



Flyg



LÄS I DETTA NUMMER:

MEKEN SOM MÅSTE FLYGA
BYGGRITNING PÅ FLYG-44

Nr 8 • 1944

Pris 45 öre





TIDSKRIFT FÖR FLYGVAPNET

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

Utkommer varannan torsdag

REDAKTION:

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

ANNONSAVDDELNING:

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 Fotografvranstalt
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 ²	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 Aerob resebyråer i resp. städer.

² Ankomst följande dag.

³ Trafik måndag och fredag.

UTAN ANSVARFÖRBINDELSE

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

Fråga oss om flygning

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

Vadhållare: Thulinverken i Landskrona tillverkade ett flermotorigt plan. Det var det tremotoriga Typ H, som provflögs av Thulin 1918 och hade en för den tiden enastående utformning. En av propellrarna satt i mittkroppens nos och var dragande. De andra två var placerade i gondoler på vingarna och var skjutande. Planet var fyrsitsigt med två platser i mittkroppen och en i vardera vinggondolen.

Vid förfrågan meddelar prof. I. Malmer, som var en av konstruktörerna vid verken, att planet från början var ett sjöflygplan med en central flottör under kroppen och två mindre under vingarna. Senare ändrades det även om till landflygplan. Endast ett exemplar byggdes. Flygförmågan var mycket god och vid ett tillfälle flög planet med åtta personer. Ett flertal gånger gjorde det också färden över Öresund.

Om man utgår från att två exemplar av ett och samma plan (således med samma landningshastighet) utrustas det ena med noshjul och det andra med sporrhjul, kan det noshjulsförsedda planet landas på kortare sträcka emedan detta plan kan bromsas upp så gott som genast efter sätningen utan risk för att planet står på nos. Hoppas att ni vinner vadet!

Oluf Reimann, Danmark: Av ert brev framgår det inte riktigt tydligt vad slags litteratur ni vill ha hänvisning till. Aerodynamisk litteratur finns det gott om. En begränsad men saklig behandling har prof. I. Malmer givit ämnet i sin bok »Teoretisk flyglära» i serien Flyg och Motortekniks litteratur, som utkommer från Bonniers förlag, Stockholm.

»Bauvorschrifte für Flugzeuge» heter ett digrare verk utgivet av Reichluftfahrtministerium, Berlin. Mathiesen & Co, Berlin, har svarat för ett annat verk, »Luftfahrt-lehrbücherei». Slutligen har The Royal Aeronautical Society också utgivit ett verk i ämnet kallat »Handbook of Aeronautics».

Flygintresserad 15-åring: Beräffande Flygförvaltningens lärlingsskola i Västerås har Frågespalten redan i nr 19/1943 lämnat ett ganska uttömmande svar. Här kan endast tilläggas att eleverna (utom i rena undantagsfallen) måste gå den fyraåriga skolan till slut.

Kostnaden för resa till skolan betalas av Flygvapnet. Arbetskläderna få eleverna till mycket billigt pris köpa på skolan. En viss del av kostnaderna för dessa bestridas av skolan.

Jeson: Böckerna »AASF» av Charles Gardner och »Squadrons up» av Noel Monks finnes icke här i landet. De kunna emellertid anskaffas av Fritzes Hovbokhandel, Fredsgatan 2, Stockholm. Sedan ni insänt rekvisitionen dit dröjer det ca en månad innan ni kan få böckerna i er hand.

Red.

Vill Du bliVA SÄNDAREMATÖR

när det är fred? Bygg nu Din specialmot-tagare för kortväg 0-250 meter med hand-spridning. Öerhörd känslighet. Toppno-dernt kopplingsystem. Lämplig för ay-börjare. Lär Dig radio och telegrafi. 8 st. detaljritningar och populär radio-teknik-beskrivning för Kr. 5:75 + porto. Sändes mot postförskott.

RADIO-BERGE
Kaplansgatan 3 - Västerås

Yttre vatten- och avloppsledningar

RENINGSANLÄGGNINGAR, VÄG- och BETONGARBETEN

Alla slags
Grävings- och Bergsprängningsarbeten
Uthyr GRÄVMASKINER

BYGGNADSFIRMA
ERIC ANDERSSON, TUREBERG
Strandvägen 23. Tel. 35 21 32. Tel. Rotebro 290

Vill Du till Flygvapnet?

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

offleersaspiranter	} flygvapnets aspirant-broschyr
reservoffleersaspiranter	
flygingenjöraspiranter	
reservintendentsaspiranter	} 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 »flygvapnets».

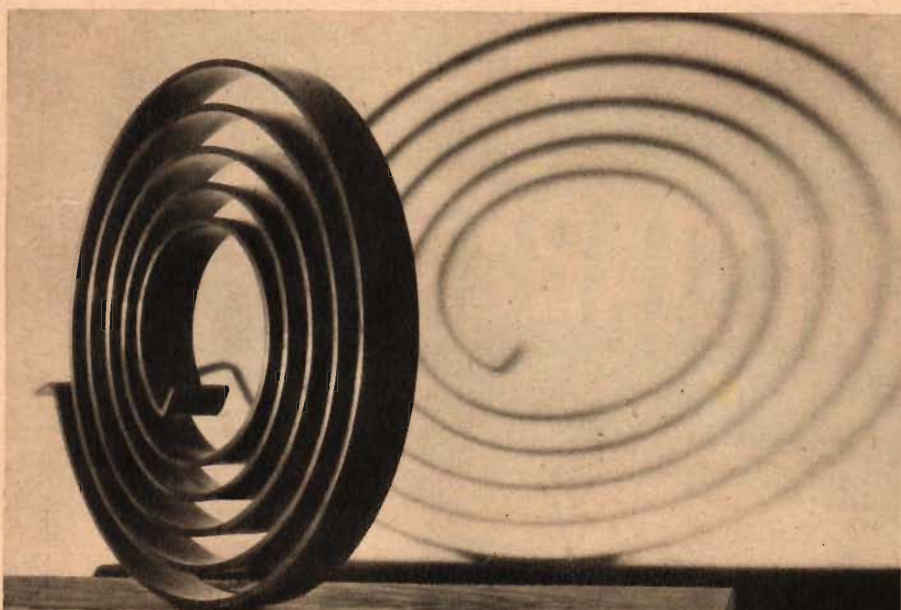
Tokloraiden i bok

Ted W. Lawsons ohyggligt dramatiska bok »30 sekunder över Tokio», som kom FLYG:s läsare att både skaka och gråta när den gick som följetong i tidskriften, har nu utkommit som bok på svenska, utgiven av Gebers förlag. Översättare är Sten Söderberg, som perfekt lyckats hålla originalets kärva och korthuggna men olidligt suggestiva språk.

TILL SALU TAYLORCRAFT

med heltäckt kabin och sida vid sida dubbelkommando.

Svar till
Åke Fagerberg, Bromma Flygplats
Telefon 28 25 60



KVALITETSFJÄDRAR

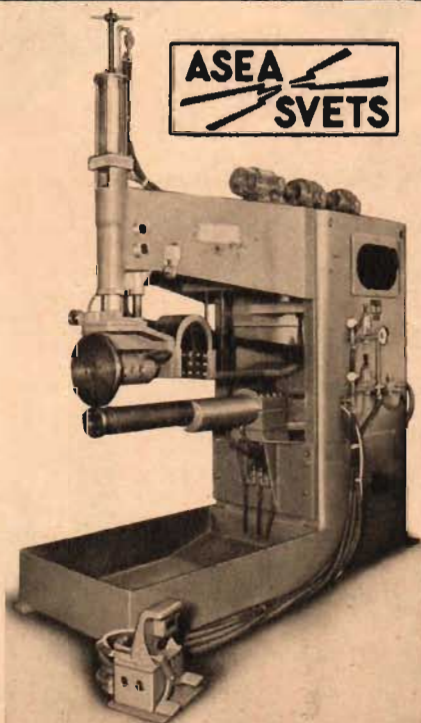
A.-B. SVENSKA SPIRALFABRIKEN

Fridhemsgatan 43 • Stockholm.

ELEKTRISKA SVETS- MASKINER

Punktsvetsmaskiner
Presssvetsmaskiner
Sömsvetsmaskiner
Stumsvetsmaskiner
—
Svetsomformare
Svetstransformatorer
—
Z-ELEKTRODER

BEGÄR BROSCHYRER!



Sömsvetsmaskin för 2,2 + 2,2 mm
duraluminium.

AKTIEBOLAGET ASEA SVETSMASKINER

STOCKHOLM • MALMÖ • REPR. PÅ ÖVRIGA PLATSER: ASEAS FILIALER

BÖCKER

Ljus över autogiron

K. G. MOLIN, ROLF VON
BAHR, S. LUTHANDER:
Autogiron. Bonniers tekniska
biblotek. Pris 5: 50, inb. 8: —.

I serien FLYG och MOTOR, tekniskt bibliotek, Bonniers förlag, har utkommit en bok om autogiron, författad av de tre experterna K. G. Molin, som svarar för autogirons utvecklingshistoria, Rolf von Bahr, som berättar om sina erfarenheter från flygningar med autogiro, samt S. Luthander, som behandlar autogirons teori. Redaktör är som vanligt luftfartsinspektören Torbjörn Angström.

Kvartetten löser som väntat sitt uppdrag på ett glänsande sätt. Vad dessa herrar inte vet om autogiron är sannolikt inte värt att veta, och i dessa dagar, då folkflygplanen åter börja bli aktuella, är boken om autogiron särskilt välkommen. Många blivande flygplanägare komma säkert att föredra så säkra luftfarkoster som autogiros eller helikopters och de ha här det bästa tänkbara tillfälle att grundligt sätta sig in i hur det går till att starta och landa vertikalt eller hänga stilla i luften.

Särskilt Rolf von Bahrs erfarenheter från flygningar med autogiros är ett utomordentligt intressant kapitel. Han har samlat en hel mängd situationsbilder och man får fullt klart för sig precis hur autogiron reagerar i olika fall. Att få motorstopp i en autogiro betyder t ex inte ett dugg. Rotorbladen fortsätta att rotera och verka som fallskärm, medan autogiron landar lugnt och säkert.

G. K.

En ny Ostelius

HANS OSTEILIUS: *Flyget vinner*. Natur och Kultur. Pris 7: —.

Man kan inte låta bli att förvånas över Hans Ostelius' otroliga produktionsförmåga. Nu har hans fjärde flygbok på två år kommit ut. Den heter *Flyget vinner* och det gör också författaren, som utvecklat sig till en av detta lands största profeterna när det gäller att göra folk flygsinnade. Man håller gärna med förordsförfattaren, kapten Carl Florman, om att den flitige flygpropagandisten är värd den största tacksamhet från flygets män.

Denna senaste men säkert inte sista bok av »den outtröttliga grammfonens» kommer med något nytt. Stilen är som alltid lätt raljant med inslag av den speciella galghumor, som är Hans Ostelius egen. (Exempel: Författaren talar om kommande reaktionsflygplan med en maxhastighet på 6 000 km/t och frågar hur lång tid det manne kan ta med ett sådant flygplan från flygväpnets ämbetsbyggnad, där förf. skriver sina böcker, och till Vasavägen 35 på Lidingö, där han vilar sig.) I övrigt består boken av en samling skickligt gjorda och lättlästa reportage från olika fronter och olika flygområden. Köp boken och läs den.

Well done, mr Ostelius!

Knutas.

VILKEN ÄR STARKAST ?



De båda bultarna äro lika starka! Vid prov har det nämligen visat sig, att en 1/2" kallpressad Bufo-bult tål lika hög belastning som en vanlig 7/8" bult. Vad denna dimensionsminskning ifråga om bultar betyder för vår tids konstruktioner är uppenbart för var och en.

Rätt valt svenskt stål, välbeprövade värmebehandlingsmetoder, högt driven teknik, kunniga arbetare och moderna maskiner ha möjliggjort en bult som Bufo vilken motsvarar den moderne konstruktörens krav på en smäcker och stark precisionsbult.

Begär prospekt och offert.

BUFO

SEGHÄRDAD
PRECISIONSTILLVERKAD



BULTFABRIKS A.-B. HALLSTAHAMMAR



Flyg

NORDENS STÖRSTA FLYGTIDNING

FÖRSVARFRÅGANS TIDSENLIGA LÖSNING

Hemligheten med mina segrar i Medelhavet var att segern i luften vanns först.

General Montgomery.

På grundval av krigserfarenheterna fingo vi 1942 en ny försvarsordning. Mången ansåg redan då att man icke dragit de fulla konsekvenserna av krigets lärdomar utan alltför mycket nöjde sig med att lappa på och bygga om vår föråldrade försvarsbyggnad i stället för att resolut lägga en helt ny grund och på den uppföra en tidsenlig byggnad. Men samtidigt erkände man att materiälläget delvis omöjliggjorde en fullständig nybyggnad, och att det främst gällde att hastigast möjligt få ett skydd mot de häftiga stormar som rasade omkring oss. Detta erkännande kunde dock icke förstumma kritiken mot den rikliga och kostsamma användningen av föråldrad ersättningsmateriel vid ombyggnaden.

Sedan dess har mycket hänt på många krigsskådeplatser i alla tre elementen. Och allt vad som hänt har bestyrkt de tidigare erfarenhetsrönen beträffande utvecklingens riktning. Vad som tilläventyrs ännu 1942 kunde synas någon konservativ skeptiker tveksamt framstår nu såsom fullt bevisat. Ingen tvekan kan längre råda om nödvändigheten att så snart materiälläget så medger riva ned det gamla och bygga helt nytt. Därvid måste det traditionsbundna vane-tänkandet ersättas med en rationell syn på nutidsläget och dess krav — man vinner icke segrar på nutidens slagfält med forntida stridsmedel, de må vara burna av aldrig så förnämliga traditioner. Rivningen av det gamla, nödvändig för att inom kostnadsramen få plats för det nya, blir smärtsam men är oundviklig.

Vi ska emellertid icke uppehålla oss vid rivningsarbetet och vad det bör omfatta. Vi vända blicken mot det nya och begränsa synfältet till den del av det nya som består av flyget, vilket är den övervägande största delen av det nya.

Erfarenheterna från alla krigsskådeplatser visa att herraväldet eller åtminstone överlägsenhet i luften är förutsättningen för segern. Det är lätt att dra slutsatsen: en försvarare måste hindra angripanden att vinna luftherraväldet. Omsatt i försvarsorganisationen betyder detta att vi främst måste skaffa oss ett starkt jaktflyg, långt starkare än den styrka våra hittills beslutade sju jaktflottiljer representera.

Men försvaret måste omfatta även ett offensiv stridsmedel, som kan insättas mot angripande lant- och sjöstridskrafter. Detta stridsmedel består huvudsakligen av bombflyg, vilket är lika användbart över vatten som över land. Men för avvärjande av anfall till sjöss bör bombflyget fullständigas med torpedflyg. Vi ha båda dessa flygslag men icke i tillräcklig mängd.

Räknat i antalet flygplan i första linjen kan flygvapnet efter genomförd organisation hålla i luften c:a 500 jakt-, bomb- och torpedflygplan.

Låt oss jämföra dessa siffror med de styrkor general

Montgomery kunde insätta under den offensiv, som förde honom från el Alamein till Neapel. De allierades arméer voro sammanlagt ungefär lika stora som Sveriges lantstridskrafter. Men med dessa arméer samverkade 2.500 flygplan, vilket motsvarar en styrka i första linjen av mera än 60 svenska flygflottiljer, dvs fyra gånger så många som det svenska flygvapnets. Det är lätt att påvisa skillnaderna mellan ett försvar av Sverige och ett anfall mot Nordafrika och Italien. Men inga bortförklaringar kunna ändra den slutsats vi måste dra av dessa och en mängd andra erfarenhetsrön, nämligen att avvägningen mellan våra försvarsgrenar är otidsenlig, varmed icke är sagt att vår armé är för stor men väl att vårt flygvapen är för litet.

Vi kunna emellertid dra en annan slutsats av erfarenheterna: om vi till försvar av vårt land kunna insätta våra nuvarande lantstridskrafter och 60 flygflottiljer kan försvaret anses tryggt i den mån något försvar kan anses betryggande.

Men vad skulle ett sådant flygvapen kosta? Efter verkställd uppsättning kan man genomsnittligt beräkna att varje flygflottilj kostar 10 miljoner om året. Det blir 600 miljoner för 60 flottiljer — den 1942 fastställda kostnadsramen för hela vårt försvar är 650.427.000 kronor. Flyget är ett dyrbart vapen, men det är nödvändigt.

Icke ens den mest flygbitne försvarsvän kan dock räkna med en flygbudget på 600 miljoner. Om man skall hålla sig på möjligheternas fasta grund kan man räkna med högst hälften, om vår försvarsorganisation byggs upp efter fullt rationella linjer. Varifrån ska vi få den återstående hälften?

Vid sökandet efter svaret på denna för vårt lands framtida säkerhet avgörande fråga leds tanken till det nuvarande geografiska begreppet Norden. Om detta ändras till ett militärpolitiskt är frågan löst. Tillsammans kunna de nordiska länderna hålla 60 flygflottiljer beredda att ingripa var som helst inom Nordens område.

Detta är gott och väl, men ligger ett nordiskt försvarsbund inom möjligheternas gräns? Vi ska icke försöka besvara denna mycket omdebatterade fråga utan nöja oss med att framhålla, att när Nordens övriga folk efter världskrigets slut ska bygga upp sitt försvar komma de att möta samma problem som vi. De liksom vi komma att angripa problemet från olika utgångspunkter, men det principiella resultatet blir detsamma till vilket vi kommit i denna korta översikt.

Även såsom medlemmar i en större sammanslutning för gemensamt försvar bli de nordiska ländernas första och främsta uppgift att säkerställa sitt eget områdes försvar. I annat fall skulle Norden bli ett strategiskt tomrum, och vad det innebär har världskriget visat.

Vi dra slutsatsen, att krigsteknikens utveckling både möjliggjort och nödvändiggjort ett samordnande av de nordiska ländernas försvarskrafter. Innan vi kommit därtill måste vi i eget och samfällt nordiskt intresse nyordna vårt försvarsväsen, vilket innebär en fortsatt, hastig och kraftig upprustning av vårt flygvapen.

W. K.



Reportage:
BASTIN



Divisionschefen, löjtnant Einar Theler, får sista väderleksprognosen ute på F 9:s flygfält, innan J 22:orna starta för ett viktigt uppdrag. (Bilden t v.) — Här ovan analyserar väderleksassistenten Gunnar Ljungstrand på F 9 väderlekskartan och bredvid honom för fröken Inger Nordström in obsarna på densamma.

METEOROLOGEN SKALL HÄNGAS ENLIGT LAG MEN UTAN VÄDERLEKSTJÄNST KAN MAN JU INTE FLYGA

Hängas skall den »djävulens broder», som dristar sig att spå väder, men först skall hans tunga slitas ur hans kåft, säger en gammal engelsk lag, som ännu i denna dag äger kraft. Men ingen i dagens England tänker på att slita tungan ur meteorologerna, än mindre hänga dem, ty utan de skickliga militära väderleksmännen skulle bl a Royal Air Forces jätteraiden mot tyskt territorium aldrig kunna genomföras. Ve den allmänne åklagare, som i ett anfall av yrkesvansinne skulle komma på den idén att göra sak mot den allra minste av de meteorologer, på vilkas prognoser den brittiske bombchefen Air Chief Marshall Harris planerar sina företag.

Wing Commander L. V. Fraser får belyst betydelsen av meteorologernas arbete, en betydelse som helt enkelt inte kan överskattas. Han säger:

Ett misstag i förutsägelsen av vindhastigheten skulle mycket lätt kunna medföra, att talrika bombplan skingrades utmed sin flygväg eller blåstes ur sin kurs, vilket skulle betyda ökad fara för fiendliga jaktplan eller från luftvärnet. Övrigt tjocka molntäcken, vilka inte förutsetts av meteorologerna, kunna i stor utsträckning omintetgöra »stigfinnarnas» arbete. Detta betyder i sin tur, att de efterföljande bombförbanden inte kunna hitta sina mål.

Trots skicklig navigering, utomordentliga precisionsinstrument, indikatorljus och möjlighet att utföra träffsäker bombning genom molnen, kvarstår det faktum, säger Wing Commander Fraser, att opålitliga väderleksförutsägelser lätt kunna äventyra ett anfalls framgång.

Samma betydelse har givetvis väderlekstjänsten för alla andra flygvapen.

Det dåliga vädret kommer ju för det mesta från väster och för tyskarna är det

En pilotballong skall just släppas upp för mätning av vindriktning och vindstyrka på olika höjd. Ballongens avdrift avläses med hjälp av teodoliten t v och väckarklockan, som hänger på stativets högra sida.

följaktligen särskilt svårt att »spå väder». De måste också företa upprepade och synnerligen riskabla väderleksspaningar över England och långt ut i Atlanten för att få underlag för sina prognoser.

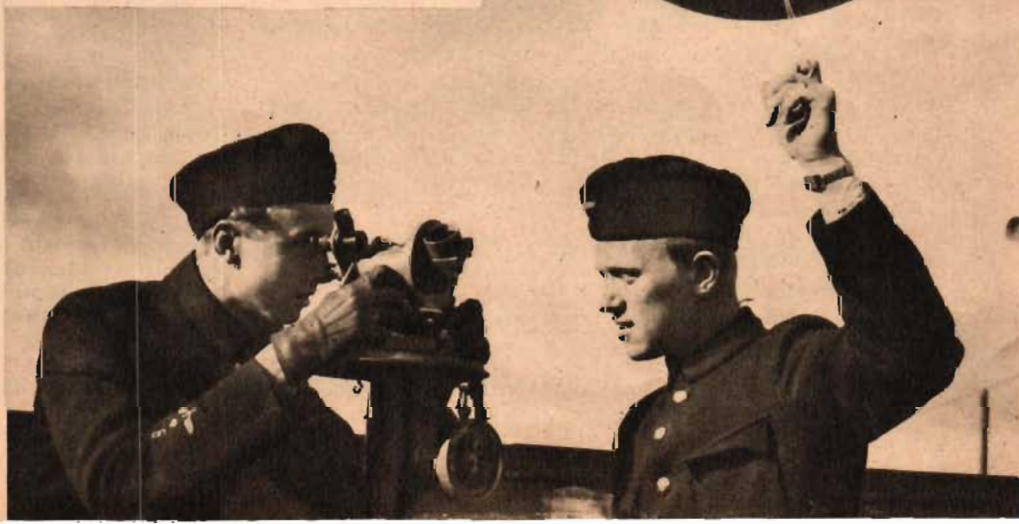
Visserligen kan man enligt en av den norske professor W. Bjerknes utarbetad metod förutsäga vädret för relativt stora områden genom att göra synnerligen noggranna observationer inom en begränsad yta med ett tätt nätverk av observations- och varningsstationer samt minutiös analysering av de givna obsarna. Men är man helt utan observationer västerifrån, så fördras det sannerligen långvarig erfarenhet och stor skicklighet hos meteorologen, om hans förutsägelser skola stämma med verkligheten.

Det svenska flygvapnets operationsduglighet är på samma sätt i hög grad beroende av en pålitlig väderlekstjänst och man förstår, att alla ansvariga flygare i vapnet från högste chefen ned till yngste aspiranten med verklig glädje hälsar den nya militära väderleksorganisationen, vilken bl a innebär intim kontakt mellan flygledningen och meteorologerna, ett betydligt utökat och effektivare observationsnät, snabbare prognostjänst — ja, kort sagt betydligt större flygsäkerhet än tidigare.

I och med att de nuvarande väderleksassistenterna på flottiljerna bli 1:e meteorologer samt få ansvaret var och en för sitt distrikt, vilket som regel motsvarar ve-

derbörande flottiljs övningsområde, så kommer också den rent lokala väderbedömningen att bli effektivare. Flottiljmeteorologen kommer att sitta vid flottiljchefens sida som en av dennes viktigaste medhjälpare. Alla prognoser, som beröra flottiljens övningar inom det egna övningsområdet, lämnas av flottiljmeteorologen.

Litet var har nog för sig, att en meteorolog är något av »alle mans djävul», som får skäll och bassning från alla håll, den



sten som alla spottar på tills den inte kan undgå att bli blöt.

Något ligger det väl kanske däri, men meteorologerna synas ha både hoppfull hög och gosselyne och ta förtretligheterna med ro. De veta ju, att de gjort sitt allra bästa, och ett gott samvete är en god tröst i de allra flesta fall. Mången vanlig dödlig anser nog kanske också, att meteorologerna många gånger ha alldeles för mycket av en annan »rydbergsk» egenskap — nämligen fantasi. Men fantasi är nu en gång för alla en absolut nödvändig egenskap hos en meteorolog, åtminstone för t ex den svenske meteorolog som utan observationer västerifrån skall bedöma väderleksituationen ute över Atlanten, där det svenska vädrets vagga för det mesta ligger. Meteorologfantasin är också av en helt annan sort än vanlig inbillning. Den är grundad på mångårig erfarenhet och skicklighet i att kunna tyda även halvkvädna vädervisor.

När man vill se, hur väderlektjänsten arbetar lokalt, så bör man naturligtvis just nu uppsöka västkusten, varifrån hela det övriga Sverige skall varnas för eventuell väderleksförsämring västerifrån. Väderleksassistenten Gunnar Ljungstrand på Kungl. Göta flygflottilj i Säve utanför Göteborg har väl många anledningar, att slita sitt hår i brist på obsar västerifrån, men han har gott om hår kvar och ser ut att trivas förträffligt, när FLYG:s utsände kommer på besök.

Fantastiskt roligt...

— Det är helt enkelt fantastiskt roligt att vara meteorolog och hålla väderleks-trådarna i sin hand, att lära sig tyda observationerna rätt och bedöma förutsättningarna för flottiljens operationer, säger hr Ljungstrand och det är ingen tvekan om att han menar vad han säger.

Som en ren bekräftelse på hur intressant — och samtidigt ansvarsfullt — hans arbete är ringer också i samma ögonblick en av F 9:s divisionschefer och vill veta om han kan skicka upp sin division på koryskjutning en bit ute till havs under eftermiddagen. Han får klara besked och snart peppras korven av ilska kulor från vändbara J 11:or och ultrasnabba J 22:or.

Nere på Västkusten kan vädret skifta natur nästan på ett ögonblick. Det kan vara det härligaste solsken och klar sikt men det behövs bara att vinden kantrår 60 grader, så kan dimman komma in från havet med vindens hastighet. Det gäller att i tid få reda på sådana där överraskningar och ute på kobbarna och fyrplatserna sitta vädssäkra observatörer och griper telefonen ögonblickligen, när »det börjar dra ihop sig». Dessa observationer kompletteras av s. k. QBC, d v s rapporter från flygare som befinna sig ute på uppdrag. De rapportera genom radion sina väderleksobservationer och endast 5 min efter det att en sådan QBC inkommit till väderleksstationen på Säve har samtliga flottiljer fått den via den militära väderlekscentralen i flygvapenhuset, där Sveriges största teleprinteranläggning finnes. Så snabbt går det numera.

Sonden som ser allt...

Markobservationerna kompletteras av särskilda höjdoobservationer, vilka utföras med hjälp av en s k radiosond, en verkligt genialisk apparat som »ser allt» i luften.

(Forts. på sid. 19.)



SCOUTCHEFEN I FIN RUTSCH

Distriktsoutcheferna studera på Skarpnäck

Nu är det meningen att svensk flygscouting snart skall börja ta jättekliv framåt. Atminstone fick man den uppfattningen vid KSAs flygdemonstration på Skarpnäcks flygfält söndagen den 26 mars för daltagarna i scoutdistriktschefskonferensen. Det intresse som dessa scoutledare med prins Gustaf Adolf och nuvarande scoutchefen Folke Bernadotte i spetsen visade för segel- och modellflyget var stort och synbarligen äkta. Men så var det också mycket intressanta saker som Stockholms segelflygklubb, Stockholms flygklubb, Vingarna och tidskriften FLYG hade att visa.

Det bästa som visades var egentligen scoutchefens rutsch över fältet i ett glidplan typ G 9. Instruktionen Olof Barkman instruerade greve Bernadotte som en vanlig elev och sedan bar det iväg. En så elegant första rutsch ser man sällan — perfekt, lod betyget från den församlade expertisen. Flygplanet låg rätt på vingarna hela tiden.

— Jag har aldrig flugit i DK förut, sade scoutchefen nr FLYG:s medarbetare frågade honom om det fanns någon förarvana från tidigare tillfällen. Och inte har jag seglat heller. Men jag skulle gärna ha velat komma upp i luften om jag hade haft den nödvändiga kunskapen. Det här var tydligen början på en underbar sport!

I övrigt visade Stockholms segelflygklubb normal A-utbildning och »Flygar-Lasse» gick som avslutning upp med en »snömålad» Grunau Baby och stannade uppe omkring en kvart — termik fanns det.

På den övre bilden får chefen för Sveriges Scoutförbund greve Folke Bernadotte instruktioner av Stockholms segelflygklubbs Olof Barkman medan två scoutdistriktschefer intresserat titta på. — Här t. h. visar Björn »Agaton» Karlström dieselmodellen FLYG-44 för från höger prins Gustaf Adolf, överste Enell och greve Bernadotte.

Stockholms flygklubbs andel i programmet blev mycket förnämlig. Chefsinstruktören löjtnant J. G. Karlsson kom nämligen vid 12-tiden från Bromma med klubbens Kranich i släp efter en Moth, landade och demonstrerade planet. Därpå inbjöd han vem som ville till en praktisk lektion i luften. Förbundssekreterare Bertil Ekeröth klev i — och det blev tydligen en »henrivende» tur att döma av hr Ekeröths entusiasm efteråt över att ha fått flyga själv sedan löjtnant Karlsson visat hur det gick till. Det som tjusade hr Ekeröth mest var att Kranichen gick så långsamt och tyst i förhållande till ett motorplan.

Prins Gustaf Adolf, som nu börjat bli en gammal van Kranichflygare, satte sig sedan i planet och följde med till Bromma när planet flögs »hem». Prinsen flög en stor del av sträckan, talade löjtnant Karlsson om senare, och läraren var nöjd med den höge eleven.

Vingarnas uppvisning med sina modeller blev också en lyckad programpunkt. Den

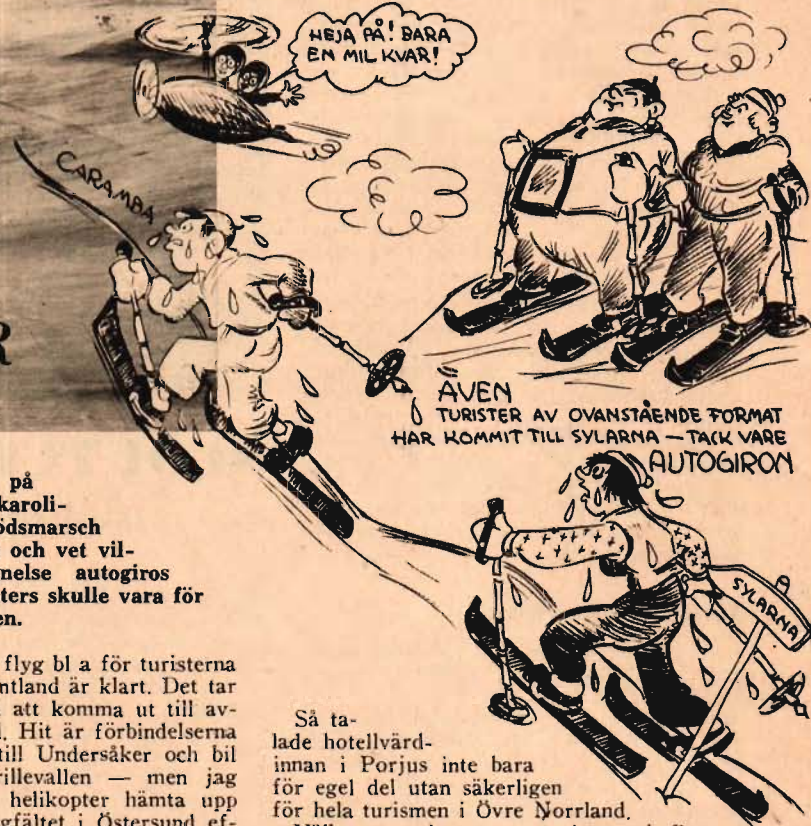
(Forts. på sid. 29.)





TILL FJÄLLS I HELIKOPTER

TURISTFOLKET väntar på freden, då det civila flyget åter blir fritt och kan forsla massor av turister upp till undangömda platser i fjällen på kort tid. Autogiron har redan visat vad den förmår i fjällen — jämtlandstecknaren »Caramba» svettiga skidåkare, som här äro på väg in i »Pro Milles» fjällandskap, skulle ha vunnit mycken tid på att följa med von Bahrs autogiro — och efter kriget kanske helikoptern blir en populär fjällroska.



Stora Jämtlandsplaner

»Effe» Magnusson, chefredaktör för Östersunds-Posten, idémänniska och idealist, har stora planer: turisthotell på Frösön och taxiflyg till fiskevatten i västra Jämtland!



När kriget kom 1939 hade vi här i Östersund arbetat ut planer på ett stort turisthotell på Frösön. Hotellet skulle hyra fiskevatten i andra delar av Jämtland och ställa dessa till förfogande för gästerna. Flyget skulle spela en stor roll i hotellets verksamhet, ty först och främst skulle det ordnas weekendturer per flyg från England via Göteborg och Kristinehamn — och sedan var det meningen att småflygplan — autogiros eller helikopters — skulle föra sportfiskarna till något önskevatten i ex i västra Jämtland — om inte lord X. föredrog att stanna på turisthotellet.

Turismen drar miljoner till länet under fredstid. Somrarna 1938—39 passerades Östersund enligt uppgift från bensinstationerna av 1200 bilturister per dag. Det är ett pund som måste förvaltas väl.

På tal om autogiron så har ju den visat sig utomordentligt användbar i fjällen. Rolf von Bahr har med sin autogiro visat, att vem som helst kan komma upp i högfjället. Visserligen går motionen bort i så fall men friska personer kan ju använda sina ben som förut!

Vi ska nog lösa flygproblemet häruppe. Flygets män, överstelöjtnant Bjuggren och andra, är mycket tillmötesgående och har gett oss många goda råd.

Helikoptern välkommen till Trillevallen!

Torsten Boberg, ägare till turisthotellet Trillevallen, Undersåker, känd författare och fjällkarl, är

specialist på armfeltska karolinernas dödsmarsch över fjällen och vet vilken välsignelse autogiros och helikopters skulle vara för turisttrafiken.

Att vi behöver flyg bla för turisterna häruppe i västra Jämtland är klart. Det tar numera för lång tid att komma ut till avsides liggande hotell. Hit är förbindelserna ganska bra — tåg till Undersåker och bil ca en mil till Trillevallen — men jag skulle gärna se en helikopter hämta upp gäster vid stora flygfältet i Östersund efter kriget för att sätta av dem på den här öppna platsen framför hotellet. Och vanliga flygplan kunde landa på Ottsjön här bredvid. Många undangömda småorter och hotell skulle blomstra upp om det funnes flygförbindelser.

Välkommen hit med flyg!



Frkn Ally Gustavsson, hotellvärdinnan på Porjus turisthotell ser med glädje fram emot fredens och flygets dagar. De betyda folk och fart på turismen!

Det här hotellet ligger i en avkrok av världen men i en härlig avkrok. De turister, som kommit hit, kommer gärna igen men avstånden äro för stora. Därför skulle jag hälsa en flyglinje hituppåt med samma varma glädje som jag nu hälsar solen, när den om dagarna kryper allt längre över fjällkammarna, säger fröken Gustavsson.

Jag är böjd för att tro att huvudparten av turisterna skulle begagna flyg om det fanns. Pengar brukar man ju inte knussla med när man skall semestra. Många skulle nog flyga av ren nyfikenhet...

Så talade hotellvärdinnan i Porjus inte bara för egen del utan säkerligen för hela turismen i Övre Norrland.

Välkommen igen som turist med flyg, slutade hon.

Norrlandsturister måste bli flygturister

Dir. Åke Andersson, chef för turistrestaurangerna i Övre Norrland, anser att det efter kriget blir en nödvändighet med flyg till Övre Norrland för att de turistsensationer Lappland har att bjuda rätt skall kunna utnyttjas.

(Forts. på sid. 29.)

»Flyg hit och åk» ropar trafikflygare Freiholtz' söta fru, Lisbeth, från Loussavaras sluttning vid Kiruna.

(Foto Flygman.)





EN DJÄRV RÄDDNINGSBRAGD

E L D



Vpl 608-1-42 Gösta T. E. Persson utförde den 31 juli förra året en djärv räddningsbragd, som först i dagarna genom en kort och delvis oriktig notis i dagstidningarna kommit till allmänhetens kännedom i samband med att A.-B. Horns agenturers pris på 500 kr. tilldelats honom för bästa eldsläckningsprestationen 1943 inom svenskt militärt eller civilt flyg. Här berättar den oförvägne »brandmannen» — som i det civila lustigt nog varit badassistent — om hur det går till att släcka elden i ett flygplan, när ammunitionen yr i luften och bensintanken vilket ögonblick som helst kan explodera.

I FLYGPLANET

som jag ville vara där det hände något och ingen annan gjorde det, grabbade jag tag i slangen. Men detta angrepp på elden framifrån snarare ökade än minskade den. Då kröp jag i stället under planet och riktade strålen bakifrån in i motorn. Där höll jag mig sedan. Och medan jag arbetade där flyttade man undan de andra planen och drog ut det brinnande på fältet.

Sedan följde spännande minuter. Spårlysummunitionen började explodera på allvar. Kulorna ven och visslade runt om mig. Jag hade faktiskt ingenting annat att göra än att ligga kvar och »skumma på». Att ta sig därifrån hade varit döden!

Medan jag låg där och pratade passerade så mycket av mitt liv förbi. Jag har aldrig trott på det där att man i farans stund ser sitt liv passera revy. Nu tror jag på det. Jag visste ju att vilken minut som helst kunde bensintanken ovanför mig explodera. Och då...!

Jag inriktade hela min energi på att få så mycket som möjligt av motorn begjuten med skum. Jag märkte på de allt färre explosionerna att jag började lyckas.

Hur länge jag höll på där är svårt att säga men skummet började tryta och innan man hinner så långt skall det en halv timme till. En hel del skum började rinna tillbaka från motorn och växte allt högre och högre framför mig. Nästan upp till en halv meter. Med skummet följde också

bensin, som flöt ovanpå och brann. Ett slag stelnade jag till i en rysning. Jag kände något som droppade ner på halsen. Som väl var, var det inte bensin utan vatten från skummet!

Då elden tycktes vara i det närmaste släckt och knallarna från ammunitionen hade minskat till nästan ingenting, vågade jag mig upp på vingen och gav där dödstöten åt den redan falnade elden.

— Ja, så gick det till, slutar herr Persson, som den gången till tack för pliktuppfyllelse fick stå först på flygvapenordern och sedan nästan glömt bort hela historien tills han för någon tid sedan fick meddelandet om det Hornska priset vilket tilldelats honom av en kommitté med representanter från flygvapnet, luftfartsinspektionen, Svenska Brandskyddsföreningen och KSAK.

Genom Perssons rådiga ingripande kunde planet vars värde uppgår till c:a 300.000 kr repareras för 10.000. De 500 kronorna komma väl till pass nu eftersom herr Persson för tillfället är arbetslös. (Vad säger Stockholms brandkår?)

Vid KSAK:s stora årsfest vilken preliminärt bestämt skall äga rum på Berns den 5 maj och där det förljudes att även flygvapnet skall delta kommer herr Persson att få motta belöningen och en silverplakett. Det är han väl värd. Sådana karlag tag skall det vara!

Flygman.

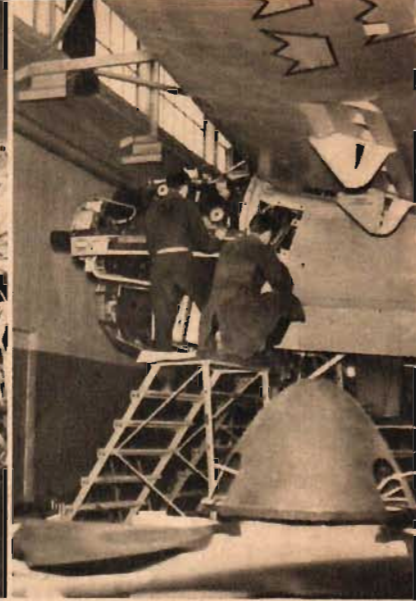
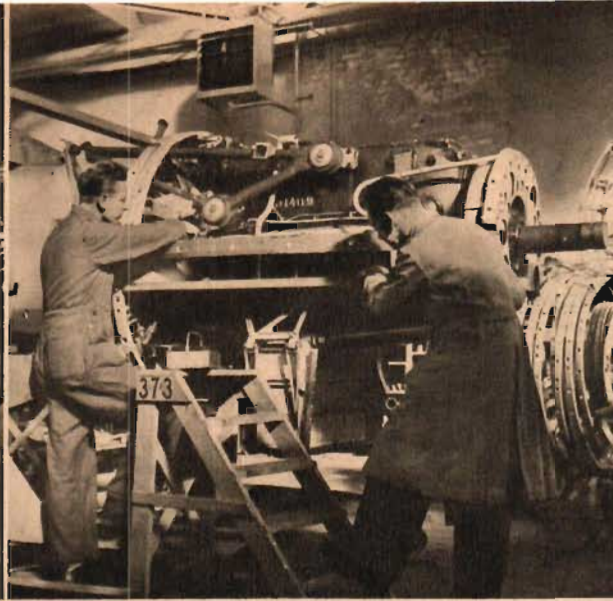
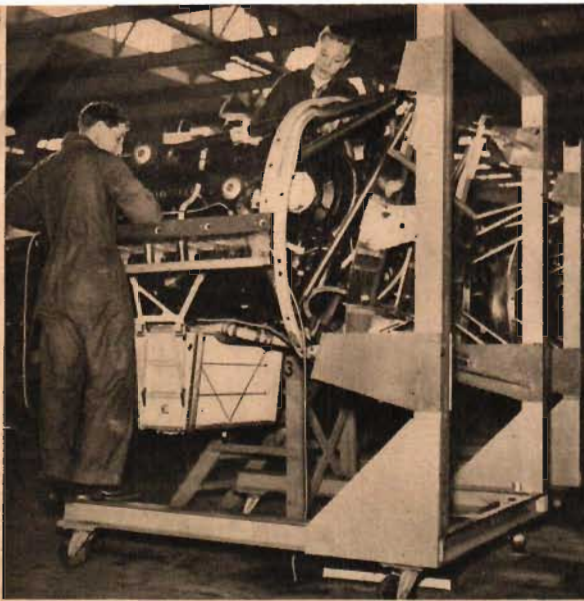
Det var på lördagseftermiddagen den sista juli. Vi satt hela vakt- och beredskapsstyrkan och slöade — läste tidningar och spelade kort — när brandalarmen gick, berättar herr Persson. Jag tror aldrig vi ha gjort en uttryckning så snabbt som då. Vi tog genaste vägen d. v. s. fönstervägen ut och var i ett huj uppe på stora skumsläckningsbilen, där varje man har sin nummerade plats. Med brandförman Fontler i spetsen bar det sedan iväg till första divisionen. Där stod åtta plan startklara på plattan — det var ju litet oroligt på det utrikespolitiska planet vid den tidpunkten. Ur en av motorerna stod flammorna höga och röken bolmade tjock.

Vår första åtgärd var att få ut slangar och koppla på motorn för att få upp trycket i det stora skumsläckningsaggregatet, fortsätter herr Persson. Under tiden försökte mekarna med mindre sprutor släcka elden. Men den hade då blivit så kraftig att det inte nyttade något till. Helt plötsligt började emellertid ammunitionen explodera innanför motorplåtarna och mekanikerna drog sig tillbaka för att inte bli träffade.

— Någon skrek åt mig — jag tror det var brandförman — att jag skulle ta sprutan och försöka rikta den framifrån in i motorn. Jag var visserligen inte strålförare, som det stått i tidningarna, men efter-

Två unika bilder från flygplanbranden. Närmast t h går Persson till aktion mot branden genom att rikta strålen in i motorn underifrån. Längst t h får han hjälp av en kamrat. Planet är fullkomligt vitt av det degiga skummet.





SAAB:S B 18 FAR ÖKAD KRAFT och här ovan visas i tre bilder från den pågående serietillverkningen, hur Daimler-Benz DB 605B-motorer på 1550 hk monteras i B 18B. Bilderna ge ett gott intryck av storleken av denna den hittills starkaste motorn i ett svenskt flygplan. Några uppgifter om DB 605B utöver de i FLYG nr 6 ha icke tillåtits för publicering.

B-25:s "sjuttiofem"

Det meddelas nu att varje projektil med hylsa till den 75 mm kanon, som monterats i North American B-25 »Mitchell» väger 9,18 kg varav själva projektilen väger 5,97 kg. Enligt INTERAVIA kommer möjligen också B-26C »Marauder» att utrustas med en »sjuttiofem». Antagandet baserar sig på ett meddelande att den nya flygplankanonen i allt större antal levereras till Europa för invasionen. I detta sammanhang kan meddelas att det talas om att en 105 mm flygplankanon är under utveckling.

Ett folkflygplan?

Det i Sverige relativt okända flygbolaget Cornelius Aircraft Co började i höstas flygproven med en »flygande vinge» som dock bra mycket liknar ett konventionellt flygplan även om typen saknar separat stabilisator. Vingkonstruktionen med utpräglad »omvänd pilform» gör flygplanet synnerligen stabilt. Detta gör att detta flygplan kan tänkas bli ett av framtidens folkflygplan. Flygsäkerheten har ytterligare bekräftats genom att motorlösa glidflygplan av samma konstruktion med gott resultat bogserats med låsta roder. Konstrukören anser därför att transportglidplan av liknande typ bör ha framtiden för sig.

Skevroddren sitta långt ut i vingarnas bakkant och planet är försett med fast landställ och stjärthjul.

Konstruktion: Stålrörskropp med fanerklädsel och dukklädda roder (alltså precis som den svenska J 22). Motor: 165 hk luftkyld Lycoming eller Franklin. Data: spännvidd 9,14 m, vingyta 19,14 m² varav 7,06 m² i den fasta vingen och 6,04 m² i vardera skevroddren, fenyta 2,39 m², tomvikt 859 kg, nyttig last 275 kg, flygvikt 1134 kg, vingbelastning 58,59 kg/m², ef-

Cornelius »flygande vinge».

pektbelastning 6,89 kg/hk. Prestanda: Maxhast 225 km/tim, marschhast 201 km/tim, vikningshast 73 km/tim, teoretisk topphöjd 4877 m.

Cornelius flygande vinge har dock utvecklats efter flera linjer. Den ena är ett ensitsigt spaningsplan med 10,36 m i spännvidd, 13,01 m² i vingytan, en nyttig last på 133 kg, en flygvikt på 543 kg och en 130 hk motor. En annan ännu ej färdig version är en »flygande bil» med löstagbara vingar och skjutande propeller.

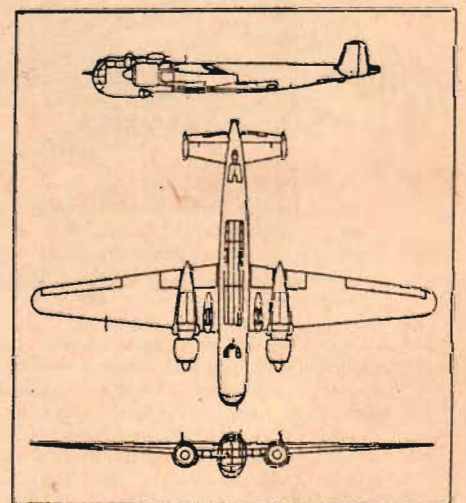
Raketdrivna Iv-mål

I Camp Davies, North Carolina, USA:s största skjutskola för luftvärnet, har man infört raketdrivna mål för effektiv träning av luftvärnspersonalen. De enda uppgifter som hittills publicerats, meddela att det raketdrivna målet, som släpps från bogserflygplan, är 1,52 m (5 feet) långt och har en utgångshastighet av 725 km/t samt en flygsträcka på 2000 m. Det användes för träning av serviser på 20 och 40 mm automatkanoner.

2-sitsiga "Airacobran"

Bell »Airacobra» förekommer ju numera även i en 2-sitsig version, avsedd för träning av jaktflygare. Den nya versionen har beteckningen Bell TP-39 (TP=Trainer Pursuit=övningsjaktplan). Liksom på den ursprungliga P-39 ligger motorn bakom förarsätet och det nya sätet är inrett i nosen, där beväpningen tagits bort. Den längre kabinhuven har föranlett att fenan »förlängts» utmed kroppen (jfr Flygande fästningen) för ökad kursstabilitet. Den tvåsitsiga versionen är konstruerad så att den relativt snabbt åter kan förvandlas till ett ensitsigt jaktplan med frontal beväpning i nosen.

Den tvåsitsiga Bell TB-39 »Airacobra» övningsjaktplan.



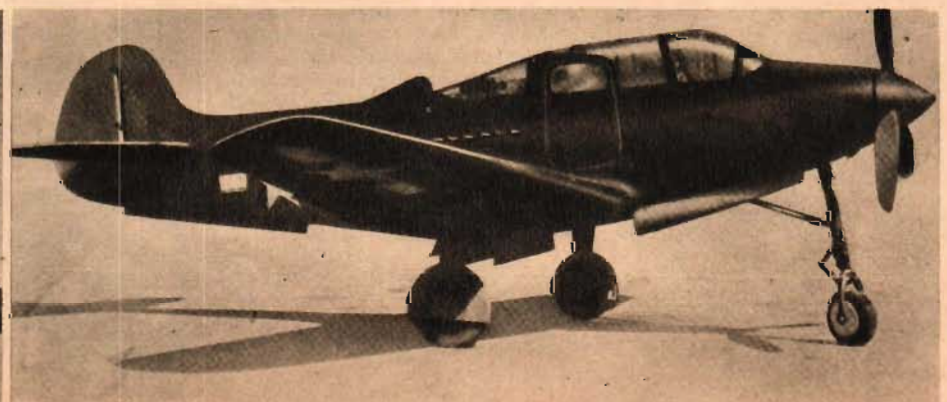
Dornier Do 217K2 enligt INTERAVIA.

Dornier Do 217K2

Det tyska bombplanet Dornier Do 217 förekommer i en hel rad olika versioner av vilka Do 217E samt den något snabbare och lättare bepansrade Do 217E2 äro de mest kända. På senaste tiden har man sett uppgifter om en ny utvecklingstyp DO 217E5, som lär vara speciellt avsedd som moderflygplan för raketdrivna bevingade bomber av typen Henschel Hs 293.

DO 217:s nosparti har också förvandlats ganska rationellt och har på senare versioner formen av en halvellips. Den första versionen med denna höga kabin har beteckningen DO 217K1 och denna har i sin tur efterföljts av DO 217K2.

Den senare versionen är ett i verklig mening tungt bombplan och har ökat spännvidden från 19,03 m för DO 217K1 till



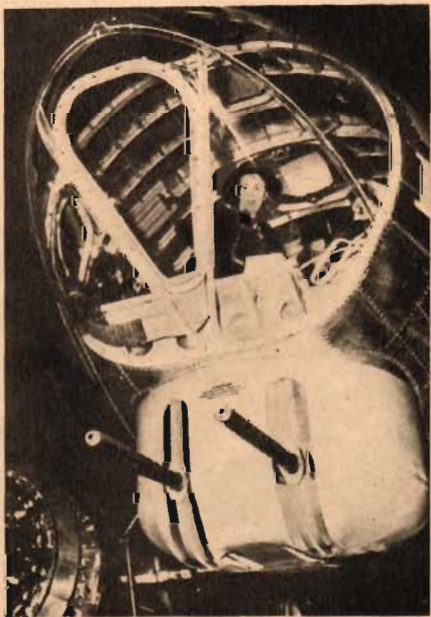
FLYGNytt

från ALLA FRONTER

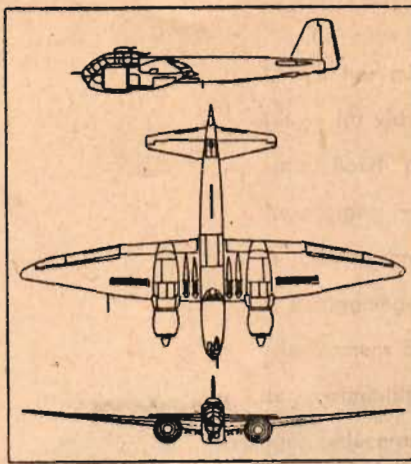
24,53 m. Vingytan är 68 m² och flygvikten inte mindre än 18 400 kg, med en bomblast på 3 700 kg. Detta är sensationellt högt för ett 2-motorigt plan. Vingbelastningen är 270 kg/m². INTERAVIA, varifrån uppgifterna äro hämtade, anser det troligt att DO 217K2 på grund av svårigheterna att starta med så hög vingbelastning är utrustad med särskild starthjälp (förmodligen raketaggregat, Reds:s anm.) vid full bomblast.

BOAC under 1943

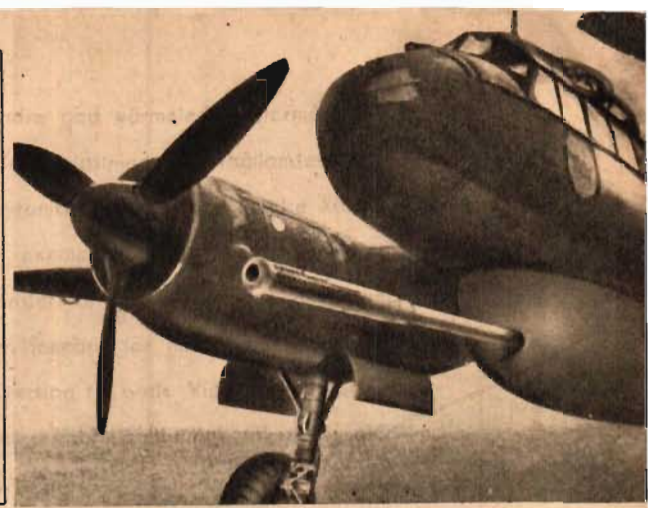
Brittish Overseas Airways Corporation (BOAC), det under kriget enda aktiva engelska och av brittiska regeringen kontrollerade trafikflygbolaget, som bl a har hand om kurirtrafiken på Sverige, redovisar följande imponerande verksamhet under 1943: Antal flygkilometer omkring 20 116 000, vilket är 25 % mer än 1942, antal passagerare 65 667 (31 % ökning), post 1 271 ton och frakt 3 975 ton. Inte mindre än 15 000 personer är engagerade i BOAC-vars flyglinjer med en sammanlagd längd av över 80 000 km, d v s 2 gånger jorden runt vid ekvatorn, bl a omfatta färjetrafik över Nordatlanten, ännu en atlantlinje från England till Baltimore, reguljära linjer i Västafrika och mellersta Östern, »hästskolinjen» från Durban, Sydafrika, till Kairo och Kalkutta, två transafrikanska linjer samt ett nätverk av flyglinjer till Främre och Mellersta Östern.



En närbild av det hakorn, som monterats på senaste versionen av »flygande fästningen». — Boeing B-17G.



T h här ovan Junkers Ju 88 med grovkalibrig pansarvärnskanon. — T v översiktsritning enligt INTERAVIA av Junkers Ju 188.



UTVECKLINGAR AV JUNKERS JU 88

Som FLYG:s läsare veta finns det en hel rad olika versioner av Junkers Ju 88. Där finns bl a Ju 88A den ursprungliga horizontal- och störbombtypen, vars version för tropiska fronter fått beteckningen Ju 88A4 och versionen med något större spännvidd kallas Ju 88A6. Ju 88C och Ju 88C6 äro långdistans- och nattjaktplan och Ju 88D speciellt avsett för fjärrspaningsfotografering. Nu finns det en tidigare icke känd version, vars beteckning inte tillkännagivits som har en grovkalibrig pansarvärnskanon i blistern under nosen. Ju 88 gör följaktligen också tjänst som pansarvärnsflyg och är utan tvekan ett av världens mest användbara flygplan. Kalibern på den grova kanonen har inte offentliggjorts men det är sannolikt en 37 mm (kanske grövre) kanon, som monterats in.

Medan tidigare versioner av Ju 88 varit utrustade med 1 200 hk Junkers Jumo 211 12-cylindriga radmotorer meddela nu brittiska rapporter om Junkers Ju 88F, som

är utrustad med 1 600 hk BMW 801 luftkylda 14-cylindriga dubbelstjärnmotorer. Denna typ igenkännes därigenom att främre och övre delen av kabinen är helt transparent. Ju 88F är midvingad liksom Ju 188, vilken omnämns i FLYG nr 2 och 3/44. Även denna typ är utrustad med 2 st BMW 801-motorer på 1 600 hk, har större spännvidd och spetsade vingar samt högre hastighet och en bomblast på inte mindre än 3 500 kg.

Frå Ju 88F har Ju 288 utvecklats. Det är ett långdistansjaktplan eller medeltungt bombplan. Ju 288 skiljer sig från föregående versioner genom sina breda vingar (mindre spännvidd men större vingyta) och är försedd med dubbelt stjärtparti med nästan triangulära fenor. Följande uppgifter ha publicerats i engelska tidningar: motorutrustning 2 st BMW 801 på 1 600 hk, spännvidd 18,29 m, längd 14,32 m, höjd 4,70 m, vingyta 54,25 m², maxhastighet 499 km/t.

Till Ryssland

Douglas Aircraft Company har meddelat att inte mindre än 2 000 st Douglas DB-7 »Havoc» tvåmotoriga låganfallsplan (A-20) hade flugits till Ryssland via Alaska vid slutet av januari detta år. Hundratals Douglas transportplan ha gått samma väg.

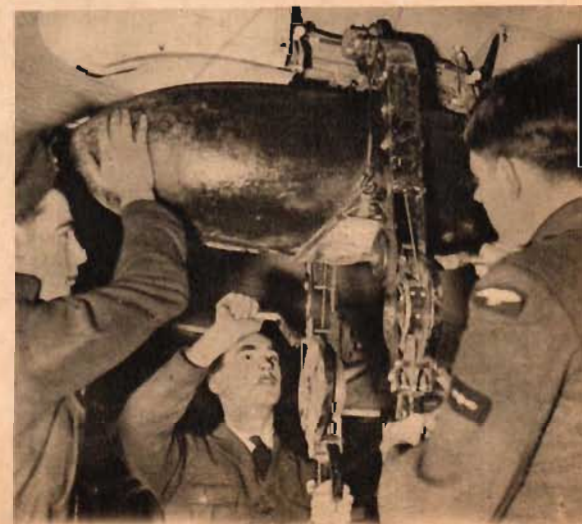
»Mosquito» jaktbomb

De Havilland Aircraft Co skriver till FLYG och talar om att »Mosquito» numera finnes i en ny jaktbombversion, som tar en 229 kg bomb under vardera vingen och dessutom 458 kg bomber i bombschaktet. Därigenom har denna nya version dubbelt så stor bomblast som den ursprungliga obebäpnade bombversionen trots att den är utrustad med 4 st 20 mm akan och 4 st 0,7 mm ksp. Den ursprungliga »Mosquito»-bombaren accepterades av Air Ministry julen 1939. Den hade 458 kg bomber, ingen beväpning, jaktplanshastighet och en flygsträcka på 2 413 km. Så småningom fann man, att man kunde få in 4 st 229 kg bomber i bombschaktet istället för 4 st 115 kg. När jaktversionen konstruerades försågs denna först med 2 st 115 kgs och senare med 2 st 229 kgs bomber bakom beväpningen. Ännu något senare fick denna »Mosquito»-version extra bränsletankar under vingarna och slutligen alternativt med dessa först en 115 kgs och nu senast en 229 kgs bomb under vardera vingen.

Douglas går vidare

Douglas Aircraft Co i Santa Monica, Kalifornien, vilar ingalunda på sina otvetydiga lagrar utan går vidare. Bland nya transporttyper, som redan börjat levereras eller äro under tillverkning kunna nämnas Douglas C-67, som är en transportversion av det aldrig i tjänst insatta tvåmotoriga bombplanet Douglas B-23 »Dragon», som är utrustad med 1 600 hk Wright »Cyclone 14»-motorer och endast byggdes i 23 exemplar. Douglas C-68 och C-84 äro specialversioner av DC-3. Slutligen bör nämnas Douglas C-74, en 4-motorig typ som sannolikt är en transportversion av det alltför långsamma och misslyckade experimentbombplanet B-19.

En 229 kgs bomb monteras under vingen på ett »Mosquito»-jaktbombplan.



Aeken som måste flyga.



KAPITEL I.

Solen går upp över Karlbergafloottiljens flygfält. Trots den tidiga timmen är det liv och rörelse över hela fältet. Fyratusen par raska fötter river upp jorddammet och tvåusen käkar arbetar intensivt. Trivseln är stor, och här och var ur hopen stiger då och då ett ljudligt och utdraget »B-ä-ä-ä». Flottiljens stammanställda ullfår gör sin plikt.

På luckorna i förläggingsbarackerna hörs dock en annan melodi, medan junivärmen så sakta börjar tränga in genom öppna fönstren. I flygkorpralen Stickan Olins lucka är kören särskilt samspelt. Där huserar nämligen flottiljens speciella kvartett, Stig Olin, förstemeckare, Kurre Bergström, som tror sig vara flygskytt, Svenne Lindgren, signalist, och Kalle Persson, spanare. Vad han hittills spanat upp är inte mycket att tala om, men det vägar nu ingen säga. Den Olinska luckan är den mest hårdfjälade på hela flottiljen och man mår bäst av att behandla invånarna med försiktighet och högaktning.

Det var Olin som skrapade ihop gänget. Efter långvarigt sökande och sovrande och med stor varsamhet plockade han ut dem en och en tills slutligen kvartetten var fulltalig. Och det blev ett gäng! Ett gäng som man kunde trivas med. Grabbar som kunde sitt jobb, som man inte behövde skämmas för och som behöll den speciella stil som Olin själv företrädde. Så var gänget beskaffat utåt. Men i det inbördes snacket kunde det rätt som det var klinga andra accord. I synnerhet från Lindgren. Hade Olin en bred käft, så var sällan Lindgren mer än ett gläfs efter i de ibland rätt svaveldoftande dispyterna. Bergström orkade mera sällan intellektuellt medverka annat än med en eller annan lugnande glosa på sin trygga värmländska, och Jansson sekunderade honom genom att bara hålla mun. Ja, sådan var gängets melodi.

Vi finner våra fyra vänner på väg över flygfältet. De hinner inte många steg förrän en kraftig stämma kallar:

— Olin!

Gänget känner igen tonfallet. De snurar



Ovan: Han hade fått en lektion i Link-trainern och felprocenten hade aldrig varit så låg. — Nedan: Timmarna före övningen fördrev gänget i divisionens dagrum. Stig Olin satt som vanligt lutad över en bok. Den här gången var det en lärobok i — navigation.



SVENSKT ORIGINAL

Av H. Victorin—T. Enwall

runt i stram giv akt och hälsar sin chef, Allan Börje. Det är utan tvekan den rätta chefen för ett gäng av kvartetts kaliber. Börje är flottiljens smartaste officer och vad han inte vet, det vet heller inte gänget. Med andra ord. Löjtnant Börje kan sitt yrke. Och det är tillräckligt för att ha gänget med sig i alla väder. Utan trams, spontant och villigt, så'n är gängets melodi.

— Jo, Olin, de blir nattövning i natt. Kärran klar klockan 2200.

— Ja, löjtnant!

Börje småskrattar med en glimt i ögat och säger:

— Synd på Olins eget övningsprogram för kvällen. Va ska nu bönan säga?

Olin kastar en snabb blick omkring sig med högre färg på kinderna och svarar:

— Ingen risk löjtnant, vi har andra planer för kvällen. Vi ska ha diskussionsafton.

— Diskussionsafton, svarar Börje förvånad. — Det var som katten. Har ni börjat med nån korrespondenskurs?

— Nja — nej saken är den att vi tänker lära nära grabbar på luckan bredvid lite hyfsning.

Timmarna före övningen fördriver kvartetten i divisionens dagrum. Allt eftersom tiden lider försvinner den ena efter den andre av de permissionsklädda kamraterna in till staden, fröjderna och flickorna. Kvar är till slut endast gänget. De småpratar om morgonens händelser. Det vill säga, inte Olin. Han sitter tyst försjunken i en bok. »Navigationslära» står det på pärmen.

— Säg grabbar, finns de någe tjugigare än nattflygning. Jansson stirrar ut genom det öppna fönstret upp mot den molnfria rymden medan han talar. — Ja, de vill säga. De är ju inte så trevligt en onsdagskväll, eller va säger du Stig? Förresten du kan väl inte säga så mycket, du som får vara med så sällan.

Olin blänger upp ett ögonblick från sin bok på Lindgren. Piken känns.

— De kanske kommer en dag, då jag också flyger. Bara med den skillnaden att jag sitter som förare!

Gängets gapskratt kommer spontant.

(Forts. på sid. 29.)

Så här ser R. A. F:s nyaste och tyngsta »kvartershomb» ut. Den väger inte mindre än 12 000 lb, d v s 5 508 kg, och har på bilden härintill placerats framför den Avro »Lancaster III», som skall forsla den till ett mål på tyskt eller ockuperat territorium. »Lancaster III» är försedd med 4 st Rolls Royce »Merlin 28»-motorer och har dessutom större bombtrum än »Lancaster I och II» just för att kunna härbärgera dessa tyngsta bombmonster. »Lancaster III» har varit i tjänst någon tid och bilder ha tidigare publicerats men först nu har typsiffran och motorutrustningen offentliggjorts. Några uppgifter om prestanda ha dock ännu inte släppts ut av brittiska flygministeriet.



KRIGET I LUFTEN Av AVIATOR

Slutet av mars medförde i *Västeuropa* några av Bomber Commands största mörkeroperationer. Den 22/3 fälldes för första gången 3 000 ton bomber mot ett och samma mål, nämligen Frankfurt a/M.; 33 bombplan förlorades. Den 24/3 kom ett nytt stort anfall på Berlin av 1 000 flygplan med 2 500 ton och 73 flygplan fällda. Betydligt mindre förluster uppkommo vid ett överraskande anfall på Essen några dagar senare, det första sedan slaget om Ruhr avslutades 1943; endast 9 bombplan av 800 förlorades. Förlustrekordet slogs emellertid den 30/3, då 94 bombplan fälldes av högst 900 som anfölo Nürnberg med 3 000 ton bomber i klart väder och halvmåne. Vid detta tillfälle synes luftvärnet ha använt nya ammunitionslag både för belysning och beskjutning av flygplan. På de nämnda fyra storanfallen fälldes 11 000 ton bomber och förlorades 210 bombplan, eller 52 ton per förlorat bombplan, vilket är något ogynnsammare för bombförbanden än genomsnittet 1943 under mörker. Sammanlagt förlorade Bomber Command i mars 283 bombplan, amerikanarnas förluster oräknade.

Åttonde flygkåren riktade storanfall mot Frankfurt a/M., Berlin, Schweinfurt och Braunschweig och fick tack vare gynnsamt, d v s molnigt väder mindre förluster än vanligt. Under några dagar i slutet på månaden anfölls flygplatser i Frankrike i stor skala. Det var denna gång inte fråga om jaktbaser vid Kanalkusten utan om fält längre in, vid Chartres, Reims, Tours, Dijon, Bordeaux, från vilka sannolikt tyska bombanfall mot England utgä. 500 bomb- och 500 jaktplan deltog i dessa operationer.

Den 1/4 företogs ett anfall mot sydvästra Tyskland, varvid 50 à 60 Liberators av misstag överflögo Schweiz och fälde bomber mot staden Schaffhausen där ett 30-tal personer omkommo.

General Doolittle förklarade att åttonde och nionde kårerna tillsammans på två månader förstört 2 100 tyska flygplan och fält 37 000 ton bomber, därav 26 000 mot rikstyskt område. 16 stora flygindustrier skulle därvid ha satts ur funktion.

Under veckan 9/3—15/3 fälldes 13 500 ton bomber över Tyskland av engelsmän och amerikanare tillsammans, därav

6 000 ton mot Frankfurt a/M. som nu ryckt upp bland de mest förstörda städerna. Under loppet av det intensivaste dygnet flögo 5 000 flygplan över Tyskland och fälde 6 000 ton.

Ett exempel på god engelsk flygspaning eller underrättelsetjänst gavs den 30/3, då ett tyskt trupptransportfartyg på 15 000 ton, tydligen med mycket värdefull last, eskorterat av tre luftvärnsfartyg och en jaktdivision, utanför norska västkusten anfölls med flygtorpeder av en Beaufighter-flottilj. Enligt engelsk uppgift erhöles två träffar mot två förlorade plan. Tyskarna rapporterade 7 nedskjutna plan av 18 och inga skador på konvojen.

Tyska motanfall mot England riktades under mörker mot Hull och Bristol samt i mindre skala mot Londonområdet. De tunga bombplanen använde nu ungefär samma taktik som engelsmännen, d v s till tiden koncentrerade anfall med tunga bomber och brandbomber samt vägledning med målmarkerare.

Från *östfronten* kom sporadiska meddelanden om flygvapnets medverkan i markstriderna. På tyskt håll hade flyg insatts särskilt på ukrainska fronterna, där stridsvagnar och fordon voro anfällsamma. Särskilt vid ryssarnas flodövergångar insattes flyg för att fördröja. Ryssarna framhöll emellertid att deras jaktflyg i huvudsak kunde hålla fienden i luften undan. Stukaflygaren major Rudel fick tyska krigsmaktens högsta ordensutmärkelse efter att ha utfört 1 800 flygningar mot fienden och förstört 200 stridsvagnar. Ryska stormoviks i 100-tal deltog överallt i offensivförberedelser och därpå följande förföljning. Den 30 mars rapporterade tyskarna ett bakslag för ryssarna vid Narva, där flera divisioner rivits upp med hjälp av låganfallsflyg.

På *Medelhavsfronten* var det lugnare än vanligt i luften. Inga nya strategiska företag mot Österrike förekommo efter de förlustbringande anfall utan jakteskort, som gjorts tidigare. Månånda var det brist på långdistansjaktplan, som höll tillbaka. Cassinofronten visade sig trots det stora flyganfallet den 16/3, omöjligt att genombruta. Här har flygöverlägsenheten icke varit nog för att övervinna försvarets gynnsamma positioner i bergen. Erfarenheterna häri-

från böra tacksamt annoteras i länder, som måste räkna med underlägsenhet i luften men kunna dra fördel av svår terräng.

I övrigt pågick järnvägsbekämpning mot trakten av Rom och i norra Italien, samt de vanliga anfällen på sjöfarten i Adriatiska och Egeiska haven. Det olyckliga Sofia fick uppleva ett nytt stort bombanfall den 30/3, enligt uppgift mot järnvägsnät.

Tyskarna rapporterade ett par lyckade anfall mot sjöfarten, både utanför brohuvudet och vid algeriska kusten. Den 31/3 skulle 11 fartyg på 74 000 ton ha sänkts eller svårts skadats av tyska torpedplan.

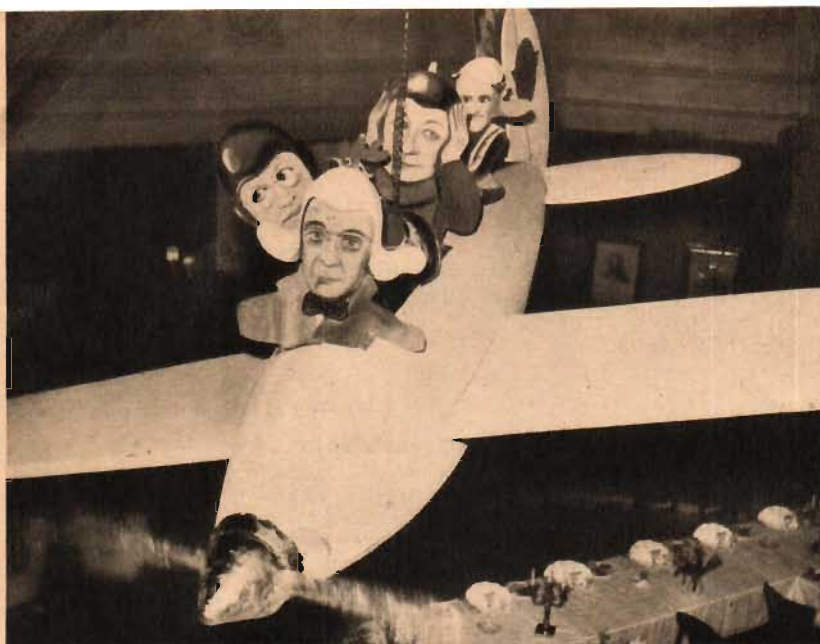
I *Fjärren Östern* blev det japansk i stället för brittisk offensiv i Burma. De från luften i japanernas rygg landsatta trupperna skulle enligt japansk uppgift vara på väg att inringas och likvideras. Deras chef general Wingate omkom, då hans flygplan i dåligt väder krossades mot en klippvägg. Trots klar allierad överlägsenhet i luften trängde japanerna långt in i den indiska provinsen Assam.

I sydöstra Stilla havet gjorde amerikanska flottans hangarfartyg under stark eskort en ny djärv framstöt, denna gång mot Palau i västra karolinerna, 3 000 km från sin nya bas i Marshallöarna, 7 400 km från huvudbasen Hawaji samt 3 000 km från Tokyo. Japanska flottan lyste alltjämt med sin frånvaro. Japanernas stora bas Truk i Karolinerna började regelbundet anfallas av sjunde flygkårens landbaserade bombplan som likaledes flyttat fram till Marshallöarna.

På nyerövrat område i Nya Guinea hade amerikanska ingenjörstrupper på tre månader byggt ut en stor bas, vars nya flygfält fått banor på 2 400 m längd.

För övrigt pågick den vanliga bas- och sjöfartsbekämpningen. Vid ett tillfälle sänktes en japansk truppkonvoj i Bismarckhavet av 200 bombplan i låganfall.

Från *produktionsfronten* meddelas, att Fordfabrikerna i Willow Run nu tillverkat sina första 3 000 Liberatorplan. Leveranserna ligger något före programmet. Amerikanska skeppsvarv uppgavs ha färdigställt 50 »baby flat tops» för amerikanska flottans konvojtjänst och 38 för engelska flottan. 2-4-1944.



26 GÅNGER JORDEN RUNT

När Norrköpings automobil- & flygklubb vid årsmötet den 11 mars firade sitt 20-årsjubileum kunde ordföranden, konsul Birger Månsson, tala om att klubbens flygplan intill utgången av 1943 flugit sammanlagt 6 983 timmar, vilket motsvarar en sträcka av mer än 26 gånger jorden runt. I jubileumsbanketten på Standard Hotel deltog 150 personer, däribland representanter för KSAK, KAK, luftfartsmyndigheten samt de lokala försvarscheferna. Överste Enell i KSAK gav NAFK det vackra betyget att klubben är ett skolexempel för hela landets flyg.

Klubbens stora flygplanpark är ett bevis på att man verkligen lagt ned ett oerhört arbete inom Norrköpings civilflyg. NAFK ägde vid 1943 års utgång 5 motorplan (2 Klemmar, 2 Hornet Mothar och 1 Caudron Pelican) och 9 glid- och segelplan (därav 1 Kranich, den första svenskygda). Segelflygverksamheten under 1943 med 129 erövrade diplom placerade klubben i toppen bland de svenska flygklubbarna. Sammanlagda medlemsantalet i klubben var 479 i slutet av 1943.

Klubbens förtjänsttecken utdelades av ordföranden till de mera aktiva medlemmarna. Förtjänstmedaljen tilldelades vice ordföranden, byggnadschefen G. Östman, och segelflygets store donator, disponent Karl W. Hansson. Guldplaketten tilldelades borgmästare C. J. Reventberg, direktör

Gösta Ahlén, konsul Hugo Blom, advokat G. Hökerberg, direktör Thom Andersson och advokat Rolf Halvorsen, Silverplaketten tilldelades ingenjör Heinz Kipp, och motorflygsektionens ordförande, red. Evald Gustavsson. Bronsplaketten gick till direktör Sölve Skerfving, Carl-Gunnar Carlsson, ingenjör Bertil Brunnerup, folkskollärare Johan Blomberg, Tony Andersson, bokhandlare Karl Sörlin, ingenjör Erik Sellgren, Rune Frisk, Sven Ekfeldt och köpman Börje Mellgren. Ordföranden i segelflygsektionen utdelade därpå tre priser för bästa segelflygprestationerna under 1943, nämligen till Olle Björling för uthållighetsflygning över Norrköping samt till Johan Blomberg och ing. Kipp för rekordflygningen med Kranich Norrköping-Växjö. I övrigt kan nämnas ett utmärkt föredrag av major Lage Thunberg om en flygning nattetid med bilder till Sverige från engelske kungens kröning.

Vid årsmötet före banketten förrättades styrelseval: konsul Birger Månsson ordförande, G. Östman vice ordf., och ordf. i segelflygsekt., Rolf Halvorsen sekr., G. Hökerberg skattmästare, red. Evald Gustavsson ordf. i motorflygsekt., S. Ekfeldt ordf. i modellflygsekt., Gunnar Carlsson tävlingsledare, C. O. Egnell förste klubbmästare, Gustaf Ericsson andre d:o, K. W. Hansson och Lage Thunberg.

Raketutveckling

Den tyske artillerigeneralen Paul Hasse har i ett uttalande konstaterat: »Utvecklingen av raketvapnet, vilket i allt större

utsträckning användes i mark- och luftstrider, är ännu inte slut. Alla stormakterna arbeta intensivt på att utveckla detta vapen till en fantastisk effekt och räckvidd. Den tyska tekniken har ledningen.

LUFTFÄRDFÖRSÄKRINGAR

tecknas av följande till Den Nordiska Poolen För Luftfärdförsäkring anslutna bolag

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

Vid Norrköpings automobil- & flygklubbs 20-årsjubileum pryddes bankettsalen av detta flygplan, som med snurrande propeller svävade över gästernas huvuden. Planet bemannades med karikatyrer av fem klubbpampar, framifrån G. Östman, K. W. Hansson, Birger Månsson, H. Kipp och R. Halvorsen.

KRING LUFTKRIGET

Japansk "harakiri"

En officiell japansk källa i Tokio har enligt den tyska tidskriften »Flugwehr und Flugtechnik» meddelat, att under de 2 första krigsåren inte mindre än 1 203 japanska piloter avsiktligt störtat sina flygplan mot fiendliga fartyg. Japanerna uppge sig ha sänkt inte mindre än 27 hangarfartyg samt skadat 12 st. 5 158 amerikanska plan sägas ha förstörts. Uppgifterna ha icke bekräftats från amerikanskt håll.

Vapen mot "radar"

Tyskarna ha hittat på ett nytt sätt att söka desorientera den engelska radiolokaliseringen (radar). De tyska bombplanen släppa ut tusentals »jättekonfettis» som sakta dala till marken. De äro cirka 6 dm långa och ungefär 2 cm breda och bestå av två lager svart papper och mellan dem tennfolium. Avsikten är att de engelska »radar»strålarna skola reflekteras mot dessa blad och därmed leda den engelska jakten åt fel håll. Inga uppgifter ha offentliggjorts om effektiviteten hos detta nya motmedel mot »radar».

Raketplan i USA

Kapten Ezra Kotcher i amerikanska arméns flygvapen har i en artikel uppgivit att ett jaktplan försett med extra raketaggregat har börjat tillverkas för träningsändamål. Raketaggregaten ökar jaktplanets normala hastighet med minst 160 km/t och detta gör nu omkring 725 km/t. Försöksplanet är ensitsigt och försett med nos-hjul. Det har betydligt färre instrument än normalt. På avstånd hörs det som ett tåg nattetid men kan knappast höras när det är rakt över ens huvud. När det har passerat låter det »som en trött dödsand» (like a tired banshee).

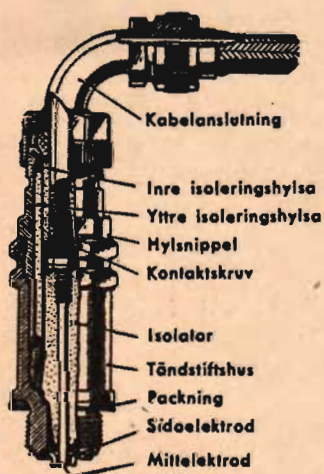
Ett tons jaktbomb

Allierade högkvarteret meddelar den 22 februari att Thunderbolt-jaktplan nu kunna ta en 500 kgs-bomb under vardera vingen, en bomblast som tidigare varit otänkbar för enmotoriga bombplan.

Brandbomb mot bombplan

Besättningar på amerikanska Liberator-bombplan, som den 23 februari angrepp industrier i Österrike, ha rapporterat att de anfölls av tyska jaktplan av typ Junkers Ju 88, vilka flögo över dem och fällde brandbomber. Andra jaktplan voro utrustade med raketbomber.

FLYG- TÄNDSTIFT



Pyranit, det keramiska isolatormaterialet i Bosch flygtändstift, har de termiska egenskaper, som fordras för ett pålitligt flygtändstift; god värmeledningsförmåga, motståndskraft mot temperaturvariationer och lämplig värmeutvidgningskoefficient.

Utslagsgivande för Bosch-stiftets arbetsområde är det s. k. värmetalet. Isolatorfotens utformning är av största betydelse för detta värmetal. Ju mindre den yta är av tändstiftet, som utsättes för värme — kort isolatorfot, i sockeln indragna elektroder etc. — och värmets också lättare kan avledas, desto högre värmetal har tändstiftet.

Pyranitisolatorns goda värmeledningsförmåga tillåter en ändamålsenlig dimensionering av Bosch-stiftets isolatorfot. Vid samma värmetal är isolatorfoten relativt lång i jämförelse med isolatorfoten på tändstift med isolatormate-

rial, som har mindre god värmeledningsförmåga. Pyranitisolatorn får vid låg belastning en förhållandevis hög temperatur. Bosch pyranitstift äro därför mindre känsliga för beläggningar — exempelvis avlagringar av blytetraetyl, som tillsätts bränslet för att öka oktantalet — med den risk beläggningen innebär för misständning på grund av tändströmmens överslag till gods. Vid högre belastning avleder pyranitstiftet snabbt värmets och risken för glödtändningar reduceras.

Bosch pyranitisolator har stor termisk hållfasthet; den är okänslig för de kraftiga temperaturvariationer, som tändstiftet utsättes för — temperaturvariationer, som ligga mellan c:a 2.000° C i tändningsögonblicket och c:a 60° C, när ny bränsleluftblandning kommer in i cylindern.

Slutligen får inte isolatormaterialets utvidgningskoefficient skilja sig för mycket från materialets i tändstiftshuset, då det annars uppstår risker för otäthet. Pyranitisolatorns utvidgningskoefficient har i det fallet ett gynnsamt värde.

Bosch-fabriken har mycket lång och grundlig erfarenhet av flygelektriska tillbehör tillverkade efter principen om oöverträffad

BOSCH-kvalitet

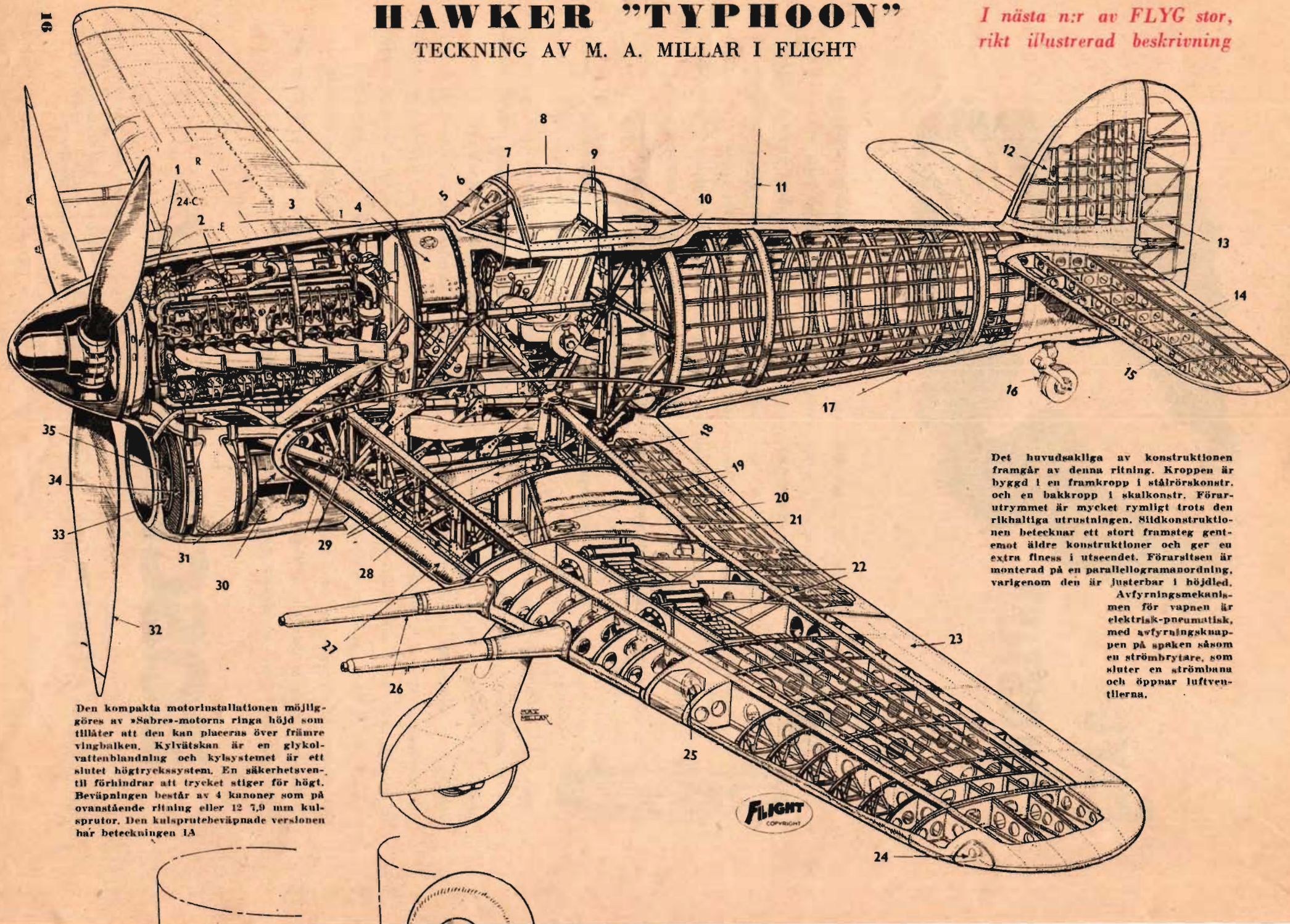
AKTIEBOLAGET ROBO • STOCKHOLM 7

Aktiebolaget Robo representerar Robert Bosch G. m. b. H. och kan erbjuda Eder sakkunskap och all tänkbar service, när det gäller Bosch-fabrikens tillverkningar.

HAWKER "TYPHOON"

TECKNING AV M. A. MILLAR I FLIGHT

I nästa n:r av FLYG stor,
rikt illustrerad beskrivning

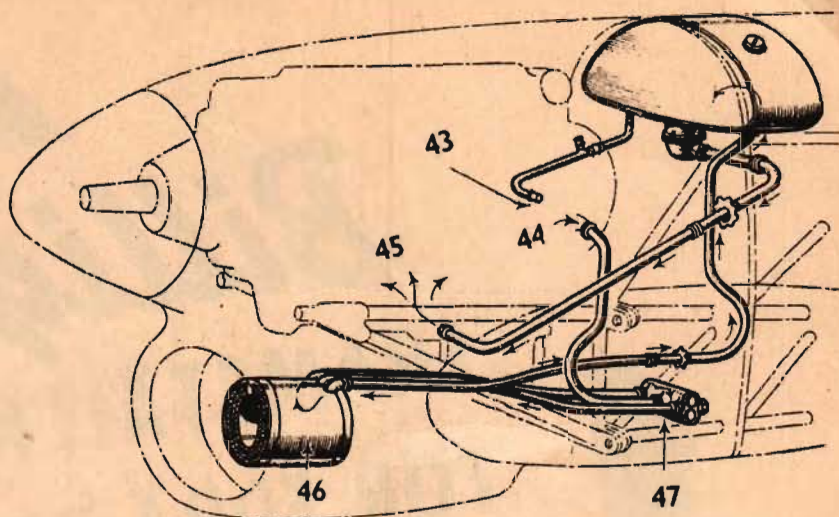
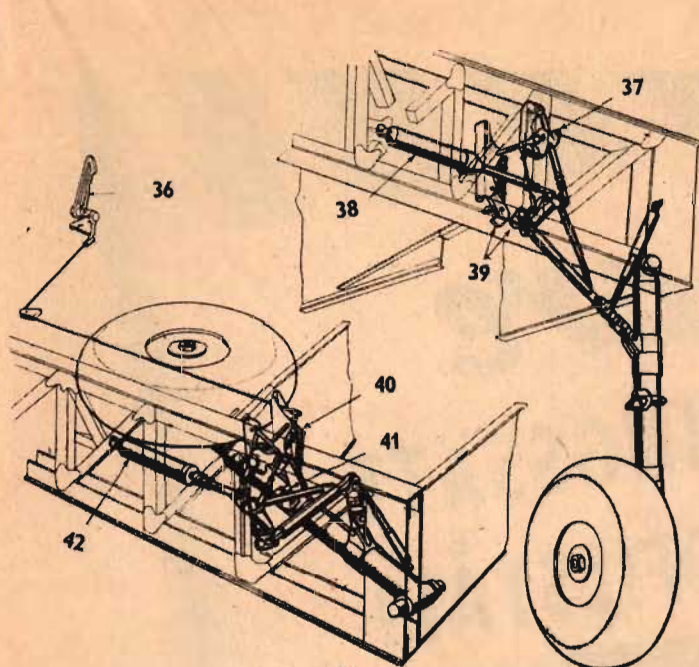


Den kompakta motorinstallationen möjliggöres av »Sabre»-motorns ringa höjd som tillåter att den kan placeras över främre vingbalken. Kylvätskan är en glykolvattenblandning och kylsystemet är ett slutet högtryckssystem. En säkerhetsventil förhindrar att trycket stiger för högt. Beväpningen består av 4 kanoner som på ovanstående ritning eller 12 7,9 mm kul-sprutor. Den kulsprutebeväpnade versionen har beteckningen 1A

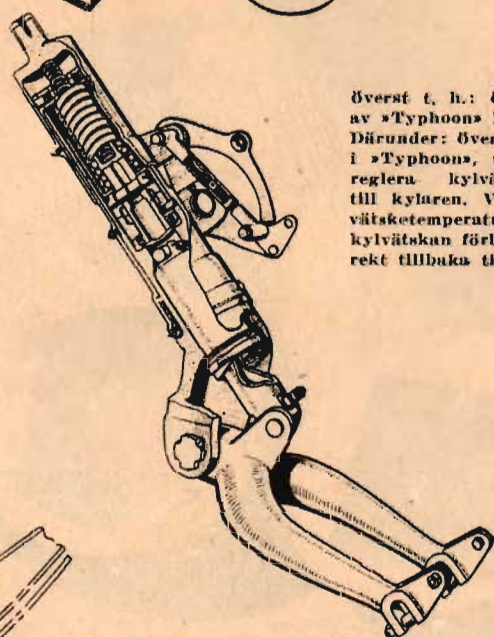
Det huvudsakliga av konstruktionen framgår av denna ritning. Kroppen är byggd i en framkropp i stålörskonstr. och en bakkropp i skalkonstr. Förarutrymmet är mycket rymligt trots den rikhaltiga utrustningen. Sildkonstruktionen betecknar ett stort framsteg gentemot äldre konstruktioner och ger en extra finesse i utseendet. Förarsitsen är monterad på en parallellogramanordning, varigenom den är justerbar i höjdd.

Avfyrningsmekanismen för vapnen är elektrisk-pneumatisk, med avfyringsknappen på spåken såsom en strömbrytare, som sluter en strömbana och öppnar luftventilerna.

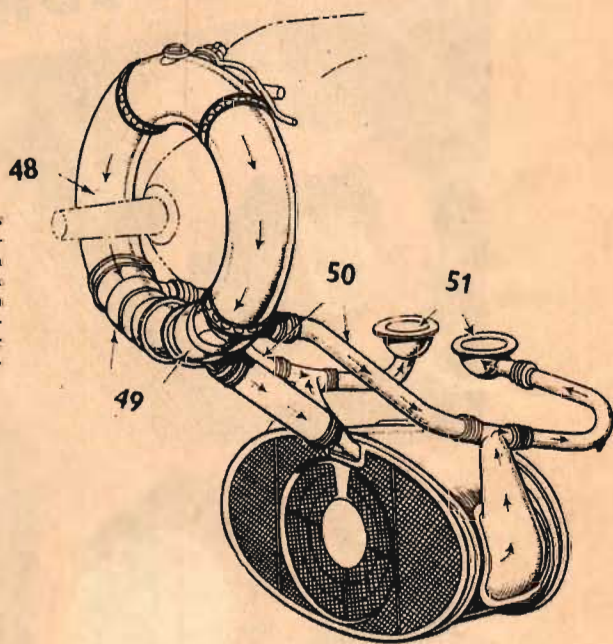
FLIGHT
COPYRIGHT



Här ovan: Landningsstället i utfällt och infällt läge. Landningsställets vridningsaxel bildar vinkel både med vertikalkal- och horisontalplanet, så att hjulet i infällt läge kommer bakom vings fram balk. — T. h.: Genomsnittsskärningsritning av Dowtysporren. — Nedan: Sporrhjulet av Dunloptyp är monterat på en Dowtystötdämpare och infälles uppått framåt, som framgår av den övre skissen.

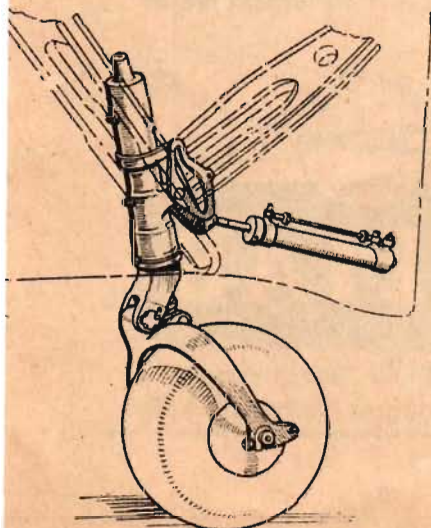
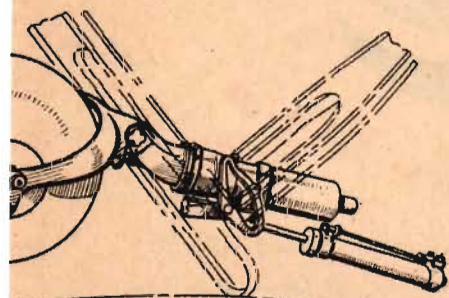


Överst t. h.: Översiktsskiss av »Typhoon» kylsystem. — Därunder: Övertryckssystem i »Typhoon», termostaterna reglera kylvätskemängden till kylaren. Vid låga kylvätsketemperaturer passerar kylvätskan förbi kylaren direkt tillbaka till motorn.



»TYPHOON»-DETALJER

- | | | |
|-------------------------------------|---|---|
| 1. Kylvätsketank. | 18. Utrymme för landningsställ. | 35. Luftintag till kylare och för-gasare. |
| 2. 24-cylindrig Napier Sabre-motor. | 19. Huvudbalkar. | 36. Nödutfällningspedal. |
| 3. Sidroderpedal. | 20. Landningsklaff. | 37. Låsmekanism. |
| 4. Oljetank. | 21. Självätande bränsletank (huvudtank). | 38. Hydraulisk cylinder. |
| 5. Skottsäker vindruta. | 22. Ammunitionsmagasin | 39. Låskrok. |
| 6. Reflexsikte. | 23. Skevroder. | 40. Låsmekanism. |
| 7. Spak. | 24. Navigationsljus. | 41. Låskrok. |
| 8. St.d. | 25. Landningsstrålkastare. | 42. Hydraulisk cylinder. |
| 9. Pansarplatta. | 26. Kanoner. | 43. Överströmningsrör för olja. |
| 10. Varmluftledning till kaberna. | 27. Självätande bränsletank (reservtank). | 44. Rör för kylvätska till kylaren. |
| 11. Antenn. | 28. Hydraulisk cylinder för landningsstället. | 45. Rör för kylvätska till motorn. |
| 12. Fena. | 29. Vingkoppel. | 46. Oljekylare. |
| 13. Sidroder. | 30. Kylklaff. | 47. Regleringsventil för olja. |
| 14. Höjdroder. | 31. Luftintag till förgasaren. | 48. Kylvätsketank. |
| 15. Stabilisator. | 32. Propeller, Constant speed, hydromatic. | 49. Termostater. |
| 16. Indragbart sporrhjul. | 33. Oljekylare. | 50. Överströmningsrör för kylvätska. |
| 17. Kropp i monocoquekonstruktion. | 34. Kylvätskekylare. | 51. Kylvätskepumpar. |



Billigare FRAMSTÄLLNINGSSÄTT FÖR EDRA PROFILSTÅL!



Inom verkstadsindustrin användes för olika ändamål vissa s. k. profilstål, som tillverkas genom urborrning och brotschning av massiva ämnen.

Det har hittills icke varit möjligt att genom kalldragning av rör framställa sådana profiler på grund av svårigheten att genom dragning överföra erforderlig del av godset till önskade partier och därvid erhålla korrekt innerprofil.

SEEFAB har nu löst problemet och levererar sådana profilrör i fixa eller fabriktionslängder. Konferera närmare med oss!

SEE FABRIKS A.-B., SANDVIKEN

SEEFAB tillverkar bl. a.: Rör för flygplan, cyklar och bilar. Rör för den mekaniska och elektriska industrien. Rör- och bandmanufaktur.



Representanter: STOCKHOLM: A.-B. Sandvikens Lager. • GÖTEBORG: Sandvikslagret i Göteborg A.-B. • MALMÖ: Edw. H. Thomée A.-B. • SUNDSVALL: Sandvikslagret i Sundsvall A.-B.



VÄRLDENS BÄSTA FLYGPLAN

FW 190 framför Spitfire IX

Ännu ett danskt inlägg:

FW 190 och Spitfire IX äro väl nästan jämnögda som enstaka jaktplan men manne inte FW 190:s starkare beväpning och bättre manöveregenskaper ger den ett litet plus, som sätter den en aning framför Spitfire IX. Enligt min åsikt kommer Thunderbolt inte alls med här, då dess uppgivna maxhastighet endast kan nås över 9 000 m, där den säkert icke har andra konkurrenter än Me 109 F och G. Thunderbolts hastighet på 5 600 m är enligt DER FLIEGER endast 500 km/t och det är inte nog.

Som jaktbombplan kämpa Hurricane och FW 190 om titeln. De står säkert någorlunda lika bra till. FW 190 är ju betydligt snabbare och har större bomblast, men Hurricanes bomblast är fördelad på flera bomber, vilket synes vara en fördel.

I gruppen långdistans jaktbombplan finns det många kandidater. Jag skulle vilja tippa Messerschmitt Me 410 som vinnare.

Som spaningsbombplan kommer väl Mosquito som nr ett, tätt följd av Me 210, som har större bomblast och bättre beväpning. Ja, det är väl fråga om den inte t. o. m. måste sättas före Mosquito, som dock väl är en aning snabbare.

I klassen medeltunga bombplan är första platsen vikt för Dornier Do 217. Om andra plats kämpa den nya Junkers Ju 188 och North American Mitchell. Manne inte Ju 188 förvisar Mitchell till tredje plats.

Bland störtbombplanen är Ju 87 D den mest beprövade och bästa bland de lätta och Ju 88 bland de tunga, eftersom Do 217 inte kan insättas som störtbombplan i större förband.

När det gäller tyngsta bombplanen är det tydligt att Heinkel He 177 i allmänhet undervärderas. Den har dock längre flygsträcka med stor bomblast än något annat bombplan och hastigheten är utan tvivel i samma klass som Lancasters. Därför sätter jag He 177 först med Lancaster tätt i hälarna.

Bland spaningsplanen står Ju 286 (80 P) i en klass för sig, eftersom den i sig förenar godtagbar hastighet och mycket stor topphöjd.

Bland de landbaserade torpedplanen lägger man märke till Beaufighter, He 111, Ju 88 och Beaufort. Trots sin större hastighet har Beaufighter den allvarliga svagheten att bara kunna ta en torped men jag tror i alla fall att den på inte allt för stort avstånd från sina baser tar tillräckligt många poäng för att placera sig som nr ett, tätt följd av Ju 88. Som fartygsbaserat torpedplan står Avenger ännu så länge i särklass men jag undrar om inte Fairey Barracuda kommer att hota dess ställning.

Som marinjaktplan kommer nog Seafire som nr ett. Dess utomordentliga manöverduglighet, som endast överträffas av två andra moderna jaktplan, uppväger nog den något svaga beväpningen. (Som nr 2 vill jag sätta S-00 och som nr 3 Corsair, tätt följd av Reggiane Re 2000.

Bland armésamverkansplanen sätter jag Mustang som etta. Jag tror att dess hastighet uppväger nackdelen av att vingen ligger under förarsätet, varigenom sikten nedåt minskas. Bland förbindelseplanen sätter jag

METEOROLOGEN...

Forts. fr. sid. 7.

och per radio rapporterar barometertryck, temperatur och luftens fuktighet.

FLYG:s utsände gör ett besök ute hos meteorolog Martin Eriksson på Torslanda för att följa radiosondens dagliga uppstigning till substratosfären. Sonden består av en barometer, en termometer och en fuktighetsmätare samt dessutom en kortvägs-sändare med 10 m våglängd, som drives med hjälp av ett skalkors (ett kors med små skålar i de fyra ekerspetsarna), vilket roterar på grund av den bärande ballongens stigning. Ballongen är av amerikansk modell och har en stighastighet av i medeltal 350 m/sek. Den har en lyftkraft på 1,5 kg men sonden väger bara 0,5 så det räcker bra. Hela apparaten kostar ca 150 kr men ungefär hälften av dem får man tillbaka. Rättsinnige upphittaren belönas med 10 kr.

Radiorapporterna, vilka bestå av olika toner, registreras av meteorologen, som sitter vid en speciell mottagare, allt för invecklad för en vanlig dödlig för att här närmare beskrivas. Så länge skalkorset roterar sänder sonden kontinuerligt sina rapporter och så småningom har meteorologen på sin mottagningsrulle en mängd punkter, vilka förenas - så att barometer-, temperatur- och fuktighetskurvor bildas.

Torslandarekordet för radiosondering är faktiskt ganska vackert. Man har följt radiosonden ända upp till 24 000 meters höjd men sedan till yttermera visso kunnat ta dess rapporter även på nedvägen ända till 1 200 meter över marken, då avskärmningen på grund av jordytans krökning tog bort radiovägarna. Det svenska rekordet håller meteorolog Alf Nyberg vid SMHA i Stockholm med 27 000 m. Världsrekordet har den tyske professorn Wegener med 32 000 m.

Det är särskilt temperaturobservationerna i olika luftlager, som äro betydelsefulla. Vid den allra enklaste temperaturbedömning på höjd beräknar man att temperaturen sjunker 0,55 grader för varje 100 meter men det är inte alls säkert. Särskilt vintertid är ofta temperaturen densamma på 3 000-4 000 meters höjd som vid marken men med ideliga temperaturväxlingar däremellan.

En temperaturstegring på några hundra meters höjd är ingenting ovanligt men mycket viktigt att få reda på, ty dessa sk inversioner innebära att sotpartiklar och andra »utdunstningar» från marken bli liggande i inversionsskiktet, där alltså dis och dålig sikt uppstår.

Men, det är inte bara för flyget som dessa vertikala observationer äro av den allra största betydelse. De äro minst lika viktiga för skjutning med grovt artilleri, då projektilerna gå upp på hög höjd. Man kan helt enkelt säga, att man inte kan skjuta med någorlunda precision ifråga om

Fieseler Storch som nr ett, följd av Vigilant och Ryan Dragonfly.

Som transportflygplan sätter jag Curtiss Commando som nr ett trots dess relativt ringa lastförmåga, som fullt uppväges av dess stora frontduglighet. På andra plats kommer ingen annan än gamla Ju 52:an, som skulle ha blivit etta, om den bara varit litet snabbare. Bland flygbåtarna tar Coronado priset med Mariner som tvåa.

Johs. Busck Lorentzen (Danmark).

artilleripjäser utan vertikala väderleksobservationer.

Belysande är ett experiment som gjordes en vinter vid nära 40 graders kyla. Man ställde två artilleripjäser bredvid varandra för beskjutning av ett mål på 10 000 meters avstånd. Den ena kanonen inriktades med den »vanliga» bedömningen att temperaturen sjunker 0,55 grader per 100 meter och den andra efter radiosondering. Den radiosonderade kanonen träffade prick medan den andras nedslag låg 800 meter från målet.

Flygande meteorologer...

Meteorologerna borde naturligtvis helst sväva omkring i världsrymden och skaffa sig personlig erfarenhet av vädret men hittills ha de med få undantag (militärmeteorolog Oscar Herrlin har på grund av sin långvariga intima kontakt med flygvapnet och tidigare flygutbildning ca 750 timmar i luften) fått hålla sig nästan helt och hållet på marken. Metrografsonderingarna vid flygflottiljerna äro inte nog. Nu är det dock meningen att militärmeteorologerna mera konsekvent skola konfronteras med föremålet för sin obotliga men samtidigt synnerligen värdefulla kärlek. Meteorologerna skola bli flygande.

Meteorologaspiranterna få sin första utbildning vid krigsflygskolan i Ljungbyhed där de gå jämnsides med aspiranterna första året och bli a få grundläggande navigatörutbildning. På sommaren gå meteorologaspiranterna ut till flottiljerna för fortsatt utbildning i 2-sitsiga 1-motoriga flygplan. På vintern blir det studier på SMHA i Stockholm och följande sommar åter navigatörutbildning vid flottilj, denna gång på 2-motoriga flygplan. Efter ännu en vinter vid SMHA kommer utnämningen till meteorolog av 3. klass.

Genom denna utbildning ha väderleksmännen onekligen fått en bättre chans än tidigare att arbeta effektivt samtidigt som det kommit in ett nytt synnerligen intressant moment i deras arbete.

Det lönar sig utan tvekan att närmare studera meteorologernas arbete. En massa gamla och dumma fördomar vädras ut. Tidigare har man nog för all del till fullo insett betydelsen av att det finns meteorologer men inte förrän efter denna intima kontakt har åtminstone undertecknad förstått vilken verklig tjusning yrket har

Bastin.

Engelska raketkanoner

Engelsmännen ha nu talat om att även de ha raketkanoner, vilka framför allt insättas i samverkan med luftvärnsartilleri som försvar mot angräpnade bombplan. Z-kanonerna, som de kallas, finnas i London och ett stort antal engelska städer och ha varit i aktion en lång tid. Raketgranaterna tjuta ungefär som ett expresståg innan det rusar in i en tunnel och se ut som röda, flammande kulor, vilka explodera med betydligt kraftigare »blixtar» än luftvärnsgranaterna.

Den engelska raketgranaten uppfanns för fem år sedan och fullbordades på Jamaica dit kemikerna måste resa för att utprova det nya vapnet under lämpliga väderleksförhållanden. Vid det här laget ha de engelska raketkanonerna, som även betjänas av hemvärnsmän, många nedskjutna tyska bombplan på sitt konto.



Under våra många flygningar för luftvärnet har målkorven ofta sett ut så här. Enbart i försvarets tjänst ha vi sedan krigets början flugit över 13.000 timmar. De erfarenheter samt den träning i precision och regelbundenhet som dessa flygningar över hela landet gett företaget och dess piloter skall komma fredsflyget till godo i de omfattande taxifyglinjer, som Björkvallsflyg planerar. Tänk på det och att Ni själv kan få flyga när freden kommer — flyg med Björkvallsflyg!



Björkvallsflyg

STOCKHOLM



KSAK:s segelflygaring samlad med överste K. J. A. Silfverberg, luftfartsinspektör Tord Angström och tingsordföranden Bertil Florman på första bänken.

NYA VINDAR FÖR SEGELFLYGET

KSAK:s segelflygaring upptakten till en ny epok

Det kändes i luften att något var på väg att skapas när deltagarna i KSAK:s segelflygaring 1944 samlades i Borgarskolan i Stockholm lördagen den 1 april. Vad som höll på att skapas var — det kunde man konstatera vid tingets avslutning — en ny segelflygepok: de friskare vindarnas, de frejdigare initiativens, den mognare utvecklingens och den fastare organisationens tid.

Sedan överste Enell hälsat välkommen på uppdrag av KSAK:s ordförande, prins Gustaf Adolf, som hade förhindrats närvara, utdelades en del av silver-C:na för 1943. Därpå överlämnade förbundssekreteraren i Sveriges Scoutförbund, Bertil Ekeröth, en plakett till KSAK och tackade för demonstrationen på Skarpnäck samt för det goda samarbete som alltid rått mellan KSAK och scouterna. Till ordförande under tinget valdes ingenjör Bertil Flor-

man, ett uppdrag som han skötte på ett utomordentligt sätt.

Den tid som förflutit sedan det förra segelflygaringet, hösten 1941, har medfört segelflygets definitiva genombrott i vårt land: betonade chefsinstruktören löjtnant J. G. Karlsson i en intressant redogörelse för segelflygverksamheten. Han påvisade också vilket värdefullt arbete förra chefsinstruktören kapten Sven Ahblom utfört. »Vi som nu fått träda till skall sträva efter att arbeta vidare efter de spår som han stakat ut.» — — — prov som gjorts med kortvågsradio för segelflygplan ha gett genomgående goda resultat, berättade löjtnant Karlsson vidare. Eventuellt blir det en tävling denna säsong för att få fram bästa möjliga apparatur.

Olympiska regler på Alleberg

Chefsinstruktören meddelade att segelflygtävlingarna på Alleberg i år torde komma att hållas den 21—30 juli. Anledningen till denna sena tidpunkt är att man måste vänta tills skörden bärgats för att kunna disponera ett fält utanför berget för den fria klassen.

Tävlingen sker i två klasser: en klass blir lagtävling med Grunau Baby på Allebergs kalott och en klass individuell tävling med valfri flygplantyp på nämnda extrafält — på berget är det för trångt för båda klasserna.

I Babyklassen få endast rena segelflygare — alltså utan motorutbildning — delta men i fria klassen råda inga sådana restriktioner. Lagtävlingen får sin huvudvikt lagd på målflygning. Poäng erhålles i förhållande till flugen distans längs

T v Sv D-tecknaren Nils Melanders ypperliga »glimt» från segelflygaringet. Tecknaren är förvisso en utomordentlig skytt men här han kanske träffat prick bättre än någonsin.

färdlinjen och om målet uppnås får man 50 % tillägg på poängen. Förarna i denna klass måste göra varannan start och samtliga flygningar som utföras per dag och som ge poängtilldelning medräknas i resultatet. Härigenom blir transportmomentet och markpersonalens insats av största vikt. Målet får bestämmas av laget före starten. Sista dagen blir det troligen höjdtävling kring berget.

I den fria klassen sker tävlingen enligt de olympiska reglerna. Det blir målflygning i förening med antingen hastighets- eller höjdflygning. Föraren måste emellertid komma fram till målet annars blir det inga poäng alls.

Tävlingsledare blir major C. O. Hugosson och även i övrigt torde flygvapnet hjälpa till med personal och materiel. Utan flygvapnets bistånd skulle f ö en så stor tävling ej kunna genomföras, påpekade löjtnant Karlsson.

Motorseglare på tapeten

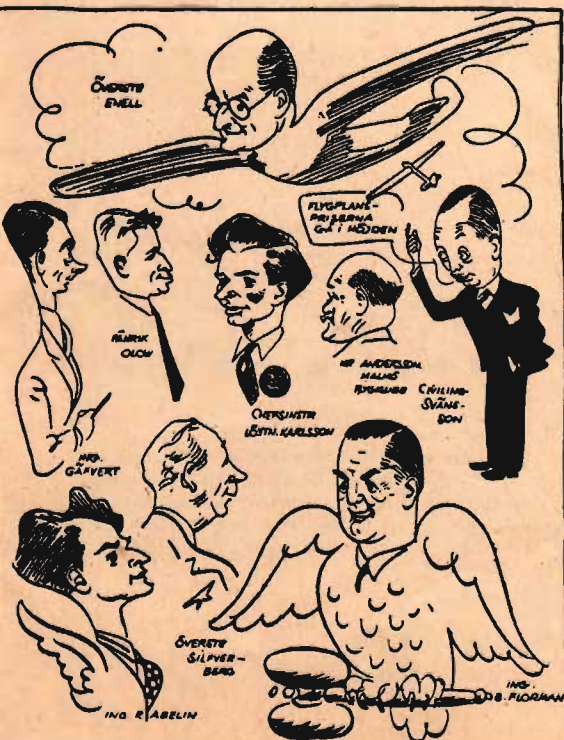
Ett eget flygfält, 9 glidplan och 6 övningssegelplan samt ett par motorseglare bör varje större segelflygklubb ha för att

verksamheten skall bli rationell, ansåg den store segelflygekonomen och entusiastien civiling, Karl Svänsson, Stockholms segelflygklubb, i ett anförande om flygklubbarnas materiellfråga. Dessutom måste man ha ordentligt med reserver så att utbildningen ej behöver stanna av.

Sedan kom ing. Svänsson in på ett ämne som skulle bli föremål för synnerligen livlig diskussion, nämligen tillverkningen av glid- och speciellt segelplan. Priserna äro nu så höga att det inte är klokt och det vore kanske inte så oklokt att klubbarna själva slog sig ihop, satte upp ett centralt materialförråd och byggde sina plan själva. Därvid kunde en klubb tillverka en eller ett par detaljer och en annan klubb ett par andra detaljer. Montering kunde sedan ske vid resp. klubb.

Vid den efterföljande diskussionen vann ing. Svänssons byggförslag en del anklag men många röster höjdes också emot det. Kamrer Runeberg, Aeroklubben i Skånevarnade för sådana experiment, i vilket fall klubbmedlemmarna lätt kunde tröttna helt. I stället borde KSAK undersöka hela landets behov för längre tid så att fabriker kunde lägga upp större serier. Kapten Westlin, Sundsvall, trodde inte heller på denna sorts »serietillverkning» — i stället borde varje klubb få se planet växa fram i sin helhet. Luftfartsinspektören, civiling. Angström, tyckte att det skulle vara egendomligt att slå ihjäl den lilla segelflygindustri som vi fått i gång, då tillvaron av en självständig industri på detta område är synnerligen värdefull. Ryttmästare Gyllensvaan, Skövde flygklubb, gjorde en jämförelse mellan flygindustrien nu och bilindustrien på Thulins tid samt sade sig tro på även den förras framtid.

Hela denna diskussion kan givetvis inte relateras men så mycket kan sägas att den var oerhört givande. Ordföranden summerade med förhoppningen att en löpande-band-tillverkning i framtiden skall pressa



SEGELFLYGETS TEKNIK 9

Av fänrik Bengt R. Olow

UPPVINDARNA

De kraftkällor som möjliggöra segelflygning äro de s k uppvindarna. De vanligast förekommande äro hangvindar, termiska uppvindar och våguppvindar. Under segelflygningens barndom sysselsatte man sig ganska mycket med att söka utnyttja vad man skulle kunna kalla de dynamiska uppvindarna, d v s de differenser i luftens rörelseenergi, som uppkomma vid byig vind, men dessa försök ledde aldrig till några praktiskt användbara resultat.

Innan vi nu gå in på de olika uppvindsarterna och deras utnyttjande skola vi försöka klargöra, vad det är som sker, när ett segelflygplan flyger i uppvind. Planet har ju ingen motor — det måste alltså hela tiden förlora höjd i förhållande till den omgivande luften. Hur kan det då stiga? Jo — hela luftmassan rör sig uppåt med högre hastighet än flygplanet sjunker, varigenom planet visserligen sjunker i förhållande till luftmassan men stiger i förhållande till den fasta marken.

Det råder ofta stor begreppsförvirring ifråga om denna flygplanets relativa rörelse och för att vara på den säkra sidan ta vi fram den gamla kära liknelsen om mannen, som åker i en hiss samtidigt som han kliver nedför en stega. Han startar på den högsta stegpinnen och börjar klättra neråt i samma ögonblick, som hissen börjar gå uppåt. När hissen är uppe i högsta våningen har mannen kommit ned till nedersta stegpinnen. Han har hela tiden klättrat nedåt men ändå stigit. Vid segelflygning är planet mannen som klättrar nedför stegen medan de stigande luftmassorna är hissen.

Om vi anta att hissen stiger med en hastighet av 1,5 m/sek och mannen klättrar nedåt med en hastighet (sjunkhastighet) av 0,5 m/sek, så stiger han i själva verket med 1 m/sek i förhållande till marken. På samma sätt får man ett segelflygplans stighastighet genom att minska uppvindens hastighet med segelflygplanets sjunkhastighet.

Moderna segelflygplan ha en sjunkhastighet på 0,6—0,9 m/sek. En uppvind på 0,6—0,9 m/sek räcker följaktligen för att planet skall flyga utan höjdförlust.

Efter denna inledning kunna vi övergå till själva uppvindarna.

Hanguppvind

Hanguppvinden var den första som utnyttjades för segelflygning. Den uppkommer som bekant på så sätt att vinden av ett terränghinder av något slag, t ex en höjdsträckning — ett s k hang — pressas uppåt. För att denna uppvind skall bli så kraftig som möjligt måste man emellertid ställa vissa fordringar på hanget.

Det bör först och främst vara tämligen långsträckt — i annat fall kan det hända att vinden kilar bredvid hanget istället för över. Vidare bör hanget ha konkav sträckning, ty därigenom pressas vinden mot hangets mitt och uppvinden blir där starkare. En annan betydelsefull faktor är förterrängens utseende. Denna bör vara så jämn och fri från hinder som möjligt — luften framför hanget blir annars turbu-



Fig 1 a. Luftens strömning kring ett hang.



Fig 1 b. Skogen på hangets krön ökar dess höjd.

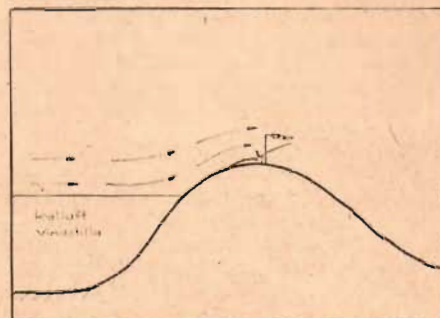


Fig 2. Segelflygning ej möjlig emedan uppvinden försvagas av kallluftskiktet framför hanget.

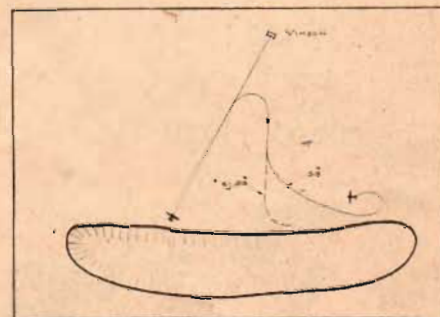


Fig 3. Inflygning på hang från vinschstart.

lent och uppvinden försämras. Vid hang nära kusten förstärkes dessutom uppvinden genom s k friktionsuppvind, som uppkommer genom att luften bromsas upp och får

(Forts. på sid. 31.)



KSAK:s generalsekreterare överste Harald Enell överlämnar silver-C-märket till Birger Nilsson, Halmstads FK.

ner priset till en nivå som t o m Karl Svänsson kan acceptera.

Som sista punkt på lördagens program redogjorde kapten Bertil Odén, Försäkrings AB Fylgia, för segelflygets försäkringsfrågor. Även här blev det några diskussionsinlägg.

Söndagen inleddes med föredrag av förstestruktören Eide H. Lindelöw och Allebergschefen Stig Fägerblad om instruktörs- och elevutbildningen. Lindelöw talade om sommarens instruktörskurser samt fordringarna som hädanefter måste ställas på instruktörer. Han betonade även faran av forcerad utbildning av elever samt efterlyste en handbok i meteorologi. I samband härmed berättade han att en meteorolog kommer att stationeras på Alleberg i sommar.

Fram för högre utbildning!

Den grundläggande utbildningen dominerar helt medan den högre utbildningen försummas, sade Stig Fägerblad.

På sätt och vis är detta förklarligt, då det är en materiellfråga. Det finns alltför få högvärdiga segelplan i Sverige. Men det rätta intresset saknas också på många håll. Det är emellertid nödvändigt att skapa möjligheter till fortsatt utbildning om det ej skall bli en vågdal i intresset för sporten. Även instrumentflygningen måste komma upp på programmet, ty utan denna kommer man inte upp till de stora resultaten. Fägerblad hoppades också på statsbidrag till försök med radio i segelplanen.

Under diskussionen efter dessa föredrag behandlades många viktiga frågor, bl a om man kan påräkna statsbidrag för inköp av Moswey III från Schweiz. Det ansågs att statsbidrag borde utgå även för goda utländska segelplan. »Låt oss ta hit planet och se vad det går för!» sade Karl Svänsson.

— Hur skulle det vara med följetbil med radio på sträckflygningar? frågade ing. Petzäll från Trollhättan när man kom in på frågan om flygning i moln med segelplan. — Det är förbjudet nu men i framtiden kan vi kanske slå in på den vägen, svarade chefsinstruktören.

Eftermiddagens program upptogs som viktigaste punkt ett föredrag av ing. Ru-

(Forts. på sid. 31.)



First Day Cover



Breven från Finland kommer under den närmaste tiden att vara försedda med jubileumsfrimärken i anledning av det finska Aero-O/Ys 20-årsjubileum. Den 20 mars 1924 kl 15,40 startade Aeros första maskin K-SALA sin första tur i regelbunden trafik till Tallinn. Sedan dess ha 1 006 181 kg post befordrats. Det första året fraktades 797 kg och 1943 225 000 kg. Den prestationen är värd sitt eget frimärke!

Dekorerad kvinna

Medlemmen i den amerikanska kvinnliga arméflygkåren I. Gleask dekorerades av general Carl Spaatz med »legion of merit». Hon lokaliserade för någon tid sedan ett amerikanskt flygförband som gått förlorat till sjöss och bidrog genom sitt snabba handlingssätt till att besättningen kunde räddas.



Alltjämt på post



Ni har väl inte glömt bort hemvärnsmännens På Post-märken? Det har blivit litet tunnslätt med den varan på breven till redaktionen på sista tiden. Märkena kostar ju endast 3 öre styck så den fröjden bör man kosta på sig. Insamlingen »På Post för Sverige» har också skickat redaktionen ett antal intressanta och livfulla vykort från hemvärnsmännens liv. De liksom brevmärkena finnas till salu i pressbyråns kiosker och betinga samma pris som ett vanligt vykort — 13 öre. Insamlingens pengar går till den utrustning som behövs för hemvärnsmännens frivilliga verksamhet.

Ny souschef



Till ny souschef vid flygförvaltningen har utnämnts överste Nils Söderberg.

»Vårat gäng» på F 2

»Vårat Gäng» kom i början av mars på besök till Kungl. Roslagens Flygfliottillj. Som vanligt gjorde »Gänget» även ute hos oss en strålände succé. Gymnastiksaler var packad till bristningsgränsen.

Förströelsesdet. chef, kapten Schultzberg höll ett kort och trevligt anförande samt presenterade »Gängets» medlemmar.

Så till de medverkande: Frk. Britta Borg sjöng med verklig inlevelse bl a »Russian Lullaby» och i svängig stil »Mr. Boogie Woogie». Stormande applåder. Lilla Britt Nilsson knep också hon en god applåd med sin »Två små röda rosor». Hennes parodi på »Flickan med melodi» gillas skarpt. Grabbarna i gänget spelade så att taket höll på räsna. Lill-Arne, Bullan och Thosse har all heder av sin instrumentföring.

Kvällen avslutades med att kapten Schultzberg som minne överräckte en flygarnål till var och en av de agerande.

Till sist och ej att förglömma måste här tas om att det byggts en ny scen. Den är ritad och konstruerad av furir Sven Olof Dailly. Scenen är monterbar och kan uppsättas på ungefär 1 timme av 10—15 man.

Nio Elmer.



Chefen för flygförvaltningens materielavdelning överste N. O. Söderberg har förordnats som souschef i lönegrad Ob 5 vid flygförvaltningen till 1 Juli 1946.

Som överste i lönegrad Ob 3 vid flygförvaltningen under samma tid samt som chef för förvaltningens materielavdelning har förordnats chefen för Upplands flygfliottillj överste B. M. Jacobsson.

Major K. Lindahl har förordnats att tillvidare uppehålla chefskapet för Upplands flygfliottillj.

Till överstelöjtnant vid flygvapnet har utnämnts majoren vid flygvapnet B. T. Rapp och till flottilljchef vid flygvapnet och överstelöjtnant i flygvapnet med förordnande som chef för Brävalla flygfliottillj, t. f. chefen för flottilljen major L. G. H. Thunberg.

Till majorer vid flygvapnet ha utnämnts förordnade majoren vid flygvapnet N. T. A. Ahmanson och kaptenen vid flygvapnet S. E. C. Wennerström och till major i flygvapnet med förordnande som major vid vapnet kapten D. R. Edlund.

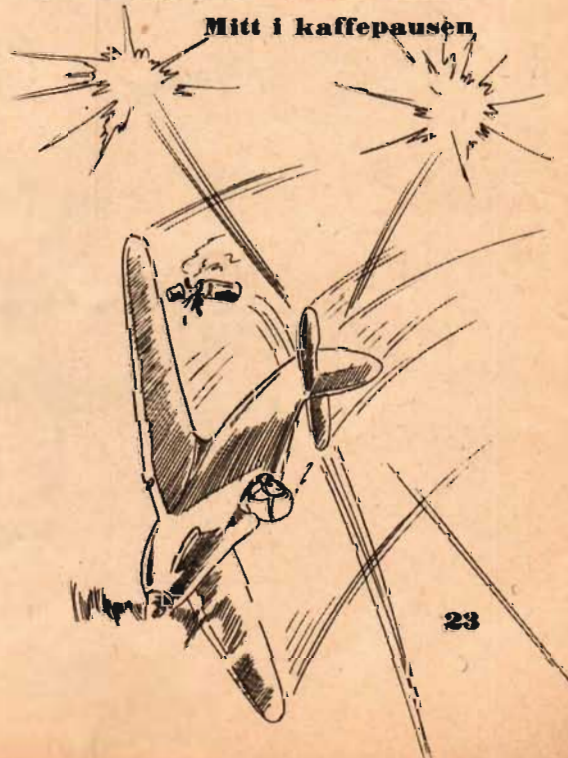
Till kapten vid flygvapnet ha utnämnts förordnade kaptenerna vid vapnet A. G. Ek-dahl och E. B. Bertzel.

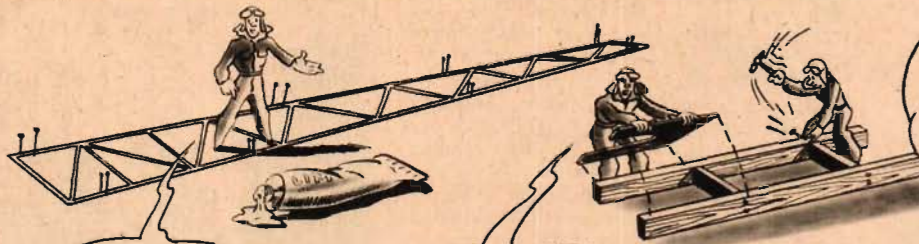
Fullmakt har tilldelats konstituerade flyglöjtnanten av tredje graden vid flygvapnet L. N. Ekstam.

En tjänst som flygläkare av 1 graden sökes av flygläkaren av 2 graden B. Wallenström, Stockholm, och leg. läkaren I. Hermann, Kalmar.

En tjänst som flygläkare av 2 graden sökes av leg. läkarna C. A. Sjöberg, Sala, G. Aschan, Uppsala, S. G. Jakobsson, C.-G. Engström, H.-O. Mossberg samt B. Aronsson, Stockholm, A. Hård af Segerstad, Lund, D. Lindahl, Stocksund, samt O. Gertzén, Karlskrona.

Mitt i kaffepausen





Bygg två kroppshalvor direkt på ritningen. Limma ordentligt men vräk inte på lim!

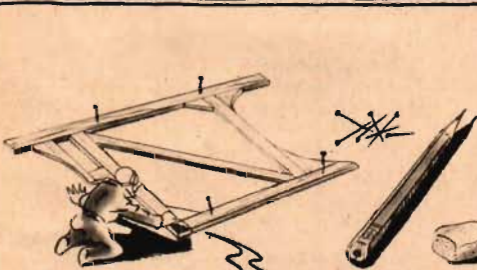
Motorbocken bygges enligt ritningen och små spikar av mässing slås in vid skarvarna.

När motorbocken är färdig limmas kroppssidorna till denna. De böjas samman vid aktern och det lilla trekantiga stjärtspantet limmas till sin plats.



Studera ritningen noga!

Utfyllnadsklots.



Stommen till vingbocken bygges direkt på ritningen.



Profilerna limmas till sina platser — se ritningen och fotografierna.



Därefter monteras brandskottet och bocken putsas med sandpapper.



Kläd kroppens översida med japanpapper och limma därefter vingbocken till sin plats. Som förstyrkning limmas ett fanérskott till nosen. Det sammanhåller vingbock och kropp samt fungerar som brandskott.



Landningsstället böjes till av 2 mm rakdragen piano-tråd efter mallen på ritningen.

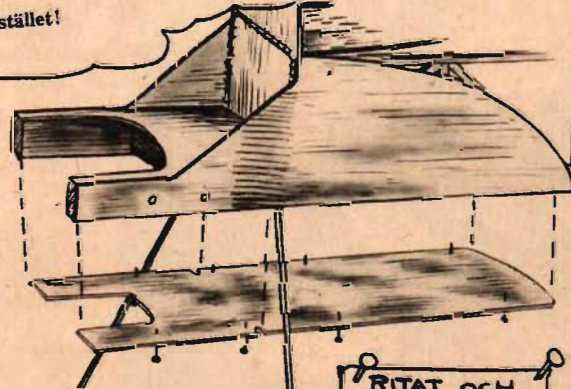


Små hål borrar i brandskottet. Landningsstället surras och limmas till sin plats.

De återstående fanérförstyvningsarna limmas till sina platser. OBS de små urtagen för landningsstället!

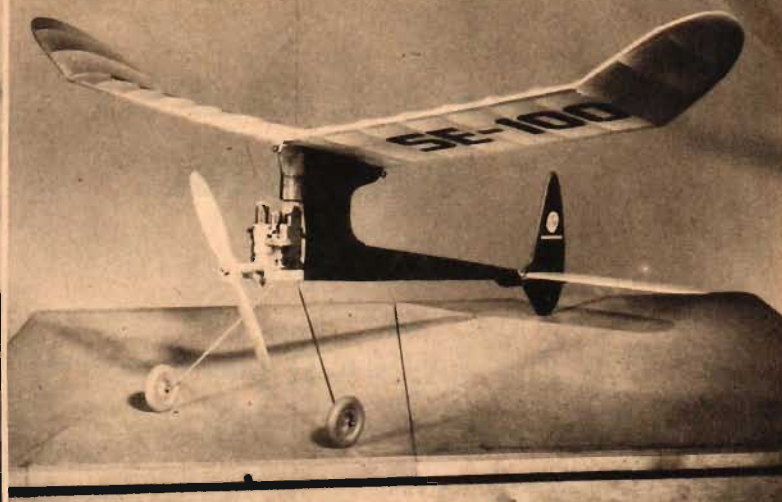
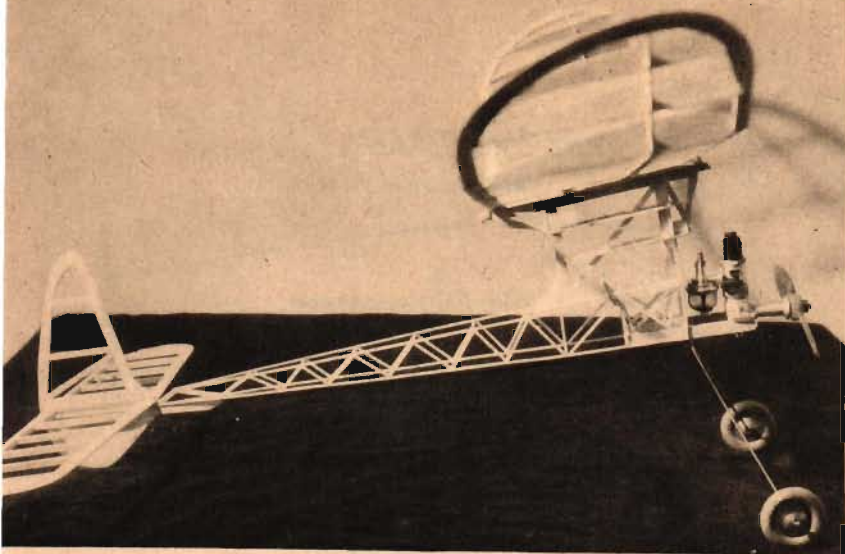
Fäll in benet i utfyllnadsklotsen.

OBS! Denna motorbock är avsedd för GP-Diesel. Om annan motor användes måste motorbocken anpassas därefter.



TÄNK FÖRST — BYGG SEDAN!

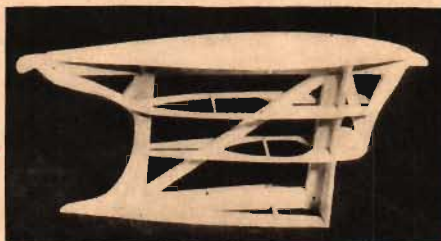
RITAT OCH BERÄTTAT AV:
Björn Karlström



NU BYGGER VI FLYG-44!

Den lilla ettriga dieselmodellen FLYG-44 har fortsatt sitt segertåg. Söndagen den 26 mars deltog »Agaton» med nämnda ekipage i en flygdemonstration som KSAK ute på Skarpnäck anordnat för ca 70 scoutdistriktchefer med förre o nuvarande scoutcheferna prins Gustaf Adolf och greve Folke Bernadotte i spetsen. (Bilder på annan plats i detta nr.) Vädret var kyligt men eftersom motorn konstruerats av ing. Carlo Pinotti startade den kvickt och lätt. Det blev en bländande uppvisning FLYG-44 steg som en kurvande raket och fick termikänning sedan motorn efter 40 sek »gått ut». Precis som om det suttit en förare i planet steg det och flög fram och tillbaka framför publiken, fortfarande i svag termik. När den osynlige föraren till slut tyckte anse att det var nog med uppvisning satte han kurs på fältgränsen och skogen. Modellen försvann vid horisonten, följt av »Agaton» i skarpt trav. Då hade publiken sett FLYG-44 i luften under 6-7 min. Modellen landade OK på ett fält i skogen!

FLYG-44 imponerade hör- och synbart på både hög och lägre. Greve Bernadotte uttryckte sin glädje när »Agaton» efter en kvart återkom med modellen utan en repa. (Se omslaget.) Och den nykorade specialsekreteraren för flyg inom Sveriges Scoutförbund, Ove Husell, som läst om FLYG-44 i FLYG, blev så förtjust i modellen att han på stående fot beslöt delta i FLYG:s byggtävling. På eftermiddagen samma dag åkte han till ing. Pinotti och beställde en GP-Diesel. Beslut och handling voro ett.



Nu har alltså FLYG-44 bevisat sin kvalitet och det återstår endast att bygga modellen efter »Agatons» ritning och arbetsbeskrivning. Den senare införes i FLYG med början i detta nummer (se motstående sida). Ritningen — i full skala — blir klar vilken dag som helst och kan beställas från Tidskriften FLYG, Västmanagatan 69. Stockholm, för en kostnad av kr 3:50. Beställ nu!

TÄVLING I MARIEFRED

Söndagen den 19 mars anordnade Östra Sörmlands flygklubbs Mariefredsavdelning en tävling ute på fjärden utanför staden.

Eftersom man på KSAK-konferensen beslöt att längden på startlinan för segelmodell skulle minskas använde man på denna tävling endast 100 m oavsett start sätt. Försöket slog väl ut. En av grabbarna lyckades dock inte bemästra den hårda vinden utan måste veva ut hela linan, 300 m, och modellen syntes endast som en liten prick i skyn. Medtävlarna undrade ängsligt om detta verkligen kunde vara 100 m.!

De bästa resultaten

(sammanlagda tiden av 3 flygningar):

Klass S 1: 1) L.-E. Jansson, ÖM, 4.57,0, 2) H. Schmitterlöw, Vingarna, 4.23,6, 3) B.

Så här ser »Agatons» egen FLYG-44 ut oklädd och klädd. Bilderna togs innan modellen fått en ny och kraftigare motorbock. — Här bredvid ses vingbocken, som hamstraren »Agaton» byggt av balsa. Obs stödpinnarna i profilerna.

FLYG-44-data

Fackverkskonstruktion. Beklädnad japanpapper. Byggtid (för »Agaton»): 28,5 tim. Spv 94 cm, total längd 68,7 cm, största kroppsektion (med vingbock) 42,74 cm², vingyta 15,12 dm², stabilisatoryta 4,4 dm², fenytta 1,7 dm², propellerdiameter 21 cm. Vingprofil Clark Y, stab- och fenprofil flat. Vingbelastning 20,87 g/dm².

Vikter: Kropp 91 g, vinge 42 g, stab och fena 20 g, motor med prop 162,5 g = flygvikt 315,5 gram.

Östlund, Eskilstuna, 4.17,8. — Klass S 2: 1) S. Andersson, ÖM, 6.54,9, 2) R. Andersson, Vingarna, 6.04,3, 3) L. Blomberg, ÖM, 5.57,0. — Klass S 3: 1) R. Eriksson, ÖS, 5.14,6, 2) R. Eklind, Eskilstuna, 4.42,8, 3) L. Andersson, ÖM, 4.02,2. — Klass M: 1) Osvald Eklöf, Eskilstuna, 4.50,9, 2) B. Haraldsson, Vingarna, 3.28,3, 3) Rune Andersson, Vingarna, 3.22,9.

Huvudparten av modellerna var välbyggda och i synnerhet i Mariefred bygger man snyggt. Mariefredarna flyger för det mesta med egna konstruktioner, som är både vackra och ändamålsenliga. Trots det kytiga vädret var det ett fåtal misslyckade starter och nybörjarna klarade sig i det hela fint. För övrigt verkade det som om Vingarna förlorat sin hegemoni på tävlingsplatsen. Rlä.

MODELLFLYGETS TEKNIK

Av ing. SIGURD ISACSON

PROFILSERIE

baserad på reynoldska talet

Föreliggande profilserie torde vara den första i världen, som är baserad på det reynoldska talet. Den som satt sig in i dettas avgörande betydelse, förstår säkert att profiler, beräknade och utprovade för de olika Re-områdena, är förutsättningen för tekniskt fullgoda modeller.

De undersökningar som Schmitz framlagt i »Aerodynamik des Flugmodells» har varit ett gott underlag vid framställandet av S I-serien. De resultat och profiler som Schmitz medelst vindtunnelförsök kommit till måste dock anses tämligen överdrivna i förhållande till dem man kommer till med modeller i fria luften.

Sålunda ritade jag till »Reynold I», som byggdes i Halmstad och sedermera hemförde SM i klass S I till sin »födelsestad» en profil enl. Schmitz värden, ofantligt tunn och välvd. Den hade nära nog lika låg sjunkhastighet som den bästa jag senare ritat för S I (S I 63008), men var omöjlig i bläst eller vid t o m de svagaste vindkast, när den omedelbart sjönk igenom vid minsta anfallsvinkelökning. S I-seriens profiler är bl a genom den markanta framkantsvålningen avsevärt bättre.

Profilbeteckningen

Profilerna har efter mönster av NACA-serierna betecknats så att först kommer två initialbokstäver, angivande profilens ursprung. Därefter kommer en sifferföljd, som har följande betydelse:

Första siffran anger vålningen i % av kordan (f). (Se fig). Andra och tredje siffrorna anger högsta vålningens läge i % av kordan (x). (Se fig). Fjärde och femte siffrorna anger tjockleken i % av kordan (d).

Exempel: S I 63008 har $f = 6\%$
 $x = 30\%$ och $d = 8\%$.

För de symmetriska profilerna blir den första siffran (f) = 0, x, vålningens läge,

(Artikelserien
började i
nummer 3)

VINGPROFILER.

S I 83500 Re under 50000



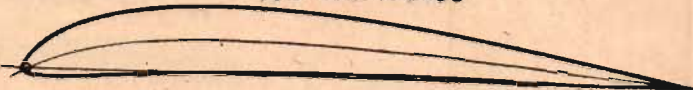
S I 53006 Re 30000-100000



S I 63008 Re 50000-100000



S I 63010 Re över 100000



finns ju ej heller, varför de två följande siffrorna i stället får betyda läget av d.

Exempel: S I 04008 har $f = 0\%$ (symmetrisk), läget av d = 30 % och d = 8 %.

Obs! I NACA-serierna har symm. profiler beteckningen ex 00008. Redan första nollan visar dock symmetrin varför d kan uttryckas med x-siffrorna.

S I 83500, som är en enkellinjeprofil motsvarar ungefär denna första Re-profil och kan med fördel användas på enklare modeller (fanérvingar) samt inomhusplan.

S I 63008 är grundprofilen i serien och

utprovad och använd på såväl »Reynold» som »Tigern» i alla senaste versioner. Den har på den förra visat sig ge en sjunkhastighet av c:a 0,4 m/sek vid vingbelastningen 11 g/dm², motsvarande $v = 5$ m/sek

och $\frac{cw}{ca} = 1:12$. Detta motsvarar en förbättring av 50—100 % från förutvarande S I-modeller, av vilka de bästa hade en sjunkhastighet av 0,6—0,8 m/sek.

Lämplig anfallsvinkel är 6°—8° för S I 83500 och S I 53006 och 5°—7° för S I 63008 och S I 63010. Härvid erinras dock, att p g av luftens nedsvepning bakom

PROFIL x	0	2,5	5	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	Nosradie r
S I 83500 yö	0	1,7	3,0	4,8	7,0	7,9	7,8	7,3	6,3	5,0	3,5	1,8	0	0
yu														lika med yö med omvänt tecken
S I 53006 yö	0	2,6	4,0	5,4	6,8	7,3	7,2	6,6	5,7	4,5	3,2	1,7	0	0,5
yu	0	0,3	0,2	-0,2	-0,9	-1,4	-1,5	-1,4	-0,9	-0,4	-0,1	0	0	
S I 63008 yö	0	3,0	4,5	6,7	8,3	8,7	8,4	7,6	6,6	5,3	3,6	1,9	0	0,5
yu	0	0,5	0,4	0	-1,2	-1,6	-1,8	-1,8	-1,5	-1,2	-0,6	-0,1	0	
S I 63010 yö	0	3,5	5,1	7,0	9,0	9,6	9,4	8,5	7,2	5,8	4	2,1	0	0,8
yu	0	0,6	0,8	0,6	-0,1	-0,6	-0,7	-0,7	-0,6	-0,3	-0,2	-0,1	0	

x = % av kordan framifrån

yö = höjd över kordan i % av kordan för profilens översida

yu = höjd under kordan i % av kordan för profilens undersida. — anger höjd över kordan

r = radien hos den i nosen inskrivna cirkeln i % av kordan

(Stabilisatorprofilerna följa i nästa avsnitt.)



Tidstypisk segelmodell 1944 i klass S 1 (s k »paraplymodell»). Blandkonstruktion i furu och balsa med klädsel av siden. Ytterst lång, svag bakropp, stor, framkajuten fena och kraftigt bärande stabilisator. Vingbelastning 10 g/dm². Sidförhållande 1: 6. Vingprofil mkt tunn och välvd, av samma typ som ingick i det första skedet av förf:s »profilutveckling».



Stabilisatorprofil, mkt tunn och välvd.



Vingens Re krit 0-25000. Vingens Re 50000. Flyghastighet 4 m/sek. Sjunkhastighet 0,4 m/sek. Glidtal 1: 10. Startsäkerhet 60 %. Genomsnittlig flygtid⁴⁾ 3,5 min.

⁴⁾ Avser endast måttlig vind. Modellen dällg i kraftigare vind på grund av olämplig vingprofil och låg hållfasthet.

vingen densamma får högre anfallsvinkel än den har relativt stabilisatorn. Man kan räkna med 5° större α än vingen har relativt stabilisatorn. (Se Ämne 2, FLYG nr 5.)

Alla profiler i S I-serien (utom de symmetriska) utmärker sig för måttlig tjocklek och välvning men *hög nosvälvning*. Detta har nämligen visat sig vara av väsentlig betydelse.

Av stabilisator- och fenprofilerna anser jag »Plan platta» vara av betydligt större värde än den hålls för i allmänhet och den användes i stor utsträckning på S I-or.

S I 04008 är förenklad i byggavseende genom konstant tjocklek från 20 till 60 % av kordan, vilket föga torde inverka aerodynamiskt.

S I 32506 är en halvt »bärande» profil, som är helt platt under och mycket lätt att bygga. Rekommenderas för bärande stabilisatorer.

S I 52507 avser att ha brant c_a -kurva och hög α max, d. v. s. stabilisera kraftigt. Den bör emellertid endast användas av erfarna konstruktörer, då trimningen med en sådan profil är problematisk.

Både S I 32506 och S I 52507 kan användas som vingprofiler.

Procentvärdena har avputsats och torde tillfredställande motsvara de avsedda värdena. Som syns är de endast uttryckta i tiondels procents noggrannhet och med relativt stora mellanrum i x-led, men detta är avsiktligt gjort därför, att det gott och väl motsvarar den noggrannhet med vilken spryglarna och klädseln kan utföras på en modell.

Vidare utveckling

Föreliggande profiler är att betrakta som ett fåtal typprofiler, baserade på helt nya principer och praktiska försök. Nya profiler bör efter hand kunna utprovas och införas i serien, varvid beaktas att de bör ha något eller flera av de i siffertalet ingående värdena olika mot redan befintliga och att var och en på något sätt bör vara karakteristisk (utpräglad).

Det bör observeras att medan ett namn som t ex RAF 32 ingenting säger om pro-
(Fort. på sid. 30.)



PRISTÄVNING

i bygge av massiva flygplansmodeller

Var och en som kan hantera kniv och fil kan delta i tävlingen. Byggsatserna innehålla kontursågat trämaterial och flygplansmodellerna äro därför lätta att bygga.

TÄVLINGSREGLER: Endast den som insänt nedanstående anmälningkupong äger rätt delta i tävlingen • Alla åldersklasser få delta • Tävlingsbidragen skola vara försedda med tydliga namn- och adressuppgifter • Tävlingsmodellerna skola väl emballerade vara oss tillhanda senast den 30 juni • Enda kostnaden för att delta i tävlingen är utgiften för byggsats och frakt.

VALJ LÄMPLIG TÄVLINGSMODELL:

A M E R I K A	
Bellanca XSE-2, passagerareplan	2: 95
Brewster 340 »Buffalo», jaktplan	3: 55
Vought-Sikorsky, störtbombplan	2: 95
Vultee »Vengeance», torpedplan	3: 95
E N G L A N D	
Bristol Beaufighter, jaktplan	4: 90
Bristol Beaufort, bombplan	4: 90
Falrey »Albacore», torpedplan	3: 95
Westland Lysander, spaningsplan	3: 95
J A P A N	
Mitsubishi S-00, jaktplan	3: 55
R Y S S L A N D	
I 153, jaktplan	3: 55
DB 3, bombplan	4: 35
S V E R I G E	
B 18, bombplan	4: 90
Dront, ett av de första militärplanen	2: 25
T Y S K L A N D	
BV-141 (Det osymmetriska), span.-plan	4: 75
Fieseler »Storch», förbindelseplan	2: 95
Messerschmitt Me 110, 2-mot. jaktplan	3: 55
Heinkel He 115, torpedflygplan	4: 75

Anmäl Er i tid till den stora tävlingen! Något av de många fina priserna kan bli Er!

MANGA FINA PRISER ATT ERÖVRA

- 1-5 pris: Silverpokaler med flygvapnets märke, guld.
- 6-7 pris: Reservoarpenonor av förstklassigt fabrikat.
- 8-10 pris: Flygböcker — uppslagsverk.
- 11-12 pris: Populära sällskapsspel.
- 13-15 pris: Flygvapnets märke, guld.
- 16:de pris utdelas till yngste deltagare och består av silverpokal med guldförgyllt flygmärke.

HOBBYCIRKLARNA, Box 1067, Sthlm 16
Affär: Scheelegatan 18

Härmed anmäler jag mig till modellbyggartävlingen och rekvrerar att sändas mot postförskott plus porto:

..... st. å Kr.
..... st. å Kr.
Namn
Adress Flyg 8

MEDALJER, PLAKETTER

FÖRENINGSMÄRKEN

KLUBBMÄSTERSKAPSTECKEN

Skisser och kostnadsförslag fritt på begäran.



SPORRONG & CO.

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

OMSLAGSBILDEN



visar denna gång hur Björn Karlström demonstrerar FLYG-44 för greve Folke Bernadotte, vilken är förd s. k. störtprall på grund av en just avverkad gildflygktion. Infälld i botten pingvnen Agaton, som är stolt över att »husses kommit i så fint sällskap.

Jubileums

1934—1944

KATALOG 10

128 sid. - 580 illustrationer



Modellplan Modellbåtar Modelljärnvägar
Amatörslöjd Leksaker m. m.

Erhålles mot insändande av 25 öre, gärna i frimärken

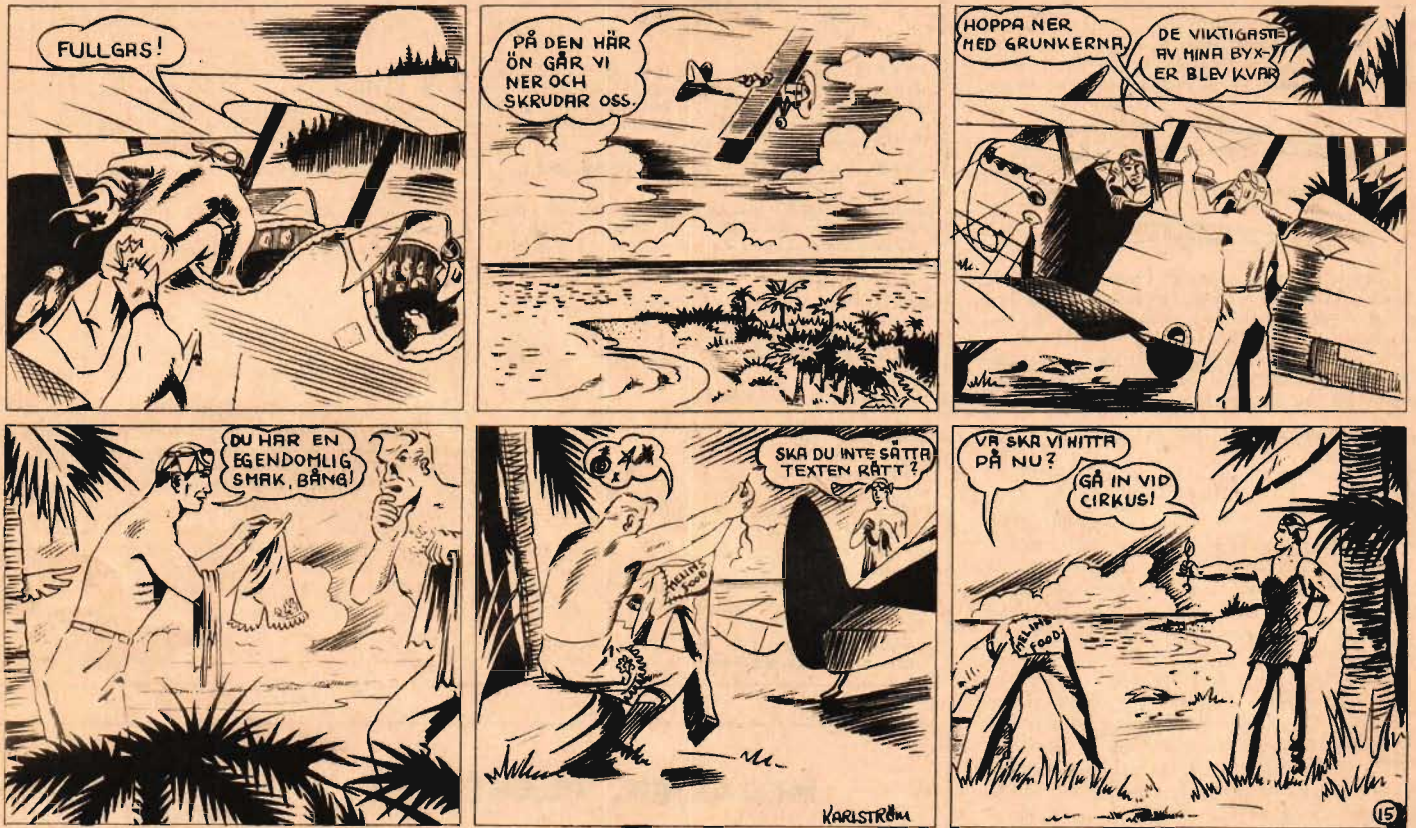
W E N T Z E L's • Apolbergsgatan 48
Avd. B3 Stockholm

ÖRNUNGEN flyger jorden runt



TEXT AV
MAJOR H. VICTORIN
En **ÅM**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 bägge svenskarna lyckas halvnakna efter att ha arbetat frenetiskt fly mitt för näsan på förföljarna. Vid ett försök att på en ranch få tag i kläder bli de anfallna av blodhundar.



FLYGSOLDAT 13 BOM

RITAT OCH BERÄTTAT FÖR FLYG AV 2418 BJARRE



MEKEN SOM MÅSTE FLYGA

Forts. fr. sid. 12.

— Du inbillar dej väl inte att du kan lära dej flyga genom att läsa dej till de? De håller aldrig, de förstår du väl!

Olin sitter tyst.

— Nu har du nog lite fel, Lindgren, passar Bergström in. Ja, det vill säga, du har både fel och inte fel. Teorin börjar man väl alltid med. Du vet väl hur man lär sej köra bil. Å de ä väl lika svårt! Men serru flyga en kärra de får Stickan aldrig! Då måste man kunna mycke mycke mera. Språk ä »matte» ä filosofi sen, som ä så jädra svårt, ä geografi. Ja de ä inte lite gosse. Men stå på dej du Stickan.

Stig tittar frånvarande upp från boken på Bergström där han sitter makligt i sin stol och blossar på sin pipa.

Kamraternas tanklösa snack har träffat en öm punkt. För allan del mekjobbet är nog bra på sitt sätt. Men han vill högre. Han vill och han skall bli flygare. Kosta vad det kosta vill. Allt vad han kommer över av flyglitteratur slukar han. De böcker han inte har råd att skaffa sig lånar han av en förstående själ på en flygtidningsredaktion i staden. För att komma någon vart på den väg han stakat ut för sig fordras energi. Och energi det vet han med sig att han har — för två. Han skall visa dom andra, han. Han tittar hastigt på klockan och klipper kort till:

— De är dags. Nu ger vi oss iväg!

De driver ut på fältet i halvskymningen. Runt omkring syns konturerna av bombplanen. Den första motorn vrålar redan för full gas och ur avgasrören står eldslågorna i kaskader. Mörka skuggor ilar snabbt omkring. I kommandocentralen provas flodljusen och strålkastarna. Som vita knivar skär strålarna genom diset. Doften från det daggvåta gräset stiger och blandar sig med de fräna avgasångorna. Olin stannar ett ögonblick och andas med välbehag in den ljuva doften. Han låter blicken svepa runt och ett beslutsamt drag syns i hans ansikte. Detta och ingenting annat skall alltid förbli min musik, tänker han och fortsätter fram till sin maskin.

*

Flygledaren i kommandotoronet följer ljusen från den sista B 3:an i första divisionen. Det röda ljuset försvinner och akterljuset drar ensamt vidare över den molnfria himlen som en lossnad stjärna. Han släpper loss andra divisionen. Divisionschefens maskin lämnar formeringen, motorerna vrålar och B 3:an flyter allt hastigare fram genom dunklet, sveper med utbredda vingar upp i tomrummet mot ljuslittret.

Obsarna runt övningsområdet hade enligt »Tuppen» på väderleken varit goda. Det skulle bli en lugn natt. Någonstans ute i Kattegatt rörde sig ett embryo till lagtryck långsamt mot nordost, men det skulle man inte få känning av förrän på morgonsidan.

Börjes start är lika smart som vanligt. Han har hela kärran samlad i fingerspetsarna. När han flyger fungerar allt perfekt. Inte just därför att reglementet fordrar det, nej det är nog närmast något annat — han har sin besättning med sig. Det skall vara perfekt in i minsta detalj, vad

man än gör. Det, brukar han framhålla i diskussionerna på mässen, är enda garantin för att man skall ha en chans, om det en vacker dag gäller allvar. Man måste anstränga sig med varenda liten detalj, så att man till slut kan göra vad som helst utan ansträngning.

Nere vid hangarplattan står Olin och lyssnar efter den bortdragande andra divisionen. Han hade fått en halvtimmes lektion i Linktrainern av divisionschefen. Felprocenten hade aldrig varit så låg. Löjtnant Börje hade påstått, att det fanns utbildade förare, som gjorde det sämre.

Vad betydde det? — Att han hade instinktiv känsla för flygning? Den som har det, skall naturligtvis flyga, det var solklart. — Jo, det var »bergis». Än så länge var det bara att gå på med motorjobbet, och så en vacker dag, som löjtnant Börje sa — *ta chansen när den kunde tas.* — Jobbet med motorerna var aldrig bortkastat.

Löjtnant Börje hade en speciell förkärlek för »meken som måste flyga». Det var nog mest därför att hans flygdrommar inte förledde honom att missköta det ansvarsfulla mekanikerjobbet.

Olin driver vidare över fältet förbi en maskin, som trimmas och ger en andremek en åthutning för att han är för hård på handen. Det angår ju inte honom, men han tål inte att se och höra hur en fin motor missshandlas.

Han går in på divisionsexpeditionen. Rummet är tomt men ljuset brinner. Han tar fram en handledning i navigation. Stig blir på något sätt fascinerad var gång han ser på en karta. En underlig spegelbild av världen, för all del, men den gör den ökända världen gripbar.

Motorbullret från den återvändande divisionen väcker honom ur hans studier. Det friska björklövet lyser ärtgrönt i det starka flodljuskenet. Man kan redan känna en svag blomdoft nere från ången, där en kornknarr spretar omkring och skjuter kul-sprutesalvor med sitt »knarr, knarr».

Maskin efter maskin sätter ned sporrhjulet. Deras flytande rörelser övergår i ett jordbundet, tungt vaggande, som inte hör dem till. Motorerna fräser till, när en maskin tvärsvinger upp i linje, och stannar spottande. Stelbenta figurer kryper fram under maskinernas bukar. De kommer ensamma eller i grupper.

— Nå, hur gick dom? frågar Olin som grejar med återställningsjobbet.

— Fint. Vänstermotorn hacka ett tag bara.

— De var väl borta över sumpen. Den är känslig för fuktig luft.

— Nån anmärkning?

— Oljereglaget är löst.

— Anmäl de till Kvarnberg.

Här och var nere i förläggningen börjar ljusen slockna i fönstren. Permissklädda pojkar svänger in förbi vaken, snackande om sina flickor, sista »matsen», smågrälände eller skällande om småsaker. Matsalsbyggnaden ligger tyst med sina rader av svarta fönsteröppningar. I fjärran kan man urskilja den första svaga rodnaden på himlen vilken förebådar en ny dag. En flicka skrattar gällt borta i mörkret. Kanske hennes kavaljer sagt något roligt. Kanske kramar han henne på det rätta sättet. Vanjunkare Wernbergs byracka ger som vanligt skall, när ett par permittenter dra förbi vislande den sista slagern.

Kungliga Karlberga flygflottilj går till ro.

(Forts. i nästa nr.)

SCOUTCHEFEN...

Forts. fr. sid. 7.

nyutnämnde flygscoutsekreteraren Ove Huzell, som ju bör veta vad han talar om, frapperades mest av den fenomenala start-säkerhet som våra unga modellflygare lyckats begåva sina plan med. Största succén gjorde nog den berömda Blomgrenska segelmodellen »Camilla», som fick applåder när försteinstruktören ing. G. H. Dérantz visade hur bromsklaffarna fungerade — efter visst antal sekunder fälldes klaffarna ut, medförande var sin liten fallskärm.

Tidskriften FLYG:s »punkt» var inte stor men naggande god. Björn »Agaton» Karlström gjorde en mycket förnämlig uppvisning med dieselmotorn FLYG-44, men därom kan läsas på annan plats i detta nummer (modellflygavdelningen).

Alla voro nöjda med flygdemonstrationen och greve Bernadotte uttalade tydligen scouternas mening när han till FLYG:s medarbetare sade följande om flyg och scouting:

— Det var nödvändigt för oss scouter att få ett begrepp om vad segel- och modellflygning är och därför är jag tacksam över att denna demonstration kom till stånd. Modellflyget blir en god sysselsättning för de yngsta scouterna och vandrarscouter — över 16 år — kan ägna sig åt segelflyg. Jag tror att både modellflyget och segelflyget har framtiden för sig. Men flygscouting skall inte vara endast flyg utan även — och fortfarande i första hand — scouting. Man får hoppas att segelflygningen kan bli billigare då våra medlemmar till största delen inte har så mycket att röra sig med. Och så hoppas jag på att det kan bli stipendier för segelflygutbildning.

Svensk flygscouting går vidare!

Pro Mille.

TILL FJÄLLS...

Forts. fr. sid. 8.

— Jag är inte sen att understryka vikten av såväl ordinarie flyglinjer till Luleå som mera turistsäsongbetonade taxilinjer till turisthotellen i Övre Norrland, framhåller dir. Andersson. Jag ser det inte bara ur ekonomisk synpunkt utan nästan mer ur den synpunkten att jag tycker det är synd att folk därför att de inte har tid skall hinna hit upp under sin semester och få uppleva vad fjällvärlden här har att bjuda av skönhet. Det är inte samma sak att »titta» på lapparna på Skansen som att få träffa dem som människor på de stora fjällvidderna.

Min erfarenhet säger mig också att när det gäller merkostnaden för en flygtur kommer turisten icke att dra sig. Får vi flyglinjer och taxiflyg kommer det framför allt att med glädje anammas av den före kriget alltmer tilltagande strömmen av utländska turister som sökte sig hit. Övre Norrlands turister måste helt enkelt bli flygturister, det kräver tiden, slutar dir. Andersson.

Hyltebruk

HYLTEBRUKS BLECK- & PLÅTSLAGERI

Hyltebruk.

Telefoner 153 o. 68.

Utför rostfria inredningar samt alla till
branschen hörande arbeten.

Leverantör till Kronan.

Hälsingborg

Mattesson's
Elektriska Affär

Tel. 151 70
167 08

Fågelsångsgatan 5 - Hälsingborg

Elektriska installationer
av alla slag utföras

Kalmar

Allt för bilen

HOS

RYDBERGS

Tel. 3 57, 16 34

KALMAR NYA BILVERKSTAD

Sandås Cykelverkstad

Södra vägen 35 - KALMAR Tel. 13 63

UGNSLACKERINGAR

samt övriga reparationer utföras
omsorgsfullt

CRESCENT - GRIPEN ständigt i lager

Fel på bilen

avhjälpas snabbt när Ni
vänder Eder till

AB. KALMAR BIL- & TRAKTORAFFÄR

Esplanaden 33 - Tel. 5 06

» 2 42

Vi försälja, montera o. rep. allt i gengäs

• 1:a klass Civil- & Uniformsskrädderi

**Sven Bergströms
SKRÄDDERI**

Storgatan 13 KALMAR Tel. 12 57

Kvarnholmens

Elektriska Tvätt- & Strykinrättning

Storgatan 70 KALMAR Tel. 16 41

Förstklassigt arbete. Billiga priser.

Obs.! Snabbtvätt göres färdig på dagen



NU ÄR DEN HÄR!

Hobbyboken 1944 — modellbyggarnas årsbok. Utgiven av tidskriften FLYG. Innehåll: modellflyg, modellbåtar, modelljärnvägar, pojk-racerbilar. Pris kr 4:50.

Hobbyboken 1944 har nyligen kommit ut för att förgylla tillvaron för modellflygare och annat hobbyfolk. Där finns allting och mannen bakom verket, Lennart Sundström, har t. o. m. fått plats för pittoreska minnen från den härliga, hårda kampen och genombrottets tid, som kommer en gammal modellflygledares hjärta att slå fortare. Boken är omväxlande med ett omfattande inslag av modellbåts-, järnvägs- och pojk-racerbilsbygge. Anmälaren vet inte mycket om dessa hobbies men inser i alla fall lätt att de kan ha lika mycket att ge sina utövare som modellflyget sina.

Hobbybokens modellflygavdelning, som dominerar med nära halva sidantalet, beroende på redaktörens »storsbekännelse», inledes med en sida tillägnad Sven Hjelmérus. Därpå följer ett värdefullt bidrag av finske modellflygchefen löjtnant Poppius om problemet bärande stabilisator. Ett stort antal bidrag från Finland och Danmark gör Hobbyboken nära nog till hela det nordiska modellflygets årsbok.

Förutom Norden representeras även Schweiz och Italien. Medan finnarnas samtliga modeller bygger på utveckling och nya idéer, ligger de danska på samma stadium som för flera år sedan och ingen har ens en modern profil. Man kör fortfarande med Clark Y, RAF 32, Grant X-8 o. s. v. Detsamma gäller schweizarnas modeller. Man frågar sig osökt: Är det krigsomständigheternas, danskarnas resp. schweizarnas eller Wingströms fel att dessa modellritningar kommer i en så ogynnsam dager? En sak är dock säker — om dessa ritningar mot all förmodan är representativa för resp. länder, så ve Danmark och Schweiz vid fredens landskamper!

Den finska lagsisun har ett gott uttryck i de »konstruktionstankar» som ligger till grund för flera modeller, t. ex. »Cannister 5», en utsökt tävlingsfågel, nämligen att »på grund av erfarenheter med Cannister 1-4 få till stånd en god modell för landskampen Sverige—Finland 1 sept. 1943». Att denna gick så illa för »Suomen lennokkileennätijä» berodde på att finnarna konstruerat för max-tider, medan vi svenskar arbetar för goda genomsnittstider, allt beroende på reglernas olikhet. I Jämtjärvi får vi lika mycket igen!

Hobbybokens »bruksanvisning» för procentvärdenas användning kompletterar min nya SI-profilserie mycket bra. Profilserien, till vilken första utkastet publiceras i Hobbyboken, är baserad på undersökningar om det reynoldska talets inflytande (i slutligt utarbetad form börjar den i detta nummer av FLYG). Åke G. Ringh kommer som vanligt med pigga och belysande artiklar, denna gång om modellflygledarnas genombrottskamp och landskapsförbunden samt »Några blad ur modellflygets hävder», de senare gulnade och försedda med namn som Cayley, Stringfellow och Pénaud.

Och alla ritningarna på nämnda områden — det är som att gå på upptäcktsfärd i en rik djungel! Slutligen måste i rättvisans namn sägas att även ett modellflygarhjärta gläda vid åsynen av bilderna på modellbåtsavdelningen. Härmed är Hobbyboken 1944 presenterad. Gack och köp! Sigurd Isaacson.

Stockholm

Ingenjör

S. ZETTERSTRÖM

Värme-, sanitets-
och ventilationsprogram

”KOMMUNALA TVÄTTINRÄTTNINGAR”

Grevgatan 49 - Stockholm - Tel. 60 65 95

SVEN BORGGREN

Homeopatläkare, Garvareg. 3, Stockholm
Vardagar 11—2, 5—7. Tel.: 50 04 04, 50 03 24

Nerv-, Hjärt- och Magsjukdomar. Astma. Reumatiska sjukdomar. Kvinnosjukdomar. Sexuella rubbningar, Impotens (könsav-
het hos män).
Förfrågningar besvaras även skriftligen.

Söderhamn

EFTERFRÅGA ALLTID

Rydéns

”Bästa Bröd”

Brödet med den verkliga rågsmaken.

EDERTHEM

blir trevligast o. gedignast med möbler fr.

ANTON JOHANSSONS

MÖBELSNICKERI • Söderhamn

Möbelaffär Norralagatan 12 - Tel. 23 29

Vackra, moderna enrumsmöbler på lager

OBS.! Egen tillverkning

K. Perssons

UR- & OPTISKA AFFÄR

Köpmangatan 5 - Telefon 21 74

Rekommenderas

Gynna

VÅRA ANNONSÖRER!

MODELLFLYGETS...

Forts. fr. sid. 27.

filen, S I-seriens beteckning koncist säger de för varje profils egenskaper bestämmande data. Detta medger en jämförelse mellan olika profiler, som snabbt förklarar deras egenheter. Vilken profil som helst kan (och bör) medelt uträknande av resp f, x och d samt helst r »länkas» i S I-serien, varefter den direkt kan jämföras med andra S I- eller övriga profiler.

(Artikelseerien fortsätter.)

NYA VINDAR FÖR . . .

Forts. fr. sid. 22

dolf Abelin om tendenser inom utvecklingen av segelflygmaterielen. Det var en mängd djärva men troliga spådomar, som fingo deltagarna att med spänning se fram emot tiden efter kriget. Ing. Abelin talade bl a om tvåsitsarskolningens ljusa framtid, motorseglarens stora värde och troliga utveckling samt lastglidplanets möjligheter som luftens godståg. Då detta föredrag kommer som artikel i FLYG beröres det ej närmare här.

I övrigt blev det filmföreläsning — om molnens bildande och aerodynamiska problem — samt diskussioner. N. Bergenstråhle från Örebro bil- och flygklubb inledde en diskussion om enhetliga kurs- och startpriser och sedan sabelfäktingen slutat fingo ing. Svansson och kamrer Runeberg i uppdrag att söka få fram enhetliga normer på området.

Den 55-åriga A-flygaren Ivar Andersson från Malmö steg sedan fram och drog en lång och skarp lans för »diplomälderns» höjning till 30 år. Med ungdomlig glöd och hänförelse berättade han hur han hos riksdagsmän som han kände försökt tillrättalägga vissa saker — d v s tala om hur bra klubbfunktionärer dessa »åldringar» på 20—30 år voro och att de mycket väl äro värda att få statspremier när de tagit sina diplom.

Överste Silfverberg från flygvapnet förklarade att segelflygarna få vara tack samma för det statsstöd de redan fått och att mera ej kan påräknas. Ivar Anderssons värtalighet förmäde i alla fall tinget att anta en resolution om att 1944 års segelflygartering vore tacksamt för en höjning av åldersgränsen för erhållande av diplompremier till 30 år.

Till slut sade överste Enell några avslutande ord om den ömsesidiga nyttan av segelflygarteringen och hoppades på ett sådant ting varje år i fortsättningen. Innan man skildes tackade Ivar Andersson KSAK för tinget och utbragde ett leve för segelflyget och KSAK. Pro Mille.

Segelflyginstr. riksförbund

hade årsmöte i KSAK:s lokaler lördagen den 1 april. 22 instruktörer närvaro. Det viktigaste ärendet var förutom styrelseval instruktörernas utbildningsfråga. Den nya styrelsens sammansättning blev: ordf civiling. Karl Svansson, sek. Olof Barkman-Stockholm, kassör Gösta Forslund, Gävle, ombudsman fanj. Åke Fredin, Uppsala, ing. R. Abelin, Halmstad, fanj. Bengt C:son Bergman, Linköping, och folkskollärare Johan Blomberg, Norrköping.

11 Aftonbladsstipendier

Den 1 april lottades 7 av de 11 Allebergsstipendier, som skänkts av Aftonbladet, ut bland de klubbar som ej föregående år fingo stipendium. Lottdragningen skedde på KSAK. Luleå flygklubb, som förra året uttagits som suppleant men ej fått tillfälle att ta ut stipendiet i stället för Vänerborgs flygklubb (som i sista stund anmälde förhinder), erhåller automatiskt det överblivna stipendiet från 1943 och deltog alltså ej i lottningen. Stockholms segelflygklubb får automatiskt 3 stipendier.

Årets stipendier tillföll, Hjo, FK,

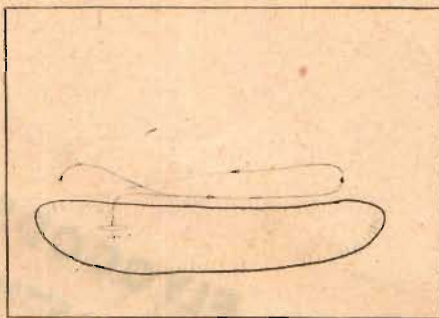


Fig 4. Flygbanor vid hangflygning.

SEGELFLYGETS TEKNIK

Forts. fr. sid. 22

en tendens att stiga, när den bryter in över land med dess högre ytfriktion.

Av betydelse för uppviden är naturligtvis även hangets lutning och höjd. Om V är vindhastigheten och $H1$ hangets lutningsvinkel blir uppviden $W = V \times \sin H1$. Vid samma vindhastighet ökar således uppvidens styrka med ökande lutningsvinkel. Man har uppmätt hanguppvidar på upp till 5 m/sek. Normalt för ett bra hang är 2—3 m/sek.

Vid allt för stor lutning på hanget blir det dock svårflugat på grund av kraftig virvelbildning strax ovanför kanten. Lämpligaste lutningsvinkel är 30—45°. Hangets höjd bör minst vara 75—100 m. Vid kusthang kan man dock av skäl som redan anförts nöja sig med 35—50 m högt hang.

Vegetation på hangslutningen — eller ännu hellre på dess krön — bidrar till att öka hangets höjd. (Se fig 1 a och b.)

Ur termisk synpunkt spelar hangets läge i förhållande till solen en betydande roll av skäl, som senare skola beröras. Ett solbelyst hang erbjuder rika möjligheter till termikanslutning (såväl soltermik som kvällstermik).

Ovanstående fordringar på ett hang räcka inte. Man måste nämligen framför allt se till att hanget kan utnyttjas effektivt med hänsyn till vanligen förekommande vindriktningar. Det mest idealiska är naturligtvis att inom ett starkt begränsat område ha tillgång till fyra hang — i norr, söder, öster och väster — men detta hindrar inte, att man vanligen kan klara sig med betydligt mindre anspråk. För våra förhållanden medger ett västhang en ganska god flygfrequens under segelflyghalvåret. Kompletterat med ett östhang blir frekvensen dock naturligtvis ännu högre (Älleberg och Söderåsen).

I bland händer det att ett i övrigt bra hang inte går att utnyttja trots i övrigt gynnsamma betingelser för hangflygning uppe på startplatsen. Orsaken därtill är följande. Under natten har ett kallluftskikt bildats och lagt sig nedanför hanget — såg upp till 80 % av hangets höjd. Under morgontimmarna råder vindstilla i detta

Värmlands FK, Sandvikens FK, Falköpings FK, Borlänge-Domnarvets FK, Lidköpings FK och Aeroklubben i Göteborg.

Suppleanter att inträda i den ordning de nu nämnes: Roslagens Automobil- & Flygklubb, Skövde Flygklubb, Norrköpings Flygklubb.

kallluftskikt och det effektiva hangets höjd blir sålunda blott 20 % av den verkliga hanghöjden. Uppviden blir för svag. Ej förrän kallluftskiktet upplösts genom solens inverkan sätter hanguppviden in med normal intensitet. (Se fig 2.)

Hanguppviden räcker ej upp till någon större höjd över hanget. Förklaringen är denna. För uppåtstigande torr luft är temperaturfallet (temperaturgradienten) $1^\circ \text{C}/100 \text{ m}$ medan den för luft i vila (skiktad luft) är mindre än $1^\circ \text{C}/100 \text{ m}$. Den uppåtstigande luften blir således kallare än den skiktade. Men kall luft är tyngre än varmare och vi få således en bromsande verkan, som gör att uppvidens styrka avtar. Man inser lätt, att den höjd man kan nå över hanget varierar från fall till fall med den skiktade luftens temperaturgradient.

Den äldsta och även enklaste metoden att utnyttja ett hang är att starta från krönet med hjälp av gummirep. d v s man liksom skjuter ut flygplanet med en stor slangbåge. Det finns givetvis även helt skogklädda hang, varvid man måste starta med vinsch nedanför hanget. Starten bör därvid läggas så att inflygningen till hanget inte göres i allt för stark medvind. (Se fig 3.)

För att flera flygplan skola kunna flyga på ett hang samtidigt måste en järnhård trafikdisciplin upprätthållas. Uppviden är bäst ovanför och strax framför hanget och banorna läggas enligt fig 4. Lagg märke till att svängarna här liksom vid flygning på baslinjen läggas mot vinden.

De vanligaste orsakerna till haverier vid hangflygning äro följande:

a) Vikning i trädtopphöjd. Vid svag uppvid förleades man lätt att ta ner farten för mycket. Man strävar ju efter att flyga med minsta möjliga sjunkhastighet. Härvid är flygplanet ganska kraftigt överstegrat och om man inte ser upp kan vikningen lätt vara ett faktum. Tar uppviden slut är det bättre att avbryta flygningen i tid. Den gamla tesen »genom att dra spaken åt sig kan man nå höjder på upp till 5 000 m» är en sanning med modifikation.

b) Flygning i fallvindsområdet. Vid starka vindstyrkor (15—17 m/sek) är vindhastigheten större än flygplanets flyghastighet vid bästa sjunkhastighet och flygplanet kommer därvid att röra sig bakåt i förhållande till hanget — för övrigt en ganska kuslig sensation. Botemedlet är att trycka flygplanet tills det fått tillräcklig hastighet — och göra det i tid. Fallvindarna på baksidan äro inte att leka med — många segelflygplan ha fått ett för tidigt slut genom att de pressats ned i skogen på hangets baksida.

Hanguppviden erbjuder stora fördelar vid den förberedande segelflygutbildningen. För det första kan man direkt peka ut var den finns och vidare kan man utnyttja den genom att långa stunder flyga rakt fram. Den är dessutom billig i drift: starten sker med gummirep eller vinsch men man kan ändå få flygtider på åtskilliga timmar. Vidare har man eleverna under ögonen på ett helt annat sätt och kan ge dem noggranna direktiv antingen på optisk väg eller med hjälp av radio.

För en gammal segelflygare slutligen har det alltid sin speciella tjusning att makligt segla fram och tillbaka över hanget och vänta på termik.

(Artikelserien fortsätter.)

FLYGGODS
Från HÄGGLUND & SÖNER, Örnsköldsvik

Till Kungl. Flygförvaltningen

STOCKHOLM.



När det för något år sedan gällde att licenstillverka ett nytt övningsflygplan för flygvapnet fick Hägglund & Söner det ansvarsfulla uppdraget.

Det nya flygplanet, som i flygvapnet fått typbeteckningen Sk 25, fick vid provflygning de allra bästa vitsord av flygvapnets representanter. Det levereras nu i snabb takt till beställaren.

Ett gott bevis för att vi behärska den ytterst noggranna PRECISION, som är ett oestergivligt villkor vid flygplantillverkning.



A.-B. HÄGGLUND & SÖNER

ÖRNSKÖLD SVIK