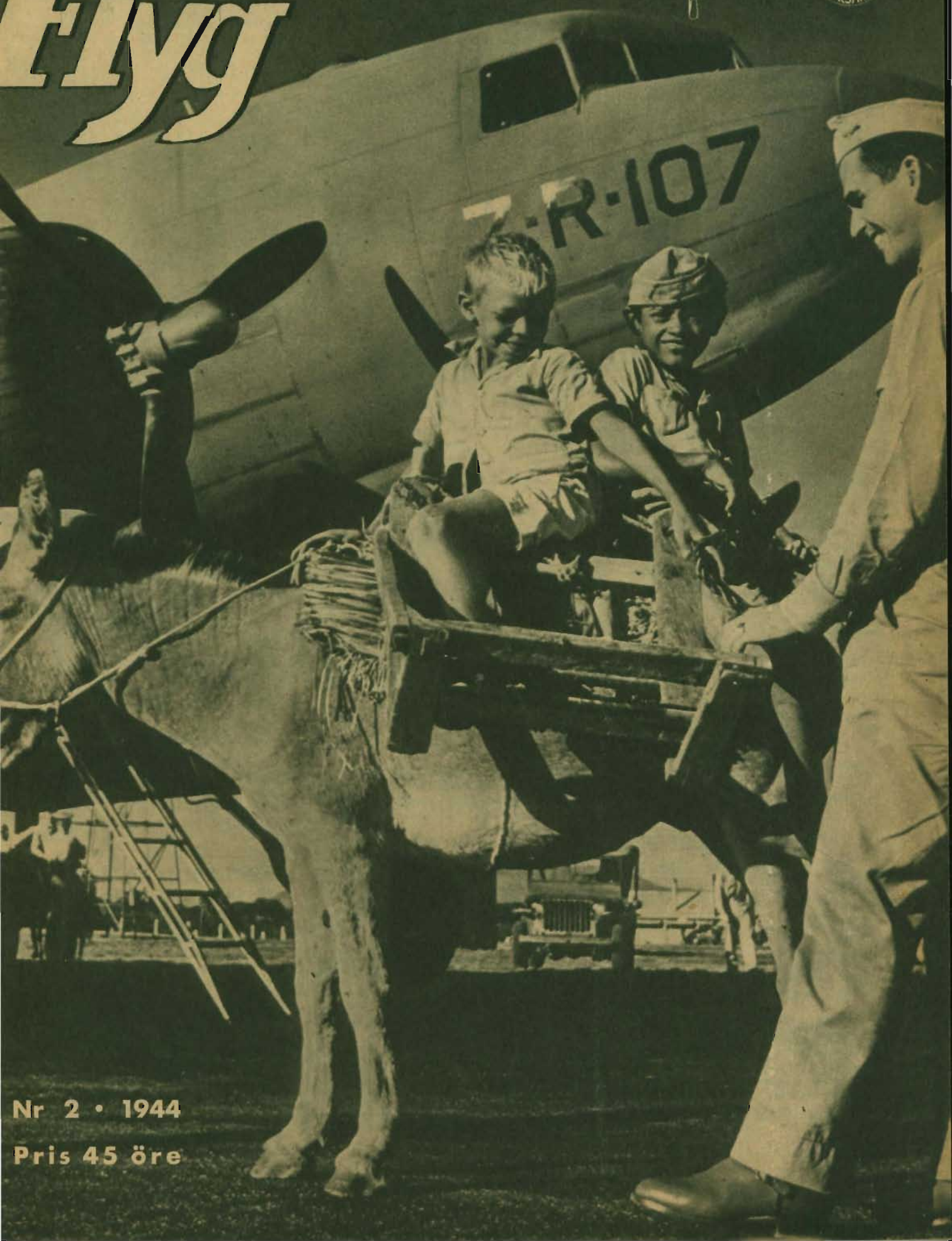


Flyg



Nr 2 • 1944

Pris 45 öre



TIDSKRIFT FÖR FLYGVAPNET

Officiellt organ för
Kungl. Svenska Aeroklubben
Organ för
Föreningen Värnplikliga Flygförare

Utkommer varannan torsdag

REDAKTION:

Västmannagatan 69 1 tr. - Stockholm
Tel. 31 34 58
Huvudredaktör och ansvarig utgivare:
Överste W. KLEEN
Verkställande redaktör: G. KNUTSSON
Tel. 30 11 92
Andre redaktör: H. MILLGÅRD
Redaktionssekreterare: A. WALLIN

ANNONSÄVDDELNING:

Chef: A. HULTIN - Tel. 32 08 11

EXPEDITION:

Förlagsaktiebolaget FLYGNING
Svenvägen 53 - Stockholm

Postgirokonton: 1111.

Prenumerationspris:

Helår Kr. 9:75 - Halvår Kr. 5:—

Fri diskussion i FLYG. Endast redaktionella, osignerade artiklar äro ett uttryck för redaktionen och redaktionskommitténs åsikter. För åsikter, framförda i signerade artiklar svarar författaren.

Ahlén & Åkerlunds Fotogravyranstalt
Stockholm 1944

VIKTIGARE FLYGFÖRBINDELSER

från 15 december 1943 till vidare

Fr. Berlin	8.25 t.	Köpenhamn	10.05 V
>	12.00	>	14.00 V
>	12.00	Malmö	14.30 V
>	13.15	>	25.15 V
>	8.25	Oslo	12.45 V
>	13.15	Stockholm	17.45 V
>	Helsingfors*	>	16.00 D
>	13.30	Åbo*	16.05 D
>	Köpenhamn	Berlin	11.00 V
>	>	>	13.55 V
>	14.15	Malmö	14.30 V
>	10.40	Oslo	12.45 V
>	Malmö	Berlin	21.00 V
>	>	Köpenhamn	8.45 V
>	8.30	Oslo	12.45 V
>	15.40	Stockholm	17.45 V
>	Milano	>	17.45 V
>	8.55	>	13.55 V
>	Oslo	Berlin	13.55 V
>	9.35	Köpenhamn	13.40 V
>	8.00	Berlin	12.30 V
>	Stockholm	Helsingfors*	13.30 D
>	>	>	13.30 D
>	8.00	Malmö	19.10 V
>	8.00	Milano**	14.50 V
>	10.00	Visby***	11.10
>	8.00	Wien**	15.00 V
>	9.00	Åbo*	12.10 D
>	Visby	Stockholm***	12.50
>	Wien	>	17.45 V
>	Åbo*	Helsingfors*	13.30 D
>	>	Stockholm	16.00 D

Tiderna äro angivna i å resp. orter gällande tider.

* Bussens avgångs- och ankomsttider från och till Aeros resebyråer i resp. städer.

** Ankomst följande dag.

*** Trafik måndag, onsdag och fredag.

UTAN ANSVÄRSFÖRBINDELSE!

Obs! På grund av rådande förhållanden äro de europeiska flygförbindelserna ofta underkastade kortfristiga förändringar. Det är därför att rekommendera, att de angivna tiderna kontrolleras hos biljettförsäljningsstället, innan resa anträdes.

Fråga oss om flygning

I denna spalt besvaras endast frågor av allmänt intresse. Insända frågor måste förutom signatur vara försedda med insändarens fullständiga namn och adress samt returporto. Endast två frågor per brev besvaras.

Modellbyggare: Hawker Fury är metallklätt och försedd med två kulsprutor placerade på översidan av motorn och skjutande genom propellerfältet. Red.

R-K-aren Namq: Utom Beechcraft användes såsom ambulansplan i Sverige även Junkers V-34. Beechcraft 18 har följande data: Motorer: 2 st 320 hk Wright R-760E2, Spännvidd: 14,5 m. Längd: 10,4 m. Höjd 2,8 m. Vingytan 32,2 m². Marschhastighet: 312 km/t. Red.

»Modellflygare»: Ulricehamn, bör lämpligen försöka förvärva byggtid t. ex. vid Jönköpings flygklubb. — Anmälan till glidflygkurs på Alleberg skall sändas till Kungl. Svenska Aeroklubben, Malmkillnadsgratan 27, Stockholm. Kursprogrammet är ännu inte fastställt men det går bra att förhandsanmäla sig redan nu. Red.

»Speeds»: Norrköping, kan efter genomgången tekniskt gymnasium antagas som reservofficersaspirant eller vpl. flygförare. För att bli flygingenjör fordras att man samtidigt som den militära utbildningen driver studier vid Tekniska högskolan i Stockholm eller Chalmers i Göteborg. Red.

Intresserad av navigering: Ang. kurskalkylatorer och priset på dessa se svaret till Amatör i FLYG nr 5/43. Red.

Lösnummerköpare: Sök Er till Flygförvaltningens lärlingsskola i Västerås där Ni kan få en gedigen mekanikerutbildning praktiskt taget kostnadsfritt. Se i övrigt svaret till 15-årig lösnummerköpare i FLYG nr 19/43. Red.

Furir T. Andersson, F 3: Tygmärket på Börjessons ärm på sid 10 i FLYG nr 19/43 är KSAKs C-diplommärke som får bäras av alla innehavare av C-diplom. Det kan rekvireras från KSAK till ett pris av kr 1:75 per styck. Red.

Ebbe Olsson, Malmö: För att bli officers- eller res.-off.-aspirant vid flygvapnet fordras att man avlagt studentexamen eller likvärdig examen. Det räcker således inte med realexamen.

Ni frågar också varför rodren på flygplanen i regel äro dukklädda även om planen i övrigt äro helt av metall. Detta hänger samman med vikten. Påfresningen på rodren är icke större än att det räcker med dukbeklädnad. Denna är dock i sig själv mycket stark. Red.

20-års flygintresserad yngling önskar genomgå en A-kurs. Svar till A. Winberg, Box 127, Asele.

FLYGMKANIKER

Ung man med praktik från flygmotorfabr. samt en tids tjänst som 1:a mek. önskar plats på verkstad för resp. o. översyn av flygplan och motorer eller såsom hjälp-mek. vid flygbolag. Svar till »Flygmeko» denna tidnings expedition f. v. ö.

SEGELFLYG

Flygvapnets segelflyg 1943

Segelflyget har under 1943 definitivt slagit igenom vid flygvapnet, vilket bevisas av de goda resultat som uppnåtts. På FLYG:s förfrågan meddelar kapten S.-A. Lindahl att under 1943 erövrades vid de olika flottiljerna sammanlagt 493 A-, 321 B- och 115 C-diplom samt 36 S-certifikat och 4 silver-C. Dessa diplom, certifikat och märken fördela sig på flottiljerna på följande sätt:

	A	B	C	S	Silver-C
F 1	34	14	6	1	
F 2	9	7			
F 3	47	44	6		
F 4	42	24	6	2	
F 5	80	68	40	19	3
F 6	44	27	3	1	
F 7	54	37	6	3	
F 8	22	15	18	7	1
F 9	55	20	11		
F 10	30	19	13	1	
F 11	46	26	6	2	
F 12	22	18			
F 21	8	2			
S:a	493	321	115	36	4

(Utb. fr. o. m. nov.)

Varje flottilj skall fullt utrustad ha 2 st flygplan typ G 101 (SG-38), 2 st Se 102 (Grunau Baby), 2 st Se 103 (Kranich) och 1 st Se 104 (Weihe). Denna uppsättning är också klar med undantag för Kranich, varav de flesta flottiljerna nu fått var sin.

Vid varje flottilj är en major eller kapten chef för glid- och segelflygningen. Han har till sitt förfogande 1-2 segelflyginstruktörer, vilka till sin hjälp ha några biträdande, fullt kompetenta instruktörer.

Kapten Lindahl hoppas mycket av 1944 års verksamhet, som torde komma att avsevärt överstiga fjoljårets på såväl bredden som — höjden.

KSAK:s segelflyg 1943

KSAK meddelar att antalet diplom m m som erövrats på Alleberg och vid KSAK:s anslutna flygklubbar under 1943 var: 621 A-, 302 B- och 165 C-diplom samt 57 S-certifikat och 18 silver-C. Stockholms SFK blev etta bland klubbarna och Aeroklubben i Skåne tvåa. Honnör för dem!

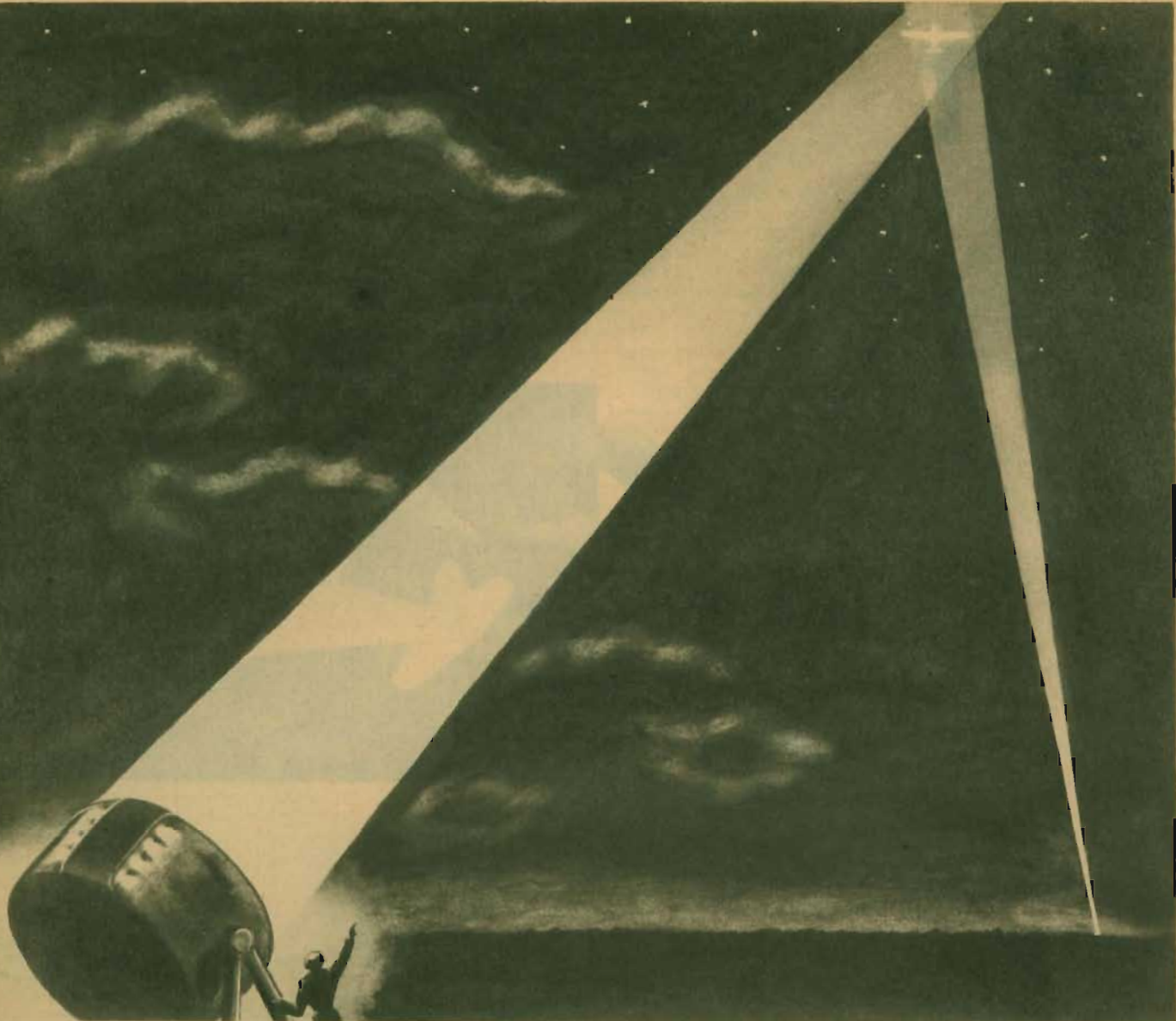
Svensk summa 1943

Om man adderar flygvapnets siffror för diplom m m med KSAK:s för 1943 får man till resultat: 1114 A-, 623 B- och 280 C-diplom (summa diplom 2017) samt 93 S-certifikat och 22 silver-C. Vackra siffror! Vad har manne 1944 i sitt sköte?

15 000 starter på Skarpnäck?

Stockholms segelflygklubb har stora planer för 1944, egentligen föranledda av nödvändigheten att göra skolverksamheten mera ekonomiskt bärig. Efter grundliga ekonomiska kalkyler har klubbens ledning kommit fram till resultatet att 15 000 starter vore en idealisk siffra för 1944. Utbildningsbudgeten för året skulle i så fall balansera på 65 000 kr.

Flygfältsavgifterna för Skarpnäck skulle givetvis komma att stiga avsevärt med ett så väldigt antal starter. För 6000 starter får klubben betala 1 200 kr, vilket blir 20 öre per start. Överskjutande antal starter betalas efter en sjunkande skala, som emellertid ännu ej är fastställt.



Sedan krigets början har Björkvallsflyg flugit 12.700 tim. i försvarets tjänst. Enbart under år 1943 flög bolaget 4.265 tim., vilket motsvarar en flygsträcka av 1.000.000 km eller 25 gånger jorden runt vid ekvatorn.

NATT såväl som DAG

flyger Björkvallsflyg över hela landet för svenska försvaret och bidrager därigenom till att öka Sveriges försvarskraft.

Ni har säkert själv många gånger sett strålkastarna fixera ett flygplan. Tänk då på, att det kan vara ett av våra flygplan och att Ni själv kan få flyga med Björkvallsflyg, då det blir fred igen.

AKTIEBOLAGET

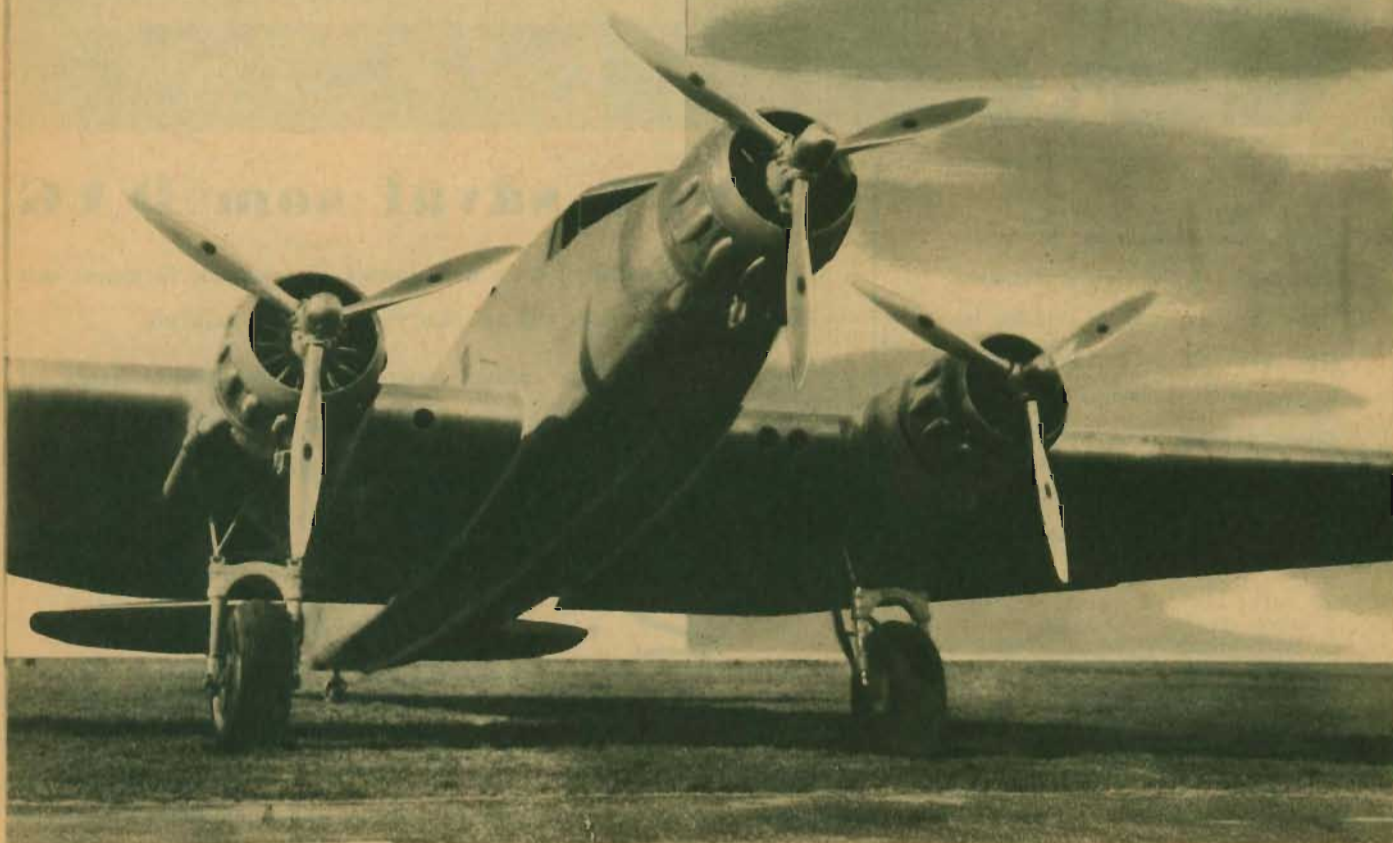


Björkvallsflyg

STOCKHOLM

FIAT

G12



NORDENS STÖRSTA FLYGTIDNING

Privatflygets nyår

Det nya året har medfört betydelsefulla ändringar i privatflygets organisation och funktion. Icke så att grunden förändrats — den består oförändrad med centralorganisationen och de lokala flygklubbarna som lokalorganisationer. Men inom dessa båda grundvalar ha såsom en följd av statsmakernas beslut om statsunderstöd åt segel- och modellflyget införts en hel del ändringar för om det nya året.

Inom centralorganisationen ha styrelse och verkställande utskott fått representanter för chefen för flygvapnet och luftfartsmyndigheten, nämligen överste Silfverberg och luftfartsinspektören Ångström — den sistnämnde återkommer sålunda på tjänstens vägnar till en verksamhet, från vilken han en tid varit utsluten genom en olycklig valutgång.

KSAK:s stadgar ha insänts till Kungl. Maj:t för att underkastas kontroll och stadsfästelse, och klubbens räkenskapsår har omlagts till likhet med det statliga budgetåret, en direkt följd av statsunderstödet.

De nya befattningar inom centralorganisationen som skola tillsättas i enlighet med statsmakernas beslut ha med ett undantag fått sina innehavare, vilka vi presenterade i nr 25/1943. De äro chefsinstruktören för segelflyget, löjtnant J. G. Karlsson och dennes assistent Arne Lindman, samt förste instruktörerna för segel- resp modellflyget Eide H. Lindelöw och ingenjör G. H. Dérantz. Lindelöw är chefsinstruktör vid segelflygets flygdetalj, men han har ännu inte fått någon kollega vid tekniska detaljen.

I första omgången har centralorganisationen uttagit 30 flygklubbar, som skola erhålla statsunderstöd mot uppfyllande av stipulerade villkor härför, nämligen Allebergsskolan, Aeroklubbarna i Göteborg och Skåne, Stockholms segelflygklubb samt flygklubbarna i Norrköping, Trollhättan-Vänersborg, Västerås, Linköping, Örebro län, Eskilstuna, Jönköping, Karlskoga, Gävlebygd, Varberg-Borås, Borlänge-Domnarvet, Halmstad, Värmland, Gotland, Hälsingborg, Skövde, Östra Sörmland, Lidköping, Eslöv, Uppsala, Sandviken, Västerbergslagen, Östersund, Roslagen, Falköping och Luleå.

Ytterligare ett tiotal klubbar ha orienterats om de åtgärder de måste vidta för att de i framtiden skola kunna komma i åtnjutande av statsunderstöd. Dessa klubbar komma — om eller när så anses möjligt och lämpligt — att inrangeras bland de statsunderstödda.

Utbildningen och det därmed sammanhängande löpande arbetet åvilar fortfarande KSAK, men chefen för flygvapnet har att godkänna lärarpersonalen och utfärda bestämmelser för dess verksamhet liksom att inspektera denna, självfallet enbart den statsunderstödda utbildningen. Man kan förmoda att chefen för flygvapnet i regel kommer att överlåta sin inspektionsrätt på flottiljcheferna, vilket medför bl a fördelen av en viss samhörighet mellan flottiljerna och flygklubbarna.

Även materielanskaffningen åvilar KSAK, som planlägger och ombesörjer anskaffningen efter luftfartsmyndighetens godkännande. Här är sålunda luftfartsmyndigheten kontrollerande myndighet. Sannolikt blir det nödvändigt att KSAK upplägger ett centralt förråd för sådan materiel, som upphandlas i större mängd, och vars distribution blir beroende av klubbarnas motprestation enligt bestämmelserna för erhållande av statsunderstöd. Detta utgår numera till snart sagt all materiel för glid- och segelflygning, t o m för hangarer. Tidigare utgick statsunderstödet endast för inköp av segelflygplan.

För innevarande budgetår, d. v. s. intill 1 juli, skola 300 000 kr fördelas. Detta sker efter föregående inventering av vederbörlig klubbens materielinnehav. I regel utgår understödet in natura, vilket finansiellt sett innebär, att klubben får ett visst anslag för ett bestämt ändamål.

Bestämmelsen om sänkning från 30 till 19 år av åldersgränsen för erhållande av diplom har nu trätt i kraft, liksom de i samband därmed införda fria flygningarna för instruktörspersonal.

De mest genomgripande förändringarna avse modellflyget. KSAK har infört registrering av landets samtliga modellflygare och modellflygklubbar, varigenom möjliggöres centralorganisationens ledning av även hela modellflygverksamheten. Därmed har uppstått ett nytt begrepp: registrerade klubbar, medan tidigare endast funnits anslutna. Det är naturligt att formen för registrering av klubbarna är vida friare än för anslutning. Vad modellflyget beträffar hänvisa vi i övrigt till ing. Dérantz artikel i ämnet i nr 1.

Chefen för flygvapnet har efter samråd med KSAK utfärdat bestämmelser för indelningen av instruktörspersonalen samt för kompetensfordringarna å denna. Härvid har införts en ny kategori: segelflyglärare. Dessa avses, förutom för glid- och segelflygutbildning (A-, B-, C-skolning) såsom lärare i med dubbelkommando försedda segelflygplan vid utbildning i instrument- och avancerad flygning. Segelflyginstruktör handhar glid- och segelflygutbildning (A-, B-, C-skolning), medan glidflyginstruktör handhar endast glidflygutbildning (A, B-skolning). Segelflyginstruktörerna ha sålunda samma befogenheter som tidigare, medan glidflyginstruktörerna i viss mån äro jämställda med de tidigare biträdande instruktörerna, dock med den skillnaden att glidflyginstruktör får självständigt utöva sin befattning.

Kompetensfordringarna på instruktörspersonal äro betydligt strängare än förr. Under övergångsperioden 1943/44 beviljar dock chefen för flygvapnet, som är godkännande myndighet för all instruktörspersonal, i särskilda fall undantag från dessa kompetensfordringar.

Beträffande kompetensfordringarna må först framhållas att varje klubb som bedriver skolverksamhet skall ha en gruppchef.

Gruppchef skall vara särskilt lämpad att handha ledningen av den lokala glid- och segelflygverksamheten, äga gott handlag med ungdom samt hysa intresse för idrott och friluftsliv.

- Han skall äga god kännedom om av luftfartsmyndigheten utfärdade föreskrifter om glid- och segelflygverksamhet;
- äga kännedom om glid- och segelflygutbildning samt bygghverksamhet;
- inneha segelflygcertifikat;
- ha uppnått 25 års ålder.

Segelflyglärare skall

- ha fullständig flygförareutbildning samt med godkända vitsord ha genomgått av flygvapnet eller KSAK anordnad särskild kurs för segelflyglärare;
- med godkända vitsord ha genomgått av flygvapnet eller KSAK anordnad segelflyginstruktörskurs;
- ha god praktik som segelflyginstruktör;
- besitta erfarenhet av segelflygplanbogsering med motorflygplan;
- inneha motorflygcertifikat (A:2);
- inneha segelflygcertifikat;
- ha uppnått 20 års ålder.

Segelflyginstruktör skall:

- med godkända vitsord ha genomgått av flygvapnet eller KSAK anordnad segelflyginstruktörskurs;
- besitta erfarenhet beträffande sättet att med olika startmetoder bedriva glid- och segelflygutbildning;
- inneha segelflygcertifikat;
- ha uppnått 19 års ålder.

Glidflyginstruktör skall:

- med godkända vitsord ha genomgått av KSAK anordnad glidflyginstruktörskurs;
- besitta erfarenhet att med olika startmetoder bedriva glidflygutbildning;
- inneha segelflygcertifikat;
- ha uppnått 18 års ålder.

Organisationens fasthet, männen i organisationen och de noggranna bestämmelserna för deras verksamhet liksom den lika noggranna kontrollen äro en borgen för att privatflyget går en sund utveckling till mötes. Förberedelserna äro slutförda — flygningen kan börja.



En mot tio.

Finska flygupplevelser under
Östkarelen himmel

Av JORMA SAARINEN

Jag hade ej ens hunnit läsa slut den uppbyggliga äktenskapsnovellen i »Veckotidningen» innan våra maskiner, som legat alarmberedda, redan voro i luften och togo höjd österut. Av oss startade blott fyra. Enligt gammal vana väntade vi att de välöfva dammoln, som de startande maskinerna rivit upp, skulle förmå ryssarna att ställa kosan mot hemmets hård. Såsom ock skedde. Enligt luftbevakningens meddelande vände ryssarna först söderut och sedan hemåt. Gott. De våra slogo in på den kurs som kanske kunde avskära deras hemfärd.

Den dagen hade ryssarna tydligen beslutat föranställa en bättre flyguppvisning. Luftbevakningen meddelade att grupper om cirka 10 plan rörde sig litet här och där. Lyckligtvis hade också vi en annan grupp om fyra jagare under ledning av den gamla mästaren Juutilainen i luften. Pojkarna lät sig därför ej avskräckas utan fortsatte österut. Då de nått en betryggande höjd stannade de och cirklade ovanför en rysk flygplats vid Murmanbanan. »En har just lättat, en annan startar som bäst», hördes löjtnant Pekuris lugna röst i högtalaren. »Låt dem starta i lugn och ro», hördes flygmästare Juutilainen meditera. »Vi anfaller först då det finns mera att skjuta på.»

Vi, som på marken samlats kring radion, voro fyllda av spänning. Pojkarnas lugn gick oss på nerverna, då vi visste att flera ryska divisioner voro i rörelse och att ständigt nya startade från fälten i Murman. Vi förstodo att en strid var förestående. Vem skulle anfalla först, huru skulle våra pojkar klara sig mot den förkrossande övermakten? Sådana voro de tankar som korsade våra hjärnor, medan vi väntade att de första rapporterna skulle börja inlöpa.

En lång stund var radion alldeles tyst, tills översergeant Korhonen's röst plötsligt bröt tystnaden. »Kom för tusan och hjälp! Två Mickir* har hängt sej fast i min svans!» — »Lv-batterierna skjuter», röt en annan — och sedan hörde man på en lång stund ingenting ordentligt i högtalaren. Det var först sedan pojkarna landat som vi kunde få en klar bild av stridens förlopp.

Juutilainen hade öppnat balen genom att flyka ned på en Hurricane som skruvad sig uppåt under honom. Löjtnant Pekuri och sergeant Anttila stannade uppe för att skydda honom mot överrumplingar. Ur Ohukainens grupp hade löjtnant Alvesalo och sergeant Korhonen skilt sig för att slåss med de ovannämnda Mickirna. Löjtnant Alvesalo hade nämligen hört Korhonen's röst i sin radio och skyndat till hjälp, men då

* Micki är de finska flygarnas smeknamn för de ryska MIG-jagarna.

Ibland kan det hända att också en flygare blir tvungen att traska till fots. Såsom ni nu strax skall få höra.

I högkvarterets rapporter kan man ibland under rubriken »Luftstridskrafterna» få läsa ungefär följande: »På östfrontens mellersta avsnitt mötte våra jaktflygare en flerfaldigt överlägsen fientlig styrka. I den luftstrid som uppstod sköto våra jagare ned 5 ryska Hurricane-maskiner. Två av våra maskiner tvingades nödlända, men flygarna räddades.»

Meddelandet är lakoniskt och kärnfullt, men nu i krigstid väntar ingen att några flygmaskinens öde skall väcka sensation då i spalten bredvid under jätterubriker förkunnas t. ex. att Rommel ledsnat på landskapet i Nord-Afrika. Och dock är meddelandets sista sats: »flygarna räddades» mycket viktig och ofta ytterst innehållsrik, i synnerhet för flygarna själva. Måhända kan det roa en och annan att höra huru en sådan räddning går till. Jag skall försöka skildra en händelse som vid midsommartiden satte nerverna i vår division på ett hårt prov.

Det var en helt vanlig försommardag i Öst-Karelen. Solen brände rätt het, i synnerhet ovanom molnen. Vår grupp hade strött ut sig i geografien bredvid flygfältet och försökte efter bästa förmåga uppmagasiner ultravioletta strålar för den kommande vinterns behov. En sportdåre svettades med en kula och en sergeant med överkroppen bar försökte vräka sig över en hoppribba. Gruppens vicechef masade sig på rygg och blinkade då och då med vänstra ögat som för att påminna sig själv om att han kanhända också hade annat att tänka på än sin fästnö.

Då — ja, huru skall jag väl skildra det — försvann dagens blida ro som en väloljad blix. Luftbevakningen meddelade på sitt finurliga språk, att 12/? färdas »där och där» med kurs på vårt flygfält.

hade vår duktige översergeant med sin gamla stridsrutin redan klarat av sina trätobröder på det naturligaste sättet: Den ena sköt han ned och den andra fann det bättre fly än illa fäkt. Någon hade trott att luftvärnet sköt, men krevadmolnen härstammade från granaterna ur Mickirnas kanoner, med vilka de öppnat eld mot sin motståndare på tre km avstånd.

Flygmästare Juutilainen hade med sin grupp dragit sig längre söderut för att anfalla en formation om sex plan och löjtnant Pekuri hade stannat ensam kvar med sergeant Anttila på den första stridsplatsen, då de plötsligt anfördes av 5 Hurricane. Anttila fick tydligen genast svåra träffar i sin maskin och begav sig i glidflykt västerut. En Hurricane skilde sig från de andra för att följa honom, men löjtnant Pekuri lämnade ej sin skadskjutna kamrat i sticket. Han vräkte sig i en brant sväng efter fienden och i sin gamla goda stil förpassade han Hurricane'n till ryssarnas himmelrike.

Under tiden hade de fyra återstående ryssplanen störtat sig efter löjtnant Pekuri, och nu vidtog den gamla vanliga leken under den karelska himlen. Fyra ryssar mot en av de våra. Nåja! Löjtnant Pekuri åtnjuter ej utan anledning rykte att vara en skicklig flygare. Efter en stund hade han skakat sina motståndare från livet och började nu i ensam majestät fundera på hemfärden. Under kurvstriden hade han råkat lågt ned och flög nu i höjd med trädtopparna över en sjö, då han plötsligt överraskades av en ensam Hurricane, som tydligen hade onda avsikter ty han var tvungen konstatera att ryssens spårlysam ammunition satt hans högra bensintank i brand. När Hurricane'n susade förbi honom tryckte han kvickt på sidorodret och sände en svärm nickel i motståndarens bränslebehållare, varvid Hurricane'n hastigt förvandlades till en f. d. Hurricane.

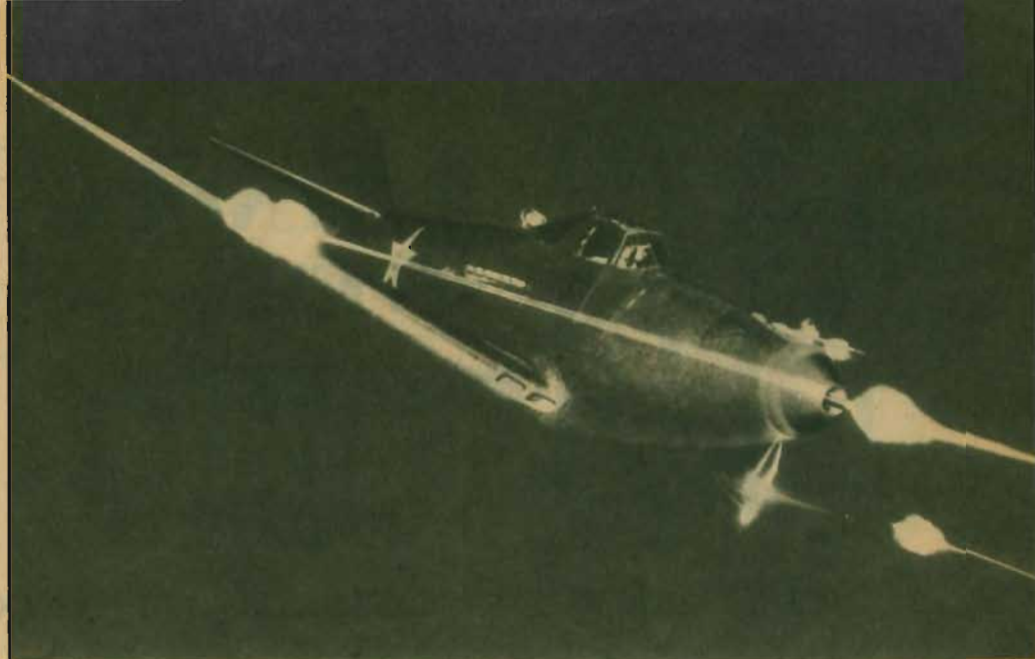
Men för löjtnant Pekuri återstod det nu blott att nödlända, ty det är rätt otrevligt att färdas i ett brinnande flygplan, åtminstone längre sträckor. Han hade just funnit en lämplig landningsplats när ännu en Hurricane uppenbarade sig och placerade en serie i hans vänstra bensintank. Den också fattade eld, naturligtvis, och i detsamma

(Forts. på sid. 18.)

BORGIA VANDRAR GENOM FLYGPLANNAMNENS DJUNDEL

Kårt barn lär enligt sakkunskapen vara begåvat med många namn och den rikt blomstrande floran av flygplannamn jävar ingalunda denna sanning. Det finns knappast någon i kriget deltagande flygplantyp — de flesta korrekta tyska undantagna — som inte jämte sina invecklade bokstavs- och sifferbeteckningar också har ett »riktigt» namn. En del typer ha för säkerhets skull två-tre stycken.

Att England är föregångsland på detta område förvånar knappast. Engelsmännens förmåga — man kan nästan kalla det behov — att hitta på träffande namn på allt och alla är ju välbekant. Engelskt »sportsmanship» vägrar att i tekniska hjälpmedel se döda föremål. Vare sig det gäller en cykelhäst, en fridfullt vaggande weekendbåt på Themsen eller ett flygplan, så ser engelsmännen däri en vän och kammrat. Och en god vän kallar man ju inte gärna



»Airacobra» — den flygande glasögonormen — har ett fruktansvärt sting som synes av denna nattbild.

ALLMÄNMBILDNING PER FLYG

XYZ—123 eller något liknande. Han måste ha ett namn och det får han.

Naturligtvis har engelsmännen inte varit ensamma om att gemyttligt namnge sina flygplan, långt därifrån, men de voro som sagt de första som konsekvent genomförde systemet.

Vill man ge sig tid och göra sig besvär att närmare studera dessa flygplans namn, skall man finna, att det är en ganska fascinerande sysselsättning man gett sig in på. Och i hög grad allmänbildande (kanske ett uppslag för hr frågesportmagister K., som väl vid det här laget är rätt utarmad på dylika). Man märker att man kan förvärva en ganska gedigen flygplankännedom, även om den tekniskt väger fjäderlätt, endast med hjälp av sitt gamla mer eller mindre nötta skollexikon och en uppslagsbok.

Är man fallen för systematisering, har man knappast någon svårighet att se de huvudlinjer, efter vilka namnvalen skett. Och skulle man händelsevis vara ändå mera fallen för systematisering, kan man t o m göra en liten uppställning, ungefär i den här stilen: 1) namn med historisk bakgrund, 2) geografiska namn, 3) djurnamn (ofta skräckinjagande), 4) allegoriska namn (d:o), 5) diverse (ett välsignat begrepp, vilket som ett läskapper säger upp alla svårplacerade poster).

I följande lilla översikt kommer dock



»Dauntless» betyder oförfärad.

den gamla hederliga bokstavsordningen att tillämpas.

När man hör namnet (Fairey) *Albacore*, frågar man sig strax om det är fågel eller fisk. Var bara lugn, det är fisk, en ganska ämportvande sådan till på köpet. *Albacore* är en stor västindisk fisk, släkt med tonfisken. (Bell) *Airacobra* betyder helt enkelt den flygande glasögonormen (kobra), till vilken art flera av jordens giftigaste ormar hör.

(Grumman) *Avenger* är åtminstone för den något språkkunnige en lättare vät att knäcka. *Avenger* betyder »hämnare» och då typen släpptes ut ungefär samtidigt med Förenta Staternas inträde i kriget, fick namnet sin speciella betydelse: hämnd för Pearl Harbor.

(Martin) *Baltimore* är uppkallad efter den store amerikanska industristaden med samma namn. Rent geografiskt är också

namnet (Brewster) *Bermuda*, viktig flott- och flygbas, tidigare även kurort för miljonärer.

Det är inte otänkbart, att engelska *Blenheim* bombare ibland flyger över sin namn på tysk mark. *Blenheim* är nämligen detsamma som *Blindheim*, en liten by i Bajern, där engelsmän och österrikare under Marlborough år 1704 besegrade fransmän och bajrare. Det fanns tydligen kufiska maktkonstellationer redan på den tiden! (Bristol) *Bolingbroke* slår upp ett annat blad i Englands historia. Viscount B. var en statsman av stora mått och med fanatisk rojalistisk övertygelse. Början på 1700-talet.

(Brewster) *Buffalo* är ett namn som kommer inte bara amerikanska strängar att vibbera. Säkert har det resonansbotten även hos oss. *Buffalo* betyder helt enkelt buffel, fast man mest tänker på det i kombination *Buffalo Bill*. Men hur många var det som visste, att det fannits två *Buffalo Bill*. Den förste var jägaren W. Mathewson, som fick namnet, då han under byggandet av Pacificbanan försåg arbetarna med buffelkött. William Cody, den världsberömda *Buffalo Bill*, var anställd hos den förre, tog namnet i arv, slogs med en viss framgång med indianer och slutade som grundare av en »Wild-West»-cirkus. Till sist är *Buffalo* en stor industristad i

(För. på sid. 30.)

Till vänster här nedan synes den nya Grumman »Hellcat», som naturligtvis betyder helveteskatt, och till höger »hämnaren» *Avenger* i engelsk tjänst under namnet *Tarpon*, som är en stor silvverglänsande fisk i det civila.



30

SEKUNDER ÖVER TOKIO

— DEN HITTILLS SENSATIONELLASTE FLYGKRIGSSKILDNINGEN —

VII.

Sjunde avsnittet av Ted Lawsons skildring av raiden mot Tokio handlar om återfärden till USA. De svårt skadade amerikanska flygarna ställde, när de nödtorftigt hopplappade, ja, en del av dem bara som halva människor återfördes till hemlandet, den frågan till varandra: Var det värt kostnaderna? Svaret ges här nedan.

Var det värt kostnaderna? frågade en av pojkarna mig den kvällen, raidens fulla historia berättades för oss.

Det var en fråga som tälde att tänkas över. Jag kom dock till slut till den slutsatsen, att offret var värt det resultat, som nåddes. Kanske inte ifråga om de skador, vi lyckades åstadkomma. Men det blev en väckelse för hela USA. Mina kära landsmän upptäckte, att vi trots allt var karlar att ge japanerna ett ordentligt hugg igen. Och rätt i hjärtat till på köpet.

Faktum var, att jag inte haft någon tanke vare sig på mitt land eller mina landsmän, när jag anmälde mig. Jag satte mig inte ner och funderade, om tilltaget var värt — låt oss säga förlusten av ett ben. Men efteråt, ja då vaknar eftertanken. Då går det upp för en, att det inte var ett stort äventyr, det var en allvarlig sak, som angick ett helt folk. Och man hoppas ödmjukt, att man gjort sin sak bra.

En månad jagade japanerna oss. Det sista och nära på framgångsrikaste försöket ägde rum den 4 juni, när transportflygplanet förde oss bort från Kweilins lilla flygfält, som slogs sönder och samman en stund efter det vi lyft. Vi nådde så småningom Kunming. Doktor White var just i färd med att sköta om min benstump, när två av mina kurskamrater från flygskolan dök upp. De förde var sin »flygande tiger». Det var pojkar, som varit med om litet av varje. De berättade om flygstrider med japaner, som hävde sig ur sina störtande maskiner — utan fallskärm. Japsen tycktes ha nån konstig motvilja mot att begagna fallskärmar. De berättade och log. Om rader av ultramoderna Curtiss P-40 längs flygfältet — av papier maché — som japanerna bombade med frenesi. Och gott resultat.

I Kweilin blev det beslutat, att jag och McClure skulle skickas fortast möjligt hem till Washington. Det behövdes ingen doktor för att få mig begripa, att benet måste kapas på nytt. McClures skuldror hade läkt ihop fel.

Den 5 juni flög vi över Himalaya på 6000 meters höjd. Det fanns inte syrgasmasker åt oss alla. En välsignelse, ty därmed somnade jag bort från alla plågor åtminstone för någon stund. På flygfältet, där vi landade, mötte Bob Gray, som var med vid mitt bröllop som vittne. Ena dagen flög han ett transportflygplan, andra dagen fick han gå upp i en P-40 och skjuta bort anfallande jaktflygplan. Det var sista gången jag såg honom i livet.

Samma dag på kvällen nådde vi New Delhi och inkvarterades på Hotel Imperial. Det kändes rent makabert med ett så luxuöst kvarter — jag skulle ha föredragit att redan där få en ordentlig behandling. Isvattnet var ljuvligt i min illa åtgångna mun — men högarna av exklusiv mat, de vackra gardinerna, de tjocka mattorna, möblemanget — det bröt litet för mycket mot allt, vad vi måst utstå.

På morgonen den 6 juni hoppade jag på mina kryckor neråt staden. Jag måste väl ha några småsaker med mig hem åt dem. Sorgligt nog var kassan skäligen mager. Från det ögonblick vi lämnade San Francisco till starten från »Hornets» hade vår lön sänkts från 6 dollar till 1 dollar per dag. Reglementet föreskrev så.

Det var inte precis så lätt att röra sig på kryckorna inne i butiken. Och medan jag hoppade hit och dit, tilltalades jag av en kolonialtjänsteman i tropikhjälm. Han stirrade på min vanvårdade företeelse, på benstumpen, på mitt ansikte.

— Ni har väl varit med om kriget, gamle gosse, sade han ointresserat.

Jag höll på att svara med ena kryckan. Men vad tjänade nu det till? Det var bäst att börja vänja sig vid medmänniskornas tanklöshet. — Nej, svarade jag upplysningsvis. Det var inte kriget. Jag har blivit sparkad av en kanariefågel, sade jag och övergick till att köpa en billig papperskniv av elfenben åt Ellen. Tja, det var ju min stil.

Hemkommen till hotellet kom jag att tänka på, att jag borde sända henne ett telegram. Det gick inte — jag kunde inte formulera ihop de ord, som skulle skildra det som gått över mig. Det blev inget telegram.



Under de värsta dagarna borta i Kina hade jag legat och fantiserat om glass och äppelkaka. Bra barnsligt kanske men man kan nu bli sådan. McClure och jag beslöt att ägna resten av den dagen åt just de delikatesserna. Vi tog oss ut på stan. Två makabra figurer med föga av hjältegloria över sig. Två amerikanska soldater tog hand om oss och hjälpte oss till det rätta stället. Vad vi frässade.

Natten blev svår. Jag stod inte ut till slut, gick ner och skaffade mig en vagn. Efter tre timmar råkade jag på två soldater, som drev nedåt en mörklagd gata i sällskap med en flicka. De accepterade min inbjudan och resten av natten kuskade vi runt staden under avsjungande av goda sånger. Ett halvt dygn närmare Washington och riktig vård.

Morgonen därpå, söndagen den 7 juni, flög vi över till Karachi. Staden är en sorts clearingstation för de stridsflygplan, som Atlantfärjan levererar till de olika fronterna. Där stötte vi ihop med ett helt gäng av kamraterna från Tokioraiden — Greening, Hilger, Smith, Holstrom, Wilder m fl. De hade varit i gång igen sedan månader, några vid Atlantfärjan. Alla var på väg hem.

Klockan nio på kvällen bars jag in i en Stratoliner, flög hela natten och landade på morgonen vid Bagdad. Frukost på fisk och ägg och så i väg över Palestina, tvärs Suezkanalen till Kairo. Alla kamraterna störtade iväg för att ta sig en titt på pyramiderna och Sfinxen. Det var inget för en enbent herre. Jag trasslade mig till en telegrafstation för att få iväg det uppskjutna telegrammet till Ellen.

Jag skrev ner hennes namn och adress.

Hur skriver en vanställd invalid till sin ovetande hustru? Hur skulle det fruktansvärda budskapet formuleras i ord? Ord, som kanske skulle krossa resten av mitt liv i spillror — vad visste jag? En invalid tänker underliga tankar. Jag stirrade på det tomma papperet. Rev det i bitar.

Det var kanske mer än mitt yttre, som var vanställt. Kanske jag bara var feg. Ingen av kamraterna kunde ge mig det rätta rådet. Nej, jag skulle nog i stället lägga in mig på sjukhuset i Washington, låta dem plästra ihop ett nytt ansikte och lära mig hoppa omkring på ett konstgjort ben. Sen skulle jag låta Ellen veta, att jag inte längre var kvar i Kina utan resa till henne och säga sanningen. Näkna sanningen just nu var för fruktansvärd.

Morgonen den 10:de när vi skulle äntra in i en ny maskin befanns två av oss ha fått blindtarmsinflammation. Det var Clever, som gått genom helvetet han också med ett sönderslaget ansikte, och Ozuk, som hängde blödande över avgrunden nära två dygn. White skickade dem tvärt till sjukhuset.

Fram på eftermiddagen hamnade vi på en flygbas invid Nilen och fick middag i officersmässen. Någon av oss bladdrade igenom några tidskrifter, och öppnade händelsevis LIFE för den 1 juni.

Allas våra porträtt stod där.

— Banne mej, det tycks finnas folk som kommer ihåg oss, ropade någon i högen. Jag jämförde i skymundan mitt porträtt med bilden i spegeln. Två skilda karlar. Det där rev upp alla gamla sår. Hela natten, medan vi flög över Centralafrika till nästa flygplats i Nigeria, plågades jag av hundra och en obesvarade frågor. Vad skulle jag ta mig till när jag en gång blev utskriven från sjukhuset? Varför hade jag inte skrivit till Ellen från Kina? — Nej, det var nonsens — benet varade sig värré än någonsin. Munnen läkte ihop på det mest formlösa sätt. Jag hade inga tänder.

Ett nytt hopp över urskogen till Guld-kusten. Här blev det översyn på motorerna före skuttet till närmaste kontinent. Flygkamraterna tog oss med på en tripp ut i djungeln och vi fick med oss foton av långhåriga svartingar, deras goona-goona hustrur och döttrar.

Sent på kvällen bordade vi Stratolinern och steg upp i den formlösa natten. Kamraterna somnade snart. Jag kunde smyga mig upp och hoppa på mina kryckor fram till föraren. Han var ensam just då. En karl av den rätta ullen. Han nickade åt mig att ta den tomma stolen. Jag kom så nära stjärnorna.

Niswander, föraren, anade mina tankar. Han kopplade ifrån automatstyrningen.

— Jag förstår hur du känner det. Ta hand om henne ett tag!

En hel timme förde jag Stratolinern. Det var en befriande känsla att få föra en maskin igen. Vad det gjorde gott.

Det är tre timmars tidskillnad mellan Guld-kusten och Natal. Följaktligen var vi framme några timmar efter midnatt, tankade och fortsatte natten igenom till Belem. Den dagen blev det uppehåll. Vid middagstiden den 15 var vi redan i Trinidad och upptäckte att det fanns kall Coca Cola och samma sorts usla spelmaskiner som hemma. Före kvällen var vi i Puerto Rico.

Det var tid att snygga upp sig för hemkomsten. En skjorta och ett par byxor var just vad som behövdes och ett nytt flygarmärke. På foten bar jag alltså en svart toffel. Det var en present från en kines — det vill säga han hade presenterat mig två och vid upptäckten av sitt miss-tag hade han blivit förtvivlad.

Vi inkvarterades för natten i en kasern. Mitt rum låg en trappa upp. Mörkläggningen var redan igång, när jag skulle ta mig upp. Jag måste ha ljus för att kunna komma till rätta, men var gång jag knäppte på strömmen, hördes ett härsken från alla håll, och jag måste släcka. Så fortgick det gång på gång, tills en sergeant kom och gav mig en grundlig utskällning.

Han tände själv ljuset — han hjälpte mig upp, och det var ingen rolig procedur. När vi sent om sidor kommit upp, hittade vi en annan kurre i min bädd. Jag hade fått ett rum på nedre botten. Det var vär-



VÄRLDENS BÄSTA FLYGPLAN

De två första diskussionsinläggen med anledning av julnummerartikeln: Vilka äro världens bästa flygplan? publiceras här nedan. Det första kommer från Danmark, det andra från Finland.

Vår danske läsare Bent Budde-Lund skriver:

Jaktbombplanet »Typhoon» är så vitt jag kan förstå det bästa av sin typ. Närmaste konkurrent är väl Focke Wulf FW 190. Man vet tyvärr ingenting ännu om FW 290 men kan väl utgå ifrån att den är en förbättrad upplaga av FW 190 och väl då ligger i samma klass som »Typhoon». Det samma kan väl sägas om Messerschmitt Me 210 och Me 410. Me 210 torde dock redan nu vara det bästa långdistansjaktbombplanet, varför det inte spelar så stor roll, om Me 410 är ännu bättre.

Frågan om »Seafire» eller »Corsair» är det bästa marinjaktplanet är ju svårt att besvara av en utomstående men prestanda äro ju någorlunda jämbördiga, varför man alltså måste låta flygegenskaperna avgöra. »Spitfire» är ju känd för sin ut-

märkta vändbarhet, som väl knappast överträffats av något annat modernt jaktplan. »Corsairs» flygegenskaper äro inte så noga kända men uppges av fabriken vara goda. Personligen tror jag dock, att »Seafire» tar priset.

»Dauntless» anser jag vara den bästa marinstörbombaren, eftersom man ännu inte har några uppgifter om »Vengeances». »Coronado II» är utan tvivel en bättre spaningsflygbåt än »Sunderland», då den har bättre maxhastighet, marschhastighet och flygsträcka.

Den danska listan:

Höjdjaktplan: Spitfire IX C.
Lågjaktplan: Spitfire V.
Jaktbombplan: Typhoon.
Natt- och långdistansjaktplan: Mosquito II.
Långdistansjaktbombplan: Me 210.
Lätt bombplan: Mosquito IV.
Lätt störbombplan: Ju 87 D.
Tungt störbombplan: Do 217 E 2.
Medeltungt bombplan: Do 217 E 2.
Tungt nattbombplan: Lancaster.
Tungt dugbombplan: Fortress II.
Spanings- och samverkansplan: Mustang.
Marinjaktplan: Seafire.
Landtorpedplan: Beaufighter.
Marintorpedplan: Avenger.
Marinstörbombplan: Dauntless.
Spaningsflygbåt: Coronado II.
Transportflygbåt: Mars.
Landtransportplan: Constellation.

Och här kommer den finska signaturen Pedros lista: Hans enda kommentar är att »Spitfire» har hård konkurrens av »Thunderbolts».

Ensligt jaktplan: »Spitfire IX».
Tvåmotorigt jaktplan: »Mosquito».
Jaktbombplan: »Typhoon».
Spaningsbombplan: »Junkers Ju 86 P».
Medeltungt bombplan: »Dornier Do 217».
Tungt bombplan: »Liberator».
Torpedplan: »Avenger».
Marinspaningsplan: »Sunderland».
Transportplan: »Skymasters».

re än något annat att komma ner, trots sergeant och allt. Därmed var all sömn bortjadad och som så många nätter förr gav jag mig ut och pratade bort timmarna med vakten.

Den 4 juni hade jag klivit in i den första maskinen borta i Kina. Den 17 landade vi utanför Washington. Då hade jag praktiskt taget farit jorden runt med flygmaskin, båt, bår, djonk, bår igen, bårstol, lastbil, buss, tåg och flygmaskin.

De skadade flygar-na samlades så småningom och fingo en första behandling. Här ses två av Tokioraidens hjältar omgivna av hjälpsamma kinesiska soldater. Stående längst t v överste John Hilger.





MARTIN »MARS», jätteflygbåten på 70 ton, har nyligen tilldelats US Navy. Planet, som kan medföra över 15 tons last, har under proven flugit non-stop 7 360 km på 32 tim 17 min. I en dykning med motor från c:a 4 000 m höjd utsattes varje vinge för en påkänning som motsvarade 210 ton. Data återfinnas under klippbild i FLYG nr 21/1943.



En ny "Airacobra"

US Office of War Information har publicerat en rapport, som delvis är av intresse. Det säges bl a att Boeing B 17 och Consolidated »Liberator» äro de sista av de »små tyngsta flygplanen». Den nya i FLYG tidigare omnämnda jättelika Boeing B—29 kommer i tjänst tidigt i början av 1944. Bell P—39 »Airacobra», varav hittills halva produktionen levererats till Sovjet, har förbättrats. Den nya versionen har en topphöjd på omkring 12 000 m, Curtiss P—40 anses icke kunna förbättras ytterligare och produktionen har därför minskats till mindre serier för utbildningsändamål. Månadsproduktionen av lätta närspanings- och sambandsflygplan (Aeronca, Interstate, Piper, Taylorcraft och Vultee-Stinson) uppgick i oktober 1943 till c:a 350 plan men beräknas i januari detta år stiga till 450.

Luftvärnsflygplan

Vid de stora bombanfallen i november mot Berlin uppträdde den fyrmotoriga Focke-Wulf »Condor» som »luftvärnsflygplan». Detta ursprungliga transportflygplan har tidigare efter omändring använts i »slaget om Atlanten» mot den allierade sjöfarten men har nu tydligen fått en helt ny användning vid hemortsförsvaret. Principen är att lätt luftvärnsartilleri fått den

na flygande plattform, från vilken det har möjlighet att ingripa även mot angräparare på stora flyghöjder. I vad mån experimentet lyckas är ännu icke känt men möjligt är att man här står inför en ny utveckling av det flygande hemortsförsvaret med tunga »luftvärnsflygplan» såsom ett komplement till jakten.

15 olika "Mosquitos"

»Mosquito» är utan tvekan ett av världens mest användbara flygplan och har också satts in för allt fler och fler specialuppdrag. Följden har blivit, att en hel rad versioner utvecklats. I själva verket finns det inte mindre än 15 mer eller mindre olika versioner och dessutom kanske några ännu okända. De 15 äro: 1) långdistans dagjaktplan speciellt avsett för aktion över havet, 2) lokalt nattjaktplan för försvar av hemorten, 3) nattjaktplan avsett för aktion över fientligt territorium, 4) dagläganfallsplan, 5) nattläganfallsplan, 6) dagbombplan för höjdbombfällning, 7) dagbombplan för lågbombfällning, 8) nattbombplan för högbombfällning, 9) nattbombplan för lågbombfällning, 10) dagfotoplan för låg eller medelhög höjd, 11) dagfotoplan för hög höjd, 12) nattfotoplan för låg eller medelhög höjd, 13) nattfotoplan för hög höjd, 14) dagkurirplan och 15) nattkurirplan.

Ett tyskt jaktplan av typ Focke-Wulf Fw 190 med full bomblast stod oskadat kvar på flygfältet i Monte Corvino när de engelska ockupationsstrupperna kommo.



Reaktionsjaktplan

Sedan en tid tillbaka har den engelska allmänheten förgäves försökt få veta, vad det är för ett underligt nytt flygplan, som med starkt motordän, blandat med ett intensivt visslande ljud, svept fram över deras huvuden med en hastighet, som överträffar alla andra kända flygplans. Ja, i början trodde man lite till mans, att det var en visslande bomb av ny konstruktion — Hitlers senaste hemliga vapen! —, som kom farande, varför man uppsökte skyddsrummen.

Nu har brittiska flygministeriet äntligen avslöjat hemligheten. Det är ett reaktionsflygplan, som är klart för serietillverkning i såväl England som USA och bygges på ett projekt av den engelske översten Frank Whittle, för vilket flygdirektör Edlén bl a redogjort i sin artikelserie om reaktionsflygplan i FLYG (nr 20, 21 och 25/43 samt 1/44.) Det nya planet säges skola bli det nya allierade super-jaktplanet och även om dess prestanda givetvis ännu äro hemliga så har dess topphastighet uppgivits till omkring 800 km/t. Uppgiften om 1 000—1 100 km/tim ha också synats i pressen men senare reducerats.

Whittle hade sin första reaktionsmotor klar 1937 och två år senare gav brittiska flygministeriet order om byggandet av det nya reaktionsflygplanet enligt system Whittle. I maj 1941 företogs den första lyckade provflygningen, som sedan följts av flera hundra sådana. Den amerikanska flyggeneralen Arnold var en av de närmast informerade och resultatet blev, att även Bell Aircraft Corporation i Buffalo fick order att tillverka ett provexemplar. Det var klart ett år senare och nu säges som sagt serietillverkningen kunna börja.

Med anledning av de engelska uppgifterna har en reaktionsexpert gjort följande uttalande för FLYG:

»Eftersom informationerna äro synnerligen knapphändiga eller helt saknas är det omöjligt att göra sig en bild av detta reaktionsflygplan. Det är möjligt att det i likhet med Campinis flygplan av 1941 är försett med en kompressor av något slag som möjliggör flygning med rimlig ekonomi redan vid låga hastigheter, men det är naturligtvis också möjligt att man i Amerika frångått denna kompromissartade möjlighet och arbetar med sådana hastigheter att direkt kompression i strömning är tillfyllest.

Uppgifterna om flyghastigheten och projektstadium böra nog tas med reservation med tanke på de pressuppgifter som lämnades i samband med Campinoplanets of-fentliggörande. I varje fall är det glädjande att se att försöken med reaktionsdrivna flygplan icke avstannat utan fastmer synas komma att fullföljas.»

Övningsstukan Bü 182 c

Bücker—Flugzeugbau GmbH, Rangsdorf bei Berlin, har släppt ut ett ensigt övningsplan, Bücker Bü 182 c »Kornet», för störbombfällning, förbands-, navigations- och avancerad flygning. Typen har utvecklats ur »Students». Motorn är den 4-cyl-luftkylda inverterade radmotorn Bü M 700 på 80 hk vid 2 500 v/min. All avancerad flygning är tillåten, även ryggflygning hur länge som helst. Planet har klyvklaffar. Hjulbas 1,25 m. Stigtid till 1 000 m i grupp SK 5 (begränsad bränslelast, då planet är fullt avancerat) 3,9 min och i grupp P 4 (fullt lastad) 5,2 min. Stigförmåga 4,6 resp. 3,6 m/sek.

FLYGNYTT

från ALLA

FRONTER

"Lightning"-data

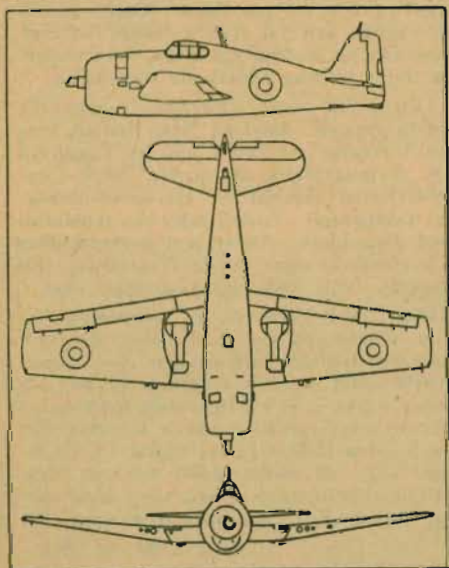
En hel del ganska varierande uppgifter om Lockheed »Lightnings» data och prestanda har publicerats under årens lopp. Nu ha dock antligen officiella uppgifter frigivits och äro därför av intresse. Motorutrustningen består av 2 st Allison V-1710 tolvcy lindriga vätskekylda radmotorer på 1150 hk och försedda med turbindriven kompressor. Beväpningen består av 4 st 12,7 mm tunga ksp och en 20 mm akan, samtliga fast monterade i nosen. Jaktbombversionen bär 2 st 225 kgs bomber, vilka reducera räckvidden till 805 km. Data: spännvidd 15,85 m, längd 11,49 m, höjd 3,0 m, vingyta 30,47 m², tomvikt 5 127 kg, nyttig last 1 460 kg, flygvikt 6 587 kg, vingbelastning 212,39 kg/m², effektbelastning 2,85 kg/hk, maxhastighet 643 km/tim, topphöjd 12 000 m, flygsträcka 1 770 km.

Azorernas flyg

De allierade flygstyrkorna på Azorerna stå under befäl av flygvicemarskalk *Bromet* och bestå av divisioner med Hudson- och Wellingtonflygplan jämte Flygande fästningar.

Grumman "Hellcat"

Utvecklingen av Grumman F4F-3 »Wildcat» — F6F-1 »Hellcat» alltså — bjuder på en hel del nyheter, däribland det enbenta landningsstället, som dras in bakåt uppåt efter att ha vridits 90 grader. Motorutrustningen består enligt INTERAVIA av Pratt & Whitney »Double Wasp» eller Wright »Cyclone 18» dubbelradig stjärnmotor. — Här nedan visas en treplansskiss och på sid. 7 ett foto av »Hellcat».



FRISERAD „NOLNA“: I FLYG nr 17 1943 omnämndes det ensitsiga japanska jaktplanet Mitsubishi Navy S-00-2, en version av Mitsubishi S-00-1. Denna nya version har »klippta» vingpetsar. Planet kallas »Hap» bland amerikanska flygare. Maxhastigheten uppges till 560 km/t. Motorn är en Kinsei MK-44 på 1 050 hk. — Nedan skiss på HK-1.



Hughes-Kaiser HK-1

I flygpresen världen runt — och i FLYG nr 18/1943 — har jätteflygplanet HK-1, ännu så länge endast projekt, beskrivits som en sjumotorig flygbåt med två kroppar. Men nu kommer INTERAVIA med en modellskiss, som visar HK-1 som ett helt annat projekt, nämligen en konventionell flygbåt med en kropp och 8 motorer. De senaste USA-tefogrammen i denna fråga meddela att ett av tre projekterade flygplan skall byggas, medan det för ett halvår sedan avsågs att alla tre typerna skulle tillverkas. Huruvida ovanstående skiss visar vindtunnelmodellen eller endast är en reklamskiss kan ännu ej avgöras.

Ett färskt telegram från Washington innehåller uppgiften att Kaiser ämnar bygga ett jätteplan med plats för 700 fullt utrustade soldater eller 550 sårade. Tre sådana flygplan skola tillverkas under 1944. Det är obekant om detta plan är det här avbildade, som skall få en flygvikt av 184 ton!

Messerschmitt Me 109 G

Den nya versionen G av det tyska jaktplanet Me 109 har högre flygvikt än 109 F och därför större hjul. Dessa få emellertid icke plats i enbart vingarna, vilka på grund härav fått täckta atbuktningar på översidan. Me 109 G är avsedd för strid mot markmål och har normal beväpning, bestående av 8 mm pansar för flygarens huvud, 5 mm pansar för ryggen samt ett 20 mm tjockt duralskott bakom bränsletanken. Me 109 G medför antingen 96 bomber à 2 kg, 4 st à 50 kg eller 1 st på 250 kg. Motorn är en Daimler-Benz DB 605 på 1 350 hk. Se vidare klippbild på sid. 26.

Ju 188 — Me 410

Några exakta uppgifter om de nya tyska flygplantyperna Junkers Ju 188 och Messerschmitt Me 410 ha offentliggjorts av brittiska flygministeriet. De äro för Ju 188 (jämförande uppgifter för Ju 88 A-6 inom parentes): motorer 2 st. BMW 801 på vardera 1 530 hk på 6 000 m (2 st Junkers Juno 211 G på 1 450 hk), spännvidd 22,10 m (19,99), längd 14,93 m (14,35), vingyta 55,74 m² (54,16), besättning 4 (4), bombast 3 500 kg (1 012), bränslemängd 2 910 lit (2 900), maxhastighet 525 km/t på 6 000 m (452 på 5 000), beväpning en 20 mm akan i nosen, en 13 mm tung ksp i ett torn över kabinen, en 13 mm tung ryggeksp samt två 7,9 mm buk-ksp (fyra rörliga ksp).

Uppgifterna för Me 410 (Me 210 inom parentes) äro: motorer 2 st Daimler-Benz DB 603 på vardera c:a 1 500 hk (2 st DB 601 F-1 på 1 395 hk), spännvidd 16,46 m (16,38), vingyta 36,23 m² (32,98), besättning 2 man (2), flygvikt 8 721 kg (9 800), bombast 1 010 kg (1 010), bränslemängd 2 296 l (2 273), maxhastighet 628 km/t på 6 700 m (587 på 6 000), beväpning två 20 mm akan och två 7,9 mm ksp riktade framåt samt två 13 mm tunga fjärrstyrda ksp i s k barbetelavettage riktade bakåt (d:o). Förmodandet att barbetelavettaget på Me 410 ersatts med en annan fjärrstyrningsmekanism skulle alltså vara felaktigt.

Engelska rapporter tala också om utvecklingen Me 110 G, utrustad med 2 st DB 605-1-motorer på vardera 1 350 hk. I den nya versionen äro de två 20 mm Oerlikon akan i nosens undersida utbytta mot lika grovkalibriga akan av typ Mauser MG 151/20, som ha högre eldhastighet.



MITCHELLS NYA VAPEN: Beväpningen på världens krigsflygplan blir allt farligare. Här bredvid ses den nya nosen på North American B-25 »Mitchell» med en 75 mm kanon och två 12,7 mm ksp. — Nedan Messerschmitt Me 109 G.





Bilden här till vänster visar den fruktansvärda förödelse, som de allierade bombplanen vållat på de tyska järnvägsförbindelserna i Italien. Den är tagen vid Villa San Giovanni strax norr om Reggio.

Kirovograd meddelade tyskarna den 8/1, att kraftigt flyg satts in till motanfall och delvis lyckats fånga upp anfallet.

I Medelhavet var december tämligen händelselös. Vädret var genomgående dåligt med regn och dimma eller snöstorm bland bergen, som försvårade understöd åt trupperna, för vilka det därför gick sakta framåt. Bekämpning av flygplatser, hamnar och järnvägar i Italien pågick kontinuerligt. Större sådana företag gjordes mot Brennerpasset — Innsbruck och Bolzano järnvägsstationer — med 300 bombplan den 15/12 och 19/12, den senare dagen samtidigt med ett anfall mot Augsburg, vil-

KRIGET I LUFTEN AV AVIATOR

I Västeuropa medförde december och början av januari främst en fortsättning av det den 18/11 inledda slaget om Berlin. Den 2/1 hade 10 anfall utförts med tillsammans 14 000 ton bomber fällda mot en förlust på 280 bombplan av c:a 5 500, dvs omkring 5 % förluster och 50 ton fällda per förlorat plan. Verkningarna torde vara oerhörda och huvudstaden kan, såsom borgmästaren uttryckt det, icke längre kännas igen. De utbombades problem har blivit ett stort bekymmer. Bl a har frågan om ersättning för förlorade ägodelar diskuterats, varvid framkommit att staden för att förhindra inflation icke kan sträcka sig längre än till att ersätta det allra nödvändigaste. Stora anfall under mörker riktades även mot Frankfurt, som mot 42 fällda bombplan fick 2 000 ton bomber den 20/12, och mot Stettin den 5/1.

Amerikanska dageranfall med jakteskort förekommo i ökad skala. Mål voro främst Bremen, Emden, Kiel, Mannheim—Ludwigshafen, Paris (kullagerfabriker) och Bordeaux (flygfält). Antalet tunga bombplan översteg flera gånger 500 och jakteskorten 800 plan. De fällda bombmängderna rörde sig om 900—1 200 ton per anfall. Förlusterna överstego icke 5 % utom den 5/1, då 25 bombplan förlorades. Jakteskorten utsträcktes nu längre än tidigare, bl a till Kiel, 600 km från England.

De sista dagarna i december började en kontinuerlig, dygnet runt pågående bekämpning med brittiska och amerikanska flygplan av befästningar och andra militära mål vid franska kanalkusten. Det kan tänkas att detta innebär en i mycket god tid påbörjad invasionsförberedelse. Flygplanantalet rörde sig om 450 medeltunga bombplan och 300 jaktplan eller fler. Det kan också vara frågan om övningar i samband med pågående invasionsmanövrer.

Enligt fransk uppgift lär bombkriget nu ha kostat Frankrike en miljon hemlösa samt 12 000 döda och 18 000 sårade.

Enligt brittisk bombstatistik fälldes under 1943 134 000 ton bomber över Tyskland enbart av RAF mot 37 000 1942. Lägges här till vad som fällts över ockuperade områden (15 000) samt av amerikanerna (55 000) når slutsumman för året upp till 206 000 ton eller i genomsnitt 570 ton i dygnet mot Västeuropa.

I slaget om Atlanten förekommo ett par konvojstrider varvid 9 ubåtar sänktes av flygplan. En tysk blockadbrytare på väg hem i Biscaya med dyrbar last sänktes av kustflygets bombplan.

I och med årsskiftet inträdde förändringar i högsta krigsledningen i England. Man ordnade nu befälsförhållandena för den kommande invasionen. Överbefälhavare blev general Eisenhower och ställföreträdare för honom blev flyggeneral Tedder. Det är ett märkligt tidens tecken att en flygare blev överbefälhavarens — en arméofficer — närmaste man, trots att operationen måste komma att till avsevärd del bli maritim. Som chef för amerikanska åttonde flygkåren, vars roll väntas bli avsevärt större 1944 än 1943, tillträder general Doolittle, tidigare chef för det strategiska bombflyget i Nordvästafrika. De brittiska flygstridskrafter, som närmast skola stödja invasionen, underställas chefen för Fighter Command, general Leigh-Mallory, vilket bl a visar vilken roll jaktvapnet väntas komma att spela. Han kommer att närmast samarbeta med general Montgomery, som nyligen förklarade sina segrar i Medelhavet främst med att de allierade systematiskt först tillkämpat sig segern i luften och därefter satt in lantstridskrafter + flygstridskrafter, vilket ingen kunnat stå emot. Samma princip skulle komma att tillämpas i Västeuropa.

Amerikanska åttonde flygkåren tillkännagav officiellt, att man nu tekniskt löst problemet att fälla bomber i moln mot mål, som alltså icke syns. 8 000 flygplan hade vid årsskiftet redan deltagit i sådana företag, bl a mot Kiel den 14/12, senare även mot sydvästra Tyskland den 6/1. Tanken svindlar inför dessa perspektiv.

I Ryssland utvecklades fältmarskalken von Mansteins motoffensiv i Kievsektorn, som till en tid dämde upp den ryska flodvägen. I slutet av december började emellertid lavinen åter att rulla västerut, både i Ukraina och på den baltiska fronten. Luftstriderna synas ha avtagit betydligt liksom flygverksamheten överhuvudtaget. Ryska rapporter tala om 10—15 flygplan nedskjutna om dagen. En tysk sammanfattning upptog 3 771 ryska flygplan förstörda på tre månader eller 40 om dagen i september—november. Från slaget om

ket var första gången bombförband söderifrån flugit över Alperna; Rom, Rimini och Ferrara voro också mål. Andra anfall riktades mot Sofia och mot flygbaser i Grekland (14/12 med 300 bombplan). Jugoslaviska frikårer fingo understöd från luften genom anfall på hamnar, flygplatser och truppläger. Samtidigt ha baser nu iordningställt för 15:e amerikanska kårens tunga bombplan i sydöstra Italien, varifrån Balkan, men även södra Tyskland kan nås.

Tyskarna kunde inregistrera ett framgångsrikt anfall med en flottilj på Bari hamn den 2/12, då 17 fartyg erkändes sänkta. Den 28/12 blev en Liberatorflottilj, som anföll en järnvägsknut i norra Italien, hårt åtgången av jaktflyg.

Under 1943 fälldes de allierade 110 000 ton bomber i Medelhavsområdet.

I *Fjärran Östern* gick general Mac Arthur ånyo till offensiven med nya invasionsföretag över havet, oberörd av japanska rapporter om att amerikanska flottan vid Bougainville och Gilbertöarna tillfogats ett nytt Pearl Harbor. På 2 månader skulle enligt japanerna 5 slagskepp och 16 hangarfartyg ha sänkts och 940 flygplan förstörts! Den 4/12 anfölls flyg- och flottbasen på Marshallöarna av hangarfartygsflyg och ett par dagar senare anfölls på samma sätt ön Nauru längre söderut, sannolikt av samma sjöstyrka, som uppges ha slagit tillbaka anfallande torpedplan.

Den 15/12 stego allierade trupper för första gången i land på New Britain, varvid försvaret mjukades upp av flyganfall och skeppsartilleri, det senare jämte transportflottan skyddat av ett ogenomträngligt jaktparaply. Envisas japanska motanfall med flyg blevo i stort sett verkningslösa och förstärkningar kunde framföras. En flygplats vid landstigningspunkten togs.

Den 25/12 följde en ny landstigning på New Britain, nu vid Cape Gloucester, och detta var tydligen huvudstöten. Även denna skedde efter kraftigt flygförberedelse och under starkt stöd i luften samt ledde snart till att två flygplatser kunde besättas. 300 ton bomber fälldes första dagen. På 11 dagar hade då fällts 2 500 ton på New Britain. Förlustrapporterna voro som vanligt motstridiga. Amerikanerna uppges att

(Forts. på sid. 29.)

SEGELFLYG

SEGELFLYGETS TEKNIK 3

Av fänrik Bengt R. Olow

HISTORIK (Forts.)

Innan vi lämna höjdreorden kan jag inte underlåta att nämna DFS:aren Peter Glöckners flygning över Grossglockner. Han uppnådde den hittills största höjden med segelplan, nämligen 9200 m — och skulle därmed egentligen ha gjort sig förtjänt av hedersnamnet »Gross-Glöckner»... Hans plan bogserades dock upp till c:a 5500 m, varför höjdvinsten ej blev rekordmässig.

Och så gå vi över till sträckrekorden. Det är mycket intressanta siffror.

Sträckrekord			Sträcka
Datum	Inneh	Fpityp	km
30.7.1929	R. Kronfeld	Wien	150
4.5.1931	Günther Groenhoff	Fafnir	272
26.7.1934	Wolf Hirth	Moazagotl	352
21.7.1935	Ludwig Hofmann	Rhönsperber	474
29.7.1935	Rudolf Oeltaschner	Condor	504,2
29.7.1935	Otto Brüutigam	D-B-10	504,2
29.7.1935	Helnemann	Rhönsperber	504,2
29.7.1935	Steluhoff	Rhönadler	504,2
27.5.1937	V. Rastorguyev	G-T	652
7.1939	Olga Klepkova		794

I ovanstående tabell har endast medtagits rekord i den mån de överskridit nästkommande 100-km-streck.

Uthållighetsrekord			Tid
Datum	Inneh	Fpityp	tim
2.10.25	Ferd. Schulz	Moritz	12.07
3.5.27	Ferd. Schulz	West-Preussen	14.07
20.10.29	Dinort		14.43
17-18.12.31	William Cocks	Nighthawk	21.55
3-4.8.33	Kurt Schmidt	Grunau Baby	36.36
	42 Eric Neesler		38.22
19-21.10.42	Erich Vergens	Weihe	45.29
22-24.9.43	E. Jaechtman	Weihe	55.52

Helt naturligt är det mest tyskar som rumsterat om i rekordtabellerna. — Tyskland är ju det stora föregångslandet inom segelflyget. Men även i andra länder vann segelflygningen, som redan tidigare omtalats, tidigt inslag och ej föraktliga prestationer gjordes. Främst i det avseendet ligger måhända ryssarna, som vid sträckflygningar kunna räkna med synnerligen gynnsamma geografiska och meteorologiska förutsättningar.

Här hemma i Sverige dröjde det länge

innan segelflyget vann den uppskattning som det förtjänar. Visserligen gjordes på 1930-talet försök att väcka intresse för sporten — det var den tyske segelflygaren Willy Pelzner, känd från Rhöntävlingarna i början av 1920-talet, som i samarbete med kapten Douglas Hamilton startade en segel- eller rättare sagt glidflygskola nere vid Hammar öster om Ystad men det hela rann snart ut i sanden. Dessförinnan hade S. Ahblom lett skolverksamhet på samma plats men tyvärr ej haft tid att fortsätta därmed.

Så småningom började det dock bli liv även i den svenska segelflygsporten. Sedan även statsmakterna fått upp ögonen för dess betydelse har den fått ett kraftigt uppsving. Utvecklingen här hemma under de senare åren är ju välkänd för alla och envar, varför jag här ej går närmare in på densamma. Det kan emellertid vara intressant att titta på de nuvarande svenska rekorden:

Höjdrekkord			
Datum	Inneh	Fpityp	
13.6.1943	Ake Glävert	Baby	4.540 m

Sträckrekord			
Datum	Inneh	Fpityp	
3.7.1943	Stig Fägerblad	Weihe	205 km

Uthållighetsrekord			
Datum	Inneh	Fpityp	
13.8.1943	K.-E. Övgård	Baby	25.25 tim

I jämförelse med de internationella resultaten äro ju våra egna ganska blygsamma men å andra sidan kunna vi peka på att vi ännu inte äro så gamla i gamlet och att vi hittills ej haft sådan bredd på vårt segelflyg, som behövs för att effektivt kunna utnyttja de gynnsamma rekordtillfällen, som säkert dyka upp här och var. Dessutom ha vi ej haft tillräckligt högvärdiga flygplan, en brist som ju numera håller på att bli avhjälpt. Slutligen ha de civila klubbarna nu också fått tillstånd att utföra flygstarter, vilket betyder oerhört mycket för möjligheterna att ta vara på en chans.

Med andra ord: när nästa säsong kommer stå de svenska segelflygarna rustade till länderna för att göra sin insats för den svenska segelflygsporten och helst även för denna sport över huvud taget.

Rhöntävlingen 1937. Den engelske segelflygaren P. A. Wills (i mitten med glasögon) och den berömda tysken Wolf Hirth (längst i höjningen) i en krets glada bulgarer. Planet är »Hjordis», med vilket Wills 1936 satte engelskt sträckrekord på 167 km.



HJ-poikar göra en Baby klar för start vid rikstävlingen i Quedlinburg.

Tysk »Fi-1» provflyges!

Här nedan följer sista avsnittet av Ing. Isaacsons intervju med R. af Ström. Det är tekniska segelflygheter från segelflygets föregångsland, som R. af Ström snappat upp.

Mitt under stormaktskriget har tyskarna upprättat en ny rikssegelflygskola i Trebbin nära Berlin, vilket väl visar utvecklingen inom segelflyget, något som antalet flygplan och rationaliteten i skolning- en ytterligare poängterar.

Man har i Trebbin c:a 80 segelplan, däribland gamla hederliga övningsplanet Grunau Baby II B. Emellertid provades vid af Ströms besök ett nytt övningsplan, kallat »Libelle», som får anses märkligt så till vida att det i alla högsta grad påminner om vårt svenska övningssegelplan Fi-1. Sålunda har »Libelle» helskalbom, stälroröskropp med hjul samt tämligen likartade vingor och stabiliseringsplan. Liksom Fi-1 torde »Libelle» vara avsedd som efterträdare till Baby'n.

Flygplanparken och reparationen är så upplagda att ett flygplan efter haveri direkt kan utbytas mot ett helt utan att kurserna på något sätt störs.

Starttekniken har revolutionerats en hel del sedan krigsutbrottet. För att effektivisera starterna och spara bränsle startar man ofta upp till fyra segelplan i rad efter motorplanet, vilket ofta är ett från Frankrike rekviderat Morane-plan. Ibland användes vid större släp tvåmotoriga bogserplan.

En verkligt radikal metod är att »meta upp» segelplanen. Det händer inte sällan när man har brått och samtidigt vill spara en hel del bränsle att motorplanet efter första segelplanets urkoppling går ner på låg höjd, fångar släplinan till ett nytt plan och rycker upp detta. Man får givetvis förutsätta en tämligen lång gummilina som kraftutjämnare. I övrigt kan nämnas att den gamla, i Sverige ännu använda startkopplingen förbjudits och en ny, säkrare koppling införts. S. I.



TIO ÅR

med

CHALMERS SFK

Påskan 1934 lägo chalmeristerna och flögo uppe i Ustaoset i Norge med sitt eget flygplan »Pippi 1», som var av typ Grüne Post, som syns startklar här på bilden.



»Vi som har Pippi» — en glad rubrik över de chalmeristiska segelflygarna, som väckte hedrande uppseende vart än de kommo med sin transportvagn. Denna första vagn hade ordf. Knut Eweryd till pappa samt kostade 125 kronor och ett helt jullov. — I cirkeln ing. Sven Claesson, Kungälv, som spände sin hemgjorda »glid-autogiro» på ryggen och kunde göra väldiga skutt när det blåste hårt. Styrningen skedde med spaken framför ansiktet. — Nederst på sidan ett lyckat kameraskott av en ful landning, som dessbättre slutade utan haveri.

Det var i höstas elva år sedan en handfull elever vid Chalmers i Göteborg harmades över att det inte fanns någon möjlighet till studier i flygteknik vid skolan. Dessa »emilar» sökte därför stilla sitt tekniska flygintresse med att börja bygga ett glidplan och knöt kontakt med Aeroklubben i Göteborg.

Efter ett års arbete hade man lyckats skaffa pengar och material till två glidplan av Lippischs konstruktion samt under tre månaders internat på Torslanda sommaren 1933 bygga färdigt ett plan och få det andra så långt att endast klädseln återstod. När höstterminen skulle börja på skolan hade man också hunnit med en del flygförsök. Startmetoderna var dock på den tiden mer primitiva än vad de nu är. Man skall kanske inte dra allt för brett på munnen åt de försök som gjordes för att starta planet med en massa folk springande, dragande glidplanet i ett vanligt rep. Eller när så många som kunde komma åt att bära lyfte planet upp på sina axlar och på det viset försökte få det lätt genom att springa. Trots att det blåste lyckades det inte ty benen vek sig på dem som hade fått stjärten på sin lott. Blåsa kan det ju göra om höstarna på västkusten, och en dag uppgick vindstyrkan till nära det dubbla av planets flyghastighet. Då slogs en kraftig påle ner i marken och planet tjuvdrades med ett långt rep. Man satte sig att vänta på att de skulle lyfta. Inte förrän man uppgivit allt hopp om flygning den dagen och skulle dra in planet hoppade det upp och lade sig sedan till ro på rygg. Så småningom togs bilen i anspråk som dragare och då blev det flyga av...

Men ännu var ingen klubb bildad. Chalmeristerna hade arbetat med KSAK i Göteborg som stöd och under ing. Rolf Bergwicks ledning.

Den tredje november 1933 var ett större sammanträde med chalmerister utlyst och då bildades *Chalmers segelflygklubb* med

endast elever från Chalmers som medlemmar.

Det första arbete inom klubben som upptogs var konstruerande och bygge av en transportvagn för glidplanet. På ett par månader hade det också lyckats klubbens ordförande, dåvarande teknologen Knut Eweryd, att för c:a 125 kr och uppoffrande av hela jullovet bygga en flakvagn med ett par motoreykelhjul och en avtagbar huv av duk på ribbor.

Ingen anade väl i början att en sådan vagn kunde ha ett så stort användningsområde som denna. Det blev inte bara Pippi-1 och dess efterföljare som fick åka i den vagnen utan också hela verkstadsutrustningen när bygglokal skulle skiftas.

År 1934 gjordes en resa i bil till Norge, där chalmeristerna deltog i en segelflygträff på Ustaoset under påskan. De sex chalmeristerna erövrade A-diplom. Den resan har gått till historien i den tyska boken »Der Segelflug im Wettbewerb der Völker».

De två Grüne Post-planen avlöstes snart av två Stamer-Lippisch Zögling, som fått en liten modernisering på Chalmers och varav det ena exemplaret fortfarande är i



tjänst. Samtidigt med dessa glidplan skaffades ett segelplan med 14 m spännvidd, som efter reklamen på planet kallades för Porla, samt en Zögling 33 med 12 m spännvidd. Ing. Sparmanns SE-ADP, som kom till Sverige 1933, inköptes 1939 och är för närvarande klubbens bästa plan. Två Babys, ett par SG-38 och Vaggan har på de senaste åren slutit sig till de övriga planen.

Vid sidan om den vanliga glid- och segelflygningen har en del medlemmar bedrivit privata experiment av ganska roande slag. Klubben har en liten grupp medlemmar i Kungälv, som byggt sina egna plan på ABC-fabriken, bland annat en Zögling 33. Dessa medlemmar har haft ett eget fält där de härjat med 33:an och andra »flygapparater» av mera okonventionella typer. En hängglidare utgjorde länge en roande leksak. Ing. Pelzner hade fått släppa till

(Forts. på sid. 22.)

LUFTFÄRDFÖRSÄKRINGAR

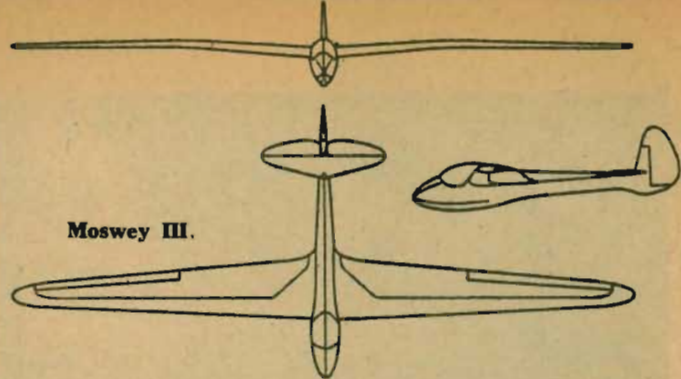
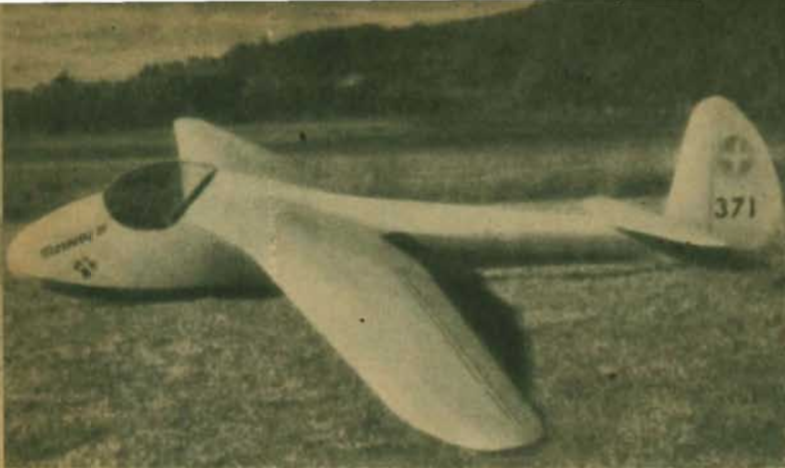
tecknas av följande till Den Nordiska Poolen För Luftfärdförsäkring anslutna bolag

AMPHION • BRAND-VICTORIA • FREJA • FYLGIA • GAUTHIOD • GOTHIA • GÖTA • HANSA
HEIMDALL • IRIS • MALMÖ • MÄLAREN • NORDEN • NORNAN • NORRLAND • OCEAN
SECURITAS • SJÖASSURANS KOMPANIET • SKANDINAVIEN • STELLA • STOCKHOLMS SJÖ
SVENSKA VERITAS • SYERIGES ALLMÄNNA • VALKYRIAN • WINTERTHUR • ÄGIR • ÖRESUND



BOLINDER-MUNKTELL

★ AKTIEBOLAGET BOLINDER-MUNKTELL • ESKILSTUNA ★



Moswey III.

Detta plan är det första i en premiärserie på 11 st Moswey III, som lagts upp vid Moswey Segelflugzeugwerke i Horgen. Snart få vi här i Sverige glädja oss åt de vackra Moswey-linjerna!

MERA OM MOSWEY III

Samtidigt som FLYG kunde meddela att Schweiz fått ett nytt segelplan — Moswey III — innehöll tidskriften »Schweizer Aero-Revue» samma nyhet. Vi kompletterar här vår beskrivning i nr 24/1943 med ytterligare uppgifter jämte totalbild och översiktsritning på planet.

Föregångstypen Moswey II har nu omkring 10 år på nacken, vilket egentligen är ganska fantastiskt, då typen faktiskt ännu är modern till skillnad mot många jämnåringar, som för länge sedan anses föråldrade. Att konstruktören slog in på rätt väg med Moswey II bevisas av den allmänna utvecklingen på området under de senare åren.

Moswey III skiljer sig ytligt sett inte mycket från Moswey II. Om man kastar en blick på treplanskisserna på denna sida lägger man märke till att III:an fått spetsbalans på sidorodret samt att skevningsrodren inte gå ända ut i vingspetsarna. Att de yttre ändringarna i stort sett äro så få är ännu ett tecken på att Moswey II ingalunda lider av någon ålderdomssvaghet.

Moswey II har roderlinor men III:an har — som förut nämnts — försetts med stötstänger till alla roder. Stötstänger äro visserligen både dyrare och något tyngre

än wire men ha så många fördelar att de betala sig. Här nedan i korthet stötstängernas fördelar:

1. Faran för »roderflutter» elimineras på grund av att stängerna ej »slakna» som wire brukar göra med tiden.

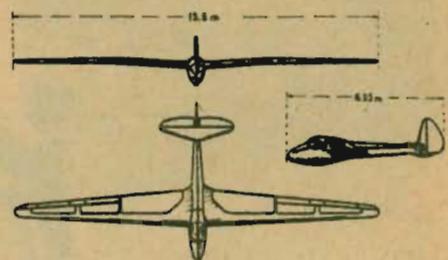
2. Stängerna röna ingen praktisk inverkan av temperaturförändringar, d v s det blir ingen förlängning eller förkortning.

3. När man väl en gång ställt in stötstängernas exakta längder erfordras ingen ständig översyn och »efterdragnings».

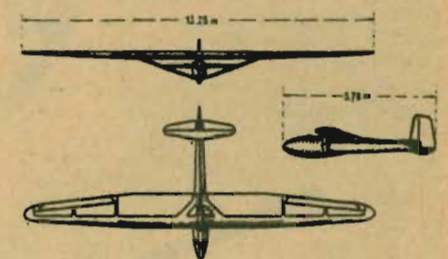
För att slippa montera in fyra stötstänger (för höjd-, sido- och skevningsrodren samt luftbromsarna) har man utnyttjat stängens egenskap att kunna vridas. Så t ex påverkar höjdrodrets stötstång genom vridning, som överföres på en kardanskt lagrad arm, skevningsrodren, medan sidorodrets stötstång på samma sätt påverkar luftbromsarna. Denna anordning är genialt enkel, vikt-, kostnads- och utrymmesbesparande samt är jämte några andra knep patentskyddade.

En nyhet på Moswey III är »spaltskevningsrodren», som ge god verkan även i överstegrat tillstånd samt ökar planetes värdbarhet betydligt.

Pro Mille.



Den tioåriga Moswey II.



Den gamla Baby-liknande Moswey I.

en baklänges kullerbytta i landningen». Därmed hoppar han ut och det är inget annat att göra än att följa efter.

När jag lämnat kärran har bomberna kommit mycket nära och öppnar eld. Knappt har min fallskärm slagit ut förrän det brakar i Kranichen och kroppen »decimeras». Vi ser hur våra kära kärra störtar ner i djupet — och vi följer långsamt efter. De stolta RAF-planen har snart passerat oss och försvinner. Men våra jaktplan — Focke-Wulf 190 — förföljer dem.

Under tiden hade vi kommit allt närmare jorden och innan jag visste ordet av stötte jag i marken hårt och brutalt — och glömde naturligtvis att jag skulle göra en baklänges kullerbytta. Det gjorde ont i alla lemmar och jag orkade inte ens spanna loss skärmen. Till råga på eländet blåste det så att min livräddare »paraplyn» släpade mig över stock och sten. Som en råddande ängel kom lyckligtvis min lärare springande och befriade mig. Han var tvungen att skaffa en bär att bära mig på, emedan jag hade fått några otäcka törnar och inte kunde gå.

Petry lät dock inte skrämra sig utan på tredje dagen efter fallskärmshoppet var han åter i luften. Han hade satt som mål att uppnå eller överskrida 2 000 m höjd. Det dröjde inte länge förrän han med en viss tillfredsställelse kunde skriva i sin flygdagbok: Kranich. Flygtid 1 tim 51 min 48 sek. Höjd 2 100 m. Start nr 108.

Johs. Thinesen.



En ung teknolog vid Ingenieurschule Weimar, Poul Petry, (infälld under fallskärmen), har varit med om ett äventyr som han kommer att minnas länge. Det hände när han efter att ha erövrat C-diplomet omskolades på Kranich. Först fick han några DK-startar och flög sedan ensam för första gången i ett högvärdigt segelplan. Härligt!

Efter ett par solostarter kom så den dramatiska eftermiddagen. Poul Petry berättar själv:

— Jag skulle göra min hundra start. I min hemstad Köln säger ett ordspråk: »99 gånger går det nog bra men den hundra gången åt pipan». Ett ordspråk som dock en 17-årig segelflygare ger 17 i! Vi, min lärare och jag, startade alltså i Kranichen. Vädet var fint med bra termik och vi

lyckades skruva kärran upp till 1 600 m höjd.

Vi kunde se flygplatsen. Rätt som det var började det bli livligt därnere. Segelplanen drogs in i hangarerna — så mycket hann vi se innan vi sögs in i molnen. Det var fara för luftangrepp förstas men att avbryta den härliga flygningen föll oss inte in. Därför flög vi vidare och högre.

På 1 700 m höjd ser jag plötsligt fyra engelska bombplan komma emot oss från vänster. Jag varskor min flyglärare, som känner igen flygplanen som tre Lancaster och en Flying Fortress III.

»Det är Tommies! Hoppa!» ropar han.

Eftersom jag aldrig gjort ett fallskärms-hopp förut frågar jag hur det går till. Han förklarar kort, medan han gör sig klar: »Ut bara — så dra i linan — och gör

BABYFLYGARE FÅ TAK ÖVER HUVUDET

Om svingpjattan flyger en öppen Grunau Baby och inte har huva på sig märker han snart att den rika hårväxten är honom till fördärv och att han gör bäst i att snarast möjligt klippa av överflödet, binda en kvarnsten omkring det och sänka det i havet. Ty hans långa hår blåser honom i ansiktet och hindrar honom i hans vällovliga flygarvärv.

Huruvida verkstadsingenjören och provflygaren vid A/B Flygplan i Norrköping, ing. Heinz Kipp, känt sitt hjärta röras av ovan antydda, högst eventuella bild ur svingpjattens liv är hittills obekant men faktum är att han (Kipp) i de sista av dessa dagar premiäragerat som segelflygkonstruktör och givit upphov till en välskapt Baby. Svingspjattan kan behålla sitt forna hårsvall även vid risk att han börjar segelflyga!

Ingenjör Kipp har nämligen konstruerat en genomskinlig huv till den gamla redliga, men ack så dragiga Babyn, som hittills alltid byggts öppen. Den nya huven har en viss likhet med Weihens huv, således ganska elegant. Närmare beskrivning är obehövlig, då utseendet framgår av bilderna.

Det är en hel del som vunnits med det nya arrangemanget. Föraren slipper frysa och får det alltså bekvämare — han orkar sitta på hanget flera timmar till och kan gå högre upp i åskmolnen — ohoj, herrar Gävert och Olow, här är något för er till

Den nya Babyhuvens konstruktör, ing. Heinz Kipp, i Falköpings flygklubbs SE-SAW efter den lyckade provflygningen, Kipps segelflygning nr 1 001. — Nedan den glade konstruktören vid sitt verk.



sommaren! Huven — eller rättare sagt »Kippen» — har också gett Babyn en mycket bättre aerodynamisk utformning. Förut har det funnits många skadliga virvel-



bildningar över och bakom sittbrunnen men nu äro de bortopererade.

Babyn har verkligen blivit högvärdigare. Kipp tycker sig märka att flygegenskaper-na med huven förbättras med omkring 20 %. Det skulle bli a betyda att glidtalet ökats till över 1:20. Inte illa för en Baby. Att sjunkhastigheten blir mindre märks framför allt vid landningen — planet »flyter ut» mera. Man säger också att planet blivit trevligare att flyga nu. Det är inte endast Kipp som säger så utan också instruktören Johan Blomberg, som provflugit och uttalat sitt fulla gillande.

Bara det nu inte bryter ut någon »huvfeber» i landet. En klubb med två Babys bör inte låta bygga om båda utan ha det ena kvar i öppet skick. Det är nog inte särskilt hälsosamt att flyga Babyn täckt innan man erövrat C-diplom. Mätta är bäst. Men om mättan kan hållas är Babyhuvven välkommen.
Pro Mille.

ABSOLUT INGEN "LOPPA" MER!

Chefen för F 4 uttalar sig om folkflygplanet

Folkflygplanet »ligger i luftens» — se artikeln »Flygbilen — bilflygplanet — luftdroskan» i nr 1 — och FLYG kommer att även i fortsättningen ägna största intresse åt problemet. Vi börja här med att intervjua chefen för Kungl. Jämtlands flygflottilj, överstelöjtnant Björn Bjuggren.

— Är överstelöjtnanten intresserad av folkflygplanet?

— Ja, om jag får ett själv!

— Ska folkplanet vara ett vanligt flygplan eller en helikopter?

— Ett vanligt flygplan, tack! Helikop-tern går inte så fort som svenskarna vill åka. Vårt folk vill ha snabba, elegant strömlinjeformade åk. De älskar t ex racerbilar i den stilen.

— Land- eller sjöplan?

— Ja, där är jag lite tveksam. Men det är nog för dyrt med flottörer, ömtåliga och kostbara i drift.

— En- eller flersitsigt?

— Minst två men helst fyra platser vill jag ha. Bücker »Bestmann» gillar jag men eftersom pretentionerna ökar börjar jag nog snart snegla åt en Messerschmitt »Taifun». Däremellan tror jag nog att de allmänna önskingarna kommer att hålla sig.

— Trä eller metallbygge?

— Antingen helt av trä eller så trä och metall.

— Dragande eller skjutande propeller?

— Dragande.

— Byggt i Sverige eller i utlandet?

— Önskvärt i Sverige men de amerikanska, storseriebyggda folkflygplanen blir nog billigare. Lämplig parallell är dragkampen mellan t ex Ford eller Chevrolet och Volvo.

— Ska folkflygplanet vara trafikmedel »till jobbet»?

— Nej. Då är det enklare med bil.

— Pris?

— Inte över 6 000 kronor med hyggliga avbetalningsvillkor och de försäkringar som på bilarna nu. Önskvärt men antagli-

gen utopiskt 3 000—4 000 kronor.

— Hastigheter?

— Topp 250, marsch 200 km/t.

— Inget i stil med »Loppa»?

— Absolut ingen »Loppa» mer för mig.

Livsfarlig sak! Flera synpunkter? Så här i all hast per telefon? Tja, fällbara vingar önskvärda för garagefrågans skull men det är nog svårt att realisera. DK bör finnas. Infällbara hjul om möjligt — bli a för att kunna göra buklandningar, som är säkrare än på hjul.

— — —
Vi återkomma!

P. M.

Överstelöjtnant Bjuggren var på sin tid vårt lands flitigaste »loppflygare». Den här bilden togs 1936, då även flygexperterna trodde på »Loppans» framtidsmöjligheter. Dåvarande löjta. Bjuggren sitter i den eleganta »Loppa» som FLYGNING lät bygga. Nu säger han att typen var livsfarlig. Stämmer!



FLYGARE TILL FOTS

Forts. fr. sid. 6.

störtade löjtnant Pekuris maskin med nosen före i vattnet.

Kabinhuven var redan öppen men han hade rätt stort besvär med att befria sig från diverse remmar. I varje fall stack löjtnanten efter en stund upp sitt huvud över vattenytan bredvid maskinen men drog hastigt ned det igen, ty på vattnet brann bensinen som flödat ut ur behållaren. En lång dykning, och så upp till ytan igen. Nu var vattnet verkligen vatten och ej brinnande vätska, så simturen till den på 200 meters avstånd hägrande stranden kunde börja. På vägen välsignade löjtnant Pekuri många gånger kadettskolans fordringar i simkunighet, ty att simma i full flygarutrustning och med några ordentliga kallsupar inombords är ej det lättaste. Stövlarerna fick han lämna i Näckens rike och ändå påminde Pekuri mest om en disktrassa när han nådde de första strandstenarna. Där lade han sig på mage och vilade i tjugo minuter innan han började sin vandring västerut.

En mygga är ett helt trevligt kräk då man ser den t. ex. i ett zoologiskt museum. Men när cirka tre biljoner dylika djur ansätta en ensam flygarlöjtnant är hans nöje nog minimalt. Enligt löjtnant Pekuris beskrivning voro de blodtörstiga bestarna så stora att man kunnat avliva dem med pistol, om man blott haft tre biljoner patroner med sig.

Nå, trots allt traskade vår löjtnant envetet på i strumplästen i riktning hemåt, tills han plötsligt hörde skott. Han stannade naturligtvis och spetsade sina öron till det yt-

tersta och medan han stod där och blickade omkring sig upptäckte han träden till en trampmina tre meter framför sig. Då skjutandet upphört började han försöka kringgå minfältet men då dess utsträckning befanns vara flera kilometer beslöt han slutligen att gå över detsamma. Omsider anlände han lyckligen till en av våra egna fältvakter, där en viss sergeant utfor i vilda hädelser då han såg löjtnanten komma från öster. Det var nämligen han som planerat minfältet och han hade lovat äta upp en rysk stälhjälms om ett enda levande väsen lyckades taga sig igenom. Tydligen hade vår gruppchef en god portion tur med sig på färden.

Hemma i vår barack hade vi fåfängt väntat på våra två maskiners återkomst. Deras flygtid var för länge sedan utlupen men fortfarande sutto vi tysta, rökte tallosa cigarretter och hoppades att ett under skulle ske. Då ringde telefonen och meddelade att vår gruppchef lyckligen nått de egna linjerna. Det är onödigt att försöka skildra det glädjetjut, som då skallade bland Karels berg och dalar.

Stämningen stod numera blott 50 procent under pari då det ena av våra förlorade får funnit vägen till fällan och nu började vi på nytt invänta även sergeant Anttila. Dagen blev till kväll utan att något hördes av. Nästa dag på samma sätt. Även de obotligaste, optimisterna hade redan uppgivit hoppet. — Tills nästa morgon telefonen bragte oss glädjebudskapet att sergeant Anttila lyckats taga sig över till vår sida.

Anttila hade mycket riktigt av motståndarens första salva fått så svåra träffar i oljetanken att nödlandning var oundviklig. Då löjtnant Pekuri skjutit ned hans mest efterhängsne uppvaktare och invecklat de övriga i strid kunde Anttila i lugn och ro landa

mitt i en ståtlig skog 15 km väster om Murmanbanan. Maskinen upplöste sig visserligen i sina enkla beståndsdelar men den var ju ingenting att spara på vidare, då den i alla fall stannade på ryssens sida. Anttila slungades av stöten ur maskinen och fick ett sår i tinningen men några värre blesyurer blev han inte utsatt för.

Well, tänkte Anttila på bruten amerikanska och började lugnt och flärdfritt vandra hemåt iklädd byxor, stövlar och pistolhölster, ty avfärden hade skett så hastigt att de övriga kläderna blivit efter. Föreställ er ynglingens känslor när han traskade nära 100 km i fiendeland med myggor, älgar och en stark längtan att komma hem som enda sällskap. Till natten grävde han en sovgrop och täckte över sig med mossa och om dagen gick han med den tränade sportsmannens hurtiga steg ständigt rakt åt väster. Blott de värsta kärren måste han kringgå. Nästa natt tillbragte han i en övergiven skogshuggarkoja, där han fann litet papper, som han vecklade kring överkroppen. Hungern började naturligtvis ansätta den storvuxne mannen men till all lycka var en älgkalv alltför nyfiken att se vem det var som störde vildmarkens fred och den fällde Anttila med sin pistol. Någon möjlighet att steka köttet fanns det ej och han fick nöja sig med att dricka kalvens blod, och så fortsattes färden igen... Tills han slutligen utan att ha mött en enda ryss på vägen klarade sig fram till våra linjer! Man kan ej annat än förvåna sig över en så sagolik tur.

Sällan är det vi flygare måste traska till fots, men då så sker måste man hoppas att lyckans gudinnor småle emot oss. Och icke äro på s. k. måndagshumör.

J. S.

En modern industri för precisionstillverkningar



Moderna tillverkningar kräva stor precision. Vi framställa icke bara verktyg, utan även seriedetaljer, såväl i ett maskinarbetat som svetsat utförande med störst noggrannhet. Utöver en skicklig arbetarstam på verktygsavdelningen förfoga vi således över ett stort antal drivna flygplanssvetsare

VERKSTADS AKTIEBOLAGET

TIBO
ULVSUNDA

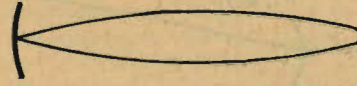
TELEFON VÄXEL: 25 64 63 - 25 22 23 - 25 22 24

RADIOLOKALISERING • I

DE TEKNISKA GRUNDVALARNA

Av flygdirektör G. NORÉN

Sändarantenn
med reflektor



Radiostrålen gives en cigarrformad utbredning

Före och under det nuvarande världskriget har det ofta talats om hemliga vapen av olika slag, vilka skulle få avgörande betydelse men de flesta dylika vapen ha visat sig antingen inte finnas eller vara mera hemliga än vapentekniskt betydelsefulla. Bland de få undantagen intager radiolokaliseringen en väsentlig plats. Det har skrivits så mycket om vad detta ständigt sökande öga, som genomtränger mörker och dimma, betydligt för luftförsvaret (och sjökrigsföringen), att här endast några väsentliga fakta skola upprepas.

Radiolokaliseringen bidrog sålunda väsentligen till att »slaget om Storbritannien» avgjordes till Englands fördel. »De få som betydligt så mycket för så många» skulle aldrig kunnat sättas in med sådan effektivitet, om ej de annalkande bombplanen »iakttagits» i god tid genom radiolokaliseringen. Den engelska bomb-offensiven mot Tyskland skulle säkert bedrivas med mycket mindre förluster, om ej tyskarna genom sin radiolokalisering kunnat leda sitt luftvärn och framförallt sina nattjaktplan mot de väldiga flygarmador, som angripa i skydd av mörkret. Även i slaget om Atlanten har radiolokaliseringen betydligt mycket för att inte tala om Medelhavet och andra sjö- och luftkrigsskådeplatser.

När krigshistorien en gång skrives, kommer därför också ett av det intressantaste kapitlen att handla om hur radion gjorde det möjligt att även i fullständigt mörker se flygplan och båtar på större avstånd än det mänskliga ögat t o m beväpnat med kikare kan se i klaraste sikt på dagen. Detta kapitel kommer ej att handla om krigiska bedrifter utan om teknikens kamp för att fullkomna sina instrument och industriernas arbete för att fylla ett ständigt växande behov av dessa samt om den betjänande personalens outtröttliga ansträngning att utnyttja dem på effektivaste sätt under de svåraste förhållanden.

Men om detta skall och kan icke ordas mera här. Avsikten med denna artikel är att ge en överblick över de tekniska grundvalarna för radiolokaliseringen. Denna är visserligen ett hemligt vapen även med tonvikt på hemlig, men detta gäller ej de grundläggande principerna utan det fulländade sätt på vilka dessa utnyttjats. Principerna voro kända långt före kriget och utnyttjades även i viss utsträckning, men de resultat, som kommo till offentligheten, voro relativt blygsamma. Som en överraskning kom under kriget den långtgående utveckling både i fråga om räckvidder och »synskärpa», som teknikererna i stormakternas laboratorier i hemlighet åstadkommit. Denna utveckling är fortfarande en väl bevarad hemlighet.

Vad är då radiolokalisering? Ja, namnet säger att det är fråga om lokalisering med hjälp av radiovågor. Att det är lokalisering av sådana föremål som flygplan och fartyg är också allmänt bekant, men hur går det till?

Radiolokaliseringen kan lämpligen förklaras genom en jämförelse med det optiska seendet. Att vi kunna se ett föremål beror som bekant på att det reflekterar ljusstrålar från någon ljuskälla och att våra ögon reagera för dylika reflekterade ljusstrålar, som

nå desamma. Ljusstrålarna äro elektromagnetiska vågor, som utbreda sig med mycket stor hastighet. Även radiovågorna äro elektromagnetiska strålar, som utbreda sig ungefär som ljuset; särskilt de ultrakorta vågorna med våglängder, som räknas i decimeter eller några få meter, utbreda sig på ett sätt, som högst väsentligt liknar ljusaste utbredning. Dessa vågor reflekteras även av metallföremål såsom flygplan. De äro emellertid överlägsna ljuset i fråga om att tränga genom dimma, moln och snötjocka, men de kunna ej uppfattas av det mänskliga ögat.

För att »se» med hjälp av radiovågor måste man dels ha en »ljuskälla» eller »strålkastare», som utsänder dylika vågor och dels ett »öga», som kan uppfatta de reflekterade vågorna och förvandla dem så att de åskådliggöras för det mänskliga ögat.

Strålkastaren är givetvis en radiosändare med en antenn, som koncentrerar strålningen inom en relativt liten rymdvinkel. Genom att mycket korta vågor användas kan en sådan riktantenn givas relativt små dimensioner även om stor koncentration skall uppnås. Riktantennen kan antingen utföras som en grupp av dipoler med reflektorer påminnande om de antenner, som användas för den riktade kortvågstrafiken eller också av en dipolantenn i en parabolisk reflektor. I det senare fallet är likheten med en vanlig strålkastare för ljus slående. Där har man ju en ljuskälla i en parabolisk reflektor, ljuskällan motsvaras här av dipolantennen. En reflektor på en vanlig strålkastare av den typ, som luftvärnet använder och som ger dessa nästan jämntjocka ljuspelare på natthimlen är även med rimliga dimensioner ofantligt många gånger större än ljusets våglängd. Det är på förhållandet mellan våglängder och reflektorns dimensioner, som koncentrationer beror. Vid radiovågor, där våglängden räknas i dm, har man ej med praktiskt användbara dimensioner på reflektorn kunnat komma upp i sådana koncentrationer, utan man får nöja sig med att uppnå ett strålknippe, som breder ut sig något kring centrumlinjen. Strålknipppet får närmast formen av en cigarr. Även med denna koncentration får man emellertid en avsevärd ökning av styrkan på vågorna i den önskade riktningen så att stora räckvidder kunna uppnås med användande av de sändareffekter, som kunna uppnås praktiskt. Hur finpejling sedan sker med en stråle av denna art kan ej närmare beröras här.

Så var det »ögat», som kan uppfatta de reflekterade vågorna. Det väsentliga här måste vara någon form av mottagare, som även gör reflexerna till något för människan uppfattbart. Enklast skulle man kunna tänka sig saken så att man har en mottagare för sändarens våglängd, som även den är försedd med riktantenn och så placerad, att den ej nås av den direkta strålen från

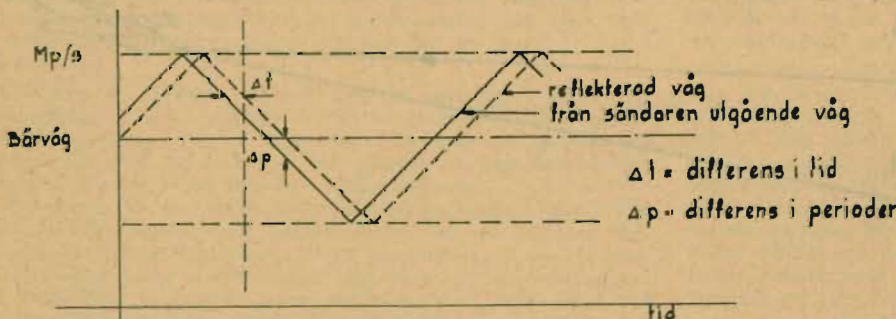
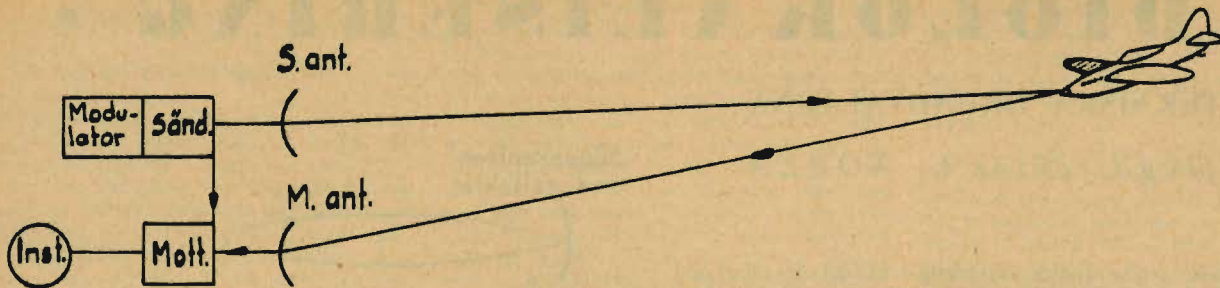


Diagram utvisande tids- och frekvensdifferensen mellan den direkta och reflekterande vägen i mottagaren

Nattjakt med "radar"

Från New York meddelas, att USA nu har i serietillverkning ett nytt 2-motorigt nattjaktplan med beteckningen P-61 och smeknamnet »Svarte änkan». Planet är försedd med radiolokaliseringsutrustning samt en hel del andra ännu hemliga finesser, som gör det särskilt lämpligt för nattbekämpning av bombplan. Vilken fabrik, som producerar P-61, har ännu ej publicerats. Planet säges ha hög hastighet och god stigförmåga.



Princip för radiolokalisering med frekvensmodulerad (FM) sändare

sändaren men väl av reflekterade vågor från föremål i sändarens stråle. De till mottagaren reflekterade vågorna skulle sedan t ex kunna överföras till ljudvågor, som uppfattades av örat. En dylik anordning är mycket väl tänkbar men dess värde skulle vara rätt begränsat. För det första måste man se till att inga oönskvärd reflekterande saker, som t ex bergshöjder, ligga i sändarstrålens väg, ty mottagaren reagerar för reflekterade vågor oberoende av vad de reflekteras mot och för det andra kan man endast mycket grovt, med hjälp av styrkan av den reflekterade vågen, avgöra hur långt bort det reflekterande föremålet ligger. Relativt säker avståndsbedömning måste vara en mycket väsentlig egenskap hos ett användbart radiolokaliseringssystem, lika väsentligt som rikttningsbestämningen, d v s kan man bara bestämma riktningen till ett föremål noggrant, kan man naturligtvis ha flera sådana stationer på olika platser och kryssspejla. Då måste man vara säker på att det är samma föremål som uppfattas av de olika stationerna och det kan givetvis ha sina svårigheter, om man endast vet, att det är det kraftigast reflekterande föremålet i sändarstrålens väg, som uppfattas av mottagaren. De nu använda radiolokaliseringssystemen bygga säkerligen ej heller på den nu omtalade principen, som endast berörts för att klarlägga förloppet.

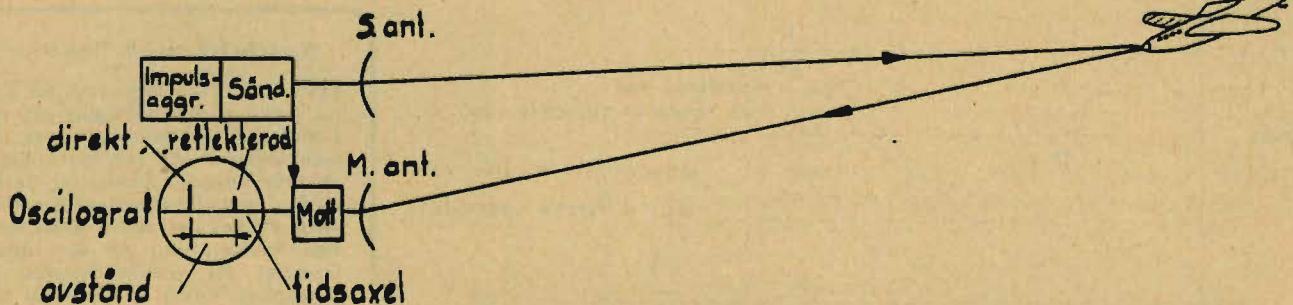
Avståndsmätning med radiovågor bör icke vara främmande för den flygintresserade. Redan några år före kriget användes höjdmätare grundade på användning av radiovågor, som reflekterades mot marken. Western Electric's sk absoluta altimeter är ett dylikt instrument, som är väl känt beträffande sitt utförande. Avståndsmätningen åstadkommes här genom att sändarens frekvens får variera rätlinjigt med tiden fram och åter mellan två yttervärden. Man får på så sätt en kontinuerlig frekvensvariation hos den utsända radiovågen. En mottagare, som sitter bredvid sändaren i flygplanet, upptager i ett visst ögonblick dels direkt den just utsända vågen, som har en viss frekvens och dels den av marken reflekterade vågen, som utsändes från sändaren en mycket kort stund tidigare och har en annan frekvens. Frekvensskillnaden beror på hur lång tid det tager för radiovågen att från flygplanet gå ned till marken och sedan upp igen, d v s av flygplanets höjd. Då frekvensvariationen är konstant, kommer varje höjd att motsvaras av en viss frekvensskillnad mellan de två vågor, som träffa mottagaren (den direkta och den reflekterade). Att

sedan uttaga skillnadsfrekvensen, interferenstonen, mellan de två inkommande signalerna och överföra den till ett instrument så att detta ger ett utslag, som är direkt proportionellt mot frekvensskillnaden och därmed flygplanets höjd och som alltså kan graderas direkt i flyghöjd över marken (eller, rättare, avstånd till närmaste del av marken), är principiellt enkelt. Att tillämpningen fordrar en avancerad teknik och att den kan ha sina svårigheter vid marktyor, där mera avlägsna delar reflektera avsevärt mycket kraftigare än de närmaste, är en annan historia.

Principen är i alla fall tydligen tillämpningsbar även då det gäller att från marken mäta avstånd till flygplan eller fartyg. Den har med största sannolikhet även utnyttjats i detta syfte. Förutsättningarna för dess användning från mark mot flygplan äro i jämförelse med omvänd riktning såtillvida ogynnsammare, då det reflekterande målet är avsevärt mindre, flygplanet i jämförelse med en relativt stor markyta, men detta kompenseras av att man på marken kan ha mycket större antenner och alltså få mera koncentrerade strålar, som ge större fältstyrka från sändaren resp känslighet hos mottagaren i en viss riktning. Detta förhållande kan naturligtvis även utnyttjas för rikttningsbestämning till reflexföremålet. En nackdel är att metoden har dålig »djupskärpa». Endast det föremål i strålkastarens väg, som ger de kraftigaste reflexerna till mottagaren kan bli föremål för mätning (eller överhuvud observeras). Mot flygplan, som komma tillräckligt högt över marken eller mot fartyg på en fri vattenyta är metoden emellertid tydligen mycket användbar under förutsättning av att tillräckligt stora räckvidder kunna nås. Detta beror på tre faktorer, sändareffekten, antennernas storlek (d v s riktskärpa) och mottagarens känslighet, vilka man får förutsätta att vederbörande maktens tekniker skapat möjligheter att driva långt, även om beträffande sändareffekt och mottagarkänslighet speciella svårigheter föreligga på de ultrakorta vågorna. Principen är som sagt känd sedan lång tid.

Även principen för en metod, som möjliggör djupskärpa, är känd sedan länge. En sådan metod, impulsmetod, grundar sig på följande:

Från en sändare utsändas med jämna tidsmellanrum mycket korta impulser. Den utgående impulsvågen reflekteras i vägens väg. I en mottagare i sändarens närhet mottagas dels utgående impulser, dels reflekterade impulser. Till mottagaren har kopplats



Princip för radiolokalisering med impuls-sändare

RADIOLOKALISERING • II

NÅGRA INTRESSANTA KONSEKVENSER

av

Major BILL BERGMAN

Radiolokalisering, vars principer närmare beskrivas i artikeln före denna, är en uppfinning, som redan fått vidsträckt användning hos de krigförande makterna. Detta gäller kanske främst på brittisk sida där tillgången på radiolokaliseringsapparater redan under krigets första år uppgives ha spelat en betydelsefull roll vid avvärjandet av de tyska storanfallen mot England.

»Radar» — ett på allierad sida använt täcknamn för radiolokalisering — förekommer numera även i jaktflygplan och gör det möjligt för jaktflygarna att i mörker och moln lokalisera och anfälla fiendliga bombplan. Det tyska nattjaktförsvaret över Berlin och på en del andra håll arbetar säkerligen i ganska stor utsträckning med jakt»radar».

Radiolokalisering förekommer också i sjökrigföringen och användes av örlogsfartyg för att i mörker och dimma upptäcka och beskjuta motståndare till sjöss.

Detta ängsligt bevakade instrument är — att döma av hittills publicerade uppgifter — att likna vid en kombination av elektrisk strålkastare och avståndsmätare. Med denna genomsökes eller »belyses» det område där man väntar att fiendliga flygplan eller fartyg skola finnas och då strålen träffar sitt mål kan man på in-

ett katodstråleoscilloskop, vars tidaxel styres från sändarens impulseringsanordning så att tidaxeln gör ett svep mellan varje utgående impuls. På tidaxeln komma utgående och reflekterade impulser att markeras av utslag på 0-linjen. Avståndet mellan utslag för utgående impuls och en reflex motsvarar avståndet mellan sändaren och det reflekterande föremålet (egentligen tiden för vågens gång från sändaren till reflekterande föremål och åter). Säg t ex att impulsfrekvensen (antalet utgående impulser per sek) är 10 000. Hela tidaxeln motsvarar då — vid ett svep per impulsperiod — $1/10\ 000$ sek eller $300\ 000/10\ 000 \times \frac{1}{2} = 15$ km avstånd till det reflekterande föremålet, där $300\ 000 =$ ljusets hastighet i km/sek. Om tidaxeln = 100 mm, motsvarar varje mm 150 m.

Impuls-sändarens frekvens måste väljas med hänsyn till flera faktorer. Dels bör frekvensen vara sådan, att reflektionsförmågan hos ifrågakvarande mål blir stort, dels önskas god riktverkan på antennsystemet för att riktningsbestämning skall kunna göras och för att den utstrålade energin skall koncentreras så mycket som möjligt. För att antennsystemet ej skall bli alltför skrymmande är det också önskvärt att gå till så hög frekvens som möjligt. Vid alltmer ökad frekvens begränsas dock möjligheterna att få en sändare att arbeta tillfredsställande. Impulsen bör vara så kortvarig och intensiv som möjligt.

Med hänsyn till mottagningsförhållandena bör impulsen vara modulerad med lämplig frekvens. Impulsanordningen skall vara så utformad, att den utgående impulsen får en längd av ca 1 microsekund.

Sändaren är vanligen försedd med en konstant relativt hög anodspänning, som i viloläge blockeras genom en stor negativ gallerförsänkning. Impulseringen sker vanligen på gallret och sändareröret skall ha en katod, som momentant kan giva en stor emission så att kraftiga impulser kunna avgivas.

Mottagaren är en vanlig superheterodyn-mottagare med efter rundradioförhållanden hög mellanfrekvens och en avstämning lägre frekvensdel för att därigenom driva förstärkningen till ett optimum. Genom denna avstämning av lågfrekvensdelen oskadliggöres de oundvikliga kapaciteter, som skulle medföra svårigheter vid en likströmsimpulsförstärkning. Även i övrigt måste stor hänsyn tagas till tidskonstanterna i mottagarens kretsar så att mottagaren »hinner med» att reagera för de enskilda impulserna och ej blockeras av den kraftiga direktvägen. G. N.

strumentet avläsa riktningen och avståndet dit. »Radar» ser och mäter oberoende av mörker, moln och dimma.

Vetskapen om att en motståndare använder »radar» måste givetvis medföra konsekvenser i det taktiska uppträdandet hos egna flyg- och sjöstridskrafter, och meningen är att i det följande något »belysa» vari dessa konsekvenser kunna tänkas bestå.

För flygstridskrafternas del innebär »radar» att anfällande bombplan bli upptäckta tidigare och sakrade såväl under dager som mörker samt att det försvarande jaktflyget kan komma till effektivare insatser. Bombflygets verkningsmöjligheter ha härigenom reducerats. Detta gäller dock inte som allmän regel ty »radar» kan knappast användas överallt där bombflyget anfaller och »radar» är ju inte i och för sig ett vapen utan endast ett hjälpmedel för att främst dirigera försvarens jaktflyg — där sådant finnes tillgängligt.

Skyddas det egna bombflyget av eskorterande jaktförband av tillräcklig styrka blir radiolokaliseringens inverkan på bombflygets verksamhet än mindre framträdande.

Trots detta kan förekomsten och utvecklingen av »radar» tänkas medföra att bombflyget så småningom kommer att i viss utsträckning avstå från operationer under mörker för att i stället flyga desto mer under dager och med en efter omständigheterna avpassad jakteskort. Härigenom blir nattjakten kanske inte längre lika betydelsefull som förut under det att allt större krav komma att ställas på dag- och eskortjaktförbandens omfattning och insatser.

Under alla omständigheter har »radar» givit jaktflyget väsentligt ökad verkningsmöjligheter, vilket bl a bestyrkes av brittiska uttalanden i samband med »slaget om Englands».

För sjöstridskrafternas del innebär »radar» långt mer vittgående konsekvenser särskilt för den till sjöss underlägsne.

Det går knappast nu längre att begagna en taktik, som bygger på överraskningsmoment eller uppträdande under skydd av mörker eller konstgjord dimma i förhållande till överlägsna motstående örlogsfartygsförband. Sjöstridskrafterna komma alltså att dygnet runt manövrera och strida mot varandra som om dager och god sikt ständigt rådde. Eftersom artilleriet är sjöstridens huvudvapen betyder detta, att den artilleristiskt överlägsne, d v s den, som kan insätta de största och starkast beväpnade fartygen, kommer att ta hem spelet med större matematisk sannolikhet än förut.

Övervattenstorp-fartygen — torpedkryssare, jagare, torpedbåtar och motortorpedbåtar — vilka gentemot artillerifartyg varit helt hänvisade till anfall under mörker eller i skydd av naturlig eller konstgjord dimma, komma icke att kunna göra sig gällande på samma sätt som tidigare. De kunna nu beräknas bli upptäckta och beskjutna innan de kommit tillräckligt nära fienden för att med utsikt till framgång kunna avlossa sina torpeder. — Här fordras väl antagligen en radikal omläggning av taktiken och framför allt torpedtekniken! Radio- eller självstyrda torpeder med hög hastighet och stor räckvidd måste införas på övervattenstorp-fartygen om dessa icke skola förlora allt för mycket av sin betydelse i kampen mot större örlogsfartyg till sjöss.

Hur det ligger till med ubåtarnas verkningsmöjligheter framgår av erfarenheterna från »slaget om Atlanten». Helt nyligen har en amerikansk källa uppgivit att ubåtsfaran avvärjts huvudsakligen genom en enda teknisk uppfinning. Vari denna består meddelas helt naturligt inte. I andra sammanhang har dock sagts att »radar» varit av stor betydelse i kampen mot ubåtarna. Det återstår att se om Tyskland här kan åstadkomma en renässans på ubåtsvapnets område eller icke.

Men det är inte bara vid strid örlogsfartyg emellan som »radar» kan komma till användning i kriget till sjöss. »Radar» finns som nämnts också på flygplan. Kan man utnyttja uppfinningen för att leda jaktflygplan till anfall mot mål i luften, kan man säkerligen också radiolokalisera fartyg till sjöss från bomb- och torpedflygplan. Därigenom få sjöstridskrafter, som tvingas operera inom räckhåll för fiendliga flygstridskrafter, så småningom eller kanske redan nu räkna med allvarliga risker från luften, även under mörker och dåligt väder. »Radar» har i detta avseende ökat flygstridskrafternas verkningsmöjligheter mot fartygsmål eller kommer att göra det.

Man kan här icke undgå att göra den reflexionen att flygets och radioteknikens utveckling tillsammans ökar riskmomenten till sjöss, vilket alldeles särskilt påverkar en underlägsen flottas möjligheter att göra sig gällande. B. B.



U-båtsjägaren Terence Malcolm Bulloch.

Terence Malcolm Bulloch är chef för en specialdivision i brittiska kustflygförbanden. Han är esset i denna utomordentliga samling u-båtsjägare och har redan hunnit med att anfälla flera u-båtar än någon annan flygare i världen. Hur många u-båtar han lyckats sänka kommer väl aldrig att talas om, i varje fall inte så länge kriget håller på. Anledningen är helt enkelt den att engelsmännen icke vill låta motståndaren veta hur många u-båtar man sänker. Denna ovisshet ingår som ett led i nerkriget mot u-båtsbesättningarna och betraktas på engelskt håll som ett dödligt vapen i kampen mot u-båtsbesättningarnas moral. Man kan gissa att åtskilliga av de u-båtar, som ej återvänt, gått sitt öde till mötes i Bullochs gestalt. »Tjuren» kallas denne det brittiska flygets främste u-båtsjägare av kamraterna i 120:e flygdivisionen som flyger »Liberator»-plan.

Smeknamnet måste anses träffande på denne undersätsige, brede och satte man, envis som han är och med en djup wanjlig stämma. Det finns ingen kvickare stridsflygare eller någon spaningsbombare, som har ögonen med sig på samma sätt som »Tjuren». Han kan upptäcka en u-båt på 3 kilometers håll, just de där betydelsefulla sekunderna innan han själv blivit upptäckt från u-båten, även om hans stora fyrmotoriga »Liberator» borde vara lättare att upptäcka än ett litet grått torn på det grå, upprörda vattnet eller ännu mindre det svaga, duniga skummet efter ett periskop.

Nästan på det där trekilometershållet dök han på ett av sina offer, som han siktat genom en hagelskur. Något sådant kan endast förklaras med ett sjätte sinne. Detta sekundernas förspång är halva hemligheten hos denne berömda jägare. De ge honom precis den tid han behöver för att lura sig till det rätta utgångsläget för attacken, innan hans byte kan snabbdyka. Den andra halva hemligheten med hans framgångar skulle säkert hans motståndare vilja komma underfund med. Men den hålls det tyst med.

Hur går det egentligen till att »märka» dem, tillfrågades Michael S. Layton från Montreal en dag. Layton, som var med som navigatör på det Liberatör-plan, som flög Churchill till Moskva, svarade bara:

— Oh, det är alltid »Tjuren». Så snart det finns u-båtar i farvattnet under oss ser det ut som om ögonen stodo ut ur huvudet på honom. Han tar det nästan som ett hantverk. Det spelar heller inte någon roll vad han har för besättning eller vad

U - B Å T S J Ä G A R E

han flyger för maskin, en »Anson», »Hudson» eller »Liberator», det är samma sak; hans goda tur håller i sig.

På sex veckor, det var hösten 1942, fick han både D. F. C. och D. S. O., vilket troligen är rekord ifråga om hedersbetygelser av detta slag. Den hösten var »Tjuren» ute på en patrullflygning från Island i sitt Liberatör-plan. Han hade en besättning av »Blånosar», ett smeknamn på det ständigt växande »kalla kompaniet», sådana flygare som »passerat linjen» — i det här fallet norra polcirkeln. I dessa kyliga farvatten söker u-båtsvargarna efter en eller annan godbit i de många konvojerna från Amerika och England till Ryssland. Det stora planet spred sina beskyddande vingar över konvojen. Det var i gryningen en mörk dag och man hade redan flugit 4000 kilometer. I samma sekund, som maskinen kom ur ett moln, upptäckte »Tjuren» en u-båt på 3 kilometers avstånd. Han satte maskinen på näsan, gav full gas för att efter några sekunder vara över sitt byte i samma ögonblick som u-båten skulle till att dyka. Sjunkbomberna hamnade på ömse sidor om den försvinnande aktern på u-båten.

— Jag kunde inte se mycket framifrån. Men av bombfällaren akteröver fick jag sedan en verklig skildring över vad som passerat.

— Han är fullkomligt bortblåst från ytan, tjöt han i våra hörlurar. Jag kan se att 30 fot av aktern sticker nästan rätt upp och propellarna snurra av bara den!

Vrakdelar sköljde omkring på vågorna och bombfällaren kunde nu ta utomordentliga bilder. »Tjuren» gjorde en snäv sväng över platsen men det var för sent att hinna se u-båtens akter försvinna i djupet.

Det är de marina experterna vid kustkommandots stab samt amiralitet, som bedömer resultaten av flygattackerna mot u-båtarna. De äro allesammans så hårdfjällade att det inte går att lura dem med några »möjliga» resultat. Men »Tjuren» fick sin D. S. O.

Vid ett tillfälle lyckades sex man — »Tjuren» och hans besättning — rädda en konvoj. Det var på den tiden, då Luftwaffes fyrmotoriga Focke-Wulf »Condor» ännu anföll Atlantkonvojerna och radierade deras position till u-båtarna; numera våga dessa sällsamma rovfåglar endast, mera sporadiskt sticka fram nosan.

— Vår besättning bestod av tre engelsmän, en skotte, en nya zealändare och så jag själv, som är från Belfast, berättade »Tjuren» om denna affär. »En Condor sex miles från konvojen», kom rapporten. »Vi anfaller.» Några av våra granater ha gått in. Tysken i sin tur prickade två av våra maskiner, men så hårdhudade voro vi, att vi inte visste det, förrän vi kommo tillbaka till vår bas. Ännu en »Condor» dök upp, men så snart han fick syn på oss sökte han sticka innan vi kunde gå till anfall. Det nästa vi fick syn på var en u-båt, som dykt upp för att ta sig en titt på konvojen. På 20 sekunder hann vi med att släppa ned tre »ägg» i hennes väg, innan hon hann försvinna från vattenytan.

Två av bomberna missade. Men den tredje gick in. Först kom en väldig vattenkaskad och fem sekunder senare en våldsam explosion under vattnet och ett slags tjock olja sprutade upp i luften. Tre bom-

ber och fyra explosioner! Även om inte u-båten sjönk genast så var den säkert så svårt skadad att den aldrig kunde återvända i hamn. Till slut dök det upp en tredje »Condor», men den gav sig också i väg utan att våga inlåta sig på strid.

En »Liberator» mot tre »Condor» och en u-båt; varken konvojen eller eskortfartygen blevo anfallna. Ett par uppgående timmar tyckte »Tjuren», som redan hunnit att flyga nära 3000 timmar, därav hälften under operationer. Han har flugit Liberatör-plan c:a 1000 timmar.

— Det är min världsmästare besättning, menar »Tjuren», som gör att allt går som det skall. Den är fin som ögat.

Det är kanske litet för blygsamt. Han drar sig själv aldrig för någonting. När han hade sin första semester tyckte han att det blev litet långsamt varför han begärde att få litet »färje»-jobb över Atlanten. Det blev sex sådana turer under vilka han flög över till England de första flygande fästingarna och samtidigt passade på att slå ett hastighetsrekord med 8 tim 40 min från väst till öst. Han hade flugit litet överallt, både över de arktiska vidderna och över tropikerna, från baser i England, Skottland, Irland, Gibraltar och Island. Utan överdrift måste man säga att han skrivit ett vackert blad i 120:e divisionens ärorika historia. Självt tycker han förstås att de 1000 tim han flugit Liberatör-plan bara är en droppe i havet bland de många miljoner kilometer divisionen flugit bara under det sista året. Han erinrar om att just hans förband var med redan under förra världskriget och då flög »dupost» från slagfältet i Flandern till England. En tur på 150 km eller så omkring var på den tiden ett verkligt äventyr. Nu är 4000 km om dagen rena rutinen — tack vare sådana män som »Tjuren» — Bull och.

John Cashel.

TIO ÅR MED CHALMERS

Forts. fr. sid. 14.

ritningar men byggnadsmaterialet var litet modernare, ty stål och papp hade bytts ut mot aluminium och tyg.

Signaturen »Skeks» har fantiserat i flygpressen om en flygande »aktersnurra». Han visste väl inte då att en sådan hade prövats i Kungälv. Eftersom det var en segelflygklubb var motorn bannlyst, och apparaten, som monterats på en vanlig ränselme, skulle sålunda kunna liknas vid en »glidautogiro».

Upp skulle man i luften, antingen av egen kraft eller med hjälp och 1941 gjordes inom klubben en ganska omfattande undersökning av vinschförloppet. Chalmers' vinsch konstruerades just med tanke på att vissa krafter skulle kunna mätas under en start. Resultaten ha publicerats och jämförst med liknande mätningar som utförts i Schweiz, varvid god överensstämmelse kunde konstateras trots att de utförts på helt olika sätt.

Chalmers segelflygklubb har nästan precis på sin tioåriga födelsedag stadfäst övergången från en fri klubb till en segelflygsektion inom Aeroklubben i Göteborg men kommer trots detta att fortsätta sin segelflygverksamhet som förut. Luft-Emil.



Vederliken

Sommar och varmt. Dagofficieren går rond och upptäcker ett par bleka ben på verkstadstaket. Skriker: »Vad är det där för ett lik?» — Upp dyker flygingenjörrens anlete och från taket kommer det försagt: »Å, det är bara vederlike!»

F 3 vann fäktar-SM

Fäktingen är en sport, som under de senaste åren befunnit sig på stark frammarsch över hela landet. Bland flygförbanden är F 3 det, som hittills bäst lyckats hävda sig i konkurrensen med andra militära och civila fäktarlag.

Länge har F 3 lag på värja hållit sig uppe i den svenska eliten. I tävlingen om Kungakannan 1942 hörde det sålunda till storfavoriterna, men hamnade den gången på tredje plats. För någon tid sedan togo våra späningsflygare emellertid revansch i svenska mästerskapet genom att efter en in i det sista jämna tävling vinna mästarvärdigheten. Under en träningstimma träffar Flygs medarbetare de tre nykorade mästarna, vilka äro i full fart med att instruera några yngre kamrater.

Kapten Tollbom, som ställde till storsensation genom att i den för hela tävlingen avgörande matchen besegra f. d. Europamästaren Drakenberg med 3—0, berättar, att årets mästerskap var det största hittills. Dessutom det absolut jämnaste. Att vi vann denna oerhört jämna tävling berodde nog till största delen på att vi i de avgörande momenten lyckades uppmobilisera det extra tillskott av koncentration och sisu, som övertrumpfde våra konkurrenter, säger den spänstige kaptenen vidare. Självt började jag fäkta florett redan under skoltiden, fortsätter han. Se-

Löjtnant Enderlein anfaller, varvid löjtnant Hultgren parerar och retirerar.



dan 1931 har jag hållit på med värjfäkting. Mina största individuella framgångar hittills har varit femteplaceringar på SM ett flertal gånger.

Löjtnant Hultgren, en lugn och trygg skänning, som alltid presterar en lika vacker som stilren fäkting och i SM vann ej mindre än 19 matcher av 27, tycker att det var en stor överraskning, att inget Stockholmslag slutade bland de fyra bästa. Stockholm är ju annars med sina två ordinarie tränare oerhört gynnat i jämförelse med t. ex. Linköping, fortsätter han. Vår egen början i SM var just inte så lysande. I första matchen, som gick mot I 19, förlorade vi med 5—1. Men vi samlade oss. Och sedan vann vi faktiskt varenda match. F. ö. planerar vi själva en stor nationell fäkttävling på F 3 någon gång i mars. Preliminärt ha vi också fått löfte av så gott som samtliga elitfäktare att komma hit, slutar denne lovande fäktare, som bl a placerade sig som trea i tävlingen om Kungakannan 1942.

Tredje man i SM-laget var den riksbe-



2/3 av F 3:s svenska mästare på värja Fr v. löjtnant Hultgren och kapten Tollbom. Längst t h löjtnant Enderlein.

kante ambulansflygaren, löjtnant Cornelius, som inom parentes sagt under sina 47 levnadsår hunnit med ej mindre än över 19.000 flygningar. Ett imponerande rekord! På de senaste 7—8 åren har jag praktiskt taget inte fäktat alls, varför jag i SM till största delen levde på rutin, förklarar han. Visserligen vann jag själv inte så många matcher, men de jag vann kom i de för laget psykologiska ögonblicken, slutar denne spänstige oldboy, vars specialitet i fäkting är små snabba handstötter.

Dessa äldre fäktare på F 3 har emellertid på sista tiden stimulerat intresset för sporten även bland de yngre kamraterna. När löjtnant Cornelius blev sjuk strax före DM, placerades sålunda löjtnant Enderlein in i laget. Och nu kan denne ståta med en alldeles färsk distriktmästarvärdighet. Att fäktarna från F 3 icke slå sig till ro med de hittills vunna framgångarna kan var och en som blivit i tillfälle att se deras intensiva träning vara förvissad om. Ty även om träningsförhållandena äro långt ifrån idealiska, arbetas det villigt och glatt med tanke på nya duster. Och vi ha blott att önska de spänstiga flygarna lycka till även fortsättningen! Kem.

Lektion i motorlära

Populärt och lättfattligt undervisar flygingenjör K. i motorlära. Principen för en generators arbetssätt är svårt att lära och läraren gör därför en liknelse: »Den enklaste generatorm får man om man har en trådslinga och en stavmagnet, som man för



Utnämningar: Till överste i intendenturfattning vid flygvapnet har utnämnts förordnade översten i intendenturfattning överstelöjtnant C. M. Jacobson, till överstelöjtnanter i intendenturfattning vid flygvapnet förordnade överstelöjtnanten i intendenturfattning vid flygvapnet H. G. W. Callmer och majoren i intendenturfattning vid flygvapnet E. Hj. V. Wilson, till majorer i intendenturfattning vid flygvapnet förordnade majorerna i intendenturfattning vid flygvapnet N. G. D. Romander och S. G. Karlströmer samt kaptenen i intendenturfattning vid flygvapnet T. Cedrenius, till major i intendenturfattning i flygvapnet kaptenerna i intendenturfattning vid flygvapnet J. V. F. Lindgren och E. L. Löwenberg, till löjtnanter i intendenturfattning vid flygvapnet löjtnanten i intendenturfattning i flygvapnets reserv H. Holmström, förordnade löjtnanterna i intendenturfattning vid flygvapnet N. O. R. Astrand och N. Palm.

Förordnade flygingenjören av 3:e graden vid flygvapnet P. M. Svensson har konstituerats som flygingenjör av 3:e graden vid flygvapnet.

in och ut genom trådslingan. Förslagsvis kan man ha en malaj, som rycker den där magneten in och ut. Men en sådan generator kan inte användas i flygvapnet, för malajen kanske rycker ut då han skall rycka in.»

Klassisk musik



—Äh hör Du, ta den där Brahmsbiten igen, Bert.

MODELLFLYG

GÖR MODELLFLYGET TILL EN PUBLIKSPORT!

Av red. YNGVE NORRVI

I förra numret av FLYG påbörjades denna artikel, skriven av KSAK:s informationschef, redaktör Norrvi. Här nedan fortsättes och avslutas den intressanta idéartikeln, som ger modellflygarna många användbara tips.

Publiken är nödvändig, inte bara därför att den hjälper till att finansiera sporten. Den skänker också tillfredsställelse genom sin närvaro. Den stimulerar till nya och ännu större bedrifter. Var aktsam och rädd om publiken. Ge den en känsla av att den har fått någonting för sitt besvär och sina eventuella slantar, så ger den tusenfalt igen.

Det nyaste i organisationsväg i fråga om modellflygtävlingar är uppdelningen i försöks- och finalomgångar. Arrangemanget har slagit väl ut, men man borde kunna utnyttja pausen mellan försöken och finalen på ett effektivare sätt än att invänta den i allmänhet fåtaliga publiken vid en vanlig modellflygtävling. Sekretariatet arbetar för högtryck under denna paus, tävlingsledaren och hans medhjälpare behöver en stund att ta igen sig på och hämta krafter inför den stundande pårestningen som en final alltid utgör, helst när den sker inför publik. Men denna pårestning skulle kanske bli mindre, om publiken vore en smula »uppeldad» innan spelet — det verkliga spelet, finaltävlingen — började.

Hur denna »uppeldning» skall gå till kan det råda delade meningar om, men att den bör ske, torde vara tämligen klart för alla, inte minst för herrarnas tävlingsledare, som har ett tämligen otacksamt jobb.

Redaktör Norrvi nöjer sig inte med att betrakta flygningen på avstånd, teoretiskt. Här ses han i ett glidplan på Alleberg strax före en start.



Naturligtvis finns det många sätt. Det svåra är bara att komma på dem. Vi nämnde tidigare radiostyrda modeller, »fall-skärmshopp», uppvisningar av nya modeller. Lägg därtill hastighetstävlingar med racermotorer, höjdrekordförsök... För att kunna ordna dylika uppvisningar fordras emellertid, att några av modellflygarna offerar sig, låter bli att delta i den ordinarie tävlingen och i stället går in för att roa publiken. Någon annan utväg är tyvärr inte möjlig.

En titt i en schweizisk tidskrift gav oss en ny impuls häromdagen. Där stod omnämnd en mällandningstävling för modellflygplan, som man anordnat vid en tävling i Arosa.

Arrangemanget, som visserligen inte blev helt lyckat till följd av den ringa erfarenhet man har av dylika tillställningar, hade dock det goda med sig, att det samlade en del publik, som blev mäktat imponerad av vad som presterades, och ändå var detta inte så särskilt lysande.

Tävlingen var i korthet upplagd så, att man hade dels en startplats och dels ett mål. Det gällde för samtliga tävlande att få sina modeller att landa så nära detta mål som möjligt, och den som kom närmast vann. Varje modell fick göra tre flygningar, och även om det inte framgick av referatet, så tar vi dock för givet, att endast den bästa prestationen av de tre bedömdes. Målet var utpräglat med en flagga, som utgjorde mittpunkten i en cirkel med 600 meters radie. Ett stort målområde alltså. Landningar utanför denna cirkel godkändes inte. Automatiska styransordningar av alla slag var godkända. Avståndet från start till mål var 1500 meter, och målet var beläget 150 meter högre än startplatsen. De bästa resultaten blev 220, 270 och 320 meter från målets mittpunkt.

Visserligen fordrar en sådan tävling att man har tillgång till motormodeller, och det är just det stora krxuxet just nu, när ske det ändå finns några möjligheter att det inte finns gummilatt tillgå. Men kanske det ändå finns några möjligheter att ordna en mällandningstävling på svensk botten, åtminstone på försök. Distansen behöver ju inte precis vara 1½ km, och höjdskillnaden mellan start och mål är inte nödvändig, kanske inte ens att rekommendera. Cirkeln kring målet kan vidare dragas betydligt snävare. Över huvud taget kan en sådan tävling ordnas på tusen och ett sätt, allt beroende på de möjligheter man vid varje särskilt tillfälle har. Det skulle onekligen vara roligt att se hur en svensk mällandningstävling skulle gå att genomföra. Vem gör första försöket?

Och till slut; ovanstående är inte tillkommet som något försök att dra bort intresset från de riktiga modellflygtäv-

lingarna, utan i stället att dra intresset till dem. Man får många gånger ta till konstlade medel för att nå en viss sak — i det här fallet att få folk att komma underfund med modellflygsportens tjusning. Och dess betydelse.

Vi får inte glömma att modellflygningen är en sport som förpliktar. Modellflyget utgör grunden för all flygutbildning och allt flygintresse.

När Andersson, Pettersson och Lundström går att se den första modellflygtävlingen i sitt liv grundlägges hos vederbörande kanske också det första intresset för flyg över huvud taget. Laga då så att detta intresse blir starkt och levande. Därmed har kanske just du gjort din stora insats för flygets utveckling i det här landet. Är inte det resultatet värt en smula energiutveckling utöver det vanliga?

Säkert!

Våra modellflygare och våra tävlingsorganisatörer har onekligen en viktig uppgift att fylla då det gäller att göra Sverige till en flygande nation.

Förste instruktören för modellflyget får säkert en maktpåliggande uppgift. Hans första torde bli att göra modellflyge till en publiksport.

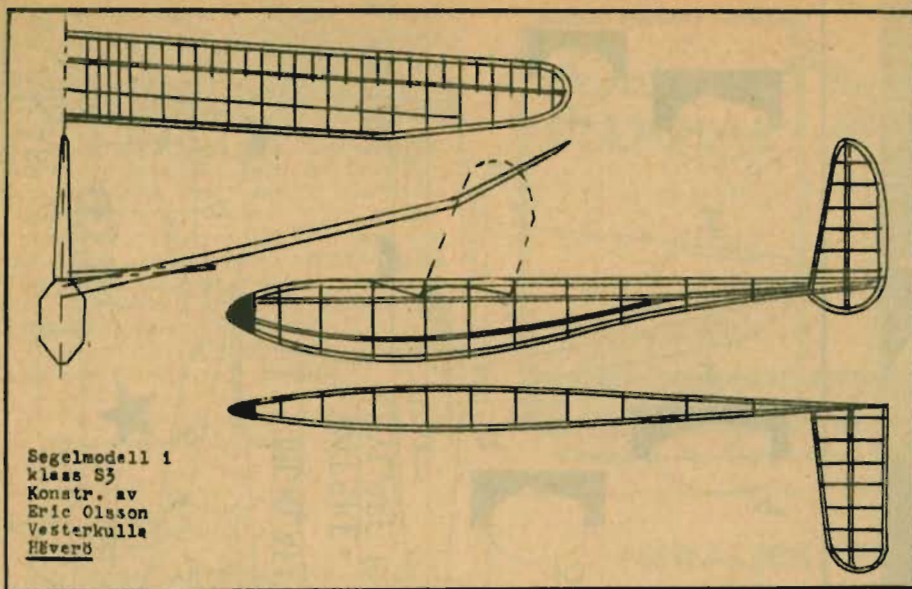
I ANSLUTNING TILL

redaktör Norrvis artikel kan det vara lämpligt att visa nedanstående bilder. Flygande skalamodeller kan säkert hjälpa till att göra modellflyget till en publiksport. Det är Lennart Svedfelt som startar denna vackra modell.



Även utställningar är ett medel att göra allmänheten flygsinnad och förstående gentemot bl a modellflyget. Här en bild från Växjö, där Kronobergs flygklubb anordnat en slående monter vid en utställning med namnet »Aktiv ungdom».





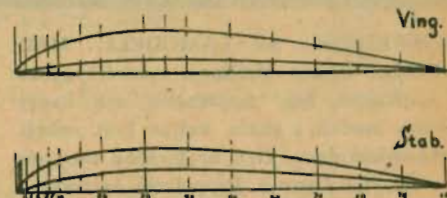
Segelmodell 1
klass S5
Konstr. av
Eric Olsson
Vesterkulle
Häverö

-TERMIK. i Mullsjö! Många segelflygare ha ramlat ner i Mullsjö i brist på termik. Nu har dock hålet fått Termik — en modell, ägd av Ake Isacson i Spånryd.



LÖWEN-PROFILER

I tanke att någon ev skulle komma på idén att bygga min modell i FLYG nr 25/1943 eller på annat sätt vore intresserad av vingens och stabilisatorns profiler har jag räknat ut dessas procentvärden. Profilererna är inte utprovade i vindtunnel och jag kan därför inte garantera att de är riktigt aerodynamiskt utformade. Men faktum är att de gav modellen mycket högvärdiga glidegenskaper och är av betydligt högre klass än de gamla profilerna RAF 32 och Clark Y m fl. Vingprofilen har visat sig bättre än Salenius 1, som anses vara en högvärdig profil. *Rld.*



% av kordan	Vingen		Stabilisatorn	
	Över-sidan	Under-sidan	Över-sidan	Under-sidan
0,00	0,67	0,67	0,40	0,40
0,03			1,80	0,06
1,25	1,00	0,00	2,25	0,50
2,50	2,33	0,33	3,50	1,25
5,00	3,80	0,83	5,40	1,95
7,50	5,00	1,20	6,45	2,63
10,00	6,00	1,50	7,33	3,10
15,00	7,05	2,00	8,00	3,90
20,00	8,85	2,40	9,22	4,30
30,00	9,90	2,87	9,90	4,92
35,00	10,00	3,00	10,00	5,00
40,00	9,85	2,90	9,50	4,90
50,00	8,85	2,80	8,75	4,50
60,00	7,50	2,25	7,67	4,00
70,00	6,00	1,85	6,20	3,15
80,00	4,47	1,33	4,52	2,20
80,00	2,50	0,75	2,80	1,00
100,00	0,00	0,00	0,00	0,00

KLIPP HÄR!



BÜCKER BÜ 182 C "KORNETT"

Tyskt ensligt, enmotorigt, lågvingat övningsflygplan för störtbombfällning, förbands-, navigations- och av. flygning.

Tillverkare: Bücker-Flugzeugbau GmbH, Rangsdorf.

Besättning: 1 man.
Spännvidd: 8,6 m.
Längd: 6,67 m.
Höjd: 1,85 m.
Vingyta: 9,2 m².
Tomvikt: 315 kg.

Flygvikt: 450 kg (grupp SK 5) och 510 kg (P 4).
Maxhastighet: 205 km/t.
Marschhast.: 195 km/t.
Landhast. m. klaff.: 80 km/t.
Toppöjd: 5.000 m (SK 5) och 3.900 m (P 4).
Flygsträcka: 740 km.
Högsta tillåtna störtflyghast. 440 km/t (SK 5) och 360 km/t (P 4).
Kan förses med övningsbomber à 1,5 kg.
Se vidare under »FLYGNITT».

FLYGANDE ROSPIGG

Från Erik Olsson, medlem i Roslagens automobil- och flygklubb, har vi mottagit ovanstående ritning till en segelmodell. Fastän konstruktören tillhör en klubb som är relativt isolerad vad mödellflyg beträffar är modellen inte så oäven. Det är dock ett par saker, som man skulle vilja anmärka på, nämligen den stora V-formen och den höga smala fenan.

Om modellen skulle användas som hangmodell hade denna stora V-form varit naturligt, men då modellen i själva verket är avsedd för högstart är V-formen alltför överdriven. Det skulle ha varit lagom med något mindre än hälften.

Den höga smala fenan är inte alls lämplig för termikmodeller. Låga och breda fenor bör i stället användas. Med sådana får modellen nämligen bättre kurvegenskaper, beroende på att den låga fenan har sämre verkningsgrad än den smala, varför den låga fenans yta kan göras större, vilket är det samma som att flytta lateralcentrum längre bak utan att startegenskaperna försämrats.

Modellen kommer alltså med det nuvarande utseendet att bli synnerligen kursstabil. Det enklaste sättet att få modellen att kurva torde vara att förse den med lämpligt kurvroder.

Enligt de senaste idéerna inom modellflygarkretsar är modellen rätt »gammalmodig». Numera nonchalerar man det inducerade motståndet och använder litet sidoförhållande, ungefär 1:9 i denna storleksklass, symmetrisk kropp, fågelprofiler m m.

Modellen är helt byggd i inhemskt material, furu och plywood, rejält dimensionerad, som en svensk modell skall vara.

Modellens viktigaste data: spv 230 cm, längd 150 cm, vingdjup 20 cm, sidoförhål-

lande 1:11, stab-spv 70 cm, vingytan 46,5 dm², stab-yta 10,8 dm², vingprofil Clark Y. Stab-profil SM 3, flygvikt 950 gram, vingbelastning 20 gram/dm². Anfallsvinklar: vingens 0° och stabilisatorns 0°.

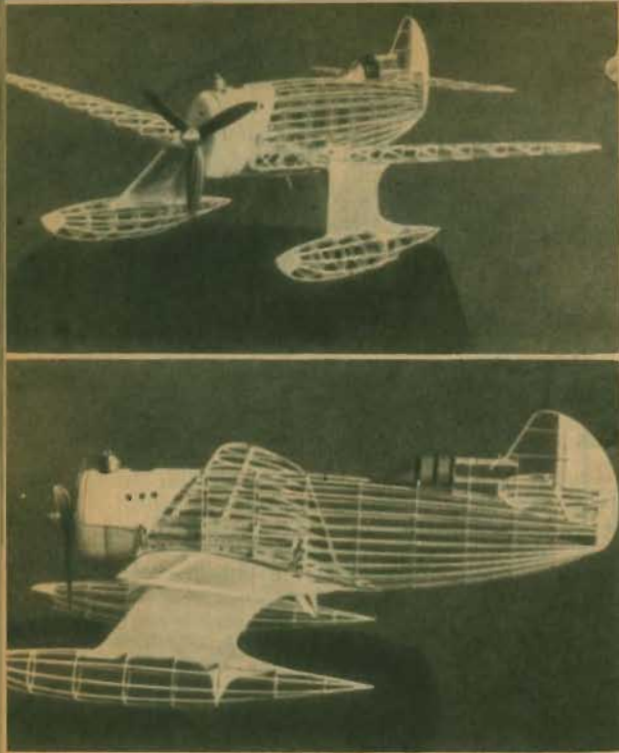
Rld.



FAGELBO: Finska segelmodeller från Aero O/Y:s flygklubb, Helsingfors.

SNART KOMMER "FLYG-44"

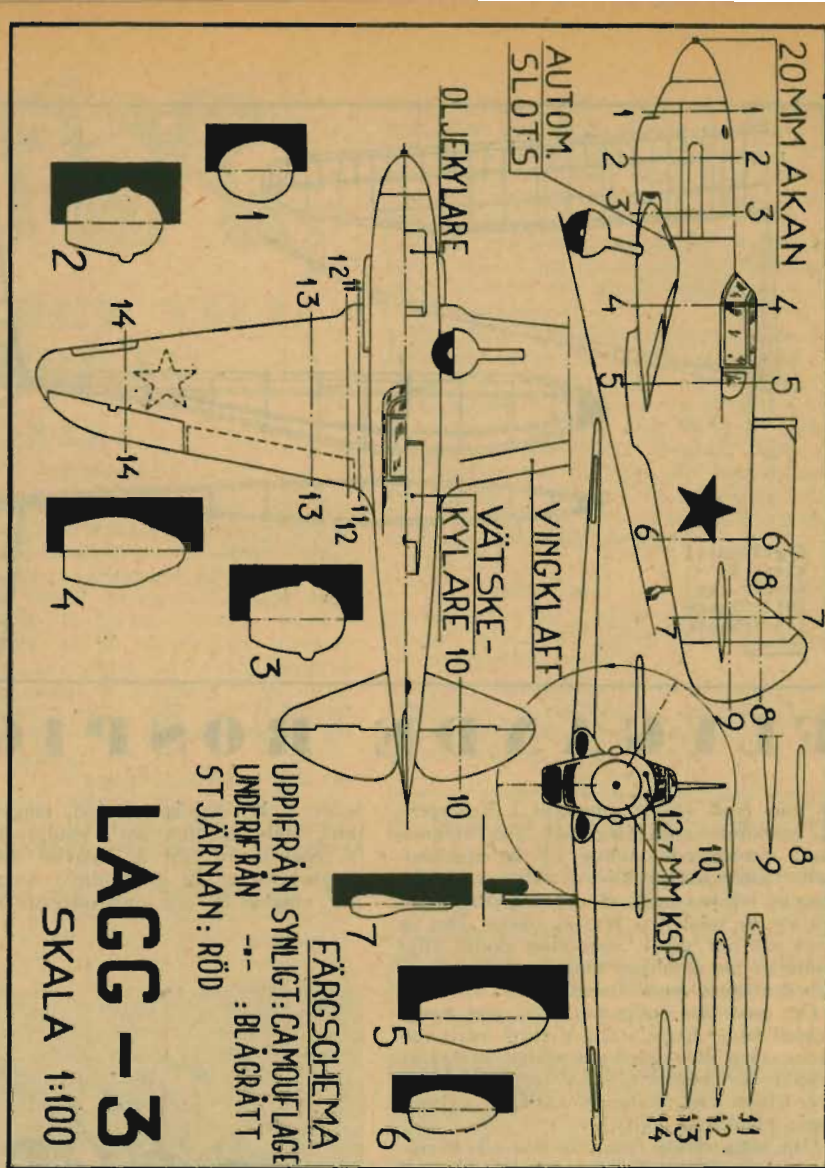
Vi kunna glädja modellflygarna med att "Agaton" nu fått sin motor GP-Diesel från ing. Pinotti och satt i gång med att konstruera och bygga modellen "FLYG-44". Prenumerera på FLYG och bygg sedan själv en FLYG-44!



SCHWEIZISK SKALAMODELL MED DIESEL: James Maillard, modellbyggare i Lausanne, har konstruerat och byggt denna modell i skala, kallad helt enkelt »Marinjaktpans». Den är försedd med en dieselmotor Dyno I. Propellern är trebladig. Planets spännvidd är 100 cm, kroppens längd 62,5 cm, flottörernas längd 45 cm. Modellens vikt (utan klädsel) är med motorn 425 gram. Ett flott arbete!

Schweiziskt sträckrekord

Kosmas Weber, modellflygare i Laufen, har vid en tävling satt nytt schweiziskt sträckrekord med sin modell »Shell 3», som efter högstart i Laufen flög den 11 750 m långa sträckan till Seewen. Landningsplatsen låg 194 m högre än startplatsen. Inte så märkvärdigt rekord, tycker vi svenskar. Men så har vi också bättre termikterräng — annars hade det nog inte blivit 38 300 m för LEN-Hedman!



I FLYG nr 6—7/43 publicerades för första gången i världens flygpress en fullständig beskrivning över det ryska jaktflygplanet LAGG-3. Här ovan begåvas modellflygarna med en ritning i skala 1:100 på samma flygplan. För säkerhets skull upprepar vi en del uppgifter: Spännvidd 9,7 m, längd 9,0 m, vingyta 17,5 m², tomvikt 2 620 kg, flygvikt 3 200 kg, vingbelastning 183 kg/m². Beväpning: 1 st 20 mm motorkanon med magasin för 120 skott, 2 st 12,7 mm akan i kroppen, synkroniserade och med magasin för 2x220 skott. Ritningen är utförd av en ingenjör vid flygförvaltningen.

KLIPP HÄR!



MESSERSCHMITT ME 109 G

Tyskt enmotorigt jaktflygplan. Tillverkare: Messerschmitt AG, Augsburg. Besättning: 1 man. Spännvidd: 9,02 m. Längd: 9,07 m. Höjd: 2,50 m. Vingyta: 16,07 m². Flygvikt: 3,092 kg. Vingbelastning: 192,39 kg/m². Maxhast.: 640 km/t på 6.700 m.

Motor: 1 st Daimler-Benz DB 605 A 1, 12-cyl. inverterad, vättskelyld V-motor på 1.350 hk. Beväpning: 2 st 18 mm (ibland 7,9 mm) ksp. skjut. genom propellern, och 2 st 20 mm kanoner, monterade i kåpor under vingarna. En del fpi har dessutom en 20 mm Mauser-kanon, skjutande genom propellernavet.

”Typhoon” blev ”Agatontyp”

I nr 24/1943 av FLYG utlystes en tävling eller rättare sagt omröstning om vilken flygplantyp »Agaton» Björn Karlström snarast möjligt skulle sätta sig ner och rita ihop med sitt förfarna ritstift. Vid tävlingstidens utgång den 31 december visade det sig att Hawker »Typhoon» samlat de flesta rösterna. Den förste som insåg detta förslag var Ake Sahlberg, John Bergs plan 2, Stockholm, och det är således han som endera dagen har att på posten hämta en Hobby-bok som pris. »Typhoon» skall också komma i FLYG! — Andra typer med många röster voro LAGG-3 (här ovan är den!), Lockheed »Lightning», North American »Mustang II», North American »Mitchell», Curtiss »Tomahawk» och Fieseler »Storch» (i nr 1/44). Även Fi-1 föreslogs men tydligen är det först och främst krigsflygplan som replikamodellbyggarna vill lugga i med. Ni kan också vara övertygade om att FLYG skall söka tillfredsställa denna önskan i största möjliga utsträckning. God fortsättning!

FLYGMAN: Första flygreportaget

Det var på vintern. Och flygmaskinerna stodo uppradade i snön. Samtliga hade huvudet upphöjt över snötäcket men ändan släpade bedrövligt i blötan.

— Hör nu Paul, sa' jag, som hade lagt bort titlarna med skepparn på skutan (ska man dö, så ska man göra det med smak, hade jag tänkt) varför kan du inte låta palla upp ändan på maskinen?

— Reser du dig med ändan i samma höjd som huvudet va'? sa' Paul.

— Nej!
— Du förstår flygplanet skall kunna lyfta också, anförtrödde han.

— Lyfta?
— Ja lyfta!
— Vad ska flygplanet lyfta?
— Sig själv naturligtvis...
— Jaså.

För att inte avslöja min okunnighet frågade jag inte mer. Frågar man mycket tror folk att man är spion.

— Bemanna B 3:an, ropade plötsligt Paul.

B 3:an, det var flygmaskinen, det förstod jag genast. Ty de övriga kröp in i den. Även jag tog på mig en modig min och blev in. Och det behövdes ty omedelbart slog jag huvudet i taket.

— Det är lågt i taket, sa' jag.
— 1650 meter, sa' Paul, som stod med ryggen mot mig.

— Millimeter, mumlade jag.
— Här har du fallskärmen, sa' Paul, vände sig och gav mig något som liknade en militariserad kudde. Den ska du sitta på.

— Hur kan man veta att man kommer ner med den ändan före?
— Tycker du det skulle vara smakligare att komma med huvudet först?

— Absolut inte, sa' jag.
— Ja, då så... sa' Paul och såg road ut. Nu förstod jag att han förstod att jag inget förstod. Förstod ni?

Härpå satte vi oss på våra skärmar. Paul ropade: — Kontakt!

Jag såg mig omkring med såg ingen kontakt. Då började det sakta mala med ljud som en stor köttkvarn. Samtidigt rörde sig den ena propellern maktigt. Och så hände det. En fruktansvärd smäll. När jag tittade ut gick motorn för fullt men propellern var försvunnen. Belåten över upp-täckten yttrade jag:

— Där gick den!
— Just det, mumlade Paul, även han belåten. Som väl var trodde han denna gång att vi menade samma sak.

Så småningom guppade vi iväg för att slyfta. Jag tyckte att det tog en hel evighet innan vi med rytande och spottande motorer skildes från fältet och jag erinrade mig Don Juans skildring av sitt första galanta äventyr:

Något motstånd bjöds och så grät hon. Och viskade: Jag låter aldrig — låt hon.

Jag erinrar mig även att jag dessutom hann profanera detta mästerliga avsnitt:

Något motstånd bjöds och så röt hon. Och vrålände: Jag skjuter aldrig sköt hon — upp i luften.

— Spanaren från signalisten kom! hördes plötsligt en bestämd röst i hörlurarna.

— Spanaren det är du det, sa' Paul, och signalisten sitter i tornet där bak.

(Forts. på sid. 29.)

Kvalitets-STÄMPLAR

Klara avtryck
Lång livslängd
Vackra stilar
Rapp expedition



CENTRALTRYCKERIETS STÄMPELFABRIK

Vasagat. 16, Stockholm. Tel. namnanrop: "Centraltryckeriet"

MEDALJER, PLAKETTER

FÖRENINGSMÄRKEN

KLUBBMÄSTERSKAPSTECKEN

Skisser och kostnadsförslag fritt på begäran.



SPORRONG & CO.

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

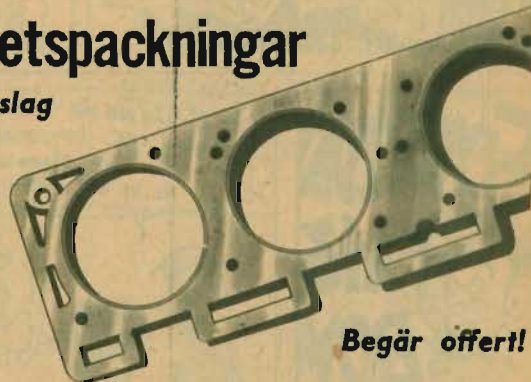
Svenska kvalitetspackningar

för motorer av *alla* slag

Cylinderpackningar i alla storlekar och utföranden.

Ringpackningar från 3 mm till 2.000 mm.

Vi emottaga beställningar från 1 till 10.000 st.



Begär offert!

A.B. AUTO METALLFABRIK SUNDBYBERG växel 282695

Byggmästare

Tobias Johansson

Linköping Tel. 67 46

Utför nybyggnader och reparationer. Entreprenör för Kungl. Flygförvaltningen.

AKTIEBOLAGET BORÅS RÖRINSTALLATIONER

Kungsgatan 17 BORÅS
Telefon: 14 161

VÄRME- och SANITÄRA INSTALLATIONER

ÖRNUNGEN flyger jorden runt



TEXT AV
MAJOR H. VICTORIN
En **Åll**serie



VA GÄLLER ALLT SATTYGET?
TYST ETT TRAG!



ETT PRIS PÅ EN MILJON
DOLLARS HAR BLIVIT UT-
FÄST FÖR DEN FÖRSTA
JORDEN-RUNT-FLYGNING-
EN. TÄVLINGEN STÄKIDR
SEX MÅNADER FRÅN OCH
MED I DAG, DEN BLIR ÖPP-
PEN FÖR ALLA NATIONER.



NU FÖRSTÅR JAG!
DET VAR DÄRFÖR
KÄRLN VILLE HA
MIN MOTOR!



EN EFTERLYSNING - STATSPOLIGEN
EFTERLYGER TVÅ RYMHÄRE,
NORD OCH
BANG.



FINT KAP VI
GJORT!



INBILLAR DU DEJ, ATT DU
SKA RIDA JORDEN RUNT
NU, HÄGTMECK!

HÅLL MUN
BLÄNEGER!

FLYGSODAN 13 BOM

RITAT OCH BERÄTTAT
FÖR FLYG
AV 2418 BJARRE



TITTA DÄR GÄRDEN DÄR TOKIGA BOM
MED SIN JYCKE. DOM PASSAR BRA
IHOP - SÅDAN HERRE SÅDAN HUND.
HE, HE, HE!



ACK, ACK, ACK! DEN HÄR
HUNDEN HAR FÖRFÖLJT MIG I FLERA
VECKOR NU.
JAG BLIR TILL ETT SPEKTAKEL
FÖR HELA FLOTILJEN OM JAG INTE
KAN BLI KVITT 'EM. OM HAN
ÅTMÄNSTONE INTE SETT
SÅ RÄLIG UT.



TITTA VICKEN TUR!
PRECIS SOM PÅ BESTÄLLNING.
MED MIN KÄRE BRUTUS,
NU SKILLJAS VÅRA VÄGAR.

HUNDAR
ÖMLIGA ISOM
MÄTTARA VAKT-
HÄNDAR MOT-
TAGAS I DAG
Å EXPEDITIONEN.



TJÅ, RASEN ÄR KANSKE NÅGOT
SVÄRDEFINIERAD, MEN DET ÄR
JUV EN STOR OCH STARK VOVVE.



HURRA!
DOM TOG HONOM!



JAG ÄR FRÅN DEN OLYCK-
SÄLIGA RAKKAN, OCH EN KRONA
OM DÄN FÅR JAG FÖR 'EN.
OCH JAGSOM GÄRNA
SJÄLV SKULLE BETALT FÖR ATT
SLIPPA HANS SÄLLSKAP.



HÅLLÅ BOM! JO VI TYCKTE DET VAR
SYND ATT BOM SKULLE BEHÖVA SKILLJAS FRÅN
SIN HUND. SÅ VI HA ORDNET DET SÅ ATT BOM
FÅR KOMMENDERING SOM HUNDSKÖTARE OCH
DRESSÖR ÅT HONOM.

En flygare

köper sitt UR hos

L. SUNDSTEDTS URHANDL

KUNGSATAN 2 - STOCKHOLM
(Vid Stureplan)



Leverantör till

KUNGL.
FLYGFÖRVALTNINGEN



Spiral- Fjädrar

Ventilfjädrar
Böjliga axlar
Fjäderbrickor
m. m.

GER SÄKERHET
för fullgod kvalitet

FJÄDERFABRIKEN SPIROS
A.-B. ULYSUNDA

K. L. SJÖQVISTS EFTR.

MEK. VERKSTAD (Västerås)
G. BOSTRÖM



Svetsnings- o. mekaniska arbeten
Arméleverantör

KRIGET I LUFTEN

Forts. fr. sid. 12.

förlusterna vid Cape Gloucester inskränkte sig till en jagare och ett transportfartyg. 2/1 kom en ny landstigning, nu i ryggen på japanska trupper norr om Huonbukten på Nya Guinea.

Både i väster och i söder stå de allierade nu 400 km från japanernas huvudbas i Rabaul, som utsättes för ett ständigt tryck från luften. Även Kavieng, längre österut, och baserna i Marshallerna, särskilt ön Wotje, anfallas numera regelbundet, vilket försvarar tillförseln till de för tillfället aktuella stridsområdena i Bismarcksarkipelagen och på Nya Guinea.

65 hangarfartyg, alla typer inräknade, lära ha byggts i Amerika under 1943, vilket kan förklara att offensivkraften i Stilla havet icke gått förlorad trots förluster i detta fartygsslag, som är ovärderligt i Stilla havets vattenvidder.

Från ersättningsfronten meddelades att USA för arméflyget gjorde 85 946 fpl 1943 mot 47 873 1942 och att sammanlagt 10 000 fpl nu flugits över Atlanten, därav 5 000 över Sydatlanten med mellanlandning på den lilla ön Asuncion, där ett flygfält anlades på tre månader 1942. Amerikanska arméflygvapnet har nu en personalstyrka på 2,4 milj man; 120 000 flygelever äro under utbildning. 10/1 1944.

FLYGMAN. (Forts. fr. sid. 27.)

- Spanaren kom! sa' rösten.
- Jag reste mig för att gå till signalisten.
- Sitt, sa' Paul!
- Spanaren kom, sa' signalisten.
- Ja, men... sa' jag.
- Sitt, sa' Paul.
- Spanaren kom, fortsatte signalisten obevekligt.
- Kom hit i stället, sa' jag.
- Signalisten kom, sa' Paul.
- Kom, sa' signalisten. Men Paul satt lugnt kvar och pratade. Då begrep jag att man inte skulle gå när någon bad en komma. Huruvida man däremot skulle komma om någon bad en gå, fick jag ingen klarhet i. Det var tydligt att man här satt och pratade i luften.
- Plötsligt tutade det tre gånger.
- Kör åt sidan, det är en som vill förbi, sa' jag till Paul.
- Nej det är landningsställen som ska in, sa' han.
- Varför det?
- För att minska motståndet och öka hastigheten.
- Om man ökar hastigheten minskar alltså motståndet?
- Nej!
- Nej det var det jag tänkte, inte kan man öka genom att minska.
- Jo, sa' Paul argt. Så nu vet Ni det.



Omslagsbilden

visar amerikanska flygare, som välkomnar två brasilianska pojkar, vilka ridit fram på sina åsna för att titta närmare på ett av U. S. Navys transportplan vid en bas i Brasilien.

Moderna arbetsstolar

FÖR KONTOR OCH FABRIKER

levereras till förmånliga
priser av

ANDERS KRAHNER INDUSTRIFIRMA

Skillingaryd

Tel. 213

BYGGMÄSTARE

K. E. Johansson

NIEMISEL

Telefon 29

UTFÖR BYGGNADER,
REPARATIONER o. s. v.



Bygger för Flygvapnet

BYGGNADS A.-B.

BIRGER ANDERSSON

NORRKÖPING

Tel. 30 351

Utför

BYGGNADSARBETEN
av alla slag

ENTREPRENÖR för Ståliga
och Kommunala byggnader

A.-B.

ERNST ALDÉN & Co

Tel.: 378

KALMAR

Tel.: 21 48

Elektr. INSTALLATIONER
MOTORER
TRANSFORMATORER
Elektr. MATERIEL m. m.

Representant för

ASEA och ELEKTROLUX
— KYLANLÄGGNINGAR —

UPPSAMLINGSKÄRLET

"FIX"

för TRASSEL, PUTSTRASOR, ASKA
SLAGG och SÖT etc.

Själlvstängande
lock



Godkänt av
Svenska Brand-
tarifföreningen

Tillverkare

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

Skriv- & Kontorsmateriel

lägsta dagspriser från

E. STÅLFORS

SÖLVESBORG

Pappersvaror en gros

Telefon 10600 — 10015

Elektriska Installationsbolaget

— ANDERSSON & HÄLL —
STUREGATAN 9 VÄSTERÅS

Tel. 330 26

Elektriska installationer o. repara-
tioner utföras med försiklassigt
material till humana priser.

- 303 23 Felmontören 303 23 -

Entreprenör för
Västerås Stads Elektricitetsverk.

BYGGNADS A.-B.

Verner Jobansson

VÄSTERÅS Telefon 32 418

Nybyggnader • Ombyggnader

HYLTEBRUKS BLECK- & PLÅTSLAGERI

Hyltebruk.

Telefoner 153 o. 68.

Utför rostfria inredningar samt alla till
branschen hörande arbeten.

Leverantör till Kronan.

ALLMÄNBILDNING...

Forts. fr. sid. 7.

staten New York. Det är väl inte möjligt, att Brewster'n är uppkallad efter den? (Brewster) *Buccaneer* betyder — liksom (Vought Sikorsky) *Corsair* — sjörövare.

(Vought Sikorsky) *Chesapeake* — en vik belägen på Nordamerikas östkust — är ett namn av indianskt ursprung. Namnet är också förknippat med en sjökatastrof under Napoleonkrigen. Den starkt bestyckade amerikanska fregatten *Chesapeake* seglade i Medelhavet, men i egenskap av neutralt fartyg ej i stridsberedskap. På däck trängdes sjuka sjömän med diverse gods om utrymmet, krutdurkarna voro tomma och besättningen öövad. Plötsligt prejades fartyget av engelske örlogsmannen *Leopard* på jakt efter desertörer, vilka brukade söka sig till de neutrala skeppen. *Chesapeake*s befälhavare vägrade i ganska fräna ordalag kaptenen på *Leopard* tillträde. Engelsmanen svepte hotfullt närmare och 3 bredsidor gjorde processen kort.

(Consolidated) *Coronado* har fått sitt namn efter Francis Vasquez de C, som var en spansk upptäcktsresande, efter vilken bl a staden *Coronado* i Kalifornien uppkallats. (Consolidated) *Catalina* har rent geografiskt ursprung och har uppkallats efter den kaliforniska halvön *Catalina*.

(Douglas) *Dakota* är dels ett vidsträckt område i USA, dels ett gemensamt namn på ett antal indianstammar, av vilka den mest kända var *sioux-indianerna*. (Boulton Paul) *Defiant* betyder trotsig, (Douglas) *Dauntless* oförfärad och (Douglas) *Devastator* förödare.

Fairey håller sig fortfarande till djurriket. *Fulmar* betyder stormfågel, »en silvergrå mäsfågel med huvud, hals och undersida vita», allt enligt uppslagsboken. (De Havilland) *Flamingo* behöver ingen förklaring och knappt (Flying) *Fortress* heller, så som Flygande-fästningsbegreppet på senaste åren ingått i medvetandet.

Att (Hawker) *Hurricane* betyder orkan hörs väl nästan? (Douglas) *Havoc* är ett ganska fruktansvärt namn, närmast liktydigt med förödelse. Curtiss *Hawk* (=hök) var den första i en lång serie »hökar». *Mohawk* var en indianstam och är en flod i staten New York; *Tomahawk* var indianernas fruktade stridsyx; *Kittyhawk* — ett namn, som är intimt förknippat med flygkonstens historia. Det var nämligen här som bröderna Wright i december 1903 (40-årsjubileum!) gjorde den första egentliga motorflygningen — en flygtur på 12 betydelsefulla sekunder. *Warhawk* betyder helt enkelt krigshök och *Goshawk* duvhök.

(Curtiss) *Helldiver* — helvetesdykaren — är ett signifikativt namn, som hämtat ur en rafflande flygfilm. (Grumman) *Hellcat* är ett annat exempel på namn hämtat från underjorden. Det betyder helveteskatt. Att den högre bildningens centrum i Amerika fått låna sina namn till skolflygplanen (North American) *Harvard* och (North American) *Yale* är helt naturligt. Henry Hudson var en engelsk upptäcktsresande, som år 1609 upptäckte och gav namn åt Hudsonfloden och i våra dagar mera ofrivilligt åt ett Lockheedplan. När Hudson 1610 upptäckte Hudson Bay, tyckte hans besättning att det kunde vara nog. De satte ut den stackars upptäcktsresanden i en öppen båt och han hördes sedan aldrig av.

(Forts. i nästa nr.)

Göteborg

Glas, Porslin, Kristall, Elektr. Armatur
PRESENTARTIKLAR

Stor sortering Billiga priser

J.C. KLINGENERS EFTR.

BOSÄTTNINGSAFFÄR

Linnégatan 16 Tel. 14 57 39

A.-B.

IDEALS MOTORFABRIK

Varv och Slip - Klippans varv
Oskar Jonson • Göteborg

Tel. 14 49 56, 14 47 92 - Dir. bost. 12 77 86

Verkm. bost. 12 56 22. T.-gr.-adr. Motorideal

Tillverkning samt reparation och justering
av motorer. Metallsprutning. Träarbeten.

Kalmar

• 1:a klass Civil- & Uniformsskrädderi

Sven Bergströms

SKRÄDDERI

Storgatan 13 KALMAR Tel. 12 57

Piteå

BILFIRMA

HOLGER ERICSON

Piteå - Tel. 15 50

Personbilar - Lastbilar - Omnibussar
Imbert Veigasaggregat

Reservdelar & Tillbehör GARAGE

TURLISTA för

Omnibussen LULEÅ—PITEÅ—LULEÅ

Vardagar från Luleå 9.00

» Piteå 15.00

Sön. o. helgdagar » Luleå 9.00

» Piteå 17.00

Telefon Luleå 25 04

ELIS DANIELSSON - Tel. Piteå 12 08

Uppsala



MASKINAFFÄREN FYRIS. Tel. 308 05. 360 13

Stockholm

SVEN BORGGREN

Homeopatlikare, Garvareg. 3, Stockholm

Vardagar 11—2, 5—7. Tel.: 50 94 04, 50 03 24.

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

Förfrågningar besvaras även skriftligen.



KUNGL. SVENSKA AEROKLUBBEN

ANSLUTEN TILL FÉDÉRATION AERONAUTIQUE INTERNATIONALE (F. A. I.)

RIKSORGANISATION FÖR DET SVENSKA CIVILFLYGET

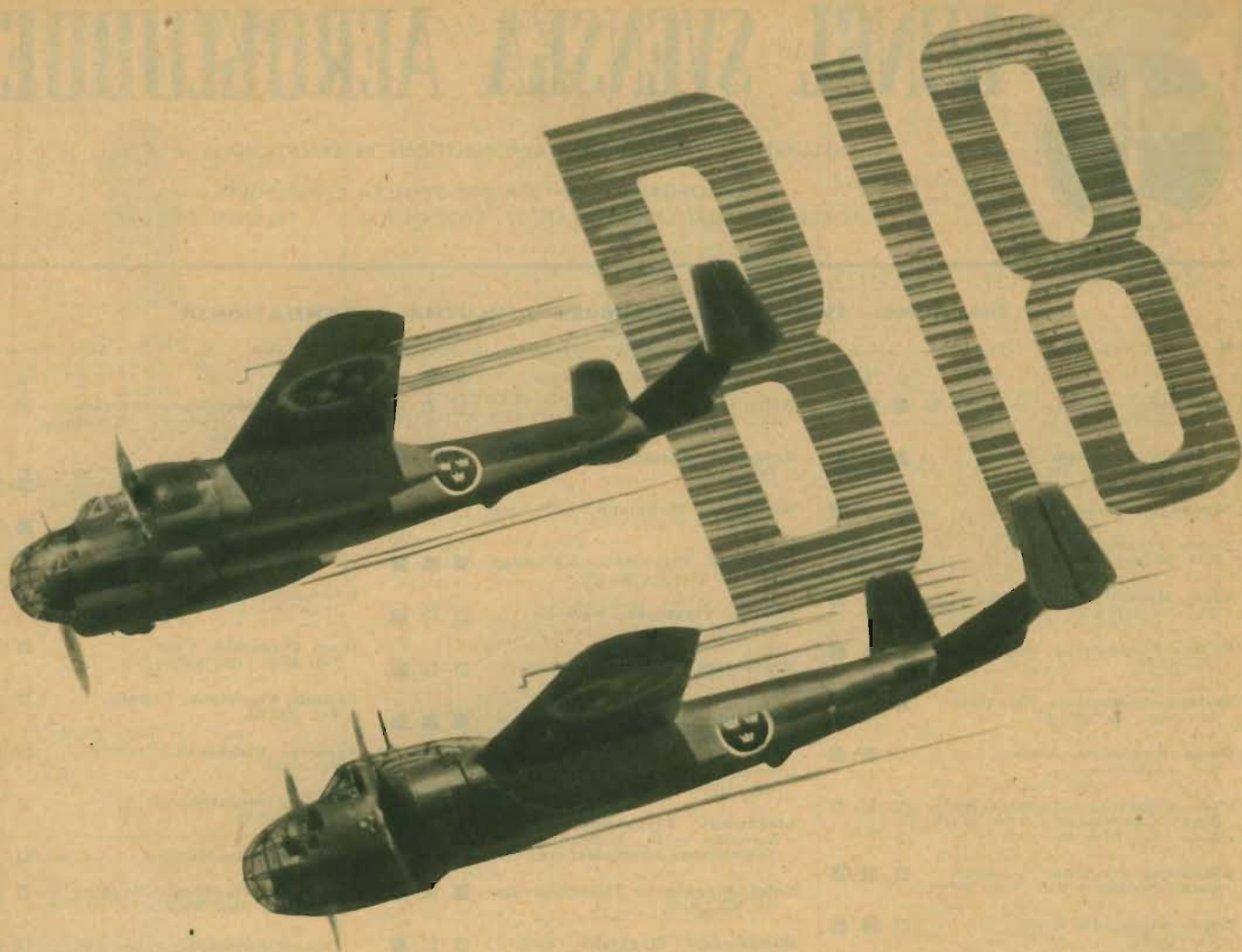
ADRESS: MALMSKILLNADSGATAN 27, STOCKHOLM TELEFON 23 23 65

TILL KUNGL. SVENSKA AEROKLUBBEN ANSLUTNA ORGANISATIONER

M = Motorflyg. S = Segelflyg. U = Modellflyg. ■ = Aktiv verksamhet inom vederbörande sektion. □ = Ingen aktiv verksamhet.

	M	S	U		M	S	U		M	S	U
Aeroklubben Göteborg, Göteborg 30. Tel. 17 40 00.	■	■	■	Kallix Flygklubb, Kalix. Tel. 4 33.	□	□	■	Tekniska Högskolans Flygklubb, Kårhuset, Drottning Kristinas väg, Stockholm.	□	□	□
Aeroklubben i Skåne, Malmö 8. Tel. 712 90 eller 106 42.	■	■	■	Kalmar Flygklubb, Kalmar. Tel. 21 47.	□	□	■	Tranås Flygklubb, Tranås. Tel. 23 03.	□	□	□
Arboga Flygklubb, Arboga.	□	□	■	Karlsborgs Flygklubb, Karlsborg. Tel. 42.	□	■	■	Trollhättans-Vänersborgs Flyg- klubb, Trollhättan. Tel. Namn- anrop: »Aeroplanbolagets».	■	■	■
Avesta Flygklubb, Avesta. Tel. 57 54.	□	□	■	Karlskoga Flygklubb, Karlskoga. Tel. 307 13 eller 304 20.	■	■	■	Uddevalla Flygklubb, Uddevalla. Tel. 110 59.	□	□	□
Bjuvs Modellflygklubb, Bjuv. Tel. Mörarp 1 10.	□	□	■	Korsnäs Flygklubb, Korsnäs. Tel. 78.	□	□	■	Umeå Flygklubb, Umeå. Tel. 33 22 eller 4 76.	□	□	■
Bodens Flygsällskap, Boden 1. Tel. 11 60.	□	□	■	Kronobergs Flygklubb, Växjö. Tel. 12 72.	□	□	■	Uppsala Flygklubb, Uppsala. Tel. 326 29.	□	■	■
Borlänge-Domnarvets Flygklubb, Borlänge. Tel. 331 07.	■	■	□	Lidköpings Flygklubb, Box 69, Lidköping. Tel. 3 49 eller 69.	■	■	■	Varbergs Flygklubb, Varberg. Tel. 9 00.	□	■	□
Borås Flygklubb, Borås. Tel. »Allmänco».	□	■	■	Limhamns Modellflygklubb, Stran- den, Limhamn.	□	□	■	Vingarna, Stockholm 5. Tel. 25 02 53.	□	□	■
Bus- & Spårvägspersonalens Flyg- klubb, Creutzgatan 1, 2 tr., Stock- holm. Tel. 53 06 96.	□	□	□	Linköpings Flygklubb, Svenska Aeroplan A.-B., Linköping. Tel. Namnanrop: »Aeroplanbolagets».	■	■	■	Stocksundsavdelningen.	□	□	■
Esklätarna Flygklubb, Köpman- gatan 29, Eskilstuna. Tel. 358 00.	□	■	■	Luleå Flygklubb, Timmermansgan- tan 35, Luleå.	■	■	■	Värmlands Flygklubb, Nygatan 4, Karlstad. Tel. 161 45.	□	■	□
Eslövs Flygklubb, Eslov. Tel. 1 18.	□	■	■	Malmbergets Flygklubb, Malm- berget. Tel. 1 67 eller 58.	□	□	■	Sunneavdelningen.	□	■	□
Falköpings Flygklubb, Falköping. Tel. 3 38 eller 2 60.	□	■	■	Mälungs Flygklubb, Mälung. Tel. Namnanrop »Ellassonsläders».	□	□	□	Västerbergslagens Flygklubb, Fack 77, Lövrika. Tel. 6 76 eller 6 69.	□	■	■
Falu Flygklubb, Falun. Tel. 14 02.	□	□	□	Mora Flygklubb, Mora. Tel. 5 10.	□	□	□	Västerdalarnas Flygklubb, Dala- Järna. Tel. 1 28.	□	□	■
Flygklubben Chipperr, Landskrona. Tel. 17 61.	□	□	■	Norra Angermanlands Flygklubb, Box 30, Örnsköldsvik. Tel. 22 60.	□	■	■	Västerviks Flygklubb, Västervik. Tel. 10 09.	□	□	■
Flygtekniska Föreningen, Kungs- holmstorg 1, Stockholm. Tel. 52 00 10.	□	□	□	Norrköpings Flygklubb, Norr- köping. Tel. 302 31.	■	■	■	Västerås Flygklubb, Centrala flyg- verkstaden, Västerås. Tel. 372 70.	■	■	■
Gotlands Flygklubb, Visby. Tel. 16 11.	■	■	■	Nässjö Flygklubb, Box 98, Nässjö. Tel. 9 08 eller 6 96.	□	□	■	Ystad Segelflygklubb, Ystad. Tel. 16 22.	□	□	■
Gävlebygdens Flygklubb, Mokeröset, Tel. Mysse 1 24 eller Söderhamn 22 98.	■	■	■	Orsa Flygklubb, Box 1921, Orsa. Tel. 1 85.	■	□	□	Angermanlands Motorklubbs Flyg- sektion, Sollefteå. Tel. 4 55 eller 8 75.	□	□	■
Hoforsavdelningen.	□	□	■	Roslagens Automobil- & Flygklubb, Björkavallsflyg, Norrtälje.	■	■	■	Örebro Läns Automobil- & Flyg- klubb, Örebro. Tel. 114 87.	□	■	■
Ockelboavdelningen.	□	□	■	Rättviks Flygklubb, Vikarbyn. Tel. 24 eller 60.	□	□	□	Östersunds Flygklubb, F 4, Öster- sund. Tel. Namnanrop: »Flyg- flottiljens».	□	■	□
Skutskärsavdelningen.	□	□	■	Sandvikens Flygklubb, Sandviken.	□	■	■	Östra Sörmlands Flygklubb, Gneta. Tel. 1 56 eller 2 66.	■	■	■
Storviksavdelningen.	□	□	■	Skövde Flygklubb, Skövde. Tel. 20 00.	□	■	■	Segelflygsektionen, Rådhusgatan 6, Södertälje. Tel. 318 09 eller »Wedaverkens».	□	■	■
Söderforsavdelningen.	□	□	■	Stockholms Flygklubb, Stockholm 40. Tel. 28 25 90.	■	□	□	Modellflygsektionen. Tel. 332 88.	□	□	■
Malmstads Flygklubb, Box 151, Halmstad. Tel. 45 45.	■	■	■	Stockholms Segelflygklubb, Ahlströmorgatan 10. Tel. 50 97 67.	■	■	□	Mariefredsavdelningen.	□	□	■
Hammerdals Flygklubb, Hammer- dal. Tel. 13.	■	□	■	Sundsvalls Flygsällskap, Sundsvall. Tel. 32 34.	■	□	■	Nyköpingsavdelningen.	□	■	□
Hjo Flygklubb, Hjo. Tel. 2 65.	□	□	■					Strängnäsavdelningen.	□	□	■
Hälsingborgs Flygklubb, Hälsing- borg. Tel. 120 19.	□	■	■								
Jönköpings Flygklubb, Jönköping. Vaggerydsavdelningen.	□	■	■								

BLIV MEDLEM I KUNGL. SVENSKA AEROKLUBBEN



B 18, det svenska flygvapnets nya medeltunga bombplan som utmärkes av *snabbhet* och *slagkraft*, är det första flermotoriga flygplan, som helt konstruerats och byggts i Sverige.



SVENSKA AEROPLAN AKTIEBOLAGET

LINKÖPING — TROLLHÄTTAN
