



Flyg



Nr 7
1944

LÄS I DETTA NUMMER:

25-ÅRSJUBILARER BERÄTTA
Framtidens reportageplan

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 55
 Huvudredaktör och ansvarig utgivare:
 Överste W. KLEEN
 Verkställande redaktör: G. KNUTSSON
 Tel. 30 11 92
 Andre redaktör: H. MILLGÅRD
 Redaktionssekreterare: A. WALLIN

ANNONSAVDELNING:

Chef: A. HULTIN - Tel. 32 08 11

EXPEDITION:

Förlagsaktiebolaget FLYGNING
 Sveavägen 53 - Stockholm

Postgirokonton: 1111.

Prenumerationspris:

Helår Kr. 9:75 - Halvår Kr. 5:—

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

Ahlén & Akerlunds Fotogravyranstalt
 Stockholm 1944

VIKTIGARE FLYGFÖRBINDELSER

från den 3 april 1944 tills vidare

Fr. Berlin	8.30 t.	Köpenhamn	10.10V
»	16.40 »	»	18.10V
»	14.15 »	Malmö	15.15V
»	16.40 »	»	17.40V
»	8.30 »	Oslo	12.50V
»	14.15 »	Stockholm	17.45V
» Helsingfors ¹	12.00 »	»	14.30D
»	12.00 »	Abo ¹	14.35D
» Köpenhamn	10.00 »	Berlin	11.30V
»	16.10 »	»	17.50V
»	18.25 »	Malmö	17.40V
»	10.45 »	Oslo	12.50V
» Malmö	8.30 »	Berlin	11.30V
»	8.30 »	Köpenhamn	9.45V
»	8.30 »	Oslo	12.50V
»	15.40 »	Stockholm	17.45V
» Milano	9.55 »	»	17.45V
» Oslo	13.30 »	Berlin	17.50V
»	13.30 »	Köpenhamn	15.35V
» Stockholm	8.00 »	Berlin	13.30V
»	9.00 »	Helsingfors ¹	13.30D
»	8.00 »	Malmö	10.10V
»	8.00 »	Milano ²	17.50V
»	14.50 »	Visby ³	16.00
»	8.00 »	Wien ²	11.30V
»	9.00 »	Abo ¹	12.10D
» Visby	16.30 »	Stockholm ³	17.40
» Wien	9.45 »	»	17.45V
» Abo ¹	10.55 »	Helsingfors ¹	13.30D
»	13.20 »	Stockholm	14.30D

Tiderna äro angivna i å resp. orter gällande tider.

¹ Bussens avgångs- och ankomsttider från och till Aeros resebyråer i resp. städer.

² Ankomst följande dag.

³ Trafik måndag och fredag.

UTAN ANSVARSFÖRBINDELSE

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.

Lyftvagn för flygplan

När det gäller

Transportkärror

begär offert från

*

SPECIALFABRIKEN

DALA-JÄRNA

BILLBERGS Bokhandel

VÄLSORTERAD BOK- OCH PAPPERS-
 HANDEL

STOCKHOLM

Tel. 62 16 35 STORGATAN 24 Tel. 60 40 67

FÖR EDER som Östermalmsbo ligger det nära till hands att anlita Billbergs Bokhandel, Storgatan 24. Ett centralt läge, mitt i Östermalm, är förenat med en rymlig och välförsedd butiklokal.

Åskledareanläggningar

Åskledarematerial

utföres av

G. HOFFS MEKANISKA VERKSTAD

Mäster Johansgatan 3 Malmö

Tel. 133 66

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.

F. d. aspirant: För att få intyg för civilt flygcertifikat om att ni tidigare genomgått läkarundersökning för inträde i flygvapnet bör ni tillskriva Flygöverläkaren, Flygvapnet, Marinpost 40, Stockholm.
 Red.

Modellbyggare: B 18 styres liksom de flesta större plan med kombinerad rattspak, varvid ratten som, är monterad på spaken, användes för skevroder och spaken, som således icke går att röra i sidled användes för höjdroder. Landningsstället fälles under flygningen bakåt-uppåt och inneslutes i motorgondolerna.
 Red.

Lars Hellman, Kalmar: Ritning till FLYG-44 kommer icke att införas i tidningen utan kommer att säljas separat. Däremot inför vi i FLYG med början i nr 8 en arbetsbeskrivning för byggare av planet.
 Minimiåldern för erövrande av A-diplom är 15 år.
 Red.

Uncas, Stockholm: Flygkrigsskolan är det gamla namnet på F 5 medan Krigsflygskolan blev namnet på samma flottlinj fr o m den 1 juli 1943.
 Den flygplantyp som användes på flygplankryssaren Gotland var Hawker Osprey, S 9.
 Red.

Vem vill bli min flygfarbror?

Vem vill hjälpa en framåtsträvande 17 års yngling med en plats vid en flygplanverkstad eller flygklubb som utför luftvärnsflygningar så att flygmek-yrket får läras. Svar till »Modellflygare», d. t. k., f. v. b.

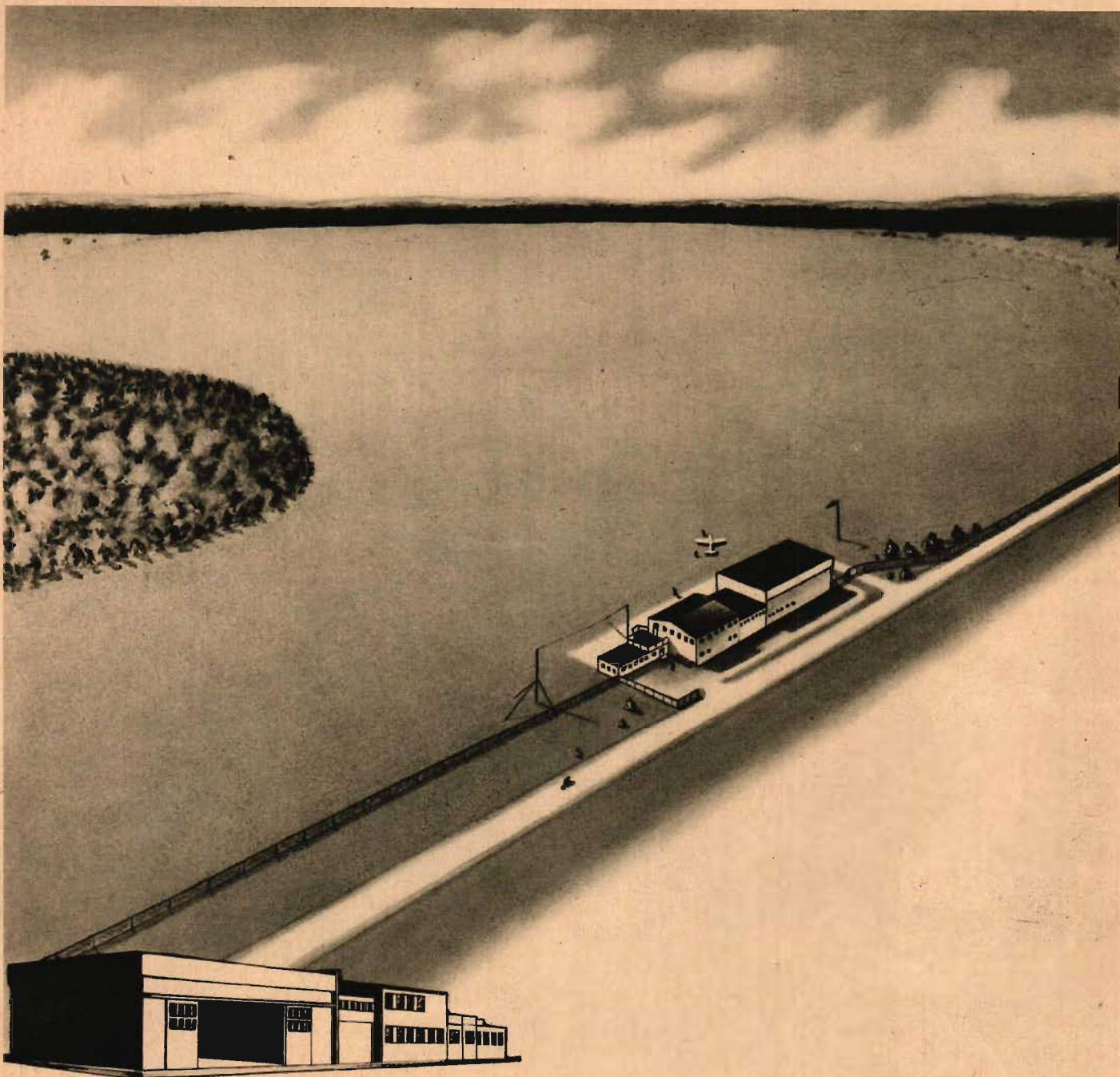
Vill Du till Flygvapnet?

Ynglingar, som önska upplysningar om anställning vid flygvapnet, kunna erhålla sådana enligt följande:

officersaspiranter	1 flygvapnets aspirant-broschyr
reservofficersaspiranter	
flygingenjöraspiranter	
reservintendentsaspiranter	2 flygvapnets volontär-broschyr
volontärer	

Upplysningar beträffande anställning såsom meteorologaspirant erhållas t. v. endast från flygstabens utbildningsavdelning.

Broschyrerna erhållas kostnadsfritt från länsarbetsnämnderna eller direkt från flygstabens utbildningsavdelning, flygvapnet, Stockholm. Namnanrop »Flygvapnet».



SKANDINAVISKA AERO AB

NORRTÄLJE

Miles Magister



Miles Magister var före kriget över hela världen känd som "den nya aerans främsta övningsflygplan" och Miles Master är sedan krigsutbrottet standardövningsplan för R. A. F:s jaktflygare. Dessa båda typer äro endast två av de märkliga milstolparna i utvecklingen av Miles Aircraft, vars flygplan, konstruerade efter revolutionerande idéer, komma att bli ledande på framtidens civila flyglinjer.

Miles AIRCRAFT LTD.
READING ENGLAND



FLYG



NORDENS STÖRSTA FLYGTIDNING

C. A. Wicanders vandringspris i segelflygning

Artikl rubriken ger besked om nyheten: direktör Carl Wicander har förklarat sig vilja donera ett vandringspris i segelflygning, därmed läggande en ståtlig donation till alla sina föregående. När direktör Wicander fick meddelande om FLYG:s segelflygpokal, som ju är ett individuellt pris, stod det klart för honom att tävlingen borde omfatta också klubbarna. Från denna tanke var för direktör Wicander steget icke långt till beslutet att skänka ett vandringspris för klubbtag, och detta beslut meddelades KSAK, som samtidigt fick i uppdrag att utarbeta tävlingsbestämmelser. Detta har nu skett, och donator har godkänt dem.

Samma tävlingsbestämmelser gälla som för FLYG:s individuella vandringspris, varjämte följande särbestämmelser tillkomma:

Varje klubs tre bästa deltagare i den individuella tävlingen utgöra klubbens första lag. Klubbens närmast tre bästa utgöra klubbens andra lag etc. Lagens sammanställning bestämmas sålunda först efter tävlingens avslutande.

Vandringspriset erövrar för året av den klubb, vars första lag uppnått bästa sammanlagda höjdvinst. Detta innebär alltså, att de tre bästa deltagarnas tre bästa resultat (sammanlagt 9 resultat) sammanräknas.

Vandringspriset erövrar för alltid av den klubb, som först vinner priset fem gånger, oavsett ordningsföljden.

Varje års segrande klubb erhåller som ständigt egendom en miniatyr av vandringpriset: de tre medlemmarna i segrande laget erhålla var sin minnesgåva.

För 1944 års tävling har direktör Wicander dessutom till förfogande ställt kr. 1.000:— att tillfalla den klubb, till vilken det segrande laget hör. Om de tävlande lagen äro flera än två, tillkommer dessutom ett andra pris på kr. 500:— att tillfalla den klubb, vars

första lag vid tävlingens slut uppnått näst bästa sammanlagda resultatet.

*

Anmälningar, som redan gjorts till tävlingen om FLYG:s segelflygpokal, gälla för vederbörliga klubbar även såsom anmälan till tävlingen om det wicanderska vandringpriset. Med anledning av utökningen av tävlingen till att även omfatta lagtävling framflyttas anmälningstidens utgång för övriga klubbar till den 15 april.

*

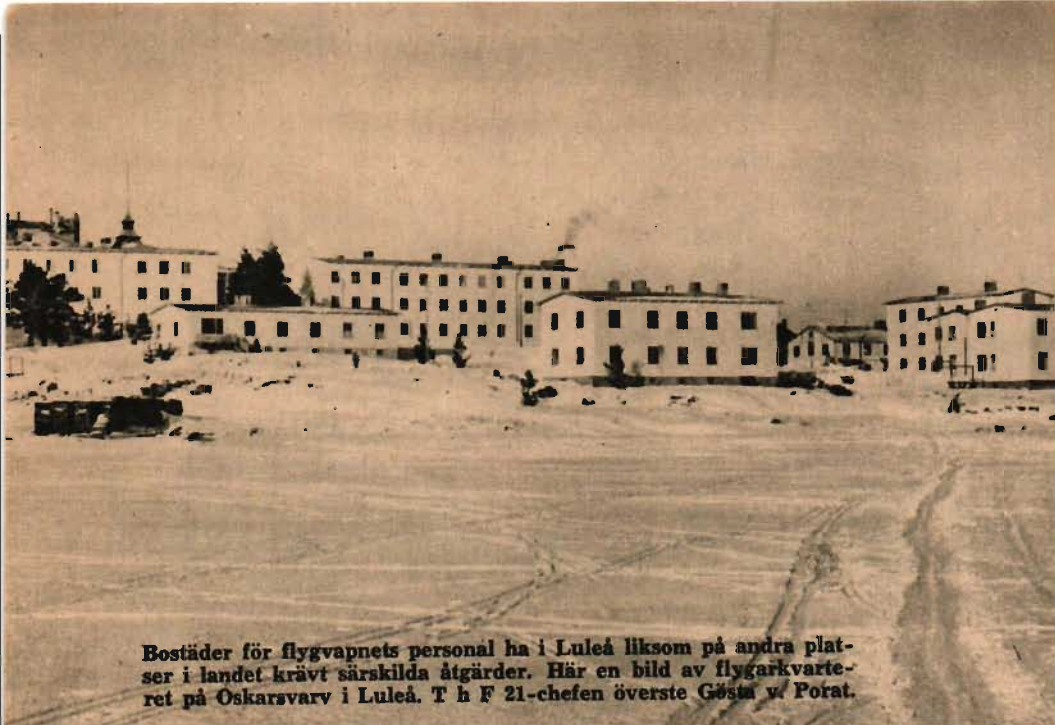
Dessa tävlingsbestämmelser säga allt utom hur vandringpriset kommer att se ut. Men det vet i skrivande stund icke ens donator själv, som emellertid träffat anstalter för att få ett i allo ståtligt och vackert pris. Man kan vara säker på att han kommer att lyckas, och att därmed svenskt segelflyg får sitt förnämligaste pris, åtråvärt för våra flygklubbar liksom vi hoppas att FLYG:s individuella pris skall bli åtråvärt för de individuella flygarna. Det blir en dyrgrip att ha i klubblokalen!

Det återstår att offentligen ge ett uttryck för KSAK:s, klubbarnas och alla segelflygares tacksamhet mot den frikostige donatorn för hans

nya donation, som helt säkert kommer att utgöra en sporre för klubbarnas verksamhet och därmed att föra svenskt segelflyg framåt och uppåt. Tacksamheten fördjupas med tanke på vad direktör Wicander tidigare donerat — vi erinra endast om KSAK:s klubbhus på Malmskillnadsgatan 27 i Stockholm, donationen till KSAK för inköp av motorflygplan och senast av segelflygplanet Fi-1 samt »KSAK:s segelflygpokal», uppställt som vandringpris för bästa individuella prestation vid Allebergstävlingarna, erövrat första gången i somras av B. Olow. Det är emellertid icke endast som donator direktör Wicander främjat svenskt privatflyg. Han har också ställt sin arbetsförmåga i flygets tjänst, bl. a. som KSAK:s vice ordförande.

Vi saluterar den främste främjaren av svenskt privatflyg!





Bostäder för flygvapnets personal ha i Luleå liksom på andra platser i landet krävt särskilda åtgärder. Här en bild av flygarkvarteret på Oskarsvarv i Luleå. T h F 21-chefen överste Gösta v. Porat.



Kungl. Norrbottens flygbaskår föddes 1941 och den 1 juli var dess födelsedag. Vid den tiden började man i varje fall i ett litet barackläger på Kallaxheden vid Luleå bygga ut det embryo, som så småningom skulle utvecklas till en flygbaskår. När signaturen sent en eftermiddag nämnda år landade på fältet med en B 3:a anade han icke att de små barackerna i fältgränsen så snart skulle bytas ut mot ändamålsenliga förläggningar och kanslihus och att den fåtaliga personalen två och ett halvt år senare skulle vara mångdubblad. Det är ju f ö inte bara hemortsorganisationen på Kallax, som växt upp under dessa år, utan även en omfattande krigsflygfältorganisation i Norrland. Takten har varit hård och det är inte utan att man har en viss förståelse för den F 21-rekryt, som vid den tid då Rommel ännu höll på med sin dragkamp i Tunisien yttrade: Hade Rommel bara fått göra rekryten på Kallaxheden hade det varit slut på engelsmännen för länge sen...

Att chefen för Övre Norrlands flygbasområde tillika chefen för F 21 överste Gösta v. Porat är en mäktig upptagen man mitt under pågående flygvapenövningar i fjällvärlden, måste man ha förståelse för. Vi har turen träffa honom, då han för ett

FLYGVAPNETS STORA

par timmar vistas på kåren för att klara av de dagliga bestyren.

Allt under det han mumsar på sin spartanska lunch — några smörgåsar, som han bryr ut på skrivbordet — berättar han:

— Den första juli 1942 blev jag utnämnd till — man skulle kunna säga — värd för hela flygvapnet i Norrland. Jag tycker att värdskapet har varit roligt, även om det som allt värdskap ibland har varit påkostande. En av de primära uppgifterna har varit att bygga upp en markorganisation för hela Övre Norrland. Intressant arbete men besvärligt. Ett problem har också varit att skaffa bostäder åt personalen. Inne på Oskarsvarv i Luleå har flygvapnet byggt upp ett helt kvarter och på Bergnåset på denna sidan Luleälven har Forsvarets bostadsanskaffningsnämnd nu satt i gång att bygga 19 enfamiljsvillor vardera på 3 rum. Fem är redan klara, så nu skall väl problemet lösas igång.

Rekryteringen till kåren har också gått bra, fortsätter översten. Norrlandspojkarna är pigga på att komma hit. Man hittar många finska namn i rullorna. Det är folk som är vana vid förhållandena häruppe.

— Nu är det ju meningen att Kallaxheden även skall bli civilt flygfält — ändstationen för norrlandsflyglinjen skall ju förläggas hit. Vi ha redan så smått börjat planera för hur militär- och trafikflyg skall kunna skiljas åt och sett oss om efter lämplig plats åt den passagerarpaviljong, som givetvis måste byggas. Flygfältet börjar bli riktigt bra nu. Men det har kostat mycken svett och möda genom att det till större delen bestod av sand, som det gällt att binda. Nu senast körde vi på 40 000 ton matjord. Det säger en hel del...

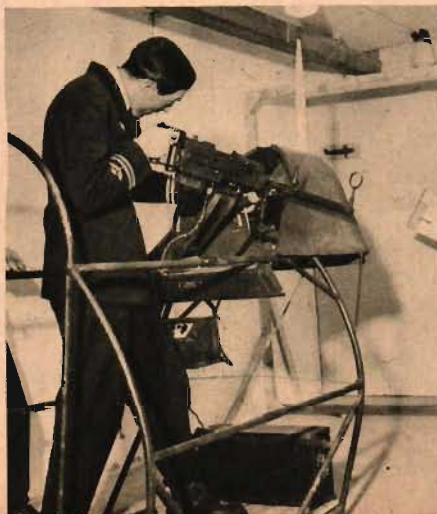
Så långt den vitale översten, som allt sedan 1912 varit verksam inom flygvapnet på alla möjliga håll i landet och försäkrar att han trivs bra med Norrland och de möjligheter, som finns till friluftsliv däruppe. Bara han har tid!

Rundvandring med portieren

Tillsammans med ryttmästare Rolf Backman gör vi en rundvandring på flygbaskåren. Inne i skogen vid sidan om fältet ligger kasernbyggnader av modern typ, expeditionbyggnader, verkstäder och hangarer.



T v: Rummen i »Furirernas hus» är mönster av trevnad. Nedan: Noggranna riktövningar på rörliga mål är nödvändiga innan man kan säga: Den kulan visste var hon tog! T h Chefen för bomb- och skjutskolan major Ingvar Berg med en av lärarna kapt. B. Drangel.



BOMB- OCH SKJUTSKOLAN — flygvapnets nyinrättade högskola för blivande vapenofficerare och övningsledare, skall bli en permanent vintergäst hos Kungl. Norrbottens flygbaskår på gamla Kallaxheden. Men chefen för F 21 är också värd för hela flygvapnet då drar norrut. Och blir det allvar av krigsflygfält ligga klara att ta emot sina egna med god service och motståndarna med ogästvänlig eld. På detta uppslag lämnar FLYG svar på den för utomstående hittills obesvarade frågan: Vad gör flygbaskåren?

REPORTAGE FLYGMAN

HOTELL

Ryttmästare Backman, som kallar sig själv för flygbaskårens portier, visar oss in i ett av manskapets logement, trevligt ordnat efter senaste utformning med plats för åtta man. Det var annat på den tiden då jag började, suckar ryttmästaren, då låg vi 30 man väl staplade i ett logement.

Furirerna bo i ett särskilt hus. Två och två ihop i intima rum, som vem som helst kan avundas dem (se bilden). I furirhuset tycks man i ö vara sparsam med statens bränsle. På dörren finns ett anslag med den talande texten: *Om Du vill frysa så stäng inte dörren! I annat fall stäng den väl!*

Allt under det vi vandra omkring berättar »portieren» om flygbaskårens uppgifter:

— Flygbaskåren skall ju i krig svara för att de flygande förbanden inom Övre Norrlands flygbasområde i rätt tid och på rätta platser få bli drivmedel, ammunition och förplägnad, framhåller han. Vår uppgift består således i servicetjänst. För t ex en flottilj svarar en basbataljon för servicen, för en division ett baskompani o s v. Vaktjänst, laddning och tankning av flygplan, snöröjning och förberedande av fält, för-



läggning, utspisning, sjukvård, försvar av flygplatser, se där några av de uppgifter, som vilar på våra skuldror.

Vintertid bereder snöröjningen baskåren stora svårigheter. Vid de större övningarna får personalen ibland arbeta i skift hela dygnet. Snöslungorna himna inte svalna. Ett problem är också att utbilda traktorförare. Söderut användes ju mycket traktorer i jordbruket men inte i Norrland.

Sommartid får flygvapnet hålla sig till de redan iordningställda basfälten. Och de är inte så få. Där finnas baracker byggda för personalen och förråd färdiga. På vintern däremot stiger antalet användbara fält betydligt. Då kan man begagna tillfrusna sjöar och sådant. Baskårens kapacitet sättes då också på hårdare prov. Men gott

Den nya bomb- och skjutskolan

F 21 har fått en permanent inackordering i flygvapnets nystartade bomb- och skjutskola. Och den skolan nöjer sig inte humör och framåtanda klarar biffen, försäkrar ryttmästare Backman.

med ett rum och badrum på flygvapnets stora hotell. Nej, den brer ut sig värre. Men så är det också en skola av stor betydelse för hela vapnet. Som chef fungerar major *Ingvar Berg*. Skolan skall vintertid vara förlagd till Luleå medan den under årets övriga tid träffas på flygstaben i Stockholm; då i förminskad skala endast bestående av chef och expedition.

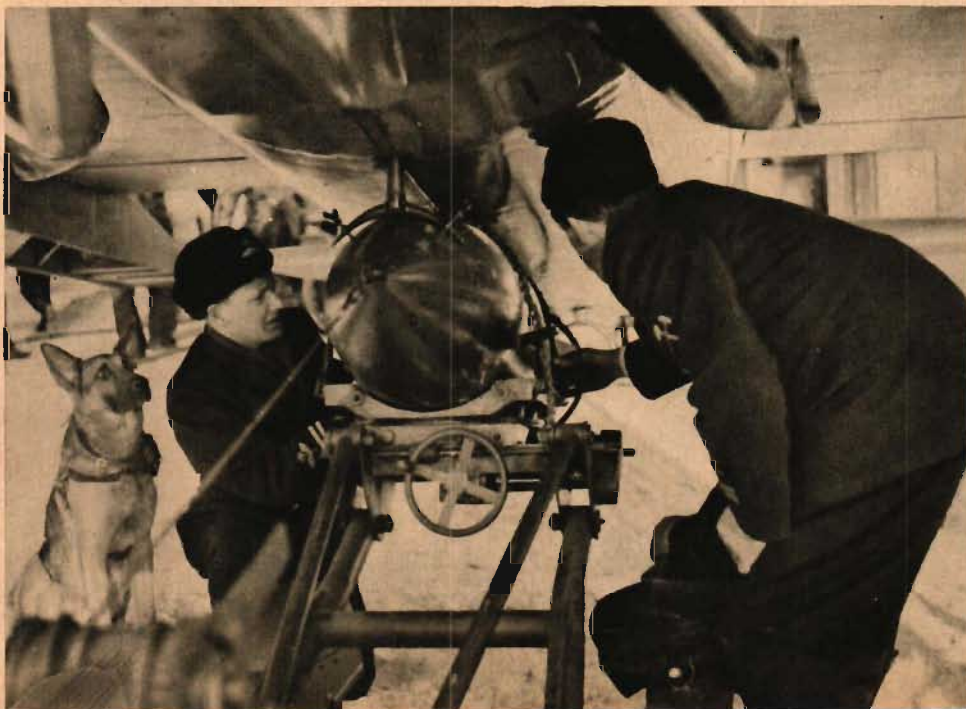
— Det här första året är hela skolan lagd på mer experimentell grund, framhåller major Berg. Den första kursen, som började efter jul och är till för blivande vapenofficerare och lärare kommer blott att räkna i tre månader. I fortsättningen kommer emellertid den kursen att pågå i sex månader. Dessutom komma vi att etablera en kurs på 6—8 veckor för blivande divisionschefer från flygkrigshögskolan.

Vad lär man då i denna flygvapnets nyaste skola? Naturligtvis går teorin hand i hand med praktiska övningar. Men det lustiga är att elever och lärare tillverkar teorin genom diskussioner på basis av tidigare erfarenheter. Sedan kliver man i flygplanen och tillämpar diskussionsresultatet praktiskt. Vissa korrigeringar blir kanske följden. Det är en tjugusende undervisningsform, som visserligen har framtvingsats av nödvändigheten eftersom skolformen är alldeles ny, men som bör ge mycket goda resultat.

»sista skriket» provas

Här studeras kulbanor och bombbanor, på papperet för att vi skall kunna räkna ut lämpliga fällningsavstånd, förhållning och sådant. Det mest intressanta är givetvis luftstridsövningar. En av bomb- och skjut-

(Forts. på sid. 34.)



Överst på denna sida ses vapenmästare Palmqvist göra förberedelser för sprängning av en blindgångare, ett av de många ting eleverna i bomb- och skjutskolan får lära sig. Det gäller att hålla tungan rätt i mun. T v: Den första bild som publicerats av bombupphängning på B 17. Schäfern kontrollerar med intresserad min att allt går rätt till.

Av Löjtnant Uno von Segebaden

blev det plötsligt liv och rörelse och de skingrades åt alla håll. Jag hade tydligen inte fått någon fullträff, ty min motståndare försökte undkomma genom en halvroll, och jag följde honom för att komma till nytt skottläge. I upptagningen gav jag honom bakifrån uppifrån en salva på nära håll i motorn och genast slog eldsflammorna ut och slickade kroppens sidor. Så var den saken klar. Jag började se mig om efter mina kamrater, men till min förvåning kunde jag inte upptäcka ett enda flygplan...

Även om han i detta fall så småningom återfann grupper av stridande, framgår det dock, att det inte tar lång tid, förrän förbandet skingras, och man är ensam med sin fiende.

Engelska och amerikanska jaktförband äro formerade med ganska stora luckor mellan flygplan och trubbig formeringsvinkel så att flygplanen gå fram nästan i jämnhöjd med varandra. Man anser detta vara bäst ur den synpunkten, att varje flygplan får större manöverfrihet än i ett tätt anslutet förband. Dessutom ges större möjligheter till effektiv målspaning, då förarna inte bli så upptagna av att hålla sina platser. En amerikanare, som deltog i striderna över Malta, påtalade fördelarna med denna formering och jämförde den med italienarnas divisioner, som alltid uppträdde med ytterst små mellanrum mellan flygplanen. Det visade sig också, att dessa aldrig kunde göra tillräckligt snabba undanmanövrer på grund av riskerna för kollision inom förbanden. Italienerna upptäckte också sällan fienden först, utan de blevo mestadels överraskade vid anfall, en sak som påvisar deras svårighet att bedriva effektiv målspaning.

Tyskarna lurade i början av kriget de engelska jaktförarna med ett gammalt men tydligen pålitligt knep. En engelsman berättar, att tyskarna gingo upp med starka jaktförband och sökte från hög höjd upptäcka fiendliga jaktplan. När ett mål var upptäckt, avdelades en mindre styrka som lockbete, vilken hade till uppgift att låta sig upptäckas och anfallas. Engelsmännen gingo snällt i fällan glada över det underlägsna och lättfångna bytet. Då flygplanen blivit invecklade i strid, kommo tyskarna dykande med sina överlägsna styrkor och anföll engelsmännen, som i stridens hetta inte haft tid att ägna sig åt så mycket målspaning.

Detta är ett eklatant bevis på målspaningens betydelse inte bara före utan också under striden. De veteraner i de krigförande ländernas jaktförband, som fått skildra

JAKTTAKTIK

Anfallet insattes samtidigt med hela förbandet.

Varje dag lämnar pressen genom utrikeskorrespondenter och andra förmedlare uppgifter om bombanfall och i samband härmed uppkomna förluster i materiel och människoliv. En kommunique säger exempelvis: »Fienden förlorade 89 fpl. Egna förluster 15 fpl». Vad ligger då bakom en sådan rapport? Kan man i sin egen lugna vrå föreställa sig händelseförloppet, som föregår en sådan rapport och hur bär sig olika flygskyttnar i bomb- och jaktplan åt för att fälla sina resp motståndare? De i bokform utgivna beskrivningarna över jaktstrider lämna en del uppgifter, som belysa verksamheten i lufthavet över fronterna, även om man ur dessa källor inte direkt kan spåra några taktiska mönster.

Den ena luftstriden är aldrig den andra lik på grund av ett otal yttre omständigheter, såsom olika väderleksförhållanden, fiendens styrka, utgångsläge när fienden upptäckes o s v. Situationerna växla också så snabbt under själva striden, att man omöjligt kan upprätta ett täckande reglemente för sättet att nedkämpa en motståndare. Vad den oerfarne jaktföraren därför har att rätta sig efter kan man kalla för taktiska anvisningar och dessa omfatta endast en bråkdel av de anfallsmetoder, som kunna komma till användning under striden. Inte vid något annat vapenslag eller ens vid någon annan gren inom flygvapnet betyder därför den enskildes duglighet och initiativkraft så mycket som i ett jaktförband. Föraren, som oftast är ensam i sitt plan, måste också själv fatta sina beslut och utföra sina handlingar. Han saknar den psykologiska fördelen, som i andra vapenslag oftast erbjudes genom umgänget med kamrater under striden.

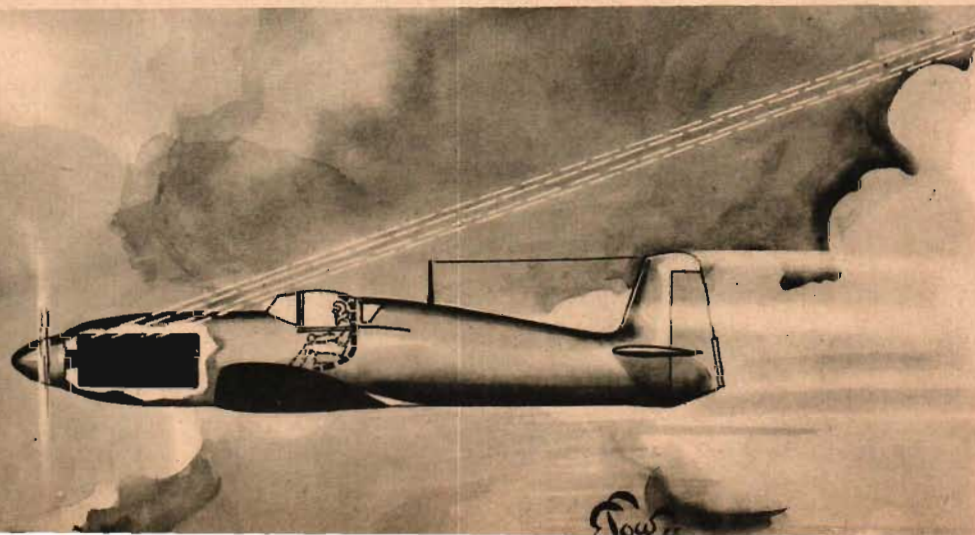
Den engelska och amerikanska jakttaktiken i stort tyckes vara att insätta anfall

len samtidigt med hela förbandet. Efter första anfallet, då den fiendliga styrkan som regel skingras, åligger det var och en att hänga fast vid och nedkämpa den motståndare han från början utvalt. Han har alltså endast sig själv att lita till, såvida inte det egna förbandet är numerärt överlägset och han kan få understöd av någon kamrat.

Det framgår nästan alltid av dylika skildringar, att den som blivit nedskjuten haft sig själv att skylla på grund av försummad spaning eller någon annan uraktlåtenhet. Vid jaktstrid är anfallet det bästa försvaret. Den, som först anfaller, har de största chanserna att gå segrande ur striden. Det talas alltid om att med det egna förbandet komma till utgångsläge för anfall utan att själv bli upptäckt. På så sätt kan man anfälla, innan motparten hinner vidta några motåtgärder.

När beskrivningen av ett företag kommit till den punkt, där förbandet insätter sitt anfall, övergår alltid berättaren till att tala i jag-form från att förut ha talat om »vi» och »oss». En engelsman skriver t ex: »Vi anföll samtidigt, och jag utvalde den motståndare, som låg bäst till för mig — på högra flygeln. Mina kamrater tog var sin av de övriga. Anfallet kom tydligen mycket överraskande, ty ingen gjorde en ansats att undkomma. Då vi öppnade eld

Elden riktas förbi pansarskyddet (prickad linje) mot motorn.

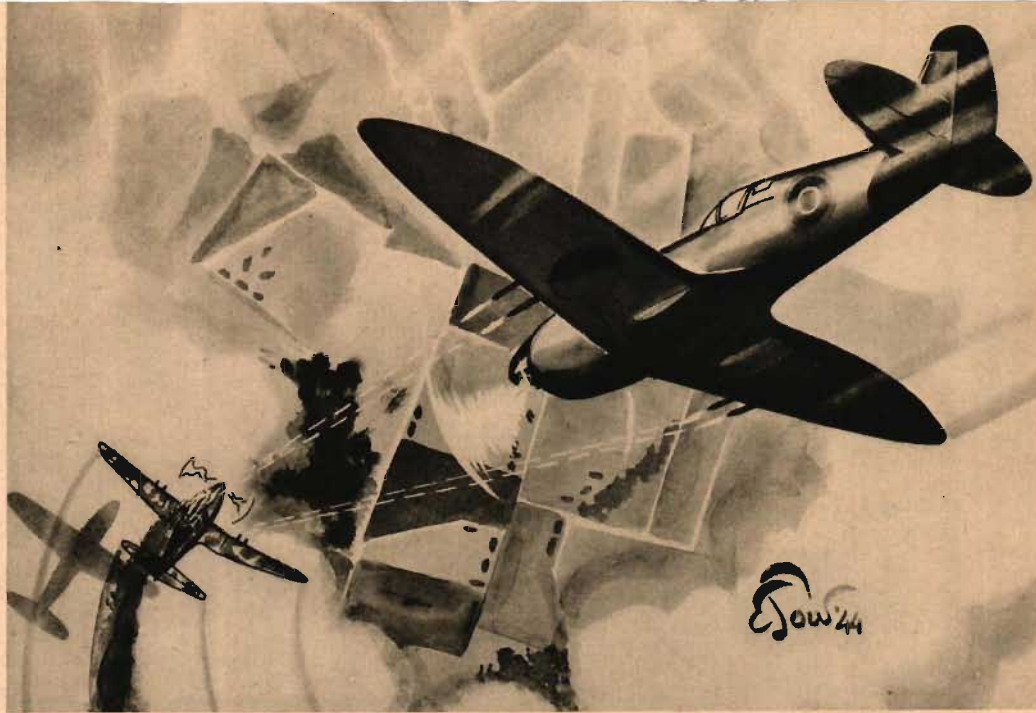


sina intryck från fronterna, poängtera alla med samma eftertryck vikten av en oavbruten målspaning. En av dem, som sett en kamrat skjutas i brand och störta kommenterar händelsen sålunda: »Där fick han sitt straff för att han inte vände sig om i tid.» Någon sekunds avkoppling eller lättsinnigt aktgivande på ovidkommande detaljer kan betyda döden.

Svårigheterna med denna målspaning är uppenbar för alla. Den anfallandes uppmärksamhet är nog i de flesta fall så helt koncentrerad på en noggrann eldgivning, att han ofta glömmer kontrollera, att han har ryggen fri.

Man förstår, hur frestande det kan vara att observera ett brinnande fiendeplan eller en förare som dinglar i fallskärmen efter ett fallskärmsutsprång. Andra saker, som ofta avleda uppmärksamheten i luften äro företeelser på marken som t ex bombnedslag, brinnande hus, transportkolonner o s v. Men dessa skådespel kunna kosta mera än nöjet smakar. En förare, som blir beskjuten, när han är sysselsatt med dessa iakttagelser, får kanske aldrig tillfälle att ångra sig.

Stor personlig färdighet i flygning och målspaning räcker inte för en fullfjädrad jaktförare. Han måste dessutom vara en god skytt. Kulorna äro visserligen försedda med spårsljus, så att kulbanans riktning kan iakttagas. Avgives en längre eldskur har man alltså möjligheter att korrigera banans riktning genom s k strålriktning, tills man ser, att kulorna försvinna in i målet. Flygplanens ammunitionstillgång är emellertid alltför knapp för ett sådant förfaringssätt. För att kunna nedkämpa så många fiender som möjligt under samma företag, gäller det att spara på ammunitionen.



Jag gav honom en salva bakifrån uppifrån...

En ung amerikanare, som nedkämpat över hundratalet motståndare, säger sig ha vunnit sina segrar främst tack vare sin skjutskicklighet. En synnerligen noggrann riktning med hjälp av riktmedlen och sedan en eldskur på en eller högst två sekunder bör vara tillräckligt. Detta spar givetvis ammunition och har också visat sig vara effektivt, om riktningen varit god och mot de rätta delarna av flygplanen. Den mest sårbara punkten tycks vara motorn, mot vilken också elden som regel riktas.

Föraren sitter ganska omsorgsfullt dold bakom pansar, som skyddar honom för eld

bakifrån och underifrån. De flesta anfall insätts också från sådana vinklar att föraren härigenom är svåråtkomlig. Anfall från sidan eller uppifrån erbjuder ju möjligheter att få träff på föraren, såvida icke huven är försedd med skottsäkert glas, men sannolikheten, att detta skall lyckas, är ganska liten på grund av den stora vinkelhastigheten. Den ömtåligaste och lättast åtkomliga punkten är då motorn, och är denna satt ur funktion på ett enmotorigt jaktplan är ju också flygplanet ur leken.

Vid strid mot flermotoriga och större (Forts. på sid. 32.)

Sjunde jaktflottiljen klar!

Sjunde jaktflottiljen är klar! Visserligen finns den ännu bara på riksdagens bord i form av en kungl. proposition, men därmed är dess tillkomst säkrad. Kungl. Södertörns flygflottilj, F 18, försvinner därmed för en tid ur dessa spalter, där den förekommit då och då alltsedan den tidpunkt chefen för flygvapnet förklarar att den kunde uppsättas men beslutet om uppsättandet uppsköts. Vi kunna upphöra att sysselsätta oss med F 18 tills den tidpunkten kommer då vi kunna göra reportage från dess anläggningar på ort och ställe å Södertörn. I stället är det tid att börja tala om den åttonde jaktflottiljen, men det behöva vi ju inte göra redan i dag.

F 18 har sett dagen under svåra födslovändor, vilka tagit sig uttryck i alla de beräkningar som gjorts beträffande möjligheterna att spara på annat håll inom försvarsorganisationens kostnadsram för att få pengar till sjunde jaktflottiljen. Var dessa besparingar slutgiltigt ska tas är ännu inte klart, men ÖB har inlämnat ett förslag, som går ut på att armén skall spara 1 286 000, marinen 2 401 000 och flygvapnet 3 633 000 kr, varjämte man sparar en mil-

jon på något som heter »besparingar vid genomförandet av 1942 års underbefälsutrednings förslag». Som synes har flygvapnet självt fått satsa de mesta pengarna, och av dess sparade 3,6 miljoner kommer det mesta på indragningar av den fast anställda befälspersonalen. I glädjen över att sjunde jaktflottiljen äntligen kommer ska vi avstå från att närmare kommentera denna form för besparingar men kunna icke frigöra oss från tanken att det är farligt att begränsa personalen vid det enda vapen som kan förutses komma att ytterligare utvecklas. Vad som går att spara i dag kan visa sig vara en dålig besparing i morgon, t ex när vi ska börja uppsätta åttonde jaktflottiljen.

Slutligen är att med tillfredsställelse anmärka, att man nu tagit avstånd från den egendomliga tanken att avse F 18 såsom skydd för enbart sjöstridskrafter. Flottiljen kommer i enlighet med chefens för flygvapnet uttalade åsikt att införlivas med flygförsvaret i övrigt. Något annat var ju icke att vänta.

Och så vända vi tankarna mot åttonde jaktflottiljen!

W. K.



Generalmajor
JOHN STENBECK

Flygvapnet har gjort en svår och smärtsam förlust när souschefen vid flygförvaltningen, generalmajor Stenbeck den 14 mars slutade sitt arbets- och ansvarstygda liv. General Stenbeck stupade liksom så många av sina kamrater på sin post men icke av samma anledning. Han dukade under för följderna av den överanstängning, som blivit en följd av hans rastlösa pliktuppfyllelse vid utövandet av sitt makt-påliggande arbete för flygvapnets upp-rustning.

General Stenbeck var vid sin tidiga bortgång nysst fylld 46 år och var ännu vårt lands till levnadsåren yngsta general. Hans namn kommer alltid att nämnas bland dem som i gemensamt arbete lagt grunden till vårt flygvapen.



Det nya danska ambulansplanet KZ IV i modell (ovan) och översiktsritning.

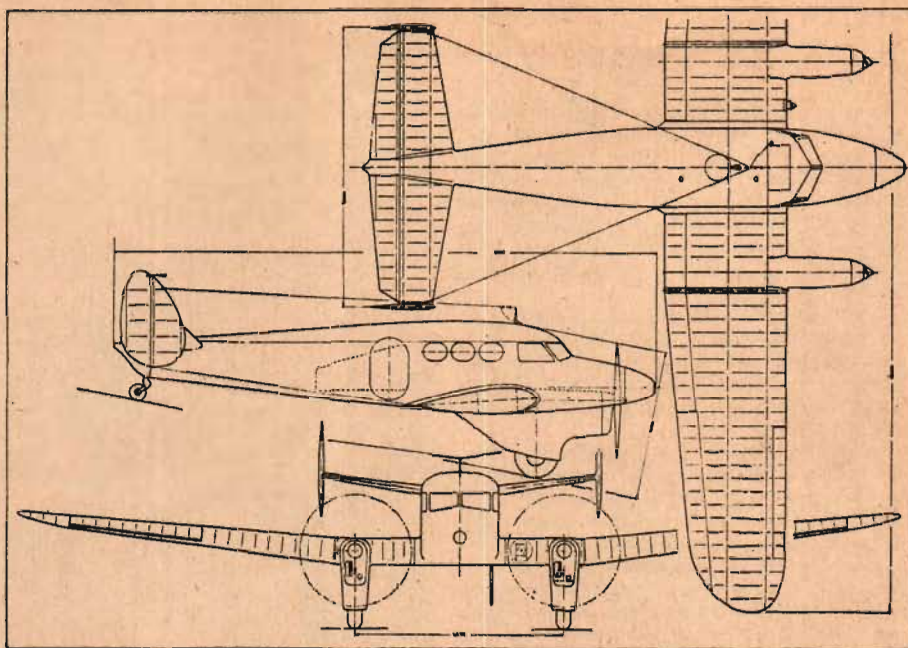
KZ IV, ambulansplan

Den danska flygfirman Skandinavisk Aero Industri A/S har enligt FLYV nyligen fått en ny flygplantyp färdig, kallad KZ IV. Det är ett lågvingat, 6-sitsigt monoplan med 2 st Gipsy Major-motorer på vardera 130 hk.

Det nya flygplanet har beställts av »Zoneredningskorpsen» som ambulansplan men kan med fördel också flygas som taxi- och fraktflygplan.

KZ IV är byggd av trä. Landningsstället är fast på grund av den tämligen låga hastigheten. Skidställ kan användas. Planet har spaltskevningsroder, vars neutral-läge kan sänkas 15° vid landning, och mellan dessa och kroppen finns vingklaffar, vilka användas även vid start. I vingnäsan framför skevningsrodren ha inbyggts fasta slots, vilka ha mindre bredd än dessa roder.

Bredvid föraren sitter radiotelegrafisten



och ratten kan även fällas över till dennes sida — alltså i praktiken dubbelkommando. Passagerarkabinen kan förses antingen med en bår till höger och två sittplatser t v eller 4 st sittplatser.

Data och prestanda för KZ IV som frakt- och taxiflygplan (inom parentes som lätt ambulansplan): tomvikt 1 100 kg, flygvikt 1 900 (1 694) kg, spännvidd 16,0 m, längd 9,8 m, höjd 2,65 m, bredd mellan hjulen 3,77 m, vingyta 30,0 m², vingbelastning 63,3 (56,4) kg/m², effektbelastning 7,3

(6,5) kg/hk, maxhastighet 220 km/t, marschhastighet 200 km/t, landningshastighet 68 (64) km/t, startsträcka 140 (90) m, landningssträcka 80 (65) m, max flygtid 4,5 tim, flygsträcka 900 km.

Nyttolasten, 800 (594) kg, fördelar sig på följande sätt: radio m 50 kg, förare och telegrafist 156 kg, 240 liter bränsle 175 kg, 30 liter olja 27 kg, 4 passagerare eller gods 312 kg eller som ambulansflygplan patient och sjuksköterska 156 kg, bagage 80 (30) kg.

Henschel Hs 293

Det tyska hemliga vapnet, d v s den vingade bomben, som beskrevs i FLYG nr 5, är enligt en engelsk källa tillverkad av Henschel Flugzeugwerke och har fått beteckningen Henschel Hs 293. Följande data ha offentliggjorts i England: spännvidd 3,0—4,5 m, längd 1,82—3 m, totalvikt 1 150 kg. Den vingade bomben — eller glidbomben — finns alltså i olika storlekar, avsedda för olika sorters mål. Hittills har glidbomberna framför allt insatts mot fartygsmål. Som moderflygplan används utom de tidigare nämnda Do 217 och Me 410 även Heinkel He 177.

Siebel Si 204 D

Det tyska lätta trafikflygplanet Siebel Si 204 användes sedan ett par år efter några smärre förändringar — bl a glasnos — som tyskt skolflygplan med beteckningen Si 204 D. Planet är avsett för träning i blindflygning och navigeringsflygning och försett med dubbelkommando. Si 204 D är utrustad med två stycken 12-cylindriga Argus As 411 motorer, som vardera ge 440 hk marscheffekt. Spännvidd 21,28 m, längd 11,95 m, höjd 4,25 m, vingyta 46 m², tomvikt 3 950 kg, flygvikt 5 600 kg, maxhast 364 km/tim, marschhast 340 km/tim, stig-tid till 1 000 m 3,3 min och till 3 000 m 9 min, topphöjd 7 500 m och flygsträcka 1 800 km.

Thunderboltrekord

Republic Aviation Corp., Farmingdale, Long Island, New York, meddelar till FLYG, att firman under december satte ett nytt produktionsrekord, vilket innebar att flera P-47 »Thunderbolts» lämnade verkstäderna än något annat jaktplan från någon annan firma. Republics president Alfred Marchev framhåller, att det finns all anledning att tro, att produktionen av P-47 kommer att ökas väsentligt under »invasionsåret 1944».

P-61 »Black Widow»

Det nya amerikanska tvåmotoriga nattjaktplanet »Black Widow» (svarta änkan) tillverkas av Northrop Aircraft Inc., Hawthorne, Kalifornien, och har fått beteckningen P-61.

»Motorlastglidplan»

Amerika har såsom redan omtalats i FLYG nr 19/43, börjat tillverka lastglidplan med hjälpmotorer. De ha fått beteckningen PG, d. v. s. Powered Gliders (motorförsedda glidflygplan). Hittills ha två typer byggts och båda äro utvecklingar av Waco CG-4A, som i England har namnet Waco »Hadrian». PG-1 är utrustad med 2 st 130 hk Franklin GAC-298-F3 radmotorer, monterade i gondoler fästa vid vingstöttorna. PG-2 är försedd med 2 st 175 hk Ranger radmotorer, hängande under vingen.

Amerikanska nyheter

Trumankommittén har offentliggjort en del uppgifter om nya amerikanska typer. Bland annat talas om ett nytt lätt bombplan, som bygges av Douglas och säges vara väsentligt överlägset A-20 Havoc. Det nya planet säges komma att bli det mest använda lätta bombplanet i framtiden.

För marinens flygvapen rapporteras ett nytt tvåmotorigt jaktplan med fällbara vingar och beteckningen Grumman F7F. Det är troligen en utveckling av Grumman XF5F-1 »Skyrocket», som aldrig kom fram till serieproduktion. F7F blir det första tvåmotoriga jaktplanet som baseras på hangarfartyg.

Kommittén rapporterar även ett nytt störtbomb- och torpedflygplan för marinens flygvapen. Det tillverkas av Douglas och har beteckningen BTD-1.

USA meddelar även att ett nytt torpedflygplan med tre mans besättning och en flygvikt på c:a 8 ton nu är klar att börja serietillverkas. Dess namn är »Seawolf» (sjövargen) och det är inte ornöjligt att det är just ovannämnda BTD-1, det är fråga om.

Verkligt »svettigt»

Ryan Aeronautical Co har byggt sitt första krigsflygplan, som av en representant för den amerikanska Bureau of Aeronautics säges vara »det svettigaste på hjul eller med vingar som någonsin har konstruerats». Han säger vidare att »ju förr den här Ryankärran kommer ut och demonstrerar sin förmåga, ju fortare slutar tumultet i Fjärran Östern». Det tycks ju vara något alldeles extra »svettigt».

Tyska övningsflygplanet Siebel Si 204 D.



FLYGNytt

från ALLA FRONTER

Nytt om "Lightning"

En del färskas uppgifter om Lockheed »Lightning II» ha offentliggjorts i Washington. Enligt dessa skall den nya »Lightning» ha en topphöjd på c:a 13 000 m (väl över 8 miles, d. v. s. 12 875 m). Med en motor stoppad säges »Lightning» göra 483 km/t — en fantastisk uppgift. Manöverförmågan är också väsentligt överlägsen »Lightning I». Motorerna äro enligt uppgift 1 500 hk Allison, alltså inte Packard Rolls Royce »Merlin 68», som förmodats. Motoreffekten har ökats genom förbättrade turbokompressorer.

Heinkel He 219

Enligt AEROPLANE har tyskarna modifierat det tidigare tvåmotoriga störtbombplanet Heinkel He 219 till nattjaktplan. I samband därmed har planet försetts med betydligt kraftigare beväpning än tidigare. Ingenting har uppgivits angående antalet akan och ksp eller dessas kaliber.

Nya engelska typer

Boeings vicepresident Wellwood E. Beall har efter ett besök i England rapporterat att han där sett ett flygplan med namnet Vickers-Armstrong »Windsor», en utveckling av »Wellington», samt det nya jaktplanet Hawker »Tempest». Den senare typen säges vara utrustad med en 2 000 hk Bristol »Centaurus» 18-cylindrig luftkyld stjärnmotor. AEROPLANE återger detta som »rykten i utländsk press».

Sikorski R-6

En fullskalemodell till en ny Sikorskihelikopter bygges f n i Nach-Kelvinatorfabriken i Detroit. Den nya militära versionen har fått beteckningen R-6 och är en utveckling av R-4, R-4B och R-5.

»Pop-a-pop»-planet

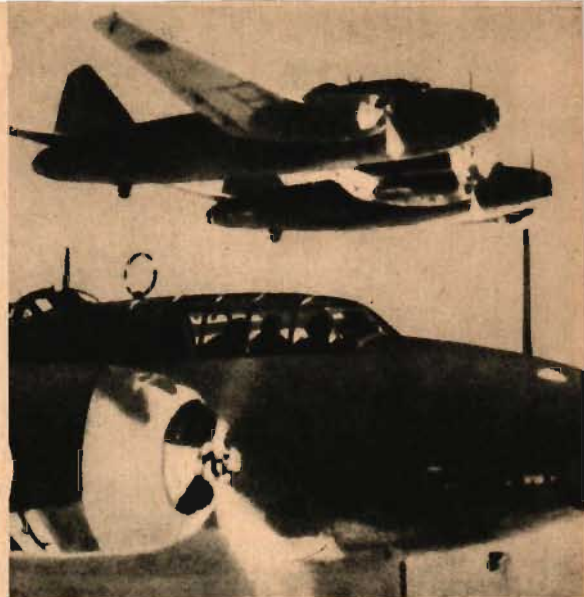
Piper Cub, som numera användes på många av de allierade fronterna som sambands- och artillerieldningsplan och på grund av det puttrande motorljudet kallas »pop-a-pop»-planet, har blivit mäkta populärt och säges hjälpa till att vinna kriget lika mycket som Spitfires och flygande fästningar. Det har bl. a. gjort stor nytta under kriget i Italien och var den första flygplantyp, som landade i Salerno — fastspända på ryggen på amfibiestridsvagnar. Cubarna starta och landa på de italienska vägarna och ha fått namn om sig att inte bli nedskjutna. Bli de anfallna gå de ned på lägsta höjd och vika runt något hörn medan det fiendliga jaktplanet susar vidare.

Japanskt nytt

Det nyaste japanska jaktplanet S-00-3, en utveckling av Mitsubishi S-00, är utrustad med en japansk version av den tyska Daimler-Benz-motorn DB 601 på 1 400 hk. Beväpningen består av 1 st. 20 mm akan, 2 st. 12,7 mm akan, samtliga synkroniserade, och dessutom 2-4 st 7,7 ksp i vingen. Maximihastigheten uppges till omkring 600 km/t. Närmast föregående version S-00-2 hade en maxhastighet på 560 km/t. S-00-3, som har något mindre spännvidd än S-00, är försedd med självtätande bränsletankar och kan dessutom utrustas med två fällbara extratankar under vingen.

Det japanska jaktplanet Nakajima S-01 är utrustad med en 1 050 hk Mitsubishi Kinsei MK-44 motor och beväpnad med två stycken 12,7 mm tunga ksp. Maxhast uppges av DER FLIEGER till 645 km/t medan AEROPLANE anger den till 620 km/t. Den tyska tidningen nämner även Kawasaki S-01 som med samma motor gör 625 km/t.

Bland moderna japanska medeltunga bombplan nämner DER FLIEGER Mitsubishi OB-99 »Durai» med två 1 200 hk 14-cylindriga Hikari stjärnmotorer. Flygplanet har en maxhastighet på 550 km/t, en topphöjd på 11 000 m och en flygsträcka på 5 000 km. En ännu modernare konstruktion är Mitsubishi OB-00 med fem mans besättning, maxhast på 505 km/t och en flygsträcka på 2 600 km. Denna typ som användes av arméns flygvapen har utvecklats i en typ för marinens flygvapen, kallad Mitsubishi OB-01. Båda typerna användas som torpedflygplan och OB-01 säges vara det största flygplan som hittills startat från ett hangarfartygs däck. Det är utrustat med två stycken 1 400 hk Mitsubishi motorer, har maxhast 585 km/t och flygsträckan 3 300 km. Spännvidd 24,4 m. Den nyaste japanska flygbåten är Kawaniishi H-02 med fyra stycken 1 050 hk Kinsei stjärnmotor.



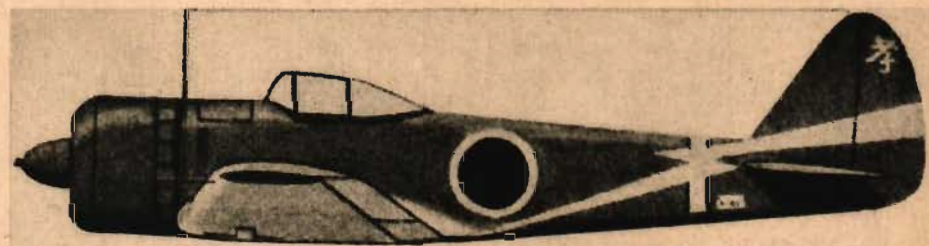
Medeltunga japanska bombplanet Mitsubishi OB-01.

Fallskärm av papper

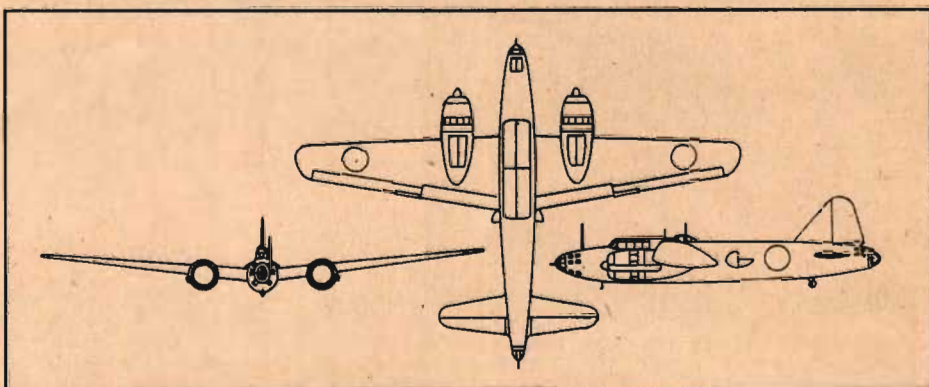
I det senaste numret av facktidskriften AMERICAN FOREST omtalas att amerikanerna nu använda fallskärmar av kräpp-papper då det gäller att släppa ned förnödenheter till soldater som genom fiendliga aktioner fått sina förbindelselinjer avbrutna. De nya fallskärmarna äro tillverkade av ett nytt slags kräpp-papper som är synnerligen starkt. De hålla t. o. m. mot de påfrestningar som uppstå då de kastas ut med en last på 50 kg från flygplan som gå med en hastighet av 300 km i timmen på 1 000 meters höjd. De kosta ungefär en femtedel av vad de fallskärmar av tyg kosta som soldaterna själva använda.

»Aerocomet»

Det whittleska reaktionsjaktplanet, som skall masstillverkas i såväl England som Amerika, har efter anglo-amerikanska konferenser döpts till »Aerocomet» — flygkometen alltså. Några som helst data eller prestandauppgifter har ännu icke offentliggjorts och icke heller något fotografi.



Här ovan japanska jaktplanet Nakajima S-01 enligt en teckning i AEROPLANE och nedan översiktsritning av Mitsubishi OB-01 enligt DER FLIEGER.



"Från vår flygande medarbetare"

blir mer än ett talesätt

»Från vår flygande medarbetare» hette det redan på den tid då flygplanet av många ansågs som en utopi. Sedan dess har visserligen tidningarnas medarbetare liksom affärsmän och annat folk i brådskande ärenden anlitat trafikflyget men åtminstone här i landet har vi endast haft ett par reportageplan, Stockholms-Tidningens »Viking» och »Sefyr». Redaktör Birger Brinck, signaturen Beson, gjorde sig ju också känd som Sveriges förste mera regelbundet reportageflygande journalist. Han flög dock inte själv utan tidningen hade anställt en särskild pilot.

Framtidens svenska reportagemaskin kommer emellertid besättningen, reporter och fotograf, själv att flyga. Först då kan planet utnyttjas fullt effektivt. Medan reportern skriver flyger fotografen och när denne framkallar sina bilder efter reportaget sitter journalisten vid spak och pedaler. Så här kan man mycket väl tänka sig att »vår flygande medarbetare» gör ett reportage om 10 år med tidningens reportageplan av amfibietyp.

Fröken, skicka upp våra flygande medarbetare Winge och Stenemo. Men fort!

Det är redaktionssekreterare Bender på Afton-Nyheter, som ger ordern i sin sökartelefon. Den automatiska almanackan på väggen anger datum och klockan är 8 på morgonen. Minuten efter blinkar en liten signallampa på redaktionssekreterarens bord, han trycker på en knapp och den elektriska skjutdörren glider upp för de två medarbetarna.

— Vi fick nyss meddelande om att dammvallen till den stora vattenreservoaren vid Liinavaara kraftverk rämnat, säger Bender. Det lär vara en fruktansvärd översvämning. Flera gårdar har spolats bort av vattenmassorna och hundratals människor och

djur påstås redan ha omkommit. Det hela verkar förresten mystiskt. Den stora vårfloden är ju över för länge sedan, så på den kan katastrofen inte ha berott. Ni får omedelbart flyga dit upp. Jag vill ha en första ögonvittnesskildring och åtminstone någon bild till 12-upplagan och så ett fylligt reportage med bilduppslag till 2-editionen.

— OK!

Afton-Nyheter, flygande är redan på väg till hissen, som på några sekunder för

dem upp till tidningshusets flygtak. Reportageplanet står klart med motorerna i gång.

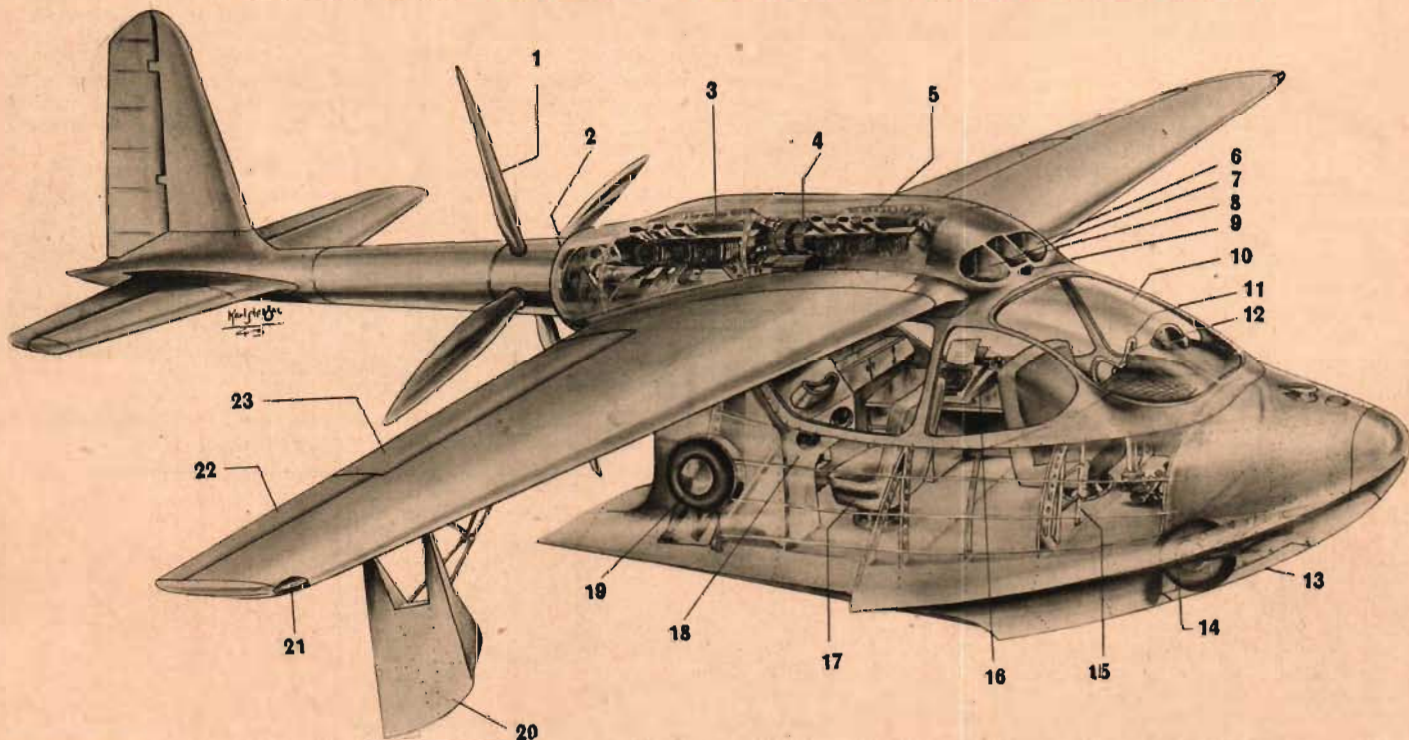
— Allt klart, rapporterar mekanikern. Fotograf Stenemo hoppar in i förarsitsen och hans kollega reportern tar plats i den lilla kombinerade skriv- och fotokabinen bakom förarplatsen. Motorerna går upp i varv och sekunderna efter startar planet, stiger snabbt över Klarakvarteren och pilar i väg mot norr.

Under tiden har redaktör Winge fördjupat sig i den nya uppslagsboken »Svenskt reportage». Han har hittat Liinavaara och nu börjar förarbetet för reportaget. Snabbt antecknar han namnen på de ledande männen vid den katastrofdrabbade anläggningen och i radion, som han nu kopplat på, får man just i dagens andra morgonnyheter höra några korta rapporter om olyckan. Det är tillräckligt för de två tränade tidningsmännen för att med hjälp av uppslagsbokens flygbild över Liinavaara på några ögonblick se var de har att söka åtminstone några av de bästa motiven för de första översvämningarna. Redaktör Winge noterar ytterligare några av Svenskt reportages fakta om Liinavaara och bygden där omkring och under en diskussion fördelas därefter arbetsuppgifterna. Fotografen lämnar så planets manövrering åt reportern och gör själv klart för tagning av flygbilderna.

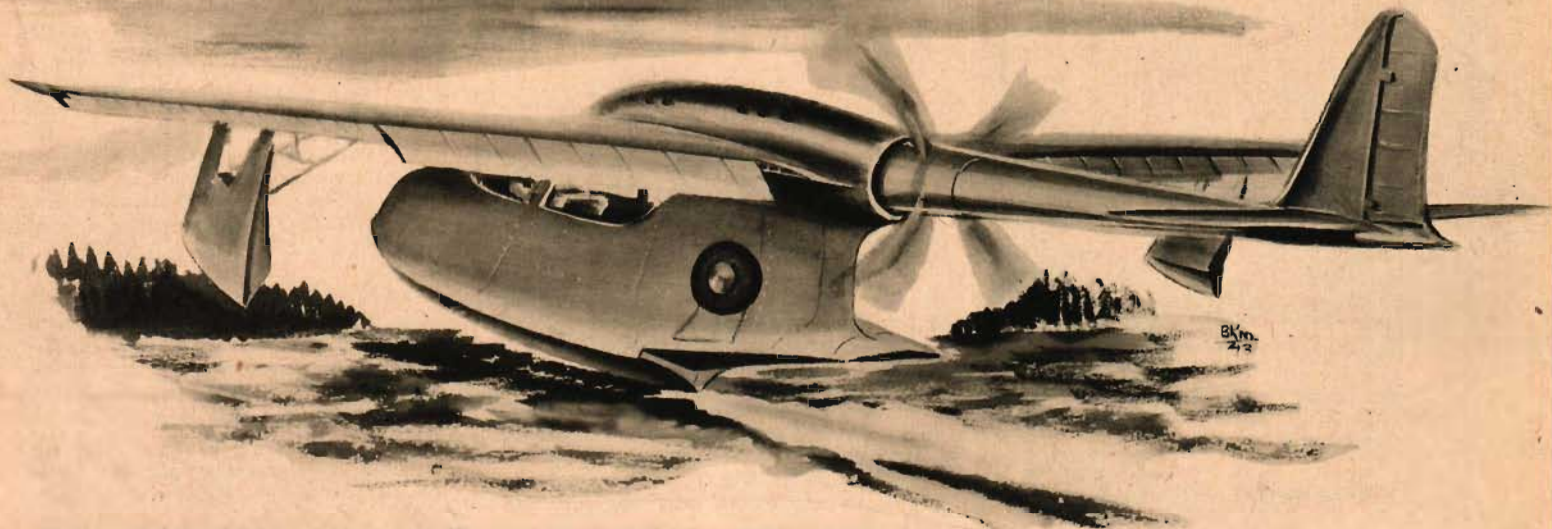
Efter något mer än en timmes flygning skymtar redaktör Winge ett gulmålade plan några kilometer framför och under Afton-Nyheter, flygande maskin.

— Där har du Kvällsjournalens film-

REPORTAGEPLAN GÖR



Siffrorna på det karlströmska reportageplanet här ovan visa: 1) 4-bladig »Constant-Speed»-propeller, 2) Utsläpp för kylslut, 3 + 5) Motor: 6-cylindrig 250 hk flat, 4) Överföring till propelleraxeln, 6 + 7) Kylslutintag, 8) Förgasarinnetag, 9) Friskluft till kabinen, 10) Vindruta, som fälls uppåt vänster vid in- och urstigning, 11) Manöverspak, 12) Kompass, 13) Hjullockor, 14) Utfällbart noshjul, 15) Lejdare, 16) Skrivmaskin, fästad i bord med lådor för papper och filmkassetter, 17) Vridbar stol, låsbar i 90 och 180 grader, 18) Framkallningsapparat, 19) Utfällbart hjul, 20) Infällbar stödfloator, 21) Navigationsljus, 22) Flaps, 23) Skevroder, användes som flaps vid landning.



Reportageplanet landar på älven ovanför den ramponerade dammanläggningen.

gubbar, säger han till kollegan. Dom fick tydligen nys om saken någon kvart före oss. Men vi ska väl se om vi inte blir första reportageplan till Liinavaara i alla fall. Där ser jag förresten Storälven skymta.

Afton-Nyheterplanen darrar en aning. Redaktör Winge har nämligen ökat gasen samtidigt som han »trycker» planet en smula för att öka farten. Avståndet till den gula maskinen minskas snabbt och när den mäktiga Storälven kommit inom fullt synhåll kan de två tidningsmännen vinkande pressa sig förbi filmplanet. Strax därefter sveper deras knallröda maskin med när-

vingade invånarna lyckats klamra sig fast under den vådliga forsfärden. Stenemo får fina bilder.

— Klart för landning, skriker han. Winge kastar en blick mot Liinavaaras flygfält. Men detta har också drabbats av hemsökelsen. Hangaren har ryckts loss av flodvågen och kastats upp mot en skogskant. Ett stycke ovanför dammbyggnaden gör floden emellertid en inbuktning och där verkar strömmen inte vara fullt så strid. Eftersom Afton-Nyheterplanen är ett amfibieplan flyger Winge alltså dit och efter ett rekognosceringsvarv drar han av ga-

ningar på sin fortsatta väg. Winge ser redan rubrikerna och Afton-Nyheterplanens löpsedlar framför sig.

Stenemo har kompletterat sina flygfoton med flera mästertagna markbilder och medan Winge nu flyger hemåt sitter hans fotograf som bäst inne i flygplanet lilla mörkrum och pysslar med framkallningen av bildmaterialet. Under tiden ger han Winge en mängd intressanta smådetaljer genom lokalhögtalaren och byter efter en stund av honom på planetns förarplats.

På de tre kvart, som sedan är kvar innan planet landar på Afton-Nyheterplanens flygtak, har redaktör Winge hunnit skriva reportaget för tidningens första upplaga.

Omedelbart sedan maskinen landat sändes text och bilder pr rörop till sätter och klichéavdelning. Winge ger redaktionssekreterare Bender en kort rapport och tar sedan itu med det fylligare reportaget till dagens andra upplaga.

Hans kollega tänker smita till lunch. Men just då blinkar en sökarlampa. Någon kallar på Stenemo. När han kommer till telefonen är redaktionssekreteraren i andra änden på tråden. Och så var den lunchen förkyld. Atminstone blev det inte den lilla festmåltid fotograf Stenemo tänkt kosta på sig efter dagens fullträff. Så här lät det nämligen i telefonen: Fotograf Stenemo laddar omedelbart kameran och är flygklar inom tio minuter. SävaHolms pappersbruk i Värmland står i lägor. Vi måste absolut ha en prima flygbild till tredje upplagan och ytterligare bildmaterial till Senaste Kvällsnytt. Vår flygande medarbetare redaktör Rentz gör reportaget. Han är på väg upp till flygtaket. Lunchen får fotografen äta i planet. Vi skickar en pojke med lunchbox innan maskinen startar...

PRESSREVOLUTION!

mare 500 kilometers fart över Liinavaara, den väldiga anläggning som levererat kraft till så många av de på senaste årtiondet snabbt uppbloomstrande norrlandsindustrierna.

Men flodfårens utseende stämmer inte alls med det nytagna fotografiet i Svenskt reportage. Den imponerande dammanläggningen är fullständigt rämnad och nedanför i det virvlande vattnet ser man träd och bryggor kastas omkring som leksaker. Floden har svämmat långt över sina bräddar.

Fotograf Stenemo är redan i arbete. Winge flyger planet i stora cirklar och ett efter ett fotograferar Stenemo de ställen som enligt radions hallåman redan förstörts eller allvarligt hotas av de lösläppta vattenmassorna.

Nu skall man ta en bild av mönstergården Norrlandsliden, som enligt radiatorrapporten står under vatten upp till fönstren i andra våningen. Men den är spårlöst försvunnen. Då ser Winge det gula filmplanet flyga bort över älven och plötsligt börja cirkla några kilometer nedanför själva katastrofplatsen. Filmgubbarna har tydligen hittat något av värde för kameraögat. Han lägger sitt plan i en brant sväng och jagar sedan efter den gula maskinen.

Och mycket riktigt. Filmplanet har hittat Norrlandslidens huvudbyggnad. Den kastas just omkring som ett flarn i den upprörda strömfåran. Några kreaturshalsar sticker också då och då upp ur vågorna. På taket av ett höns hus, som också ryckts loss av vattenmassorna, har faktiskt en av de be-

sen och landar helt nära strandkanten. Planet förs emellertid av suget snabbt ut från land, varför Winge kvickt får dra på motorerna igen och hålla upp maskinen mot strömmen. Sakta men säkert arbetar sig sedan planet fram mot stranden. Winge faller ut landningsstället. Snart har maskinen kommit in på så grunt vatten att hjulen når botten och efter några sekunders ilsket gaspådrag rullar planet upp på strandkanten.

Afton-Nyheterplanens bägge medarbetare hoppar genast ur och skyndar mot den brustna dammen vid kraftverket. Polis och militär har bildat kedja runt det omedelbara olycksområdet och bland de nyfikna och påträngande folkhoparna pratas det öppet om sabotage. Tidningsmännen får emellertid passera. Winge får kontakt med några ingenjörer vid kraftverket och Stenemo sällar sig till filmkollegerna.

Klockan 11 träffas de två igen. Flodfårens vatten forsar mindre våldsamt nu och planet lyfter utan alltför stora svårigheter.

Winge har fått ett verkligt prima artikelmaterial. Dammen hade sprängts av en sinnesförvirrad stackars sate, som verkat grubblande och underlig. Under det genom krig och ideologiska strider så sorgligt berömda 1940-talet hade han avtjänat fängelsestraff för ett politiskt sabotagedåd. Nu hade han emellertid själv omedelbart fått sona sitt brott, då han tillsammans med ett hundratal oskyldiga ryckts bort av vattenmassorna och drunknat. Katastrofen hade spolerat miljonvärden genom skadorna på verksamläggningarna och flodvågens härj-

Berättat av
Erik Rosenqvist

Ritad av
Björn Karlström



Ovan kommandanten i Bodens fästning överste G. Dyrssen (t v) tillsammans med sin adjutant.

Ändstationen i Boden militär omöjlighet

Kommandanten i Bodens fästning överste G. Dyrssen hälsar en flyglinje Stockholm—Luleå med den allra största tillfredsställelse och tror att den skulle komma att i stor omfattning utnyttjas av militär och civil personal i ledarställning.

— Jag måste nog säga att jag reservationslöst ansluter mig till projektet med en flyglinje till Norrland, säger överste G. Dyrssen, spindeln i Bodens fästningsnät och gammal fäktarstjärna.

De långa avstånden försvårar allting och särskilt för personal med ledarbefattning vore linjen en välsignelse. Tänk att slippa tillbringa 19 timmar på tåg för att komma till Stockholm.

RÖSTER OM NORRLANDSFLYGET

Ändstationen skulle jag egentligen vilja placera i Boden eftersom kommunikationerna med omnejden är bäst här. Ur militär synpunkt är det emellertid olämpligt och därför ligger väl Luleå bäst till.

Frågan om biliner tror jag är för tidigt att nu diskutera. Här i Norrbotten har folket inte så bråttom. Det skulle vara för industriernas skull. Närmast Kiruna då. Men till en början är det nog bäst att se hur det går med en huvudlinje.

I posthänseende skulle linjen säkerligen komma att utnyttjas, fortsätter kommandanten. Personligen skulle jag skicka 30 % av mina brev lufteleddes om det blev extra porto. All tjänstepost skulle givetvis få gå luftvägen.

Ambulansflyg har vi ju redan här och det är en välsignelse, men större omfattning än vad det nu har — således för transporter även av lindrigare sjuka — tror jag inte det finns förutsättningar för. Det är oftast svårt nå fram till de sjuka och transportererna från sjuklägret till planet, spänningen för den sjuke och kostnaderna är faktorer som spela stor roll. Det är stor uppståndelse och upphetsning i en lappby när någon skall flyga; det är min erfarenhet, slutar kommandanten sin nyktra översikt på Norrland och flyget.

I FÖLJANDE NUMMER

av FLYG kommer ytterligare rapporter från tidningens bägge till Norrland utsända medarbetare. Norrlandsflyget är näst den interkontinentala trafiken landets mest brännande flygfråga.

Vattenfallsstyrelsen funderar på helikopter

Arbetschefen för Luleåvsarbetarna ing. S. Göransson i Statens vattenfallsstyrelse måste ha ett flygplan som kan gå ner nästan var som helst.

— En flyglinje Luleå—Stockholm hälsas hjärtligt välkommen, dekreterar ing. S. Göransson, när FLYG:s medarbetare träffar honom i Porjus. Men för att vi häruppe skall ha verklig nytta av den måste den ha förbindelse med ett tåg som går härifrån vid fem-tiden på morgonen.

— Naturligtvis skulle det vara ännu bättre med biflyglinjer till Kiruna och Riksgränsen, men jag tror inte att det skulle bära sig. I varje fall inte till Porjus. Möjligen till Riksgränsen under turistsäsongen. Jag har under de sista åren sett hur turistströmmen hit upp tilltar i omfång.

Men vad vi i vårt arbete häruppe skulle vara mest betjänta av så vore det en helikopter, fortsätter ing. Göransson. Vi har haft våra funderingar på att skaffa oss en egen sådan. Men kunde vi få utnyttja servicen från ett privat bolag så inte oss emot. Eventuellt kunde man ju också tänka sig en autogiro. Huvudsaken är att flygplanet kunde landa på mycket kort sträcka. Ett flygplan i vår tjänst skulle ha mycket stor mission att fylla. Vi behöver tillsyn och kontakt mellan våra olika stationer. Här kan man tala om arbetsfält!

(Forts. på sid. 16.)

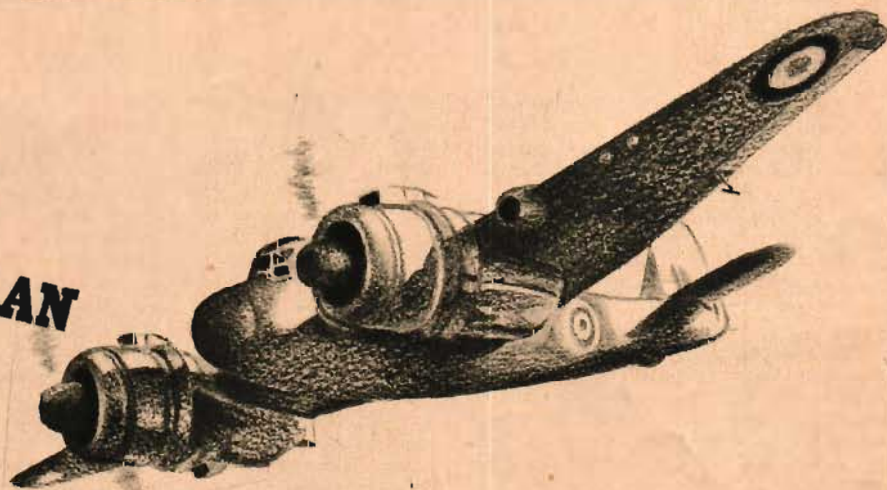
CIVIL- & KRIGSFlygplan

KONSTRUERADE OCH

BYGGDA AV EN

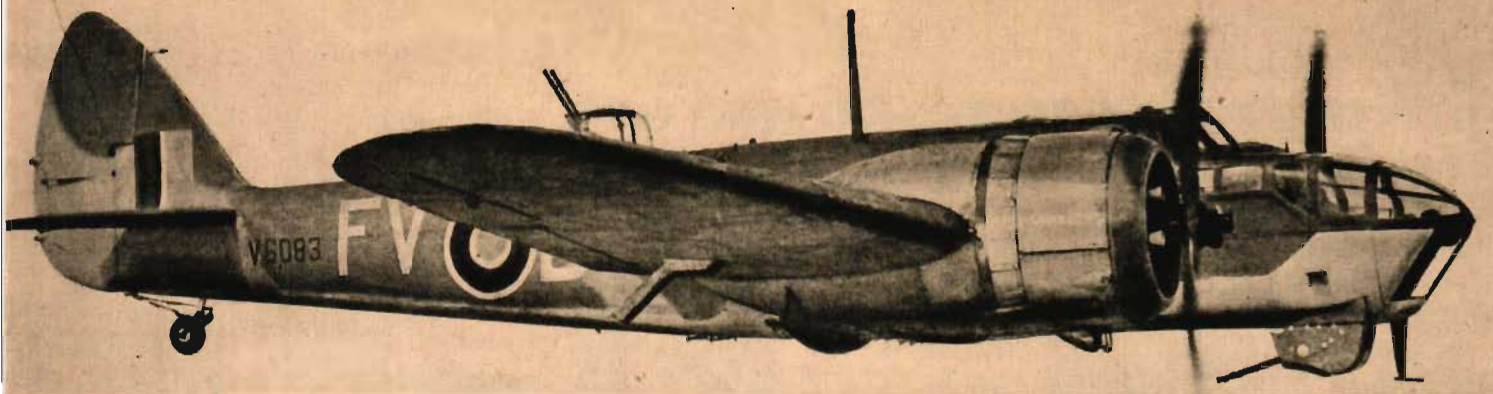
PIONJÄRORGANISATION INOM

DEN BRITTISKA FLYGINDUSTRIN



Bristol

THE BRISTOL AEROPLANE COMPANY LTD · BRISTOL · ENGLAND



ÄLDSTA DAGBOMBPLANET I AKTIV TJÄNST är utan tvekan Bristol »Blenheim IV», som synes här ovan. Blenheimplan gjorde det första bombanfallet mot tyskt territorium vid Helgoland i krigets allra första början och sin sista mera uppmärksammade insats mot Tyskland vid anfallet mot kraftstationen i Knapsack nära Köln den 12 augusti 1941. Blenheimplan göra dock alltjämt god tjänst mot japanerna i Burma. Den första typen hade för dålig defensiv beväpning och därför har »Blenheim IV» nu försetts med ett »haktorn» med två bakåtriktade kulsprutor, fjärrstyrda med hjälp av spegelsikten. »Blenheim IV» har en maxhastighet på 427 km/t med 2 st 920 hk Bristol »Mercury»-motorer. Flygvikten är 6 609 kg.

KRIGET I LUFTEN Av AVIATOR

Första hälften av mars medförde i *Väst-europa* ett uppehåll i de brittiska storanfallen under mörker. Den 15/3 hade man emellertid samlat sig till ett rekordanfall, varvid 1 000 tunga bombplan fällde 3 000 ton bomber, därunder 2 000 mot Stuttgart samt återstoden mot München och Amiens. 40 bombplan förlorades. Ett par dagar senare anfölls Frankfurt med ungefär samma styrka mot 22 förlorade plan. Stuttgart har nu blivit en av Tysklands mest förstörda städer. Enligt brittisk uppgift är det därvarande Bosch- och Daimler-Benz-fabriker som förorsaka de intensiva anfällen mot staden; det är sålunda magnetapparat- och flygmotortillverkning som är huvudmålet, och detta ligger fullt i linje med årets målsättning i övrigt, särskilt för de amerikanska bombförbanden, som koncentreras mot flygindustrien. Trots alla optimistiska spådomar från allierat håll är nämligen det tyska jaktförsvarets styrka obruten och dess verkningsförmåga så avsevärd, att det tyska jaktvapnet och dess ersättningsväsende blivit det viktigaste operationsmålet i bombkriget tillsvidare.

Amerikanska storanfall under dager förekommo tätt. Styrkan nådde upp till 1 500—2 000 flygplan per företag, varav kanske 800 bombplan och resten eskorterande jaktplan i omgångar. De sistnämnda tyckas nu ha försetts med extratankar så att aktionsradien räcker för eskort ända till Berlin, dvs 800 km från basen. En nyhet under månadens första dagar var sålunda anfall under dager i stor skala på huvudstaden. Första gången förlorades 70 bombplan under krigets dittills största flygslag den 5/3, men i tre senare anfall kunde förlusterna hållas nere vid sammanlagt 60 bombplan tack vare att fällningen i regel gjordes genom skyddande molntäcke. Vid företag mot industrierna i mellersta och södra Tyskland blev utgången också växlande alltefter molnigheten. Förluster mellan 3 och 50 bombplan förekommo. Kraftiga anfall riktades mot Münster, Braunschweig, Augsburg, Ulm och Friedrichshafen. Huruvida bombfällning genom moln verkligen kan vara lönande, då det gäller punktmål såsom en fabrik och icke en hel stad, är oviss. Intensiteten framgår emellertid av att på 2½ dygn den 15/3—17/3 7 500 ton bomber fälldes över Tyskland under dager och mörker.

Enligt amerikansk källa skulle 8:e flyg-

kåren i England tillsammans med 15:e kåren i Italien under februari ha fällt 24 000 ton bomber mot Tyskland samt förstört 900 tyska jaktplan. 8:e kårens förluster skulle ha stannat vid 250 tunga bombplan och 70 jaktplan, 15:e kårens omnämndes icke. Västifrån torde sammanlagt 25 000 ton bomber ha fällts under februari av britter och amerikanare.

En uppgift om flygfältnäringarna i England ger en antydning om den apparat som ligger bakom bomboffensiven. Sedan krigets början ha anlagts omkring 400 flygfält, vart och ett med tre permanenta rullbanor på 1 800×45 m, allt för en kostnad av 600 milj. pund.

Offensiven mot närliggande militära mål fortgick, men någon direkt invasionsförberedelse kunde ännu icke spåras. Antalet Marauder-plan som deltog i en dags operationer hade nu ökat till 400. Motståndet i luften var ringa under dessa företag. Det är tydligt att de tyska jaktförbanden grupperats främst för att möta företag som gå mera på djupet mot själva Tyskland. En tysk uppgift meddelade att befälet över ett av de viktigaste jaktförvarsområdena i västra Tyskland nu föres av överste Oesau, en av Tysklands mest berömda jaktflygare alltsedan våren 1940. Hans förband hade utmärkt sig särskilt vid amerikanarnas stora anfall på Berlin den 5/3.

De tyska anfällen mot London fortsatte med ett företag mot London den 14/3, varvid enligt brittisk uppgift något över 100 flygplan, mest Ju 188 och Do 217, deltog mot en förlust av 13 plan. I brittiska hemorten dödades under februari 916 personer och sårades 1712 av flyganfall, vilket är mer än för någon månad sedan maj 1941.

I öster fortsatte de ryska offensiverna med oförminskad hastighet och styrka. Man hör mycket litet av flygvapnets deltagande på ömse håll, och intrycket är att händelserna utspelas under mindre inverkan av flyg än tidigare. Tyskarna uppgåvo dock att de satt in starkt flyg mot den ryska offensivstöten i riktningen Lemberg. Den 6 mars fällde finska jaktplan 13 ryska plan utanför Kotka. Ryska bombförband ödelade Narva och Tallinn med stora förluster för civilbefolkningen. I norra Ishavet förekommo ökade ryska anfall på tyska konvojer, möjligen sammanhängande med ifrågasatt evakuering sjöledes av tyska trupper.

I *Medelhavet* voro landfronterna alltjämt fastlåsta. Gentemot de allierades överlägsenhet i luften — upptill 3 000 starter per dag jämfört med 150 tyska — kunde tyskarna icke likvidera det brittiska brohuvudet söder om Rom. Vid ett tillfälle flögo 300 Mitchells och Marauders på en gång över brohuvudet. Den vanliga flygbas- och förbindelsebekämpningen riktades såväl mot Rom som mot Florens och norra Italien. Hamnarna Genua och Toulon anfölls också. Vid ett anfall på fem flygplatser den 18/3 förstördes 120 tyska flygplan på marken och i luften.

Såsom förberedelser till ett nytt försök att bryta igenom den orubbliga tyska fronten insatte general Eaker huvuddelen av Medelhavsflyget till ett generalanfall den 16/3, varvid 1 400 ton bomber fälldes i en »bombmatta» mot Cassino stad. Genombrottet lät emellertid vänta på sig.

Strategiska företag utsträcktes till Wien och Graz-Klagenfurt samt Sofia. Bulgariens huvudstad torde numera vara en av de svårast åtgångna i Europa.

Tyska flygplan bekämpade regelbundet hamnarna i brohuvudet och sjöfarten utanför. Brittiska marinministern förklarade dock att operationen icke kostar mer av örlogsfartyg än två kryssare, två jagare och två stora landstigningsbåtar.

I *Fjärran Östern* rapporterade de allierade ett framgångsrikt luftlandsättningsföretag i Burma. Luftlandsatt trupp hade dels tagit flygplatser, dels tagit lämpliga områden och snabbt byggt provisoriska flygplatser i japanernas rygg, vilka sedan kunde användas för mottagning av förstärkningar. Därmed såg det ut att bli en vändning i det segslitna kriget på denna front, där dock japanerna samtidigt påbörjade en offensiv.

I sydvästra Stilla havet pågick ständigt bekämpning från luften av japanska baser vid Rabaul och på Nya Guinea. Även mot baserna i Karolinerna förekommo ett par nya anfall.

Från *produktionsfronten* meddelades att USA tillverkade 8 761 flygplan i februari, därunder 84 % bomb-, jakt- och transportplan. I England hade sedan krigsutbrottet tillverkat 90 000 flygplan, vilket gör ett genomsnitt av nära 1 700 per månad, under 4½ år, varvid bör märkas att antalet bombplan säkerligen ökats på bekostnad av jakt- (Forts. på sid. 35.)

RÖSTER OM NORRLANDSFLYGET

Forts. fr. sid. 14.

Norrlandsfrågans lösning ligger i flyget.

Lennart Hérnod, chef för Kramfors AB:s försäljningskontor i Stockholm, tror att lappsjukan kommer att blåsas bort av trafikflygplanens propellrar — kort sagt att hela problemet är löst i och med norrlandsflyglinjens start.



— När Norrland begåvas med ett väl utvecklat flyg så får denna landsända större chanser. Mycket mindre tid än hittills kommer att gå åt när folk skall ner till Stockholm på en eller ett par dagar, säger han. Avsevärt mindre traktamenten måste industrierna ut med till sitt resande folk. Hela norrlandsfrågans lösning ligger i trafikflygets sträckning hit upp. Lappsjukan blåser bort och allt blir bättre. Alla behövs lufta på sig ibland — numera tar skogsmännen sina fruor med sig till Stockholm under skogsveckan för att få ombyte av miljö några dagar. Flyget kommer att göra det lättare att få upp kvalificerat folk och jag hoppas också att man lägger forskningsinstitut m m sådant i Norrland för att om möjligt kunna sprida en ändrad syn på landsändan.

Tåg Tandsbyn-Sveg = flyg Stockholm-Prag.

Per Nilsson-Tannér, författare och t. f. chef för Tia AB, Tandsbyn (strax söder om Östersund), anser att romantiken kring de gamla formännens väg över fjällen till Trondheim måste vika för trafikflygplanen.



— Om någon landsända behöver flyg så är det inre Norrland, säger han. Jag kan ta ett drastiskt exempel — om jag stiger på tåget här i Tandsbyn kl 7.25 på morgonen så kommer jag fram till Sveg i Härjedalen kl 11.32. Om jag startar med ett flygplan av typ Douglas DC-3 från Östersund samtidigt som tåget så vore jag i Danzig vid tågets ankomst till Sveg — eller om jag flög från Stockholm till Prag så skulle det inte ta längre tid!

Den gamla formännens väg Sundsvall—Östersund—Trondheim lunkade hästarna med lass på 12 dagar för länge sedan. Samma väg tar i dag ett dygn med tåg och — 1½ timme med flyg. Resan över fjället vid Skaltugan var ofta livsfarlig för formännena — vi sätter värde på en blivande flyglinje till Trondheim, även vi Tandsbybor.



VÄRLDENS BÄSTA FLYGPLAN

"Thunderbolt" för tung

Jaktplan över 10 000 m	Me 109 G
» 6 500—10 000 »	Spitfire IX
» 3 000—6 500 »	Focke-Wulf 190
» 0—3 000 »	Typhoon
» eskort	Mosquito
Jaktbombplan 1 mot.	Hurricane, FW 190
» 2 »	Me 210
Bombpl. 1 mot.	Barracuda
» 2 » c:a 1 000 kg. bomb.	Mosquito
» 2 » » 2 000 » »	Me 210
» 2 » » 3 000 » »	Do 217
» 4 »	Lancaster
Pansarvärnsplan 1 mot.	Hurricane II d
Torpedplan 1 »	Avenger
» 2 »	Beaufighter
Spaningsplan 1 »	Mustang
» 2 »	Mosquito

Kommentarer: Messerschmitt 109 G har högtryckskabin och en relativt liten vingbelastning. Då dessutom de tyska motorerna med sina fina kompressorer är mycket effektiva på hög höjd torde Me 109 G vara det bästa planet på hög höjd.

Mellan 6 000 och 10 000 överglänses det av Spitfire IX c, som har mindre topphöjd men mycket större eldkraft. Dess svåraste konkurrent, Thunderbolt, är alldeles för tung för att vara lika lättmanövrerbar som Spitfire. Varför behöver det väga mer än många enmotoriga bombplan?

Enligt en engelsk tidning är FW 190 världens bästa jaktplan (enmot.) mellan 3 000 och 7 000 m. Det har ju en mycket bra vändbarhet, vilket i förening med dess stora eldkraft gör det till en farlig motståndare. Hastigheten torde ligga omkr. 635 km/t, då planet är väl utformat med bland annat alla luftintag på ett ställe i övertrycksområdet i nosen. På lägre höjd torde emellertid Typhoon vara suverän, trots sin ålder (ritningarna var klara redan i mars 1937, alltså för nära 7 år sedan).

Jaktbombplan finns det rätt många, som säkert är mycket bra t. ex. Hurricane, FW 190, Me 109 G, Me 110, Me 210 och Whirlbomber. Bland de enmotoriga är Hurricane och FW 190 ungefär jämnställda. Däremot är Me 210 säkerligen det bästa tvåmotoriga jaktbombplanet, då bomblasten är mycket stor och både beväpning och fart är aktningvärda.

I en artikel i The Aeroplane kommenterades flera amerikanska typer. Om Mitchell skrev tidningen, att det var ett bra plan endast överträffat av Dornier 217, som har större bombast och även större hastighet! Dornier 217 har alltså en maxhastighet på minst 496 km/tim. Detta gällde versionen med BMW 801. Med de nya 2 000 hk motorerna torde maxfarten ligga omkr. 520 km/tim. Marauder är för »svårflugan» på marken, annars hade den säkert varit mycket bra. Marauder är, tycker jag, ett av de bäst utformade bombplanen i världen. Det är väl även det snabbaste i sin klass, då Stearman X-100 tycks försvunnit.

Grumman Avenger är det enda fullt moderna enmotoriga torpedplanet (är Barracuda torpedplan? — Ja. Red.). Huruvida japanerna har några moderna vet jag ej. Beaufighter är säkert ett bra torpedplan men är räckvidden med torped tillräcklig annat än i begränsade farvatten t. ex. vid Europas kust?

Sigge Wennerholm (Halmstad).



"MOTOR-MANDIN"



Vi tillverka alla slag av flygmotordetaljer.

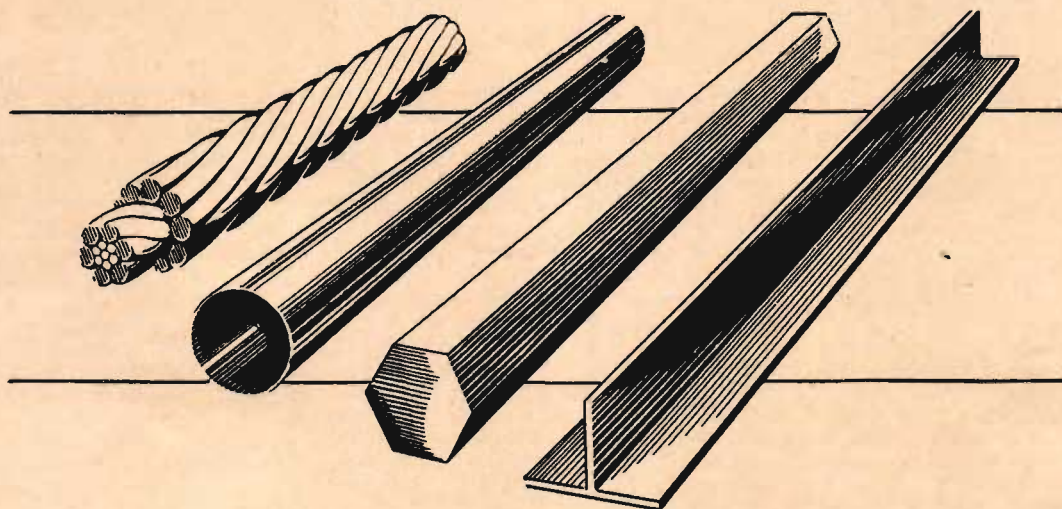
Specialitet: Flygmotorrevideringar. Leverantörer till Flygvapnet och civila flygföretag.

BRÖDERNA MANDINS MOTORVERKSTÄDER AB • NORRKÖPING

Några av våra tillverkningar.

Nu utan licens

aluminium och aluminiumlegeringar



Enligt Industrikommissionens meddelande av den 1 mars 1944 får tills vidare aluminium och aluminiumlegeringar fritt försäljas och förbrukas.

En betydande lättnad har härigenom inträtt för de ordinarie förbrukarna av dessa metaller. Medgivandet innebär emellertid även möjligheter, att på ett flertal andra områden avhjälpa rådande materialbrist genom att använda aluminium och aluminiumlegeringar.

Vår mångåriga erfarenhet från tillverkning av dessa produkter står därvid till Edert förfogande. Låt vår Serviceavdelning ta del av Edra materialproblem. Den kan kanske ge Er några värdefulla råd och upplysningar för utnyttjande av den nu rådande licensfriheten.



AB SVENSKA METALLVERKEN

FÖRSÄLJNINGSCENTRALEN, STOCKHOLM 1

FÖRSÄLJNINGSKONTOR: GÖTEBORG • MALMÖ • JÖNKÖPING • ESKILSTUNA • SUNDSVALL

25 ÅR MED PSALMBOKSBLAD

Ett jubileumsreportage

EGMONT TORNBERG, överste och chef för Västra flygbasområdet, är den ene av landets två äldsta aktiva flygare. Han har bara ett blekt minne av hur han blev intresserad av flygning för tjugofem år sedan. Han var då stationerad på Västkusten som sjöofficer. Vid något tillfälle fick han följa med dåvarande löjtnant Netzler, som sedermera störtade på ett spaningsuppdrag i Göteborgs skärgård, och antingen det nu var skärgårdens skönhet eller tjuvningen att fara i luftdroska som gjorde det, så kostade den utfärden marinen en förmodligen skicklig sjöofficer. När Tornberg tog mark igen beslöt han sig nämligen för att bli flygare. Och den saken har jag aldrig ångrat, säger han. Överste Tornberg talar med 25 års erfarenhet på nacken.

Intervju: ÅKE LUNDH

Överste E. Tornberg, chef för V. flygbasområdet.

Det är skada, att inte översten håller sig med klipparkiv. Men han flyger hellre än han klipper i tidningar eller berättar om glada och tråkiga minnen.

I december 1918 sökte Tornberg till flyget och antogs. Konkurrenten var inte stor och den utbildning, som de blivande flygarna erhöi var skäligen enkel. Den startade med en motorkurs i Stockholm under en månad. Därefter skickades man till vinterflygskolan i Hägernäsviken, där de blivande flygarna kamperade tillsammans på logementsfartyget Freja.

— Här tränade vi, flög och landade så länge isen höll, varefter vi allt efter skicklighet och lämplighet sändes som förarelevar till Karlskrona eller som spanarelevar till Göteborg, säger översten. Materialet var trots allt inte så tokigt. Farmans flygplan hade gott namn, 90 hk motor och en hastighet på cirka 90 km/t. Man höll sig uppe så länge motorn gick och klarade man en timma i luften var det vackert så. Men då hade man i regel också frestat motorn till bristningsgränsen!

Efter utbildningen i Karlskrona fick Tornberg både det internationella och det militära flygcertifikatet och kunde kalla sig fältflygare. Är det någon i dessa dagar som skulle komma på den befängda idén att kalla en marinspaningsflygare för fältflygare?

Man skulle naturligtvis tro, att en flygare är skrockfullare än andra människor. Men överste Tornberg hör i varje fall inte till dem som spottar åt svarta katter. Han fick flygcertifikat den 13 mars 1919, han har flugit och låtit sig fotograferas i ett flygplan med nummer 13 i stora svarta bokstäver, och frågan är om det inte var 13 elever i samma flygkurs.

Man flög och studerade flygplanets egenskaper på Guds försyn. Är det någon som har hört hur man planlade flygningar? Meteorologer enbart till flygarnas disposition fanns det givetvis inte på den tiden. När en flygning skulle företagas läste man väderleksrapporterna i tidningarna — dock icke veckotidningar — och så ringde man till folk utmed den route man skulle ta. Systemet gick riktigt bra — ibland. Flygplanet var naturligtvis lika nyckfullt som vädret och var det riktigt propigt kunde man slita ut ett par handskar på resan. Under sådana färder skaffade man sig en utomordentlig flygvana, vilket kunde behövas med tanke på den utbildning man hade fått. Eller vad sägs om att en flygare släpptes upp ensam i luften efter två timmar i dubbelkommando. Men så hade man bara höjd- och hastighetsmätare samt varvräknare och kompass att hålla reda på.

Det var tydligt att allmänheten ganska väl hade reda på vilka risker man tog däruppe. I en notis från Aeroklubbens propagandaflygningar över Särö, Marstrand och Styrso, en skön sommardag 1921, stod det:

Efter en tur till Billdal och Särö kommo de (flygarna) i laga tid kretsannde över Styrso och gjorde en hel

del evolutioner (stiltigt ord), beskådade av en rätt så talrik publik. Förståndigt nog försökte man sig dock icke på några farliga trick. Och efter fullgjord andel i propagandan återvände flygofficerarna helbregda till Nya Varvet.

Något äventyrligare var vår färd, berättar överste Tornberg, vid samma tid från Karlskrona till Haparanda och åter. »Märklig färd», kallades det i tidningarna efteråt, och det kan man ju säga. Vi flögo den 2 800 km långa sträckan fram och åter på 23 tim 30 min. I sällskap hade jag kapten A. Flory och flygbåtsmaskinisten E. M. Hultman. Mellanlandningar ägde rum i Furusund, Hörnösand och Luleå. På en sådan fantastisk sträcka kunde vi inte få väderleksrapporter, utan vi flögo »på känn». Flygarna blevo vederbörligen fotograferade i dagspress och veckotidningar, medan allmänheten betraktade flygarna som mer eller mindre tokiga.

Till de papper jag har kvar och som jag sätter värde på är en avskrift av Kustflottans dagorder nr 16, daterad 1923. Där får nämligen kustflottans flygstation ett erkännande för att den »även under de svåraste väderleksbestämmelser utfört dem under sommarens övningar ålagda uppdrag». Överste Tornberg var chef för denna flygavdelning, som var förlagd till Hårstjärden, och betraktar än i dag denna tjänst, där man etablerade intimt samarbete mellan flyg och kustflotta, som synnerligen intressant och värdefull.

Överste Tornberg har också provat yrket som provflygare. bl a passade han vid ett sådant tillfälle på att i Warnemünde slå världsrekord i höjdflygning med 500 kg last. Jag tror, säger han, att jag låg en halv mil under nu gällande notering.

Vid ett sådant tillfälle som detta skall man inte i onödan röra vid tråkiga händelser, men det är givet att en kvartsekelsflygares timglas har stått ostadigt flera gånger. 1919 störtade Tornberg med ett Farmanshydroplan. Det blev flatspin, och då man på den tiden inte hade några större erfarenheter av spin över huvud taget kom det följande år ut bestämmelser om »Hur man tager sig ur skruv». Det är många som tagit sig ur »skruv» sedan dess.

(Forts. på sid. 24.)

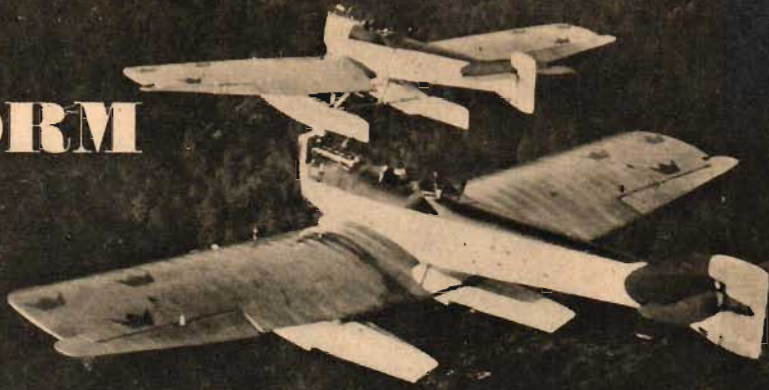
Nuvarande flygdirektören K. G. Hultström kallad »Tulten» vid ett Farmansplan 1919. Vem åtar sig att flyga lädan?



SOM FLYGARNORM

ALBIN AHREMBERG, kapten, världsberömd flygare, hedersman, ridderligheten själv, är den andre av Sveriges nu levande flygare som den 13 mars fyllde 25 år som aktiv. Han är född i Arby församling i Kalmar län 1889 och son till en av Sveriges sista båtsmän, världsomseglaren på Vanadis, Johan Petter Ahrenberg. Innan Albin blev tio år var han tegelbruksarbetare i Höganäs och tjänade 37 öre om dagen. 1912 gick han till sjöss. Sedan tio årsåldern har han försörjt sig själv. »Rena Zola-historien», säger gamle Albin till Flygman vid jubileumsintervjun på Metropol i Stockholm, höjer sitt vinglas och fastslår: »Jag är gammal utan att vara senil. Den verkliga flygaren är på ålderdomen som det starka slutet på en cigarr.

Intervju: ÅKE WALLIN



Två plan av Hansa Brandenburg-typ. Ahrenberg provflög de tio första 1922—24.

KLARADE LIVET...

Några av Albin Ahrenbergs äventyr.

- 1919 ... flög som spanare, nödländade i öppna havet, fick tag i en ruskprick, klarade livet.
... hade sett Sparmans ekvilibristiska flygningar, försökte göra om det med tungt sjöflygplan, hamnade i sjön vid kloakavlopp i Landskrona, luktade illa men klarade livet.
... havererade i finska skärgården, räddade postsäck och livet.
... tappade stabilisatorn vid en flygning och hamnade bland träden på Loudden, klarade livet.
... på örnjakt i flygplan med Bengt Berg. Motorn slets loss över Oxelösund, klarade livet.
- 1923 ... nattlig reklamflygning över Stockholm, vingarna lossnade i luften, landade med livet.
... vilse i dimma och snötjoeka utan kompass, landning i packis i Östergötlands skärgård, livet i behåll.
- 1924 ... gick i backen med felbelastad Junkermaskin, ingen skada.
... till väders med felkopplade roder i en gammal krigsmaskin LVG, totalhaveri, ingen person skadad.
- 1927 ... gick i backen vid provflygning, hastighet 250 km/t, sex man ombord, ingen skadad.

(Forts. på sid. 35.)

Jag träffade Peter Freuchen på Valhallavägen häromdagen, berättar Albin Ahrenberg. Jag har inte sett honom sedan 1929, då han stod och nedkallade Guds frid över våra själar, när vi i våldsam snöstorm flög baklänges över Grönland. Hans första förvånade fråga löd: »Lever du än!»

Man måste säga att de är ganska naturligt frågat då det gäller Albin Ahrenberg. Det har hänt honom ofantligt mycket sedan han 1919 för första gången flög ett Farman-plan och till nu då han sitter som chef för en ny avdelning på flygförvaltningen som har till uppgift att bärga »flygande fästningar» och andra plan som krigets vindar blåser in över Sverige.

— Jag är stolt över att ha valt ett yrke som på så kort tid gjort så oerhörda framsteg. Flygets frammarsch räknar jag i tre etapper. Den första när jag flög till Hamburg 1924 med ABA efter grundligt betänkande. Den andra tio år senare när jag flög Köpenhamn—London med ett plan där passagerarna kunde äta kall kyckling, vin, kaffe och likör serverat av en vitklädd steward. Det var ett stort steg framåt. Den tredje etappen upplever jag idag när jag får ta hand om plan som inte ett och ett utan i armador tar sig över Atlanten. Jag har ju försökt mig på att flyga över. Men på den tiden var 67 kg last något oerhört. Snart är 67 ton inte något nämnvärt. Men tro inte att vi gamla är förvånade. Vi konstaterar endast. Vi ha drömt med Jules Vernes. Tagit allting för gott och inte tyckt någonting vara så vansinnigt att det inte kunnat gå i verkställighet. Våra drömmar ha också förverkligats. Jag tror att allt vad dagens föredragshållare berättar om framtidsflyget skall gå i verkställighet.

Men jag är övertygad om att de inte tro det själva. De ha inte samma örnvingar på fantasin som vi hade och har.

— Flyget, fortsätter Albin Ahrenberg, är ännu för ungt för att ha någon tradition. De unga flygarna skall komma ihåg att skapa sådan. Men den skapar man inte som jazzgosse på Cecil. Det är ett heligt arv. Liksom vikingarna skapade flottans traditioner så skall nu flygets grundas. Vi står nämligen ännu bara i flygets ynglingår. Många tror att vi idag hunnit långt framåt men antagligen representerar vår tid inte mer än steget mellan paddelkanoten och segelkanoten. Vårt framtidsflyg blir interplanetariskt och slutar på Mars.

Just som Ahrenberg dekreterat denna sin fasta övertygelse kommer det en gammal man fram till vårt bord. Han ber om ursäkt att han stör men han måste fråga om Ahrenberg minns honom och den sköna damen. Det gör han och då berättar mannen hur han en gång som ung blev sjuk i sina öron med fruktansvärda lidanden och öronsus. Av sin läkare blev han ordinerad flyga med Albin Ahrenberg på 3 500 m höjd. Det kanske skulle hjälpa. De två första gångerna han var uppe medförde ingen nämnvärd förbättring. Den tredje gången var mannen så utpinad att han beslutat sig för att gå med upp bara för att hoppa ur och på så sätt begå självmord. Den gången medförde emellertid Ahrenberg en annan passagerare — en ung skön dam. Och åsynen av henne kom mannen att ändra sig. Han kom levande ner från den flygningen och efter ytterligare några uppstigningar blev han bättre. Livet var värt att leva...

(Forts. på sid. 33.)



T v. kapten Albin Ahrenberg, som har en flygtid på 10—11 000 timmar, representerande 1,6 milj km och 60 000 starter. T h Egmont Tornberg (T v) framför ett plan av typen Friedrichshafen tillsammans med flygarbrodern Karl Häggström.



En flygare

köper sitt UR hos

L. SUNDSTEDTS

URHANDEL

KUNGSGATAN 2 - STOCKHOLM
(Vid Stureplan)

Leverantör till

KUNGL.

FLYGFÖRVALTNINGEN

**METEOROLOGASPIRANTER**

Vid flygvapnet antagas — under förutsättning av Kungl. Maj:ts bifall — i år 15 st meteorologaspiranter.

För antagning fordras

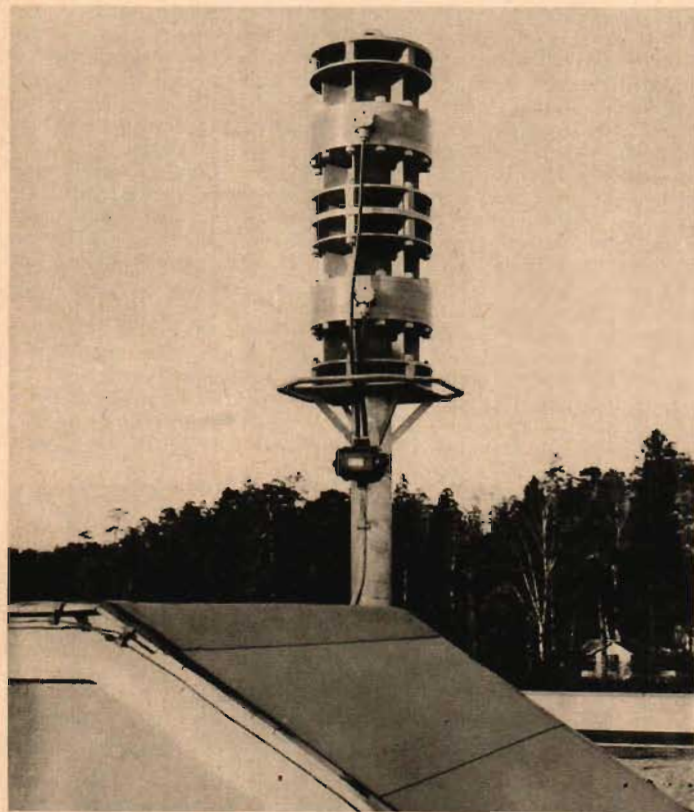
att vara inskriven såsom värnpliktig,

att det år anställningen börjar fylla högst 24 år,

att hava avlagt studentexamen å reallinjen med lägst vitsordet "godkänd" i muntlig och skriftlig prövning i matematik (allmän kurs och specialkurs), fysik, modersmål, tyska och engelska eller på annat be-
tryggande sätt förvärvat motsvarande kunskaper,

att med avseende på kroppsbeskaffenheten fylla fordringarna för fast anställning vid krigsmakten och vara i fysiskt och psykiskt avseende lämplig för flygutbildning såsom flygspanare,

att vara välfrejdad och känd för laglydnad och medborgarsinne.

Utbildningstiden uppgår till omkring 34 månader. Under utbildnings-
tiden åtnjutes värnpliktslön. Därjämte utgår särskild ersättning under
flygtjänstgöring. Efter utbildningstidens slut kan antagning till militär-
meteorolog av 3. graden vid flygvapnet påräknas.Ansökan, ställd till chefen för flygvapnet, skall vara inkommen före
den 15/4 1944 och åtföljas av inskrivningsbok eller utdrag ur stamkort,
åldersbetyg, läkarbetyg för fast anställning vid krigsmakten, styrkta
betygsavskrifter och intyg rörande ev. praktisk tjänstgöring, övriga hand-
lingar, varmed sökanden vill styrka sin behörighet, intyg, om sökanden
är omyndig, att målsman intet har att erinra mot ansökan samt uppgift
om postadress och telefonnummer.Ytterligare upplysningar kunna erhållas från flygstabens utbildnings-
avdelning, flygvapnet, Stockholm. Telefonanrop: "FLYGVAPNET".**- FLYGLARM -****AGA** elektriska
membransirenerInga rörliga delar. — Ingen smörjning. — Lju-
det uppnår omedelbart sin fulla styrka. — Dis-
tinkta, kraftiga signaler. — Fjärrmanövrering ge-
nom vanlig telefonledning.Lämpliga för städer, köpingar och andra tätt be-
byggda samhällen samt industrianläggningar och
flygplatser.**GASACCUMULATOR**

STOCKHOLM — LIDINGÖ

HASTIGHETS- o. STIGPROV med FLYGPLAN

OCH RESULTATENS UTVÄRDERING III. (Började i nr 5)

Av ing. ERIK LINDKVIST

VI. Stigprov

a) Flygningarnas genomförande och erforderliga observationer.

Den vanligaste metoden att bestämma ett flygplans stigprestanda är att först på en serie olika höjder bestämma banhastigheten för bästa stighastighet, samt att därefter göra en kontinuerlig stigning från markhöjd till tjänstetopphöjd med användande av de för de olika höjderna förut bestämda banhastigheterna. De därvid för olika höjder observerade stighastigheterna reduceras till normalatmosfär.

Om stor noggrannhet eftersträvas, måste även korrigering för motoreffekten till standardförhållanden utföras, och har stigprovet utförts med annan flygvikt än den för flygplantypen angivna maximala flygvikten, måste även korrigeras härför.

Då bestämningen av bästa banhastigheterna i och för sig består av en serie delstigning, kunna de härvid uppmätta värdena användas för bestämning av de slutgiltiga stigprestandana, och själva stigprovet blir då överflödigt eller på sin höjd en kontroll på delstigningens resultat, samt möjligen på den enskilde flygarens skicklighet.

Delstigningarna och ev. kontrollstigning utföras i allmänhet med för resp. höjder maximalt tillåtet varvtal och förkompressortryck, varvid de för flygplanet bästa stigprestandana erhållas. För civila flygplan, i synnerhet trafikflygplan, är det dock ofta önskvärt att känna stigprestandana för t. ex. marscheffekt eller flygning med en eller flera motorer ur funktion samt för olika flygvikt. I förekommande fall utföras alltså delstigning med reducerad effekt (en eller flera motorer ur funktion) och vid olika flygvikt.

För trafikflygplan kan det även vara av intresse att veta stigprestanda för banhastigheter större än de för bästa stighastighet. Dessa stigprestanda äro aktuella då det gäller att bestämma flygbanan för ett trafikflygplan, som vill tillryggelägga så lång flygsträcka som möjligt och samtidigt inom rimlig tid efter starten uppnå den för flygningen lämpligaste höjden.

Reduktionen av stigprestanda till normalatmosfär är i alla dessa fall i princip lika, varför här i fortsättningen förutsättes, att stigprovet utföras med maximal effekt.

Av flygplanets allmänna aerodynamiska egenskaper kan på förhand ungefärligen bestämmas banhastigheten för bästa stighastighet vid marken. Banhastigheten sjunker något med höjden och kan ungefärligen bestämmas med ledning av diagrammet återgivet på sid. 513 i ref. 1.

Sedan på detta sätt de bästa banhastigheterna ungefärligen bestämts, uträknas motsvarande indikerade hastigheter enligt

$$V_i = V\sqrt{\sigma} - c$$

där c = pitotrörskorrekturen.

Antalet olika höjder, för vilka bästa banhastigheten skall bestämmas är givetvis beroende på den noggrannhet, som eftersträvas. I allmänhet kan sägas, att två höjder under fulltryckshöjden och två till fyra höjder över densamma, varav den högsta bör ligga nära den praktiska topphöjden, äro tillfyllest för flygplan med höjdmotorer. Vid flygplan med markmotorer är det vanligen tillräckligt med fyra höjder jämnt fördelade från markhöjd till praktisk topphöjd.

Flygningarna utföras på följande sätt. Flygplanet lastas till full flygvikt och omedelbart efter starten lägges flygplanet i stigning med maximalt tillåtet varvtal och förkompressortryck samt med en indikerad hastighet av c:a 90 % av den för lägsta provhöjden enligt ovan uträknade. Stigtiden uppmättes mellan två höjder, som skola ligga lika mycket under resp. över provhöjden. Höjderna väljas allt efter flygplantypen så att ett tidsintervall av minst 30 sek. erhålles. Samma prov utföres i omedelbar följd med indikerade hastigheter av c:a 95 %, 100 %, 105 % och 110 % av den uträknade bästa indikerade hastigheten.

Sedan dessa prov utförts landas flygplanet för bränslepåfyllning och därefter utföras motsvarande prov på samtliga förut bestämda provhöjder med landning och bränslepåfyllning mellan varje höjd.

Genom att bränslepåfyllning äger rum mellan varje delstigning undviks alltför stor variation i flygvikten och någon korrektion härför behöver ej företagas.

För varje stigning antecknas begynnelsehöjd, sluthöjd, varvtal, förkompressortryck och tid. De erforderliga temperaturavläsningarna utföras lämpligen före landningen efter varje delstigning. Temperaturavläsningarna göras på provhöjderna.

Resultaten uppritas i ett diagram enl. fig. 8, varur de för de olika höjderna bästa banhastigheterna direkt kunna avläsas.

För att underlätta arbetet för den flygande personalen kan man använda en barograf för bestämmande av lufttryck (tryckhöjd) och tid, men då moderna finhöjdmätare i allmänhet äro noggrannare än normala barografer, kan bättre resultat uppnås med höjdmätare och kronometer.

b) Utvärdering av resultaten.

Resultaten från stigproven (antingen delstigning eller stort stigprov) omräknas till normalförhållanden på följande sätt.

Vi antaga, att vi på tryckhöjden h m med medeltemperaturen T_i fått en stighastighet $\frac{dh}{dt} = w_i$. Normalatmosfären har på höjden h en temperatur av $T_{sp,h}$. Mot de avlästa värdena h och T_i svarar en täthets höjd av H m.

Stighastigheten på täthets höjden H blir enl. ref. 2

$$w_{i,korr} = \frac{1}{F} \times \frac{dh}{dt} = \frac{1}{F} \times w_i \dots \dots \dots (15)$$

Denna stighastighet, $w_{i,korr}$, förutsätter oförändrad motoreffekt. Då vi emellertid önska känna stighastigheten på höjden H i normalatmosfären, måste vi även korrigera för variationen i motoreffekt.

Ur effektkurvorna för den motor vi använt erhålles N_h = motorns bromsade effekt på normalhöjden h m. Då vi flugit vid en temperatur, som ej är standard, få vi korrigera effekten härför. Enligt ekv. 6 sid. 26 FLYG nr 6 blir

$$N_{h,korr} = N_h \sqrt{\frac{T_{sp,h}}{T_i}} = N_h \sqrt{F} \dots \dots \dots (6)$$

Ur effektkurvorna avläsa vi vidare N_H = motorns bromsade effekt på normalhöjden H m.

$\Delta N = N_{h,korr} - N_H$ = skillnaden mellan den av motorn vid flygningen verkliga angivna effekten och den effekt motorn avger på normalhöjden H m.

Ett flygplans stighastighet kan definieras som skillnaden mellan två fiktiva vertikala hastigheter, lyfthastigheten och sjunkhastigheten. Lyfthastigheten kan skrivas

$$w_l = \frac{75}{G} \times N \times \eta_s \dots \dots \dots (16)$$

där η_s = propellerns verkningsgrad i stigning.

Sjunkhastigheten kan skrivas

$$w_s = 4 \sqrt{\frac{G}{S}} \sqrt{\frac{e_0}{e}} \times y \dots \dots \dots (17)$$

läs

$$y = \frac{c_{wg}}{c_a^{3/4}} \times \cos \delta^{1/4} \dots \dots \dots (18)$$

Vid konstant lufttäthet ($\sqrt{\frac{e_0}{e}}$ = konstant) och konstant y är alltså w_s konstant.

En minskning i motoreffekt av ΔN ger oss en minskning i lyfthastighet

$$\Delta w_l = \Delta N \times \frac{75}{G} \times \eta_s$$

vilket är detsamma som en minskning i stighastighet av

$$\Delta w = \Delta N \times \frac{75}{G} \times \eta_s \dots\dots\dots (19)$$

Flygplanets verkliga stighastighet i normalatmosfären på höjden H m blir således

$$w = w_{i, \text{korr}} - \Delta w \dots\dots\dots (20)$$

Omräkningen utföres lämpligen i en tabell av nedanstående utseende.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
Tryckhöjd h m.	Medeltryckhöjd h m.	Tid sek.	Varvtal varv/min	Förkompr.-tryck cm Hg	Lufttemp. t_i °C	dh/dt m/sek	Abs. temp. T_i °C	Täthetsfaktor F	$w_{i, \text{korr}}$ m/sek	N_h hkr.	N_H hkr.	$N_h \sqrt{F}$ hkr.	ΔN hkr.	Δw m/sek	w m/sek	Täthetshöjd H m.

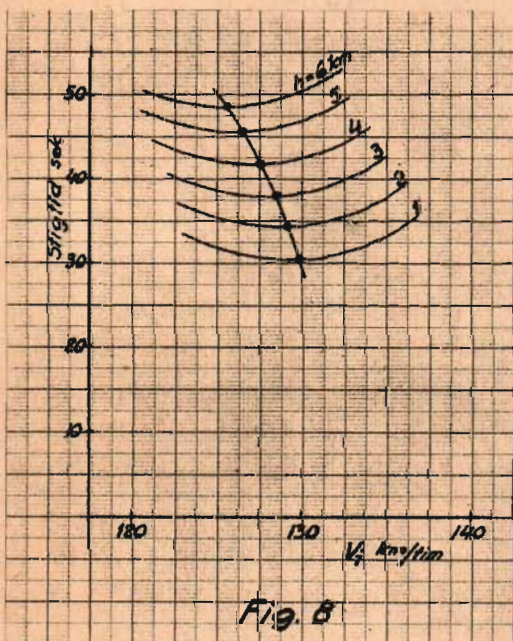


Fig. 8

Skola delstigproven läggas till grund för bestämningen av stigprestanda, upprättas de verkliga stighastigheterna, w , över v ; för de ifrågavarande täthets-höjderna H , se fig. 9. Av dessa kurvor kan man utläsa bästa stighastigheten w_{max} för resp. höjder.

De verkliga stighastigheterna upprättas nu i ett diagram över normalhöjd, se fig. 10.

De inverterad stighastigheterna upprättas därefter i ett annat diagram över normalhöjd, se fig. 11, och stigtiden från marken till en viss höjd fås genom att med planimeter bestämma ytan under kurvan till ifrågavarande höjd.

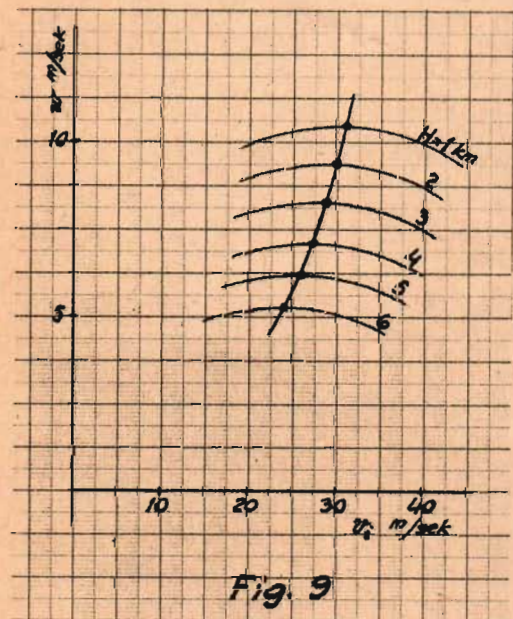


Fig. 9

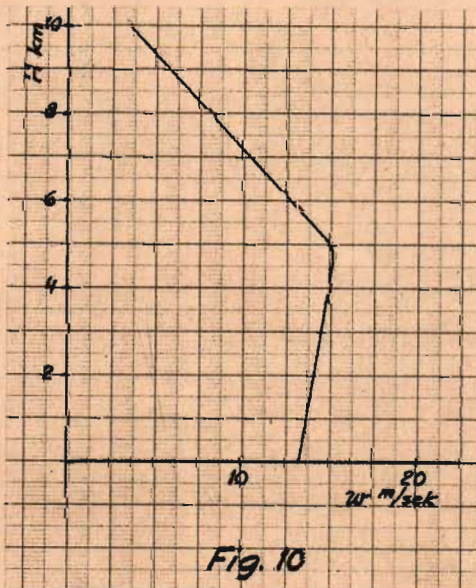


Fig. 10

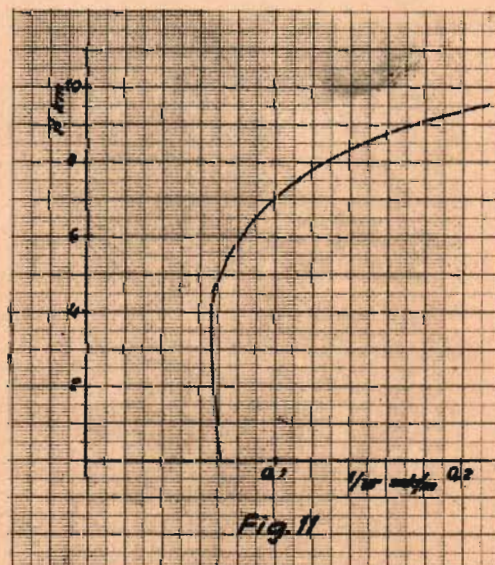


Fig. 11

SERIERÖNTGEN AV PROPELLRAR

En 400 000 volts röntgenapparat hjälper nu till att påskynda kontrollen av ihåliga propellerblad vid American Propeller Corporation. Apparaten tar tre bilder av varje propellerblad på samma tid som fyra kvinnor förr behövde för att fotografera ett enda blad. Fotograferingsproceduren är helautomatisk i det att propellerbladen även på automatisk väg transporteras till och från det rum där fotograferingen försiggår.

Röntgenpersonalen placerar bladen på en oval vagn och trycker på en knapp på en instrumenttavla. Därvid öppnar sig en av väggarna i det blyisolerade röntgenrummet och vagnen går av sig själv in i rummet. Så snart vagnen befinner sig inne i röntgenrummet stänger sig väggen igen. Vagnen stannar i kammaren och exponeringen sker på automatisk väg.

Själva fotograferingen tar inte lång tid i anspråk och så snart allt är klart inkopplas automatiskt ett relä som öppnar kammarens motsatta vägg och ser till att vagnen kommer ut igen. Därefter är det nästa vagns tur o. s. v.

Framkallningen av röntgenplåtarna sker enligt en ny, snabb metod och på mycket kort tid äro plåtarna torra och klara för granskning. Specialutbildade kvinnor svara för denna granskning och om man skulle upptäcka någon spricka i propellergodset eller någon annan felaktighet avlägsnas genast det defekta exemplaret.

USA:s LENDLEASE-FLYGPLAN

Administratören för Förenata staternas utrikesekonomiska frågor, Leo Crowley, har i ett anförande yttrat sig om USA:s bidrag till de olika förenade nationernas luftflottor: »Från den 11 mars 1941 till den 1 januari 1944 utgingo från Förenata staterna 7 800 flygplan till Ryssland, 4 000 till de allierade styrkorna i Stilla havet och Fjärran Östern samt mer än 16 000 till samtliga övriga allierade strids- och utbildningsområden i utlandet.

Såväl engelsmännen som ryssarna ha själva framställt större delen av de flygplan som de använda i detta krig. Amerikanska lendlease-flygplan med engelska, norska, polska, tjeckoslovakiska och andra allierade piloter spela en betydelsefull roll i RAF:s operationer.

Referenser:

- 1) Walter S. Diehl: Engineering Aerodynamics.
- 2) R. J. White: The reduction of flight test climb data to standard air conditions, Journal of the Aeronautical Sciences, nov. 1939.
- 3) Albert C. Reed: Airplane performance testing at altitude, Journal of the Aeronautical Sciences, febr. 1941.
- 4) W. D. Grove: The variation of engine power with altitude determined from measurements in flight with a hub dynamometer, NACA Rep. No. 295, 1928.
- 5) Walter S. Diehl: The reduction of observed airplane performance to standard conditions, NACA Rep. No. 297, 1928.
- 6) Helmuth Wenke: Flugleistungsermittlung.
- 7) Bo Lundberg: Flygplans sjunkhastighet och dess betydelse vid prestationsberäkningar. Flygnings specialupplaga, maj 1936.



Boxning vid F 6

I höstas samlades några intresserade på F 6 för att börja träna boxning. Initiativtagaren, sergeant Nilrud, har haft verklig framgång med sin idé. Träningen har varit intensiv och kommer att fortsätta i samma tempo. Vid F 6 I. F. nyligen avhållna årsmöte beslöts att boxning skall ingå i programmet och boxningssektion bildades med kapten Hedberg som sektionschef.



Ovan F 6 tio man starka lag som vann 5 segrar. Nedan vinner serg. Nilrud (närmast kameran) en bejublad seger.

Den 18/2 var det klart till drabbning. Gymnastiksalen var i det närmaste fullsatt och det blev snart Cirkus-stämning bland både publik och boxare. Inbjudna deltagare voro bl a svenske mästaren i flygvikt, Tage Persson. Flertalet gäster voro från Skövde. Våra egna representanter skötte sig med den äran och vunno fem matcher. I synnerhet imponerade fjäderviktaren Schön med elegant och energisk boxning. Den 18-årige korporalen torde ha framtiden för sig. *Tosse.*



Flygarbal vid F 9

— Opp och hoppa, sitt ej och dra Dej, när Du blir gammal vill ingen ha Dej!

Med dessa ord hälsade F 9:s chef, överste Bång, flygarna med fruar och fästmör välkomna till den traditionella flygarbalen på Lisebergs Dansrotunda i Göteborg fredagen den 18 februari.

Balen igångsattes omedelbart med den smäktande wienervalsens »Guld och silver», spelad av F 7:s utmärkta orkester under ledning av musikkdirektör Helle Rosén. Först av alla var flottiljchefen med fru på dansgolvet och de övriga flygarna voro ej sena att följa sin chef.

Så höll man på att dansa långt fram till midnatt. I pauserna medverkade musikkdirektör Vivan Strömberg, som sjöng bland annat några avsnitt ur »Teaterbåten». Pelle



Det var »Kruschen» i allsungen...

Staaft och Verner Aslund, »Kruschen» kallad, ledde allsungen och sjöngo visor och berättade historier. Allt för att höja den redan från början höga stämningen. För årets lyckade arrangemang svarade personalvårdsofficeren löjtnant Albert samt assistenterna Andreasson och Berggren.

Calle Blohm.

Divisionsfest på F 10

Första divisionen hade den 3 mars en trevlig kamratfest på Siriuspalatset i närvaro av divisionens officerare och manskap med damer.

Festen började med att divisionschefen, löjtnant Jacobi, på divisionens vägnar hälsade de närvarande damerna välkomna.

Vpl Andersson sjöng om hur det var att se på jorden »litet grann från ovan». Han kunde sin sak bra. Visserligen kom han av sig i början, men detta gjorde blott visan ännu mer gemytlig. Vingrens teatersällskap framförde en revy som hade det uppfriskande namnet »Luft...» ur vilken parodien på Soldatgossen drog mest applåder.

Efter revyn svängde man om efter Rytmys välspelade fyra-mannaorkester till omkring midnatt. *»5:an».*

Ny mäss på F 7

På F 7 invigdes för någon tid sedan en ny mässbyggnad för flottiljens manskap. Den har ett utsökt vackert läge intill den



Babs till ny segelflygfilm

Det svenska segelflyget skall nu få sin första långfilm, vilken beräknas vara premiärklar till hösten. Alice Babs Nilsson har engagerats till huvudrollen och en stor del av inspelningarna, som lagts i regissör Ivar Johanssons händer, kommer att gå i intimt samarbete med Stockholms segelflygklubb. Filmens klimax kommer att inspelas i samband med Allebergstävlingarna i sommar.

Filmen, som än så länge går under arbetsrubriken »Örnungar», har skrivits av fru Ella Fallenius och regissör B. Edgardh. Svea Film, som står för produktionen, har ännu icke tecknat kontrakt med någon moatjé till Babs.

nya idrottsplatsen. Utrymmena äro väl tilltagna. Sålunda mäter parkettbelagda golvytan icke mindre än 650 m². Byggnaden rymmer mässar för överfurirer, furirer, övrigt underbefäl, meniga, civila tjänstemän och arbetare. Vidare finns där en modern frisørsalong och ett stort kök.

Måndagen den 7 februari invigde flottiljchefen, överste F. Ramström, den nya mässen i närvaro av större delen av det hemmavarande manskapet.

— Jag är glad att idag kunna inviga denna nya mäss, sade flottiljchefen och betonade, att en mäss skall vara ersättning för det hem, personalen icke äger på flottiljen.

F 7:s musikkår medverkade som vanligt på ett förtjänstfullt sätt. De olika personalkategorierna intogo därefter sina mässar, där det bjöds på kaffe med dopp.

Vi äro glada över den nya byggnaden på F 7, och vi hälsar alla besökare välkomna för att ge sitt betyg. *Bor.*

Exteriören på den nya manskapsmässen vid Sätenäs ser inbjudande ut.



EGMONT TORNBERG

Forts. fr. sid. 18.

Och så skall vi till slut inte glömma att tala om hur överste Tornberg hade det, när han 1921 som marinförvaltningens kontrollant, navigatör och passagerare sändes till Italien för att ta med sig tre flygbåtar hem. Att komma ner till Italien var naturligtvis inte så svårt. Det går ju tåg. Att komma hem gick också, men hur? Allt var klappat och klart, italienarna voro färdiga och de tre flygbåtarna skulle var för sig föras till Sverige. I den flygbåt överste Tornberg följde med hoppade kompassen ur sitt fäste redan när man var över Italien. Sedan orkade planet inte över altopparna, utan man måste snirkla sig fram mellan dalgångarna. Det var lika riskabelt som omväxlande. Efter en mellanlandning i Mainz lyckades man krängla sig fram till Holland, men här upptäckte man en spricka på propellern. Man beslöt sig emellertid för att fortsätta, vilket gick bra till Cuxhafen. Här tröttnade propellern på att vara med längre och det var bara turen, när propellern lämnade fästet, att den inte slog sönder flygplanet. Motorn satt akterut på denna typ. Vi lyckades landa, säger översten, och skaffade t o m en ny propeller. Ny start och nya obehagliga överraskningar. Över Kielkanalen upptäckte vi plötsligt en kylarläcka. Vi hade naturligtvis inte annat att göra än att landa snarast möjligt och hamnade mitt i ett tyskt fångläger och i det närmaste rakt på en fånge, som var så mycket mekaniker att han kunde löda igen läckan. Humöret steg flera grader, vi startade på nytt.

Färden räckte till Stege på Møen. Det var visst motorn, som hade gått varm. För övrigt var det bleke och halvmörkt. Jag skymtade en vattenyta och en bro. Föraren fick del av mina iakttagelser men missförstod mig tydligen. Vi körde under bron, och eftersom bropelare alltid stå i vägen blevo vi av med vingarna och hamnade i vattnet. När jag hämtat mig såg jag en vingstump ovan vattenytan, men föraren kunde jag inte upptäcka. Det var bara att dyka ner igen i vattnet, och jag fick också tag i min italienske vän. När vi störtade hade han krupit bort någonstans i flygplanet för att hämta en väska!! Jag fick upp både honom och väskan!

Därmed var det emellertid inte slut på obehagliga händelser. En bärningsbåt lyckades hämta upp flygplanet och föra det in till en kaj. När flygplanet lyftes från bärningsbåtens präm brast lyftkranen och flygplanet föll ned i vattnet mellan prämen och kajen. Planet försvann i djupet!

En av de andra flygbåtarna lyckades ta sig fram till Älvsborgsfjorden, men där hade det också gjort slut på sina sista krafter och nödlandade. För den italienske föraren var emellertid inte nödhamnen sämre än att han i Sverige hittade en dam. Det blev giftermål och Italien söker fortfarande sin förlorade son.

Den forne sjöofficeren, numera flygöverste i landets sjö- och stapelstad har aldrig ångrat att han lämnade marinen.

— Jag kunde inte ha valt ett bättre yrke, säger han. Det är roligt att ha fått vara med från början. Det har varit många motgångar sedan det första flygplanet gick i »skruv», men för varje dag som går få vi ytterligare bevis för att flyget hör framtiden till. Jag har aldrig ångrat att jag blev flygare. Jag talar med tjugofem års erfarenhet. A. L.



Arbetsgivare!

Försök Vår Förmedling

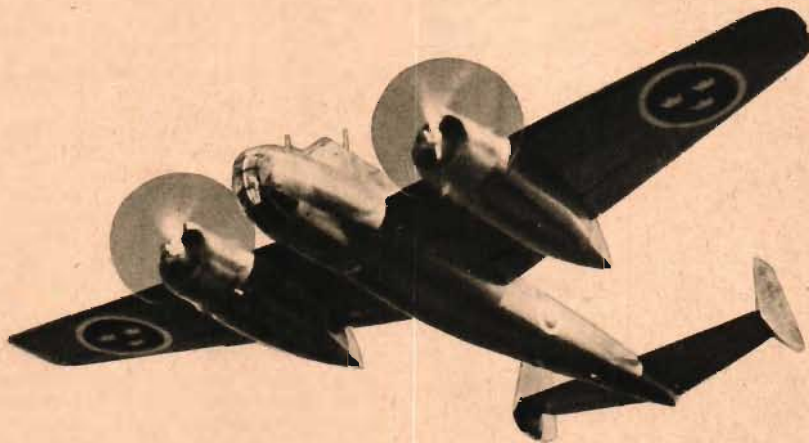
FÖRENINGEN VÄRNPLIKTIGA FLYGFÖRARE

PLATSANSKAFNINGSBYRÅN

ALINGSÅSVÄGEN 6 HAMMARBYHÖJDEN TELEFON: 49 61 78



Högsta styrka - Lägsta vikt Flygets framtid



Gjutgods och pressgods av:

MAGNESIUM ALUMINIUM

LINKÖPINGS ARMATUR- OCH METALLFABRIKS A.-B.
LINKÖPING

PRO
MILLE

Vi diskutera folkflygplanet



Inte vacker men hur långsam som helst. Ja, helikoptern kan t o m flyga baklänges. Den här Vought-Sikorsky VS-300 har kraftiga gummiflottörer, som tillåta landning både på land och i sjön. Flyger 25 km på 4½ liter bränsle.

le helst vilja ha ett Sparmanns övningsjaktplan (P 1) som privat sportplan.

Dessa tre röster antyda att önskingarna gå vida isär beträffande folkflygplanet. Det skulle alltså bli så många olika typer att ingen av dem kunde tillverkas i förbilligan/le jätteserier. Tråkigt!

Om nu flygsinnade i allmänhet fritt finge välja mellan de två stora grupperna av flygplan — *helikopters* (dit vi för enkelhets skull även räkna autogiros), och *vanliga flygplan*, d. v. s. sådana med vingar — skulle då hälften välja den ena gruppen och hälften den andra?

Knappast, ännu så länge. Trots en väl upplagd reklam för helikoptern och von Bahrs befattnings rykte som säkert transportmedel här i Sverige finns det ännu många fördomar kvar gentemot »väderkvarnskärrorna». Även om man med tämligen stor säkerhet kan veta att helikoptern torde ha passerat det osäkra experimentstadiet redan om ett par år bjuder det emot att skaffa sig en sådan maskin när det finns för länge sedan utexperimenterade typer av konventionell kategori. Här gäller det alltså för helikopterriddarna att fortsätta med en entusiasmerande och vederhäftig propagandaverksamhet! Framför allt böra kanske de *estetiska* fördomarna bortopereras. Helikoptern är *inte vacker* gunås! Ser inte ut som ett flygplan o s v. Vi få nog försöka vänja oss vid mera ändamålsenliga än eleganta flygplan i framtiden — om det skulle behövas. Vissa uppdykande projekt till Atlantflygplan ha en del att profetera om i det fallet.

Frågeställningen »Helikopter eller vanligt flygplan?» är således inte speciellt aktuell ännu. Men frågan om hur folkflygplanet skall gestaltas när freden kommer blir brännande aktuell så snart fredens morgonrodnad skönjes.

FLYG har vidtagit specialarrangemang för att hålla läsekretsen à jour med folkflygplanets utveckling. Vad dessa arrangemang innebära kunna vi ännu icke avslöja men att det blir oerhört intressant läsning svarar bl a flygets blixtnabba utveckling för. Vi börja i nästa nummer av FLYG!

HELIKOPTER

I väntan på den kommande freden växer intresset för allt civilflyg med kvadraten på det minskade tidsavståndet till första fredsdagen. Förberedelser pågå. Häromdagen kunde man läsa i AEROPLANE att den engelske kaptenen A. G. Lamplugh, anställd vid British Aviation Insurance Co, hos Miles beställt ett tresitsigt flygplan att levereras så snart som möjligt efter krigets slut. Detta är en del av inledningen till en ny epok för flyget.

Allt flera detaljer på framtidens flygplan utformas av uppfinningsrika hjärnor. En väldig grupp flygsinnade låter sina tankar syssla med folkflygplanet — fredstidens »sesam, öppna dig» till rekreation på luftens färdvägar.

Åtskilliga av dessa »grubblare» ha egna begrepp om hur folkflygplanet skall se ut. Nr 5 av FLYG, som innehöll bl a »Agatons» två projekt UPA-1 och UPA-2, hade endast varit ute i handeln ett par dagar när »Agaton» blev uppringd av en herre, som frågade om det ensitsiga folkflygplanet UPA-1 snart var klart så att han kunde få köpa ett. Herrn har ett sommarställe på en ö i skärgården, varför en UPA-1:a säkert vore en mycket användbar farkost på somrarna. Emellertid hade han ett par anmärkingar att göra på planet. På grund av att sjön ofta gick hög därute vid hans ö vore det lämpligt att dels flytta upp vingen till övergången mellan kabinens översida och motorgondolens undersida, dels göra stödfloetterna antingen som på UPA-2:an (vingstumpar vid kroppsidan) eller som på Consolidated »Catalina» (nedfällbara »vingspetsar»).

En provflygare av J 22:an hade också anmärkingar att göra på »Agatons» folkflygplan. Han tyckte att det skulle bli all-

deles för dyrt med två flygkroppar — en för motorn och en för flygaren — och att det skulle bli »alldeles för stor hävarm» speciellt i starten med motorn så högt placerad. Idealet vore förresten landplan samt att motorn placerades bakom föraren men propellern i flygkroppen som på motorseglaren C-10. Folkflygplanet måste gå fort även med en liten motor. Stället infällbart och ordentliga klaffar manövrera-

ELLER

de av en spak, tack! Hela kärran borde helst bakas i skalkonstruktion och mäste förstås vara täckt.

En kadett vid flygvapnet, som tillfrågades om folkflygplanet, svarade att han trodde på helikopterns framtid. Genom att bygga maskinerna i plastiskt material borde man kunna få fram billiga och trevliga typer. Av vanliga flygplan tyckte han mycket bra om den engelska Chilton men skul-

VANLIGT FLYGPLAN?



Här t h ett »vanligt flygplan» med vingar men ändå inte särskilt konventionellt i sina detaljer. Det är en tvåsitsig Campbell from USA med 100 hk Ford V 8-motor.



IRVIN

FALLSKÄRMEN

IRVIN FALLSKÄRMSAKTIEBOLAG

Kontor: Strandvägen 5 A · STOCKHOLM

Tel. 62 47 00

Telegr.-adr. Irvinchute



Gr. 1843
Telegr.-adr. WILSONCO

INTERNATIONELL SPEDITIONSFIRMA

SKEPPSMÄKLARE

Egna kontor:

GÖTEBORG - STOCKHOLM - TRELLEBORG - BORÅS - MALMÖ

Järnvägs- och samlastningstrafik till och från kontinenten
Sjötransporter, Assurans, Lagring, Inkasso etc.

Specialtransporter till och från alla större platser i Europa

Transoceanica transporter

FLYGDIREKTÖR DEBUTERADE I FI-1

Vid ett besök hos AB Flygindustri nyligen passade flygöverdirektör Sparre och flygdirektör Westergård på att bekanta sig med Fi-1. Det blev mycket eleganta flygningar som dessa beprövade provflygare av motorplan presterade.

Flygöverdirektör Sparre har ju tidigare genomgått segelflygutbildning och fick därför göra första starten. På grund av lågt gående moln blev emellertid bogserföraren, disponent Sundblad, tvungen signalera koppling redan under 400 m höjd. Någon avancerad flygning kunde det därför icke bli men i stället kunde flygöverdirektören övertyga sig om Fi-1:s goda glidtal och låga sjunkhastighet för att slutligen pröva dykbromsarna vid en perfekt mållandning.

Flygdirektör Westergård, som tidigare aldrig suttit i ett segelflygplan, bedömdes på grund av sin förmåga som provflygare av motorplan vara väl vuxen uppgiften att direkt företa start i flygbogsering. Starten gick också utmärkt och tack vare att bogserföraren på flygöverdirektör Sparres anvisning gick ut över havet lyckades släppet trots lågtgående moln få en så ansevärd höjd att även avancerad flygning kunde genomföras. Flygdirektör Westergård tjuvtränade därför ovanför molntäcket och kom sedan såsom »utlärare» ner till flygplatsen i loopings, branta svängar i stigning m m.

Flygdirektör Westergård förklarade efter flygningen att han var förvånad över hur lätt det var att avancera med ett segelflygplan. Fi-1 tyckte han bra om.

Tills dato är det väl svenskt rekord att göra flygplanbogsering och avancering i första segelflygstarten!

Fi-1 har gjort ytterligare en vintermikflygning i stil med den som skildrades i nr 6. Den här gången satt Gunnar Jönsson vid spaken. Han nådde över 1000 m höjd i tre omgångar och hade mer än 1 tim flygtid. *Ra.*

FRIA INSTRUKTÖRS- FLYGNINGAR

Enligt »Meddelande från luftfartsmyndigheten» nr 2/44 gälla bl a följande bestämmelser om fria flygningar för »viss instruktörspersonal».

Instruktörerna indelas härvid i tre klasser:

Klass I — chefsinstruktör och flyginstruktörer vid KSAK:s centralorganisation samt segelflyglärare (få fria flygningar för högst 200 kr pr år); *Klass II* — gruppchefer och övriga segelflyginstruktörer (150 kr per år); *Klass III* — glidflyginstruktörer, byggleddare och biträdande byggleddare (100 kr per år).

Inom ramen av de angivna årsbeloppen må bidrag till fria flygningar utgå enligt följande: segelflygning med flygstart = 10 kr, segelflygning med bil- eller vinschstart = 5 kr och glidflygning = 3 kr.

Ingen åtskillnad göres mellan oavlönad och avlönad personal. Flygningarna skola utföras inom resp. klubbar (statsunderstödda segelflygklubbar och Allebergsskolan) och med deras flygmateriel. Ansökningar om bidrag ställas till KSAK.



Major C. O. Hugosson under en paus på Alleberg.

ÄLLEBERGSKOLAN 1944

Nu är det dags igen att börja titta i brevlådan efter KSAK:s broschyr om segelflygskolan Alleberg. Red. har haft glädjen att bläddra i nämnda broschyr, som utlovar en hel del ljuvliga semesterupplevelser på det underbara berget i Västergötland.

Det framhålles i häftet att möjligheterna till en rationellare högre utbildning nu betydligt ökat för segelflygskolans del, främst till följd av att de materiella resurserna äro större än tidigare. För att tala om bekvämligheter så kan det nämnas att årets elever få bo i trevliga förläggingsbyggnader på berget och tvätta av sig »det svarta dammet» i skolans egen bastu. Restaurangen — »örnboet» på västhanget — har byggts ut för att bättre kunna tjäna sitt ändamål.

Kursverksamheten omfattar som hittills utbildning fram till A-, B- och C-diplom samt fortsättningskurser (F-kurser, tidigare kallade D-kurser).

Kursavgifterna äro: A- eller B-kurs 120 kr, C-kurs 150 kr, F-kurs (normalt 3 veckor) 175 kr och F-kurs 2 veckor 150 kr. Inackorderingskostnaderna äro: förläggning per dag (manl. elever) 50 öre och tre måltider per dag kr. 4:25.

Om fordringar, läkarundersökning, försäkringar, statspremier, utrustning, anmälan m m kan läsas i broschyren, som rekvereras från KSAK, Malmskillnadsgatan 27, Stockholm.

Centrala ledarkurser

KSAK meddelar att följande centrala kurser anordnas i sommar: segelflyginstruktörskurs på Alleberg den 14/5—3/6;

byggledarkurs I samma tid Alleberg; ungdomsledarkurs 26—29/5 Alleberg; glidflyginstruktörskurs I någonstans i mell. Sverige 2—22/7; glidflyginstruktörskurs II 23/7—12/8; byggledarkurs II 27/8—16/9 Alleberg samt

ev. någon ytterligare segelflyginstruktörskurs på eftersommaren om behov finnes.

GÄVLEBYGDENS SEGELFLYGSKOLA

baseras i sommar på Moheds gamla exercisfält. Kursplanen ser ut så här:

Kurs nr	Varaktighet	Sen. anmäl.
A 1	7/5—20/5	1/5
B 1	21/5—3/6	14/5
A 2	4/6—17/6	28/5
BC 1	25/6—8/7	18/6
A 3	9/7—22/7	2/7
BC 2	23/7—5/8	16/7
A 4	13/8—26/8	6/8
A 5	3/9—16/9	27/8
B 2	17/9—30/9	10/9

Kursavgifterna äro: A- eller B-kurs 120 kr och C-kurs 150 kr. Inackorderingskostnader: enskilt rum per dygn 2 kr, delat d:o 1 kr, 3 måltider per dag kr. 2:50 Broschyr kan erhållas genom rekvtill Gävlebygdens segelflygskola, Mokorset.

Kursplan

Kurs nr	Varaktighet	Senaste anmänningsdag
AB 1	4/6—17/6	20/5
C 1	4/6—17/6	20/5
F 1	4/6—23/6	20/5
AB 2	18/6—2/7	3/6
C 2	18/6—2/7	3/6
F 2	25/6—15/7	10/6
AB 3	2/7—15/7	17/6
C 3	2/7—15/7	17/6
AB 4	30/7—12/8	15/7
C 4	30/7—12/8	15/7
F 3	30/7—20/8	15/7
AB 5	13/8—26/8	29/7
C 5	13/8—26/8	29/7

Radioförsök i Stockholm

Med anledning av en artikel i januari-numret av tidskriften FLYG beträffande försök med radioförbindelse med segelflygplan för instruktion får jag bidra med följande.

I artikeln påpekas att radioförsök tidigare utförts. Detta äger också sin riktighet. Försök ha nämligen varit i gång under somrarna sedan 1941 och ha utförts med apparatur, som konstruerats av teknolog Ljungdahl tillsammans med undertecknad.

Försöken ha huvudsakligen inriktats på förbindelse från marken till flygplanet och apparaturen har alltså använts för instruktion. Så skedde t. ex. på Alleberg sommaren 1943.

Markstationen var en nätansluten telefontjänst med en tillförd effekt av c:a 3 watt.

Flygplanstationen, som vid försöken var inmonterad i en Baby, utgjordes av en batteridrivna mottagare försedd med högtalare. Det visade sig nämligen vara ett bestämt önskemål från instruktörshåll att högtalare användas så att fartljudet skulle kunna uppfattas av eleven.

Högtalaren monterades tillsammans med det enda manöverorganet, en strömbrytare för till- och fränslag, i en låda under instrumentbrädan, under det att mottagaren tillsammans med batterierna placerades i barografrummet. Tillräcklig plats fanns därvid kvar för barografen.

Resultaten blevo mycket goda. Avstånd på c:a 10 km hade ingen inverkan på vare sig ljudstyrka eller hörbarhet.

Sedan kurserna på Alleberg avslutats har apparaturen använts vid skolning i Stockholms segelflygklubb under hösten 1943.

Markstationen gjordes nu batteridrivna för att instruktören skulle kunna medföra den till den plats där han hade bästa sikt. Sändaren är tillsammans med batterierna inbyggd i en väska och liknar till det yttre en vanlig reseradio med en vertikal stavantenn på något över en meter.

Mottagaren har varit placerad omväxlande i en G-9:a och i någon av våra Babys.
Per Wikström.

Bengt Olows artikel

i serien »Segelflygets teknik» måste tyvärr på grund av utrymmesbrist stå över till följande nummer. Samma sak gäller de övriga artikelserierna på området.

Praktisk handbok för segelflygare

»Praktisk handledning för segelflygare», av major C. O. Hugosson. Bonniers. (Flyg- och Motortekniskt bibliotek).
Pris 5:75, inb. 8:25.

Alla svenska segelflygares populära »C. O.» — ibland kallad major C. O. Hugosson — har samlat ihop sina rikhaltiga kunskaper och låtit de elementära visdomsorden utkristalliseras i en handbok för segelflygare, vilken som titeln säger är praktisk. Boken ingår i »Flyg- och Motortekniskt bibliotek» som en värdig del.

C. O:s bok är synnerligen välkommen. I sin koncentrerade form ger den glid- och segelflygutbildningen samt den högre segelflygningen i ett nötskal. Boken är lättfattligt skriven — ty C. O. är ingen formelpräst med »alpha gånger beta genom roten ur pi i kvadrat» el dyl som allena sällgörande böen — och den talar avgjort till förnuftet. Vilken pojke som helst med vanligt sunt förstånd kan tillägna sig guld-kornen i denna första rent svenska segelflyghandbok.

Här en uppräknig av de olika kapitlen: Segelflygningens teori, Olika slag av upp-vindar, Olika slag av övningsplatser, Olika startmetoder, Utbildning (däribland även avdelningen Fortsatt segelflygning), Bestämmelser för luftfart med Regler för trafik på och i närheten av civila och militära flygplatser.

Det avgjort intressantaste och nyaste i svensk segelflyglitteratur är major Hugossons grundliga orientering i »fortsatt segelflygning». Man får lära sig utnyttja termiken, flyga blint, planlägga en sträckflygning, lägga upp en uteländning samt vidta åtgärder efter en sådan landning.

Just det där med att planlägga en sträckflygning är för segelflygare lika lockande som att studera kartor för inbitna resenärer — man njuter nästan lika mycket vid funderingarna före som under själva turen. Signaturen för sin del ämnar, efter att nu ha läst boken, hela sommaren ha den liggande i fickan på ordinarie segelflygrocken — som en liten handbibel, till nytta och nöje!
Pro Mille.

MODELLFLYG

NYA FRISKA TAG!

Chefen för KSAK:s modellflygavdelning, ingenjör GEORG H. DÉRANTZ, berättar om planerna för den nya modellflygsäsongen.

Modellflygkonferensen har på ett strålande sätt infriat både modellflygarnas och KSAK:s förhoppningar. Det blev en diskussion om modellflygorganisation och modellflygteknik, som gav många och goda impulser. Den årligen återkommande modellflygledarkonferensen, som för första gången skall äga rum i oktober 1944, torde redan ha sin framgång säkrad.

Det goda samarbete, som etablerats mellan KSAK och landets modellflygare, har redan burit frukt. Registreringarna strömmar in från alla landsändar och nu finns registrerade modellflygare från Torne-träsk i norr till Hammenhög i söder. Skåne leder i stor stil. Malmöhus län har det ojämförligt största antalet registrerade modellflygare. Detta bör vara en sporre för skåningarna att även i fortsättningen söka hålla sin ledarställning och för modellflygarna i övriga län att försöka överta ledningen. Stockholms stad redovisar en anmärkningsvärt blygsam siffra — men Stockholm kommer!

Stockholms Folkskoledirektion har ägnat modellflyget en mycket smickrande uppmärksamhet och då instruktörsutbildningen i Stockholm blir relativt lättlost kan man nog förutsätta att de flesta stockholmskolor har egna modellflygklubbar innan året gått tillända.

Instruktörsutbildningen kommer att starta i Stockholm med en mera kvalificerad kurs, som ledes av ingenjör Sigurd Isacson. Samtidigt anordnas elementära kurser för lärare, ungdomsledare, scouter m fl. Genom tillmötesgående från borgarrådet Oscar Larsson och Folkskoledirektionen har KSAK äntligen funnit en lösning på den brännande lokalfrågan. Även utbildningen av instruktörer ute i landet håller på att förberedas. Bl a kan nämnas att kurser för lärare under sommaren planeras på Nääs.

Instruktörsutbildningen kommer tack vare det till KSAK:s förfogande stående statsanslaget att förfoga över värdefulla hjälpmedel, som tidigare inte kunnat användas. KSAK håller på att anskaffa en

laboratorietrustning, vindgenerator, strömningsskär, mätinstrument o. s. v., varigenom undervisning enligt åskådningsmetoden i stor utsträckning kan tillämpas. Detta möjliggör att instruktörerna kan utbildas bland modellflygare, som icke äger den matematikunderbyggnad som är nödvändig för att aerodynamiska formler och diagram skall vara fullt förståeliga. Även i den högre utbildningen kommer laboratorietrustningen väl till pass.

Ingenjör Isacson baserar sin instruktörskurs på »Tigern», en lovande nybörjarmodell med högvärdiga egenskaper. Den modellen ingår sedermera i den serie, till vilken KSAK anskaffar material ur statsanslaget. En annan modell i denna serie blir »Vargen», en konstruktion baserad på den finska nybörjarmodellen »ESA», som kopieras med benäget tillstånd från Finlands Luftvärnsförbund.

»Vargen» kommer att tjäna som hela det svenska folkets skolmodell. Den torde byggas i en korrespondenskurs, som KSAK genom »Modellflygaren» anordnar under den närmaste tiden. Alla svenska ungdomsorganisationer, som önskar kombinera ungdomsvården med lämplig fritidssysselsättning, inbjudas att delta i kursen, som avslutas med en stor rikstävling, vilken går samtidigt över hela landet på hemmaplan. I tävlingen poängbedöms både de enskilda modellflygarnas och modellflygklubbarnas prestationer, de sistnämnda efter ett system, som ger småklubbar samma chans som de stora. Tidskriften FLYG avser att instifta ett värdefullt vandringspris, som skall utgöra tävlingens förnämsta lockelse.

Länsmästerskapen hållas sannolikt i juni och svenska mästerskapen i aug. Svenskt-finskt tävlingsutbyte planeras med stortävlingar både på Jämsjö och någonstans i Sverige. På hösten planeras en stortävling för skalamodelbyggare och kan lokalfrågan ordnas på ett fullt tillfredsställande sätt vill KSAK hoppas att en inomhustävling kan anordnas under nästkommande vintersäsong. Tidpunkten för de officiella klubbmästerskapstävlingarna är ännu icke fastställd. För att få största möjliga antalet deltagare torde det vara lämpligt att uppskjuta dessa lokala tävlingar till sensommaren.

Ännu ett tävlingsprojekt, som dock ännu inte funnit sin lösning, gäller en lagtävling efter cup-systemet. Denna tävlingsform

En bild från modellflygkonferensen. T v ing. Florman med ordförandeklubbans och t h ing. Dérantz.

torde aldrig tidigare ha tillämpats inom det svenska modellflyget men vi vill hoppas att den skall kunna genomföras redan under den kommande säsongen.

KSAK har under den senaste tiden fått en mängd intresserade förfrågningar från representanter för olika ungdomsorganisationer, som önskar uppta modellflyg på sitt program. Man har i modellflyget funnit en lämplig fritidssysselsättning, som förmår fånga ungdomens uppmärksamhet och som ger de flygintresserade ungdomarna en varaktig bethållning. Samarbetet med scouterna har som bekant redan etablerats. JUF, IOGT och Svenska Missionsförbundet är några exempel på riksomfattande organisationer med speciella modellflygintressen. Som tidigare nämnts hoppas KSAK få alla dessa och ytterligare många andra organisationer talrikt representerade i den planerade rikstävlingen.

I »Modellflygaren» nr 2 o 3 presenteras de nya modellflygbestämmelserna i en serie instruktioner med följande innehåll:

UI: 4. Klassificering och klassificeringsregler.

UI: 6. KSAK:s rekordbestämmelser.

UI: 7. KSAK:s modellflygmärken.

UI: 8. Modellflygtävlingar.

UI: 9. Modellflyguppvisningar.

UI: 5 publiceras senare. Den skall innehålla FAI:s internationella rekordbestämmelser, om vilka vissa uppgifter begärts från Fédération Aéronautique Internationale i Paris.

KSAK förfogar nu över statsanslag till material, verktyg, lokaler, kurser, instruktionsmaterial o s v och genom »Modellflygaren» kan centralorganisationen upprätthålla en direkt kontakt med alla modellflygare. Vi är beredda att ta emot varanda svensk pojke eller flicka som är intresserad. Varje modellflygare bör snarast möjligt registrera sig och särskilt vill jag rikta denna uppmaning till ledarna i svenska ungdomsorganisationer, som vill ge sina medlemmar en idealisk fritidssysselsättning. Modellflyget ger både inomhuslöjd och friluftsliv i väl avvägda proportioner och varken för modellflygaren eller för den organisation han tillhör blir modellflygverksamheten ekonomiskt betungande.

G. H. D.

VÄGMODELLFLYG I LIDKÖPING

Den 19 febr. gjordes ett par fina flygningar i Lidköping. Först vinschade Elof Löf upp sin modell till 100 m höjd. Den sjönk till 10 m men började åter stiga — till c:a 150 m. Flygtiden blev 20 min och sträckan över 3 km. Senare fick B. Perssons »Hast» anslutning och försvann i moln efter 9 min. Modellen hittades sedermera i närheten av Skara, över 17 km från startplatsen. Det var tydligen våguppvind bakom Råda ås väster om »flygplatsen». Västlig vind rädde.

VEM HAR FLYGNING?

Red. av FLYG efterlyser följande äldre nr av tidskriften FLYGNING: nr 2 årg. 1920, nr 4—5 årg. 1921 och samtliga nummer årg. 1929.

Svar med prisuppgift till FLYG:s redaktion, Västmannagatan 69, Stockholm.





»FLYG—44:s» premiär på Gärdet. Ovan t v visar ing. Pinotti modellens GP-Diesel-motor för flygarfrun Karin Wirfält. — T h därom närbild av »FLYG—44» med förbättrad motorbock. — Stora fotot: »FLYG—44» har just släppt marken och börjar stiga. («Agaton» på huk, halvdöd av spänning.) — I »paletten» nedan gör »Agaton» glidförsök med »FLYG—44».



FLYG—44-PREMIÄR

SENSATION PÅ GÄRDET

spiraler steg den lilla vackra modellen med märkningen SE—100 brant och vann snabbt god höjd. Sedan gled den längs hela Gärdet och landade i skogskanten vid Kaknäs-vägen. Ett härligt glid alltså. Men så är flygvikten också endast 315,5 gram inklusive motor.

»FLYG—44» är en mycket lyckad typ — skönt att nu kunna säga det med gott samvete efter fiaskot på Skarpnäck! En enastående stigning parad med en strålände

glidförmåga ställer modellen i svensk toppklass.

Bästa tiden den dagen blev 4 min 25 sek — därav 37 sek motortid och 3 min 48 sek glidflykt.

Red. förstår att det kliar i fingrarna på åtskilliga »FLYG—44»-byggare in spe och vill därför nu lugna dem med att »Agaton» i följande nummer av FLYG kommer att sätta i gång med att förklara bygget för läsekretsen. P. M.

NÄRA 1000 FINSKA MODELLBYGGINSTRUKTÖRER

Modellbyggnadsverksamheten i Finland kommer av allt att döma under detta år att taga ett stort uppsving. Enligt uppgifter som FLYG:s korrespondent erhållit av ordföranden i Luftvärnsförbundets modellbyggnadsavdelning, dr Bruno Malmlo, kommer genom en inteskt kurs- och skolningsverksamhet i år 800—900 fullt kompetenta instruktörer att utbildas. Förbundet har i detta nu till sitt förfogande 320 fullt utbildade instruktörer och över 500 som genomgått snabbkurser.

Sedan skolstyrelsen gick in på att ta upp modellbyggnad som frivilligt ämne i folk- och lärdomsskolorna, har intresset för saken vuxit glädjande snabbt. T. ex. i folkskolorna i Helsingfors kommer man att börja bygga modellplan i samband med undervisningen i slöjd, samt även inom skolkubbarna. I detta nu byggs modellplan i 250 folkskolor runt om i landet samt i 11 lärdoms- och yrkesskolor såsom klubbarbete. Inom soldatgöseorganisationen finnes f. n. 22 klubbar och dessutom ha scouterna, KFUM och vissa nykterhetsföreningar upptagit modellbyggnaden på sitt program. Iuom Luftvärnsförbundet

verka f. n. 51 modellbyggnadsklubbar. Dernas antal utvisar en fortsatt stegring.

Som en följd av den utvidgade byggnadsverksamheten blir även tävlingssäsongen i år mycket livlig. Luftvärnsförbundet ordnar åter i sommar ett internationellt modellbyggarläger vid sin skolningscentral i Jämsiljärvi. Resultatnivån har f. ö. under de senaste åren i hög grad stigit. Av enskilda prestationer förtjänar nämnas att våra segelmodeller två gånger överskridit 1 timmes flygtid. Vid senaste sommars stortävlingar nåddes ett resultat, som tangerade världsrekordet. Det skall bli intressant att se om detta resultat kan överträffas nu i sommar. Även i teorin ha våra modellbyggare gjort så stora framsteg att deras arbeten flera gånger uppmärksammas i den utländska fackpressen.

Inom de finska luftbevaknings- och luftvärnstrupperna ha modellbyggarna vunnit uppskattning för sin stora typkännedomskull. Luftvärnsförbundets mål är att på ett mycket tidigt stadium lära ungdomen förstå flygets stora betydelse såväl i fred som i krig.

P. S. J—n.

Den klår dom inte i första taget! Det är inte klokt så den stiger! Och vilket glid!

Dessa ord gällde »FLYG—44» vid premiären på Gärdet i Stockholm söndagen den 5 mars. En månghövdad samling såväl modellflygare som »lekmän» hade samlats och uttryckte sin stora beundran för »Agaton» Karlström modell och ing. Pinottis motor. De berömande omdömena visade sig vara rättvisa — tillsvidare, d v s tills någon ännu bättre typ kommer.

Innan GP-Dieseln hade smält i gång i den tämligen kalla morgonen svettades åtminstone Björn Karlström åtskilligt av spänning inför generalprovet. Skulle »FLYG—44» över huvud taget flyga? Och i så fall hur?

Men »Agaton» behövde inte slita sitt hår den dagen, ty första starten med motor efter glidförsöken skedde med en ackuratess som annars bara brukar utmärka gamla, väl intrimmade modeller. I snäva

MODELLFLYGETS TEKNIK

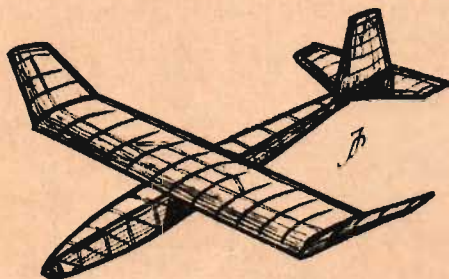
Av ing. SIGURD ISACSON

(Artikelserien började i nummer 3)

VINGPROFILER (forts)

Den stora utvecklingen

För att lättare sätta in den oinitierade i de förhållanden, som ger det reynoldska talet så stor betydelse för modellflygplan, skall nedan i korthet redogöras för utvecklingen på detta område de senaste fem åren. Det är en ytterst intressant utvecklingsgång, som kan ge varje modellflygare en god tankeställare och bidra till den fortsatta utvecklingen i rätt riktning. Den vi-



Tidstypisk segelmodell 1938 i klass S 1 (s. k. »pappersdrake»).

Släktskapet med gummimotormodell markant. Material balsam med klädsel av japanspapper. Vingbelastning 10 g/dm². Sidoförhållande 1: 10. Vingprofil Clark Y.



Stabilisatorprofil tjock symm.



Vingens Re krit 50000—150000. Vingens Re 40000. Flyghastighet¹ 5 m/sek. Sjunkhastighet¹ 0,85 m/sek. Gildtal¹ 1: 6. Startsäkerhet² (= genomsnittlig starthöjd i % av max. linlängd) 85 %. Genomsnittlig flygtid³ 1,2 min.

¹ Gäller bästa flykt i lugn luft.

² Samtliga starthöjder av 10 (inkl. totala felstarter) summeras och detta divideras med 10. Starterna tänkes utförda i måttlig vind (2—3 m/sek. = genomsnittlig vind vid flygning) med vinsch och 200 m. lina).

³ Gäller »medelflygväder» liksom 2.

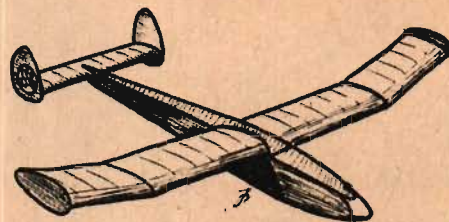
sa också, hur modelltyperna pendlat över från den ena ytterligheten till den andra med mera moderata epoker emellan.

Utvecklingen på det reynoldska talets område har gått oerhört snabbt, och det förras betydelse blir markant, då man konstaterar, att flera år innan gemene modellflygare någonsin hört talas om Re-tal, än mindre i samband med modeller, höll man speciellt flyghastigheten (beroende av vingbelastningen) såsom på ena eller andra sättet avgörande för modellens prestanda. På vilken grund? Jo, helt enkelt den, att modellflygarna, om aldrig så tekniskt utbildade, märkte skillnaden i flykten hos en tung (snabb) och lätt (långsam) modell, speciellt hos de mindre. Det dröjde dock till 1941 innan någon förklaring på dessa förhållanden framlades.

»Pappersdrakarnas» tid

Varje »gammal» tävlingsflygare minns väl den tid, då det bara gällde att göra en modell så lätt som möjligt. Det var balsans förlovade tid. Då övervägde också gummimotormodellerna markant och gjorde sitt till för att popularisera den låga konstruktionsvikten. Motormodellerna har ju fullt nog av gummivikten, och ju lättare konstruktions-(= modell)-vikten kan göras, desto mer nyttig vikt i form av gummi kan inläggas. Segelmodellerna byggdes ofta i identiskt lika konstruktion, ja, ofta var de framställda t. o. m. av kasserade motormodelldelar! Här saknades emellertid gummivikten, och detta gjorde segelmodellerna hyperlätta, ofta med en vingbelastning av under 10 g/dm²!

Av en eller annan anledning började vingbelastningen stiga 1938—1939. Motormodellerna fick över lag högre gummivikt, och Wakefieldmodellernas vingbelastning på 17 g/dm² ansågs inte längre maximal. Man gick gladeligen över 20 g/dm², och den mest framgångsrike representanten för detta skede var kanske Anders Deurell i Vingarna, som i sin (med all rätt) berömda »Tai-fun» förde ca 150 g gummivikt, vilket gav den en vingbelastning av troligen över 20 g/dm². Den modellen slog alla andra, bl. a. med en för den tidens vingprofiler (»Tai-



Tidstypisk segelmodell 1941 i klass S 1 (s. k. »stungviktares»).

Konstruktionen utförd helt i svenskt material (furu och björkfanér) och helt fristående från motormodelltyperna. Klädsel siden, bambu- eller diplompapper. Vingbelastning 18 g/dm². Sidoförhållande 1: 9. Vingprofil RAF 32 (Eiffel 400).



Stabilisatorprofil medeltjock symm.



Vingens Re krit 50000—150000. Vingens Re 55000. Flyghastighet¹ 7 m/sek. Sjunkhastighet¹ 0,8 m/sek. Gildtal¹ 1: 9. Startsäkerhet 50 %. Genomsnittlig flygtid 1,5 min.

fun» m. fl. hade RAF 32) enastående låg sjunkhastighet.

Man borde redan då ha funderat över, varför den tyngsta modellen hade den lägsta sjunkhastigheten trots den höga farten. Det var detta trots man hängde upp sig på, då det i st. var tack vare den höga farten och därmed det p. g. a. högre Re-tal avsevärt bättre glidtalet, som sjunkhastigheten minskade. Deurell hade helt simpelt en av dåtidens få överkritiskt flygande modeller.

Tungvikterna slår knockout

Ännu en vinge, Gösta Améen, utmärkte sig dessa tidiga år. Han flög en segelmodell, »Gamen», vars vingbelastning torde legat mellan 20 och 30 g/dm²! Trots »Gamens» svårslagna flygegenskaper (Gamen slog allt, inkl. telefonstolpar och småhus, i spillror!) höll man nog då för tiden dess konstruktör som mindre vetande, och den höga flyghastighetens framgångar i segelklasserna glömdes på de flesta orter.

Emellertid hade pionjärerna i Linköping med Sven Hjelmérus i spetsen sedan 1937 strängt hållit sig till tunga, stabila segelmodeller. Man höll på, att dessa flög bättre i blåst och höll bättre mot kvaddningar. Man började i Linköpingseskadern att propagera kraftigt för stabilare segelmodeller av inhemskt trä i stället för balsam med 50—100 % högre vikt.

Vintertävlingen 1939 drabbade de båda »ytterlighetspartierna» ihop, främst representerade av Örebro (s. k. »pappersdrakar») och LEN (»tungviktare»). Det förra vann överlägset, då vinterförhållandena försvårade starten för de tyngre, snabbare modellerna.

»... Men —39 på SM så regnade det, Örebro & Co. de gingo bet...»

Så löd LEN:arnas »kampsång», sedan de tillfogat »drakarna» ett förkrossande nederlag, delvis försakat av dessas bristande förmåga att uthärda regn. Efter SM-39 var »drakarnas» tid förbi — i deras ursprungliga form.

En tyngre modell glider ju fortare snett nedåt, och därför bör ju också sjunkhastigheten bli större. Det blir den också (enl.

$v = k \cdot \sqrt{\frac{G}{S}}$ där v = flyg- resp. sjunkhastighet, k = konstant, gällande en och samma modell med blott vikten variabel och $\frac{G}{S}$ = flygvikt div. med vingyta (= vingbelastning) under förutsättning, att glidtalet är lika, d. v. s. glidvinkeln oföränderlig.

Förf. publicerade 1941 i FLYGNING nr 22 och 23 en förklaring av problemet, som avsåg att visa, att en annan strömning inträder vid högre fart än normalt för speciellt S 1-modeller. Förf:s kunskaper i teoretisk aerodynamik låg då nära noll och hela resonemanget byggde på sunt förnuft väckt av intuition.

»Nimbusdiskussionen» förblev oavgjord, men teorins praktiska riktighet framgick tydligt därav, att de tyngsta S 1-modellerna (snabbast) oftast segrade. Men bevis fanns inga.

»Paraplymodellerna» kommer

Efter att ha studerat aerodynamik med frenetiskt mod hade förf. en sak klar: »Nimbus-teorierna» hade en reell grund av största betydelse — strömningens variation med reynoldska talet. Det gällde att ge speciellt småmodellerna högt Re -tal genom hög fart (hög vingbelastning, lågt motstånd) och hög vingkorda. Förbättringen kunde nu påvisas men var relativt liten.

Av en händelse för förf. plötsligt till Helsingfors som FLYG:s »trikeskorrespondent» (1½ dygn!). Där stack man en bok i handen, »Aerodynamik des Flugmodells» av Schmitz, som bevisade, att det kritiska reynoldska talet varierade för olika profiler och att det finns en profil för varje modell även med lägsta hastighet, som flyger överkritiskt! Finnarna visade samtidigt sådana profiler på gamla modeller, och de hade märkbart lägre sjunkhastighet.

På en föreläsning i Halmstads flygklubb i juni 1943 framlade förf. de nya rönen och ritade en helt ny modelltyp, kallad »Reynold». Den konstruerades med lägsta tillåtna vingbelastning (10 g/dm²) och en profil, som hade ett beräknat Re_{krit} långt under modellens Re . »Reynold» slog alla rekord i fråga om sjunkhastighet (och även startförmåga, då en helt ny »låg lateralplans-teori» tillämpades) och vann SM en månad därefter.

»Reynold I:s» profil var ytterst tunn och välvd, något som snart visade sig överdrivet och omöjligt för blåsväder. Vid årsskiftet 1943—44 hade redan en hel del »reynoldska» konstruktioner växt fram över hela landet, vilka dock samtliga enligt Schmitz anvisade värden överdrivits mer eller mindre. Vid Vintertävlingen i febr.



TÄVLINGSTIPS från Västergötland

Årets första kraftmätning mellan Västergötlands modellflygare gick den 6 febr. i Skövde. Önskeväder. Resultatmässigt den hittills bästa tävlingen i landskapet. Dagens längsta flygning gjorde Billy Persson, Lidköping, vilkens »Hast» flög precis 7.00,0. De bästa genomsnittresultaten blevo: S 1 Ake G. Ringh, Skövde FK, 2.13,4; S 2 Lennart Kärrman, Alingsås MFK, 2.32,0; S 3 Elof Lööf, Lidköpings FK, 2.55,3.

På grund av att PM och startordning utsänts i förväg till varje deltagare visste man redan innan hur lång tid man hade på sig för trimning, mellanmål etc. För att ev. publik bättre skulle kunna följa själva tävlingen startade modellerna klassvis. Efter varje klass och period utsattes resultaten på en anslagstavla. För att vidare underlätta sekreterarens arbete användes en ny protokolltyp med periodtiderna i sekunder under varandra, vilket med vanligt additionsförfarande möjliggjorde för sekr. att omedelbart efter sista S 3:ans landning kunna läsa upp prislistan. Härigenom eliminerades de tidsodande räkningarna på kladdar, som bli en följd av den brukliga vågräta tidsupställningen.

Eftersom man kan räkna med att orderstart kommer att bli allmänt bruklig gavs nu en första träning och jag hoppas att kommande tävlingar i Västergötland skola gå efter samma mönster. Vad beträffar personal- och klockbehovet gjordes den erfarenheten att 30 modeller kunna startas på 1 timme med 6 tidtagargrupper. Allt eftersom de tävlande bli vana vid metoden och med tillgång till högtalare kunna dessa siffror säkert förbättras med 25 %. Vidare noterades att en absolut åtskillnad av start- och trimningsplatser är ofrånkomlig om åskådaren skall kunna följa tävlingen. På grund av personalbrist kunde detta inte ordnas i Skövde. Vidare bör fixeras en plats, där den startande börjar springa resp. står och vinschar. Platsen skall utmärkas med höga vimpelförsedda stänger, så att publikum inte behöver fråga var den startande finns.

Ytterligare några iakttagelser. Startlinorna, som det tjuvats så mycket på, vållade denna gång föga obehag. Diskvalifikation

1944 var de flesta av de goda modellerna »paraplyer», men trots det utsökt goda väder lyckades de inte nämnvärt uppdriva resultat. Detta berodde dels på, att man var ovan vid de helt nya typerna och dels därpå, att de genomgående var synnerligen överdrivna.

Vid samma tid hade förf. lagt sista handen vid en serie profiler, byggda på det reynoldska talet och utprovade på ett stort antal modeller med Schmitz profiler som bottenvärde. I följande avsnitt av artikelserien publiceras denna serie.

Bilderna på sid. 30 av tidstypiska modeller med data- och prestandatabeller belyser utvecklingen 1938—1941. I nästa avsnitt visas två exempel från 1944.



Förf, Ake G. Ringh, finjusterar sin modell före tävlingen.

tionshotet, orderstarten och just tjetet bidro säkert härtill. Men sämre var det med flaggan på linan, som visar urkopplingen. Många saknade den helt och hållet, somliga skickade upp sin modell i sällskap med en trasa, en gammal näsduk eller Svenska Dagbladets söndagsbilaga. En (1) deltagare hade den föreskrivna fyrkantiga gulsvarta flaggan — Nils M. Larsson, Skövde FK. Till nästa gång få vi be om mera samstämmighet i det fallet.

Vi tillämpa tyst trafik i städerna och det böra vi även göra på tävlingsbanan — därmed dock ej sagt att vi skola gå omkring som begravningsentreprenörer. Allt onödigt skrikande och först och främst allt svärjande under tävlingen måste bortarbetas. Sådant bidrar ju inte till att skapa aktning för sporten hos herr och fru Svensk! Denna gång var det särskilt en klubbs medlemmar — f ö mycket framgångsrika — som utmärkte sig på detta sätt. Allt skrikande i stilen: »Bakre kroken!» — »Gå åt höger!» — »Ge f-n i att trampa på linan!» etc, etc är fullständigt onödigt.

Genom att se upp vinner man mycket och genom att använda överenskomna tecken kunna de flesta manövrerna göras tyst. Vill man att medhjälparen skall gå åt höger sträcker man ut vänster arm rak (de stå ju vända mot varandra), åt vänster höger arm rak. Klartecken göres med höger arm böjd i armbågsleden och med handflatan framåt. »Gå framåt!» beordras genom att höger arm föres rakt uppifrån bakåt nedåt och »Gå bakåt» höger arm uppifrån framåt nedåt. Dessa fem tecken äro tillräckliga. Tänk alltså i fortsättningen på att det är modellerna, ljudlöst glidade fram i luften, som skola fånga uppmärksamheten, inte vi på marken. Klubbledarna böra ta upp tävlingsdisciplinen till behandling på nästa möte. Och så hoppas jag att vi snart få tillfälle att visa de lärdomar vi vunnit av denna tävling. Vem arrangerar nästa? Lidköping, Alingsås...?

Smålands Modellflygförbund

Enligt vad jag läste i en smålandstidning ha vi fått ett nytt landskapsförbund, Smålands Modellflygförbund, med bas i Nässjö. Denna notis kom mig att tänka på de årliga stora triangeltävlingarna i fri idrott mellan Västergötland, Småland och Östergötland. Vem arrangerar den första triangelmatchen i modellflyg och vem skänker ett pris att tävla om? ÖMF och VMF ha mötts en gång och visade sig då jämnstarka. Efter som Smålands Modellflygförbund är nyorganiserat och säkerligen sprudlar av energi, överlämnar jag förslaget gratis till dess styrelse. Ake G. Ringh.

UPPSAMLINGSKÄRLET "FIX"

för TRASSEL, PUTSTRASOR, ASKA
SLAGG och SOT etc.

Självtvängande
lock



Godkänt av
Svenska Brand-
tarifföreningen

Tillverkare

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

HOLMS MASKINFABRIK SÖDERTÄLJE

Tel. 33 440

MASKINTILLVERKNING
OCH PRECISIONSARBETE

A.-B. Bröderna Envall

Gjuteri och Mekanisk Verkstad

FELLINGSBRO

Tgadr.: Envallbröderna

Telefon: Växel 25, 205

Stockholm

Guldsmed - Ateljé

K. Rabber - Telefon: 11 54 42
Drottninggatan 13, ing. Jakobsgatan

Medl. av Stockholms Stads Hantverksfören.
Firman grundad 1920.

Utför alla slags Guld- och Juvelarbeten
Specialité:
Förlovnings- och
Vigselringar

Obs!
Inga mellanhänder!

H ELEGANTA

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

Y FRANSKA MODESALONGEN

»Damernas i glädje och sorg.»

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

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

JAKTTAKTIK...

Forts. fr. sid. 9.

flygplan har motståndaren som regel sämre manöveregenskaper och är ur denna synpunkt ett mera tacksamt mål. Dessa flygplan ha emellertid så stora besättningar, att de kunna bedriva en målspaning, som nästan omöjliggör överraskande anfall. Bevapningen är dessutom mycket kraftig och eld kan givas i alla riktningar, varför jaktföraren här får räkna med att bli beskuten från vilket håll han än anfaller. För att ostört kunna komma till effektivt skottläge måste jaktföraren därför först på stort avstånd nedkämpa kulspruteskyttarna, varefter han kan fälla motståndaren med några salvor mot motorena. Denna eld avgives på kortast möjliga avstånd för att öka sannolikheten för fullträff.

Trots bekämpningen från de fientliga vapnen kunna anfallen också insättas direkt mot motorena med hög hastighet och kortast möjliga skjuttid, så att fiendens riktning och eldgivning försvåras. Även om denna metod är riskablare, kan man på betydligt kortare tid nå ett effektivt resultat.

I Frankrike 1940 fäste de engelska jaktförarna tydligen intet större avseende vid orienteringen över marken. En engelsman berättar, att han vid flera tillfällen löste sina uppdrag i luften utan karta. Efter de flesta luftstrider förekom det också, att medlemmar ur det här omtalade förbandet desorienterade sig och så småningom tvingades landa på främmande flygplatser på grund av bensinbrist. Per telefon under rättades sedan basen om förarens uppehållsort och resultat av striden. När flygplanet tankats och man fått klart för sig platsens läge i förhållande till det egna fältet, anträdde ånyo hemfärden. Det enda medel man använde vid orienteringen var kompassen. Eftersom Tyskland ligger österut, anlidade man detta instrument för att spana eller flyga i den riktningen och man hoppades kunna ta sig tillbaka till basen igen på samma sätt trots bristfällig kännedom om underliggande terräng. Detta är tillsynes ett riskabelt förfaringssätt men man förstår, att kartan i många fall var överflödig, då målspaning och strid inte tillät något studium av detta hjälpmedel.

Samtliga ovan lämnade uppgifter äro tagna ur engelska och amerikanska publikationer — tysk litteratur av detta slag är svårare att uppbringa. Enligt dessa ha i relaterade fall alltid de allierade förbanden varit de tyska underlägsna i antal. Härigenom framhäves med önskvärd tydlighet de allierades överlägsenhet i jaktstrid. Att engelsmännen äro individuellt skickliga och framgångsrika jaktförare, har ju emellertid de tidigare krigshändelserna utvisat. Tyskarna misslyckades i början av kriget att skapa luftherravälde över västfronten uteslutande beroende på insatserna av det fåtaliga engelska jaktflyget.

Det kan dock ifrågasättas, om någon av parterna bör framhållas som den skickligare. Engelsmännen tilltalas av sin verksamhet i luften som varande god sport, under det att tysken, som går mera rationellt till väga, säkert inte är en motståndare att leka med. Båda parter ha en lätt förklarlig respekt för varandra, men detta hindrar dem inte att dagligen inlåta sig på dueller, ur vilka de veta, att bara den bäste utgår som segrare.
U. v. S.

Aneby

SIMON MÅLKVIST SNICKERIFABRIK

Tel. 59 A N E B Y Tel. 59

Tillverkar alla slag av byggnadssnickrier,
leverantör till Armén av logementspallar
och lådor m. m.

Eslöv

Byggnadsfirman CARL NIHLÉN

Utför jämväl kostnadsbe-
räkningar och värderingar.
Tel. 404, Eslöv.

Jönköping

Nordvästra Smålands Charkuteriförening u. p. a. Jönköping, tel. 3291 och 3925.

Äges av de Kooperativa föreningarna
inom distriktet. Stordrift, modern ut-
rustning och prima råvaror ger möjlighet
att sälja kvalitetsvaror till lågt pris.

Linköping

SPORTPRISER

JONSSONS

GULDSMEDSAFFÄR B.L.Berglund
STORGATAN 42 LINKÖPING
Etablerad 1868. Telefon 538

MATTOR och MÖBLER

JOHN BOKLUND & Co

Agatan 26 LINKÖPING Tel. 5 28

SPEDITION — MAGASINERING

Transporter av alla slag
Speciellt: TYNGRE TRANSPORTER
Bilspedition

Ivan Blom & Comp.

LINKÖPING Tel. 609, 1991

Skjortor, Pyjamas, Strumpor

Moderna kvalitetsvaror
Alltid väl sorterad
Obs! Humana priser

J. TH. LINDHS EFTR.

(Greta Bergqvist)

Storgatan 40 Telefon: 3 01

ÖRNUNGEN flyger jorden runt



TEXT AV
MAJOR H. VICTORIN

En **ÅA**serie

VAD HAR HÄNT?: Den skrupelfrie flygbolagschefen mr Glensky söker med alla medel få tag i Nord och Bång, som äro innehavare av ett revolutionerande motorpatent. Han får polisen på sin sida men de bäge svenskarna lyckas halvnakna efter att ha arbetat frenetiskt fly mitt för näsan på förföljarna.



ALBIN AHRENBERG

Forts. fr. sid. 19.

Då mannen gått igen efter det Ahrenberg och han hjärtligt skakat hand, berättar Albin att hur mycket som än stått i tidningarna om honom, så finns det ändå mycket som aldrig kommit till offentligheten. Så var det med den här historien. En annan är att det första barn som fötts i flygplan över Sverige föddes i Ahrenbergs plan 1921 över Bremö.

— Hur jag blev flygare? Ja, det var 1918. Det gavs då en möjlighet för underofficerare vid flottan att söka till flygutbildning. Jag var en bland 300. Strax före jul fick jag på sängen i Karlskrona-Tidningen läsa att jag var en av de fyra utvalda. Den morgonen...

Så började jag då med dåvarande kapten Flory som lärare. Jag hade bara sett ett flygplan en gång tidigare. Det var 1912 då Thulin flög över Karlskrona. Att beskriva känslan när jag med Flory som förare den 19/1 1919 satt i ett flygplan går inte. Flory var den gången min gud. En suverän behärskare av möjligheterna i luften. Jag trodde aldrig, det var mitt första intryck, att jag själv skulle kunna utföra, som jag då tyckte, bragden att med egen vilja lyfta och styra ett flygplan. Men efter tre timmar och fyrtio minuter i luften svarade jag jag på frågan om jag kunde klara

flygplanet själv. Det gick! Det har gått tack vare de grundläggande lärdomar jag fick av denne det svenska marinflygets grand old man — kapten A. Flory. Han lärde oss att vårt arbete i fortsättningen inte bara är lek utan ansvar, inte bara för det nuvarande utan i än högre grad för framtiden.

Den 13 mars 1919 syddes guldvingarna på Ahrenbergs rockärm och den 19 juni kom kronan dit som tecken på att han var fältflygare. Fordringarna voro inte stora. Och kanske var flygarna inte heller så duktiga. Att med en flygtid på 19—20 timmar bakom sig bli kommenderad till flyglärare kan synas otroligt med tanke på de nuvarande bestämmelserna. Ahrenbergs första uppstigning med elev blev också dramatisk. Han tappade motorn på 400 m höjd men lyckades ta sig ner med både sitt eget och elevens liv i behåll. Eleven tackade för första och sista flygningen, bjöd på en god middag och avdunstade.

Som väl var fortsatte de andra eleverna han hade och Ahrenberg blev för första gången pappa till fyra nya flygare. Hur många flygare han sedan varit urfader till är svårt att säga. 1921 övergick Ahrenberg från marinen till civil tjänst och tog plats i Svenska lufttrafikbolaget. Många och mycket av vad Ahrenberg sedan dess uträttat är alltför välkänt för att här uppta platsen. Men några historier av de många han berättade denna jubileumskväll måste med.

Är det någon som har klart för sig hur F 2 kom till. Jo, dåvarande underofficerskorpralen Ahrenberg och några till skickades ut till Hägernäs. De skulle avväga området. Ingen hade någon aning om hur det skulle gå till. Men med några instrument och Nordisk Familjebok som handbok fick man rätsida på problemet. Sedan började man spränga. Ingen hade riktigt heller klart för sig hur det skulle gå till men eftersom förvaltare Ottersjö var från Blekinge och förmodades känna till stensprängning sattes han som bas. Den första kumlingen som skulle sprängas glömmes Albin aldrig. Djupa hål borrades och plockades fulla med krut. Man skrek eld i berget och tände på. Gropen efter den sprängningen finns kvar ännu. Den kan mäta sig med vilken bombkrater som helst. Stenen försvann i småbitar ut i sjön efter att först ha förvandlat några segel ända ute vid Vaxholm till säll inman den för-

(Forts. på sid. 35.)

Flygromanen

"MEKEN SOM MÅSTE FLYGA"

börjar på grund av en del tekniska hinder först i följande nummer av FLYG. Den som väntar...

Linköping

HERRSKRÄDDERI DAMSKRÄDDERI
UNIFORMER

G. A. LINDQVIST

Platensgatan 3 Telefon: 12 25
LINKÖPING

MARTHALLS

tillverkar
Flygdräkter och Mössor
för sommar och vinter
MARTHALLS SYNDUSTRI A.-B.
LINKÖPING
Telefon: 29 32

KARINS FIN- OCH HEMBAGERI

Rekommenderar
• sina förstklassiga tillverkningar •
Snickaregatan 38 Telefon: 24 14

Norrköping

RITZ HÔTEL

NORR KÖPING
Stadens modernaste hotell
Enkelrum Kr. 5-8
Dubbelrum Kr. 10-12
Radio i alla rum. Luftskyddsrum. Garage.
Restaurant. Betjälningsavgift.
Nytt — Modernt — Trivsamt — Billigt
Tel. Namnanrop: Hôtel Ritz

Gengas-

AGGREGAT
MONTERINGAR
SERVICE
DETALJER
KOL
VED

H. L. ÖST Motorverkstad

S. S:t Persgatan 6 B Telefon 224 78

Reparera Eder BIL hos oss!

Vi stå rustade att med för General Motors
vagnar specialutbildad personal betjäna
Eder. Original reservdelar till

Chevrolet, Buick, Opel, Bedford,
Blitz, La Salle
för vilka fabrikat vi äro auktor. försäljare.

ADOLF SÖDERBERG
Stockholmsvägen 22-26 - Tel. växel 294 20

ALLA SLAGS

Bergsprängningar, Granitarbeten
Skyddsrum m. m. utföras av

ALBIN HÖGSTRÖM

Trozellgatan 30 Norrköping
Telefon 281 29 Telefon 281 29

All bergsprängning utföres med
el. luftkompressor

FLYGVAPNETS STORA...

Forts. fr. sid. 7.

skolans främsta uppgifter är att följa er-
farenheterna från krigsfronterna och pröva
dem. Man får försöka hojta med i sista
skriket. Men det sker med urskillning och
alla metoder, som verka propagandatricks
gallras obarmhärtigt ut.

Förutom bombfällning, skjutning och
luftstrid ha vi en hel del andra ämnen på
schemat, sådana som gasskyddstjänst, luft-
värnstjänst och röjningstjänst. Mycket stor
vikt läggs vid att eleverna få lära sig
vapnen grundligt. Automatkanonernas, kul-
sprutornas, bombernas och bombställens
skötsel och funktion skall eleverna kunna
med förbundna ögon om så krävs.

Ja, nog får dom jobba konstaterar ma-
jor Berg, men det är ett roligt och intres-
sant arbete och flitens lampa lyser i ele-
vernas rum härute till sent på kvällarna.
För övrigt har vi trevligt här. Det har
chefen för F 21, som är vår värd, styrt
om. Lediga stunder tillbringas mest på den
gemytliga mässen. Inne i Luleå finns det
inte mycket som lockar men vill vi dit,
tar vi oss in på skidor och klär sedan om
i ett särskilt omklädnadsrum på Oskars-
varv, där det också finns möjligheter att
ligga över i ungarlsrum över natten.

Man kan nog fastslå att flygbaskären här
är en idealisk tillflyktsort för denna skola.
Utåt skärgården finns goda möjligheter att
ordna med mål av olika slag och vädret
är, hur otroligt det än låter, bättre och
jämnare här en söderut, slutar major Berg,
som själv är gammal artilleriofficer och
därför har goda förutsättningar för att le-
da en skola av denna art.

Blixtskytte mot flygfilmer

Det har sitt stora intresse att till slut ta
en titt på all materiel, som bomb- och
skjutskolan använder för sin utbildning. I
särskilda lokaler förvaras massor av olika
vapen av skilda kalibrar. Nere i en käl-
larlokal har skolan ordnat sin övningslokal
för träningsskjutning. Här pluggar man
först och främst flygplanigenkänning.
Nästa steg blir avståndsbedömning och
först därefter få eleverna »skjuta». I ett
sinnrikt konstruerat flygplan — det är
egentligen bara själva förarsitsen som är
fullständig — sitter kulsprutan monterad.
Men i stället för pipa har man monterat
in en ljusanordning, som med reglerbar
hastighet ger ifrån sig skarpa ljusblixtar
mot målet. Först skjuter man direkt på
svarta flygplanssilhuetter, som vandrar fram
på vissa banor. Sedan placeras framför
silhuetterna ett »förhållningspapper» så att
eleverna få träna sig i förhållning mot
flygplanen. Ofta har man också en auto-
matpistol monterad på kulsprutan med vil-
ken man kan avge »kulspruteeld».

Men den verkliga nymodigheten få ele-
verna pröva på till sist. Den består i att
man skjuter med ljusblixtarna mot moder-
na flygkrigsfilmer, som spelas upp. När-
mare verkligheten kan man väl inte kom-
ma? I detta fall är film och kulspruta
synkroniserade så att läraren när som helst
kan blåsa av den vilda striden, där spår-
ljusammunitionen blixtrar i mörkret, och
exakt kontrollera var eleven har sin kul-
sprutekärve riktad i förhållande till mot-
ståndarens kurs och hastighet.

Flygman.

Luleå

Bliv daglig gäst på

Astas Matsalar

Smedjegatan 14 - Tel. 52 80
Obs! Ny regim
Inneh. M. Holm, H. Johansson
NY FESTVANING

Nässjö

• När Ni besöker NÄSSJÖ tag in på •

Hotell Hemgården

Järnvägsgatan 32 Telefon 8 88
TREVLIKA RUM MED GODA BÄDDAR
Prisbilligt

Ronneby

RONNEBY BRUNNS TVÄTTINRÄTTNING

utför all slags tvätt och strykning till
synnerligen moderata priser. Tel. 60

Kemisk Tvätt emottages
Hämtas och hemsändes

Upplands-Väsby

Johannesbergs Lådfabrik

Upplands Väsby
Tel. Uppl. Väsby 1 00 - Stockholm 11 54 74

Lådor och Lådämnen

Färgtryck Stor leveransförmåga

Uppsala

Uniformer kem. tvättas

AROS kemiska

★

Svartbäcksgat. 8. Adilsgatan 27.
Tel. 33944 Tel. 33922

Sama's foto.
Telefon 70 03
SYSSLOMANGATAN 19

Västerås

MÖBLER

Mattor, Gardiner & Sängkläder
köper Ni bäst och billigast från

MÖBELKOMPANIET

MUNKGATAN 5 - VÄSTERÅS
Telefon 350 52

Rekomm. våra Dubbelsoffor och Fåtöljer

F RÅN KSAK S

ANSLUTNA KLUBBAR

Örebro bil- och flygklubb

är det nya namnet på förutvarande Örebro läns automobil- och flygklubb. Namnet ändrades vid klubbens årsmöte för en tid sedan i samband med att verksamheten uppdelades på olika sektioner: bil, motorflyg, segelflyg och modellflyg. Samtidigt fattades beslut om de nya stadgarna som nödvändiggöras härav.

Klubbens nya styrelse blev: major G. Malmros, ordf., överlärare Otto E. Andersen, folkskollärare Nils Bäck, Nils Nykvist, dir. Albin Rapp, fabrikschef Arvid Gullberg, major Yngve Ligner, byggnadschef Edmar Albert, red. Sten Egnell och advokat Torsten Malm (omvalda), samt ing. Nils Bergenstråle och stud. Göran Lindholm. Antalet medlemmar har under 1943 varit 221 st.



KLUBBFÖRVÄRV: Denna välbyggda Tiger Moth har nyligen inköpts av Halmstads flygklubb. Säljare var AB Björkfallsflyg.

Eskilstuna flygklubb

har haft årsmöte och därvid till ordf. valt ing. Carl Edling. Under året ha 2.570 byggtimmar presterats och under segelflygsektionens tillvaro utgör byggtimmarnas antal 12.806. Sektionen har från den 1 okt. 1943 fått en ny och större bygglokal. En ny vinsch håller på att färdigställas och beräknas bli klar under 1944.

Hjo flygklubb

har haft årsmöte i sina nya klubblokaler. Den nya styrelsen fick följande sammansättning: Bengt Grunditz ordf., Wilh. Källberg sekr., Gösta Törning kassör, Stig Andrén, Ake Johansson, Gösta Kraft och Gunnar Johansson. Revisorer: Olle Enell och Birger Andersson.

Efter förhandlingarna talade tandläkare Källberg om de observationer av Mozagotlmoln, som under ett års tid gjorts i Hjo.

Bjuvs modellflygklubb

har haft årsmöte med ca 60 medlemmar närvarande. Styrelsen för 1944: Gunnar Persson ordf., Karl Blom v. ordf., Hans O. Pyk sekr. samt Ove Meissner skattmästare. Revisorer: Henning Ståhl och H. Persson.

Serietävling skall under 1944 anordnas som tidigare med undantag för en ändring betr. S 1-klassen.

ALBIN AHRENBERG

Forts. fr. sid. 33.

svann. Det var anläggningen av Hägersnäs, påstår Ahrenberg.

Sitt första försök att göra looping gjorde Albin redan 1919.

— Vi kom emellertid inte runt med Farmanplanet, berättar han, vi hade nämligen blivit tvungna att förstärka vingarna med tjocka trossar för att de inte skulle knäckas och det bromsade förfärligt. Kapten Flory stod på marken och svettades. Det härskade på den tiden ingen sådan kädavdisciplin som på sina håll nu och som jag tror lägger hämsko på flygarnas initiativ. Det finns numera sådana som bara flyger efter order och utan hänsyn till sitt sunda förnuft. En flygare kan vara dristig ända tills bara ett psalmboksblad skiljer honom från dumdristighet, då kommer han långt. Det där psalmboksbladet har alltid varit mitt motto.

Att Ahrenberg är smälanning märks på mångt och mycket i hans liv. Allt vad han tagit sig före har han genomfört med otrolig seghet. Själv är han sista länken i den gamla båtsmannaslakten Ahrenberg i Sverige. I Amerika hade han en broder, som lustigt nog var djupdykare och då det gällde snålhet mähända även hade fått Albins tillämnade gnidighetsdrag på sin lott, ty snål kan man minst av allt beskylla Albin för att vara. Brodern däremot hängde gärna sina kläder avgivända i garderoben för att de inte skulle slitas, berättar Albin, som själv, så smälanning han är, alltid ansett att livets innersta mening är att ge.

Apropå Amerika har Ahrenberg i sina samlingar ett brev från den kände borgmästaren la Guardia. Vid sitt första försök att flyga över Atlanten hade han nämligen med sig några fina halsdukar till borgmästaren. Albin kom som bekant inte fram, men det gjorde halsdukarna. Borgmästaren ansåg emellertid att de var för tjocka, var-

KRIGET I LUFTEN

Forts. fr. sid. 15.

plantillverkningen. Vidare bör märkas att skolflygplan knappast torde tillverkas i England, eftersom huvuddelen av utbildningen förlagts till andra sidan Atlanten.

Från amerikansk flygindustri meddelades en intressant upplysning om vinsten i arbetstimmar vid massstillverkning av flygplan. Ett tungt bombplan krävde först 200 000 arbetstimmar; efter 2 000 tillverkade flygplan var man nu nere i 13 000 timmar per flygplan! 20/3 1944.

OMSLAGSBILDEN



visar bredvid det jättstora hjulet till ett fyrmotorigt engelskt bombplan en ATC-boy, en medlem av Air Training Corps, den organisation som tar hand om de engelska småpojkarerna o. förbereder dem för en kommande anställning vid RAF, företrädesvis som mekur

KLARADE LIVET...

Forts. fr. sid. 19.

1929 ... nådde inte Grönland, 13 allvarliga tillbud, brutna propellrar, trasiga kylare, sprängda motorer, endast livet var kvar — och ovetet.

1931 ... flygning till Grönland, lätt och behändig, ära och berömmelse... egen verksamhet, flygpropaganda, 148 000 passagerare, 2 187 platser besökta under åren 1931—36.

1933 ... »hjaltes» i filmen »Luftens vagabonds»... från detta är ambulansflygningar till England, Estland m fl länder.

1936 ... flög mot bergvägg i tjocka, ingen skadad... flög på talltopp och följde med den i sjön, talltoppen flöt, flygplanet sjönk... förlorade ett flygplan under kamerajakt på algar.

1939 ... till flygvapnet, kontrollflygningar m m.

1944 ... bärgning av »flygande fästningar».

för han i sitt tackbrev betonade att han endast kan använda dem som minnessaker.

Att flyga hem till Sverige med lik kan ha sina besvärligheter, det fick Ahrenberg erfara en gång då han fått i uppdrag att flyga ett sådant från Pärnu i Estland till Sverige. Det var nämligen mycket besvärligt om någon svensk dog där, arvs skatter skulle betalas o s v. Det gällde alltså att få ut mannen som dödssjuk patient ur landet.

— Då vi kom till tullen begärde tulltjänstemännen att få se den sjuke, berättar Ahrenberg, men jag förklarade att han var dödssjuk och inte fick störas. Tulltjänstemannen gick då efter en högre ämbetsman, men under tiden stuvade vi in liket i flygplanet och då ämbetsmannen kom rusande, förklarade jag att patienten befann sig på svensk botten, ropade kontakt och startade. Sedan är det en annan historia att motorn stannade i närheten av Mariehamn kl 6 på morgonen, men då var vi redan i säkerhet.

Nu går kapten Albin Ahrenberg och hoppas på att någon av de flygande fästningar han tar hand om skall vara i sådant skick att han kan få flyga den som kontrast till sitt första gamla skrangliga Farmanplan.

— Och så hoppas jag att Aerotransport hjuder mig på sin första flygtur över Atlanten, slutar Albin. A. W.

PARADDRÄKT

för FV (stor och liten sällskapsdräkt), storlek 48. Yppersta kvalitet och utförande. Obs.! Oanvänd. Refl. bedes svara till sign. »M. D.» d. t. k.

GLIDFLYGINSTRUKTÖR

Glidflyginstruktör, som tillika skall tjänstgöra som gruppechef, godkänd av Chefen för flygvapnet, anställes mot lön under juni—juli—augusti och ev. september lönearnande år. Närmare upplysningar lämnas av sekr. F. Florén, tel. 32 34, Sundsvall. Skriftligt svar med löneanspråk skall ställas till

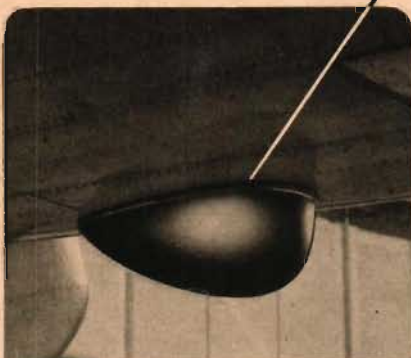
SUNDSVALLS FLYGSÄLLSKAP
Sundsvall



MOT HÖGRE FART

Kraven på flygplanens prestationsförmåga stiger ständigt. Farten är en av de viktigaste faktorerna. Under lika betingelser segrar alltid det snabbare flygplanet. Motoreffekten är emellertid inte obegränsad. Det

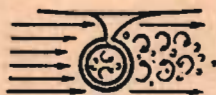
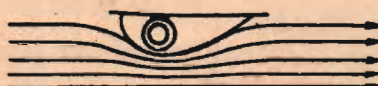
gäller för konstruktören att hushålla med hästkrafterna, så att de räcka till att ge flygplanet största möjliga fart. Varje detalj, som utsättes för luftmotstånd måste formis så, att den stjälar ett minimum av effekt.



PEJLRAMEN

på ett flygplan måste vara placerad utanför flygkroppens metallskal. Den äldre typen med sin stora ring förbrukade omkring 30 hk genom sitt luftmotstånd. På SAAB:s nya bombplan B 18 infördes en ny typ med ramen i en strömlinjeformad

kåpa. Effektförbrukningen sjönk till 3 hk – en besparing på 90 %.



skapar svenska vingar

SVENSKA AEROPLAN AB
LINKÖPING · TROLLHÄTTAN