg mot de anfallande flygplanen med högsta fart. Här kommer det att röra sig om ett par minuter. Kravet på hög fart och god stigförmåga för jaktflygplanen blir därför synnerligen accentuerat. Förmodligen måste de förses med stigraketer, som ger extra drivkraft utöver reaktionsmotorernas under stigningen.

Strävan att uppnå högre flyghastigheter fortsätter

Förlusten av kontrollen över flygplanet, då dess kritiska hastighet uppnås, sätter som förut nämnts stopp för vidare fartökning.

För att nå högre fart måste man vidta sådana konstruktiva åtgärder som öka den kritiska hastigheten. Ju tunnare den använda vingprofilen är, och ju mindre tvärsektion flygkroppen har, desto mindre blir luftströmmens hastighetsökning över flygplanets yta, och desto högre värde kan flyghastigheten anta innan luftströmmen uppnår ljudhastigheten. Att inrymma all utrustning i flygplanet kommer att ställa höga krav på konstruktörens fyndighet. Tunna vingprofiler ger sämre lyftkraft, vilket förorsakar hög start- och landningshastighet, dvs. lång start- och landningssträcka. Med hjälp av startraketer, som ger en extra drivkraft i starten, kan flygplanet accelereras upp till lättningsskärp på en relativt kort sträcka. Problemet att minska landningssträckan blir något mera komplicerat. Genom att fylla ut klaffar från vingens bakkant kan man uppnå en viss förbättring. En utvecklas en metod, där det lyftkraftförsämrande virvelområdet på vingens bakre del suges in genom spalter i vingen. Om denna metod kan ge önskat resultat, är ännu för tidigt att säga.

Den kritiska hastigheten kan även ökas, om vingstillet göres pilformat. Orsaken till detta är ännu icke helt klarlagd, ehuru flera försök till förklaring finns. I fig 3 visas den procentuella förbättring av den kritiska hastigheten, som kan uppnås om en rak vinge göres pilformat. Figuren gäller så länge flygplanets hastighet är lägre än ljudets. Med pilformen följer ökad kurs- och längdstabilitet. Höjd- och sidoroder kan därvid anbringas på vingen. Kroppen kan göras kortare varvid dess luftmotstånd minskas.

Sammanfattning

Genom införandet av reaktionsmotorn har frågan om tillräcklig drivkraft vid höga farter tills vidare trätt i bakgrunden. Reaktionsmotorernas avigsida, den höga bränsleförbrukningen, kommer att bli mindre märkbar ju högre flyghastigheten är, enär hög fart ofrånkomligen kräver hög bränsleförbrukning. Huvudproblemet är för närvarande att utforma flygplanet så att störningarna uppkommer vid hastigheter, som ligger så nära ljudets som möjligt. Man har experimentellt funnit, att möjligheterna till kontroll över flygplanet återkommer, sedan ljudhastigheten väl passerats. Ju mera det hastighetsområde, inom vilket störningarna utpräda tränges ihop, desto större möjligheter har man att passera igenom barriären mot överljudfarterna.

HANSA



meddelar alla slag av

FLYGFÖRSÄKRINGAR

Huvudkontor i Stockholm

Telefonanrop: HANSA

Agenturer å alla större orter i riket

AKTIEBOLAGET

FRIBÄRANDE TRÄKONSTRUKTIONER

TÖREBODA



FÄSTNINGEN SOM...

Forts. fr. sid. 19.

Redan sommaren 1944 kunde de tre första fästningarna sättas in på ABA:s blockadbrytarlinje till Skottland och göra god nytta bl. a. genom att befordra flyktingar och viktiga statliga kurirer mellan det inringade Sverige och västerns demokratier. »Sam» var tidigast och flitigast i elden och flög 253 timmar det året. Det var förresten 7 november 1944 som kapten Marshall Lindholm gjorde sin berömda flygning över Nordsjön genom tysk spärreld och med tre av de fyra motorerna mer eller mindre obrukbara då han lyckligt landade på Shetlandsöarna, sedan en stor del av den dyrbara kullagerlasten måst lämpas ur maskinen, vilken stadigt förlorade höjd under de spännande timmarna.

1945 blev fästningarnas stora år, och den verkliga rushen började omedelbart efter vapenstilletandet. Gränserna öppnades förvisso inte alltför snabbt för vanliga resenärer, varför planen länge fick gå i s.k. kurirtrafik



Cylindrar och kolringar
slitas mest
men skyddas bäst
med SPEEDOIL i bensinen

...finns på



bensinstationer samt

ESSO och BP flygservice-depåer

Bygg Sea Bee!



»Super-Serien» i skala 1/25

MARKNADENS BÄSTA OCH POPULÄR-
RASTE MODELLSERIE FÖR SPANT-
BYGGE UPPTÄGER NU ÄVEN
»SEA-BEE».

Komplett balsabyggsats med tryckta flak,
beklädnad, ritning, beskrivning etc. Kr.
4:85. Rekvirera vår stora modellkatalog
med senaste nyheter, sändes mot 30 öre
i frimärken.

SVEN E. TRUEDSSON

MODELLFLYGINDUSTRIN - MALMÖ 9

Var god sänd mot postförskott + porto:

..... st. SEA-BEE, st. Katalog.

Namn

Adress

Flyg 20/47

med privilegierade passagerare. En stor del av dessa hade dock tidigare varit så lagom privilegierade: det var flyktingar som återvände till sina befriade hemländer. 18 maj startade en lång serie repatrieringsflygningar till Paris, varvid man utnyttjade planens lastkapacitet för 20-21 passagerare, medan den slutliga passagerarindredningen inte gav plats för mer än 14 personer förutom den sex man starka besättningen. Sedan följde Bryssel, Prag, Genève, Rom och Aten i mer eller mindre regelbunden trafik, och bland extraflygningar som dessutom företogs minns man Stockholm sedan planet flugit hela vägen särskilt en tur till Moskva, som ändade i fram och åter non stop — det blev nämligen landningsförbud i den ryska huvudstaden. Därmed bevisade fästningen sin förmåga — men det blev dyrt att fara omkring med ett så stort och bensinslukande plan med så få passagerare. Maximala startvikten var 25 ton och marschfarten inte högre än 310 km/t. Inte mer än 1.130 kilo betalande last kunde tas på långa sträckor. Cirka 700 liter bensin i timmen slukade motorerna, d.v.s. lika mycket som en DC-4. Nöden hade dock ingen lag.

Det var i alla fall B 17:s förtjänst att Sverige så tidigt kunde börja trafikera interkontinentala ruter. 13 juni 1945 gjorde »Jim» den första av två provturer till Island som en förberedelse för vad som komma skulle, och 27 juni följde starten till New York. Två dagar senare landade »Jim» under SILA:s flagg på La Guardia Field som det första civila flygplan, som efter kriget krossat nordatlanten. Under 1945 gjordes inte mindre än 26 dubbelturer på den nya ruten, som gick via Island och Goose Bay i Labrador eller Gander på Newfoundland, med en effektiv flygtid av ungefär 24 timmar. Bland de många goda ting som planen medförde hem till Sverige utgjorde penicillinlinet en viktig post. Innan 1945 var slut, närmare bestämt 4 december, startade C. G. von Rosen på en första provtur med »Sam» till Addis Abbeba och satte sådana rekord som att flyga Stockholm-Cairo på en dag och Neapel-Stockholm non stop — förutom att han hemförde en vacker matta som gavs från den förtjuste kejsaren av Etiopien.

Glädjen över fästningarnas strålande insatser grumlades dock vid samma tid, då nämligen »Tom» — f. ö. det plan som flitigast varit i luften under året med inte mindre än 1.004 flygtimmar — störtade i närheten av Strängnäs på hemväg från Prag. Passagerarna hade avlämnats i Göteborg för värdets skull, men flygveteranen kapten Ernst Roll och hans besättning dödades. — 1.210.000 flygkilometer på 4.103 timmar avverkade de fem syskonen under året 1945.

Det första hela fredsåret 1946 bragte till Sverige sju Skymasters, Douglas DC-4 och åtskilliga DC-3:or, men de fyra återstående bröderna »Felix» hade dock fullt upp att göra. I ABA:s tjänst gick »Sam» och »Jim» både till Reykjavik i nordväst och Ankara i sydöst samt diverse platser däremellan — t.o.m. Nizza fick B 17-besök. SILA trafikerade regelbundet sin Addis-linje och gjorde 18 dubbelturer under året, vartill kom fem resor till New York innan DC-4:orna var klara att sättas i trafik på sensommaren. Den mest uppmärksammade flygningen gjorde »Bob», som 16 mars startade på en rekordlång färd till Sydamerika, där man gjorde förundersökningar för den trafik, som SAS i slutet av året började på linjen.

Även om fästningarna var 2.810 timmar i luften och lade 832.000 flygkilometer bakom sig under 1946 var de alltså stadda på avskrivning. ABA hade fått tillräckligt med Douglas-plan i trafik för att man innan årets slut skulle kunna pensionera »Sam» och »Jim». Så under 1947 har bara SILA:s »Ted» och »Bob» varit i luften för att upprätthålla linjen till Afrika. Med hänsyn till de svåra flygfältsförhållandena i Addis inställdes emellertid trafiken dit i våras, och 7 augusti återvände »Ted» från sin senaste tur, som gick till Cairo. Sedan dess har fästningarna, bortsett från motorprov legat i ide på Bromma, och deras öde tycks vara beseglade.

Sammanfattar man siffermässigt Boeing B-17:s insatser i svensk luftfart kommer man till ganska imponerande tal. 7.900 timmar har de fem planen legat i luften allt som allt, och 2.340.000 flygkilometer har de lagt bakom under sig. Skrotfärdiga »Sam» har nått det högsta talet, 1.874 timmar i luften i svensk tjänst. I SILA:s tjänst har planen befordrat nära 1.800 passagerare, och ABA:s passagerarsiffror, som icke har redovisats, torde ligga ett stycke högre.

Svensk luftfart har mycket att tacka de boeingska femlingarna för. Nu väntar vi på storebror Boeing B-37-10 Strato cruiser. Den blir en värdig efterföljare till B 17.

Ernst Michanek

Kvalificera Er för flyget



— läs hos Hermods

Ni som vill öka Edra chanser inom flyget, har alla möjligheter att hos Hermods skaffa Er god yrksteoretisk utbildning. Hermods flygtekniska kurser är i första hand avsedda för arbetsledare och mekaniker, men även flygförare och andra yrkesmän har stor nytta av dem.

Goda bevis på kursernas kvalitet är, att bl. a. Flygvapnet, AB Aero-transport, Det Norske Luftfartsselskap A/S, Norge, samt Det Danske Luftfartsselskab A/S, Danmark, använder dem i samband med sin personalutbildning.

Skriv i dag till Hermods efter prospekt.

Hermods

— skolan för energiskt folk

Slottsgatan 8 A, Malmö

Sänd mig kostnadsfritt prospekt över den kurs, under vilken jag dragit ett streck, samt Korrespondens, Hermods månadstidning, under 6 månader.

Flygteknik:
Flygteknisk
verkm.-kurs
Flygmekanik-
kurs
Kurs f. flyg-
motor-
montörer
Förberedande
flygmekanisk
kurs
Glidflygplans-
bygge
Segelflygning
Meteorologi

Aerodynamik
Hållfasthets-
o. material-
lära f. flyg-
mekaniker
Flygplanlära
Flygmotorer
Flygplan-
instrument
Luftfarts-
lagstiftning
Fullständiga
ingenjörskurser

Maskin- och
verkstads-
teknik:
Komplette-
rings- o. spe-
cialkurser f.
ingenjörer
arbetsledare
yrkesarbetare
lärningar
Verkstads-
teknisk för-
manskurs
med muntlig
examen

Namn

Bostad

Postadress Flyg 3/10-47

En tradition som förpliktar



Den största och ledande postorderaffären

Traditionen förpliktar och vi inom ÅH känner vårt ansvar att söka förmedla de nyttiga och nödvändiga varor, som bäst bidra till god svensk levnadsstandard av i dag. Välkommen som kund att handla per postorder från

ÅHLÉN & HOLM A-B.
STOCKHOLM 20

*Ett företag i fri tävlan inom handeln
— med ansvar inför kunden*

I snart 50 år har ÅH:s varor vunnit kundernas gillande och företaget därmed allmänhetens förtroende. Under tider som nuvarande av restriktioner och varubrist kan Ni lita på att vår inköpsavdelning gör allt som kan göras för att få fram varor, moderna, gedigna ÅH-varor, i största möjliga kvantiteter till konkurrenskraftiga priser.



JÄTTEN BLAND...

Forts. fr. sid. 20.

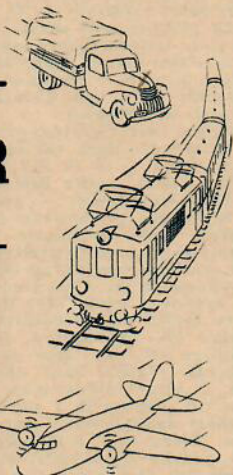
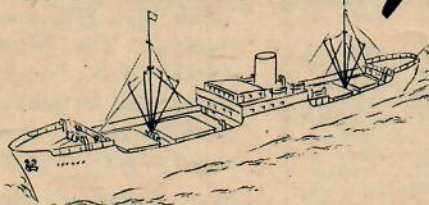
kanoner med större kaliber och verkningsområde än »lillebror» B-29:an kommer att det möjligt för denna fantastiska USA-bombare att bekämpa reaktionsdrivna jaktplan. B-36:ans defensiva beväpning utgöres av inte mindre än 16 st. 20 mm:s automatkanoner, placerade två och två i åtta fjärrmanövrerade kanontorn.

Det är amerikanska arméflyget som lagt in en order hos Consolidated Vultee om ett »avsevärt antal» plan av denna typ på basis av vad provflygplanet lovade. Militära myndigheter är övertygade om att en fiendes krigsfabrik och militära krigsproduktionsanläggningar skulle kunna bortoppos i ett enda andetag om ett dussin av dessa luftmonster nådde fiendelandets industriella centrum med atombomber i lasten.

Det första exemplaret av B-36:an kostar approximativt 72 miljoner svenska kronor, medan försöksmodellen av B-29 gick på 23.400.000 kronor. Produktionskostnaden för en seriebyggd B-36:a blir emellertid inte så blodig. Man räknar med en kostnad av 9 milj. kronor styck mot 2.100.000 kronor för B-29.

Det behövs 12 man för att betjäna en B-36:a under flygning, men därtill kommer fyra man extra personal. Den totala vikten av de sex 28-cylindriga motorerna är 9,5 ton. Märkligt nog kan planet utan svårighet hålla kursen även med tre stillastående motorer på ena sidan.

TRANSPORT- FÖRSÄKRINGAR — av alla slag —



ATLANTICA

GÖTEBORG · STOCKHOLM

Aktiebolaget Perforerad Plåt

Storvik



Tillverkar och säljer perforerad plåt av alla gängse metallslag

Tel. Storvik 312. Telegr.: "Perforeradplåt"

NÄSTA VÄRLDSKRIG

Forts. fr. sid. 22.

sarna med sin ubåtskrigföring åstadkomma mycken skadegörelse liksom med sin luftkrigföring, men därmed är också ryssarnas möjligheter att angripa Britannien uttömda.

Det tjänar ingenting till att i enskildheter försöka skapa en bild av nästa världskrig — vi måste nöja oss med att fastställa styrkeförhållandena och anfalls- resp. försvarsmöjligheterna i stort.

Det synes högst osannolikt att ryssarna skulle kunna vinna avgörande framgångar vid början av ett krig, och omöjligt att de skulle kunna vinna kriget.

Däremot är det högst sannolikt att Västlandet gentemot ett ryskt anfall vid sitt motanfall skulle kunna driva ryssarna tillbaka bakom deras egna gränser, alltså ur Europa i egentlig mening. Detta motanfall kan icke utföras förrän angloamerikanerna nått sin högsta kraftutveckling, vilket sannolikt kräver ett par år. Därefter kan de mala sönder det ryska näringslivet med sitt överlägsna flyg och därigenom åstadkomma det slutliga avgörandet i kriget. Men de kan icke besätta Rysslands väldiga område — lika litet som ryssarna i längden skulle kunna hålla Europa besatt.

En diktaturstyrelse kan icke bestå efter ett militärt sammanbrott, därom lämnar historien tillräckliga vittnesbörd. Demokratiernas krigsuthållighet är långt större — deras svaghet ligger i krigsförberedelserna och därmed i krigsberedskapen vid ett krigsutbrott. Om ryssarna skulle spekulera i en bolsjevikisering som en följd av ett nytt krig räknar de därför sannolikt fel. Krigets resultat skulle bli bolsjevismens sammanbrott även i dess moderland.

Det är föga sannolikt att Rysslands ledare skulle våga ge sig in på ett sådant äventyr. Det blir nog intet nytt världskrig under den närmaste framtiden.

FLYGKRÖNIKA

15/8—15/9

- 19/8 J 21:a störtar i sjön Mjörn utanför Göteborg, varvid vpl. Per Arne Forsberg, tillhörande Göta flygflottillj, omkommer.
- 21/8 D-558 Skystreak har satt nytt världsrekord i hastighetsflygning med 1.030 km/tim, meddelas från Kalifornien.
- 24/8 Marianne Gumpel vinner överraskande amatörklassen i Stockholms Flygklubbssportflygtävling vid Skå-Edeby före alla manliga konkurrenter.
- 26/8 För första gången har flyg använts för att sprida ut DDT över en stad för att bekämpa barnförlamning, nämligen i Wilmington, Delaware. — Skystreak förbättrar världsrekordet till 1.047 km/tim.
- 28/8 Norskt 27-tons Sandringham-flygbåt kör rakt in i en bergvägg i Lofoten, varvid 35 personer omkommer.
- 30/8 Tjeckiskt flygbesök: Ett 3-sitsigt plan typ Sokol och en 2-sitsig Praga-Baby kommer till Bromma för att göra uppvisningsflygningar vid Tjeckoslovakiens dag på S:t Eriksmässan 1 september.
- 2/9 Norskt flygplan startar från gata i Aarhus efter nödlandning utanför den danska staden.
- 3/9 Amerikanen Paul Mantz flyger New York—Burbank med en P-51 Mustang på nya rekordtiden 7 timmar och 4 sekunder — hela 28 minuter snabbare än hans eget gamla rekord.
- 4/9 De egentliga arbetena på det nya storflygfältet i Halmstaden börjar.
- 5/9 Klemm 35:a störtar vid Avans flygplats vid Gävle från 25 meters höjd, men piloten Evert Andersson, Sandviken, skadas endast helt lätt.
- 7/9 Etiopiens regering har förvärvat 16 plan av typ B 17 från svenska flygvapnet, meddelas i Stockholm.
- 11/9 SAS-plan på väg till New York landar i Prestwick, Skottland, med båda bordsmotorerna franslagna, beroende på att brandalarmer gett utslag i förarhytten. Det visar sig dock att alarmer satts i gång genom fel på de elektriska ledningarna.
- 13/9 Ökad solfäcksaktivitet stoppar under långa tider den transatlantiska telegramtrafiken och vällar stort trassel i flygtrafiken. — Henry W. Beardsley blir Stockholms- och Sverigechef för American Overseas Airlines efter Henry Dalgaard resp. Thomas Rodenbaugh.

Snabb ändring

Kartverket som varje sommarhalvår haft två Focke Wulf Weihe i farten för att fotografera och kartlägga Sverige från luften har hittills löst sin förarfråga på det sättet att flygvapnet efter frivilligt åtagande inkallat värnpliktiga flygförare på dessa flygplan. I augusti i år skaffade sig Kartverket ytterligare två plan och tvingas därvid skaffa sig fler flygförare. Svenska Pilotföreningen har haft uppmärksamheten riktad på förhållandet och gjorde för en tid sedan en framtöt till Kartverket om att verket borde anställa egna civila förare.

Denna framtöt gjorde snabbt verkan och Kartverket kommer hädanefter att använda civila piloter till sina plan. Huruvida verket, som Pilotföreningen föreslog, kommer att i egen regi anställa piloter, eller man kommer att nöja sig med att hos något bolag under sommarmånaderna hyra piloter, är ännu inte avgjort.



Spiral-Fjädrar

Ventilfjädrar
Böjliga axlar
Fjäderbrickor
m. m.

GER SÄKERHET
för fullgod kvalitet

FJÄDERFABRIKEN SPIROS
A.-B. ULVSUNDA

A.-B. SIGFR. ANDERSSONS

Elektriska affär

Stora gatan 15 B, Västerås. Tel.: Växel 37 600

Vi utföra:

Elektriska anläggningar för
KRAFT, BELYSNING,
SVAGSTRÖM

Lager av: Installationsmaterial, Lampor,
Armatur, Kok- och Värmeapparatur



Ett avsnitt
av vårt
verktygsregister

AKTIEBOLAGET WIRO

Industriförnödenheter

Packningar

Packningsmaterial

Gummislang

Tekn. gummvivaror



Huvudkonfor: STOCKHOLM

Ynglingagatan 17,

Tel. 23 32 00 växel

GÖTEBORG, Avdelningskonfor

Andréegat-Dalagat.

Tel. 14 50 05, 21 91 30



INTERN. SPEDITION SKEPPSMÄKLARE

STOCKHOLM GÖTEBORG
MALMÖ BORÅS TRELLEBORG
HÄLSINGBORG NORRKÖPING

KÖPENHAMN OSLO
AARHUS ESBJERG
PADBORG
KOLDING ODENSE

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



Lättmetall

All slags gjutning med
snabb leverans från

METALLFABRIKEN **Pumo** AB

Viggbyholm

50 år



CIRKA 30.000 FLYGARE

har räddat sig med

IRVIN

FALLSKÄRMEN

varav 69 stycken i Sverige

tillverkas numera av nylon

IRVIN FALLSKÄRMSAKTIEBOLAG

Kontor: Strandvägen 5 A, Sthlm

Fabriken: Stockholms Frihamn

UPPSAMLINGSKÄRLET "FIX"

för TRASSEL, PUTSTRASOR, ASKA
SLAGG och SOT etc.

Självstängande
lock



Godkänt av
Svenska Brand-
tarifföreningen

Tillverkare

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

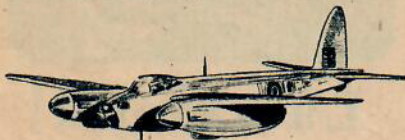
BRISSMANS BRANDREDSKAP

Halmstad

Tel. 33 33

BRANDREDSKAP ALLA SLAG

Spec.: Lättmetallhjälm, bälthakar.



Katalog nr 3 har kommit. Innehåller gummimotor, nya segel, U-kontroll, samt flygande skalamodeller med rörliga roder. Kan rekv. mot 30 öre till täckande av porto och exp.-kostnader.

INDUSTRIFIRMAN STAG.

Fack 76 - Bollnäs.

Namn:

Adress:

KAPPLÖPNING EFTER...

Forts. fr. sid. 12.

kontrollbord med massor av knappar och reglage kan skicka i väg och dirigera jättestora atomladdade radarstyrda bomber över halva jordklotet. Dessa glissningar dämpas ingalunda av vetenskapen om att man i försöksanstalter och laboratorier i de olika lägren arbetar febrilt och utan någon som helst hänsyn till kostnaderna för att skapa och utveckla nya luftkrigsvapen som i det närmaste verkliga motsvarar vad man i dag endast kan föreställa sig i fantasin.

Någon risk för att stormakterna redan nu skulle ha dylika vapen i beredskap — som man på sina håll velat göra gällande — finns dock inte och det lär väl också dröja flera decennier innan man kommit så långt. Både raket- och reaktionsdriften är ännu så länge tämligen outforskad för att inte tala om de aerodynamiska problem som uppstår vid ljud- och överljudshastigheterna där vetenskapen ännu befinner sig på fullständigt okänd mark.

De typer av moderna luftkrigsinstrument man för närvarande mest intensivt arbetar på är framför allt överljudsflygplanen som skall ersätta de nuvarande jakt- och bombflygplanen samt fjärrstyrda raketdrivna bomber. Av de sistnämnda finns en hel del olika versioner, men det verkar som om man först största förhoppningarna till en typ som närmast motsvarar den tyska V2. Man räknar med att vapen av denna typ så småningom skall kunna ersätta attackflygplanen och det tunga artilleriet. Detta kan dock inte bli aktuellt förrän man lyckats få fram raketaggregat och styranordningar som garanterar en tillfredsställande träffsäkerhet. När dessa problem är lösta är det sedan möjligt att jättestora fjärrstyrda atombomber som flyger med flerdubbla ljudhastigheten helt och hållet kommer att slå bombflyget. Men dit är det ännu långt väg. Lyckligtvis.

TÄVLINGSPRISER

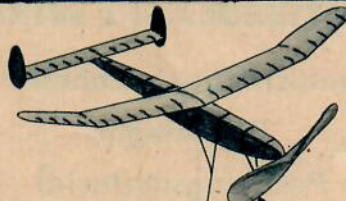
Största urval



Sam. Pettersson & Co
HOVJUVELERARE - LINKÖPING

Postgiro 11319

Tel. 200 22



Amigos

Äntligen en verkligt högvärdig gummimotordriven tävlingsmodell som redan visat sig på styva linan vid flera tillfällen. En modell som kommer att vinna många tävlingar. Komplettsats med allt material av bästa balsa. Bland annat medföljer färdiga spryglar och roder, lister, flak, japanpapper, ritning m. m., men ej gummisnodd. Spr 88 cm. Endast Kr. 5:50. Gummisnodd av bästa kvalitet 30 öre pr m. Rekommenderas AMIGOS och ni kommer att bli stormförtjust!

MODEL - SPORT

Box 98

Tel. 9 57

Falkenberg

Luleå

STÖRST och BÄST

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

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

Norrköping

Bertil Damm

BENSIN "BP" OLJOR

SERVICE

N. Promenaden 117

Tel. 329 54 - Norrköping - Tel. 263 51

NORRKÖPINGS GUMMIVERKSTAD

Inneh. Axel Carlsson

Gamla Rådstugugatan 21

Tel. 254 94 - Bost. 270 73

REGUMMERINGAR & REPARATIONER

Fullständig RING-SERVICE

RITZ HÔTEL

NORRKÖPING

Stadens modernaste hotell

Enkelrum Kr. 5-8

Dubbelrum Kr. 10-12

Radio i alla rum. Luftskyddsrum. Garage.

Restaurant. Betjäningavgift.

Nytt - Modernt - Trivsamt - Billigt

Tel. Namnanrop: Hôtel Ritz

Stockholms närhet

Gideon Gustavsson

Emballagefabrik, Handen

Tel. 122, 349

Sedan flera år lev. till

Arméförvaltningen.

Söderhamn

Berndtssons Café

Resanderum

Vid Centralstation - Tel. 25 08

Rekommenderas

VATTEN och LÅSKEDRYCKER

Café Hörnans

MATSALAR och RESANDERUM

Rekommenderas

Norralag. 15 Söderhamn Tel. 10 14

KSAK - nytt



HALLE-HUNNEBERGS FK OSLAGBART I DISTANS?

Jätteintresse för årets RST, som nu sjunger på sista versen

När detta skrives är det precis två veckor kvar av tävlingstiden i årets Rikssegelflygtävling, som aldrig tidigare rönt så stort intresse från klubbarnas sida. Arrangörerna, FLYG och KSAK, har därför all anledning att känna sig nöjda och gör det också.

Halle-Hunnebergs flygklubb har ökat på sin ledning i distansmomentet ytterligare, och nu torde det inte vara mycket att göra åt de segersugna Trollhättarna, som i år gjort verkligt stronga insatser i denna tävling. Sedan föregående rapport publicerades i Flyg har ytterligare en rad granna distansresultat inrapporterats från Trollhättan, och klubbens ledning i lagtävlingen är nu så klar, att man till och med kan plocka bort Millings »mammutflygning» med Baby på över 300 km och klubben skulle leda ändå... Det kan man kalla för jämnhet.

Sedan föregående rapport har Hans Möllborn gjort en flygning på 222 km med Moswey (Trollhättan—Vingåker), Bertil Ståhl en flygning på 196 km (Trollhättan—Örebro) med Baby, och Bertil Pedersen samma sträcka med Olympia. Dessutom har Vincent Larsson från samma klubb flugit med Moswey Trollhättan—Karlsborg med en uppmätt distans av 133 km.

Så här ser resultatlistan ut för de bästa när två veckor av tävlingstiden återstår:

Distansmomentet, individuellt:

1	Tore Milling, Halle-Hunnebergs FK	Poäng	18.647
2	Börje Centergren, Stockholms SFK		14.310
3	Bertil Ståhl, Halle-Hunnebergs FK		11.529
4	Hans Möllborn, Halle-Hunnebergs FK		7.929
5	Bertil Pedersen, Halle-Hunnebergs FK		7.840
6	John Bohman, Eskilstuna FK		7.800
7	Hugo Hassel, Värmlands FK		7.440
8	Sven Jonsson, Värmlands FK		7.200
9	Einar Ericsson, Värmlands FK		7.059
10	Björn Andersson, Stockholms SFK		6.931

Distansmomentet, lagtävling:

1	Halle-Hunnebergs FK		
	Tore Milling	18.647	
	Bertil Ståhl	11.529	
	Hans Möllborn	7.929	38.105
2	Stockholms SFK		
	B. Centergren	14.310	
	B. Andersson	6.931	
	O. Centergren	4.118	25.359
3	Värmlands Flygklubb		
	Hugo Hassel	7.440	
	Sven Jonsson	7.200	
	Einar Ericsson	7.059	21.699
4	Halle-Hunnebergs FK (2)		
	Bertil Pedersen	7.840	
	Vincent Larsson	4.750	
	Stig Bergstedt	3.080	15.670
5	Eskilstuna Flygklubb		
	John Bohman	7.800	
	Lars Corell	5.059	12.859

Höjdmomentet, individuellt:

1	Björn Andersson, Stockholms SFK	meter	10.900
2	Bengt Olow, Linköpings FK		10.300
3	Vincent Larsson, Halle-Hunnebergs FK		9.025

4	Fred Nordholm, Västerås FK	8.310
5	John Bohman, Eskilstuna FK	8.200
6	Sven Österdahl, Linköpings FK	7.950
7	Börje Centergren, Stockholms SFK	6.850
8	Bertil Ståhl, Halle-Hunnebergs FK	6.160
9	Henry Norrbom, Linköpings FK	6.150
10	Tage Löf, Stockholms SFK	5.685

Höjdmomentet, lagtävling:

1	Linköpings FK		
	Bengt Olow	10.300	
	Sven Österdahl	7.950	
	Henry Norrbom	6.150	24.400
2	Stockholms SFK		
	Björn Andersson	10.900	
	B. Centergren	6.850	
	Tage Löf	5.685	23.435
3	Halle-Hunnebergs FK		
	Vincent Larsson	9.025	
	Bertil Ståhl	6.160	
	Hans Möllborn	5.235	20.420
4	Västerås FK		
	Fred Nordholm	8.310	
	Arne Lind	5.450	
	Erik Westling	4.950	18.710
5	Eskilstuna FK		
	John Bohman	8.200	
	Arne Gundersen	5.265	
	Harry Carlsson	5.165	18.630

Vi ber få påpeka att dessa resultat endast är preliminära, och att kontroll kommer att ske omedelbart efter tävlingstidens slut. Tävligen slutar som bekant den 30 september.

Alla som vill ha sina resultat räknade i

Höstrapporterna

Det börjar dra sig mot höst och vinter, årsmötet och mycket annat. I samband därmed är det flera rapporter, som skall insändas till KSAK.

Senast den 15 oktober skall segelflyggruppens verksamhetsrapport vara KSAK:s segelflygavdelning tillhanda.

Senast den 15 oktober skall samtliga barogram med kalibreringsprotokoll samt landningsintyg etc i Rikssegelflygtävlingen vara KSAK tillhanda.

Före oktober månads utgång skall klubbarna till KSAK insända verksamhetsberättelse för tiden 1 oktober 1946—30 september 1947.

Före oktober månads utgång skall klubbarna till KSAK insända medlemsavgifterna i enlighet med stadgarna § 3, mom 2.

Vi påminner om att bl. a. röst-rätten och antalet röster vid årsmötet är beroende av dessa rapporter.

den slutgiltiga prislistan skall före den 15 oktober insända barogram, kalibreringsprotokoll (bestyrkta) samt övriga handlingar enligt tävlingsreglerna.

Och så väntar vi på spurtan.

Från VU:

Från verkställande utskottets augustisammanträde kan bl. a. följande noteras.

Segelflygtävlingarna diskuterades ganska ingående, och VU beslutade att segelflygets tävlingsfråga snarast skall underställas segelflygkommittén för diskussion och uppgörande av förslag till lämplig lösning. Härvid beslöts att kapten Lennart Bunke såsom adjungerande ledamot skall ingå i kommittén, vars yttrande skall föreligga klart till VU:s oktobersammanträde.

De nya rekorden

Fyra rekord, två motorflygrekord och två segelflygrekord, har satts under året och av dessa är två av internationell storleksordning. För att FAI skall kunna godkänna dem som internationella rekord fordras emellertid bl. a. att de först godkänts som nationella.

Beträffande von Rosens »förflyttningsrekord över en viss storsirkelsträcka» meddelade generalsekreteraren, att innan ett rekord anmäles till FAI, måste sträckan ha anmälts såsom en av de tre som Sverige äger rätt att enligt FAI:s stadgar begära godkända för sin räkning. Då Sverige icke tidigare begärt sådant godkännande, måste denna begäran insändas till FAI.

Vidare meddelade generalsekreteraren att von Rosens flygning även kunde räknas såsom »distansrekord utan mellanlandning för lätta flygplan, 2:a kategorien, d. v. s. en cylindervolym på 4—6,5 liter. KSAK borde därför till FAI anmäla rekord även i denna gren.

VU beslöt att bestämma sträckan Stockholm—Addis Abeba som fast förflyttningssträcka och att denna sträcka anmäles för FAI för godkännande.

VU beslöt godkänna C. G. von Rosens sträckflygning Stockholm—Addis Abeba med 189,969 km/tim den 9-10 maj som svenskt rekord, och likaledes von Rosens distansflygning med samma plan non stop 5862 km.

Vidare beslöt VU som svenskt rekord godkänna P. A. Perssons höjdflygning med segelflygplan den 12 juli 1947. Höjdvinsten som preliminärt beräknats till 8200 m skall ytterligare kontrolleras. (Inom parentes sagt tycks de fortsatta kontrollkalibreringarna och beräkningarna visa på att höjdvinsten blir något lägre än 8200 m, förmodligen 8050—8100 m.)

VU beslöt också att som svenskt rekord godkänna Börje Centergrens distansflygning den 17 juli 1947 från Skarpnäck till Årstad kyrka utanför Falkenberg. Distansen har uppmätts till 413 km.

De tre förstnämnda rekorden skall anmälas till FAI för godkännande som internationella rekord (världsrekord).

Ny sekreterare i flyghjälp-kommittén

Sedan sekreteraren i hjälpflygkommittén, kapten Lilliehöök, avsat sig uppdraget, invalde VU löjtnant J. G. Karlsson (förra chefsinstruktören för segelflyget) i hans ställe.

FAI-kongressen:

BALLONGFLYG NY SPORT HELIKOPTERS I TÄVLING

FAI har hållit sin generalkonferens i Geneve under tiden 17—19 september med kommissionssammanträden 13—17. Sverige representerades av KSAK:s generalsekreterare, överste Harald Enell, som är vice president i FAI, samt av direktör Gösta Frænckel (turistflygkommissionen), kapten Lennart Bunke (segelflygkommissionen) och ingenjör Georg H. Dérantz (modellflygkommissionen).

De nya världsrekordreglerna för modellflyg fastställdes definitivt och beräknas vara färdigredigerade i god tid före den 1 jan. 1948, då de träder i kraft. De nya reglerna bygger på ett redigeringsförslag från franska aeroklubben och besluten vid Stockholms-konferensen i juni i år. Ett internationellt tävlingsprogram kommer att göras upp för 1948 och utsändes före den 1 jan.

Segelflygkommissionen behandlade den internationella tävlingsfrågan och hade bl. a. att ta ställning till det faktum att engelsmännen definitivt av sagt sig arrangörskapet av tävlingarna i samband med olympiaden. I stället har ju Schweiz förklarat sig intresserat av att arrangera tävlingarna men har begärt en månads betänketid för att närmare undersöka förutsättningarna. Skulle inte schweizarna vilja arrangera dessa tävlingar, har KSAK förklarat sig villigt genomföra dem i Sverige.

Turistflygkommissionen diskuterade åtgärder för att få ett förenklat flygturistutbyte till stånd. Frågan, som redan togs upp föregående år i London, kräver medverkan av tullmyndigheterna i samtliga berörda länder och man har ännu inte kommit fram till en praktisk lösning. Den flygturistbyrå som i FAI:s regi har upprättats i Paris, kommer att flyttas till London, där engelska aeroklubben kommer att stå för rusthållet.

Inom sportflygkommissionen, där KSAK icke varit representerad, väcktes ett förslag att en internationell helikoptertävling skulle anordnas i Frankrike nästa år eller eventuellt 1949. Förslaget godkändes sedermera av FAI:s generalförsamling.

I ballongkommissionen, som tillkom under Londonkonferensen meddelades att framgångsrika experiment företagits med varmluftsballonger. Engelsmännen har konstruerat ett praktiskt användbart varmluftsaggregat och kommer i samarbete med fransmännen att vidare utveckla den nya flygsportgrenen i Europa.

Frågan om certifikatens internationella

giltighet var uppe till diskussion, och kongressen beslutade att frågan skall utredas vidare samt att samarbete skall sökas med ICAO i denna fråga.

Italien, Finland och Rumänien återinvaldes i FAI. De ryska representanterna begärde att ryskan jämte engelskan och franskan skulle bli officiella kongressspråk samt att Spanien skulle uteslutas. Presidenten meddelade att de ryska förslagen var för sent väckta för att kunna behandlas i år.

I övrigt framgick att FAI:s finansiella ställning till stor del beroende på de internationella valutavärigheterna, är ganska svag. De anslutna aeroklubbarna förelades att så snart som möjligt komma med förslag till förbättring av finanserna. Ett förslag om bildandet av »Fellows of FAI» gick igenom. Avsikten är att medlemmarna i dessa sammanslutningar skall individuellt bidra till stärkande av FAI:s finansiella ställning och inte direkt ha någon annan funktion.

I samband med det officiella öppnandet av kongressen överlämnade FAI:s president lord Brabazon of Tara federationens högsta utmärkelse, guldmedaljen, till Igor Sikorsky för dennes pionjärbete beträffande helikoptern. Vidare utdelade de la Vaulx' medalj till världsrekordsinnehavarna Wilson, Irvine, Donaldson och Davis.

FAI:s gamla generalsekreterare monsieur Camerman avgick och ny generalsekreterare blev monsieur Bleriot, son till »den store Bleriot».

Sverige anmälde till styrelsen att KSAK är intresserat av att 1950 års generalkonferens förläggas till Sverige i samband med KSAK:s 50-årsjubileum. Nästa styrelsesammanträde blir i Paris i december eller januari, och nästa generalkonferens kommer att hållas hösten 1948 i Cleveland, USA. Kommissionerna samlas i Paris redan i maj.

Fri flygning över Norge

I maj månad 1947 utsände KSAK till samtliga anslutna flygklubbar en PM rörande tillstånd att företaga privatflygningar över och till europeiska länder. Däri angavs att för flygresa till Norge tillstånd skulle sökas hos försvarsdepartementet i Oslo.

Enligt nu från Kgl. Luftfartstyrelsen ingånget meddelande har sistnämnda bestämmelse upphävt. Flygningar kan således fritt företagas till Norge utan inhämtande av särskilt tillstånd hos de norska myndigheterna.

Flygturistservice för utomlandsresor

Sedan FAI i Paris numera kommit i gång med den beslutade turistserVICEN i den utsträckning att en publikation under namn av »Le Vol Privé Internationale» utsändes till de anslutna ländernas nationella aeroklubbar, har en del sporadiska uppgifter om flygrouter, flygplatser, flygbränsle jämte flygplatskartor m. m. börjat komma in till KSAK. De inkomna uppgifterna registreras hos KSAK tills vidare på landets namn.

Det är KSAK:s avsikt att hålla dessa uppgifter tillgängliga för sina medlemmar vid planerandet av flygresor utomlands. Det är vidare KSAK:s förhoppning att så fullständiga uppgifter som möjligt skall inflyta, så att servicen blir i möjligaste mån komplett.

KSAK ber få påminna om att sekretariatet står till tjänst med utfärdande av tullcardnet till Belgien, Danmark, England, Frankrike, Holland och Schweiz. Även identitetskort och sportlicenser utfärdas vid behov.

Dessutom tillhandahålls engelska flygkartor över Europa i viss mindre utsträckning.

Uppgifter om flygevenemang utomlands tillhandahålls i de fall då dylika uppgifter insänts till KSAK av resp. arrangörer. Förteckning över sådana evenemang offentliggörs i KSAK-Nytt efter hand som de inflyter.

KSAK-anslutna flygklubbar

OBS! Telefonnumret inom parentes är till arbetet, det först nämnda till bostaden.

NYKÖPINGS FLYGKLUBB, Nyköping 2. Ordf.: Dir. Torsten Ericsson, Harg, Nyköping. Tel. 12. (Harg-bol.). Sekr.: Ingenjör Arne Jakobsson, Ringv. 20, tel. 2453. (Harg-bol.). Kassör: Kamrer Rune Mörlin, Harg, Nyköping. Gruppchef: Löjtn. Sten Brycker, Kungl. Sörm. Flygflot. Tel. Nannanrop.

ORSA FLYGKLUBB, Orsa. Tel. 185. Ordf.: Dir. Birger Olsson, Orsa. Tel. 114. Sekr.: Bankkamrer E. Sundberg, Orsa. Tel. 179. (31). Kassör: Länsskogvakt. A. Andersson, Orsa. Tel. 185. (185).

RÄTTVIKS FLYGKLUBB, Vikarbyn. Tel. 24. 60. Ordf.: Herr Gust. Wärnfeldt, Box 180, Vikarbyn. Tel. 107. Sekr.: Herr Sven Lidell, Box 56, Vikarbyn. Tel. 60. (24). Kassör: Herr Folke Lidell, Box 72, Vikarbyn. Tel. (24).

SANDVIKENS FLYGKLUBB, Sandviken. Tel. 30 87, 42 29. Ordf.: Civ.-ing. A. Bange, Olsbackagat. 6. Tel. 30 87. (41 00). Sekr.: Ing. S. Höglund, Seljansög. 5 A. Tel. 42 29. (41 00). Kassör: Förm. D. Ulvén, Seljansög. 3 C. Tel. 38 11. (41 00). Gruppchef: Civ.-ing. C. G. Hård af Segerstad, Hedgrindsgat. 11. Tel. 41 76. (41 00).

SKÖVDE FLYGKLUBB, Varnhemsgatan 4. Tel. 933. Ordf.: General Folke Högberg, Skolgt. 10. Tel. 21 17. (3:e millo). Sekr.: Arkitekt E. Neuendorf, Varnhemsgat. 4. Tel. 933. (933). Kassör: Brandkapten S. Hultman, Brandstationen, Tel. 182. (182). Gruppchef: Ing. Sven Jonsson, Ekedalsgat. 10. Tel. (25 50).

STOCKHOLMS FLYGKLUBB, Stockholm 40. Tel. 28 32 46. Ordf.: Generalmajor Nils Söderberg, Emblav. 21, Djursholm. Tel. 55 12 01. (Flygv.). Sekr.: Kommendör K. G. Rudberg, Karlaväg. 70, Sthlm. Tel. 60 28 95. (28 39 46). Kassör: Bankdir. Bertil Wallenberg, Strandv. 15. Tel. 61 59 37. (Ensk. banken).

STOCKHOLMS SEGELFLYGKLUBB, Regeringsgat. 5, Sthlm. Tel. 10 79 01. Ordf.: Red. Yngve Norrvi, Minnebergsv. 11, Traneberg. Tel. 25 51 87. (23 23 65). Sekr.: Ing. Åke Strid, Igeldammsg. 20, Sthlm. Tel. 53 20 77. (52 00 20). Kassör: Banktjänstman Egon Schroeder, Strindbergsg. 43, Sthlm. Tel. 60 16 94. (Ensk. banken). Gruppchef: Civ.-ing. Karl Svänsson, Stopv. 36, Åkeslund. Tel. 25 70 92. (67 07 00).

ÅRSMÖTET BLIR 22 NOVEMBER?

Verkställande utskottet har beslutat att KSAK:s årsmöte skall hållas den 22 november under förutsättning att tff ordföranden kan godkänna denna dag. Styrelsen kommer att sammanträda klockan 10.00 och årsmötet är bestämt till klockan 13.00.



Nr 20 - Årg. 25 - 2-15 okt. 1947
TIDSKRIFT FÖR FLYGVÄPNET

Officiellt organ för

Kungl. Svenska Aeroklubben

Organ för

Svenska Pilotföreningen

Utkommer varannan torsdag

REDAKTION:

Tegnérsgatan 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 Saloniuss > 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.

ANNONSÄVELNING:

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

Ahlén & Åkerlunds Fotogravyranstalt
Stockholm 1947

Uppsala

**FORD PERSON- och
LASTAUTOMOBILER**

demonstreras och försäljas av

BRÖDERNA MODIN

Svartbäcksgatan 45 - Uppsala

Tel. Namnanrop

CENTRALEKONITORIET

HULDA JANSSON

S:t Persgatan 5

Telefon 311 80

Fyllaler: Svartbäcksgatan 7 - Tel. 332 21

Kungsgatan 57 - Tel. 307 09.

UPPSALA

Beställningar emottages
Finbageri med egen tillv. rekommenderas

**Göran Dahlborgs
LIVSMEDEL**

V A L S Ä T R A

Telefon Uppsala 290 48.

Alb. GOZZI's

MURBRUKSFABRIK

Köpmangat. 5, Uppsala Tel. 331 87.

MURBRUKSFABRIKEN

Telefon G:a Uppsala 127.

Gynna

VÅRA ANNONSÖRER!

RADIOHÖRNAN

ERIK BOIVIE

Vänd Eder till oss vid radioköp
och reparationer. Fackmässig service.

SVARTBÄCKSGATAN 24, 1 tr. Tel. 315 17

SPECIALAFFÄREN för RADIO

★ LÄT OSS FÅ LEVERERA EDRA ★

Blommor

vid de olika högtidsdagarna

SVENSSONS BLOMSTERHANDEL

Skolgatan 33 Telefon 325 19 - 309 52

Blommor förmedlas

Ängelholm

HOLMQVISTS Konditori

(f. d. Borgerantz eftr.)

Storgatan 37 - Tel. 146 - Ängelholm

Rekommenderas

GOTT KAFFE - GOTT BRÖD

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

KAFFE UTSKICKAS!

Östersund

FRÖSÖ KEMISKA

Hornsgatan 9 B - Östersund

Tvätt och Färgeri

Telefon 51 82

Söderhamn

**KUNGSGÅRDENS
KEMISKA AFFÄR**

Söderhamn - Tel. 22 32 - Filialen 21 03

Kemikalier - Tekniska artiklar

Sjukvårdsartiklar - Damväskor

Resväskor m. m.

**SVENSKA
SKAFTFABRIKEN**

Vi tillverka alla före-
kommande skafttyper

Söderhamn

Telefon 23 45

Maja Janssons Eftr.

Svea Lindström

HEMBAGERI

Järnbrogatan 36 - Uppsala - Tel. 338 58

Rekommenderas!

**I. LUNDINS
ELEKTRISKA BYRÅ**

Kungsgatan 59 - Telefon 342 75.

Utför **INSTALLATIONER** och **REPARA-
TIONER**. GLÖDLAMPOR, ELEKTRISKA
KOKPLATTOR m. m. ständigt i lager

C. J. Löhman

Järnbrogatan 21 - Telefon 333 10

**GLASMÅSTERI - FÖRGYLLERI -
INRAMNING**

IVARSONS

Auto-Elektriska

BERTIL RAHM

Storgatan 43 - ÖSTERSUND - Tel. 12 34

Postgirokonton 222 73

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

RIKHALTIG

sortering av

Sportpriser, Silver och Tenn
HEDERSPRESENTER

Allt hos

P. A. LARSSONS GULDSMEDSAFFÄR

Kyrkgatan 45 - Östersund - Telefon 24 27

Skocentrum

Köpmangatan 5

Tel. 13 48

Tel. 13 48

Metropolkonditoriet

Storgatan 34 - Telefon 628

Östersund

REKOMMENDERAS

Fanjunkare Gösta Brink

Vintervägen 15

NYKÖPING



AVIATION

SERVICE

All världens bilister och fartygsfolk veta att ESSO och Esso Service garanterar drivmedel och oljor i toppklass. Det vingade Esso-märket, Esso Aviation Service, som hädanefter kommer att synas på alla flygplatser jorden runt, är symbolen för högsta kvalitet flygbensin, flygolja och specialprodukter för flygändamål. Esso Aviation Service betyder också en världsdistribution i världsflygets tjänst.

*finns det flygplatser
finns det **Esso***