

NORDISKA

# FLYGTIDNINGEN

FRITT SPRÅKRÖR I FLYGETS TJÄNST  
— MED ANSVAR INFÖR LÄSAREN

## MOTORFLYG

— Major N. Kindberg om J 28 Vampire —

## SEGELFLYG

— Löjtnant J. G. Karlsson om fjällflygning —

## MODELLFLYG

— Ing. G. H. Dérantz om samarbetet —

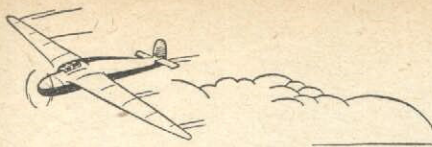
Nr 2 • 1946



FLYGTIDNINGEN SOM ALLA TALAR OM!

15





# I VINDSTÄRUTEN

De  
1935

## NF kom, såg(s) och segrade!

Med de orden skulle man kunna karaktärisera hela Nordiska Flygtidningens första framträdande. Vi, som gjorde premiärnumret, visste alla, att den nya flygtidningen emotsågs med största intresse i hela Norden, men vi hade faktiskt ändå inte kunnat drömma om ett sådant emottagande. Flygfolket Norden runt blev genast hundraprocentigt begejstrat och slöt upp som en man kring NF — det märktes tydligt, att Nordiska Flygtidningen var efterlängtat på alla håll (på ett undantag när, vilket senare skulle visa sig).

## Tack för att ni kom

skrev en göteborgsprenumerant som inledning till ett entusiastiskt hyllningsbrev, medan en stockholmare villigt erkände, att NF blev ännu bättre än han vågat hoppas. Och pressen var eld och lågor: "Utän tvekan den bästa flygtidning Norden hittills haft och som sådan värd all den framgång som den med säkerhet kommer att få", skrev en stor norrlandstidning, medan Skånska Aftonbladet hälsar NF som "en länge efterlängtat publikation, den där på ett förtjänstfullt sätt fyller ett verkligt behov". Men nu kommer något ännu bättre:

## Hydrans patinerade charme

är det omdöme, som vår högt värderade charmfulla kusin Flyg ägnar NF i en lyrisk utgjutelse, som genast låter en förstå, varför bladet i cirkulär till SFTs gamla prenumeranter kallar sig Nordens största skämttidning. Eller vad sägs om följande smakprov ur all den uppmärksamhet, som ägnas vår lilla tidning: "Hugger man av ett huvud här — vips dyker ett annat upp där. Man anar redan utvecklingen. Först kom Svensk Flygtidning, som efter en vacker död och påkostad begravning efterföljdes av Nordiska Flygtidningen. Om någon skulle bekosta skottpengar på detta organ, finner man säkert efter någon tid Skandinavisk Flygtidning, följt av Norra Europas Flygtidning, Paneuropeisk Flygtidning, vidare Interkontinentalisk Flygtidning och möjligen sist men icke minst Skånsk Flygtidning...."

## Dom var sura, sa' räven om rönnbären.

Det roligaste i Flygs tankegång är egentligen — hur hädiskt det än må låta att säga så — det där avsnittet om begravningskostnaderna, all den stund "enligt rykten från säker källa" Flyg själv står för utlägg härvidlag, även om man på de yttersta av dessa dagar försöker smita från räkningen.... Annars ligger det faktiskt en hel del i det där påståendet, att Skåne alltid kommer att bilda centrum för en fri flygtidning, oberoende av huvudstadens stelbenta byråkrati och mer eller mindre skumma ekonomiska intressen. Se'n må man köpa in och stapla upp aldrig så många medarbetare och utgivningsbevis kring kvarteret Mor-aset i Stockholm....

## Endast för Kleentrogna

rubricerar vår pigga kollega Vingar ett raljant kåseri, där man förebrår Flygs huvudredaktör artilleriöversten Wille Kleen för felräkningen  $1+1=1$ , ur vilken addition Vingar såg NF framträda som en "välskapad produkt". Vem vet, kanske vännen Wille blir invald som hedersledamot i artilleriets gamla hedervärda BALLONG-CORPS — om inte för sitt flygsinne så i varje fall för sin oförmåga att hålla sig på marken eller sin förmåga att sväva i det blå...

## I skuggan av en stövel

sitter Carl-Adam Nycop på Expressen och beskådar skräckslaget Nordiska Flygtidningen. Han har nämligen märkt, att hela Svensk Flygtidnings redaktions- och medarbetarstab (på ett undantag när) ställt sina krafter till NFs förfogande, och detta är — hör och häpna — enligt

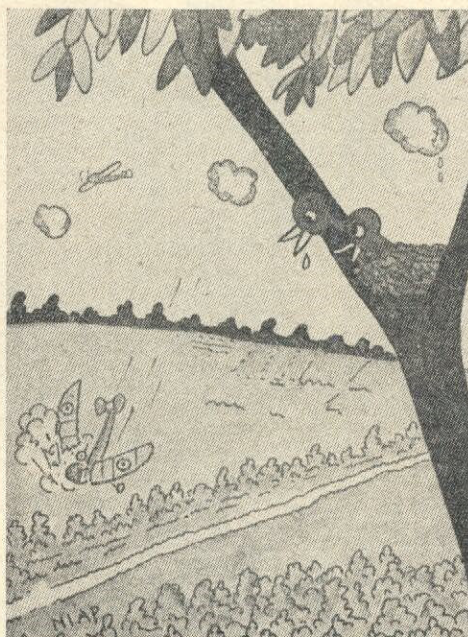
Expressen ett bevis på att NF måste vara en — nazisttidning! Det skall vara den beryktade "ettåringen som går" för att komma med något så dumt.

## Nazistmetoder mot NF.

Förklaringen är enkel: På visst håll har det utvecklats till en populär sport att sätta "naziststämpeln" på allt och alla, som våga trotsa de mäktiga förlagsherrarnas intressen. Så beskylldes t. ex. för ett par år sedan från samma håll Svensk Flygtidnings dåvarande red. för att ha "orätta händer", när det gällde hemliga flygfältsfrågor etc. Och när man trots detta (Expressen var då ännu inte påtänkt utan Dagens Nyheter fick träda fram med en ledare) inte lyckades komma åt den framtgående konkurrenttidningen "köpte" man helt enkelt in samma red. mot dubbel lön och talade sedan om, att nu hade man Sveriges främsta flygexpertis på Flygs redaktion. Nåja, SFT dog inte på kuppen — den fick ny redaktion och gick ännu snabbare framåt. Då var man från samma kretsar åter framme och försökte "nazistämpla" hela tidningens namn för att slutligen — när inte heller den stöten lyckades — köpa in namnet och utgivningsbeviset mot en "rund summa", som Lui Frösell i Aftonbladet uttryckte det, och så proklamerades Flyg som Nordens största flygtidning i den mest omfattande annonskampanj flygtidningsbranschen dittills skadat, och där SFTs "inkorporering" hela tiden var det stora slagnumret. Antligen ensam, tänkte man kanske, men "hydran" stack upp ett nytt huvud....

## Hela Bonniers bataljon,

som Karl-Gerhard en gång lät sin vassa tunga sjunga, måste nu mobiliseras upp till kamp. Och metoden är den gamla vanliga: naziststämpel. Skillnaden är bara den, att man i samband därmed satte igång en av de snuskigaste och mest lögnaktiga rykteskampanjer, som någonsin riktats mot en svensk tidning. Våra läsare känner oss — och våra konkurrenter!! — sedan många



Plats för skrott!

Med detta nummer följer ett inbetalningskort för prenumeration. Till klubbprenumeranterna följer dessutom en bilaga.

är alltför väl för att sätta tilltro till den sortens attacker, men det lärer de tidningar till heder, som i god tro återgett de grova beskyllningarna, att de omedelbart tillrättalagt saken för sin läsekrets.

## Skott i överkant.

De verkliga ryktessmidarna komma inför domstol att få stå till svars för sina gärningar. Som ett exempel på vilka metoder man på visst håll ansett det vara förenligt med sina principer att använda, kan nämnas, att man ringt upp och trakasserat medarbetare och t. o. m. dragit fram utomstående släktingar till enskilda redaktionsmedlemmar i rampljuset. Detta är i sanning rena "nazistmetoder" och förtjänar att brännmärkas som sådana! Vi håller oss dock för goda att med samma argumentation beskylla broder Wille för att vara fängelsekund....

## Men — djävlar anamma,

som syster Else Kleen sa', när hon inspekterade skyddshemmet, här måste bli litet ordning på torpet. Vi skulle vilja föreslå fader Bonnier, att han låter sin artilleristiske överste i Ballong-Corpsen exercera litet med nidskrivarna på Expressen och Dagens Nyheter; den kolorerade vekopressen och mer eller mindre beryktade avläggare inte att förglömma. Visserligen måste man räkna med stort manfall av malajer och desertörer, men alltid lär väl de "tappa sexhundra" i bataljonen kunna lämna material till en samspelande fotbollselva med kamrat Sastamoinen i Arbetaren (Angivaren) som trogen Kalle Bakom.

## Nya skottpengar?

Oss får man gärna skjuta på. Vi ha rent mjöl i påsen och faller inte till föga för aldrig så många anfall från det hållet. Bäst är kanske därför, att våra medarbetare börja tänka över, vilka löneförmåner de skall begära hos Bonniers, och att vår ägare bestämmer, hur mycket han vill ha för NF:s utgivningsbevis (s. k. skottpengar) — innan hydrans nästa huvud sticker upp i form av Skandinavisk Flygtidning! Alla är vi dock inte till salu. Tänk om det är vi, som blivit miljonärer, och Bonniers, som blivit litet fattigare, när Interkontinentalisk Flygtidning står i tur....

## Men nu skall vi vara snälla.

KSAK har för sin del proklamerat neutralitet i den inledda "flygpublicistiska dragkampen". Visserligen sade redan Martin Luther, att i en strid mellan Gud och Djävulen får ingen stå neutral, men neutraliteten är ju nu en gång tidens lösen, och vi hälsa därför med tillfredsställelse överste Enells deklaration.

För vår del har vi förresten ingenting otal med vare sig Knutas, Mille, Yngve eller Salle på Flygs redaktion. Det är präktiga grabbar hela bunten, som länge varit trogna tjänare i flygsinnets örtagård. Att sedan deras husbonde använder underliga metoder i försök att ensam få skörda frukterna av flygälderns intåg kan dom ju strängt taget inte rå för. Låt oss därför efter detta lilla kärleksgnabb räcka varandra händerna och arbeta vidare — var och en i sin stad — som kolleger i stället för som konkurrenter. Vi äro inte betjänta av något inbördeskrig inom flygbranschen — och våra resp. läsare är det minst av allt! — Vi tänker därför koncentrera oss på att försöka föra NF från klarhet till klarhet och bjuda läsekretsen allt bättre text- och bildmaterial från flygets vittfamnande verksamhetsområde. Så — och endast så — tror vi att en flygtidning kan fylla sin funktion.

## Är du med på det,

käre läsare, då har Du vår hand och vårt handslag. Tillsammans skall vi göra Nordiska Flygtidningen till det vi alla önska oss — ett förstklassigt och fritt språkrör i flygets tjänst — med ansvar inför läsaren!



# Det väldiga BRABAZON-planet...



**KUPONG.**  
(Avsedd för betalningsmottagaren.)

A postgiro-konto nr **245258**  
(Med tydliga siffror)

Inbetalt **5** kr. — öre  
Avsändarens namn och adress:

**INBETALNINGSKORT**  
Avsändare (angives även å kupongen)

Namn: \_\_\_\_\_  
Adress: \_\_\_\_\_

Belopp **5** kr. — öre.  
**FEM Kronor**  
(Kronalet skrives med bokstäver, omedelbart åtiöjdt av "kronor.")

Till **Nordiska FLYGTIDNINGEN**  
**Malmö**

att gottskrivas postgirokonto nr **245258**  
(Med tydliga siffror.)

Redovisningsnr \_\_\_\_\_  
(Postfunktionärs namn el. sign.)

Inbetalningsdag: \_\_\_\_\_  
Meddelande till betalningsmottagaren.  
**Helårsprenumerations å**  
**NORDISKA FLYGTIDNINGEN**  
(med årets stora julnummer)

fr. o. m. \_\_\_\_\_

För frimärke, motsvarande inbetalningsavgiften:  
för belopp av  
högst 5 kr. ... 10 öre  
" 50 " ... 15 "  
över 50 " ... 20 "

Redovisande postanstalt

som nu äro under bygge, v åtta Bristol Centaurus rare utan mellanlandning on och New York.

Se ... 1474-1567, kosmografi, kartograf, förste guvernör för "Merchant Adventurers," grundare av en ny epok i handels och den brittiska handelssjöfartens historia. Sebastian åtföljde sin fader, John Cabot, som var en venetiansk lots, då denne slog sig ned i Bristol 1490 och seglade med honom på ett i Bristol byggt fartyg, när han upptäckte Canada 1497.

... under den ... er behärskade ... arande under ... byggda, sjövärdiga fartyg, ... storbritannien för att få dem. Nu ... människorna över havet likaväl som på det — och direkt från framgångarna med konstruerandet och producerandet av krigets bemärkta stridsplan äro brittiska konstruktörer och ingenjörer nu sysselsatta med att tillverka moderna transportplan av alla sorters storlekar och klasser. Såsom arvingar till en tradition utan like på världshaven och pionjärer för de kompulsionsdrivna planen och ekoradion tillmötesgå de — och komma att tillmötesgå — varje krav från dagens och morgondagens flygålder.

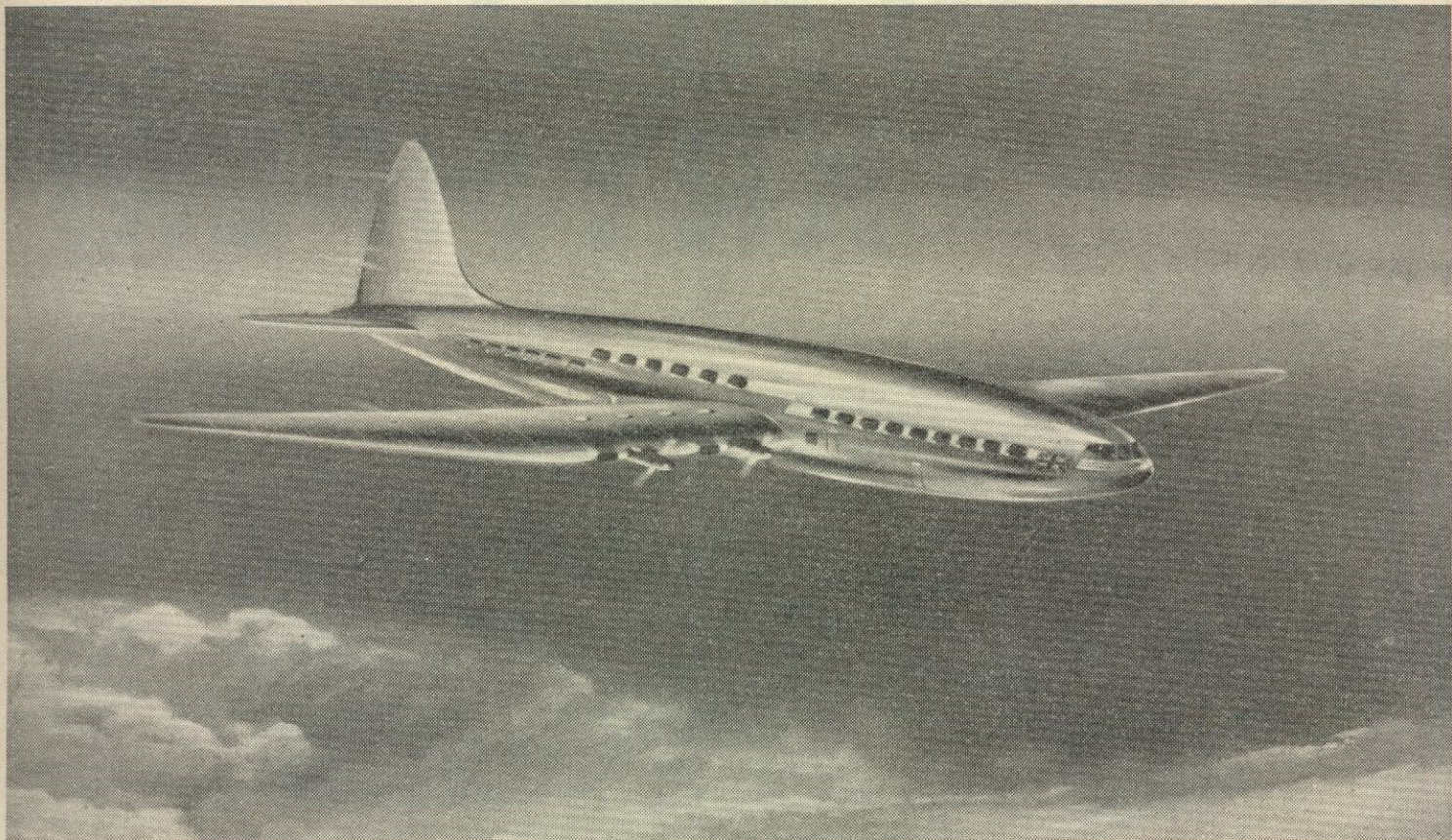
Segertik i kriget bygger nu

## DEN BRITTISKA FLYGINDUSTRIEN

för världens flyglinjer



# Det väldiga BRABAZON-planet . . .



... kommer att rusa fram över

Störst av alla de brittiska transportflygplan, som nu äro under bygge, är Bristol Brabazon-planet, vilket drives av åtta Bristol Centaurus motorer och kommer att ta femtio passagerare utan mellanlandning på den nord-atlantiska routen mellan London och New York.



Sebastian Cabot, 1474-1567, kosmograf, kartograf, förste guvernör för "Merchant Adventurers," grundare av en ny epok i handels och den brittiska handelsjöfartens historia. Sebastian åtföljde sin fader, John Cabot, som var en venetiansk lots, då denne slog sig ned i Bristol 1490 och seglade med honom på ett i Bristol byggt fartyg, när han upptäckte Canada 1497.

## CABOTs öde ocean

De brittiska skeppsbyggarnas rykte befastades under den strålande Tudortiden, när törsten efter upptäckter behärskade gamla världens sjöfarande folk. När sjöfarande under århundradena varit i behov av välbyggda, sjövärdiga fartyg, ha de kommit till Storbritannien för att få dem. Nu färdas människorna över havet likaväl som på det — och direkt från framgångarna med konstruerandet och producerandet av krigets bemärkta stridsplan äro brittiska konstruktörer och ingenjörer nu sysselsatta med att tillverka moderna transportplan av alla sorters storlekar och klasser. Såsom arvingar till en tradition utan like på världshaven och pionjärer för de kompulsionsdrivna planen och ekoradion tillmötesgå de — och komma att tillmötesgå — varje krav från dagens och morgondagens flygålder.

Segertrik i kriget bygger nu

## DEN BRITTISKA FLYGINDUSTRIEN

för världens flyglinjer



# NORRLAND KRYMPER!



## AB NORRLANDSFLYG

har nyligen köpt tre exemplar av det berömda kanadensiska taxiflygplanet Noorduyn Norseman. Två är redan levererade. Samtidigt med den tredje Norseman får bolaget inom den närmaste framtiden en tvåmotorig Cessna Crane. Dessa flygplan skall komma Norrland — de väldiga avståndens land — att krympa för alla de framsynta människor som tar AB Norrlandsflygs tjänster i anspråk.

# AB NORRLANDSFLYG

LULEÅ Tel. 4320

BODEN Tel. 3425



DET

Ligger i  
LUFTEN



# NORDEN FÖR FLYGET

ATT VINNA NORDEN FÖR FLYGET — det är det motto och den målsättning som Nordiska Flygtidningen verkar för. Tiden själv arbetar redan i samma riktning, och det är därför endast på sin plats, att dessa strävanden fått ett språkrör, som i vidaste kretsar kan göra sin stämma hörd.

Begreppet Norden är mer än en geografisk beteckning på ett par angränsande länder; Norden måste för oss alla vara en realitet i dagens och morgondagens skapande. Om man ser saken så, finner man här ett folk om tjugo miljoner högtstående och tekniskt begåvade människor, ett land av stora dimensioner och med hart när obegränsade naturrikedomar.

Norden är de stora avståndens land — hundratal mil skiljer de norsk-finska obygderna i norr från de bördiga skånska slätterna i söder och de karelska gränstrakterna i öster från den nordiska utposten i världshavet mot väster — Island. Just därför har flyget här sin givna funktion som sammanhållande länk. Flyget har revolutionerat kommunikationerna och närmat människorna till varandra. För oss i Norden är det därför en uppgift av första ordningen att i fullaste utsträckning ta flyget i vår tjänst. Att på så sätt arbeta för ett närmande av de olika nordiska områdena till varandra genom att skapa förståelse för flyget är en av Nordiska Flygtidningens angelägnaste uppgifter.

Men saken har ännu en sida. Ute i den stora världen få de små folken var för sig allt svårare att göra sin stämma hörd. Ett nordiskt block däremot har alla möjligheter att vinna gehör för sina synpunkter, Norden är också historiskt och kulturellt en enhet, som hör ihop. På ett förträffligt sätt kom detta till uttryck i den uppmärksammade appell till Nordiska Privatflygarkonferensen, som vi med Generalmajor P. R. af Uhrs benägna tillstånd kunde återge å denna sida i premiärnumret av Nordiska Flygtidningen.

Flygets män i Norden ha också länge haft klart för sig, att ett allt intimare samarbete är den enda framkomliga vägen för att det nordiska flyget skall åt sig kunna skapa — och sedan också hävda — en stormaktsställning inom världsflyget. Otaliga äro de försök, som gjorts för att befästa flygets positioner i Norden, och redan har man på ansvarigt håll kunnat skörda stora framgångar i dessa strävanden. Det resultatrika samarbetet på trafikflygets område utgör det senaste och hittills kanske mest glädjande beviset härpå.

För att bland folkets bredare lager skapa förståelse för det nordiska flyget och för att åt flygets företrädare skänka forum för dessa strävanden behövdes ett fritt språkrör med ansvar inför uppgiften. Det var därför, som initiativet togs till startandet av Nordiska Flygtidningen. Och därför att såväl denna tanke som dess utformande var sund slog tidningen igenom redan med sitt premiärnummer. Vilket härmed konstateras.

Men — tyvärr fanns där ett men. Likaväl som man kunde förvänta denna enastående entusiasm från det aktiva flygfolkets och från den flygsinnade allmänhetens sida — likavisst kunde man räkna på motstånd från visst håll, där denna utveckling icke ses med blida ögon. Ju större Nordiska Flygtidningens framgång skulle bli, desto höftigare attacker kunde man vänta från dessa kretsar. De omfattande skrivierna i vis-

sa organ äro därför i och för sig endast ett belägg för att Nordiska Flygtidningen verkligen lyckades!

Lika litet som vi råka i någon "hurra-vad-vi-är-bra"-stämming inför all den strålande entusiasm och beredvillighet att hjälpa till, som mött oss — lika litet ha vi anledning

att här ta upp och bemöta de ovederhäftiga attackerna från flygets marodörer. Liksom man skall tala "med bönder på bönders vis", kan man besvara nidskrivarerna endast på deras eget språk. Vi ha därför — med en viss tvekan — släppt loss vår egen nidskrivare i "vindstruten". I övrigt anse vi det under vår värdighet att gå in på svaromål med folk, som ändå ingen sansad människa — minst av allt inom flygkretsar — tar på allvar.

Nordiska Flygtidningens redaktion har den sanna entusiasmen att föra sin sak till seger, dess stora stab av fasta medarbetare skall genom sin saklighet ge det bästa beviset på ärligheten i våra strävanden, och den säkra ekonomien ger åt tidningen den ryggrad, som är nödvändig för att i dagens läge kunna göra sin stämma hörd. Nordiska Flygtidningen fortsätter därför sitt arbete på den inslagna vägen i avsikt att vinna Norden för flyget — med flyget!

Vi vill genom resultatet av vårt arbete visa, att det nordiska samarbetet inom flyget är inte blott en nödvändighet utan även en väl realiserbar möjlighet. I dessa strävanden kommer Nordiska Flygtidningen att gå i spetsen genom att varje månad bringa bästa möjliga läsning av aktuellt flygnytt, såsom vi i detta nummer behandla Vampire — det första reaktionsplanet i Norden — med all önskvärd utförlighet.

Vad vi vill





# FRÅN NORGES FLYGFRONT

## SJÖFARARNAS LAND VINNES FÖR FLYGET

Ungdomlig initiativkraft och framåtanda kombinerad med den praktiska erfarenhetens omdöme och balans är de egenskaper, vilka funnit en på alla sätt lyckad förening inom styrelsen för Det norske luftfartsselskab. Det företag vars förnämsta uppgift kommer att bli att skapa ett luftålderns Norge, vilket skall veta att företräda de norska färgerna på samma förnämliga sätt som sjöfarnationen Norge vetat att göra detta.

Det kommer att bli en stor och svår uppgift. Konkurrensen i lufthavet kommer att bli väl så hård som någonsin på världshaven. Men det råder ingen tvekan om att de män som i dessa dagar sitter i ledningen för Norges största luftfartsföretag, besitter just de andliga egenskaper, vilka gör att man trots allt är benägen att tro på att de skall kunna gå i land med denna uppgift.

Dessa män står inte heller ensamma inför detta gigantiska arbete. Bakom dem står hela det norska folket, som för närvarande kanske är det mest air-minded i hela Norden. Bakom dem står inte bara tiotusen och åter tiotusen enskilda utan även de flesta av de norska storrederierna, som visat sig villiga att deltaga och stödja lösandet av denna uppgift. Norges regering och storting har likaså givit dem, såväl sin välvilliga sanktion som ekonomiskt stöd.

Upe i Det norske luftfartsselskabs ljusa moderna kontor vid Fritiof Nansen plass 8, alldeles bakom Oslos monumentala rådhus, finner NORDISKA FLYGTIDNINGENS medarbetare en av de män, vilka företräder ledningen inom Norges trafikflyg. Det är trafikchefen i Det norske luftfartsselskab, *Egil Gløersen*, en lång smärtig senig friskus ur vars mörka ögon och sammanbitna fightingface framåtandan och energien fullkomligt lyser fram.

Vi har fruktansvärt mycket att göra för närvarande, berättar trafikchef Gløersen. Men inte mer än att det går! Vi har just i dagarna börjat kalla upp alla de flickor som sökt som "luftvärdinnor" — mellan fem- och sexhundra har sökt de tjugo platser som skall tillsättas — och gallringsarbetet hör faktiskt inte till det lättaste. Någoting som man mycket väl förstär när man ser det bedjande ögonkast som trafikchefen just får av den välformade unga brunett som står framför honom och väntar på sin dom.

Medan DNL:s chefsstewardess fröken Freda Magnus och presschefen Medbøe fortsätter granskningen av alla "värdinne-kandidaterna" som en efter en passerar genom rummet, ger trafikchef Gløersen några glimtar från den aktuella situationen inom norskt trafikflyg.

Vi har ganska nyligen flyttat in i vårt nya kontor, och vi har ännu inte kommit i ordning här ordentligt. De löpande ärendena kräver för närvarande så mycket arbete och är dessutom så viktigt att vi faktiskt har fått sätta den detaljen i bakgrunden tills vidare. Förutom den just nu pågående uttagningen av våra luftvärdinnor förbereder vi vårt deltagande i I. A. T. A:s (International Air Transport Association) stora konferens nere i Paris. Jag kommer själv att resa dit, tillsammans med vår tariffexpert avdelningschef F. W. Fischer.

Det är den första internationella konferensen i I. A. T. A:s regi efter kriget här i Europa. Denna gång är även USA med i I. A. T. A., före kriget var det som bekant endast ett amerikanskt bolag med där.

I oktober 1945 deltog jag i organisationens stora konferens i dess "huvudstad" Montreal i Canada, varvid alla de stora riktlinjerna för det kommande arbetet uppskisserades.

I förberedelserna för Pariskonferensen har även ingått en stor nordisk tidtabellskonferens, som ägde rum i Malmö i slutet av februari och varvid vissa överenskommelser om ett gemensamt nordiskt framträdande vid kongressen beslöts. Samförståndet var där nere det bästa och förutsättningarna för ett intimt nordiskt samarbete på trafikflygets område föreföll att vara de allra bästa. I Malmö var förutom jag själv också trafikinspektör Arvid Wesjel-Berg.

Ett av de mest intressanta spörsmål som skall tagas upp på konferensen i Paris är frågan om införandet av ett internationellt resecertifikat, som i bästa fall skall komma att ersätta de nu brukliga passen.

För att underlätta det internationella samarbetet evad det gäller såväl passagerarbefordran som frakt och spedition är det meningen att vi i Paris skall försöka enas om internationella standardformulär. Förslag till sådana har utarbetats av I. A. T. A:s trafikkommitté och det är givetvis endast fördelaktigt om dylika standardformulär kommer att godkännas.

Liksom man måste koordinera järnvägarnas tidtabeller för såväl den inhemska som utländska trafiken så måste man göra samma sak med den inom kort starkt stegrade lufttrafiken. Hur detta skall göras kommer bland annat att diskuteras i Paris. En internationell biljettariff kommer väl också så småningom att fastställas så att man själv skall kunna räkna ut ungefär vad ens resor kommer att kosta i det egna landets valuta.

Ännu så länge föreligger det svårigheter för norrmän att få valuta för utlandsresor. Det återstår ännu en hel del arbete



## Hur känns det att flyga

# Reaktionsplan?

## Några råd till Sveriges "reaktionärer"

Den flygintresserade frågar sig nog ofta: Hur är det egentligen att flyga reaktionsplan? Är det någon skillnad mot den flygning, vi känner till från våra kära gamla vänner propellerplanen, eller skall vi nu helt plötsligt — inför reaktionsplanens snara införande här i Norden — lära oss något helt nytt, kanske rent av börja om, lära oss flyga från början?

Dessbättre är det inte så illa, att vi alla skall börja om från början. En del specialutbildning behövs självfallet, och det är kanske inte alla som nu i reaktionsålderns första början blir utvalda att resa omkring i trakten av ljudhastighetens gräns.

I stort sett är dock flygning med reaktionsplan ett och det-samma som flygning med propellerplan. En engelsk flygare, Squadron Leader Wade, som skaffat sig praktisk erfarenhet på området, har lagt fram sin syn på frågan i en intressant artikel i "Aeroplane", ur vilken vi hämtat nedanstående.

Man kan inte nog kraftigt understryka, att i allt vad som gäller själva flygningen, finns det absolut ingen skillnad mellan att flyga reaktionsplan och andra plan. Båda har skevroder som alla flygplan, båda har sin minimihastighet, under vilken planet överstegras och sjunker igenom, och båda typerna har sina maximala hastigheter, över vilka det inte är tillrådligt att flyga — eller dyka. Vilken flygare som helst, som kan flyga moderna jaktplan, kommer att finna reaktionsjaktplanet lika lätt att flyga och — vad beträffar motorns handhavande — t. o. m. lättare. Den enkelhet, som följer med reaktionsmotorn, minskar antalet motorreglage hos föraren och befriar denne från en hel del av de bekymmer och omsorger, som hör kolvmotor-driften till.

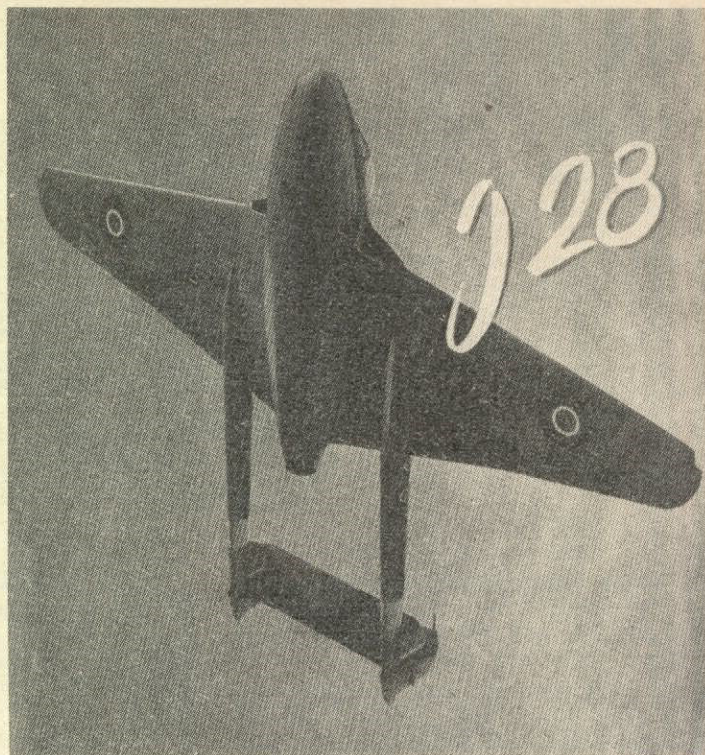
Reaktionsplanens noshjulsställ underlättar starten på två sätt — dels saknas det vridmoment, som vid start med propellerdrivet plan vill föra "kärran" ur kursen och tvingar till mothållning med sidoroder, dels blir hela ekipaget lägre och därigenom stabila i starten.

En olägenhet följer emellertid med reaktionsplanet. Körning på marken blir något svårare, på grund av turbinernas "tröghet" på lågt varv. Med litet övning lär man sig dock rätt snart att behärska knepen.

Starten var på de allra första "reaktionsåken" något lägre än normalt. Med de enorma effektbelopp, som nu står till exempelvis Vampire- och Meteorflygarnas förfogande, finnes det dock inte längre några svårigheter i den vägen; med litet hjälp av klaffarna kommer man nu lika kvickt loss från backen med en Vampire som med exempelvis en Tempest eller Mustang.

### Reaktionsplanet i luften.

Vid manöver i låg hastighet är nog reaktionsplan inte fullt så trevliga som vanliga propellerplan i samma fart. I luftstrid måste reaktionsföraren därför se till att hålla hög fart. Om något eller några år, när alla jaktplan är reaktionsdrivna, blir båda parterna jämnställda, därigenom att alla luftstrider kommer att utkämpas under hög flyghastighet.



Samma sak gäller acceleration vid planflykt rakt fram samt i dykning. I början kommer till exempel en Tempest att vid 400 km/tim flyga ifrån en Meteor och att i en flack plané accelerera snabbare. Detta beror på propellerns relativt sett större verkningsgrad vid låg hastighet. Detta fundamentala faktum måste tagas med i räkningen, när en flygare gör sitt "taktiska bedömande" före en strid.

Avancerade manövrar liksom manövrar under strid underlättas avsevärt vid reaktionsplan, till följd av att propellerns vridmoment saknas. Reaktionskärran har däremot en viss tendens att liksom "orma" sig vid höga hastigheter. Den saken måste man vänja sig vid. F. n. finns denna tendens hos alla existerande reaktionsplan. Det är dock troligt, att konstruktörerna snart skall få bort den.

Den övre hastighetsgränsen — högsta tillåtna maximihastighet — är också en viktig faktor. Alla jaktplan i högsta effekt-klassen rör sig inom ett område, där de kommer i beröring med problem, som uppstår till en följd av luftens "kompressibilitet" eller stockning framför bärplanen. De avsevärt högre flyghastigheter, som reaktionsjaktplanen uppnår, och den speciellt slanka, aerodynamiskt sett gynnsamma form, som dessa kan ges, gör det långt mera sannolikt, att en förare kan gå över den högsta tillåtna hastigheten, speciellt i dykning.

Här kommer vi in på ett begrepp, som först måste klarläggas. Reaktionsplanen har högre "Mach-tal" än övriga flygplan. Noga räknat är "Mach-talet" förhållandet mellan flygplanets hastighet och ljudets hastighet på en viss höjd. Mr Wake förklarar nedan i vilken bemärkelse han använder begreppet här.

Den högsta tillåtna hastigheten växlar något med flyghöjden. Den fart, man avläser på hastighetsmätaren, växlar också avsevärt. Om därför t. ex. ett flygplan har en tillåten "avläst" maximihastighet av 800 km/tim vid marken minskas denna på 12 km höjd till cirka 380 km/tim — beroende på de principer enligt vilka en flyghastighetsmätare verkar.

Varje flygplan har sina begränsningar, som för bekvämlighetens skull uttryckas som en viss procent av ljudets hastighet. Ett plan med ett "Mach-tal" av 0,75 kan sålunda flyga med tre fjärdedelar av ljudets hastighet på alla flyghöjder. Ett med Mach-talet 0,66 kan endast utnyttja två tredjedelar av ljudhastigheten o. s. v. Fabrikanterna av flygplan brukar visserligen bestämma en viss säkerhetsmarginal, och tillåter endast en högsta avläst hastighet, som ligger under den Mach-talet motsva-

(Forts. å sid. 20)



# LUFTMAKT I ATOMÅLDERN

## GENERAL CARL A. SPAATZ

en av USA:s mest kända flygmilitära experter, redogör i denna högaktuella artikel för den revolutionerande utveckling, som det moderna kriget undergått under det andra världskrigets slutskede och tiden därefter.

Atombomben och superflygplanen har gemensamt samverkat till att ordet "försvar" inte längre har samma betydelse, som det alltid tidigare haft. "Försvar" betyder numera blott och bart "anfall"! — Ett anfall, som under loppet av några dagar eller timmar förmår att totalt tillintetgöra en eventuell angripares militära, industriella och sociala resurser. Framtidens krig, skriver general Spaatz, kommer inte att bli mildt och utdragat som det vi nyligen genomlevat!

Vi publicerar här första avsnittet av denna artikel, vars höginträsanta och brännande aktuella innehåll bör ha något att säga envar.

I dessa dagar frågar sig varje amerikan: "Finns det någonting som vi kan göra för att försvara oss mot atombomben?"

Det finns någonting som kan göras mot atombomben! Air Force har till och med utvecklat några bestämda idéer om hur USA skall kunna försvara sig mot den — och om möjligt även mot varje framtida krig. Denna artikel avser att vara en framställning av de stora dragen i några av dessa idéer och vill dessutom ge några anvisningar om hur genomförandet av dem skall underlättas.

Framtiden behöver inte nödvändigtvis te sig mörk, även om väl alla är medvetna om att den i mångt och mycket kommer att bli fantastisk.

För att blott taga ett exempel. Redan i den dag som i dag är, under innevarande månad och år är ett krig mellan kontinenterna, där atombombningen kommer att användas i stor skala, en faktisk möjlighet. Ett flygplan av en B-29:as storlek kan starta från en bas, belägen långt upp i norr, och därifrån flyga tvärs över polarområdet och anfalla vilket som helst av Europas och Asiens stora industricentra på andra sidan jordklotet. Visserligen är inte planens räckvidd så stor att de skulle kunna återvända till sina baser efter en dylik operation, men resultatet av dylika raidar skulle utan vidare uppväga förlusten av plan och besättning. Den senare borde dessutom i bästa fall kunna hoppa ut över neutralt territorium och därigenom undvika att falla i fiendens händer.

Det är inte här tal om något teoretiskt framtidsresonemang utan om förhandenvärande reella möjligheter som framskapats av de senaste rönen inom flygets område. Dessa medför offensiva och defensiva komplikationer vilka berör så gott som hela den norra halvan av jordklotet på vilken kurlöst nog alla världens stormakter är belägna.

Allt tyder på att ett framtida krig — om det så skulle komma redan inom de närmaste åren — kommer att erbjuda åtskilliga sensationer.

Bemannade plan kommer snart att ha tillräckligt stor räckvidd för att kunna nå vilka mål som helst och därefter återvända till sina baser.

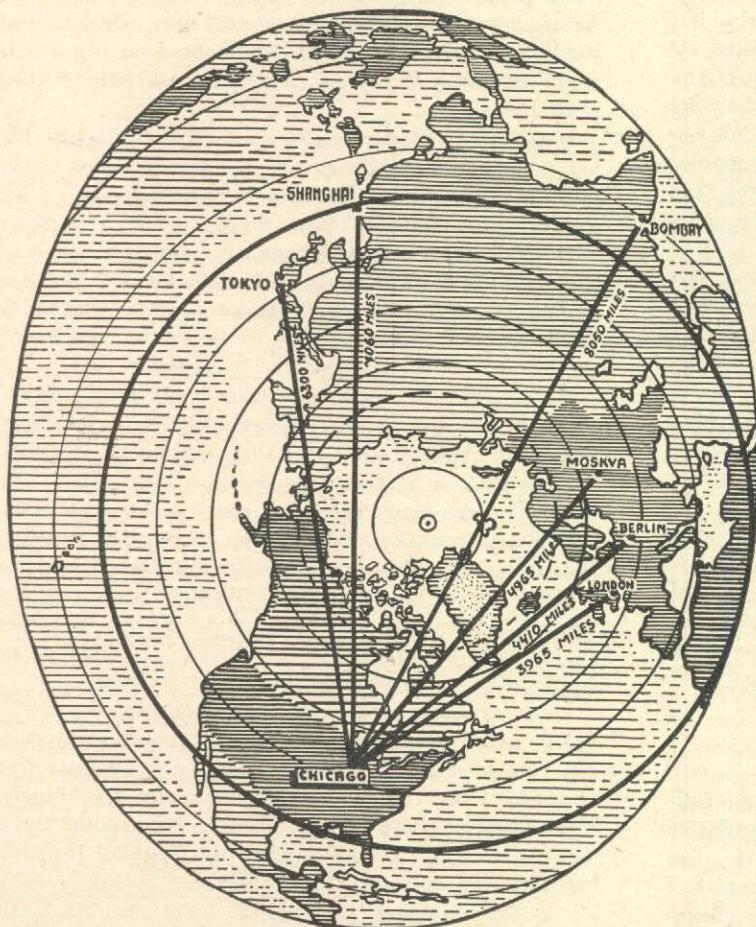
Någon gång i framtiden — och av allt att döma ej inom en mera avlägsen sådan — kommer hastigheter ej längre att räknas i hundratals utan i tusentals kilometer i timmen.

Robotbomber kommer att rusa fram genom lufthavet, kontrollerade antingen av en inbyggd "hjärna" eller också av ett medföljande moderplan eller direkt från marken.

Dödsbringande raketer kommer att blixtra fram genom stratosfären, flera mil över jordytan, med det moderna atomkrigets fruktansvärdaste sprängladdningar i frampartiet.

Rent defensiva försvarsåtgärder och uppfinningar kommer att försvåras och kompliceras nästan utöver det praktiskt möjliga. Det kommer exempelvis sålunda att bli nödvändigt att "mörklägga" inte endast ljuskällor utan även utstrålningar av magnetism och värme, för att vi helt skall kunna förlita oss på försvarsanordningarnas effektivitet. "Seende" radarbomber och värmekänsliga projektiler kommer att "hitta" även underjordiska mål, såvida dessa inte har någon effektiv värme- och magnetisolerings. En dylik isolering kommer att bli svår och dyrbar, om inte rent av omöjlig att framställa.

När vi tänker oss ett nytt krig bör vi alltså inte inbilla oss att detta kommer att bli lika mildt och utdragat som det andra världskriget! Inte heller att det kommer att bli ett krig under vilket förödelsen av liv och egendom blir av förhållandevis ringa omfattning! Även om vi alla innerligt hoppas att vi aldrig mera skall behöva uppleva något nytt krig, så kan vi detta





# FLYG

## GRATIS TILL AMERIKA!

NORDISKA FLYGTIDNINGEN

utdelar bland sina prenumeranter en gratis flygtur över Atlanten. Alla ha samma chans! Insänd denna kupong, så erhåller Ni närmare upplysningar om vårt erbjudande.

TILL NORDISKA FLYGTIDNINGEN, Malmö 1

Undertecknad önskar ifrågakomma vid utdelandet av Eder gratisflygresa till Amerika. Sänd mig närmare upplysning härom. Jag är redan prenumerant; prenumererar härmed genom att insätta belärsavgiften 5:— kr. på postgiro 24 52 58. (Stryk det ej tillämpliga)

Namn: .....

Titel: ..... Alder: .....

Adress: .....

Land: .....

av en atombombexplosion kommer att få fruktansvärda resultat såväl för motståndarens stridsmoral som för hans industriella potential.

Betrakta vår karta, eller ännu bättre en jordglob! Leta där fram den punkt där den 30:de breddgraden skär Nordamerikas västkust och följ sedan linjen mot öster över USA och runt världen samt observera därvid alla de nationer och storstäder som ligger norr om denna linje.

Den bildar i det närmaste USA sydgräns, går igenom de allra nordligaste delarna av Mexico, de sydligaste delarna av Texas, New Orleans och Jacksonville i Florida. Varje viktigt industricentrum i USA ligger norr om denna linje, Chicago, Detroit, Pittsburgh och New York ligger till och med norr om 40:de breddgraden, Philadelphia strax norr om den och Washington endast 111 km söder därom.

På andra sidan Atlanten skär 30:de breddgraden genom Nordafrika, på varje punkt nedanför Medelhavets sydligaste kuster. Hela England, Frankrike, Tyskland, Polen, de skandinaviska länderna, Italien och Balkan ligger långt norr om den.

I Asien skär 30:de breddgraden genom Arabien, Iran, Indien, Tibet och Kina. Hela Ryssland och hela Japan ligger ovanför denna linje. Kina ensamt bland världsmakterna har några större städer söder om denna linje. Städer som dock är av tvivelaktigt värde då det gäller deras moderna industriella potential.

Naturligtvis är detta en hypotetisk och väl förenklad bild av ett framtida luftkrig, men dock en bild baserad på kända fakta om våra dagars atombomb och på kända prestanda hos våra dagars flygplan. Det förefinnes ingen tvekan om att morgondagens atombomb kommer att bli åtskilliga gånger kraftigare och verkningsfullare än de två, vilka redan fällts. Lika litet som om att de morgondagens flygplan, vilka redan nu ligger på ritborden, kommer att överskrida de nuvarande flygplanens flygsträckor med minst det dubbla. Flygplan, vilka byggas inom några få år, kommer att kunna flyga 21.000 km eller att flyga 10.500 km och därefter återvända till sina baser.

Nytt intressant avsnitt i nästa nr av NF.

till trots aldrig känna oss fullt säkra och det är därför en tvingande nödvändighet att vi redan nu gör klart för oss vad som väntar i ett framtida krig. Kanske skall den vetenskapen göra sitt till för att förhindra ett sådant.

Den krigsvetenskapliga utvecklingen under det andra världskriget har förvandlat hela jordklotet till ett slagfält i ett kommande krig och gjort vetenskapsmannen i hans laboratorium till general. En ny Hitler kommer att ställas inför än större frestelser än dem världen någonsin tidigare kunnat erbjuda en erövrare.

Jag har baserat denna min framställning på en premis: nämligen den att det amerikanska folket redan nu har bestämt sig för att med beslutsam enighet stödja sina statsmän. Denna premis har nödvändiggjorts av de nyligen gjorda erfarenheterna i samband med den isolering och dåliga förberedelse som kunnat kosta oss segern i det andra världskriget. I ett framtida krig kommer vi aldrig att få tid att reparera något dylikt sedan kriget väl har börjat. Vi måste stå i full och högklassig beredskap redan den dag ett krig bryter ut!

Sedan jag noggrant studerat allt som hänt under de senaste krigsåren önskar jag nu försöka redogöra för vad som avses med denna idé om en högklassig beredskap, dess innebörd ifråga om kriget i luften — detta nya krigets barn, vilket endast fick sina första oskyldiga mjölkänder i Coventry, Berlin och Hiroshima.

Atombomben själv befinner sig helt säkert fortfarande blott på sitt barndomsstadium. Alla tecken tyder på att styrkan hos de två atombomber, som redan fällts, kommer att överträffas inte endast två utan tjugo, ja, hundratals gånger i senare versioner.

USA är alltså för närvarande i besittning av en ganska effektiv "explosiv" tingest, ett faktum som redan accepterats av hela världen. Det finns emellertid en annan sak av väsentlig betydelse och som kanske på sätt och vis är ännu viktigare i detta sammanhang än atombomberna. Vidafärre människor har satt sig in i vad följande egentligen betyder:

I denna flygets uppväxttid har på sistone flygplanens utformning såväl i vad som gäller den yttre gestaltningen som framdrivningssättet undergått och undergår alltjämt revolutionerande förändringar.

Detta framgår uppenbart när man betänker att P-38, P-51 och B-29, plan som i nuvarande stund serietillverkas, direkt är resultat av de otaliga framsteg enligt principerna "större och bättre" som gjorts sedan bröderna Wrights flygplan för första gången lämnade Moder Jord. Nya experimentplan av vilka endast ett fåtal hittills prövats i strid, representerar radikalt nya idéer ifråga om konstruktion och framdrivningssätt. Ännu har vi endast så smått börjat lära oss förstå vad dessa plan kommer att kunna uträtta.

När Wrights "drake" för första gången lyfte människan upp i luften för en kortare flygtur år 1903, använde man sig av en konstruktion utrustad med vingar, stjärt och propellrar. Inte förrän under de allra senaste månaderna av det andra världskriget uppträdde flygplan, vilka ej var utrustade med alla dessa iögonenfallande attribut!

Nu har propellerlösa plan, framdrivna av

reaktionsmotorer, redan visat häpnadsväckande prov på sina resurser ifråga om hastighet och stigningsförmåga. Den obemannade V-2 bomben, vilken efter en del avslipningar och förbättringar kommer att bli ett synnerligen farligt och effektivt vapen, flög utan vingar. Ett av dagens projekt för flygingenjörerna är en flygande vinge.

Framtiden kommer att bli en tid av superexplosioner och superflygplan! Ännu så länge har vi endast skummat ytan av allt det som kommer. Dagens flyg kan liknas vid ett barn i kolt vars prestationer gett en liten föräning om den "fullvuxnes" möjligheter.

Redan har fyra B-29:or flugit 10.552 km non stop från Japan till Washington. Dessa plan landade vid målet med ett par tusen liter oanvänd bensen, trots det faktum att de under flygturen haft att kämpa mot såväl dåligt väder som stark motvind under en stor del av färden.

Vi har alltså full rätt att utgå ifrån att en Superfortress under något så när ordinarie väderleksförhållanden utan vidare bör vara i stånd att flyga över 10.500 km.

Och denna flygsträcka av endast 10.500 km är tillräcklig för att ett flygplan skall kunna starta från en bas söder om polcirkeln, flyga tvärs över polarområdet och nå varje stort industriellt, politiskt eller militärt centrum på den andra sidan av jordklotet!

Hypotetiskt är en ring av dylika nordliga baser längs 65 breddgraden en praktiskt genomförbar möjlighet. Dessa skulle ligga 25 grader eller ca 2.800 km från nordpolen. Fairbanks i Alaska ligger inom denna zon, vilken går igenom Alaska, Canada, Grönland, Island, Norge, Sverige, Finland och Ryssland.

För att förstöra ett viktigt centrum hos motståndaren torde en anfallande nation gärna offra några plan, vilka startar från en bas inom något av dessa områden.

Naturligtvis kan varje här möjlig rutt användas i båda riktningarna. En fiende som förlägger sina baser till det arktiska området kan alltså bombardera alla USAs mest viktiga centra och omvänt kan naturligtvis USA-bombare baserade nära den 65:te breddgraden bombardera de mest vitala städerna inom varje område där en mot USA fiendligt sinnad makt kan tänkas vara belägen.

Även om det kan vara intressant att notera vad som redan i denna dag är en praktiskt genomförbar möjlighet bör vi emellertid inte låta våra reflektioner stanna vid 10.500 km-gränsen. Under de allra närmaste åren kommer nya flygplan att byggas, flygplan med en flygsträcka, vilken väsentligt överstiger denna gräns. Man kommer inte längre att ens behöva använda sig av avlägsna nordliga baser.

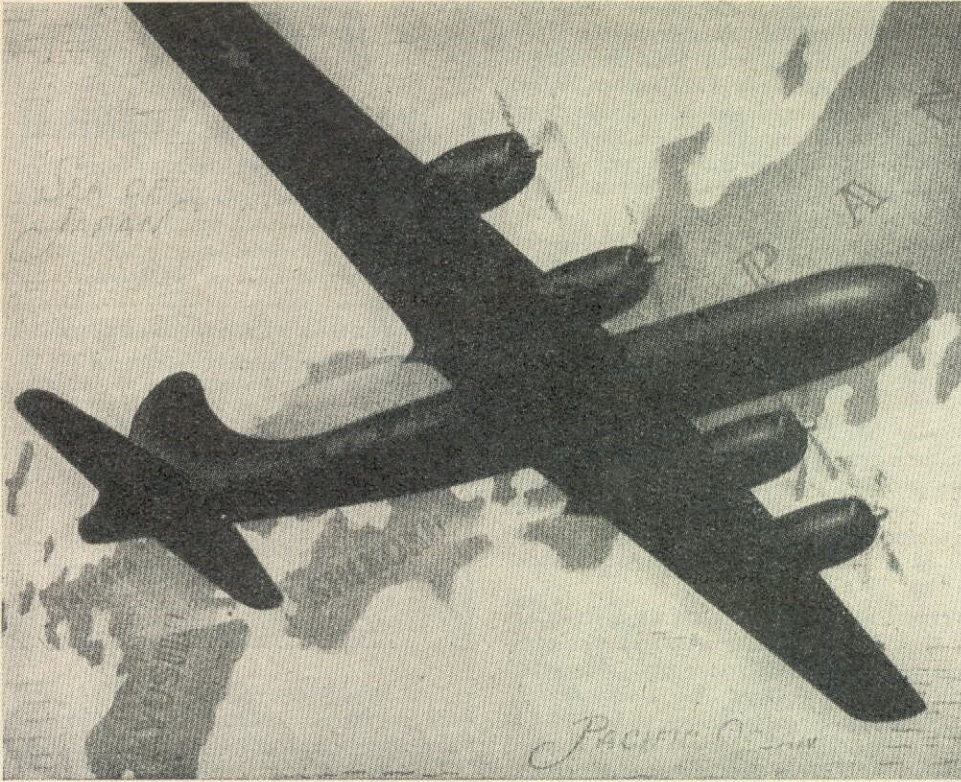
Om några få år kommer det att finnas bombplan, vilka kan starta från baser mellan 35:te och 45:te breddgraden, flyga över polarregionerna och sedan fortsätta vidare söderut utan att av bränslebrist tvingas till landning förrän de passerat 30:e breddgraden. En sträcka som representerar två tredjedelar av avståndet från nordpolen till ekvatorn.

Och observera, på denna "kalott", som avskäres från jordklotet av den 30:de breddgraden, befinner sig i det närmaste alla de befolkningscentra där verkningarna



## Symbolisk

är attityden härintill, där superfästningen "VHB" (Very Heavy Bomber) Boeing B-29 svävar fram över det besegrade Japan.



## KOMMUNIKATIONERNA

När det tyska försvaret i slutet av april 1945 definitivt bröt samman, förklarades från väl initierat, trovärdigt tyskt militärt håll, att följande tre faktorer främst knäckt det tyska flygvapnet och därmed Tyskland:

1) Det allierade flygets framgångsrika bekämpning av det tyska jaktflyget på dettas baser.

2) Det allierade flygets framgångsrika bekämpning av den tyska oljeförsörjningen, vilket lamslog flygvapen, här och marin.

3) Det allierade flygets framgångsrika bekämpning av de tyska kommunikationerna i deras helhet, vilket starkt bidrog till förut nämnda två betydelsefulla resultat och vilket framkallade ett allmänt kaos — i försvarsmakten som hos civilbefolkningen.

Flygets ständiga kamp mot kommunikationerna blev sålunda den slutligt avgörande faktorn i kriget, droppen som urhokade stenen tills denna slutligen brast. Sett mot bakgrunden härav har det sitt stora intresse att ta del av den titt bakom kommunikationsbekämpningens kulisser, som vi här med stöd av uppgifter i välinformerad engelsk fackpress kan ge våra läsare. Det är därvid icke fråga om någon torr statistik med massor av tråkiga siffror, utan om en levande skildring av några av de grundläggande spaningsmetoder, som låg bakom anfallen med bomber och raketer mot de rörliga målen på kommunikationerna till sjöss och till lands. Det är en skildring väl så spännande som detektivbranschens bästa 'thrillers', och därför mer än väl värd att följa. Vår sagesman, Air Commodore Y. i det brittiska flygets underrättelseväsen har nu ordet:

— Långt innan det kom så långt som till invasionen på kontinenten, i Normandie,

kände vi engelsmän till varje oceangående tyskt fartygs rörelser, vare sig det gällde örlogsmän, tankångare eller vanliga 'kofferdister'. Vi kände dem i regel till namn, storlek och utseende, och visste oftast också vad de var lastade med. De tyska

## SÖNDER OCH SAMMAN

blockadbrytarna, som från hamnar i det ockuperade Frankrike sökte nå och stundom även nådde axelpartnern Japan i Fjärnan östern, uppspårades och inrapporterades av vårt spaningsflyg. De sänktes sedan under sin färd av brittiska eller amerikanska flottans enheter eller av stridande flyg, baserat på vårt världsomspännande flygbasnet. Flyget gav flottan alla därvid behövliga tips om varifrån och vart fartygen skulle avgå.

— Hur löste ni den knuten då?

— Å, i första hand med flygfotograferingens hjälp! Vi tog fasta på vad den kände tyske generalen von Fritsch en gång redan före 1939 yttrade i ett för internationell publik avsett anförande: "Den krigsmakt, som har de bästa fotospaningsorganen, skall vinna nästa krig", sade han. Vi arbetade efter den linjen och förde systematiskt in våra fotospaningsresultat i ett tämligen alldagligt kortregister. Detta var så enkelt, att ni aldrig kunde ana allt vårt tålmodiga arbete därbakom, om ni fått se det när flygoperationerna pågick. Det var också så rent ut sagt 'idiot-säkert', att man kunde sätta vilken herr vem-som-helst, som aldrig i hela sitt liv sett ett fartyg, att sköta korten. Systemet har också, med mycket små förändringar,

nu kunnat ta's i bruk för att övervaka den innevarande 'fredsperiodens' kommersiella och maritima verksamhet på haven.

— Flyget och flottan samarbetade, You see! Det hela fick kodbenämningen Z S M. Z var därvid täckbokstaven för den centrala allierade 'bildläsningsbyrån', som under kriget drog ut alla underrättelser från samtliga av flyget tagna flygfotografier och S M betydde 'Shipping Movements', sjöfartens färdvägar eller om ni så vill — skeppens rörelser mellan olika hamnar.

— Som ett exempel på Z S M:s framgångar kan jag tala om några detaljer om hur det gick till när den tyska 6.000-tonnaren "Münsterland" blev sänkt i januari 1944. Engelska kust- och fjärrspaningsflyget — Coastal Command — övervakade genom flygfotografering av olika hamnar noga fartygets resa från Fjärnan östern till Bordeaux, som nåddes i maj 1942. I Biscayabukten blev fartyget sedan utsatt för upprepade flyganfall, skadades svårt och måste söka hamn igen för reparation. Vårt flyg såg henne i docka, dels utanför Bordeaux och dels i Nantes. Först i oktober 1943 var hon på nytt i farten, nu på nordostgående utanför franska kanalkusten. Z S M rapporterade Münsterland till ankars vid Cherbourg och engelska jaktflygets raketbeväpnade Beaufighterplan och 'Tiffybombers' (Hawker Typhoon) var inte sena att gå till attack. Det blev ny visitt i närmaste torrdocka!

— När reparationerna avslutats bar det iväg norrut igen. Dieppe nåddes, likaså Boulogne. Varje förflyttning inregistrerades av Z S M:s flygkameror och Münsterlands registerkort fick nya anteckningar och 'signaler'. Den 20 januari 1944 försökte hon slinka genom ärmöppningen, den norra Kanalmyningen vid Pas de Calais. Den lokala flygspaningen gav vid handen, att den celebra gästen sökte utnyttja mörkret för att passera det kritiska stället — Z S M talade om vilket fett mål det var fråga om — och de tunga kanonbatterierna på Doversidan öppnade eld! Det blev svåra träffar och fartyget måste sättas på grund. I dagryningen kom nya 'Tiffybombers' och gav Münsterland den slutliga dödsstöten.

— Men var det inte svårt att känna igen och skilja olika fartyg från varandra?

— Visst sjutton! Särskilt i början när det var ont om folk i engelska flyget, som kunde identifiera fartyg efter flygfotos. Som ni vet visar alla bilderna i vanliga uppslagsböcker, rederibroschyrer o. d. fartygen från sidan, inte uppifrån. Enda undantaget härifrån var en del tyska uppslagsverk, något som blev till stor nytta! Numera behöver Engelslands Z S M dock inte

(Forts. å sid. 20)



# Kampen mot



# ISBILDNINGEN

Nu när vintern får ge vika för våren och islossningen pågår som bäst i naturen kan det vara på sin plats att ta del av denna hyperintressanta artikel om isbildningen

Antalet förslag, som lagts fram i fackkretsar för att förebygga isbildning på flygplan, är betydande. Alla utkast, som efter fysikalisk och teknisk undersökning lovat resultat, ha sedan mer än ett årtionde varit föremål för noggranna undersökningar, och otaliga äro de utkast till iskydd på flygplanens vingframkanter genom uppvärmning med varmluft som sett dagens ljus. Ett bevis på det förutseende, varmed man på sina håll arbetat, är det faktum, att den metod, som här skall beskrivas, i dag utgör den mest tillfredsställande lösningen av frågan.

År 1934 iordningställdes ett Ju 52-plan som "flygande iskyddslaboratorium" (bild 1 och 2) för att under praktiska försök i luften undersöka varmlufts- och andra metoder för att bekämpa isbildningen. På försöksplanetens kropp anbragtes en särskild "undersökningsvinge" (bild 3), som besprutades med finfördelat vatten från ett antal sprutmunstycken. På bestämda höjder, vid motsvarande lufttemperaturer och allt efter vattnets finfördelning kunde man på försöksvingen åstadkomma en mångfald olika isbildningstyper, utan att flygplanet självt äventyrades genom isbildning.

Den för ismältningen behövlige varmluften erhöles från två ventilförsedda luftintag (bild 4) och uppvärmdes till c:a 150° C med två av motorernas avgaser upphettade värmeelement. Ett tredje luftintag gjorde det möjligt att reglera lufttemperaturen genom inblandning av kallluft. För att kunna ställa in erforderlig luftmängd, oberoende av flyghastigheten, lät man en kompressor blåsa in den upphettade luften i den utbytbara försöksvingen.

För att få det för isbildning påsprutade vattnet att övergå till dimma användes en annan kompressor, som drevs av en liten förbränningsmotor av vanlig motoreykeltyp (DKW). Den sålunda alstrade tryckluften uppfordrade vattnet ur behållaren och pressade in det i munstycken, som voro anbragta framför hjälpvingen, och genom vilka det finfördelades. Tack vare Junkers Ju 52:s rymliga flygkropp kunde man montera in denna försöksutrustning utan svårigheter. Isförsöksvingen inverkade ej heller nämnvärt på flygegenskaperna. Flyghastigheten sjönk blott obetydligt till följd av det extra luftmotståndet. På mitten av försöksvingen över flygkroppen hade man anordnat en observationskupol, varifrån isbildning och ismältning kunde iakttagas.

Förutom iskydd genom varmluft undersöktes en rad andra iskyddsmetoder med

tillhjälp av denna specialinredda Ju 52. Bland metoderna märktes:

1. *Good Year-metoden* (uppblåsbara pulserande gummivalkar).
2. *Dunlop-metoden* (oupphörlig anfuktning av den porösa vingbeklädnaden med sprit-glykol-vätska).
3. *Kemiska metoden* (isskyddspasta).
4. Undersökning av adhesionen på vingens specialbehandlade översida (förkromning o. s. v.).

Under undersökningarnas gång visade sig varmluftmetoden som den enda tillfredsställande och driftsäkra vägen till förebyggande av isbildning. Man gick därför framför allt in för att förbättra denna metod (bild 5). Det ligger ju också nära till hands att bekämpa den genom kyla framkallade isbildningen med den värme, som hos flygplan står till förfogande i stora mängder i avgaserna.

För värmeöverföringen använder man företrädesvis luft, som uppvärmts med motorernas avgaser. Denna metod har den fördelen, att den kan användas lika väl vid lyftkylda som vid vätskeylda motorer. Om ombyggnad av en flygplankonstruktion med vätskeyld motor till en med luftkyld sådan sker, behöver man ej ändra iskyddsanläggningen. Man avstod från att använda avgaserna själva till uppvärmning av vingprofilernas främre del, på grund



**KAMP MOT ISBILDNINGEN**  
har även denna vackra flygflicka som paroll, och säkert smälter läsarens ev. ishjärta vid första ögonkastet.

av den därmed självfallet följande brandfaran, sotbildningen och korrosionen.

Överföring av värme till vingframkanternas skal till förebyggande av isbildning erfordrar ett särskilt utförande av dessa. Tre konstruktionstyper (bild 6) ha visat sig bestå provet. Den yta, som skulle avisas, byggdes upp av dubbla plåtar, och det av vingframkanten bildade utrymmet mot vingen avskildes med en vertikal vägg, ett "skott". Tilledningsröret för varmluften ansluter sig vid vingroten till denna slutna främre del av vingen, som möjliggör en god fördelning av luften över hela spännvidden. Härifrån kommer varmluften in genom en springa, vilken ligger mitt emot luftmotståndets normal (stället för det största värmebehovet), och strömmar uppåt och nedåt mellan skalets plåtar, varvid den avger sitt värme till det yttre skalet. Denna konstruktion är värmetekniskt och med hänsyn till hållfastheten en särskilt fördelaktig lösning, som givetvis patenterades i sitt hemland vid metodens första införande.

Läte man varmluften blott strömma in i ett av skott avskilt vingframkantutrymme, så vore värmeöverföringen på skalet på grund av luftens ringa hastighet för svag för att åstadkomma en tillfredsställande uppvärmning av främre vingbeklädnadens yta. Vidare skulle vingens bakkant ej tillgodoses, emedan varmluften redan avkylts i vingens främre del. Den fördelen skulle falla bort, att varmluften, när den har sin högsta temperatur, kommer till stället för största värmebehovet.

Vid konstruktion *a* (bild 6) flyter den till c:a 60° C nedkylda varmluften efter att ha strömmat igenom särskilda rör in i det inre av vingen och kommer sedan ut i det fria vid alltid förefintliga, otäta ställen. Detta arrangemang har den fördelen, att vingens yttre form blir aerodynamiskt oförändrad. Dessutom verkar den åtföljande uppvärmningen av vingens bakre del vid stor kyla gynnsamt på de inbyggda roderreglagens gång.

Vid en annan konstruktion *b* (bild 6) strömmar varmluften ej in i det inre av vingen, utan den strömmar längs vingens yttre under- och översida ut i det fria (bild 7). Undertrycket, som härskar vid vingens översida, underlättar varmluftströmningen. Genom varmluften bakom utsläppsspringan uppnås dessutom en viss iskyddande verkan över hela bakre vingtan. Olägenheten är dock, att förutom en aerodynamisk



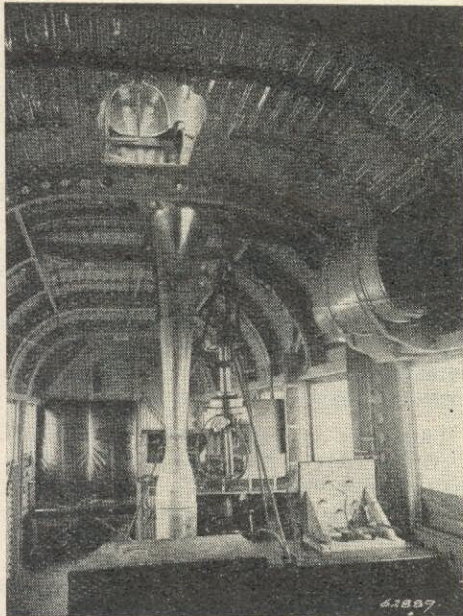
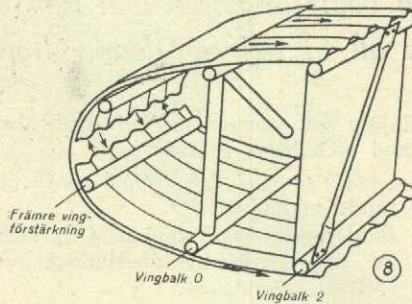
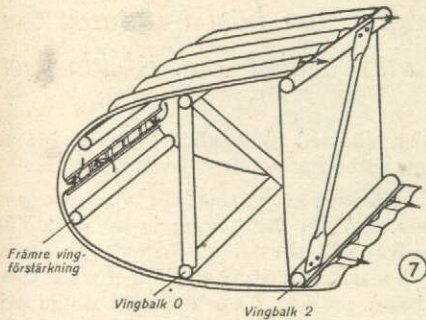
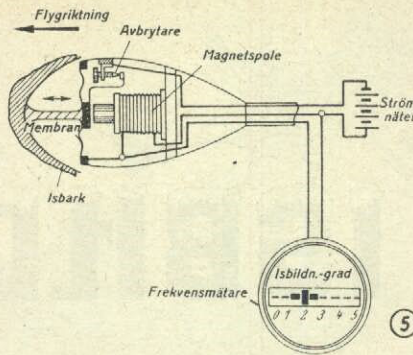
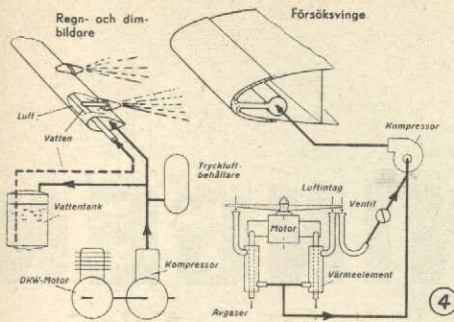


Bild 2.

Bild 1: Junkers "flygande iskyddslaboratorium", en Ju 52:a med speciella anordningar, "is-försöksvinge", vattenbesprutningsanordning för denna och särskilda instrument m. m. för att studera isbildningens uppkomst, förlopp och av-lägnande.

Bild 2: Det inre av isförsöksplanet. Längst fram venturirör för mätning av för ismältning be-hövliga varmluftsmängder. Upp till observations-kupol för iakttagande av isbildningsförlopp m. m.

Bild 3: Den på flygkroppens översida monterade "isförsöksvingen" på försöksplanet.

Bild 4: Principskiss för Junkers "flygande is-kyddslaboratorium".

Bild 5: Principskiss för ett under försöken med Junkers "flygande iskyddslaboratorium" konstruerat och utprovat säkerhetsinstrument, kal-lat "isvärmare".

Bild 6: Schematisk bild av de 3 metoderna a-c för tillförande av värme (varmluft) till vingens framkant.

Bild 7: Vingframkant på Ju 52 med invändig extrabeklädnad av slät duralplåt (metod b).

Bild 8: Vingframkant på Ju 52 med utvärdig extrabeklädnad av slät duralplåt (metod c).

vingframkanten. Man använder därför alltmera metod a (bild 6).

Experimenten med isförsöksplanet ledde till en tillförlitlig bestämning av den till is-skydd på vingens framkant nödvändiga vär-memängden; denna beror på isbildningens styrka och ytterluftens temperatur. I all-mänhet ställdes anordningen för konst-gjord isbildning in så, att vid en flyghastig-het av 200 km/tim en isbark av 5 cm tjock-lek uppstod inom 5 min. Naturligtvis ökas isbarkens tjocklek i proportion till hastig-heten. Även härför kunde man finna ett lagbundet beroende. Den för isbildnings-skydd erforderliga varmemängden är många gånger större än den energimängd, som ytterskalet kan hålla i torr luft vid en temperatur av 0° C. Fördelningen av vär-me över profilen har stor betydelse, eme-dan värmeåtgången är större och isbild-ningen starkare vid luftmotståndets an-greppspunkt. Särskild vikt har även upp-värmningen av vingframkanten över till-räcklig djup yta, emedan eljest den faran finnes, att smältvattnet bakom den avisade vingframkanten åter börjar frysa och där bildar en formlig isvalk, något som aerody-namiskt sett vore högst ogynnsamt. Det är därför under vissa omständigheter bättre att vid specifikt ringare värme låta en svagare isbark uppkomma på vingframkanten, än att upphetta framkanten starkt, men blott på ringa djup. På grund av isolationsverk-ningen bildas i första fallet snabbt ett tunt töskikt på vingens skal, som åstadkommer en ständig avflagnings av det eljest knappt störande isskiktet.

Nytt rikt illustrerat avsnitt i nästa nummer.

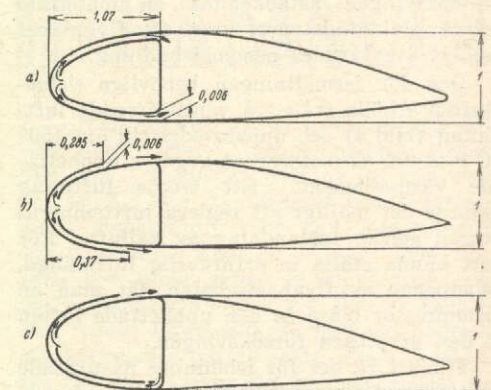


Bild 6.

försämring av profilen inverkar dock sär-skilt vid stigning den vid vingens under-sida utströmmande varmluften störande på hela luftströmningen vid vingens under-sida.

En tredje konstruktion c (bild 6 och 8) är en kombination av de båda redan disku-terade. Konstruktionerna b och c (bild 6) ha den nackdelen, att, när flygplanet står på marken, regnvatten kan tränga in i

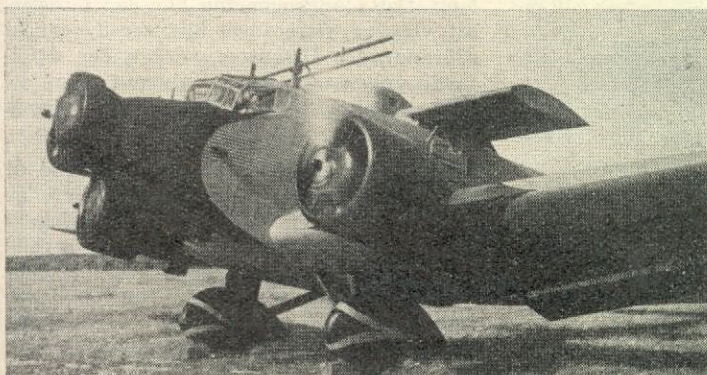


Bild 1.

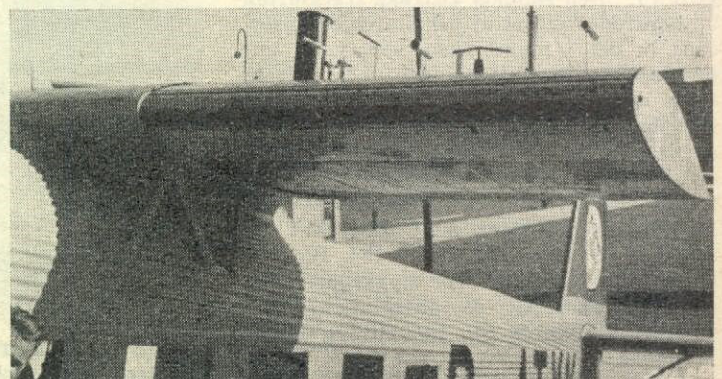


Bild 3.



# II Austerplan nu här!

Det råder en kraftig åtgång på bokstäver i det svenska luftfartygsregistret f. n. Inte bara Dakota, Norseman m. fl. har placerat sig i SE-serien, även sportflygplanen har nu börjat abonnera på plats.

A.-B. Aero-Service har nyligen fått hit elva Austerplan från England, varav fem flugits hit i grupp under ledning av den dansk-engelska flygerskan Vera Strodl och med Bertil Lautz, Lars Bartilsson, Olof Westerberg och Arne Gundersen som förare av de övriga planen. Starten skedde från Auster-fabriken i Leicester och routen gick över norra Frankrike—Bruxelles—Amsterdam—Hamburg—Kastrup till Stockholm, dit flygarna efter en ganska besvärlig flygning i dåligt väder anlände söndagen den 17 mars. — Priset för Auster är 22.200 kronor, och direktör G. af Ekenstam i Aero-Service har all anledning vara nöjd både med att kunna erbjuda en god maskin till detta billiga pris och att ha maskiner här för omedelbar leverans.

F. ö. kommer Austerplan att stationeras i Stockholm, Göteborg, Malmö och Norrköping, berättar direktör af Ekenstam, för uthyrning utan förare till 75:— kr. pr timme inkl. bränsle. Det bör väl kunna locka många att få disponera ett plan med plats för tre personer och med en marschfart på 160 km/tim.

Aero-Service har även åtskilliga andra planer på service för privatflygaren. A.-B. Hans Osterman har ju i förening med Aero-Service nyligen övertagit Motormandins verkstäder i Norrköping, och dit kommer Aero-Service småningom att flytta sina huvudverkstäder. Dessa användes nu först för flygmotorarbeten, men arbeten med flygplanöversyn ökar successivt. Verkstaden på Bromma bibehålles givetvis för service, och även på Bulltofta uppsattes en liknande verkstad. I Visby kommer Aero-Service också att i sommar ordna en serviceverkstad för civilflygare.

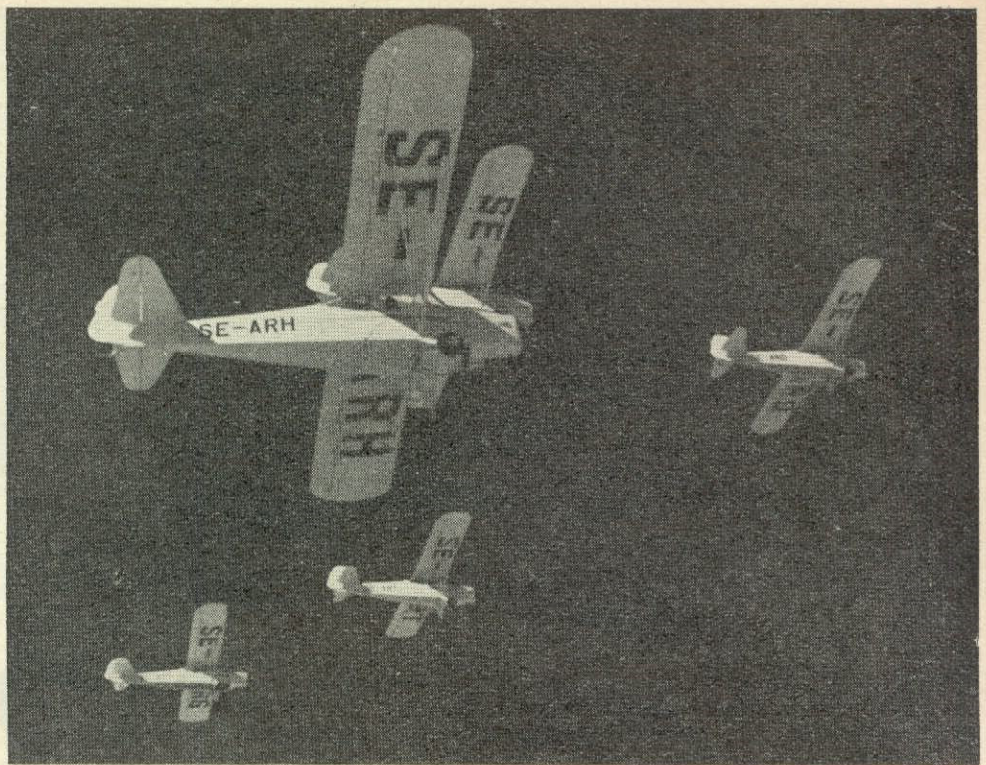
— Och vad händer i övrigt? frågar vi dir. af Ekenstam.

— Vår flygskola i Sundsvall — stationerad på Midlanda-fältet — startar när som helst med ett tiotal elever. Torvald Lindén blir lärare, och som skolmaskin har vi en KZ II.

— När får vi se den första Sea-Bee-amfibien?

— Någon gång i juni hoppas jag, att vi skall ha det första exemplaret här.

K. G. M.



Austerplanen på väg från England till Sverige.

## SVENSK FLYGTJÄNST

### massbotar kikhostpatienter

En intressant uppgift, som vi gått in på under senaste tiden, berättar dir. Tor Eliasson i Svensk Flygtjänst, är flygningar med kikhostepatienter. Det har ju länge varit känt, att flygning upp på ett par tusen meters höjd botat eller åtminstone lindrat kikhosta, även om vetenskapen ännu inte riktigt vet, vad som inverkar härvidlag. De sjuka ungarna — och inte minst deras föräldrar — sätter nog mest värde på att det ofta hjälper; sedan må de lärde tvista om orsaken.

#### FJÄLLSEGELFLYGNING

är en härlig sport, som håller på att slå igenom även i Sverige. I dagarna pågår en stor expedition i Jämtlandsfjällen, varifrån allas vår segelflygexpert "Gidde" Karlsson lovat återkomma med blodfulla skildringar nästa månad (segelflygnummer!). Här några bilder från föregående expedition i Gröndalen.

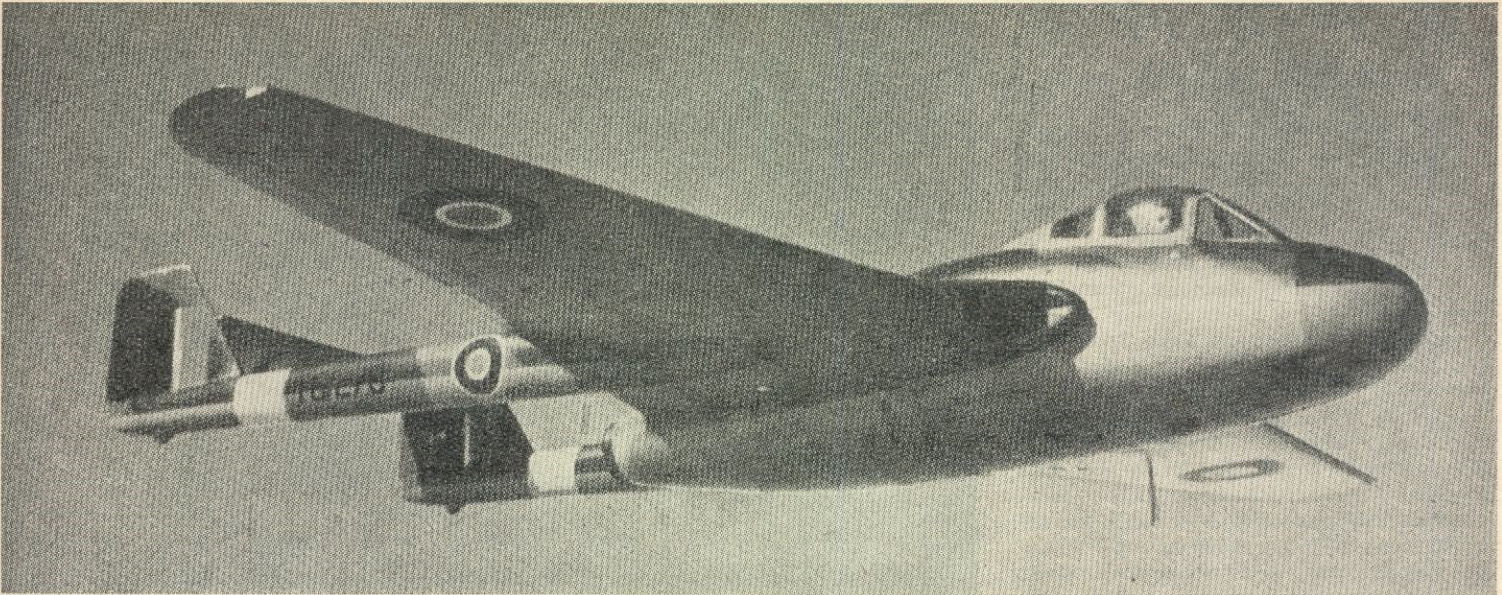
I höstas började ju den kände flygentusiasten direktör Gösta Frænckel i Göteborg, och han har sedan dess utfört ett flertal flygningar i sin Moth, i allmänhet med gott resultat. Svensk Flygtjänst har nu också tagit upp saken i större proportion. Bolaget har nämligen satt igång med massbotning av kikhosta med tillhjälp av sin Fokker — "Värmland" — och sin nya Dragon Rapide. Hittills har vi hunnit med ett 50-tal patienter, fortsätter dir. Eliasson. Behandlingen tar ungefär 1 ½ timme och består av en halvtimmes stigning till 3.000 meter, därefter ytterligare sakta stigning 500 meter till 3.500 meter och sedan den sista halvtimmen sakta återvändande till terra firma.

Patienterna ha varit i åldern från ½ år upp till 7 å 9 år, och de har i allmänhet åtföljts av någon vuxen. Behandlingen har stått under överinseende av flygläkaren dr

(Forts. å sid. 24)







# PROPELLERLÖST JAKTPLAN

Nordiska Flygtidningen presenterar J 28 Vampire

Svenskt jaktflyg får en betydelsefull förstärkning från april i år, när den nya, från England inköpta Sfabrikfärskas Vampire-flottiljen väser ner på svenska flygbaser. Chefen för flygvapnet har officiellt meddelat, att den skall stationeras i Norrköping, dvs. bilda Brävalla flygflottiljs nya materiel, samt att fortsättning följer — i form av svenskt licensbygge av reaktionsmotorer i stor skala. Så stor t. o. m., att man ansett sig kunna lägga ned ett i arbete varande kolmotorprojekt på flera tusen hästkrafter.

NORDISKA FLYGTIDNINGEN hälsar valet av Vampire med uppriktig tillfredsställelse och gratulerar flygledningen till ett, som man allmänt hoppas, gott val. Bland de tre typerna Meteor, Shooting Star och Vampire, som alla konkurrerat om platsen som vårt reaktionsjaktplan nr 1 — typbeteckning J 28 — är Vampire utan tvekan den mest tilltalande för ett flygaröga. Trots "Stjärnskottets" rekordfärd (i 250 km/tim medvind) över amerikanska kontinenten och trots Meteors världsrekord i hastighet på bana är likväl Vampire det reaktionsjaktplan, som för den praktiska tjänsten vid ett jaktförband erbjuder den mest avancerade och mest tilltalande lösningen — icke minst därför att det här gäller ett enkelt plan, av beprövad konstruktion, som hunnit dokumentera sitt värde, och som byggts med krigets rön och hårda krav för ögonen.

Vampire har flugits sedan 1943, då det första provexemplaret såg dagen och prövades i luften med Geoffrey de Havilland vid spakarna. Sedan dess har åtskilliga jaktförband i Royal Air Force utrustats därmed och t. o. m. i Englands flottflyg har det gjort sin entré. De svenska Vampire-planen blir de första i annat flygvapen än Englands eget!

I avvaktan på att våra nya racer-åk kommer hit presenterar vi nu, fritt efter engelsk fackpress, en del tekniska uppgifter om Vampire. Vad själva flygplanbeskrivningen beträffar, stöder vi oss därvid på Flight's synnerligen förnämliga recension. En kollega presenterar på annan plats några intryck och synpunkter på flygning med reaktionsplan och några därmed sammanhängande frågor. Längre fram, när planen kommit till Sverige, hoppas vi få återkomma med ytterligare en del material, belysande bl. a. värdet av denna senaste förstärkning av vårt jaktflyg. Till en början överlämnar vi emellertid ordet åt "Flight", som presenterar Vampire — i Sverige J 28 — sålunda:

**K**onventionell och dock okonventionell — så kan man enklast beskriva Englands — och Sveriges — nyaste reaktionsjaktplan. Utmärkt god sikt för föraren, högst ovanlig, perfekt manöverförmåga samt synnerligen hög maximal hastighet i praktisk tjänst — i trakten närmast under ljudhastigheten — är vidare de egenskaper hos planet, som man därefter inledningsvis främst nämner.

## Allmänna Vampire-data

Det har sagts så mycket under de senaste månaderna om hastighet och manöverduglighet, och så många "officiella" och "icke officiella" siffror har publicerats, att

man har svårt att i spalterna behandla ett jaktplan i besittning av stor hastighet utan att man trasslar in sig i en massa "jämförande" argument och förklaringar om den ena eller andra av de två huvudegenskaper hos jaktplan. När vi nu skall beskriva de Havilland D. H. 100 — eller som planet oftast kallas — D. H. Vampire (uttal: Vä'mpaj'r) skall vi endast hålla oss till fakta och överlämna åt den intresserade läsaren att själv dra de därav följande, påtagliga slutsatserna.

Med Vampire I har fabriken alltså lyckats bygga ett jaktplan — tillika det första seriebyggda reaktionsflygplanet — som har ett motoraggregat typ D. H. Goblin II — dragkraft omkring 1.350 kg — och

med full stridsduglighet och last har en maximihastighet i planflykt av 870 km/tim. Siffran har överträffats avsevärt under försöksflygningar, men den kan likafullt godtagas som planets normala och garanterade toppfart på 6 km höjd. Den har inte uppnåtts genom särskilda trimnings- eller "finskrapnings"-åtgärder och har inte heller vunnits på bekostnad av andra för ett krigsflygplan väsentliga egenskaper.

Vampire's vingbelastning — c:a 160 kg/m<sup>2</sup> vid normal flygvikt — är verkligen låg för flygplanets klass, ja, den är i själva verket c:a 60 kg/m<sup>2</sup> mindre än motsvarande siffror för t. ex. Mosquito och Hornet. Den låga vingbelastningen, i förening med synnerligen god roderverkan vid alla



flyghastigheter, ger sig till känna genom Vampire's ådagalagda, utmärkta manöveregenskaper och jämförelsevis låga och säkra inflygningshastigheter till landning.

Varianten "Sea-Vampire", avsedd för start och landning på hangarfartyg, har under nyligen verkställda prov gjort sina inflygningar till landning med en avläst hastighet av 155—165 km/tim och samtliga förare som flugit Vampire är stormför-tjusta i planet's ypperliga "hanterlighet".

### Obehindrad försäkt

I korthet sagt — man har haft stor framgång i sitt försök att få fram ett hypersnabbt flygplan, som på samma gång är ett praktiskt och säkert stridsredskap för genomsnittsföraren. Stridsmässigt sett har detta enmotoriga reaktionsjaktplans konstruktion avsevärda fördelar. Aggre-gatets placering baktill i flygkroppen ger föraren bättre sikt än t. o. m. i ett 2-motorigt jaktplan, även om han "flyger in" till ett fält med hög nos och litet pådrag. Man har också sett noga till, att ingen del av denna goda egenskap gått förlorad genom för mycket skymmande utrustning i nosen. Frånvaron av propeller har också gjort det lättare att förse planet med nos-hjul — i regel inte så enkelt på 1-motori-ga jaktplan — och har också gjort det tämligen enkelt att få rum med den kraf-tiga beväpningen, 4 st 20 mm akan, utan att man behövt synkronisera dem till nå- gon viss avfyringstakt eller eldsamling. Användningen av reaktionsmotor gör det också onödigt att spilla tid på längre upp- värming av motorn före start.

Om man inte undersöker frågan närma- re, skulle det lätt kunna tänkas, att en konstruktion som den använda fört med sig mycket invecklade tyngdpunktsproblem — åtminstone om det gällt ett plan med kolvmotor och påskjutande propeller. Med den avsevärt lättare reaktionsmotorn åter och bl. a. till följd av att de tunga "grun- korna", d. v. s. akanbeväpningen, pansaret m. m. kunnat förläggas framför tyngd- punkten, så har konstruktionen blivit inte bara lyckad och praktisk utan rent av till- talande, anser Flight.

Användningen av kroppsbommar har inte dragit med sig några särskilda viktför- delningsproblem eller tillverkningsvårig- heter. Dessutom har hela flygkroppen därigenom kunnat göras lättare än på ett ordinärt plan.

Luftintagens anordnande och utförande har med den storleksordning på dem, som det är frågan om vid reaktionsdrift, inte hört till det lättaste. Med den lösning som valts (se bilden) har man likväl kunnat tillgodogöra sig 90—95 % av den direkt mötande, "rammade" luftströmmen, utan att man råkat ur för några direkta "mot- stötsverknningar". Under proven med för- sökstypen behövde man endast ändra inta- gen vid ett enda tillfälle. En bidragande orsak till att frågan fått en så lyckad lösning är otvivelaktigt, att D. H. Goblin- motorns fläkt (kompressor) är särskilt ef- fektiv och vällyckad.

Men sin 2-delade stjärt ter sig Vampire mycket ovanlig för engelska ögon. Kon- struktionens detaljer är likafullt högst enkla och rättfram. Hela planet är så att säga byggt kring en mycket enkel cen- tralkropp eller "motorgondol", som inrym- mer förarens övertryckskabin, det stora,

centrala luftintaget, huvudbränsletanken och reaktionsmotorn. Tryckkabinen är konstruerad enligt det på *Mosquito* beprö- vade systemet — av trä — med balsaväg- gar mellan fanérskal. Den är tillverkad i två halvor, som förenas upptill och nedtill längs kabinens mittlinje.

Tre huvudspant eller skott finns. Det bakre och grövsta — spant nr 3 — som tillika är brandskott, har i stort sett cir- kulär form, med en urtagning i mitten för reaktionsmotorn samt 4 sidostycken för vingfästena. Luftintagets 2 grenar från vingens framkant passerar igenom *spant nr 2*, bakom förarens ryggpansar och tjä- nar tillika som främre fäste för vingen. *Spant nr 1*, det främsta, tjänar som främ- re pansarskott framför föraren. Framför spant nr 1 har vi slutligen ett pressat nos- parti av lättmetallplåt. Detta inrymmer dels noshjulsinfattning, dels ekoradio för igenkänning av egna och fientliga plan samt glykolbehållare för vindrutans is- skydd som det väsentligaste.

### Vingställ, bommar och stjärt

Vingen, som är kraftigt avsmalnande bå- de i plan och tjocklek, är utförd i en N. P. L.-profil, som ritats för att ge minsta bromskraft vid höga hastigheter och tilli- ka så goda egenskaper som möjligt vid lå- ga. Den är byggt kring en I-formad huv- vudbalk, med spryglar, listverk och plåt- skal — allt i lättmetall. En sekundär balk av avsevärt lättare utförande ger vingens bakkant behövlig stadga. Vingroten, in- klusive högra och vänstra luftintagen — om man så vill mittvingen — är byggd för sig, med löstagbart band närmast kroppen för snabb och lätt kontroll av vingfästena.

Kroppsbommarnas främre infästningar utgöres av särskilda förstärkta delar av vingarna, hopbyggda med dessa. Bommar-

na har ovalt tvärsnitt och är utförda i skalkonstruktion av monocoque-typ.

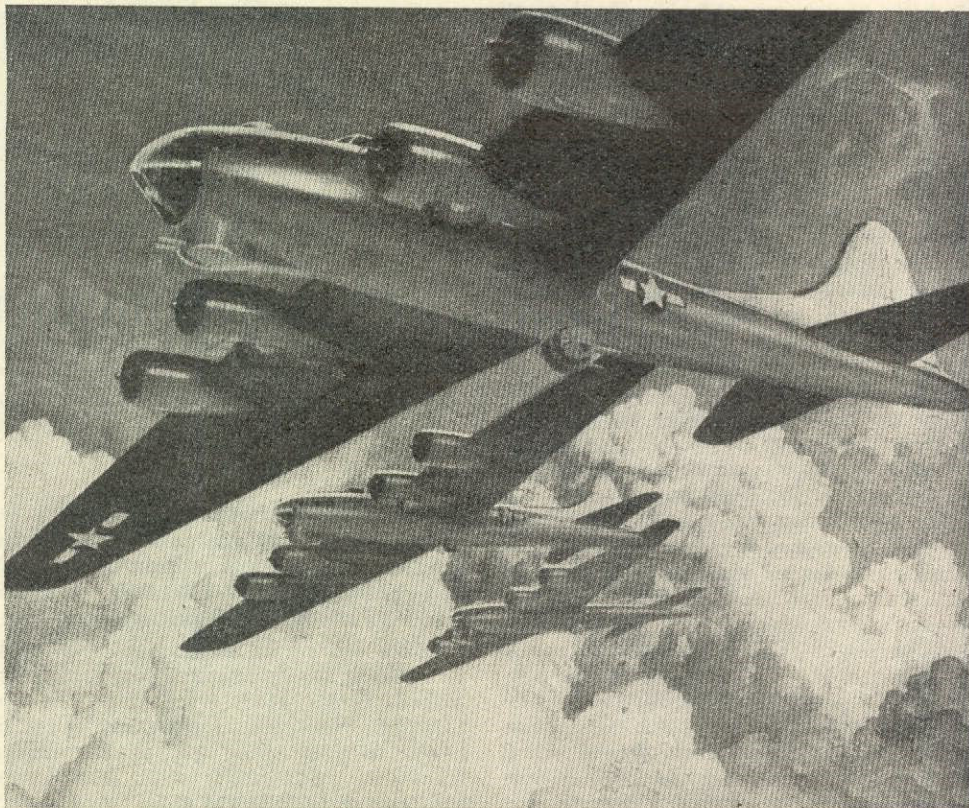
Stjärtpartiet — eller "styrverket" — håller bommarnas bakre ändar i läge. Det har enkel höjdstabilisator, dubbla fenor, 2 sidroder samt ett enda, odelat höjdroder.

### Landställskonstruktionen

Vampire's landställ är helt konventio- nell, såväl till konstruktionen som använd- ningen. Båda bakhjulen fälls in inåt och täcks i infällt läge av sina luckor. Noshju- let dras in bakåt. Dess främre lucka fälls också in bakåt och täcker då landställsbe- net. En bakre lucka sluter från sidan till själva hjulfacket. Någon särskild jazz- ningsdämpare finns inte på noshjulet. Alla tendenser åt det hållet motverkas av det specialbyggda däck, typ "Marstrand".

Hydraulsystemet för landställsmanöver används också till in- och utfällning av klaffar och dykbromsar. Det arbetar via en tub med 2.600 kg/cm<sup>2</sup> tryck. En mo- tor driven tryckpump finns, samt därutöver en reservpump till vänster om föraren. Då planet saknar propeller, har landställs- benen kunnat göras mycket korta och där- med också lättare än på vanliga flygplan. De tre landställens vikt är inte mer än 3,5 % av hela flygvikten. Indragningen av landstället går också på 2,5 sekunder, del- vis tack vare den låga vikten.

Oväntat nog finns det inte vid denna ovanligt snabba typ något som helst ovan- ligt hos roder o. d. Enkla trimroder finns till såväl skev- som höjdroder, inställbara under flygning, samt dessutom på marken inställbara trimplattor till vardera sidrod- ret. De sistnämnda är nu något mindre än på den allra första Vampire-typen, för- söksexemplaret. Samtliga roder påverkas av roderlinor, som passera bryttrissor av vanlig typ.



En praktfull formering — icke av propellerlösa plan men av Fortress B-17-G, den sista typen i den långa serien B 17-plan, som framkom under kriget.



# VAMPIRE - det nya svens

(Beskrivningen börjar å sid. 14)

Klaffarna — system klyvklaff — är i allt 4 st. De kan fällas ner till 80° vinkel. Dykbromsarna kan användas vid alla flyghastigheter upp till 800 km/tim. De orsakar en retardation av 1/3 g.

## Motoraggregat och bränsletankar m. m.

Den centralt placerade Goblinmotorn är ytterst lättåtkomlig för översyn m. m. Den saknar ju de hos många andra aggregat vanliga sidofästena. Den hålles i stället på sin plats av ett centralt motorfäste av rörkonstruktion med i allt endast 4 fästbultar. Motorbyte kan enligt firmans ut-sago ske på så kort tid som 40 minuter. Någon detaljbeskrivning på aggregatet skall ej lämnas här, den kommer i annat sammanhang. Två saker har dock direkt samband med själva flygplanets utformning, och det är bränslesystemet samt motorinklädningen.

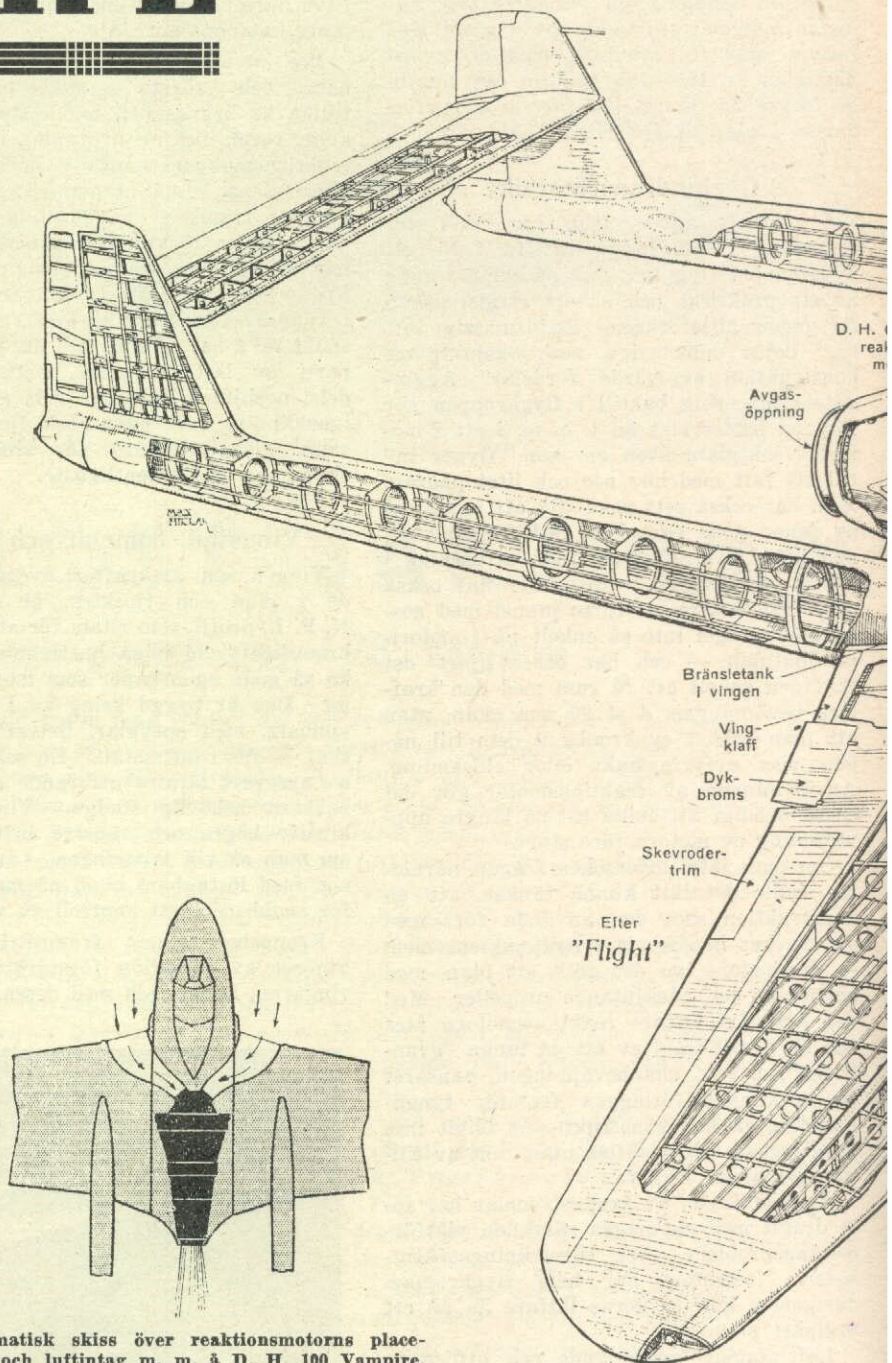
På *Vampire I* ligger bränslet i tre tankar, en i motorgondolen, mellan spant 1—2, samt en i vardera vingen. Dessutom kan planet taga två fällbara extratankar. De sistnämnda finns i 2 storlekar, för 450, respektive 225 liter. Bränslet i extratankarna förs över till bränslesystemet i övrigt med hjälp av vakuumpumpens "trycksida". De hålls härigenom under konstant tryck — utan någon extra kontrollanordning.

*Vampire II* tar ytterligare vingtankar, som placerats utanför landställsfacken. Bränslet ledes från samtliga tankar till en uppsamlare under centraltanken. Den sistnämnda är dessutom försedd med en särskild reservbehållare av omkring 10 liters rymd, som säkerhet mot motorstopp till följd av "negativt G" under vissa avancerade manövrar. Då samtliga bränsleledningar går till centraltankens uppsamlare, behövs för förarens del endast en enda kran för att öppna respektive stänga av bränslet.

Som reserv för den vanliga, motordrivna tryckpumpen finns en speciell, elektrodreven pump. Någon särskild smörjoljetank behövs inte — för reaktionsaggregatet typ Goblin räcker det med den lilla oljesump, som finns anordnad å själva motorn.

Motorinklädningen smalnar av bakåt med oval sektion, och avslutas vid avgasöppningen i gondolens stjärt. Samtliga inklädningsplåtar är lätta att montera av för inspektion o. d. För enklare, normal till-syn finns 2 extra lätt löstagbara plåtar, en över och en under aggregatet, samt dessutom 4 luckor på gångjärn, 2 över och 2 under motorns "hjälpaggregat". Snabbverkande patentfästen användes överallt där så erfordras.

En särskild varmluftsanordning går från



Schematisk skiss över reaktionsmotorns placering och luftintag m. m. å D. H. 100 Vampire. Längst t. h. interiör av förarkabinen.

stjärtspetsen till förarkabinen och till beväpningen, de 4 20 mm automatkanonerna. När så erfordras, kan varmluften ersättas med enbart kallluft. Ett särskilt venturirör leder kylluft direkt till motoraggregatet.

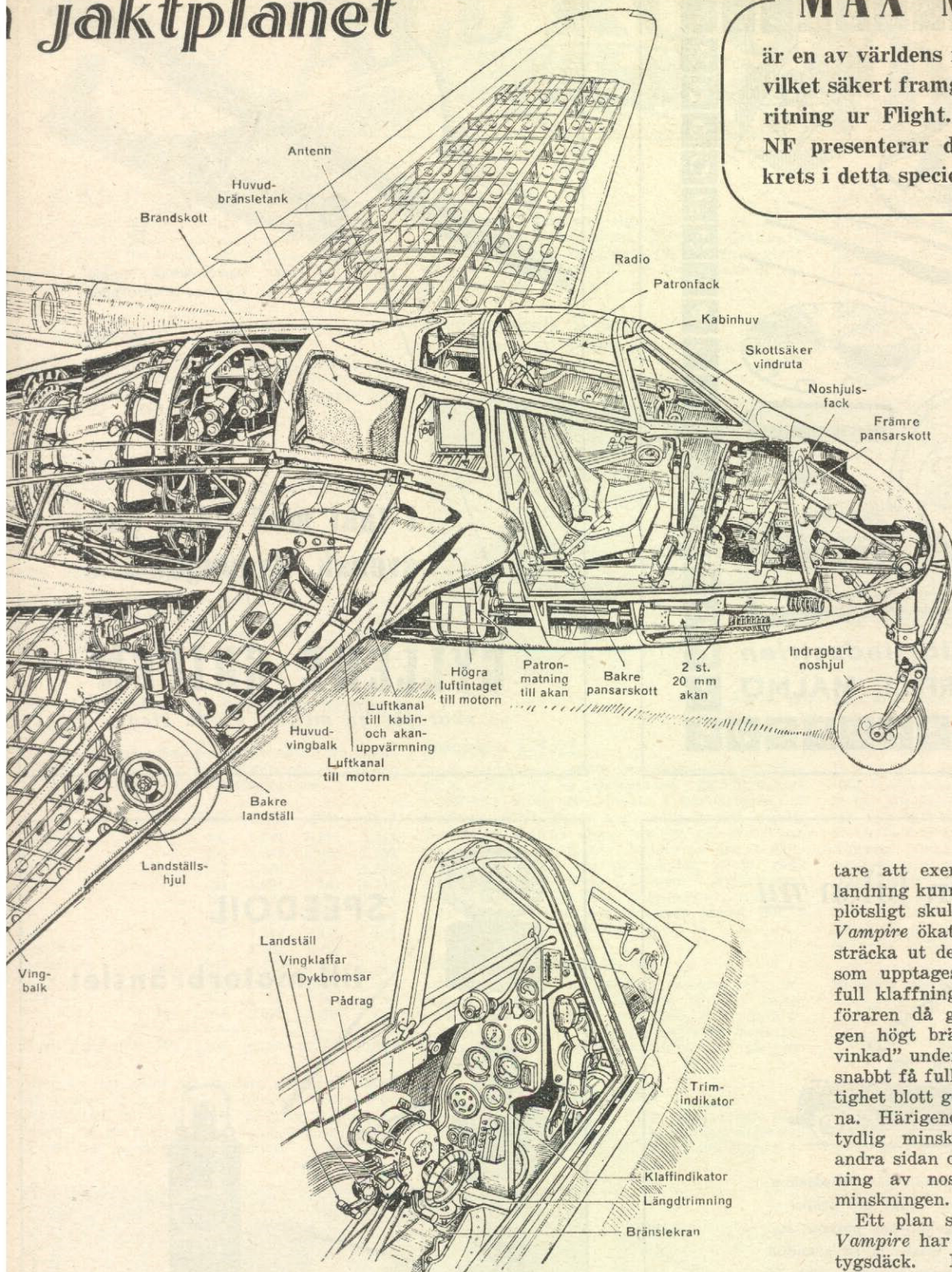
Sedan den första serien på 50 st. *Vampire* färdigbyggts, skall typen i fortsättningen förses med tryckkabin för c:a 1,25 atm. övertryck. Luften här till tas in i ett särskilt intag på vänstervingens framkant. Samtidigt skall kabinhuven konstrueras om till 100 %-ig "droppform" — med bibehållen trycktäthet — något, som är mera ovanligt för kabinhuvar av detta

slag. Huven öppnas på vanligt sätt genom att föras bakåt.

Radiointallationen för förbindelse samt ammunitionslådor och patronledare är placerade mellan spant nr 2 och den bakre pansarplåten. Man kommer åt dem genom särskilda luckor på vardera sidan. Ekoradioutrustningen för identifieringen av egna och fiendliga plan ligger i nosen, tillsammans med glykolbehållaren för vindrutans isskydd och en kulsprutekamera för kontroll av eldgivning och stridsresultat. De elektriska batterierna ligger under huvudbränsletanken.



är en av världens främsta flygtecknare, vilket säkert framgår av denna röntgenritning ur Flight. Det är med glädje NF presenterar den för nordisk läsekrets i detta speciella Vampire-nummer.



## "Havsvampyren" — ett specialutförande

För användningen på hangarfartyg har en specialupplaga av *Vampire* byggts — *Sea Vampire*. Den är i huvudsak likadan som den vanliga standardtypen. Skillnaden är egentligen blott att klaffarna gjorts större samt att planet försetts med för landning på hangarfartygsdäck behövlig bromskrok. Den sista detaljen var rätt besvärlig att utföra, särskilt som noshjulsplan tidigare blott i undantagsfall använts på hangarfartyg. För att bromskroknästena

skall komma så nära planets tyngdpunkt som möjligt, och för att kroken inte skall pressa ned planets hela tyngd på noshjulet, har man anbragt de främre infästningarna i vingens bakkant och hängt upp kroken och dess bakre, uppbärande arm i ett särskilt urtag ovanför avgasöppningen. När kroken fälls ner, får den således passera genom den brännheta avgasströmmen, men denna lösning av frågan har hittills fungerat bra — trots detta.

Vid reaktionsmotorer dröjer det oftast något ögonblick, innan motorn svarar för pådrag från lågvarv. För att göra det lät-

tare att exempelvis under inflygning till landning kunna få upp motorn i varv, om så plötsligt skulle behövas, har man på *Sea Vampire* ökat klaffarnas yta — genom att sträcka ut dem även å den del av vingen, som upptages av kroppsbombarna. Med full klaffning och dykbromsarna ute kan föraren då göra inflygningen med tämligen högt bränslepådrag. Blir han "uppvinkad" under landningsmanövern, kan han snabbt få fullt pådrag och därmed hög hastighet blott genom att fälla in dykbromsarna. Härigenom orsakas visserligen en obetydlig minskning av bärkraften, men å andra sidan orsakas också en samtidig höjning av nosen, som motverkar bärkraftminskningen.

Ett plan som är så lågt i gången som *Vampire* har stora fördelar på hangarfartygsdäck. Noshjulskonstruktionen motverkar sväng- och studstendensen i start respektive landning och gör det dessutom lättare för stationsmanskabet på fartygsdäcket att "hantera" planet. Hangarförvaring under däck blir också enklare och lättare än vid högbensta plan.

## Reglage, instrument m. m.

Som på andra reaktionsplan är även på *Vampire* hela reglagesystemet ytterst enkelt. Alla viktigare reglage finns samlade till vänster om förarplatsen (se bilden). Motorreglagen består helt enkelt i en nedtill placerad avstängningskran för bränslet och ett "pådragshandtag", som närmast

(Forts. å sid. 20)



**Diamanter för industrien**  
**CARL RIDDERFELT. MALMÖ**

Aeroklubbens i Malmö  
 Gyllene Gripen-plan

I takt med tiden går  
 svensk flygungdom i

★  
**GYLLENE GRIPEN**  
 — skor för en miljon glada steg —

Lämna in bilen nu

Tusentals bilar väntar på fredsdäcken. Ingen vet ännu hur länge det dröjer — men det stora ögonblicket närmar sig. Er uppställda bil måste få en grundlig översyn. Men tusentals bilar blir en lång kö. Stå inte sist i den! Uppskjut inte själv det lyckliga ögonblicket!

*Lämna bilen till*

**VOLVO-REPRESENTANTEN I SKÖVDE**

**AUTOMOBILFIRMA**  
**F.O. HALLENBERG AB.**

**Esso**  
 Svenska Petroleum A.B.  
 STANDARD

**IC**  
 Bilägarnas Inköpsföreningar

**BP**  
 Svenska Bensin & Petroleum Aktiefelaget BP

**NYNÄS**  
 A.B. Nynäs Petroleum

**SPEEDOIL**  
 till motorbränslet

erhålls vid dessa oljebolags bensinstationer.

Fabrikanter:  
**C. & S. CLEMENTSON**  
 Malmö-Limhamn Tel. 516 00



# ALL ROUND

## U. S. A:s flygplanproduktion

under kriget uppgick enligt officiella uppgifter till 297.000 flygplan — en aktningvärd siffra! — Därav voro 97.000 bomb-, 99.000 jakt-, 37.000 spanings-, 2.400 transport-, 5.800 skol- och 14.000 förbindelseplan.

## I Australien

har det under det andra världskriget växt upp en betydande flygindustri. Bl. a har ett stort antal "Mosquitos", "Lancasters", "Bostons" och "Mustanger" tillverkats.

## Av Berlins

ungefär 219.000 byggnader ha 25.000 fullständigt förstörts och ytterligare 18.000 äro så svårt skadade att de måste rivras.

## 700 amerikanska flygplan

ha flugits till Kina under kriget, enligt vad chefen för de amerikanska styrkorna i Kina, generalöjtnant Albert C. Wedemeyer, uppgav vid en presskonferens.

## En av krigets bäst bevarade hemligheter

har nu avslöjats, nämligen de japanska flygplanproduktionssiffrorna. Här nedan ett utdrag ur en detaljerad japansk ministerrapport:

	1941	1942	1943	1944	1945
Januari	—	600	1.046	1.815	1.943
Februari	—	650	1.082	2.060	1.263
Mars	—	706	1.196	2.711	1.925
April	—	663	1.108	2.296	1.816
Maj	—	729	1.117	2.314	1.625
Juni	—	652	1.161	2.857	1.415
Juli	—	733	1.258	2.451	1.003
Augusti	—	671	1.360	2.477	—
September	—	831	1.470	2.377	—
Oktober	—	930	1.620	2.201	—
November	—	989	1.782	2.457	—
December	—	550	1.054	2.096	2.204
<b>Totalt årligen</b>	<b>550</b>	<b>9.308</b>	<b>16.296</b>	<b>28.220</b>	<b>10.990</b>

Det är intressant att studera siffrorna. Man kan tydligt följa en stadig ökning i början av kriget samt en lika stadig nedgång i produktionen, då de amerikanska bombraiderna sätter in mot det japanska moderlandet.

## Island

har i princip förklarat sig villigt att till Förenta Nationerna överlämna hamnen i Reykjavik och flyghamnen i Reykjanäs för att dessa skola tjäna som ett bidrag till ett internationellt säkerhetssystem.

## Flygmarskalk Tedder

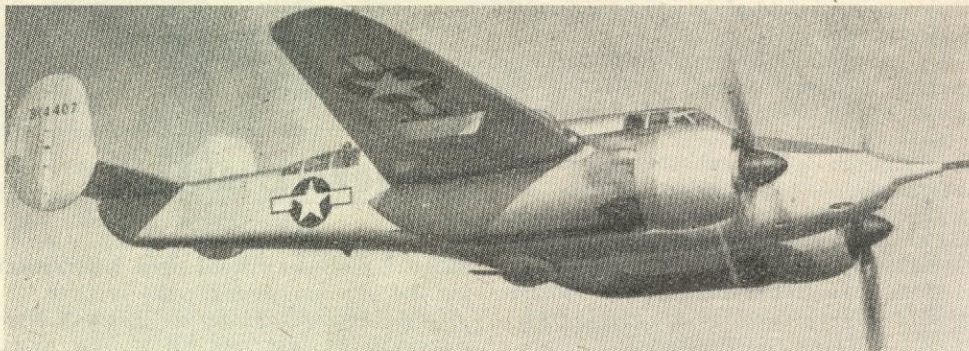
har utnämnts till hedersdoktor vid Oxfords universitet.

## Sovjetunionens regering

skall enligt en schweizisk tidning på en norsk förfrågan ha svarat att f. n. inget utländskt flygbolag kommer att erhålla tillstånd att överflyga ryskt område.

## Engelska flottan

förfogade 31 aug. 1945 över sammanlagt 484 skeppsenheter, bl. a. 8 hangarfartyg och 40 eskorthangarfartyg.



Beech XA-38, midvingat attackplan.

## Douglas XB-42

är en bombplansversion av trafikplanet Douglas DC-8, avsett för 48 passagerare. Bombschaktet i XB-42:s kropp lär rymma 4 ton bomber. I vingarna skall finnas ksp, vilka skjuta bakåt. Beväpning framåt anses onödig på grund av planets höga hastighet. Motorerna äro 2 Allison V-1710 (1.820 hk) vätskekylda 12-cyl. radmotorer, som placerats i tandem i flygkroppen bakom piloten. De driva 2 propellrar, vilka rotera mot varandra och placerats längst bak i flygplanet. Se bild nedan t. v.

## Savoia Marchetti S. 95

heter en 4-motorig italiensk bjässe, som beräknas kunna taga en last om 13 ton. Motorerna äro 4 Alfa Romeo luftkylda 9-cyl. stjärnmotorer om 850 hk, vilka ge planet en hastighet av 430 km/tim. Flygsträcka 6.000 km. Se bild nedan t. v.

## Den berömda japanska

Kamikaze-kären, uttytt "Den gudomliga vinden", vilken utgjordes av s. k. självmordsförore, beräknas ha förlorat något över 2.000 flygare.

## Beech XA-38

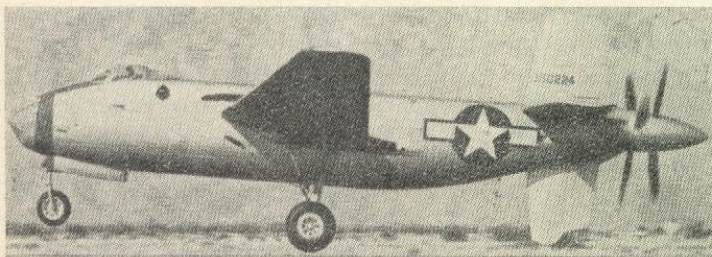
är ett nytt amerikanskt midvingat attackplan från Beech Aircraft Co. i Wichita, Kansas. XA-38 har konstruerats för arméflygvapnets räkning och byggts helt i metall. Beväpningen utgöres av en 75 mm kanon och sex ksp i nosen. Under vingarna finnas upphängningsanordningar för bomber och extratankar. Motorer: 2 Wright "Cyclone 18" luftkylda 18-cylindriga stjärnmotorer om 2.000 hkr. Övriga data: spännvidd 20,65 m, längd 15,92 m, tomvikt 11.600 kg, normal last 3.400 kg, max.-last 6.600 kg, flygvikt 15.000 kg resp. 18.200 kg.

## Starka slutsiffror.

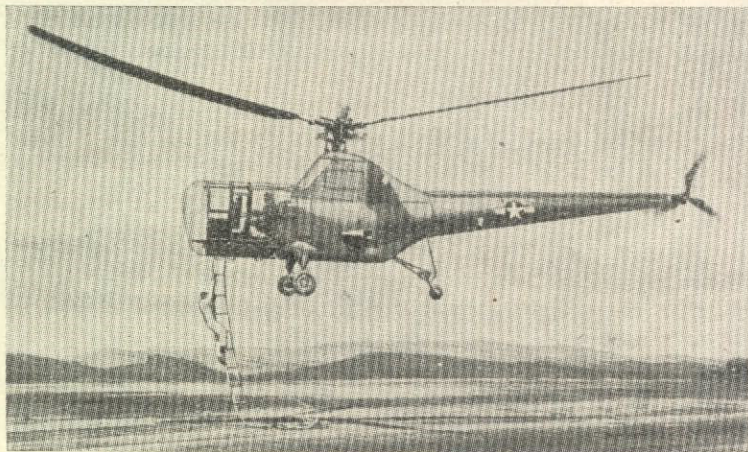
Från den 1 januari 1943 till krigsslutet flög 7.615 flygplan från USA till Sovjet via Alaska. Betalning antages ha lämnats i form av råvaror.

## Till sist

äro vi i tillfälle att återge en bild av den första helikoptern för privatbruk, Sikorskis S-51, som beskrevs i nr 1.



Savoia Marchetti S-95, överst Douglas XB-42.



Helikopter S-51, beskriven i nr 1.



# VAMPIRE (Forts. från sid. 17)

motsvarar gasspaken på vanliga, kolvmotordrivna plan. På reglagelådans bakåt-vända sida sitter särskilda handtag för landställ, klaffar och dykbromsar. En elektrisk säkerhetsanordning finns till landställsreglaget. För reglering av höjdstabiliteten finns en bra tilltagen inställningsratt på reglagelådans åt föraren vända sida. Någon triminställning för sidstabilitet behövs ej, då propeller saknas.

På instrumentbrädan framför föraren finns 6 instrument — för oljetryck och temperatur, turbinvarvtal, brännartryck, avgasttemperatur och temperatur hos bakre centralagret i motorn. Dessutom full uppsättning blindflyginstrument, placerade för sig på en centralt placerad sektor av instrumentbrädan. Bränslemängdmätarna sitter på en särskild plats å brädan, under flyginstrumenten.

För navigering finns en särskild fjärrkompass i högra vingen. Avläsning av dennas utslag sker på särskild visartavla t. h. om föraren.

Kabinhuven öppnas och stänges med en vevkontroll på höger sida, som gör det möjligt att låsa huven i varje önskat läge. När huven är stängd, kan övertrycket från vakuumpumpens trycksida släppas på via en särskild kontrollkran under huvudhandtaget.

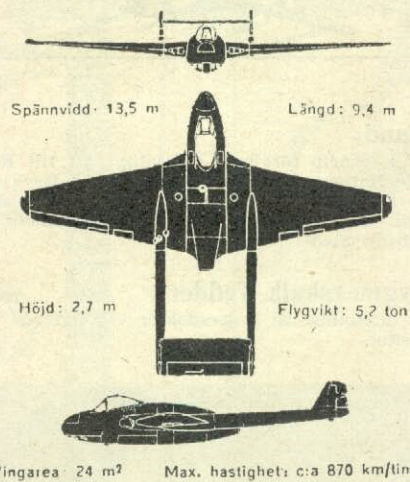
## Data för Vampire

Några huvuddata, som publicerats om *Vampire*, framgår av vår bild här intill. Här skall därför endast som hastigast konstateras, att planetets hastighet vid markhöjd är 840 km/tim, på 6 km höjd 870 km/tim och på 12 km höjd 825 km/tim. Variationerna i hastighet äro sålunda inte särskilt stora.

Stighastigheten, som för jaktplan är särskilt betydelsefull, är avsevärd. Begynnelse- och initialhastigheten uppges sålunda ligga omkring 1.300 m/min. På 12 km höjd har den nedgått till något över 200 m/min.

Planetets dimensioner och vikt är måttliga, något som förenklar hangarförvaring och dold uppställning. Spännvidden är

omkring 13,5 m, längden 9,4 m, höjden 2,7 m och totala flygvikten med överlast (bränsle i fällbara extratankar) c:a 5,2 ton.



## KOMMUNIKATIONERNA

(Forts. från sid. 10)

några handböcker, dess egna kortregister ger det alla upplysningar det behöver.

— I begynnelsen var de inkomna flygfotografierna just inte till så stor nytta, utan stundom raka motsatsen. En dag kom en flygare sålunda hem med ett foto, som vållade verkligt huvudbry. Bildläsningspersonalen konstaterade en massa underliga anordningar på kajerna intill dockorna, som de aldrig tidigare sett på flygbilderna av de tyska hamnarna. De såg stöddiga ut och man trodde, att det var något högviktigt. Det blev ingen klarhet i mysteriet förrän ett ljushuvud upptäckte, att bilden föreställde dockområdet i engelska Southampton hamn. Detta hade blivit plåtat av misstag — av en spanare som förlorat orienteringen! Och våra experter kände bättre till fiendens hamnar än till Englands! Nytt avsnitt nästa nummer.

## KLM åter på Stockholm

Det holländska flygbolaget KLM börjar nu åter trafiken på Stockholm och Oslo; Malmö—Köpenhamn—Amsterdam har redan trafikerats några månader. Den 1 april började linjen Oslo—Amsterdam (4 timmars direktflygning) och den 15 april kommer turen till Stockholm—Malmö—Köpenhamn—Amsterdam. I Amsterdam finns det redan anslutning till Paris och Zürich.

KLM:s viktigaste linje, som emellertid f. n. — åtminstone formellt — drives av holländska regeringen, är linjen till Mellersta Indien. På grund av oroligheterna i de nederländska besittningarna har det ansetts lämpligast, att linjen får karaktären av kurirtrafik, och för att få medfölja fordras särskilt tillstånd av departementet i Haag. Många svenskar är emellertid bokade, mest missionärer och i någon utsträckning affärsmän. Trafiken upprätthålles med fem turer i veckan. Restiden från Amsterdam är fem dagar: första dagens mål är Cairo, och där görs en dags uppehåll, så att passagerarna skall hinna i någon mån vänja sig vid varmare klimat och eventuellt komplettera sin tropikutrustning. Sedan går färden över Basra till Karachi, över Allahabad och Calcutta till Rangoon och sista dagen vidare till Batavia. — Linjen flygs med Douglas C 54 A "Skymaster" för 28 passagerare.

\*

Det är i övrigt ett märkligt reorganiseringsarbete, som KLM nedlagt under den gångna tiden efter krigsslutet. Under kriget kunde KLM upprätthålla endast en del av sin trafik i Centralamerika med Curacao som bas och huvudsakligen berörande de västindiska öarna. I Europa var flygplatserna till stor del förstörda, maskinparken likaledes förstörd och all personal skingrad eller helt borta. Nu är Indien-linjen i gång, och den europeiska trafiken växer som nämnts från vecka till vecka. Schiphol har redan återtagit sin förnäma ställning som flygtrafikcentrum och uppvisar nu 80 starter per dag.

## REAKTIONSPLAN (Forts. fr. sid. 7.)

rande. Man vill nämligen gardera sig för följderna av ev. vingbrott o. d. på låg höjd (under omkring 1.800 m).

Flygaren får med andra ord varken överskrida en viss avläst flyghastighet eller ett visst "Mach-tal", vilket deras av dessa som nu är lägst. I verkligheten kommer den högsta tillåtna verkliga hastigheten att följa Mach-talets kurva. Ett plan med talet 0,75 kommer alltså att få flyga med följande tillåtna högsta hastigheter:

Flyghöjd:	Maximalt:
10 km och däröver <sup>1)</sup>	800 km/tim
9 km höjd	825 "
6 " "	850 "
3 " "	880 "

Under 3 km höjd kan föraren flyga med vilken hastighet han vill, blott han håller sig inom den av tillverkaren med hänsyn till planetets hållfasthet bestämda maximifarten.

Man måste komma ihåg, att det är blott någorlunda nära marken, som den avlästa hastigheten verkligen är planetets verkliga. Det är alltså uppenbart, att vi i och med reaktionsplanens allmännare införande behöver en bättre metod att avläsa flyghastighet än vad den på pitotrörets princip grundade bjuder —

om flygaren skall undvika att pressa sitt "äk" för hårt. Man kan kanske lösa frågan på flera sätt — ett av de enklaste förefaller att vara en barometriskt styrd Mach-visare, ansluten till hastighetsmätaren och visande på dennas skala. Flygaren behöver då bara se till, att hastighetsmätarens visare för avläst fart aldrig passerar förbi Mach-visaren och — självklart — inte heller förbi den högsta "tillåtna" hastighetssiffran.

Det finns andra frågor också, som måste lösas, innan det kan vara lämpligt att släppa upp herrarna Andersson, Pettersson och Lundström — d. v. s. Herr Vem Som Helst — i reaktionsplan. Man måste nämligen ha klart för sig, att det är kompressibilitetsproblemen, luftens stockning eller kuddbildning, om Ni så vill, framför bärplanen, som kan orsaka trassel — men också att det finns en säker väg till riskfri reaktionsfärd i det blå — genom utbildning! När man en gång kommit underfund med den något olika motorbehandlingen är det hela rätt enkelt, och framför allt mycket roligare än flygning med propelleräk.

Så långt Mr Wade. Nu återstår blott att höra, vad våra egna "reaktionärer" säger, när de kommer fräsande i sina Vampirekarror om några veckor. Att det kommer att gå fort som hin bland molntapparna kan man utgå ifrån.

<sup>1)</sup> Över 10 km höjd över havet är ljudhastigheten praktiskt taget konstant.



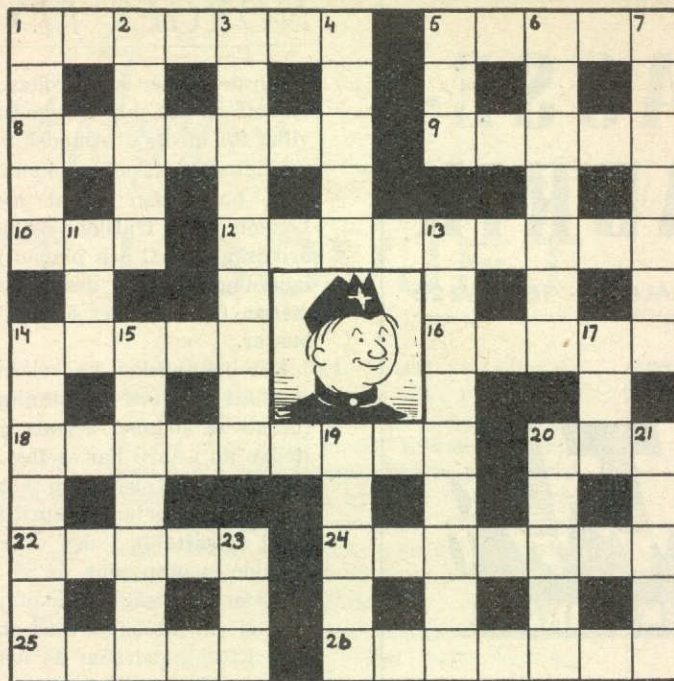
# Korsord 2

Pris 100:—

Lösningen insändes till NORDISKA FLYGTIDNINGEN, Malmö 1, i kuvert, märkt "Korsord 2" senast den 30 april 1946. Ett första pris om 50:— kr. utdelas. Andra pris 25:— kr. Tredje 15:— kr. Fjärde 10:— kr. Femte till tjugofemte pris böcker.

### Vågrätt:

1. Fördel hos segelflygplan.
5. Vattennymf.
8. Vought Sikorsky F4U.
9. Icke betydelselös flygplandel.
10. Vård.
12. Piper Cub-grosshandlare.
14. Material till modellflygplan.
16. Den går snabbast med flygplan.
18. Syntes i luften över Örebro i somras.
20. Stridsflygares utgångspunkt.
22. Om B 18 är tunga bombplan, så räknas B 17 till de —.
24. Amerikansk störtbombare.
25. Preposition.
26. Användes fallskärm i och vid.



Månadens korsord har åter till upphovsman red. Olle Christiansson. Lösningen av korsord 1, som vann så stort intresse, publiceras i nr 3.

### Lodrätt:

1. Kan helikoptern men ingen annan flygplantyp.
2. Västgotastad med flygklubb utan flygfält.
3. Plåt av fall, tagen från ovan.
4. Gör beska ord, knivar och nålar.
5. I hjulets mitt.
6. Tysk flygplankonstruktör.
7. Pojken på danska.
12. Ger ytterst sällan utdelning på tips.
13. Uppgift för allierat plan under ockupationen.
14. Slutar oftast med att piloten får sparken.
15. Norsk ögrupp och lämnar spår efter i Norrlands snö.
17. American Overseas Airways.
19. Dopnamn för 12 vågrätt.
20. Kärl.
21. På kanna för spridningens skull.
23. Lem.

# PELLE QVISTS UNDERBARA ÖDEN

Originalserie för NF av Rolf Lilja



## PRENUMERERA

DET ÄR FÖRDELAKTIGARE ATT PRENUMERERA. NF kommer då regelbundet första veckan varje månad hemsänd i bostaden eller till kontoret. Priset är endast 5:— kr. pr helår (i Danmark och Norge 7: 20 kr.) och prenumerationen kan börja när som helst. Insätt beloppet i Sverige på postgiro 24 52 58. Tel. Malmö 335 42. Nordiska Flygtidningens huvudkontor: Malmö 1. Ansv. utg.: A. M. Lundgren.



# GOLVMASSE- FABRIK

AB TYGELSJÖ INDUSTRIER - MALMÖ - TEL. 66222



*Tillverka och försälja:*

**GOLVMASSA**

**AVJÄMNINGS- o.**

**UNDERLAGSMASSA**

**EMULSIONER och**

**HALVFABRIKAT**

**för**

**GOLVMASSEBLAND.**

**CEMENTFÄRGER**



**Utför:**

**GOLV-**

**BELÄGGNINGAR**

**AB TYGELSJÖ INDUSTRIER**

TYGELSJÖ - TEL. MALMÖ 66222

## NORGES FLYG

(Forts. fr. sid. 6.)

innan den saken kan ordnas. Det allra bästa sättet är naturligtvis att vi får hit många utlänningar, turister och affärsmän, vilka för med sig utländsk valuta till Norge. På det sättet få vi möjligheter att själva kunna få valuta för utrikesresor.

Vi har redan börjat med provflygningar på rutten Oslo—London. Den trafiken skötes emellertid tillsvidare enbart av det brittiska BOAC och planen går tre gånger i veckan. Start- och landningsplats för dessa plan är Gardemoen och förbindelserna mellan Oslo och det 55 km avlägsna fältet sker medelst snabbbussar.

För ögonblicket har vi inte så många plan tillgängliga men så snart de stora beställningar vi har placerat i USA har effekterats så kommer det att ljusna väsentligt även på den fronten. Redan nu i april har vi fått löfte om två DC-4:or, vilka vi framför allt skall sätta in i atlanttrafiken. Nu i slutet av mars eventuellt i början av april kommer tre DC-3:or från USA. Dem skall vi sätta in i den inhemska och kontinentala trafiken.

Alldeles utan plan är vi inte heller nu. Vi har sålunda tre DC-3:or och några Dakotaplan. Vartill kommer de JU-52:or, som vi till att börja med skall använda på de inländska rutterna. Efter hand som de nya maskinerna kommer skall vi dock byta ut Junkersplanen, som ställer sig ganska oekonomiska i drift i jämförelse med dessa.

Gardemoen är det enda fält nära Oslo, som för närvarande är stort nog att taga emot atlanttrafiken under det att Fornebu-fältet, 11 kilometer från Oslo, är lagom för den inländska och kanske i viss mån även för en del av kontinentaltrafiken. Tidigare påståenden om att Gardemoen skulle läggas ner därför att det låg för långt från Oslo är inte överensstämmande med de verkliga förhållandena, utan hela vår atlanttrafik kommer att gå dit.

Många frågar sig hur vi har det med piloter och övrig personal. Faktum är att vi under kriget har fått många skickliga långdistansflygare, vilka efter grundlig vidareutbildning blir utmärkta att använda inom trafikflyget. Vi har det faktiskt vida bättre förspant i det avseendet än många andra länder.

Just i detta fall har vi faktiskt anledning att känna oss stolta över våra pojkar. Många av dessa stridsflygare har nämligen fått mycket goda erbjudanden från utländska luftfartsbolag, men detta till trots har de föredragit att fortsätta att tjäna Norge.

Utbildningen av markpersonal pågår för fullt och vi har just avslutat en kurs med trettio deltagare, vilka sedermera skall tjänstgöra vid de olika flygfälten runt om i landet och där sköta expedition o. dyl. Nu håller vi på med ytterligare en sådan kurs med samma antal deltagare. Det kommer att behövas en hel del folk när vi kommer igång på allvar. Enbart på Fornebu väntar vi att det skall förekomma 15 starter och landningar per dag av DNL:s och andra flygbolags plan.

Som synes är alltså DNL i full gång med att förbereda sig för den kommande luftåldern och så snart vi fått tillräckligt många plan kommer vi att placera ut den personal vi nu utbildar och sätta in planen på de linjer, vilka vi tänker trafikera i första hand.

Hur det kommer att bli med taxifygföretag och dylikt här i Norge är kanske ännu en smula svårt att yttra sig om. Visst finns det många tecken som tyder på att även sådan "luftservice" skall komma igång efter hand, men än så länge ligger väl dessa planeringar mestadels på det teoretiska området. De redan befintliga privata flygföretagen håller naturligtvis även de på att förbereda sig på återupptagandet av sin verksamhet och det är inte omöjligt att de i viss utsträckning kommer att använda sig av här i landet byggda och konstruerade plan. Men de sakerna är det nog bäst att ni frågar dem själva om, slutar trafikchef Gløersen. Norge skall inte komma på efterkälken i den internationella luftfarten utan återuppbyggnadsarbetet skall komma att gå hand i hand med att vi tillgodogör oss de senaste rönen inom olika områden, framförallt kanske just då inom flyget!



# Ambulansflyget

## PERFEKT I SOVJET

Det är väl nu omkring tio år sedan det ryska ambulansflyget såg dagens ljus. För ett land som Sovjetunionen med dess hart när omätliga avstånd var det givetvis av den allra största betydelse, att man med flygets hjälp fick ett medel att övervinna de milsvida sträckor, som ofta kunna skilja den sjuke från närmaste plats, där han kunde beredas vård.

Där i de oändliga vidderernas land, där byarna och småsamhällena ligger kringströdda överallt på stepperna, i bergen och urskogarna, kom ambulansflyget väl till pass. När den ryska vintern slog sitt fasta grepp över hela det väldiga ryska riket och snödrivorna tornade upp sig mil efter mil och gjorde vägarna ofarbara och isolerade byarna för dagar, ja, kanske för veckor framåt, då stod ambulansflyget berett att göra sin insats, och hundraden och åter hundraden av plan med de röda korsen på vingarna har under dessa tio år räddat tusentals liv.

Detsamma har varit fallet under vårarna, då de gigantiska snömassor, som hopats under vintern, smälta undan och förvandlas till vatten. Då kan det ofta gå vecka efter vecka, när vattnet förvandlar vägar och till oframkomlig gytta, och varken människor eller tyngre djur förmår taga sig fram. Även då kan flyget många gånger innebära räddningen för de sjuka, som snabbt måste komma under effektiv läkarebehandling och undergå operationer för att deras liv skall kunna räddas.

I Murmansk och Vladivostok, i Kujbysjev och på Sachalin, i Moskva och Voronesj, i Mordovien och ända långt bort i det fjärran Jakutien, i dussintals distriktscentra har skapats ambulansflygstationer, som varje minut av dygnet ligger beredda att efter ett meddelande per telefon eller telegraf sända ut sina plan för att bringa snar hjälp. All transport och medicinsk hjälp, som dessa stationer lämnar, ges avgiftsfritt åt varje behövande.

Under kriget fick ambulansflyget hastigt utvidga sin verksamhet att omfatta även hjälparbete vid fronterna, utan att för den skull dess vanliga verksamhet åsidosattes. Planen med de röda korsen på vingarna transporterade hundratusentals liter blodextrakt och hundratusentals kilon mediciner och bakteriologiska preparat till evakueringslasarett. Över 20.000 resor företogs för att lämna hjälp åt befolkningen, och som ett resultat av dessa resor kan nämnas, att inte mindre än 12.000 extra operationer och blodtransfusioner företogs.

Då ambulansplanets läkare anländer till någon avlägsen ort med sitt plan, nöjer han sig inte endast med att lämna den sjuke, för vars skull planet tillkallats, hjälp, utan han anordnar samtidigt en provisorisk mottagning för hela bygdens folk, ger råd och anvisningar, överlämnar mediciner samt företar ofta, om hans tid så medger, även en undersökning av det allmänna hälsotillståndet på platsen.

Det är inte några småsummor ambulansflyget varje år kostar sovjetregeringen. Ambulansflygstationernas redovisningar vittnar om, vilka stora summor som varje år på detta sätt offras i folkhälsans tjänst. Irkutskstaten uppe i Sibirien lämnade sålunda under år 1945 hjälp i 300 fall och kostnaderna härför belöpte sig sammanlagt till 470.000 rubel.

När sovjetregeringen gjorde upp sin budget för år 1945, anslog man — trots att kriget då ännu inte var helt avslutat — ökade summor till ambulansflyget. Enligt den av Civila Luftfartsstyrelsen uppgjorda planen utökades antalet beräknade flygtimmar för ambulansflyget till 82.600. Jämfört med de ungefärliga utgifterna per flygtimme i denna tjänst under föregående år skulle denna siffra innebära en kostnad av i det allra närmaste tjugo miljoner rubel.

### Ambulansflygstationernas organisation

De sovjetryska ambulansflygstationerna har i regel tre eller fyra flygplan. Till varje plan hör en medicinsk personal, bestående av en eller två medföljande läkare samt några sjuksystrar. Härtill kommer, att stationen har möjligheter att vid behov anlita vilken läkare eller specialist som helst i vederbörande förlägningsstad.

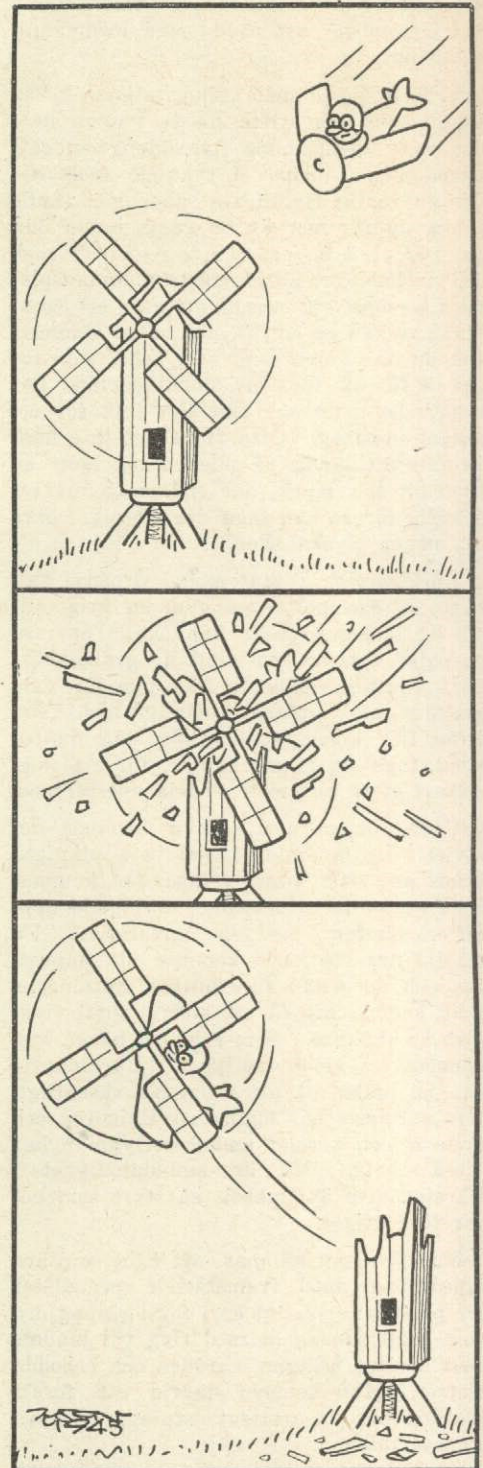
Trots att tjänsten vid ambulansflyget givetvis inte är varken lätt eller bekväm, så återfinns man bland dess personal många, vilka faktiskt göra anspråk på beteckningen veteraner. En av läkarna vid ambulansflygstationen i Gorkij är 62-åriga Anna Poljakova, en skicklig kirurg och gynekolog. Under förra året fick hon utföra inte mindre än 144 extraoperationer, det vill säga i genomsnitt tolv i månaden, samt 41 blodtransfusioner. En gång kallades hennes plan till en plats, där hon skulle utföra en operation. Hon stannade där två dygn i ett sträck och utförde under denna tid sju operationer!

Agnia Devikina är 38 år gammal. Hon är läkare vid ambulansflygstationen i staden Omsk i Sibirien. I sju år har hon arbetat här, och under denna tid har hon flugit 2.000 timmar samt utfört ej mindre än 1.700 extraoperationer. Under vintern

## Kalle Flygares bravader



(Originalserie  
för FLYGTIDNINGEN av K:son)



1929 avslutade hon sina studier vid ett medicinskt institut i Leningrad. Kort därefter kallades hon till Naryområdet i norra Sibirien, där en skogsarbetarehustru höll på att dö under ett havandeskap, medan fostret befann sig utanför livmodern. Trots att hon hade en mycket besvärlig och tröt-



tande flygfärd bakom sig började Agnia Devikina operationen så snart hon kommit fram — och lyckades.

Hon återvände omedelbart till sitt flygfält, och hennes plan hade knappt hunnit landa där, förrän det åter var tid för henne att ge sig ut. Hon kastade sig upp i ett annat plan, som stod startklart och fick sedan i detta företaga en ny resa på många hundra kilometer över de sibiriska urskogarna till en plats, där en ny patient väntade henne. Sådant är deras arbete, dessa oförvägna män och kvinnor, vilka vikt sitt liv åt en intensiv och farlig kamp i det tysta för att rädda sina medmänniskors liv.

Arbetet på ambulansflygstationerna är inte någon lek. Ofta måste planen ut i det mest ogynnsamma flygväder, som rätt gärna kan tänkas. I rykande snöstorm, där en vanlig flygförare säkerligen skulle tänka sig för mer än en gång, innan han gav sig ut, i bister kyla, i regn och rusk och nattmörker, alltid måste ambulansplanens personal stå beredd, att utan ett ögonblicks tvekan ge sig ut, när budet kommer. Det är inte heller vem som helst, som tagas ut för att föra ett ambulansplan. Det behövs beprövat och skickligt folk för ett sådant uppdrag. Ofta finns det inte några fält att landa på eller också blott en liten bit slät mark, där endast en mycket skicklig förare kan taga ner ett plan, utan att någon olycka sker.

En kirurg från stationen i Grosnyj kallades till exempel en gång under kriget ut till en sjukstuga, där han skulle operera en pojke, som hade skadats av granatskärvor. Sjutton kilometer från byn låg närmaste plats där planet kunde gå ned. Därifrån fick kirurgen, bärande sina instrument, taga sig fram till byn, för att omedelbart efter ankomsten börja operationen.

Under de närmaste åren kommer det sovjetiska ambulansflyget att utvidgas ytterligare och dess verksamhet kommer även att omfatta betydligt utvidgade uppgifter jämfört med de nuvarande. En mängd nya stationer kommer att upprättas, och de redan förefintliga stationerna skall komma att få ett större antal flygplan än tidigare. Som exempel härpå kan nämnas, att ambulansflyget i Ukraina redan nu håller på att utbyggas väsentligt. Nya stationer har öppnats i Usjgorod och Poltava, och antalet ambulansflygplan har också ökat. Nu är ambulansflyget i Ukraina mer än dubbelt så stort som det var före kriget.

Slutligen kan nämnas, att hela sanitära expeditioner med framstående specialister och professorer enligt en i förväg uppgjord plan skall sändas ut med flyg till landets mest avsidade belägna områden och bebodda platser. Man kommer därvid att forsla med sig hela lasaretsutrustningar i stora transportplan.

På detta sätt arbetar alltså Sovjets ambulansflyg av i dag. Man räknar redan i det närmaste tusentalet plan med de röda korsen på vingarna — och allt flera kommer till sedan man nu återkunnat börjat inrikta landets resurser på fredligt arbete. Men ändå: Detta är blott en början!

G. Sjachov.

## SVENSK FLYGTJÄNST (Forts. fr. sid. 13)

Nils Sundgren, och fallen börjar nu bli så pass många, att man kan våga sig på att göra statistik och dra slutsatser angående effekten. Det tycks framgå, att ca 25 % blir helt hjälpta och 50 % mer eller mindre förbättrade, i varje fall betydligt lindrade, medan den återstående fjärdedelen inte reagerar. Föräldrarna tycker också, att det kan vara väl värt den 50-lappen det kostar att göra försöket.

\*

NF:s medarbetare i Stockholm träffade också *dir. Frænckel* på besök i staden (jag undrar om det finns någon ordinarie trafikflygare, som flugit så många gånger mellan Göteborg och Stockholm som han!), och för bl. a. kikhostflygningarna på tal.

Jag är mycket glad åt, säger direktör Frænckel, att mitt initiativ vunnit gehör i Stockholm och kunnat tagas upp dels i större utsträckning, dels under kontroll av en intresserad läkare. Jag har ju blivit mött med mycken skepsis, och jag kan inte heller förklara, varför flygning hjälper, men jag är glad att mina tidigare erfarenheter så klart bekräftats av detta stora antal fall. Möjligen skulle botemedlet ligga i den ökade solstrålningen — jag har haft fall av bot, då flygningen gick på bara 1.500—2.000 meters höjd men i alla fall ovan molntäcket. (Men Fokkern och Dragon Rapiden är ju täckta — om man sitter i skugga på marken eller i skugga på 3.000 meters höjd spelar väl ingen roll?) Någon slags chockverkan av spänning eller nyfikenhet inför flygningen är det säkert inte; en halvårs barnunge begriper för det första ingenting av det hela, och för övrigt somnar de flesta efter några minuter.

Här må inom parentes inskjutas, att *dr Sundgren* själv anser den huvudsakliga verkan ligga i luftförtunnningen och att det gjorts andra försök med kikhostpatienter i undertryckkammare, med liknande resultat.

\*

Efter denna utflykt med Frænckel återvänder vi emellertid till Eliasson för att höra, vad Flygtjänst mer har i kikaren.

Ja, säger *dir. Eliasson*, f. n. är flygningarna Stockholm—Åre det mest aktuella. Det är emellertid inte någon reguljär trafik, utan vi flyger då och då när det lämpar sig med hänsyn till passagerarantal och väderleksförhållanden. Dessa flygningar kommer att fortsätta t. o. m. påsken med Fokkern och Dragon Rapiden. Starten sker vanligtvis kl. 8 från Bromma med ankomst till Åre kl. 10.40, därefter göres rundflygningar till kl. 15, då kärnan återvänder söderut.

Våra luftvärnsflygningar med J 11 fortsätter som förut, och likaså vår kurs för C-certifikat, där ett 10-tal deltagare får lära sig blindflygning, bl. a. på Norseman. I övrigt har vi rundflygningar i Stockholm med två maskiner och har ofta upp till 300 passagerare per dag.

## OMSLAGSBILDEN

behöver denna månad ingen presentation. Den populära flyggeneralen Bengt G:son Nordenskiöld är känd av alla. Flygsensationen framför andra under april är ankomsten av de första Vampire-reaktionsplanen, efter vilka flygvapenchefen tycks spana på omslaget — eller vad föreställer bilden? En femtiolapp för fyndigaste bildtext! Märk kuvertet "Omslagsbilden". Adress: NF, box 118, Malmö.

## BHT byggs i utlandet

Vad kommer att hända med BHT-1, frågar vi *dir. Åke Forsmark* i *Skandinaviska Aero*. Det ryktas, att maskinen skulle komma att byggas i utlandet, därför att kostnaderna här blir för stora.

Ja, tyvärr ser det ut, som om vi måste lämna bort tillverkningen, bekräftar *dir. Forsmark*. Vi har ju bara byggt ett exemplar vid verkstäderna i Norrtälje, men det har i stället rönt så mycket större uppskattning. Det finns emellertid ingen möjlighet att i Sverige lägga upp tillräckligt stora serier för att man skall kunna få ned försäljningspriset till en konkurrenskraftig nivå. Vi räknar med ett försäljningspris av 30.000 kr. för den ensitsiga och 33.000 kr. för den tvåsitsiga maskinen, men amerikanerna kan tack vare sina stora serier pressa ned detta pris betydligt. Det är bättre, att ett bra svenskt plan byggs i Amerika än att det inte byggs alls, och vi underhandlar nu med en amerikansk fabrik. Vi får återkomma.

\*

I övrigt håller vi på för fullt vid verkstäderna i Norrtälje med att bygga om våra f. d. amerikanska Douglas- och Norsemanplan, och den 10—15 april räknar vi med att ha alla klara för trafik — kanske inrikeslinjer, kanske utrikes godstrafik som det i dagarna inledda fraktflyget till Schweiz med "Polaria".

## Luftfartsinsp. Ångström till Picao.

Luftfartsinspektör Tord Ångström, som erbjudits befattning inom Provisoriska Internationella Civila Luftfartsorganisationens (Picao) sekretariat i Montreal, har t. v. ett års tjänstledighet från luftfartsstyrelsen och arrester nyligen till Amerika för att tillträda denna befattning. *Flygdirektör K. G. Hultström* har förordnats att under Ångströms tjänstledighet vara luftfartsinspektör.

## Åter autogiroflyg i Storlien — kanske helikopter nästa år.

Efter sex års upphåll visar sig nu *ing. Rolf von Bahr* med sin autogiro i Storlien, där han åren före kriget troget höll till under vårsäsongen. NF:s medarbetare träffar honom i Stockholm, när han skolkar några dagar från Storlien — nå, hans autogiro befinner sig i goda händer i alla fall; det är brodern Bertil, som sköter ruljansen däruppe, likaväl som han under de gångna sex åren alternerat med Rolf vid spaningsflygningarna i Öresund.

Det går sin gilla gång däruppe, säger Autogiro Rolf, mest är det naturligtvis rundflygningar i fjällen, men ett par ambulansflygningar har vi hunnit med, och fler blir det väl, innan säsongen är slut.

Gamla SE-AEA börjar sjunga på sista versen nu, och jag får nog snart se mig om efter en ny kärra.

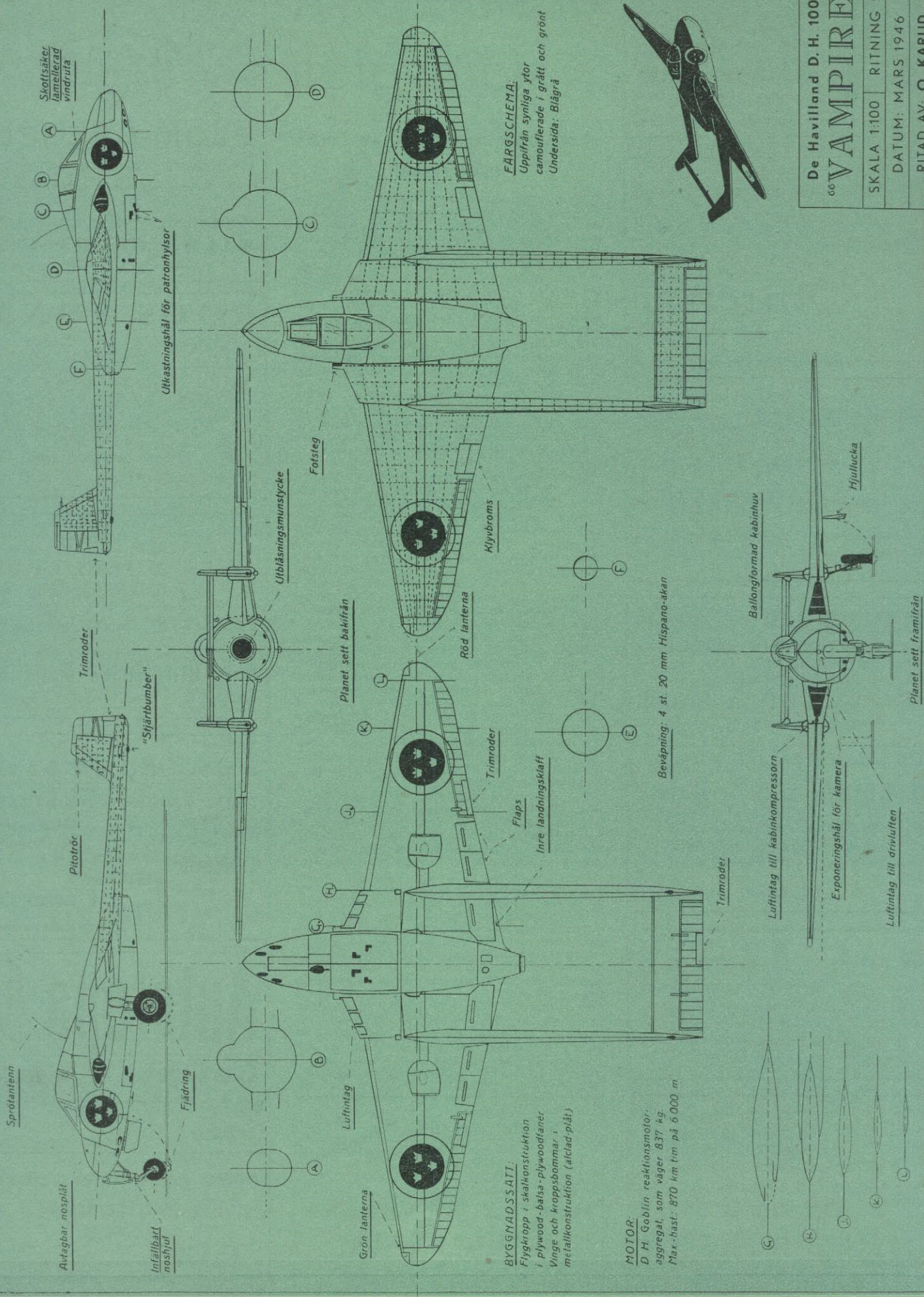
— En helikopter?

— Ja, gärna, men jag tror att det ännu är i tidigaste laget att kunna rationellt utnyttja helikoptern. Framåt sommaren bär det säkert iväg utomlands, så att jag får se på alla nyheter, men jag gissar, att jag fastnar för en autogiro till — eller kanske flera — för att upprätthålla driften. I bästa fall blir det så en helikopter, som jag själv i lugn och ro vill prova, vad den går för.

K. G. Molin.



De Havilland D. H. 100  
**VAMPIRE**<sup>60</sup>  
 SKALA 1:100 RITNING 5  
 DATUM: MARS 1946  
 RITAD AV: O. KARUD





**Malmö:**



**Flygets kvinnor**  
köpa sina pälsar hos  
**SIGNE LUNDEVALL**  
**Pälsvarnaffär**  
Västergatan 14. MALMÖ. Tel. 141 34

**FLYGAREN gillar den goda maten på**  
Restaurant  
**Sturehof**  
Adelgatan 13. MALMÖ. Tel. 212 53

**Camoufleringsfärger som specialitet**  
**Leverantör**  
**A/B FÄRGVERKEN**  
Malmö Stockholm  
Tel. 258 18 Tel. 521182

**EDELIN**  
LÖSTÄNDER - BRYGGOR - STIFTÄNDER.  
Alla moderna arbeten.  
Per Veijersgatan 8. Tel. 210 55, Malmö.  
Träffas efter kl. 11 f. m.

**G. Rössel A.-B. - Malmö**  
INDUSTRI- och TEKNISKA GUMMIARTIKLAR, MASKIN-FÖRNÖDENHETER.  
Tel. 724 65.

**Rich. Åbergs**  
Bokbinderi  
Ö. Förstadsgatan 10  
MALMÖ



Alla märken och modeller oavsett var de köpts repareras under full garanti till låga priser. Sänd förtroendefullt till  
**Urmakare B. OSSER**  
Lantmannagatan 9, Malmö.  
Strandvägen 81. Lomma 12  
Tag vara på annonsen.

**Skånes storflygfält**

— ett brännande problem som fordrar snabb lösning!

Malmö och därmed hela Skånes storflygplatsfråga tycks höra till de företeelser vilka av ett omilt öde dömts att valsa omkring i papperskvarnarna hart när i det oändliga. Det var inte just i går man första gången kom under fund med att Bulltoftafältet utanför Malmö inte längre fyllde de anspråk man kunde ställa på en något så när modern flygplats, men detta till trots har man i den dag som i dag är faktiskt inte kommit så värst mycket längre än till detta konstaterande.

Flygplatsutredningen, som kuskar land och rike kring för att bekanta sig med alla de flygfältsprojekt som under de senaste åren spirat upp som svampar ur en regnfuktad jord, har också varit nere i Malmö — ett par gånger till och med. Sist man var där var i början av mars månad innevarande år och man kom därvid till det sensationella resultatet att Malmö och Skåne faktiskt behövde ett modernt storflygfält!

Men så värst mycket mer har det nu inte varit. Tvenne allvarligt menade alternativ för var detta nya fält skulle placeras har dragits fram, men därefter har man uteslutande hängivit sig åt att undersöka vilket av dessa alternativ som är det lämpligaste. Det ena förslaget gäller ett fält strax norr om Klagshamn beläget invid den skånska västkusten ungefär 8,5 kilometer från Malmös centrum och det andra förslaget gäller Trolleberg någonstans mellan Lund och Malmö på ett avstånd av 14 kilometer från skånemetropolens centrala delar.

Fullt utbyggt kommer enligt de preliminära beräkningarna ett storflygfält i Klagshamn att draga en kostnad av cirka 45 miljoner och ett lika stort fält i Trolleberg kommer att gå på 40 miljoner kronor. Det är emellertid ovedersägligt att Klagshamnsfältet på lång sikt ligger betydligt bättre till än Trolleberg. Inflygningsmöjligheterna från havet i väster och från norr, där Skånska Cementgjuteriet har sitt stora kalkbrott, kommer att förbli utmärkta även om Malmö stad mot förmodan skulle växa till sig kraftigt i rakt sydlig riktning.

Vad Trolleberg anbelangar så ligger det ur denna synpunkt betydligt sämre till. Bebyggelsen från Lund kan inom en ganska begränsad framtid väntas nå fram till fältets omedelbara närhet och vidare ligger i närheten av fältet smärre samhällen stadda i stark utveckling och följaktligen också med en bebyggelse som i snabb takt närmar sig det område dit man har tänkt sig förlägga ett eventuellt flygfält.

Som en av de verkliga orsakerna till att flygfältsprojektet kommit att draga ut på tiden uppges bland annat rivaliteten mellan de mindre skånska industristäderna och Malmö. De större städerna tycks ha gått in för att: "Skall vi satsa pengar på anläggandet av ett storflygfält i Skåne, så skall detta ligga så långt från Malmö som möjligt!" Vidare har skånska industrikretsar uttalat att för dem är det av sekundärt intresse om fältet kommer att ligga i Klagshamn eller i Trolleberg, det primära är att ett fält anlägges och detta så snart som möjligt. Onekligen skulle ett klart och tydligt ställningsta-

**Näst efter i luften**  
**trivs flygaren bäst i**  
  
**HOTELL TUNNELNS**  
**KÄLLARVALV**  
Beställ bord pr tel. namnanrop

**Malmö:**



**ELOM-SPEGELN**  
Levereras med 25 års garanti mot fukt  
OBS! Folieringen är skyddad med glas på båda sidor.  
EGEN TILLVERKNING  
Glaslager • Glassliperi • Spegeffabrik  
**MALMÖ GLASINDUSTRI**  
Telefon MALMÖ 138 15

**ROOS KONST**  
Amiralsgatan 1 — Telefon 105 05  
MALMÖ  
ATELIER FÖR MODERN  
KONSTMÅLNING  
Specialtillverkning av  
STANDAR  
med föreningsmärken.  
På ett R K arbete kan Ni alltid lita.

**MATTOR, alla slag**  
**MÖBELTYGER**  
**GARDINER m. m.**  
Största urval till fördelaktigaste priser hos  
**A.-B. Orientaliska Mattaffären**  
Södergatan 18 MALMÖ Tel. 270 58, 162 48

**Malmö**  
**SEV. MATTSSON**  
JÄRN, VAPEN, & SPORTAFFÄR  
Tel. { 209 57 Östergatan 18  
224 20 MALMÖ  
**Luftgevär, luftpistoler**  
**& ammunition**  
**i ledande märken**

**Autoropa A/B**  
Exercisgatan 12 - Malmö

**Arlövs:**  
**Arlövs Automobilreparations o.**  
**Mek. Verkstad**  
— Telefon 30 —  
Emottager alla slags bilreparationer  
samt mek. arbeten.



Eslov:

### CAPITOL BIO - Telefon 747

Visar kvalitetsfilmer från nedanstående bolag med ensamrätt för Eslov

A.-B. Metro Goldwyn Mayer - A.-B. Lux Film - A.-B. WARNER BROTHERS - A.-B. United Artists - A.-B. R. K. O. Radio Films - A.-B. Columbia Film - A.-B. Europa Film - A.-B. Svea Film.

Lägg märke till dessa bolags produktion. Lokalen uth. för föredrag, filmförelsn. o. d.

Vid behov av

### Hedersgåvor och Födelsedagspresenter

vänd Eder med förtroende till

### Nya Guldsmedsaffären

R. MAYER

Tel. 475. ESLOV. Tel. 475.

### A.-B. N. JOHNSON & CO.

ESLOV  
HUVUDKONTOR OCH LAGER  
TELEFONANROP. JOHNSON & CO  
MALMÖ  
PARTILAGER OCH UTSTÄLLNING  
FRHAMNSALLÉN TEL 19207



TRÄVAROR OCH BYGGNADSARTIKLAR EN GROS

Ängelholm:

### Flyget gillar kaffet hos

G. JOHANSSONS EFTR.

N. Kristiansson

Café & Conditori — Skälderviken

När det gäller

### Presentartiklar, Bosättning och Leksaker m. m.

Stor sortering. Moderata priser.

### Varu - Centralen

Storgatan 6 B ÄNGELHOLM Tel. 1446

### Ateljé BRINK

Telefon 236

MODERN PORTRÄTT- & SERIEFOTO

### BRINKS foto

Nybgogatan 2 Tel. 1439

SPECIALAFFÄR FÖR AMATÖRER

### Anna B. Persson



Högsol

Avmagringsmassage

Helmassage

Rationell fotvård

Öppet 12-5. Stängt lördagar.

Storgatan 7 — Telefon 1428

ÄNGELHOLM

# U.S.A.



"SLANGEN" förnyar i så hög grad språket i USA att det i dag är en synnerligen markant skillnad mellan The Kings English och modern amerikanska. Slanguttryck uppstår som bekant i de flesta fall för att de äro mera "slående", färgrikare och expressivare än de korrekta uttrycken. Slangord kan också helt enkelt vara förkortningar eller "catch pleases", dvs slagord, som lancerats på film, i radio, på teatern, i skämttidningar, i reklam eller böcker. Nedan ha vi gjort ett utdrag av flygar-"slanguage", sådan den utvecklats sig inom USA-flyget:

- ac-ac, ack-ack el. ag-ag, luftvärnseld
- ace, flygar-"ess", flyghjälte
- air, löst prat
- ammo, ammunition
- attaboy, medlem av lufttransporthjälpkåren
- bag, fallskärm
- bale out, hoppa (i fallskärm)
- Baka-plan, självmördarplan
- banshee howler, flygplansirén
- basher, "prick", kamrat
- bat, gatflicka
- fan, propeller, beundrare
- Glory Wagon, flygande fästning
- gong, medalj
- grease monkey, mekaniker
- groceries, bomber
- He, Me and You, Heinkel-, Messerschmitt- och Junkersflygplan
- Hen, Henschel-flygplan
- Hurry, Hurricane
- indoor-aviator, hissförare
- joy ride, flygtur
- Mae West, flygardräkt
- musmaids, jakteskort
- rookie, rekryt, nybörjare
- scrambled eggs, prydnader på uniformsmössan
- square-head, nordbo (synnerligen smickrande, inte sant? Reds. anm.)
- tanked, berusad
- taxi, passagerarplan
- tell that to the marines, "den får du allt gå längre ut på landet med". (Vad säger vårt sjöfolk om det? Reds anm.)
- visiting card, bomb
- vulture, dålig flygare

gande för ett av de båda alternativen från Skånes handelskammars sida kunna påskynda ett avgörande i ganska väsentlig grad.

Malmöborna tycks nu ha definitivt fröttnat på att bara gå och vänta medan på andra sidan Sundet Köpenhamns storflygfält Kastrup suger åt sig allt större del av den nu på allvar igångkomna lufttrafiken. Från olika håll betonas med stegrad skärpa nödvändigheten av att något måste göras och göras snabbt. Man betonar att det inte enbart är en skånsk angelägenhet om danskarna skulle lägga beslag på de företräden som orten med de bästa förbindelserna onekligen erhåller. Det är en företeelse som kommer att få efterverkningar över hela landet, inte minst i Stockholm och Göteborg.

Det mest positiva förslaget som hittills framkommit svarar onekligen Skånes handelskammare för. Ett omedelbart igångsättande av storflygfältsbygget på den plats som experterna finner bäst! Under de fyra till fem år som ett sådant bygge kan beräknas taga bör Bulltofta (Forts. å sid. 29)

Ängelholm:

## ALVA PAULSSON

### Strykinrättning

Rönneholmsgat. 18 Tel. 765

### Ängelholm

## GULLBERGS leder i presentartiklar

Papper • Kontorsmaskiner

Kontorsutensilier

Ängelholm. Vid Scalabiografen. Tel. 771

## SÄVSJÖ HUS

GUNNAR HANSSON

Hagsbadsgatan 36. Tel. 784

ÄNGELHOLM

## Järnaktiebolaget

PEIL & LANTZ

Gustaf Adolfs Torg 49. — MALMÖ.

Telefoner 219 23, 210 21, 242 47.

Modellflyg i full sortering!



Modellflyg i full sortering



## S. M. A CARBORUNDUM - PASTA

För effektiv ventilslipning i praktiska förpackningar.

## SLIPMATERIALAFFÄREN

MALMÖ Tel. 233 45 - 237 33





## Jag önskar...

Ingenjör H. Dérantz, chef för KSAK:s modellflygavdelning, har i samband med Nordiska Flygtidningens start uttalat sina förväntningar av det nordiska samarbetet.

- 1) att FLYGET (särskilt PRIVATFLYGET) skall bidra till att stärka den nordiska samhörighetskänslan,
- 2) att PRIVATFLYGET (särskilt MODELFLYGET) med dess hundratusentals utövare skall föra medvetandet om en nordisk samhörighet ut till alla folkgrupper och yrkeskategorier,
- 3) att MODELFLYGET (särskilt MODELFLYGTÄVLINGARNA) skall knyta bestående vänskapsband mellan de nordiska ländernas ungdom och
- 4) att MODELFLYGTÄVLINGARNA (särskilt TOPPRESULTATEN) skall ge hela den övriga världen ett påtagligt bevis för, att Nordens ungdom är flygsinnad.

Har Du reda på, att Du som registrerad modellflygare får rabatt vid prenumeration på NORDISKA FLYGTIDNINGEN? Du får 12 nummer av tidningen för endast 4 kr. (mot 5 kr. i vanliga fall.)

Tala med Din klubbledare, så ordnar han Din prenumeration, eller skriv direkt till Modellflygred., box 118, Malmö 1.

# Modellflyg från hela Norden

MODELFLYGARE SKRIVER FÖR MODELFLYGARE

## Så arbeta vi...

Nordiska Flygtidningen inleder presentation av klubbarna

I FORTSÄTTNINGEN kommer vi att i NORDISKA FLYGTIDNINGEN presentera olika modellflygklubbar — inte endast svenska utan även från våra nordiska grannländer. Alltså klubbkorrespondenter: vässa pennorna och skicka oss en kortare artikel, där vi andra modellflygare kan få en inblick i verksamheten inom er klubb. Detta bör ju samtidigt bli en god reklam för den lokala klubben.

Vi börja i detta nummer med en presentation av Trelleborgs Modellflygklubb — Sveriges sydligaste — som i år anordnade den stora skånska Vintertävlingen, vilken refererats på annan plats i detta nummer.



### TRELLEBORGS MODELFLYGKLUBB.

L iksom fallet är med de flesta större skåne-städer har modellflyget i Trelleborg gamla anor. Redan på trettioalet fanns det en del modellflygare i staden, men trots detta dröjde det ända till 1941 innan Trelleborgs Modellflygklubb bildades. Men sedan klubben väl var ett faktum, satte man i gång för fulla segel. Man byggde flitigt, och många nya medlemmar tillkom. Redan första året vågade man sig på försöket att anordna en nationell tävling, där klubben trots sin korta levnad lyckades placera sig bra. Själva tävlingen blev annars inte så lyckad, vilket till största delen måste tillskrivas det faktum, att tävlingen gick i full storm, vilket skulle ha satt även mera rutinerade tävlingsarrangörer på svåra prov. För klubbens eget vidkommande fick tävlingen tragiska följder. Klubben tappade fullständigt melodin, och verksamheten blev av allt mindre omfattning. Samtidigt ställdes klubben inför de välbekanta svårigheterna med lokalanskaffningen, och resultatet blev, att klubben tynade bort.

I en annan ända av staden bildades emellertid under 1942 en modellflygklubb, vilken fick namnet Stormfågeln. Här hade man tur att redan från början få lokalfrågan ordnad. Bygget kom igång, och inom ramen för denna nya klubb hittades melodin igen. Klubbens modellpark blev allt större, och då inbjudan till 1942 års Skånska Mästerskap kom, kunde trelleborgsklubben sända en stark och representativ trupp. Resultatet blev att Stig Karlsson, en av klubbens främsta tävlingsflygare, kunde resa tillbaka med mästartiteln i klass S3. Även i andra skånska

tävlingar deltog klubben, och flera av medlemmarna placerade sig därvid bra.

Under det följande året, då man ansåg sig ha övervunnit det värsta föret i portgängen, beslöt man att ändra namnet till Trelleborgs Modellflygklubb. Verksamheten fortsatte, men det visade sig svårt att driva fram några nybörjare. Under 1944 fick emellertid klubben sin stora chans. Då Trelleborgs Hemgård startade fick klubben gratis disponera en slöjdsal samt ett litet klubbрум. Man satte omedelbart igång med en nybörjarkurs, och klubbens medlemsantal steg kraftigt. Från ett femtontal medlemmar växte medlemsiffran snabbt till sextio. Samma år blev klubben inregistrerad i KSAK med registreringsnumret M 112.

Under 1945 hade klubben sitt främsta tävlingsår hittills. Medlemmarna deltog i tävlingar i Höör, Malmö, KSAK:s rikstävlingssfinal i Göteborg, Skånska Mästerskapen i Klippan, Landskrona samt anordnade själv klubbmästerskaps-tävling. Vidare avhölls en serietävling med Haglösa Modellflygklubb, en klubb som trelleborgarna själva hjälpt till att starta. Dessutom deltog klubben i Söderslättsmästerskapen, där Lennart Friberg blev mästare i klass S1.

För närvarande arbetar medlemmarna för fullt i lokalerna på Hemgården. En mängd självkonstruktioner har byggts och flugts med skiftande resultat men man har nu gått in för att endast bygga modeller, som man vet flyger bra för att härigenom stå väl rustade för kommande tävlingar. "Vargen" och "Tigern" bygges sålunda obligatoriskt i nybörjarkurserna, och sedan har man gärna övergått till att bygga "Bantam" och "Draken". För inträde i klubben har numera en åldersbegränsning införts, och 13 år är sålunda minimiåldern. Det visade sig nämligen, att antalet yngre medlemmar i annat fall växte till en sådan omfattning, att instruktörerna ej kunde hinna med alla och långt mindre hann med att ordna sina egna modeller.

Klubbens ledare är Karl-Erik Nilsson, och som ordförande fungerar Karl Svensson. Dessutom har klubben ett par erfarna instruktörer i bröderna Lennart och Arne Friberg.

Svårigheterna med lämpliga flygfält för såväl trimnings- som tävlingsflygning är många och svårösta. Vintertid flyger man emellertid mest i Haglösa utanför Trelleborg, och om sommaren har man begagnat sig av strandområdena vid Ljungen.

Klubbens mål är för närvarande att få fram en grupp kunniga och skickliga modellflygare, som skall kunna föra fram Trelleborgs färger med den äran i tävling med de andra skånska klubbarna av toppklass. Hur man skall lyckas därmed... ja, det återstår att se. **Termik.**

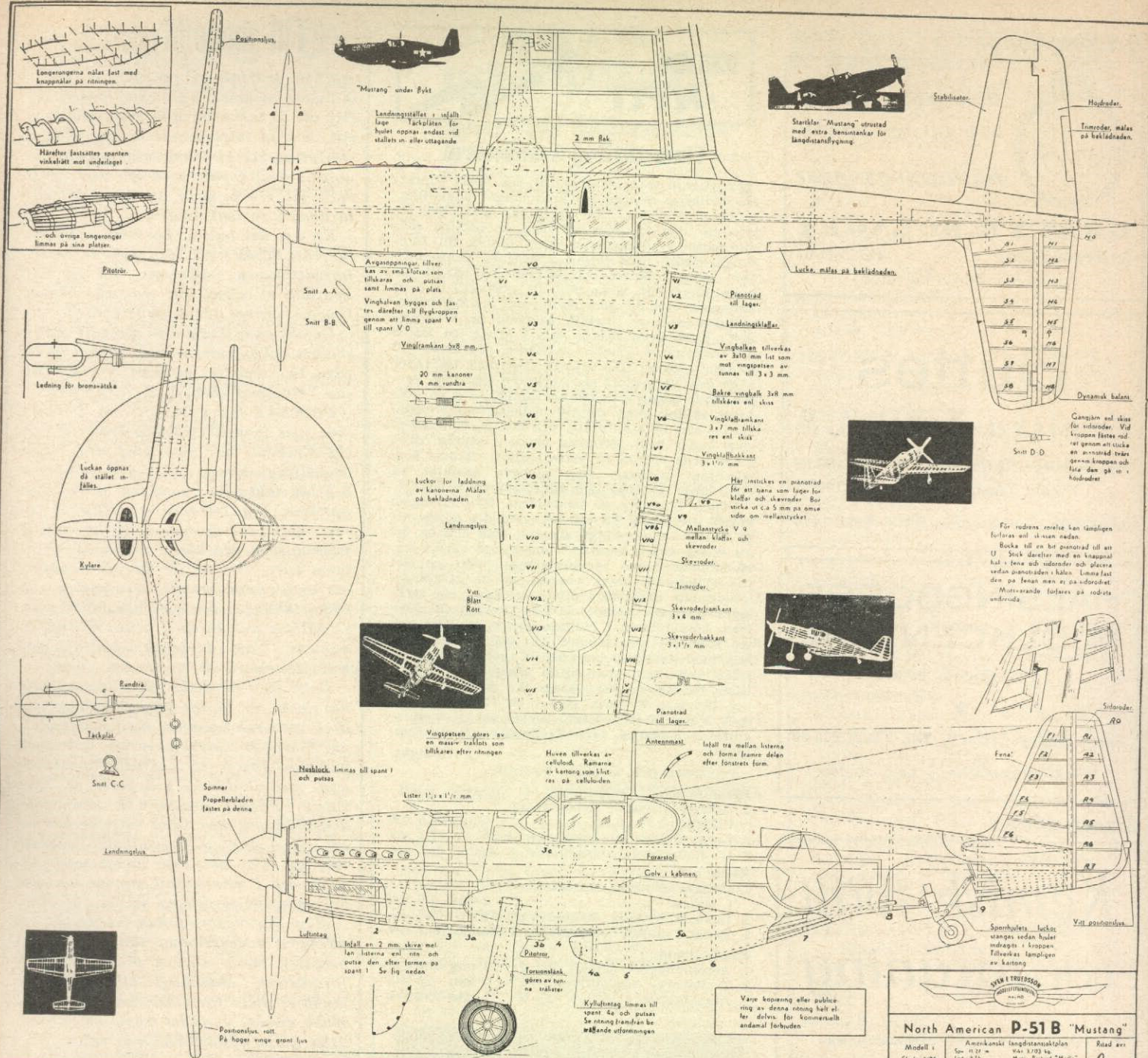
### 1946 års instruktörskurser

Kurs nr	Plats	Datum	Sista dag för anmälan	Kurstyp
18	Stockholm	31/3—19/4	18/3	Kvällskurs
19	Göteborg	31/3—19/4	18/3	Kvällskurs
20	Stockholm	1/5—19/5	15/4	Kvällskurs
21	Göteborg	1/5—19/5	15/4	Kvällskurs
22	— — *)	1/5—19/5	15/4	Kvällskurs
23	Alleberg	24/5—2/6	13/5	Heldagskurs
24	Alleberg	8/6—16/6	27/5	Heldagskurs
25	Näås	8/6—14/7	— —**)	Specialkurs
26	Umeå	22/6—30/6	3/6	Heldagskurs
27	Näås	19/7—23/8	— —**)	Specialkurs
28	Alleberg	21/7—28/7	8/7	Heldagskurs

\*) Platsen för kursens avhållande är ännu ej bestämd.

\*\* Kurserna är endast tillgängliga för elever vid Aug. Abrahamssons Stiftelse. Föreståndaren anvisar sätt och tidpunkt för anmälan.





North American P 51 B "Mustang" — vår svenska J 26 — ingår i Sven Truedssons "Superserie" — en rad fullträffar i spantbyggda modeller, skala 1:25. Ritningens kvalitet talar faktiskt för sig själv.

# DEN BÄSTA MUSTANGRITNINGEN

## 11 instruktörskurser under året

Under innevarande år kommer en mängd nya modellflyginstruktörer att utbildas. Inte mindre än elva gratiskurser kommer nämligen KSAK att anordna under tiden mellan den 31/3 och 28/7. Kurserna äro av två slag, dels heldagskurser, varav tre kommer att avhållas på Alleberg och en i Umeå, och dels kvällskurser, som avhållas i Stockholm, Göteborg samt på ännu en plats, vilken ännu ej slutgiltigt bestämts. Dessutom kommer två specialkurser att anordnas för slöjd- och folkskollärare på Näås.

Heldagskurserna på Alleberg och i Umeå kommer att bli utmärkta semestermål. Deltagarna kommer att förläggas på skolan, och både förläggning och utspisning kommer att ordnas till mycket låga priser. Erfarenheten har för övrigt visat, att man får ett mycket gott utbyte av dessa kurser. Nystartade modellflygklubbar, som förra året skickade någon av sina medlemmar till Allebergskursen, har sedan dess visat sig mogna att ta upp konkurrensen med gamla er-

farna klubbar. De ha kvalificerat sig för ökade bidrag ur statsanslaget.

En nyhet, som effektivt bidrar till att undanröja svårigheterna för klubbarnas medverkan, är de statliga resebidragen. KSAK kommer nämligen att kunna ge kursdeltagarna resebidrag, som i vissa fall torde kunna täcka större delen av resekostnaden till och från kurserna. Dessa bidrag utbetalas i efterskott till godkända deltagare.

Utöver den allmänna byggundervisningen kommer deltagarna att få god utbildning i trimning och flygning och värdefulla insikter i modellflygets teori. Särskild vikt kommer att läggas vid den teoretiska utbildningen. Invecklade formler och beräkningar kommer nästan helt att uteslutas. Undervisningen kommer att läggas efter de metoder, som den färdiga instruktören själv kan tillämpa, när han sedermera skall handleda sina nybörjare.

På Allebergskurserna kommer Sigurd Isacson att för lämpliga deltagare meddela undervisning i högre modellflygteori.

## Skåne storflygfält (Forts. från sid. 27)

provisoriskt förses med en landningsbana, som tillåter fältet att taga emot även DC-4:orna. Ett förslag att under mellantiden använda sig av pendeltrafiken Malmö—Köpenhamn avvisas med bestämdhet av den orsaken att utländska industrimän som t. ex. skall bege sig från London till Malmö för förhandlingar ytterst ogärna kan tänkas vara villiga att först flyga London—Köpenhamn på kanske något mer än en timma och sedan behöva offra lika mycket tid för att vänta i Köpenhamn och därefter komma över till Malmö.

Inom alla ansvarskännande kretsar förefinnes endast en mening — Malmö och Skåne behöver ett storflygfält — inte om tio eller tjugo år — utan snarast möjligt, och varje onödigt dröjsmål medverkar blott till att ytterligare öka det stora förspråget som den danska huvudstaden genom sitt moderna storflygfält redan har. Skall det kunna inhämtas, då måste man börja nu.

**SVEN I TRUEDSSON**  
MODELLBYGGNING

**North American P-51B "Mustang"**

Modell i	Amerikansk långdistansflygplan	Rad av
Skala 1/25	Sp. 11 3/4" Lst. 9 1/2" Höjd 3 1/2"	1000 1/2"

*See*



**Hälsingborg:**



**Guldsmed Gravör**  
Utför allt inom branschen  
**Förlovningsringar**

**GRAVYR-BOLAGET**

S. Kyrkogatan 5 — Tel. 141 61  
(nedanför Odéon-bigrafen)

**Guttes**

**Kemiska Tvätt A.-B.**

Hälsingborg: Södergatan 48. Tel. 193 88  
Filial: Tågagatan 36. Tel. 140 52  
Ängelholm: Vaktgatan 24. Tel. 1414

**HÄLSINGBORGS  
MJÖLKCENTRAL**

Förening u. p. a.

Thure Röningsgatan 2. Tel. Växel 206 30  
Försäljningsställen i hela staden

**Sandviken:**

**Kemisk tvätt  
och färgning**

utföres förstklassigt  
till billigaste pris

**Sandvikens  
Färgeri & Kemiska Tvätt**

Storgatan 32 Tel. 3735

**Stockholm:**

**S. B O R G G R E N**

GARVAREGATAN 3 NF  
Tel. 50 03 24, 50 94 04

Nerv-, Hjärt- och magsjukdomar, Astma, Reumatiska sjukdomar, Kvinnosjukdomar, Sexuella rubbningar, Impotens (könssvaghet hos män).

Förfrågningar besvaras även skriftl.



**Vintertävling i snöstorm**

En skånsk motsvarighet till den stora Vintertävlingen anordnade Trelleborgs Modellflygklubb den 3 mars. Tävingen var egentligen utlyst till den 17 februari, men de häftiga snöstormarna omöjliggjorde varje försök till flygning, varför man måste uppskjuta densamma. Det dåliga vädret och influensans härjningar hade gjort sitt bästa för att reducera antalet deltagare, och de, som mötte upp tävlingsdagen, ställdes inför en verklig skärseld av vedermödor. Snön hade vräkts ihop i drivor på fälten och deltagarna sjönko emellanåt ned ända till midjan i dem. De senaste dagarnas blidväder hade dessutom gjort att markytan töat upp, varför såväl ångar som fält förvandlats till en gulbrun välling med otrolig vidhäftningsförmåga. Luften var rå och fuktig, och den hårda vinden, som under hela tävlingen ökade i styrka, drev modellerna snabbt ur sikte i diset. Tidvis kom dessutom snöbyar, som piskade ansiktet på stelfrusna tävlande och funktionärer.

Någon trimning av modellerna före tävlingen kunde det aldrig bli tal om, utan det gällde att så snabbt som möjligt avverka sina starter för att sedan kunna komma inomhus och värma sig. Modellerna drevo kilometerlångt bort och det var endast en ringa procent av de startande, som kunde genomföra alla starterna. En verklig prestation utförde därför Gunnar Persson från Aeroklubben i Malmö genom att klara av tre starter i den mindre och två i den större segelmodellklassen och därvid notera så goda tider, att han vann båda klasserna. Dagens bästa tid uppnåddes i klass S 2 av trelleborgaren Lennart Friberg, som i en flygning noterade 2 min 59 sek. Lagtävlingen vanns av Aeroklubben i Malmö före Trelleborgs Modellflygklubb.

**Kontakt.**

Prislistan fick följande utseende.

**Klass S 1:**

1. Gunnar Persson, Aeroklubben i Malmö ..... 1 min 14,6 sek
2. Lars Andersson, Limhamns MFK 53,1 sek
3. L. Pettersson, Aeroklubben i Malmö 44,3 sek

**Klass S 2:**

1. Gunnar Persson, Aeroklubben i Malmö ..... 1 min 7,5 sek
2. Lennart Friberg, Trelleborgs MFK 59,7 sek
3. Bengt Lundén, Aeroklubben i Malmö 45,7 sek

**Lagtävlingen:**

1. Aeroklubben i Malmö, lag 1 .. 2 min 39,0 sek
2. Trelleborgs Modellflygklubb .. 2 min 4,0 sek
3. Aeroklubben i Malmö, lag 2 .. 1 min 59,3 sek



En grupp modellflygare från Trelleborg.

**Mörrum behöver klubblokal**

1944 bildade några flygsinnade grabbar en modellflygklubb i "laxstaden" Mörrum. Klubben, som var den första i Blekinge, registrerades i Kungl. Svenska Aeroklubben. Till klubbledare utnämndes Bertil Johnson.

Sedan starten har ett flertal tävlingar arrangerats, varvid många goda resultat noterats. Klubben har även varit representerad vid tävlingar på F 17 och i Karlshamn. Mest framgångsrika tävlingsflygare har Sven Ohlsson, Karl-Eric Petersson och Tord Lindh varit. Då klubben består av helt unga medlemmar, har man specialiserat sig på klass S:1.

Till sommaren planeras flera tävlingar, var till de närliggande klubbarna kommer att inbjudas. Ett minus i klubbens arbete är att den inte har någon klubblokal, varför man får bygga i sina respektive hem, men man hoppas att denna fråga snart skall få sin lösning. **B. J.**

**Till modellflygarna!**

Ja, så träffas vi då igen i NFT:s andra nummer. Först ber modellflygred. att få tacka för alla brev, som kommit in från intresserade läsare. Nästan alla uttrycker en förvissning om att tävlingen skall komma med bra modellflygmateriel, och vi lovar att göra vårt bästa även i fortsättningen.

En hel del bidrag har redan kommit in från läsekretsen, och nya är även i fortsättningen välkomna. På så sätt uppfylla vi också vårt slagord "Modellflygare skriver för modellflygare".

Denna gång kunna vi speciellt glädja skalamodelbyggarna med ritningar till våra två senaste jaktplan North American "Mustang" och D. H. "Vampire".

På KSAK har vi träffat ing. Dérantz, som just kommit tillbaka från en resa till Finland, där han med den finske modellflygledaren, löjtnant Poppius, dryftat aktuella nordiska modellflygproblem. Ing. Dérantz bekräftar på vår förfrågan, att de nya nordiska modellflygreglerna äro klara att tagas i bruk inom kort. Det är för övrigt meningen att under innevarande år anordna nordiska tävlingar i modellflyg under senare hälften av juli eller första hälften av augusti. Som arrangör skall i första hand Danmark ifrågakomma.

Betr. det nordiska modellflygutbytet har man för övrigt börjat röra på sig litet varstans inom de nordiska länderna. Särskilt skåneklubbarna, som även under krigsåren försökt hålla kontakten uppe med de danska kollegerna på "hinsidan" Sundet genom s. k. korrespondentstävlingar har varit intresserade av att få igång tävlingsutbytet snarast möjligt. Det är ju en lagom weekend-tripp och i många fall mindre kostsam än resan till nordligare svenska klubbar.

Men klubbledarna har emellertid vid närmare undersökning ställt sig inför ett betydligt mera svårlost problem. KSAK föreskriver nämligen, att en svensk klubb ej själv får tillskriva en utländsk klubb direkt. I stället måste en hänvändelse göras till KSAK, som sedan söker kontakt med den i detta fall danska huvudorganisationen.

Denna väg blir, som envar förstår, både tidsödande och besvärlig. Man skulle därför vilja ställa en öppen fråga till KSAK, och närmast då ing. Dérantz, om denna sak inte skulle kunna förenklas högst väsentligt, nu då man på allt sätt försöker närma Nordens modellflygare till varandra.

En jämförelse med t. ex. idrottsföreningarna ger vid handen, att dylika problem ej existerar där, utan tävlingsutbytet ordnas i största samförstånd mellan resp. föreningar.

Skulle ej samma princip kunna tillämpas inom modellflyget? Det borde väl kunna räcka om tävlingsanmälan i likhet med vad som gäller vid vanliga svenska tävlingar göres på KSAK:s röda formulär här för.

Detta förslag beror naturligtvis endast vanliga tävlingar och ej landskamper eller större tävlingar, som självfallet skola ordnas av huvudorganisationerna.

Modellflygred.



## BAGERIER

**LANDSKRONA:** Ernfrid Perssons Brödfabrik, Föreningsgatan 89. Tel. 17.  
**LANDSKRONA:** Oscar Wallins Bageri, Solhem, Säby. Tel. 1283.

## BILAFFÄRER

**ESLÖV:** Eslövs Automobilimport, Kanalгатan 23. Tel. 765.  
**ESLÖV:** AB Bilkompaniet, St. Kvarngat. 8.

## BILLACKERING

**MALMÖ:** E. Conrad Mossfelt, Billack.-verkstad, Lundaväg. 17. Tel. 247 59, bost. 772 80.

## BILSTATIONER

**ANGELHOLM:** Taxi, Angelholms Bilstation, Järnvägsg. 5-7. Tel. 407.

## BLOMSTERHANDLARE

**MALMÖ:** Wulffs Blomsterhandel, Bergsgatan 13. Tel. 262 27.  
**LANDSKRONA:** Soldalens Blomsterhandel, Gustaf E. Lundgren, Järnvägsgatan 7 A. Tel. 955.

## BOKTRYCKERI

**ESLÖV:** Eslövs Nya Boktryckeri, Södergatan 2. Tel. 596.

## BUDBYRÅER

**ANGELHOLM:** Angelholms Budbyrå, Storgatan 29.

## BYGGNADSVAROR

**MALMÖ:** AB Gustaf W. Johansson, Södra Förstadsгат. 106. Tel. växel 717 45.

## CYKELAFFÄRER

**LANDSKRONA:** Östers Cykelaffär, B. Asarsson, Östra Infarten 21. Tel. 1960.  
**LANDSKRONA:** Sivys Damfrisering, Siv Lundgren, Timmermansgatan 10. Tel. 2716.

## CYKLAR, SPORT och EL-ARMATUR

**MALMÖ:** E. Dahlbergs Automobilfirma, Spårvägsgatan 2. Tel. 749 30, 749 37, 288 37.  
**ESLÖV:** Hultmans Cykel- och Radioaffär, Norregatan 57. Tel. 1265.

## DAMFRISERINGAR

**ANGELHOLM:** Birgits Damfrisering, Storgatan 30. Tel. 540.  
**LANDSKRONA:** Mildreds Damfrisering, Viktoriagatan 22. Tel. 1996.

## DANSRESTAURANTER

**ANGELHOLM:** Restaurant Thorslund. Tel. 59, 251.

## FLYTTNINGSBYRÅER

**LANDSKRONA:** Nya Flyttningsbyrån, Nilsson & C:o, G. Kyrkogatan 19, Rådmansgatan 9. Telefon 365, 1780.

## FOTOGRAFER

**ESLÖV:** Föjers Foto, St. Torg 4. Tel. 128.  
**LANDSKRONA:** Polyfoto, N. Långgat. 20. Tel. 1990.

## HEMINREDNINGSAFFÄRER

**LANDSKRONA:** Jacobs Heminrednings Efr., Gösta Lindéll, Eriksgatan 22. Tel. 1265.

## HOTELL

**ESLÖV:** Eslövs Stadshotell, Storgatan 16. Tel. växel 48, 89, 604.  
**HALSINGBORG:** Hotell Excelsior, C. G. Magnusson, Drottninggatan 11. Tel. växel 124 57, 124 93.  
**MALMÖ:** Park Hotell, Hjortackegat. 6 a. Tel. 233 81.

## JÄRNHANDLARE

**MALMÖ:** B. Hallmers Järnhandel AB, Bergsgatan 38. Tel. växel 722 55.

## KAFÉER och KONDITORIER

**LANDSKRONA:** Malte Strandbergs Konditori, Repslagaregatan 28. Tel. 1931.  
**LANDSKRONA:** Kungsgatans Café & Matservering, Kungsgatan 5. Tel. 2249.  
**LANDSKRONA:** Nannas Bageri & Konditori A.B., Storg. 22. Tel. 255.

## "Tigern" har moderniserats

De klubbar som under innevarande år rekviderat KSAKs nybörjarmodeller "Vargen" och "Tigern" ha alla kunnat få "Vargen". "Tigern" här däremot låtit vänta på sig. Orsaken därtill har varit, att efterfrågan blivit mycket större än vad man från början hade beräknat. Följden blev, att byggsatsupplagan hastigt tog slut. Under den närmaste tiden beräknas emellertid den nya upplagan vara klar för distribution till klubbarna. I samband med denna nya upplaga har nya originalritningar utarbetats till "Tigern". Den har moderniserats ytterligare en del och kommer att skilja sig något från den tidigare upplagan.

Under innevarande budgetår kommer KSAK att erhalla ytterligare 4.000 byggsatser till "Vargen" och 4.500 till "Tigern". Dessa måste sedan räcka till den 1 juli, då nästa budgetår börjar.

## 1946 års rikstävlingssfinal och SM

En av årets stora svenska tävlingar, Vintertävlingen, har redan avhållits, men ännu är det två stora allsvenska tävlingar, som skola förläggas till lämpliga platser och klubbar. Det är först finalomgången i årets Rikstävling. Tiden för denna tävling har fastställts till den 6-7 juli. Sedan återstår även årets SM, som avhålls den 24-25 augusti.

Båda tävlingarna äro statsunderstödda och skall arrangeras i samråd med KSAK, som själv utfärdar inbjudan, skriver ut kallelser, protokoll och startkort och distribuerar meddelanden till deltagarna.

Den arrangerande klubben skall bland annat ombesörja förläggningen av deltagarna.

## Nya namn i modellflygkommittén

Vid KSAK:s senaste årsmöte fick modellflygkommittén en delvis nya sammansättning. Årets kommitté ser ut så här:

Fabrikör Tyko Stark, Stockholm (ordförande),  
Fabrikör Edvin Landegren, Kolbäck (vice ordförande).

Kandidat Börje Börjesson, Göteborg,  
Fotograf Bertil Dahlqvist, Malmö,  
Ingenjör Ove Huzel, Stockholm,  
Ingenjör Sigurd Isacson, Stockholm,  
Herr Terje Larsson, Malmö,  
Slöjdlärare Georg Lind, Halmstad.

En av de nya inom modellflygkommittén, Bertil Dahlqvist från Halmstad, har i dagarna flyttat sina bopålar till Malmö, där han har fått anställning. Han torde emellertid även i fortsättningen komma att representera Halmstads Flygklubb, enligt vad han meddelar NFT.

## En instruktörskurs ledig

KSAK inbjuder kvalificerad klubb till värdefull medverkan.

En av KSAKs instruktörskurser har ännu ej fastställts. Det gäller den 22:dra kursen, som skall avhållas under tiden mellan den 1 och 19 maj. Man har satt upp följande villkor för eventuellt sökande klubbar:

1) Kursen skall förläggas till en ort, där man kan påräkna ett deltagarantal av omkring 20 man.  
2) Den sökande klubben skall ha tillgång till kompetent instruktör, som kan undervisa i bygge, trimning och flygning samt elementära modellflygteori.

3) Den arrangerade klubben bör ha möjlighet att anskaffa lämplig kurslokal. Hyresbidrag kan påräknas ur statsanslaget.

Till den arrangerande klubben kommer att utbetalas ett lärararvode av 170 kronor. Dessutom tillhandahåller KSAK byggsatser samt list i standarddimensioner.

Det är en stor merit för en klubb att ha medverkat vid genomförandet av en instruktörskurs. Den klubb som har möjlighet att åtaga sig uppgiften bör snarast möjligt tillskriva KSAK eller ringa 23 23 65 personligt ingenjör Derantz för närmare delgivning i saken.

## KARNEVALSLAGER

**ESLÖV:** Karnevalsaget, St. Kvarngat. 25.

## LIVSMEDELSAFFÄRER

**MALMÖ:** L. Hederstens Speceriaffär, Sevedsgatan 11. Tel. 758 69.

## MATSERVERINGAR

**ANGELHOLM:** Centrum-Baren, Lillgårdens Pensionat, Storg. 9. Tel. 775.

## MODEAFFÄRER

**LANDSKRONA:** A.-B. Arelson & Co., Modeaffär, Järnvägsgatan 2. Tel. 947.

## MOTORDELAR och -TILLBEHÖR

**MALMÖ:** AB Motortillbehör, Filialen i Malmö, Ö. Tullgatan 4. Tel. 219 07.

## MÖBELAFFÄRER

**LANDSKRONA:** N. Dahlströms Möbelaaffär, Borgmästareg. 18. Tel. 506.  
**MALMÖ:** A. P. Gylléns Möblerings A.-B., Amiralsg. 12. Tel. 224 92.

## PÄLSVAROR

**LANDSKRONA:** Frithiofs Kvalitetspälsar, Torgpalatset.

## RÖRLEDNINGSENTREPRENÖRER

**LANDSKRONA:** August Andersson, Rörlednings- & Smidesverkstad, G. Kyrkogatan 14. Tel. 655.  
**ESLÖV:** H. Nilssons Rörledningsfirma, Svenskhögsgatan 11.  
**ANGELHOLM:** Angelholms Rörledningsaffär, Storg. 86. Tel. 1227, 415.

## SKRÄDDERIER

**MALMÖ:** Malmö Skrädderiaffär AB, Föreningsgatan 35. Tel. 231 67.  
**ESLÖV:** Uno Holmström, Dam- och Herrskrädderi, Storgatan 30.

## SMÖR OCH OST

**LANDSKRONA:** Ekströms Ostaffär, Torgpalatset. Tel. 2608.

## SNICKERIARBETEN

**MALMÖ:** Ahléns Snickeriverkstad, Pildammsvägen 1. Tel. 103 85.  
**MALMÖ:** S. & H. Olssons Snickeribolag, Kamregatan 17. Tel. 213 95.

## SPECIALAFFÄR I URMAKERI-BRANSCHEN:

**MALMÖ:** P. Bengtssons Urmakeriaffär, Gustaf Adolf torg 51. Tel. 222 18.  
ateljé

## SYATELJÉER

**LANDSKRONA:** Inga-Britt Persons Sy-

## TVÄTT och STRYKNING

**ANGELHOLM:** Märta Landgrens Tvättinrättning, Rönneholmsg. 3. Tel. 756.

## URMAKARE

**LANDSKRONA:** Janne Johnssons Efr., Nils Ekström, Östergatan 4. Tel. 623.

**ANGELHOLM:** Firma F. Hydén, Järnvägsgatan 17. Tel. 222.

# Wasa Kemiska

## Kemisk Tvätt och Färgning

V. Storgatan 16. Tel. 3472.  
KRISTIANSTAD



# VEM VILL HA GRATIS FLYGUTBILDNING?



Segelflyg är 90 % arbete och 10 % flygning, anser N. Carlbom, som här knogar uppför Ällebergshaget med göteborgarnas Baby. Men vad gör man inte för "världens tjugigaste sport"?

## NF GER LÄSARNA ÅTER EN CHANS!

**H**ur många tusentals ungdomar Norden runt — och äldre med för den delen — gå inte i dessa dagar och längta efter att "få luft under vingarna". Många anse det högsta målet för sina drömmar vara att få sväva fram i ett motorlöst segelflygplan som en molnens broder, medan andra åter kanske äro mer tekniskt lagda och vilja gå direkt på motorflyget. Därmed må vara hur som helst — en önskan ha de alla gemensamt: att få lära sig flyga! Det är förresten en önskan, som varje sund människa hyser. Men endast ett ytterst litet fåtal har hittills haft möjlighet att förverkliga sina drömmar — i första hand därför att det ställer sig rätt dyrt. Nordiska Flygtidningen, som tagit till sin uppgift att med alla medel sprida flygsinne bland allt bredare lager av Nordens folk, har i detta syfte tagit ett initiativ, som säkert kommer att uppskattas: Vi kommer — med början omedelbart — att utdela ett stort antal stipendier bland våra prenumeranter för fullständig segelflyg- eller motorutbildning på vår bekostnad.

Grip chansen i flykten — sänd in kupongen idag!

### TILL NORDISKA FLYGTIDNINGEN, Malmö 1.

Undertecknad önskar ifrågakomma vid utdelandet av Edra flygstipendier. Sänd mig närmare upplysning härom.

Jag är redan prenumerant; prenumererar härmed genom att insätta helärsavgiften 5:— kr. på postgiro 24 52 58. *(Stryk det ej tillämpliga).*

Namn: ..... Titel: ..... Ålder: .....

Adress: ..... Land: .....

Eventuell tidigare flygutbildning: .....