



Flyg



Nr 9
1944

LÄS I DETTA NUMMER:

**FÄSTNINGAR PÅ BULLTOFTA
PRIVATFLYGETS FÄLTERÅGA**

45
öre



TIDSKRIFT FÖR FLYGVAPNET
 Officiellt organ för
 Kungl. Svenska Aeroklubben
 Organ för
 Föreningen Värnpliktiga 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**

ANNONSAVDELNING:

Chef: **A. HULTIN** - Tel. 32 08 11

EXPEDITION:

Förlagsaktiebolaget FLYGNING
 Sveavägen 53 - Stockholm

Postgirokonton: 1111.

Prenumerationspris:

Helår Kr. 9:75 - Halvår Kr. 5:—

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

Ahlén & Åkerlunds Fotogravyranstalt
 Stockholm 1944

VIKTIGARE FLYGFÖRBINDELSER
 från den 1 maj 1944 tills vidare

Fr. Berlin	8.25 t. Köpenhamn	10.05V
"	16.40 " "	18.10V
"	14.15 " Malmö	15.15V
"	16.40 " "	17.40V
"	8.25 " Oslo	12.45V
"	14.15 " Stockholm	17.45V
" Helsingfors ¹	13.30 " Abo ¹	16.00D
"	13.30 " Berlin	16.05D
" Köpenhamn	10.00 " "	11.30V
"	16.40 " "	18.25V
"	18.25 " Malmö	17.40V
"	10.40 " Oslo	12.45V
" Malmö	8.30 " Berlin	11.30V
"	8.30 " Köpenhamn	9.45V
"	8.30 " Oslo	12.45V
"	16.40 " Stockholm	17.45V
" Milano	8.20 " "	17.45V
" Oslo	14.00 " Berlin	18.25V
"	14.00 " Köpenhamn	16.05V
" Stockholm	8.00 " Berlin	13.30V
"	9.00 " Helsingfors ¹	13.30D
"	8.00 " Malmö	10.10V
"	8.00 " Milano ²	17.25V
"	14.50 " Visby ²	16.00
"	8.00 " Wien ²	10.05V
"	9.00 " Abo ¹	12.10D
" Visby	10.30 " Stockholm ²	17.40
" Wien	14.20 " "	17.45V
" Abo ¹	10.55 " Helsingfors ¹	13.30D
" "	14.50 " Stockholm	16.00D

Tiderna äro angivna i å resp. orter gällande tider.

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

² Ankomst följande dag.

³ Trafik måndag och fredag.

UTAN ANSVARSFÖRBINDELSE

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



VÄRLDENS BÄSTA FLYGPLAN

Liberator slår Fortress

»Min åsikt om »världens bästa flygplan»: Enmotorigt jaktplan: Spitfire IX. Jaktbombplan: Typhoon. Tungt jaktplan: Mosquito II. Störtbombplan: Helldiver. Lätt bombplan: Mosquito IV. Medeltungt bombplan: Dornier Do 217 E. Spaningsbombplan: Junkers Ju 86 P. Tungt nattbombplan: Lancaster. Tungt dagbombplan: Liberator. Torpedplan: Avenger. Lätt spaningsplan: Mustang. Spaningsflygbåt: Mariner. Transportplan: Constellation.

Kommentarer: Det torde vara med knapp nöd Spitfire vinner över Thunderbolt och Mustang. Om Mosquito som jaktplan vet man ännu så litet. Lightning skulle ju kunna vara bättre, men jag tror dock på den engelska typen. Problemet Helldiver är ej lätt att lösa. Det har uppgivits så goda uppgifter om den, att trots att den säges vara överreklamerad, skulle den ändå vara mycket god. Närmast följer väl Dauntless. Do 217 och Mitchell bör vara mycket jämbördiga, men även Marauder kan vara den bästa och är det säkert i luften. Är det månne för att den kallas »Flying Fortress», som alla påstå denna vara det bästa tunga dagbombplanet? Jämför den med Liberator. Liberator har i flera avseenden bättre prestanda, t. ex. hastigheten. Min åsikt är och förblir att Liberator är bättre. Det är endast ett torpedplan, som kan mäta sig med Avenger, och det är Bristol Beaufighter. I fråga om transportplanen så står Constellation i en klass alldeles för sig. Peter Sandelin (Finland).

Dansk Svæveflyver Union

hade Årsmöte i Fredericia den 26 mars med c:a 50 medlemmar från hela landet. En av de intressantaste punkterna var ett förslag från Polyteknisk Flyvegruppe att utvälja ett antal tekniska studerande, som skulle hjälpa flygklubbarna i tekniska angelägenheter, t. ex. i fråga om material och utbildning av byggnadskontrollanter för landsorten.

Styrelseledamöternas antal ökades till 11, av vilka 6 skola utgöra huvudstyrelse och 5 ledamöter »utan portfölj» från landsorten. De 6 första blevo: ordf. militärflygaren mararmästare H. A. Ehlers, sekr. propagandachefen i DDL Max Westphall, kassör maskinist K. Videbæk Kjeldfort, byggtknisk ledamot dir Gerhard Nielsen, flygteknisk ledamot löjtnant J. G. Bergh och pressekr. överstinnan Harriet Fjorslev. Avgående ordf., kapten E. H. Nielsen, utnämndes till hedersledamot i Unionen som erkänsla för nedlagt arbete inom det danska segelflyget.

I årsberättelsen omnämndes bl a donationen på 8000 kr från Tuborgfonden för bygge av två danskkonstruerade skolglidplan, vilka provflög vid Bjergstedlägret 1943. (Här bör nämnas att den tröga reaktionen efter skevroderutslag hos glidplanet »Polyt I», som omtalades i mitt reportage från Bjergstedlägret i FLYG nr 22/43, nu rättats till sedan »gapets» mellan vinge och skevroder klätts över.) Thinesen.

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.

N.-E. Hansson, Orsa: Modellflygklubbarna betala ingen medlemsavgift till KSAK. Däremot skola de enskilda medlemmarna i klubben varje år inbetala 1:— kr. i registreringsavgift.

Byggsats till modellsegelplanet »Storch» finns att köpa hos Ing. f. a Vilén, Norrlandsgatan 18, Stockholm. Den kostar kr. 6:50.

11-årig G. V. 38: En GV 38 byggd t. ex. i trä (ask) i skala 1:15 och försedd med en tillräckligt stark gummimotor har givetvis möjlighet att flyga under förutsättning att den är välbyggd och icke massiv. Under samma förutsättningar har en GV 38 byggd i skala 1:10 ännu större möjligheter att göra sig som flygande modell.

Raden av önskemål för skala 1:100-ritningar är lång och Ni får därför ställa er i kön med GV 38.

Uppsatsskrivare: Consolidated B 24 Liberator benämnes icke »flygande fästning». Det är som ni förmodar endast Boeingplanen som gå under denna benämning.



Flygbiten 13-åring: Morane-Saulnier 406, som syns på bilden härövan, är ett franskt lågvingat, ensitsigt jaktplan med Hispano Suiza 12 Y motor. Landningsstället är indragbart och fälles uppåt-inåt i vingarna. Beväpningen utgöres av 1st 20 mm kanon i motorn och 2 st Chaterault ksp i vingarna. Spännvidden är 10,7 m, längden 8 m, höjden 2,7 m och vingytan 18 m². Max-hast. rör sig om 480—500 km/tim. Red.

Vill Du till Flygvapnet?

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

officersaspiranter	} flygvapnets aspirant-broschyr
reservofficersaspiranter	
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 »Flygvapnet».

FRÅN KSAK S

VERKSAMHET

Verkställande utskottet

sammanträdde den 4 febr. 1944. Närvarande: af Uhr, ordförande, Ahlén, Frænckel, Rotsman, Stark, flygvapnets repr. Silfverberg, luftfartsmyndighetens representanter Angström och Gävert, chefsinstruktören för segelflyget, Karlsson, 1. instruktören för modellflyget, Dérantz, chefen för Informationsavdelningen, Norrvi, samt generalsekreteraren, Enell, vid protokollet.

Beträffande inköp av materiel med bidrag av statsmedel vid sidan om klubbarnas egna inköp uttalade utskottet som sin uppfattning att en egen anskaffning av materiel icke borde förhindra eller i nämnvärd grad inverka på statens bidrag för anskaffning av materiel.

1. Instruktören för modellflyget redogjorde för vidtagna åtgärder och andra aktuella frågor inom modellflyget samt föreslog vissa ändringar i tidigare gällande »Regler och bestämmelser för tävlingar, rekord och märken i modellflygning». Utskottet uppdrog åt fabriker Stark och ingenjör Florman, såsom ledamöter i modellflygkommittén, att snarast granska de föreslagna ändringarna. Vidare uppdrogs åt generalsekreteraren att efter inkommet yttrande från ing. Florman och fabr. Stark till Luftfartsmyndigheten insända de delar av ändringsförslaget vilka borde förläggas denna myndighet för godkännande.

Det av 1. instruktören för modellflyget föreslagna elitmärket för modellflygare godkändes av utskottet; märket skulle dock erhålla en storlek motsvarande det internationella silver-C-märket för segelflygare.

I detta sammanhang uttalade ordföranden som sin åsikt att då en 1. instruktör för modellflyget numera tillsatts av staten modellflygkommitténs ställning i fortsättningen komme att delvis bli en annan än tidigare. Enligt KSAK:s stadgar ha de ständiga kommittéerna till uppgift att följa utvecklingen inom flygväsendets olika områden och till verkställande utskottet inkomma med förslag till åtgärder samt avge yttrande i frågor som av verkställande utskottet överlämnas till dem för utredning. På enskilda medlemmar av modellflygkommittén måste den fordran ställas att de lojalt samarbetade med direktionen och undveko en opinionsbildning, riktad mot av myndigheterna på förslag av KSAK utfärdade föreskrifter eller mot andra åtgärder, vilka KSAK ansåg erforderliga för den nya organisationens genomförande.

Utskottet beviljade ett anslag på 15.000 kr för restaurangens på Alleberg utbyggande.

Angående behov av utredning om användningen av KSAK:s motorflygplan efter krigets slut uppdrog utskottet åt generalsekreteraren att hänskjuta frågan till motorflygkommittén för utredning, varvid vissa direktiv skulle lämnas kommittén om KSAK:s önskan att erhålla bästa möjliga ekonomiska utbyte av motorflygplanen.

Förslag till tävlingsbestämmelser för FLYG:s segelflygpokal förelåg. Efter diskussion beslöt utskottet att sanktionera det framlagda tävlingsförslaget.

KSAK har givit ut en liten flott broschyr som blivit kallad »Flyget behöver er». Broschyren, som gått ut till 15.000 hushåll i Stockholm kommer säkerligen att värva många nya medlemmar i klubben. Den framhåller bl. a. att man icke får tro att privatflyget, därför att det blivit statsunderstött, icke behöver det frivilliga stöd som allmänheten skänkt och skänker KSAK. Tvärtom! Nu behövs det i ännu högre grad än förut.

Till uniformen och bemvärnsöverallen hör DEN SANFORISERADE SKJORTAN



Det militära yrkets stora rörlighet har sin giltighet även beträffande kläderna. En välsittande och alltid måttpassande skjorta — av sanforiserat tyg — är den enda rätta.



inreg. varumärke

*Sanforiserat bäller
— och bäller mätten*

WÄFVERIBOLAGET

BORÅS



IRVIN

FALLSKÄRMEN

IRVIN FALLSKÄRMSAKTIEBOLAG

Kontor: Strandvägen 5 A · STOCKHOLM

Tel. 62 47 00

Telegr.-adr. Irvinchute



Effektivitet är lösen

Ett modernt flygplan är i regel vackert. Den egenskapen har planet fått till skänks — konstruktören eftersträvar nämligen endast effektivitet, när han ger flygplanet dess form. Ett typiskt exempel på detta är SAAB 18:s karakteristiska stjärtparti. Den V-formade stabilisatorn med dess snedställda fenor ger:

- *Bättre skottfält bakåt.*
- *Tillräcklig frigång över marken — ett stridsflygplan måste kunna flygas från sämsta tänkbara fält.*
- *Lämpligare aerodynamisk anslutning mellan stabilisatorn och flygkroppen.*
- *Minskad belastning på stabilisatorn.*
- *Kraftigare styrverkan av fenor och sidoroder genom att dessa placérats mitt bakom propellrarna.*



skapar svenska vingar

SVENSKA AEROPLAN AB
LINKÖPING · TROLLHÄTTAN



NORDENS STÖRSTA FLYGTIDNING

Privatflygets flygfält

För att flyga behövs något att flyga med och något att flyga från och till, således flygplan och flygplatser. Det är lätt att få flygplan men desto svårare att få flygplatser. Under kriget ha vi här i landet byggt många krigsflygfält, men de höra kriget och krigsflyget till, icke freden och privatflyget. Nu har tiden kommit att rusta för freden, vars annalkande förebådats av många tecken. Ett av dessa är att regeringen tillsatt 1944 års flygplatsutredning.

Inför denna utredning har KSAK:s generalsekreterare framlagt privatflygets framtidsutsikter och planer i syfte att medverka till lösning av problemet att inordna privatflyget i den totala lufttrafiken. Vi ska redogöra för några av huvudpunkterna i denna föredragning, som är den grund på vilken privatflygets flygfältsfråga bör lösas. Och vi hoppas att lösningen kommer.

Mängden av privatflygplan kommer att välla statsmakterna större besvär än den vidgade linjetrafiken, som går i sina noga reglerade banor. Privatflyget hämmas ej av dylika regler — det är fritt och måste vara fritt till tid och rum. Men hur omfattande blir den privata flygtrafiken? Vi ha erfarenhetsrön från förkrigstidens Amerika att stödja oss på vid sökandet efter svaret på frågan, och så kan man göra jämförande studier på bilismens område. I U. S. A. hade man redan före kriget nått en standard, som vi med vår nuvarande flygplatsorganisation icke ens närmelsevis kunna nå — amerikanerna hade billiga flygplan och många flygfält.

Vad bilismen beträffar var antalet inregistrerade bilar i Sverige år 1939 230.000, d v s en bil på var trettonde invånare. Om man ser framåt en 10—15 år i tiden, då man säkerligen har flygplan som inte kosta stort mera än en bil, och utgår från att det kommer att finnas bara ett flygplan per 1.000 invånare, blir antalet flygplan 6.500. Nu ha vi 80 privat- och 26 firmaflygplan! Men till de 6.500 komma glid- och segelflygplanen, av vilka vi nu ha 126 jämte minst 25 beställda. Om 10—15 år kan man utgå från att vi ha 1.000! Därmed äro dock icke privatflygets utgångs-siffror klara — man måste också räkna med en livlig utländsk turisttrafik i luften.

Detta är siffror som tala ett tydligt språk. Den ständigt misstrogne må misstro siffrorna, men när har han sett framåt 10—15 år? För att kunna göra det fordras mera än misstro, nämligen tro, tro på att också flyget kommer att gå framåt, här som annanstans. Varför skulle flyget följa andra utvecklingslinjer än bilismen?

Nu gäller det sålunda att skaffa flygplatser till alla dessa privatflygplan och glid- och segelflygplan. Vi börja med flygplanen.

Generalsekreteraren utgår från att ett och samma flygfält kan medgiva högst 720 starter eller landningar per dag och han räknar med att en sådan flygplats får ha resurser för att betjäna 300 flygplan. Vad belägenheten beträffar, böra flygfälten ligga på högst 10—15 minuters bilfärd från flygarens bostad; man bortser härvid från helikoptern, vars flygplatser kunna förläggas inom stadens lark och storr, men denna fråga är så pass osäker att den t v bör lämnas utanför räkningen.

Antalet erforderliga flygplatser kan beräknas enligt medanstående exempel, gällande Stockholm. Huvudstadens flygplan skulle enligt förut nämnd uppskattning bli 600, men till dem kommer

ett antal utsocknes privatflygplan, som uppskattas till 400. Summa 1.000 flygplan i Stockholm. Som varje flygplats kan ta 300 flygplan, erfordras minst 3 flygplatser, belägna på lämpligt avstånd från staden. Detta gör en privatflygplats norr, en väster och en söder om Stockholm. På motsvarande sätt får man ett behov av 2 flygplatser i Göteborg, medan övriga städer behöva endast en.

Så kommer segelflyget. Trafiksäkerheten fordrar att det hålls åtskilt från motorflyget — endast på orter med låg privatflygfrekvens kunna de båda flygslagen samordnas på samma flygplats. Erfarenheten visar att ett »enkelt» fält kan medge 100 starter och lika många landningar per dag, varför endast ett fält skulle räcka per ort. Men segelflygningen bedrivs som fritidssysselsättning med den ojämförligt största tillströmningen under lördagar samt sön- och helgdagar. Därför behöva de större orterna flera än en segelflygplats, vilket motiveras också av de stora avstånden i de större städerna.

Sedan man beräknat behovet av motor- och segelflygplatser böra näten jämföras och, i de fall det låter sig göra, också koordineras. Detsamma bör ske beträffande privat- och trafikflygplatser, varvid dock är att märka att privatflyget kan använda en trafikflygplats endast om trafiken på denna är ringa.

Nästa fråga blir hur flygplatserna ska anordnas och utrustas. Vi lägga då först märke till att generalsekreteraren betonat önskvärdheten av de större privatflygplatsernas anslutning till sjöflygplats. Inom vissa delar av vårt land, t. ex. Norrland, äro nämligen möjligheterna att anlägga landflygplatser små, varför sjöflygplan komma att användas. För dessa måste möjlighet beredas att skifta från flottör- till hjullandningsställ och omvänt.

I övrigt anteckna vi att privatflygplatsens storlek anges till 800—1.000 m i alla riktningar, att man på grund av den höga trafikfrekvensen på vissa flygfält bör räkna med permanentade start- och landningsbanor, samt att utrustningen bör omfatta hangarer, verkstad, garage med parkeringsplats, rum för flygledning, hotellrörelse jämte service- och flygsäkerhetsutrustning.

Ett segelflygfält kan begränsas till 500×500 m om från detta centralfält banor utgå i lämpliga riktningar. Marken bör medge bilstart med 80 km hastighet. I övrigt behövas byggnader m m liksom vid motorflygplatserna, givetvis anpassade efter användning och frekvens.

Vem skall anlägga alla dessa flygplatser? Det kan alternativt bli staten, kommunerna eller enskilda, men markfrågan kan i regel lösas endast med kommunernas hjälp. Den samfälliga planeringen kan ej ske utan att staten tar hand om den.

Privatflygets flygplatsproblem innefattar sålunda många faktorer, som kräva sin närmare utredning, innan systemet är färdigt och arbetet kan börja. Vi stå här inför privatflygets grundläggande fråga, ty utan en rationell lösning av flygfältsfrågan svävar hela privatflyget i luften — utan att kunna komma vare sig upp eller ned.

Vi kunna se fram emot folkflygplanets tidsålder liksom vi för en mansålder sedan såg fram mot bilens. Och vi måste se på lång sikt och med vidsynt förutseende. På nästa sida framlägger general Nordenskiöld några synpunkter på denna fråga.



LANDNINGSSTRÅK FÖR FOLKFLYGPLANEN EFTERLYSAS AV FLYGVAPENCHEFEN

med kort start- och landningssträcka kunna starta och landa (t ex området framför nya flygvapenhuset och marinhuset på Gärdet, om det bevarades för ändamålet).

Likaväl som man numera, när man gör en stadsplan, från första början ger plats för hamn eller stationshus, spårvägsspår, parkeringsutrymmen för bilar m m borde man samtidigt tänka på var landningsstråken för folkflygplan och andra lätta förbindelse- och taxiplan skola ligga. När man bygger nya fastighetskomplex bör man tänka på att behålla ett landningsstråk eller eventuellt göra taken platta, så att autogiros och helikopters kunna komma upp och ned där.

Vi ha en god möjlighet att bedöma den kommande utvecklingen av folkflyget genom att se tillbaka på bilismens utveckling här i landet. Nu veta vi att man omkring sekelskiftet inte tänkte på att skapa parkeringsplatser och garage för bilar inne i storstäderna. Följden blev att vi t ex här i Stockholm på 1930-talet fick ett brännande parkeringsproblem, vars lösning endast kunnat uppskjutas några år på grund av att kriget med dess körrestriktioner minskat gatutrafiken.

Om bara 20—30 år kommer säkert samma problem att uppstå ifråga om den lokala flygtrafiken, såvida man inte redan nu

planerar landnings- och parkeringsplatser inne i själva städerna. Gör man inte detta, så går man förlustig möjligheten att i stor utsträckning begagna luftfarkoster för förflyttning, fortsätter flygvapenchefen.

Man måste också i god tid planera flygtrafiken till och från de större städernas centrala delar. Det måste finnas flygtrafikpoliser (liksom det nu finns trafikpoliser för biltrafiken) och trafiken med lätta folkflygplan och taxifygplan måste ledas utmed bestämda flygtrafikleder liksom nu gatutrafiken.

Nog kommer det fram något som skulle kunna kallas folkflygplan förr eller senare men ännu kan man inte konstruera ett flygplan, som tillfredsställer alla önskemål på ett sådant. Först måste emellertid förutsättningar skapas för att landa och starta invid arbetsplatserna och bostäderna.

Därefter kan man börja konstruera och planlägga masstillverkning av ett flygplan med kort start- och landningssträcka och i såväl land- som sjöversion. För längre sträckflygningar behövs nog ett annat, snabbare flygplan, men detta kan nog ej landa inne i städerna t v.

Folkflygplanfrågan rymmer alltså en mängd olika problem, som icke kunna beläggas i detta sammanhang, slutar general Nordenskiöld. *Bastin.*

Innan man ger sig in på någon detaljdiskussion om hur det kommande folkflygplanet skall se ut måste man ha klart för sig vilka förutsättningar det kommer att finnas för gemene man att nyttja ett sådant flygplan, säger chefen för flygvapnet, generallöjtnant Bengt G. Nordenskiöld vid ett samtal med FLYG.

Med ett folkflygplan måste man ju förstå ett lätt och billigt flygplan, med vilket man kan förflytta sig snabbare eller billigare än med bil eller båt. För korta förflyttningar måste man alltså kunna landa nära sin arbetsplats och sin bostad.

Det måste med andra ord skapas landningsplatser eller åtminstone c:a 200—300 meter långa och 50 meter breda landningsstråk inne i själva städerna, där flygplan

KRABBLANDNING I SIDVIND

I anslutning till flygvapenchefens uttalande om behovet av landningsstråk inne i storstäderna för folkflygplan samt förbindelse- och taxifygplan förtjänar att uppmärksammas en uppfinning som lovar att göra flygplanen nästan oberoende av vindriktningen vid landning. Den är gjord av en skotsk flyglärare vid namn Owen MacLaren och hans uppfinning består i ett landställe med vridbara hjul, som tillåter flygplanet att landa på krabbsvis med sidan före. Vid landningen hålles nosen rakt mot vinden och landningshjulen vridas så att de bli parallella med landningsbanan. Efter landningen rullar flygplanet ut längs landningsbanan i en riktning som säges kunna bilda upp till 45° vinkel mot vindriktningen.

MacLarens landställe väger mera än ett vanligt. I själva verket tillkommer 1 % av flygvikten.

Uppfinnaren började experimentera 1938 och vid det här laget har hans landställe provats på en hel rad olika flygplantyper, däribland Miles »Magister», Airspeed »Oxford» och t o m ett så snabbt flygplan som North American »Mustang». Systemet kan användas både för trehjulställe och för flygplan med sporrhjul. Enligt engelska uppgifter ha försöken utfallit synnerligen lyckligt och det har t o m hänt att flygplan med MacLarens landställe landat i 90° sidvind utan att slå runt.

Om allt detta är riktigt — facktidningen FLIGHT konstaterar i varje fall på fullt allvar att det är så — innebär detta att de stora flygfälten i framtiden icke behöva ha ett helt system av landningsbanor för olika vindriktningar utan kunna nöja sig med en eller några få och endast ta hänsyn till trafikfrekvensen på fältet. Uppfinningen underlättar också i hög grad an-

läggningen av sådana landningsstråk i parker eller på andra öppna platser i storstädernas centrala delar som generalen efterlyser. Trots ett minimum av utrymme kunna ganska stora och snabba flygplan komma ned.



MacLarens vridbara hjulställe på en Miles »Magister». Infällt hur landning i sidvind går till.



CIVILA LASTGLIDPLAN

Luftburna trupper användas nu i allt större utsträckning. Här en bild från en amerikansk flygskola, där glidplanförare tränas. Det är en Lockheed L. 1—A som bogserar. — Sådana här »tåg» kommer man säkert att få se även i framtidens civila flygtrafik.

ING. R. ABELIN svarar om lastglidplanet som luftens godståg och motorseglaren som ett billigt och säkert folkflygplan.

Segelflyget genomgår en oavlatlig utveckling och man kan vänta sig en hel del intressanta nyheter inom de närmaste åren. Utbildningen tenderar mot övergång till dubbelkommandoskolning, varigenom billigare tvåsitsiga segelplan (troligen med sidsitsarrangemang) komma att framtvingas. Det ensitsiga skolglidplanet bibehålles nog i ungefär nuvarande form för rutschövningar, avläggande av prov m m medan det ensitsiga övningssegelplanet sannolikt blir betydligt högvärdigare än nuvarande standardtyper och troligen också konstflygdugligt.

Det högvärdiga segelplanet kommer särskilt att tendera mot stort hastighetsområde med höga glidtal vid hög hastighet och god vändbarhet.

Motorseglaren kommer troligen att utvecklas i två typer, den ena ett extremt segelplan med hjälpmotor, den andra ett folkplanliknande, segelbart motorflygplan med god aerodynamisk utformning.

Lastglidplanet slutligen torde bli luftens godståg och möjligen även sovsvagn. Eventuellt kommer den dessutom att insättas av taxifygföretag. Post- och tidningsbefordran är synnerligen lämpad för transportglidflyget, varvid man särskilt kan räkna med upphämtningar av flygplan genom s. k. metning. En annan möjlighet är att ett »växellok» bogserar upp planet och ansluter det till tåget.

DK-utbildning med motorseglare

När man skall konstruera en lämplig och prisbillig motorseglare gäller det i första hand att bestämma om planet skall vara ett segelplan med hjälpmotor eller ett hyperlätt motorplan som kan segelflyga. Vidare skall fastställas om planet skall vara en- eller tvåsitsigt. I forskningshänseende vore det synnerligen fördelaktigt att ha ett

relativt högvärdigt segelflygplan som för egen kraft kunde förflytta sig till de olika uppvindsområdena som det gäller att utforska.

Ur utbildningssynpunkt vore det givetvis lämpligt att göra motorseglaren tvåsitsig, varvid den alltså samtidigt skulle kunna tjänstgöra som DK-flygplan för såväl den grundläggande som den högre segelflygutbildningen. Ett sådant flygplan skulle också kunna utformas till ett prisbilligt och säkert folkflygplan.

En skjutande propeller ställer sig gynnammast med hänsyn till motorplacering och siktförhållanden. I detta fall blir man emellertid tvungen att använda ett medelst två bommar anslutet höjd- och sidstyrverk.

Tanken på DK-utbildning i motorseglare tycks inte vara alltför fantastisk. Så länge glid- och segelflyget skall bibehållas som fysiskt och psykiskt uppfostrande sport bör man emellertid ha kvar glidflygutbildningen — även om haveririsikerna böra elimineras genom att lägga in ett tillräckligt antal DK-flygningar.

Lastglidplanet blir även civilt

Transportglidflyget har hittills haft så gott som uteslutande militär betydelse. Troligen blir emellertid lastglidplanet den rationella lösningen av den kommersiella luftlasttrafiken efter kriget. Släptåg med lastglidplan komma antagligen att bli luftens godståg och man kan i framtiden vänta specialkonstruerade »lok» för långsträckbogsering och andra för »växling» och kortsträckbogsering. »Långtradarloken» få därvid sannolikt ett om segelplan påminnande utseende med långa, slanka vingar.

Dagens transportglidplanjättar, som nu bära både lastbilar, stridsvagnar och kanoner (förutom folk), ha utvecklats ur den

(Forts. på sid. 27.)

18 KLUBBAR i FLYG:s! HÖJDTÄVLING!

Svenskt segelflyg har nu fått en så stadig grund att man kan börja bygga på toppen. Därför är det glädjande att FLYG:s segelflygtävling kommit till stånd. Jag hoppas att det blir många unga svenska segelflygare som kommer att kämpa om FLYG:s pokal och många klubbar som konkurrerar på allvar om det wicanderska lagpriset. Jag är själv van från tidigare tävlingar att räkna med ett penningpris, som skall tjäna till att betala gjorda utlägg i samband med tävlingen, och därför anser jag dir. Wicanders tusenlapp till det segrande lagets klubb och andrapriset på 500 kr vara av största värde för att sätta tävlingen på sund ekonomisk grund.

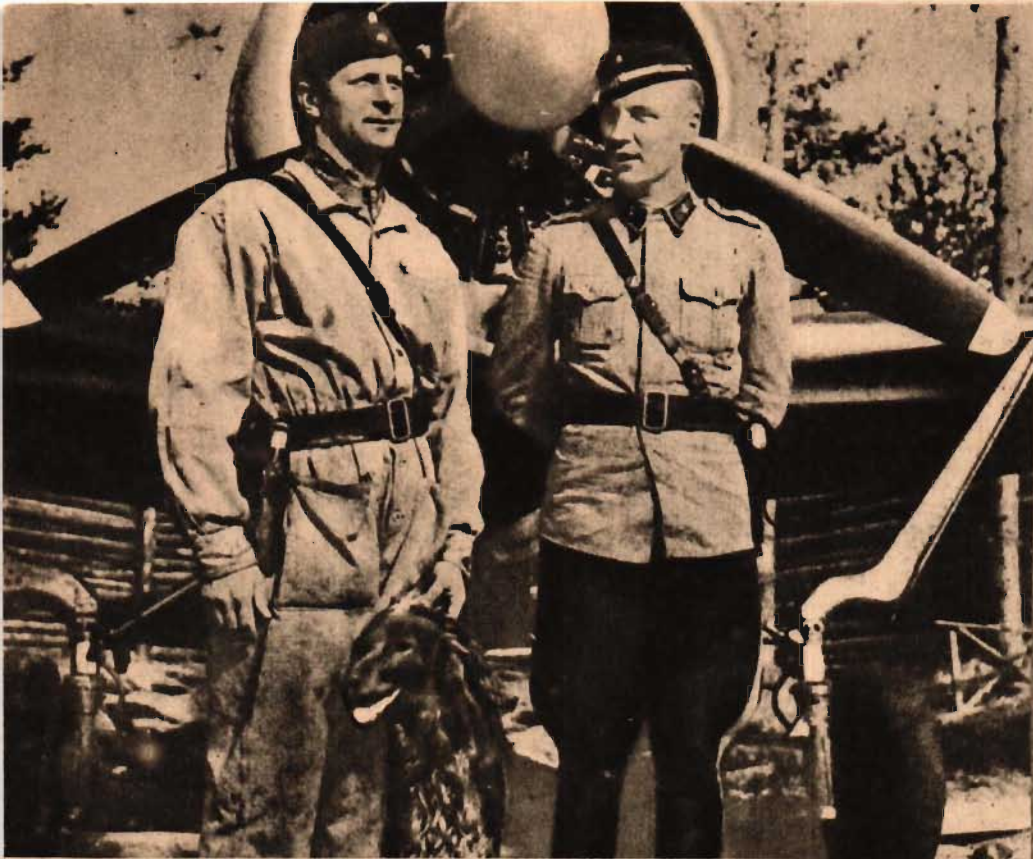
Dessa ord om segelflygtävlingen uttalades häromdagen av det internationella segelflygar-esset Peter Riedel vid ett samtal med FLYG:s medarbetare.

Följande flygklubbar ha anmält sig:

Aeroklubben i Göteborg, Aeroklubben i Skåne, Borlänge-Domnarvets flygklubb, Gävlebygdens flygklubb, Halle-Hunnebergs flygklubb, Halmstads flygklubb, Jönköpings flygklubb, Karlskoga flygklubb, Lidköpings flygklubb, Linköpings flygklubb, Luleå flygklubb, Norrköpings flygklubb, Stockholms flygklubb, Stockholms segelflygklubb, Varbergs flygklubb, Värmlands flygklubb, Västerås flygklubb samt Örebro bil- och flygklubb. Ännu fattas 7 flygklubbar.

Så här ser FLYG:s segelflygpokal ut. Vilken segelflygare vinner den för 1944?





Två riddare av Mannerheim-korset: major J. Karhunen (t v) och flygmästare Ilmari Juutilainen jämte divisionens trogna maskot, irländska settern Peggy Brown. — I marginalen några finska Brewster-jaktplan.

I början av mars begynte ryssarna med stora styrkor övergå viborgska viken för att avskära stadens förbindelser med västra Finland. Detta dödliga hot mot hela den karelska arméns etapplinjer måste till varje pris avväjas och högkvarteret koncentrerade därför ett så stort antal jaktplan som möjligt till detta avsnitt, bl a den Fokker-division Juutilainen tillhörde. Det första angreppet mot kolonnerna på isen gick bra: ryssarna blevo överraskade och led stora förluster. Men sedan blev det dag för dag allt värre. Isen var svart av infanterimassor och stridsvagnar fanns där i hundratal. I luften patrullerade jaktflyget och luftvärnspjäser av alla kalibrar voro beredda att avslå finnarnas anfall med sina eldskurar. På taket av varje stridsvagn var en kulspruta uppmonterad och med kören förenade sig tusen och åter tusen gevär.

50 FLYGARSKALPER I BÄLTET

Finlands jaktflygaress ILMARI JUUTILAINEN berättar

I en luftstrid som utkämpades i september månad senaste år vann flygmästare Juutilainen sin femtionde seger. Han befäste därmed yttermera sin ställning som Finlands mest framgångsrika jaktflygare.

Den stora allmänheten har utan tvivel blivit rätt bortskämd beträffande nedskjutningssiffrorna i luftkriget. Snart sagt dagligen innehålla tidningarna notiser om flera tiotal fällda flygplan. Då och då har även meddelanden ingått om enskilda flygares bedrifter. Så uppgavs det t. ex. för någon tid sedan från tyskt håll att en viss kapten Novotny fällt sin 250:nde motståndare, och flera andra hava redan överskridit 200-talet.

För finska förhållanden är flygmästare Juutilainens bedrift trots detta värd all aktning. Flygverksamheten här uppe i Norden är långt ifrån lika intensiv som vid storkrigets skilda fronter. Under långa tider av året ställer väderleken oövervinnliga hinder i vägen för all flygning. De väldiga områden våra flygare ha att avpatrullera göra det svårt att få kontakt med fienden, och så få de ofta återvända med oförrättat ärende. Därför är också det resultat flygmästare Juutilainen uppnått av synnerligen hög klass. Bakom hans prestationer ligger ett långt och ihärdigt arbete.

Eino Ilmari Juutilainen föddes den 21/2 1914 i Lieksa köping i Karelen. En vecka efter hans födelse flyttade hans föräldrar till Sordavala. Denna lilla stad, som blivit illa åtgången i bägge våra krig, räknar honom därför som en av de sina.

Sin barndom tillbragte han mest i sin äldre broders sällskap. Denne vann under det sagoomspunna smeknamnet »Marockos skräck» i vinterkriget ett lika stort anseende som den yngre brodern nu under det andra kriget. Det var sålunda två mycket

Av FLYG:s Helsingforskorrr.
LÖJTNANT P. S. JANSSON

livliga ynglingar som under uppväxtåren gjorde den goda staden Sordavala osäker.

På något sätt fick den unge Ilmari tag på Richthofens bok »den röde jaktflygaren», och så var han bergtagen. Skolarbetet smakade tråkigt. Hans äldre broder upplevde redan de vildaste äventyr i Främlingslegionen i Marocko. Eino Ilmari besjälades blott av en enda stor längtan: att få lära sig flyga.

Sent omsider gick även hans hemliga dröm i uppfyllelse. År 1936 blev han antagen till elev vid luftstridsskolan. Följande år avslutade han med beröm sin kurs och samtidigt blev det också slut på hans bekymmerslösa ungdomstillvaro. Han blev bekant med en förtjusande flicka och innan han visste ordet av satt den gyllne bojan på hans vänstra ringfinger. (Även som äkta man har flygmästare Juutilainen klarat sig galant: tre duktiga små jaktflygaraspiranter ha redan sett dagens ljus i hans äktenskap).

Då vinterkriget bröt ut var Juutilainen stamansställd sergeant vid luftstridskrafterna och kommanderades till en jaktdivision. Under de hundra dagarnas hektiska strider mot det ryska flygets förkrossande övermakt vann han sina första framgångar och kunde uppföra två nedskjutna fiendeplan på sitt konto. Sina hetaste strider utkämpade han dock då mot ryssarnas markstridskrafter.

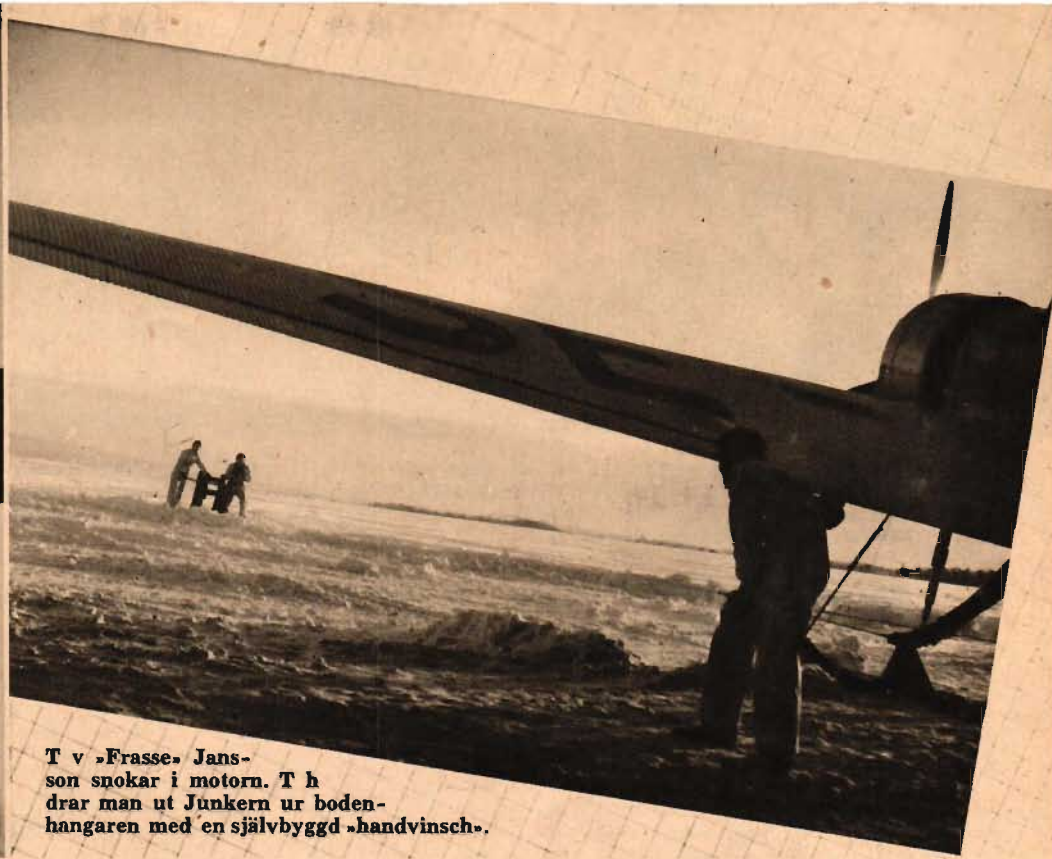
Mot denna häxkittel gingo de finska jagarna till anfall. Luften var som ett eldhav. Det tycktes flygarna att de flögo i en orkan. Braket och dånnet var så starkt att de ej kunde urskilja sina egna kulsprutors skott i det allmänna oljudet. Men så länge de hade en patron kvar i sina kulsprutor döko de finska planen åter och åter till anfall och läto sina kulkärvar sprida död och fördärv bland fiendens tätt hopade massor. Luftstrider påbörjades och avslutades först då hjulen snuddade vid isen. Brinnande flygplan störtade som lysande facklor till marken. Hästar rusade i sken över valplatsen och stupade med sina kuskar i kulregnet. Isen täcktes av döda och sårade, men striden rasade vidare med oförminskad häftighet. Det var timplånga mardrömmar, som upprepades dag efter dag.

Juutilainen steg hastigt i graderna. I december 1939 blev han befördrad till översergeant och redan i januari 1940 till fältväbel. Den 1 mars 1941 blev han utnämnd till flygmästare.

Under den korta fredsperioden hade det finska flygvapnets maskinpark systematiskt utökats och förbättrats. Då kriget åter bröt ut var det ett sant nöje för vinterkrigets veteraner att med de nya snabba jaktplanen få gå till angrepp mot arvfjenden. Flygmästare Juutilainen fick åter ägna sig åt sin favoritsysselsättning som »luftstridsarbetare», för att använda hans egna ord. Och då började även hans flykt mot berömmelsen. Den 9 juli föll två I 153 för hans välriktade skott, och sedan dess har han gått från klarhet till klarhet.

Finnarna i allmänhet äro rentav retsamt lugna och färdiga. Ett undantag bilda karelarna och Juutilainen är en typisk kare-
(Forts. på sid. 14.)





T v »Frasse» Jansson snokar i motorn. T h drar man ut Junkern ur bodenhangaren med en självbyggd »handvinsch».

Finns det civila flygare i farten? Aerotransports, naturligtvis! Men även andra flygbolag ha dagligen personal i luften. FLYGMAN har varit uppe i Övre Norrland och träffat ett gäng pojkar, som dag och natt hänger i luften — för försvarets räkning naturligtvis. De arbetar i Svensk Flygtjänsts trivsamma uniformer och leva ett friskt och hårdande liv i kamp med snö, storm och kyla.

Förutom i Malmö, Göteborg, Karlstad, Karlsborg, Bromma och Härsfjärden har Svensk Flygtjänst A.-B. tre flygstationer i Övre Norrland, nämligen i Boden, Kiruna och ännu en plats varifrån bolaget dagligen serverar luftvärnet fina målflygningar och andra uppdrag som telefoneras

T v Bodenchefen Chronvall och nedan tittar »Don Ivarsson Lycklig», trafikflygare Ivarsson, in genom lilla hangardörren i Boden.



FRISKA FJÄLLFLYGARE

in till avdelningskontoret i Boden varifrån trafikflygare Chronvalls skånska fru, Elisabeth, vidarebefordrar dem till sina gossar på de olika stationerna.

— Målbogsering till Uppholmen kl 14.00 i morgon, jaha... Och så var det kontrollflygning för luftbevakningen från Boden kl 10.00... Vägen då?... Jaså, meddelas senare... Ingenting mera... Jaså, mörkerflygning för strålkastarservisen över Sandsjön i natt... Hur dags... kl 01.00... Det skall bli det!

Så där kan det låta ibland när det är bråttom. Ungefär som om fru Johansson beställde ett halvt hekto jäst, 1 kg mjöl och 2 kg »bit» från sin handlande. Och beställningen levereras prompt.

— Vi startade häruppe 1941 med en enda Caudron, säger chefen i Boden, trafikflygare Abbe Chronvall. Sedan fick vi upp en GV-38, som följts av en rad andra plan. Några haverier med dödlig utgång har vi inte haft trots att vi flyger dagligen. Själv flyger jag mellan 80—90 timmar i månaden och sammanlagt har jag nu en flygtid i bolaget på 2 200 timmar med inalles något över 5 000 landningar.

Det är klart att det under alla dessa luftvärnsflygningar har inträffat en hel del.

Men sådant är man van vid. Samma dag signaturen flög från Boden till Luleå med Chronvall var det så tjockt i luften att han på återvägen måste gå ner och torka av vindrutan som blivit igengrodd av snö. Sedan fortsatte han!

— Vid ett tillfälle, berättar Chronvall, startade jag utan att kontrollera att amortisörerna till flygplanskidorna voro spända, vilket hade till följd att lufttrycket slet av dem och jag fick landa på hjulaxlarna. Planet tippade visserligen över på nosen men mer blev det inte.

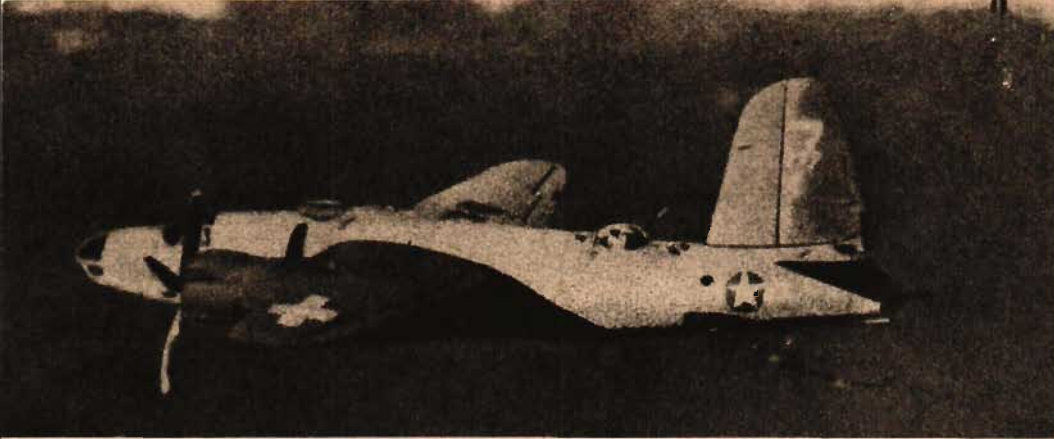
— Inte mindre än sex gånger har mitt plan blivit beskjutet och träffat av luftvärn. En gång under en nattflygning till Haparanda blev jag på grund av snötjocka tvungen att nödlanda i beckmörker på en fjord. Och vid ytterligare ett tillfälle måste jag landa i Holmsund på isen som brast, summerar Chronvall sina upplevelser. Men för det mesta, går allt sin gilla gång!

Förtjänsten av att »allt går sin gilla gång» har nog i hög grad Frasse, alias flygförman B. Jansson, som svarar för alla Flygtjänsts maskiner i Norrland och bl a är pappa till en hel hangar i Kiruna. Som medhjälpare har han mekanikerna Enkan

(Forts. på sid. 15.)

Mekanikerna Frasse, Enkan, Olle (Olsson) och springpojken Tott titta glada ut från Junkerns inre: Nedan: Trafikflygare Freiholtz fotograferad på Stora Lulevatten vid Porjus.





Den här bilden tål att titta på för alla dem, som ha för sig att Martin »Marauder» är så svårflugan. B-26:an har fått vänstermotorn sönderskjuten över Italien men tar sig hem på en motor. Den långsträckt skuggningen under stjärten är kulspruteband, som kastas ut för att minska flygvikten.

Marauder trots allt

Martin B-26 »Marauder» har starkt kritiserats på grund av för hög landningshastighet, svårflugenhets liten bomblast m m men synes trots allt få upprättelse. Typen lämpar sig inte för »strategisk bombning» efter lång anflygning men har visat sig utmärkt för kortdistansuppdrag med specialtränad besättning. B-26 har i relativt stor utsträckning insatts mot tyska flygbaser i Nordfrankrike och därvid ha förlusterna inskränkt sig till i medeltal 0,3 procent, d v s lägre än för någon annan flygplantyp. Följden har blivit att Glenn L.

Martin Co fått en ny beställning på ett stort antal B-26:or.

Den »Marauder» som nu beställts är dock en något förbättrad version kallad B-26C, som bl a har större spännvidd än tidigare versioner. Följande uppgifter ha publicerats: Spännvidd 21,65 m (tidigare 19,81 m), vingyta 53,42 (48,77), maxhast på 4 500 m c:a 460 km/t (530 km/t). Bevapning minst 1 st 12,7 mm tung ksp i kroppen riktad framåt, 2 st d:o i ett rörlig ryggtorn och ytterligare 2 st d:o i ett stjärttorn. Det har icke omtalats om alla B-26C dessutom försetts med tidigare antydda rörliga ksp i kroppen så att sammanlagda antalet blir 12 st.

Blohm & Voss BV 222

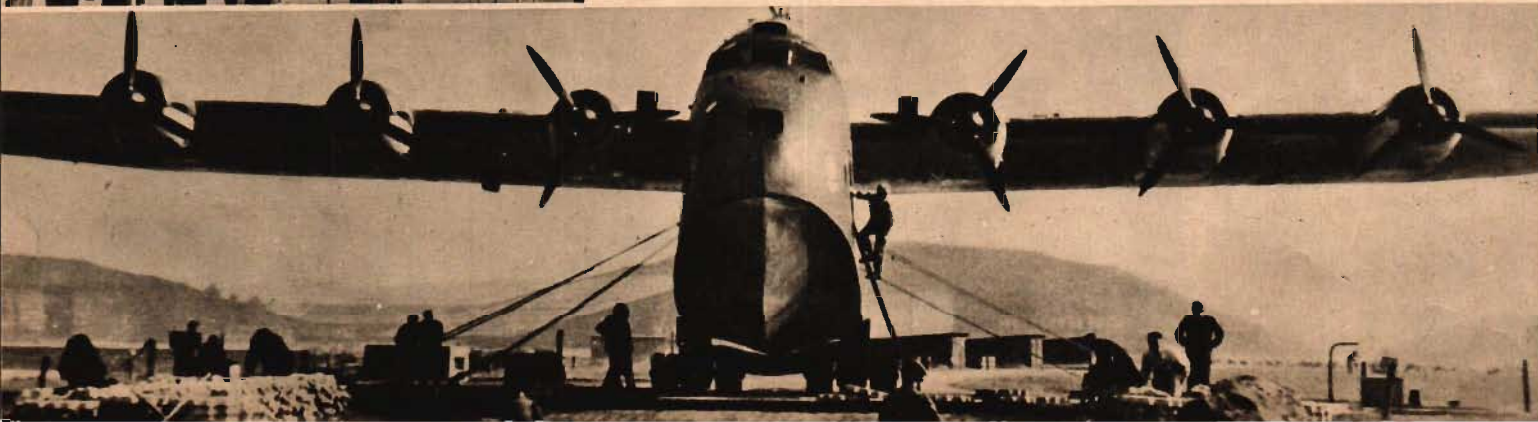
Enligt tyska källor bygges nu flygbåten Blohm & Voss BV 222 i två versioner, en med BMW 801 stjärnmotorer på vardera 1 580 hk och en med Junkers Jumo 207 på vardera 1 000 hk. Spännvidden är 46 m, längden 37 m och höjden 5,6 m. Flygbåten tar 100 fullt utrustade soldater och användes även i stor utsträckning för att transportera sårade från de olika fronterna. BV 222, som kallas »Wiking», har även i viss utsträckning kommit till användning som fjärrspanings- och fjärrbombplan. Den är utrustad med kanoner och ksp med skjutplatser i stjärten, på kroppens översida (2 st) och i nosen.



Framtidsprojekt

Viscount Knollys, chef för British Overseas Airways Corp. och tidigare guvernör på Bermuda, har nyligen företagit en jorden-runtflygning utmed BOAC:s linjer. Avsikten var att inspektera men framför allt att diskutera den kommande fredstrafiken med BOAC:s »allierade» företag i Indien, Australien och på Nya Zeeland. I ett radioföredrag nyligen avslöjade lord Knollys sina allmänna funderingar om framtidens flygtrafik. Han sade sig vara övertygad om att ganska snart efter kriget komma reaktionsdrivna stjärtlösa »flygande vingar» att sättas i trafik. Transportflygplanen komma att förses med högtryckskabiner för ett lufttryck motsvarande något över 2 000 m när de flyga på 6 000 m. Nya och effektiva avsningsmetoder komma att användas. Ekonomiska marschhastigheten blir 400 km/t eller mera. Flygplanens räckvidd kommer att tillåta non-stop-flygningar mellan London och Egypten eller över Atlanten även vid svår motvind. Beträffande friheten i luften sade lord Knollys att det måste skapas ett säkert skydd mot missbruk av vad som ursprungligen var ett fredsinstrument. Ty för att få fram »de bästa flyglinjerna och den bästa flygservicen i världen» måste det finnas så mycket frihet och så få restriktioner som möjligt.

Två bilder av tyska flygbåten Blohm & Voss BV 222.



Nyttiga flygplan

USA har infört den nya benämningen »UC» på smärre transportflygplan med mindre än åtta sittplatser eller 650 kg nyttig last. »UC» betyder Utility Cargo d v s i något fri översättning helt enkelt nyttiga lastflygplan. En hel del tidigare kända småflygplan ha fått sådan »UC»-beteckning. UC-61 är Fairchild 24W-41 »Forwarder» med 165 hk Warner »Super-Scarab»-motor. UC-64 är Noorduyn »Norseman» med 550-600 hk Pratt & Whitney »Wasp». UC-70 är Howard DGA-15 med 450 hk Pratt & Whitney »Wasp Junior». UC-71 är Spartan »Executive» med samma motor. UC-72 är Waco S el. E med sina olika motorversioner. UC-78 är Cessna T-50 med 245 hk Jacobs L4MB. UC-80 är Harlow PJC med 145 hk Warner »Super-Scarab». UC-81 är Consolidated-Vultee-Stinson SR-10 »Reliant» med 420-450 hk Wright Whirlwind. UC-83 är Piper Cub »Coupe» med 75 hk Continental. UC-86 är Fairchild 24R med 175 hk Ranger flat sexa. UC-94 är Cessna »Airmaster» med 145 hk Warner »Super-Scarab» och UC-96 slutligen är Fairchild 71 med 550-600 hk Pratt & Whitney »Wasp».

Reaktionstrafikplan

Brittiske flygministern Sir Archibald Sinclair har tillkännagivit, att England kommer att bygga reaktionsdrivna trafikflygplan för freden. Några preciserade uppgifter om den nya typen ville flygministern inte ge, men han framhöll, att det nya reaktionsdrivna trafikflygplanet är avsett för interkontinental trafik och kommer att bli långt överlägset alla nuvarande civila flygplan ifråga om hastighet. Han påpekade också, att den kommande fredstrafiken till största delen kommer att gå närmast under eller i substratosfären på omkring 10 000-12 000 meters höjd.

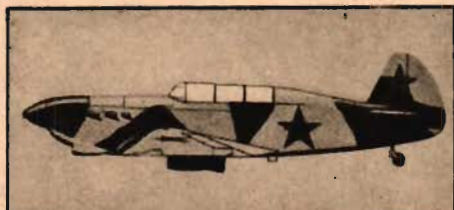
Utom detta reaktionstrafikplan samt de tidigare nämnda Bristol »Brabazon I och II» samt »Tudor» kommer den brittiska flygindustien att bygga tre andra trafikplantyper, nämligen en 2-motorig typ med högtryckskabin samt en flygvikt på 20 ton, avsedd att ta 30 passagerare på de europeiska linjerna, ett 2-motorigt landplan för 14 passagerare avsett för den lokala trafiken inom England samt bilinjer inom imperiet och slutligen ett 2-motorigt taxi-flygplan med 4 tons flygvikt och plats för 8 passagerare.

»Lodestar» bogserar

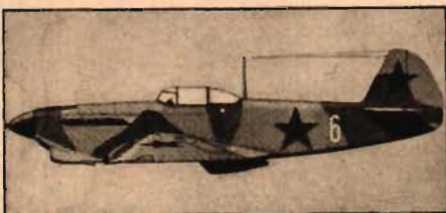
Lockheed C-60 »Lodestar» användes nu av amerikanska arméns flygvapen för glidplanbogsering. »Lodestar» kan bogsera 2 st Waco CG-4A transportglidplan. Start-hastigheten är 150-160 km/t och normal bogserhastighet 188 km/t.

FLYGNYTT

från ALLA FRONTER



Jak-7 enl. AEROPLANE.



Jak-9 enl. AEROPLANE.

Jak-7 och Jak-9

Den ryske konstruktören Alexander Jakovleffs jaktplan JAK-1 har såsom tidigare omtalats utvecklats till versionerna JAK-7 och JAK-9. Den förra är ett tvåsitsigt övningsjaktplan med en 1100 hk M-105 motor. Spännvidden är c:a 10 m och längden ungefär 8,5 m. JAK-9 är ett ensitsigt jaktplan med en 1100 hk M-105P motor. De yttre måtten uppges vara desamma för båda typerna och flygvikten för den senare omkring 2750 kg. Maxhastighet är omkring 555 km/t. Samtliga uppgifter äro hämtade ur AEROPLANE.

Radiostyrda lastglidplan

Enligt ännu tämligen obekräftade rykten från USA håller man vid Fords fabriker på med mycket intressanta flygförsök. Ett obemannat lastglidplan med radiostyrning (sändare i motorplanet och mottagare i glidplanet) kopplas loss över en flygplats, varefter glidplanet lotsas ned med radiosändaren i moderplanet och landar på fältet med sin last.

Nya brandbomber

Tyskarna ha rapporterat att de vid de senaste anfallen mot England fällt brandbomber av en ny typ: »mycket överlägsna de brandbomber, som fällts av engelsmännen över Tyskland». Å andra sidan rapporterade London den 22 mars, att de börjat fälla »osläckbara kvartersbomber» över Tyskland. Dessa bomber påstås brinna så länge något brandämne finnes kvar och slockna inte, vad man gör med dem.



Vickers-Armstrong »Warwick», en förstörad transportversion av »Wellington».

V-A »Warwick»

Vickers-Armstrongs geodetiska bombplan »Wellington» förekommer nu i en förstörad och förbättrad transporttyp, som har fått namnet »Warwick». Den nya typen är ett värtaligt exempel på hur behovet för dagen och för den närmaste framtiden framtvingar ombyggnad av bombplan till transportplan.

»Warwick» är ett midvingat monoplan, utrustat med två Pratt & Whitney »Double Wasp» luftkylda stjärnmotorer på antingen 1850 eller 2000 hk, under det att »Wellington III» har 1600 hk Bristol »Hercules XI». Den förnämsta yttre olikheten i jämförelse med »Wellington» är större spännvidd, längre nos, att motor-gondolerna dragits ut bakom vingens bakkant samt mera symmetrisk form på fena och sidroder med rundad topp och mera vertikal framkant. »Warwick»s spännvidd är 29,48 m mot »Wellington»s 26,21 m. Längden är 21,57 m mot 18,60 m, vingytan 93,46 m² mot 78,04 m². Flygvikten för »Warwick» uppges till 22,5 ton (»Wellington» har c:a 15,5 ton).

Heinkel He 274

Enligt uppgifter, som återges med reservation av FLIGHT, håller en flygindustri i norra Frankrike på att bygga det första exemplaret av ett nytt tyskt transatlantiskt fyrmotorigt transportflygplan med beteckningen Heinkel He 274 — en utveckling av det tunga bombplanet He 177. Prototypen säges vara klar för provflygning i augusti detta år.

Från början var det meningen att arrangera de fyra 2000 hk BMW 802-motorerna på konventionellt sätt i vingens framkant men senare har beslutats att placera dem parvis bredvid varandra liksom i He 177. Kraftöverföringen till propellern effektiviserats genom en dubbelväxel, som konstruerats av SNCA du Centre och ursprungligen avsett för den luftkylda Hispano-Suiza 12Y-motorn.

En ny typ av helikopter — kanske en folkhelikopter — är denna PV-2, som faktiskt ser rasande trevlig ut.



Ja, det är faktiskt en »Spitfire» med extra utdragna vingspetsar. Den ökade vingytan ger planet högre topphöjd och minskar toppfarten endast obetydligt.

P-51B »Mustang»

Enligt officiella amerikanska uppgifter är maxhastigheten på North American P-51B »Mustang» 684 km/t, vilket påpekas med anledning av FLYG:s uppgift i nr 4/44 att den var c:a 650 km/t.

PV-2 folkhelikopter?

Sedan mars 1943 ha prov med en ny helikopter pågått vid P-V Engineering Forum i Philadelphia, USA. Det verkar som om helikoptern nu börjar likna ett vanligt flygplan, d v s vad kroppen beträffar.

PV-2, som syns på bilden här nedan, har en 90 hk motor — en s k flat fyra — samt en trebladig huvudrotor med 7,62 m diameter över kabinen och en hjälprotor i stjärten. Helikoptern kan landa och starta vertikalt inom en cirkel med 15 m i diameter.

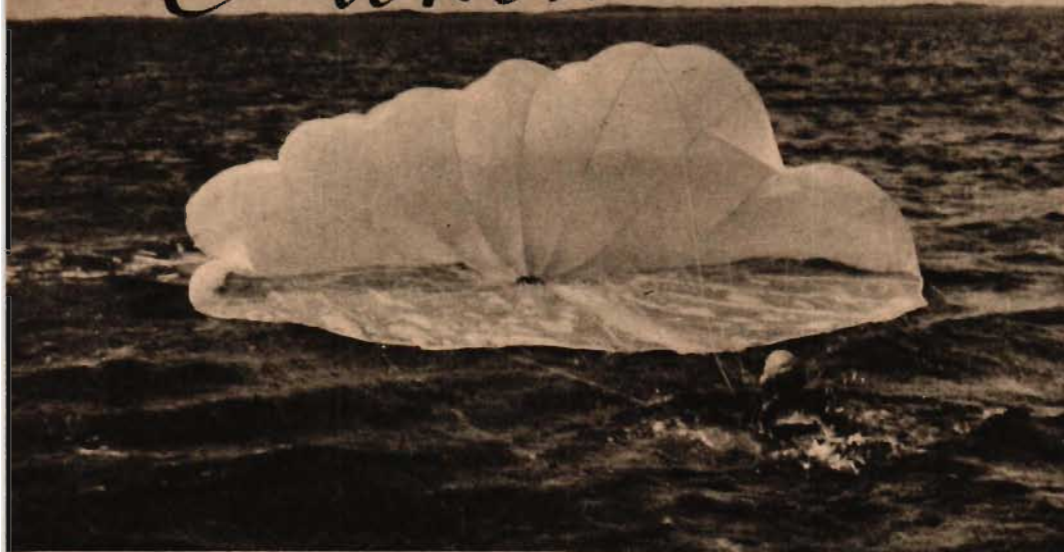
Här några data- och prestandauppgifter för PV-2: flygvikt 455 kg, maxhastighet 150 km/t, marschhastighet 135 km/t och hastighet baklänges 32 km/t. Rotorhastigheten är normalt 400 varv/min.

INTERAVIA meddelar även att P-V Engineering Forum planerar en helikopter, som kan medföra 900 kg betalande last över en sträcka av 640 km.



Aeken som måste flyga. SVENSKT ORIGINAL

Av H. Victorin—T. Enwall



Han svänger runt i det iskalla vattnet. Får en rejäl kallsup, som nästan förtar honom andan. Han kränger sig mödosamt ur fallskärmssele...

II. FALLSKÄRMSHOPP I HAVET

En ny dag har grytt. Klockan nio har Sture sin kärra fulltankad och mototerna varmkörda. Det skall bli navigeringsflygning ut till sjöss med andra divisionen, och för en gångs skull får Sture följa med som spanare.

Uppå på »våderleken» kliar »Tuppen» sitt lurviga huvud. Det är en kallfront på marsch från västkusten med duggregn. Lågt i tak alltså. Hur han än räknar, måste det räcka till fem timmars frist, innan ovädret når flottillen. Han skickar prognosen till flygledaren, får upp sin svarta och söndertuggade snugga ur fitkan och slår sig till ro.

Gänget traskar över till sin B 3:a i de tunga flygdräkterna under det vanliga inbördes smågläfsat.

Olin kryper upp i förarsitsen. Andremecken drar runt propellern på högermotorn, begär kontakt, och Olin svarar med handen. Motorn går igång. Olin rusar den en gång och låter den sedan brumma på tomgång. Runt omkring växer dånet i styrka från minut till minut, studsar från skogsbrynet tills marken tycks vibrera. Det ligger en samlad kraft i denna ljudorkan som instinktivt föder en känsla av komprimerad dädust. Utanför stängslet hänger några infanterister, tysta, fascinerade av detta skådespel, som så hundraprocentigt skiljer sig från marktruppernas förberedelser. De flesta som stå där känner en tom sugande känsla i maggropen vid blotta tanken på en flygning.

Med tio minuters mellanrum släpps andra divisionens maskiner iväg. Börjes sist. Bra med dis ligger det runt horisonten.

Olin vänder blicken inåt maskinen. Börje är igång med att instruera en fänrik. Lindgren sitter och småvisslar, medan han tar emot ett meddelande, kopplar om, slår en snabb sträng av tecken, kopplar om igen och visslar vidare.

Maskinen går ut över den smala kustfransen av öar och skär. Vita stänk längs

vindsidorna och på havsytan tyder på hård vind. Kalkflaket Gotland åker över horisonen. Förut kontrollerar chefen fänriken som skall ha en trimning i navigation. Han tycks osäker. En gång åtminstone lade han till vindkorrektionen åt fel håll, konstaterar Olin.

Planet är redan på återväg mot fastlandet. En låg molnbank trycker ned dem till trehundra meter och kort därpå till hundra. Lindgren har fått sista prognosen från Tuppen. Den garanterar hygglig takhöjd.

Vid spaken sitter fortfarande fänriken. Vinden hade ökat och B 3:an tar stundom rätt klumpiga hopp i byarna.

— Löjtnant — en segelbåt har gått i kull!

Den vita, diminutiva segeltriangeln ligger faktiskt utbredd på vattenytan. Börje ger en order till fänriken att gå ned på femtio meter och göra ett svep runt olycksplatsen. Planet stryker på något tiotal meters höjd just som det sista av riggen försvinner under vatten. Straxt intill syns en människa simma, kanske för att rädda sig undan de sladdar som ännu flyter på vattenet.

— Det är en kvinna, hörs någon skrika i kommunikationstelefonen.

— Vi måste ha ned en flytväst. Fänrik gira så kvickt ni kan — Olin klara flytvästen — lägg dej vid luckan — jag ger order!

Bombaren går runt i en smart gir, som till och med Olin motvilligt ger sitt erkännande åt. Han hasar sig fram till luckan med den hoprullade flytvästen. Vattenytan fräser förbi i grova, vitraggiga berg. Olin undrar hur många från båten som strukit med. Kanske hade de dragits under av riggen?

— Kast! Börjes röst vrålar genom bullret.

Olin älskade motorer men drömde om att bli flygare...

Det grå västbyttet vecklar upp sig av luftdraget, men hur nära den förolyckade det hamnar hinner han aldrig se. Hon är nere i en vågdal då flytvästen tar vatten. Ett par hundra meter om styrbord skymtar en lag ö. Dit kan hon väl rädda sig, men säkert är det inte. Det betyder en simtur snett emot sjöarna — nej, hon kan aldrig nå fram till ön. Maskinen går upp och ut i en gir. Olin kastar en blick över havsytan sydpå. Där syns blott ett grundbrott, fradgat av snövitt skum och längst bort en ynkelig liten gryna.

— Klara fram ett par västar till! kommer Börjes order. Han dirigerar maskinen mot vinden fram mot den fortfarande kämpande kvinnan. Lindgren räcker Olin västarna, och så susar även de ned efter den första. De ser ut att ta vatten strax intill henne. Det var nog gott och väl, men hur länge kan en kvinna stå ut i tiogradigt vatten och samtidigt grov sjö?

— Här Lindgren. Skicka det till kustflottan. — Hur tusan skall det här sluta? Det är minst ett par timmars gång för en motortorpedbåt. Och ingen annan båt i sikte.

— Vi kan åtminstone hålla oss över henne ännu ett slag. Ett par nya svep följer. Lindgren sitter med alla sinnen på helspänn väntande svar från kustflottan. Fjötsligt anropar deras egen flottill.

— Löjtnant, återkallelse från F 19. Landningsförbud beräknas om en halvtimme.

— Fan också! bryter Börje ut. Jag kan inte lämna den arma stackarn — det är för ruskigt. Hur är det på F 11. Lindgren, hör efter om vi kan få hjälp. Vi har bensin för fem kvart till. De sveper åter över olycksplatsen och konstaterar, att den drunknande lyckats få tag i en av flytvästarna.

En arm sträcks upp mot det försvinnande planet.

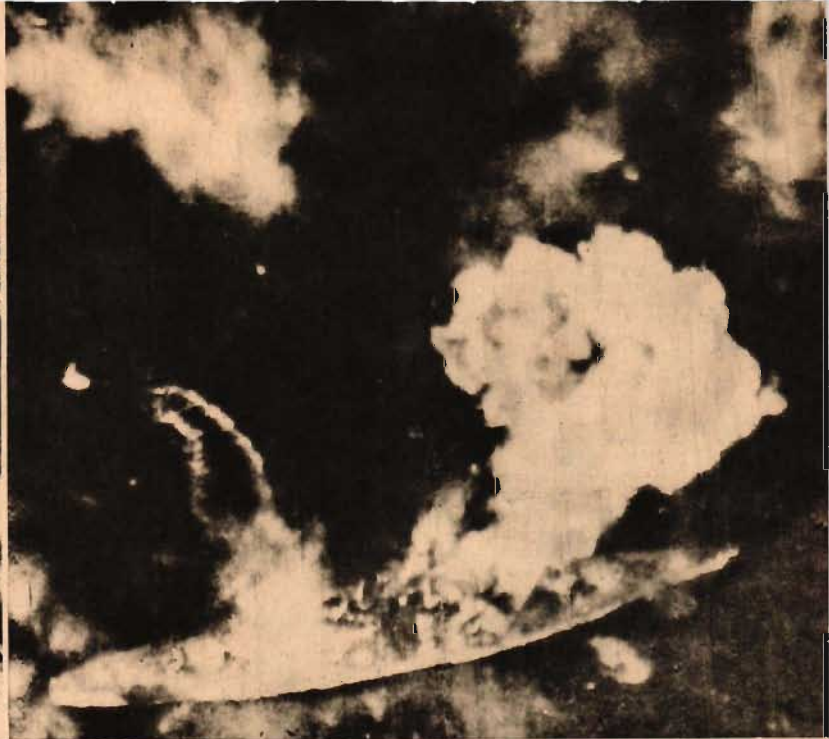
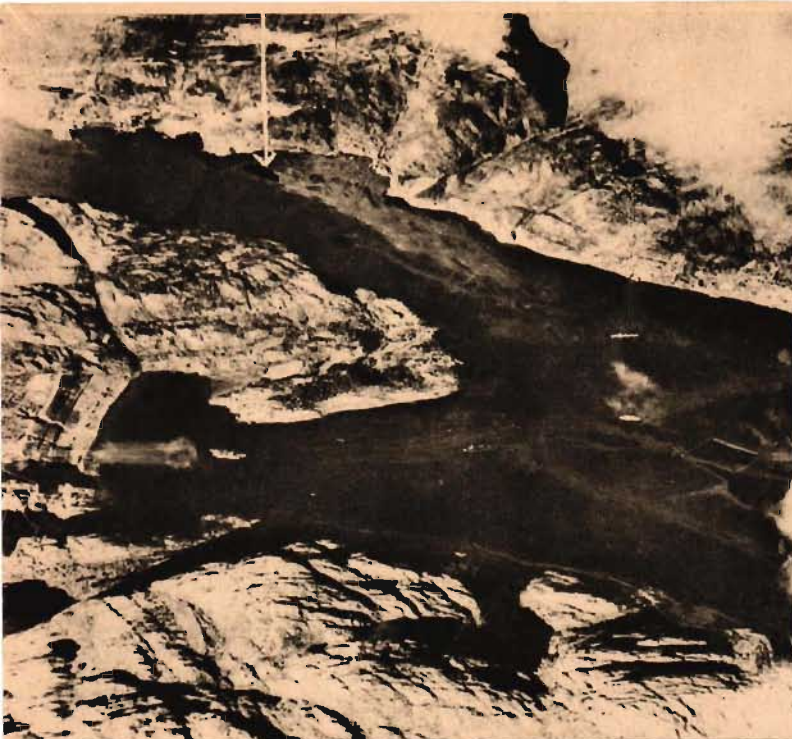
— Nå Lindgren, hur låter det?

— Sämre, löjtnant. Dom beräknar landningsförbud inom en kvart.

— Vi får gå hem —

(Forts. på sid. 22.)





FLYGANFALLET MOT TYSKA SLAGSKEPPET TIRPITZ i Altenfjord var en oerhört svar uppgift som dock genomfördes framgångsrikt. Bilden ovan t h visar det brinnande slagskeppet efter »Barracuda»-planens anfall. Övriga bilder visa graden av svårigheterna för anfallets genomförande. De äro tagna av Coastal Commands spaningsflyg efter ubåtsanfallet den 22 sept 1943. Av bilden ovan t v framgår hur skyddat slagskeppet låg i den trånga fjorden (pilen visar slagskeppets läge). Bilden nederst visar i närbild Tirpitz' av bl a ubåtsnät skyddade ankarplats tätt under de höga stränderna.

KRIGET I LUFTEN Av AVIATOR

Början av april inleddes i *Västeuropa* med ett brittiskt flyganfall på slagskeppet Tirpitz, som låg till ankers i Altenfjord. Tirpitz är ett av världens modernaste slagskepp, sjösatt 1939, systerfartyg till det 1941 till stor del med flyghjälp sänkta Bismarck, har 35 000 ton, 16 10 cm lvkanoner och 14 37 mm lvautomatkanoner. Tirpitz låg mycket nära land under ytterligare skydd av landuppställt lv. På det närbelägna flygfältet vid Banak kan jaktförband ha funnits. Försvaret var sålunda väl förberett. Något tidigare hade det stora verkstadsfartyget Monte Rosa, som tidigare legat i Altenfjord för att reparera Tirpitz efter ubåtsanfallet den 22/9 1943, anfallits av Beaufighters med torpeder vid Jären på norska västkusten. Slagskeppet, som tydligen väl övervakats av brittisk flygspaning, var alltså sannolikt nu åter sjöklart. Den 2 april uppträdde en sjöstyrka ur brittiska Home Fleet utanför norska Ishavskusten, medförande sannolikt två hangarfartyg. Från dessa uppsändes den 3 april i gryningen 42 Barracudaplan i två vågor, skyddade av jakteskort. Anfallet utfördes med tunga och medeltunga bomber, varav 20 ton fälldes i vardera vägen, sannolikt i dykanfall. Varje flygplan måste sålunda medfört minst 1 ton bomber, vilket är mycket för ombordbaserat flygplan. Bombvikten torde varierat mellan 250 och 900 kg. 16 träffar rapporterades i slagskeppet, därav 3 å 4 med »tunga» bomber. Träffprocenten har sålunda varit väl över 10 %, en utmärkt prestation mot ett väl försvarat mål. Förlusterna inskränkte sig till 3 Barracudas och ett jaktplan. Fartyget skyddades även med dimbildning. Det är första gången som det omnämnts att Barracudaplan äro i tjänst. Detta för hangarfartyg avsedda torped- och störbombplan har låtit länge vänta på sig men kan nu tydligen väl konkurrera med sin amerikanska motsvarighet Avenger.

Den brittiska sjöstyrkan sades ha undgått förluster.

Om antalet bombträffar räknats in rätt måste Tirpitz ånyo vara satt ur spel för avsevärd tid. Flygfoto visade kraftiga rök-moln och eldsvådor. Tyska flottan har icke haft mycket glädje av sina slagskepp under detta krig, lika litet som de franska och italienska flottorna.

Enligt tysk uppgift nedskötes 16 brittiska plan vid Tirpitz, därav 6 av luftvärnet, d v s nära 50 % av anfallsstyrkan. Även om denna uppgift vore riktig, kan resultatet ha varit värt insatsen.

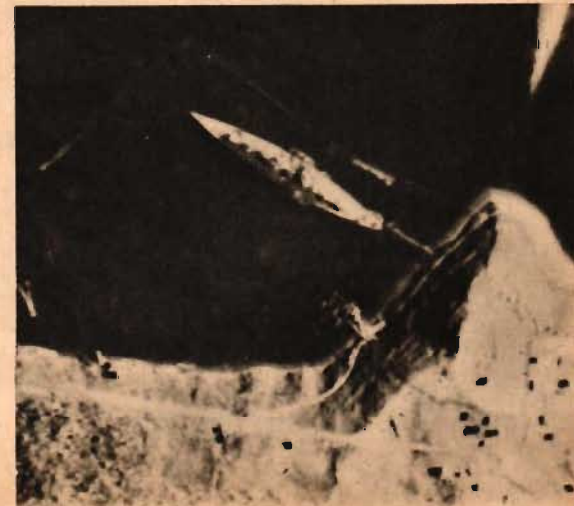
Bomboffensiven västerifrån under första kvartalet 1944 nådde som väntat rekord-siffror. Enbart RAF fällde 53 000 ton bomber, varav 48 000 över Tyskland. Amerikanerna fällde i januari—februari 30 000 ton och i mars 30 000 från England och Italien sammanlagt. Totalt fälldes sålunda över 100 000 ton bomber västerifrån i januari—mars mot 200 000 under hela 1943. Förlusterna rörde sig om 1 550 tunga bombplan (enligt tysk uppgift 2 300), d v s över 60 ton bomber per förlorat bombplan, vilket är något gynnsammare än medeltalet för 1943.

Mörkeranfallen med tunga bombplan mot tyska industristäder upphörde plötsligt från 1 april. I stället skickades Mosquitos med 2-tonsbomber in över Tyskland och de tunga bombplanen anföllu järnvägsmål i norra Holland, Belgien och norra Frankrike. Det var relativt tyst om dessa anfall, under vilka dock 4 000 ton fälldes natten 10—11 april av 900 bombplan, vilket var rekord, säkerligen uppnått tack vare den korta flygvägen och följaktligen större bombmängden — över 4 ton — per flygplan. Förlusterna härvid voro små.

Under dagar hade offensiven stor omfattning. Särskilt intensiv var tiden 8/4—13/4, då amerikanerna på 6 dagar fällde 15 000 ton bomber. Samtidigt uppgavs 700

tyska jaktplan förstörda mot 300 allierade flygplan. De viktigaste anfallsmålen voro alltså flygindustrier. Flygplan-, motor- och kullagerfabriker anfölls i Belgien och Frankrike samt vid Braunschweig, Augsburg, Bernburg, Oschersleben. Vid två tillfällen utsträcktes anfallet till Östersjökusten från Rostock över Stettin till Gdynia och Marienburg i Ostpreussen. Även ett stort mineringsföretag mot Östersjön genomfördes. Dessa Östersjöföretag medförde, att åtskilliga bombplan icke förmådde återvända till England; 19 »fästningar» och Liberators hamnade i Sverige. I Schweiz hamnade ytterligare 12 efter ett företag mot Sydtykland. Även i övrigt hade amerikanerna stora förluster.

Ett nytt sätt att bekämpa tyska jaktförbanden inleddes den 4 april, då amerikanska Mustang-, Thunderbolt- och Lightningplan flögo långt in i Tyskland och besköt flygplan på flygfälten. Flera sådana vidsträckta jaktstrep företogs. Motivet till dessa företag kan vara tvåfaldigt: dels vill man ytterligare minska bombplanens förluster vid deras vidsträckta företag, dels vill man överhuvudtaget nöta på det tyska jaktplansbeståndet såsom förberedelse till invasion. En talesman för brittiska Air





Tysklands framgångsrikaste jaktflygare, kapten Novotny, med 250 erkända flygsegrar på sitt konto, mottar en modell av Focke Wulf FW 190 av dess konstruktör, professor Tank.

Ministry förklarade att tyskarna nu hade ungefär 1500 jaktplan i första linjen till hemlandets och västfrontens försvar, vilket var en ökning med 250 plan sedan i juli 1943, då den tyska flygindustriens omläggning till jaktplanproduktion började få full verkan. Den sedan dess pågående offensiven mot flygindustrien hade sålunda icke kunnat minska jaktplantillgången men väl hindra en väsentlig ökning av den.

Omfattande och föga omtalade anfall pågingo hela tiden mot »militära mål» vid Pas de Calais. De »taktiska» flygkårernas invasionsförberedelser ökade sålunda samtidigt med att brittiska Bomber Command riktades in på närliggande områden. Detta kan tydas som ett tecken på förestående invasion, varvid de samtidiga bombanfallen mot Tyskland skulle ha till biändamål att binda tyska jaktförband i hemorten. Med tanke på den blivande invasionens ofantliga dimensioner och försvarets styrka måste man dock räkna, med ett tämligen långt förberedelseskede.

Efter den sex dagars långa bombstormen uppgavs 13 flygplanfabriker, 17 flygplatser och 14 järnvägscentra vara svårt skadade. Här torde även resultatet av anfallet söderifrån ha medräknats.

Den ständigt pågående flygmineringen ökade och det meddelades från brittiskt håll att 1 miljon b r t nu uppskattades ha sänkts av flygminor sedan krigets början.

I Frankrike äro nu bombkrigets offer 15 000 döda, 20 000 sårade och 200 000 hemlösa.

Från östfronten är att nämna stora tyska lufttransporter till isolerade truppstyrkor i Ukraina samt ständiga ryska låganfall mot återtagsskolonner. Vid offensiven på Krim sattes starka ryska bombförband in under dagar och mörker särskilt mot Sevastopols hamn för att hindra evakuering. Avståndet till tyska flygbaser i Rumänien var för stort för att jaktskydd skulle kunna erhåll-

KRING LUFTKRIGET

Anglo-italienskt

Alla italienska flygplan som tjänstgöra för de allierade äro märkta med tre ringar i Italiens nationalfärger, rött, vitt och grönt, målade på kropp och vingar. Mitt-ringen är grön. Det finns inga markeringar på fenan. Inga italienska flygplan bära vare sig engelska eller amerikanska beteckningar. Däremot äro alla italienska flygplan som beslagtogs av tyskarna eller flygas av italienska fascister försedda med tysk märkning.

Raketbomben

Vid de första meddelanden i Washington i december förra året om den tyska raketbomben sades det att den skulle ha en räckvidd på nära 200 km och väga 2 ton. Engelska vetenskapsmän meddela nu att en sådan raketbomb skulle behöva minst fem

las. Därmed voro också de isolerade tyska trupperna dömda.

Ett större tyskt bombföretag under mörker omnämndes mot etappstationerna i Kiev.

I Italien var det händelseöst vid landfronten. Den tidvis våldsamma användningen av flyg som artilleri vid Cassino hade varit förgäves. Någon förändring av frontläget var icke i sikte. Femtonde flygkåren och de strategiska brittiska bombförbanden användes för industribekämpning i Österrike, Ungern och Rumänien. Flera anfall gjordes på Budapests järnvägsstationer och närliggande flygindustri, där 1 000 ton fälldes den 3—4 april; antalet döda översteg 1 000 vid detta första anfall. Andra anfall drabbade fabriker vid Wien och Steyr. Bukarest anfölls första gången den 4 april, där tyska jaktförsvaret var starkt, liksom vid Ploesti, som anfölls fjärde gången den 14 april.

Tyskarna rapporterade ett par framgångsrika anfall på brittiska Medelhavskonvojer, därav ett utfört av italienska torpedplan, vilket visar att italienska flygförband av den »neofascistiska» regimen finnas i funktion på tysk sida.

Från Fjärroen Östern meddelade japanerna att de vid den amerikanska framstöten mot ögruppen Palau i Karolinerna, som omnämndes i förra översikten, satt in flyg till motanfall med resultat att två kryssare och ett hangarfartyg skulle ha sänkts, två slagskepp skadats samt 80 flygplan skjutits ned. Amerikanerna åter uppge förlusterna till 8 bomb-, 11 jakt- och 8 torpedplan samt inga fartyg. Amerikanska flottan uppgavs nu sedan krigets början ha förstört 4 316 flygplan och förlorat 921 egna. Efter en del bombförberedelse besatte amerikanerna fyra nya atoller i Marshallöarna.

Från Burma gjorde japanernas offensiv framsteg in i Indien, trots allierad överlägsenhet i luften och förbindelsebekämpning med flyg. I slutet av mars skulle 130 japanska flygplan ha skjutits ned här mot 33 allierade, vilket är höga siffror för denna front. Isolerade brittiska truppstyrkor måste underhållas luftvägen.

I USA tillverkades i mars 9 118 flygplan, därav 87 % bomb-, jakt- och transportplan. 17/4 1944.

gång sin egen vikt i drivmedel för att tillryggalägga 150 km. Om man tänker sig att raketbombens vikt ökas till 12 ton skulle följaktligen själva bombens vikt efter en tillryggalagd sträcka på bortåt 20 mil kunna vara högst 2 ton. Därtill kommer att det är omöjligt att uppnå någon träffsäkerhet efter så lång bana. Engelmännen ta därför tämligen lugnt på hotet från de tyska raketbomberna.

I detta sammanhang förtjänar det att nämnas att engelmännen tala om ett nytt tyskt vapen kallat »gasmatta», vilket kommer att användas mot den kommande invasionen. Experiment har utförts nära Jena. Vapnet utgöres av en 22,5 m lång tub, som skjuter ut en granat »flera hundra kilometer» med hjälp av komprimerad luft. Granaten består av två delar, själva granaten och en propellerförsedd drivordning. När granaten exploderar frigöres en tung grå gas som lägger sig i en 6 m tjock matta över marken. Gasen är icke dödlig men åstadkommer svåra inflammationer.

USA:s standardvapen

En hel del uppgifter har publicerats om det amerikanska standardvapnet på flygplan, 12,7 mm automatkanon. Total längd är sålunda 1,45 m, pipans längd 0,92 m, total vikt 28,46 kg, pipans vikt 4,48 kg, mynningshastighet 857 m/sek, eldhastighet 800 skott/min, effektiv räckvidd 3 900 m, projektilens längd 13,85 cm, och vikt 118 g. Vid en jämförelse med den ungefär likvärdiga tyska Rheinmetall-Borsig MG 131 med 13 mm kaliber har den amerikanska större pipa och total längd, högre mynningshastighet och projektilvikt men lägre eldhastighet. Den effektiva räckvidden på R-BMG—131 är ej känd, men amerikanska flygare över Tyskland ha rapporterat att deras 12,7 mm tunga ksp är effektiv på avstånd på vilka tyskarna inte kunna öppna eld med sina 20 mm automatkanoner.

20-minuters-raider

Tyskarna specialisera sig som nämnts på 20-minuters-raider mot England. De utnyttja vinden och göra för det mesta anflygningen i medvind varigenom de uppnå betydligt högre hastighet än normalt. De falla dessutom sina bomber från mycket hög höjd och lämna därefter snarast möjligt engelskt territorium. De uppehålla sig som regel endast 20 minuter över England och äro i allmänhet utanför kusterna redan 8 minuter efter bombfällningen. På grund av denna taktik är det ytterst svårt för det engelska jaktflyget att ingripa effektivt. Och därför äro de tyska förlusterna synnerligen låga. Man kan jämföra de engelska tunga bombplanens fyra-sex timmar långa flygningar över fientlig mark vid anfall mot avlägsna tyska städer.

Därtill kommer att de allierade bombplanen som regel äro tungt bomblastade och följaktligen före bombfällningen äro tvungna att flyga med relativt låg hastighet. Tyskarna å sin sida använda huvudsakligen snabba flygplan med liten bomblast. De tyska bombplan, som på sistone insatts mot England, äro Messerschmitt Me 410 med 1 000 kg bomber, Junkers Ju 88 med 2 000 kg bomber, Junkers Ju 188 med 3 500 kg bomber, Dornier Do 217 med 2 000 kg bomber och jaktbombflyget Focke Wulf FW 190 med 230 kg bomber.

Med dessa maximala bomblaster ha de tyska bombplanen en mycket begränsad flygsträcka.

50 FLYGARSKALPER . . .

Forts. fr. sid. 8.

lare. Han berättar gärna och bra. Han lever med i berättelsen, ögonen lysa av iver och skildringen understrykes med livliga gester. Låt oss höra honom själv berätta om sin 50:nde seger:

— Detta senare slagsmål när nummer 50 vände tårna i vädret var bland mina allra trevligaste. Ryssmaskiner av olika typer fanns det i parti och minut. I en halv timmes tid åkte vi karusell med varandra så armarna ännu är ömma. Min häst är så hård i munnen, se! Denna gången bjöd ryssen på hyggligt motstånd och tog ej genast till harpasset. Vart jag än vände min kärra hade jag nästan alltid en Ivan på kornet. Jag sköt och njöt. Tusan ock, men det var skojigt! En fick en fullträff, en annan likaså, och ännu en tredje lär ha hamnat brinnande på samma ställe (i finska viken). Jag hann ej alltid se efter. I slutspurten rök jag ihop med en seglivad LA som jag dansade runt med i fem minuter. Döm om min förargelse då jag upptäckte att mina patroner var slut, men — det tokigaste i hela historien var att också ryssen var utan ammunition. Så höll vi på tillsammans och övade oss i kurvtagning tills jag flög upp i bredd med honom. Först glodde vi ett tag på varandra från 10 meters håll och så vinkade vi med kalla handen och vankade var och en hem till sitt. Det vore roligt att träffa samma grabb i luften en annan gång då båda ha skarpa skott i

piporna. Det var en djärv och skicklig motståndare.

Juutilainen har talat sig varm och den ena historien följer den andra:

— Sådana dueller äro luftstridens gräde. Visst ha de kaotiska därkarusellerna sitt behag, då luften är full av rasande otyg, men kampen man mot man är rejälare och för osökt tanken på riddartidens tornerspel, Livhanken hänger helt på ens eget förstånd och kunnande. Man känner tvekampens fröjd och erfar ibland en underlig njutning då spårlysstrecken stryka nära förbi. — Men vilken upphöjd glädje är det ej då man själv får fienden noga på kornet och ser sina egna spårlysbänd försvinna i moskovitens motor. Ett praktigt rökmoln, en klar låga — och så åker han ned så det brakar i skogen eller vattnet sprutar högt mot skyn . . .

Men jaktflygarens liv är ej endast strid mot fiendens maskiner. På grund av vädret och andra omständigheter uppstå ofta långa pauser. Dessa nödtvungna fristunder har flygmästare Juutilainen utnyttjat till studier. Våren 1943 avlade han en examen motsvarande 7 klasser i lyceum, också detta ett bevis på haas begåvning och energi.

Den 26 april 1942 tilldelade överbefälhavaren flygmästare Juutilainen Mannerheimkorset, målet för alla jaktflygares hemliga längtan. Detta var en offentlig erkännelse åt den man som med sin sega energi, sitt glada, hurtiga lynne, sitt kamphumör och sin skicklighet framstår som ett föredöme för alla blivande finska jaktflygare.

P. S. J.

FRISKA FJÄLLFLYGARE

(Forts. fr. sid. 9.)

— Engström, Boden, Ruud och Olsson i Kiruna. Det är allesammans pojkar som kan få motorerna att puttra även i 30 graders kyla och annat otäckt väder. Och det skall inte så litet illistighet till för det!

Uppe på Flygtjänst nordligaste station i Kiruna är trafikflygare Rune Freiholtz chef. Det är ett verkligt nöje att slänga iväg med honom upp bland fjälltopparna en solig dag. Men ibland kan det nog ha sina sidor också när fjällstormarna komma rullande. Flygtjänst har gjort en verklig insats häruppe. Åtskilliga gånger ha nämligen c:a 400 man vid Suotva varit avstängda från yttervärlden på grund av att hästförrorna som ta fem dagar i anspråk inte kunnat ta sig fram. Föda läkemedel och post utgjorde huvudparten av godset och vid ett par tillfällen forslade man t o m levande djur.

— Grisar gick fint, berättar Freiholtz, men när man kom dragande med en hel ko måste Alex Widell, som vid det tillfället var förare, vägra passageraren tillträde!

Flygman.

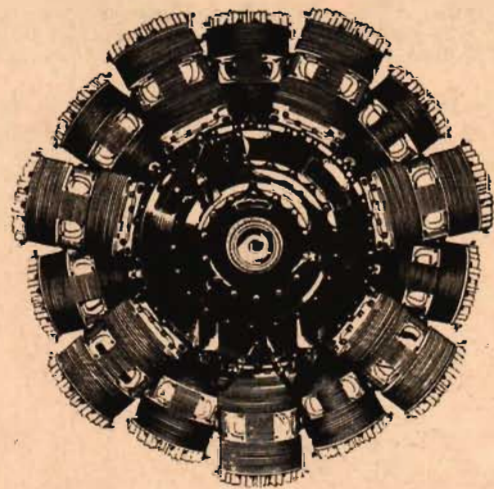
Ansträngd jakt

Amerikanska bombplansbesättningar, som återkommit från raiden mot Regensburg den 25 febr. har rapporterat att tyskarna på grund av brist på jaktplan sände upp bombplan av typ Dornier Do 217 mot de anfallande »Flygande fästingarna».

LUFTKYLDA FLYGMOTORER . . .

TILLVERKARE AV DEN

BERÖMDA "HERCULES" SLIDVENTIL
MOTORN, SAMT AV "TAURUS," "PERSEUS"
& "MERCURY," "PEGASUS" & "JUPITER"



Bristol

THE BRISTOL AEROPLANE COMPANY LTD · BRISTOL · ENGLAND



FÄSTNINGAR "INVADERA" B

OMKRING 90 FRÄMMANDE FLYGPLAN hade den 15 april nedskjutits eller av annan anledning landat i Sverige under kriget. Av dessa flygplan är inte mindre än 29 fyrmotoriga »Flygande fästningar» eller Liberators. På skilda dagarna kring påsk voro livliga och ökade »parkerna» av 4-motoriga flygplan med 19. På denna sida ett unikt bildreportage från »invasionen» på ön Gotland. Här nedan berättar en svensk jaktflygare om svenska jaktens möte med amerikanska planen och deras besättningar.



Svensk jakt på va

Större främmande flygplan under anflygning mot Falsterbo söderifrån; här ser man den orientering som en jaktdivisionschef ger sin division. I blicket efteråt rusar en rote, det vill säga två, svenska jaktplan fram för att möta det främmande flygplan som, därest det dess förinnan ej är på kurs, snart kommer att passera den svenska territorialgränsen. Jaktrotten har sitt beredskapsläge och intagit den angivna höjden och länge dröjer det ej innan målet siktas.

Ur diset i söder kommer ett flygplan med kurs mot den svenska kusten. Ett fyrmotorigt flygplan, som de bägge jaktförarna med sin goda träning i igenkänning snart identifierar som en flygande fästning, det vill säga en B-17-G. Den svenska jaktrotten svänger runt och flyger upp vid fästningens sida för att låta den tydligt iakttas de svenska nationalitetsmärkena och i samma ögonblick skjutes en röd lyskula ut från fästningens sida.

Det betyder att den befinner sig i nöd och därom råder säkert icke heller tvivel, ty av de fyra motorerna är det blott de två mittersta som äro i arbete. Högra yttermotorn har fått en fullträff så att hela främre delen är bortsliten. Propeller eller propellerväxel finnas kvar, endast en stor gapande glugg vid yttermotorn är flöjlad och en svart strimma av olja från motorn bakåt över skotten visar att även där har en träff gått in.

(Forts. på s. 10)

Bildtrion här ovan visar, hur en svensk J 20 från F 10 »fångat in» en Boeing B-17 någonstans innanför den svenska territorialgränsen (överst t v) samt följer den in mot Bulltofta och ser till att den landar ordentligt på fältet, där redan en strax före landad »fästning» parkerats (närmast t h). Sedan det amerikanska Boeing-planets hjul tagit mark fortsätter J 20 sin vakt (här ovan).



T v en »fästning» som skadad måste bäras bort på Bulltofta. Nära staketet i Bulltofta. — T h en svensk jaktplan i Kristianopel omland. Lägga märken på fästningarna. — Nedan en svensk jaktplan på en Liberatorsfästning. Dess besättning som samlar på sig också 29 pistoler.



ULLTOFTA

el-
äro
jär-
plan
ofta.
l de

En Liberator-besättning tillsam-
mans med några svenska jakt-
flygare. I mitten kapten Carl-
Gunnar Hammarén, t h löjtnant
Ove Müller-Hansen och t v vpl
ff Karl Lennart Smitt.



t

000!
gon-
ältet
sin
nåt
örr-

tort
lan-
eing
för
olick

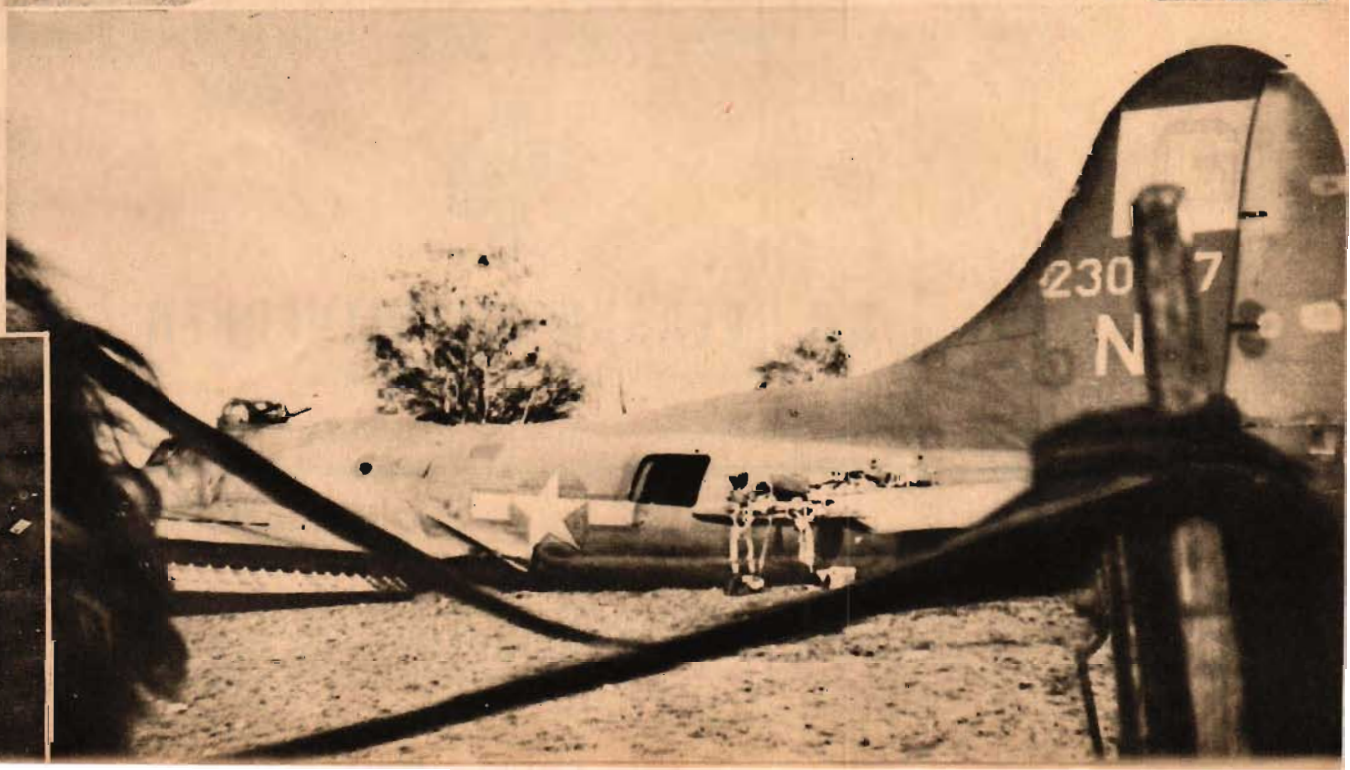
ägot
Den
cken
stra
ngen
)

som på grund av sina
us med för hög land-
e ut över fältgränsen
har stannat behagligt
intresserade åskådare
ning som buklandat i
ivit relativt svårt ska-
l de utfällda vingklaf-
drastisk »galjonsbild-
rs 30:de raid blev dess
alluderar på »Mama-
(raider) och den hade
lade på kroppens sida.

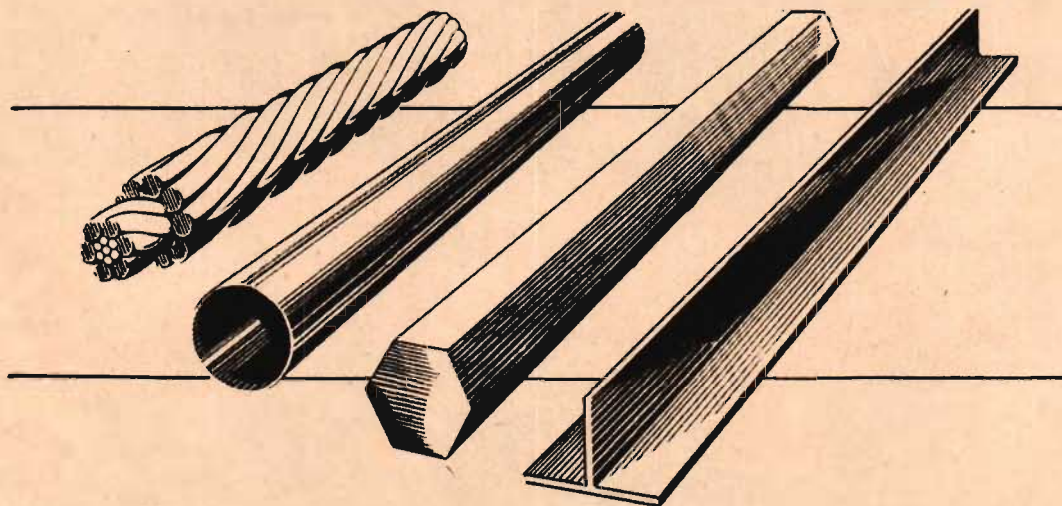
STOL
PACKIN
MAMA



Här ovan har besättningen på en
Boeing B-17 i sina typiska mörkbru-
na skinnjackor just debarkerat på
Bulltofta.



Nu utan licens aluminium och aluminiumlegeringar



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

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

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



AB SVENSKA METALLVERKEN

FÖRSÄLJNINGSCENTRALEN, STOCKHOLM 1

FÖRSÄLJNINGSKONTOR: GÖTEBORG • MALMÖ • JÖNKÖPING • ESKILSTUNA • SUNDSVALL

HAWKER "TYPHOON" I NÄRBILD

"TYPHOON"-DATA

»Typhoon IA och IB» äro utrustade med en 2 200 hk Napier »Sabre» 24-cylindrig, vätskekyld H-motor samt Hamilton »Hydromatic» propeller. Data för båda typerna: spännvidd 12,67 m, längd ö a 9,72 m, höjd med sporrhjul i marken 4,66 m, vingyta med flaps 25,92 m, stabilisatorspännvidd 3,96 m, spårvidd 4,13 m, flygvikt 5 187 kg för jaktversionen och 5 692 kg för jaktbombversionen med 459 kg bomber. Maxhastighet över 645 km/t. Beväpning 12 st 7,7 mm Browning ksp för »Typhoon IA» och 4 st 20 mm Hispano akan för »Typhoon IB».

Ur vår engelska kollega

FLIGHT

ha vi hämtat nedanstående intressanta beskrivning

OBS! Röntgenteckning av »Typhoon» samt olika detaljer i FLYG nr 8 1944



Fastän det låter otroligt konstruerades Hawker »Typhoon» redan år 1937. Då man i våra dagar betraktar »Typhoon IB» med dess 4 Hispanokanoner har man svårt att erinra sig förhållandena vid den tidpunkten och att göra klart för sig den stora osäkerhet med vilken konstruktörerna måste haft att kämpa. För det första var Hispanokanonerna vid den tiden icke fullt utvecklade och utprovade i England och dessutom måste diskussionens vägor ha gått höga huruvida den bästa beväpningen för ett jaktplan av »Typhoons» klass bestod av 4 st 20-mm kanoner eller 12 kulsprutor av liten kaliber. »Typhoon» blev också konstruerad för båda dessa beväpningsalternativ, och versionen med 12 kulsprutor har givits beteckningen »Typhoon IA».

Detta var emellertid icke den enda svårigheten. Vida allvarigare var den omständigheten att Napier »Sabre»-motorn vid den tidpunkten stod på ett mycket tidigt utvecklingsstadium. Den lovade gott att döma av preliminära provresultat men den var långt ifrån genomarbetad och fullständigt utprovad. Ungefär samtidigt började Rolls-Royce »Vulture»-motorn komma fram i serie och eftersom Hawkerkonstruktörerna under en lång följd av år åstadkommit en rad framgångsrika flygplantyper med Rolls-Royce-motorer ansågo de det lämpligt att ha en konstruktion för »Vulture» utom den för »Sabre», och härigenom uppstod Hawker »Tornado».

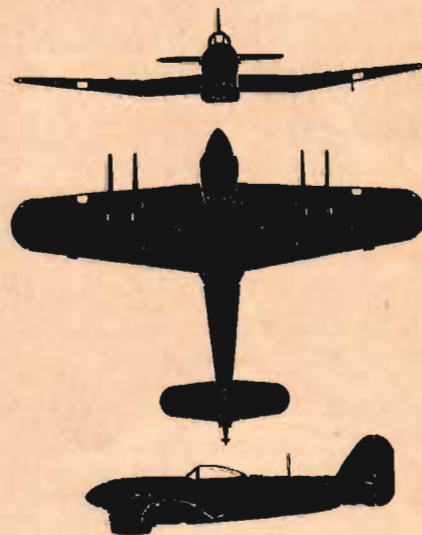
På ett senare stadium beslöt man emellertid att fortsätta endast med »Sabre»-motorn och följaktligen kom »Tornado» icke fram till serietillverkning. Dessa fakta belysa de svårigheter den engelska flygindustrin hade att kämpa med under tiden närmast före krigsutbrottet. Utom »Tornado» och »Typhoon» höll man på Hawkerverken dessutom på med ett antal andra typer förutom de vanliga Hawkertyperna med deras varianter och undertyper.

Det är imponerande att trots dessa svårigheter planet blev konstruerat och ett antal prototyper byggda. Att det tog så lång tid innan »Typhoon» kunde bli föremål för serietillverkning har många orsaker. »Sabre»-motorn hade sina barnsjukdomar, vilket knappast överraskar med tanke på den ovanliga konstruktionen. Vid ett tillfälle såg det t o m mycket bekymmersamt ut med möjligheterna att skapa ett starkt beväpnat jaktplan som ersättare för »Hurricane» och »Spitfire».

Ehuru man icke kan säga att »Typhoon» är ett i egentlig mening vackert flygplan är det dock aerodynamiskt mycket högvärdigt. Två saker tyckas dock vid en flyktig granskning motsäga detta: den tjocka vingen och den stora kylaren under nosen. Vingens tjocklek valdes huvudsakligen med tanke på att bereda plats för Hispanokanonerna och de stora landningshjulen. Kylaren, som innehåller kylblock för kylmedel och olja, erbjuder betydligt mindre motstånd än man skulle kunna tro vid första ögonkastet. Noggranna prov ha visat att »Typhoon» i verkligheten har mindre skadligt motstånd än »Hurricane» och endast obetydligt mera än »Spitfire». Detta trots att den är betydligt större än dessa typer.

Under praktisk tjänstgöring har »Typhoon» visat sig vara ett fruktansvärt vapen. Förutom såsom jaktplan med 12 Browningkulsprutor eller med 4 kanoner har »Typhoon» använts som låganfallsplan utrustad med antingen 2 st 115 kg eller 2 st 230

På bilden här ovan den typiskt randiga undersidan på »Typhoon», vilken blivit »zebraserad» för att luftvärnet skall kunna skilja den från Focke Wulf FW 190. — T h »Typhoon IB» i silhuett enligt FLIGHT. Lägg märke till den karakteristiska vingformen.

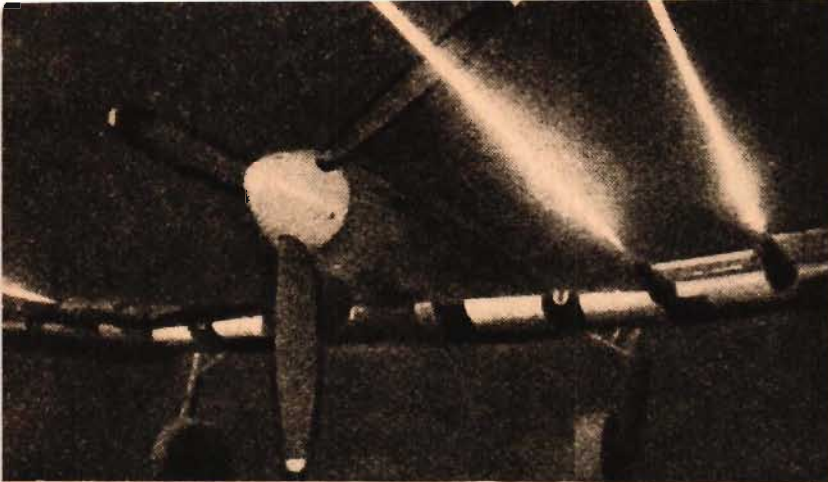


kg bomber, placerade i bombställ under vingarna. Bomberna kunna utbytas mot extra tankar för att öka jaktplansversionens aktionsradie

»Typhoons» konstruktiva uppbyggnad är minst lika intressant som dess aerodynamiska egenskaper. Påfallande är att Hawkerkonstruktörerna icke ha varit bundna till något speciellt konstruktionssystem. Vid en mera ingående granskning av planet uppbyggnad får man snarare intrycket att varje detalj konstruerats så att den blivit mest lämpad för sitt ändamål. Konstruktionen är mycket heterogen men man finner alltid vid närmare betraktande att varje ombyte av konstruktionsmetod har goda skäl för sig. Ett typiskt exempel härpå är kroppskonstruktionen. Den främre delen är byggd i stålrör medan den bakre är i monocoquekonstruktion med försänkta nitar.

Flygkroppen

Ur aerodynamisk synpunkt skulle idealet utan tvivel vara genomgående skalkonstruktion. Det finns emellertid starka skäl för att inte använda detta byggsätt vid flygkroppens främre del, där



»TYPHOON IB» demonstrerar sin eldkraft.

så gott som all utrustning är placerad. I ett flygplan av »Typhoons» storleksklass skulle härvid utrymmesfrågan bli ett problem av stora mått. Ett annat skäl för användande av stålrörskonstruktionen är, att flygplanets utrustning efter borttagande av den löstagbara beklädnaden är lätt åtkomlig för översyn och reparation, vilket är av stor betydelse i praktisk tjänst. De använda stålrören ha delvis cirkulär sektion, delvis fyrkantsektion med rundade hörn.

»Typhoon» är inget lätt flygplan (flygvikten uppgår till bortåt 6000 kg) och följaktligen är belastningen på denna del av flygkroppen avsevärd. Vissa av de mest belastade rören ha därför en diameter av c:a 75 mm och de rör som uppbära vinginfästningen äro dessutom försedda med grova manschetter, på vilka vinkkoppen äro fästade.

Kroppens bakre del är byggd i två enheter av vilka den bakre uppbär fenan, som är byggd i ett stycke med denna. Denna del av kroppen är såsom tidigare nämnts i skalkonstruktion. Spanten ha givits lādsektion uppbyggd av U-balkar med en tunn täckplåt på insidan, medan stringers ha V-sektion med rundad spets. Ett undantag från denna konstruktionsmetod är huvudspantet, vid vilket de punktformigt angripande lasterna från stålrörskonstruktionen ledas ut i bakkroppens skal. Detta spant är icke genombrutet för stringers, utan man har föredragit att låta stringers endast gå fram till spantet.

Lasterna från stålrörskonstruktionen leds in i huvudspantet i fyra punkter. Den egentliga skalkonstruktionen börjar först ett stycke bakom denna förbindning och beklädnaden mellan denna och kroppens främre del upptager inga laster, eller med andra ord: förbindningen i beklädnaden och den mellan de bärande delarna äro skilda från varandra med ett avstånd av ungefär en halv m.

Orsaken till att bakkroppen är byggd i två enheter är av rent tillverkningsteknisk natur. Fenan är byggd i en enhet med den bakre delen och fästpunkter för stabilisatorn finnas i beklädnaden. Höjdstyrverket är helt symmetriskt så att de båda halvorna äro sinsemellan utbytbara.

Vingen

Ehuru vingkonstruktionen icke uppvisar så radikala växlingar av konstruktionsmetod som kroppen kan man finna ändringar härvidlag och då speciellt i balkkonstruktionen. Vingens inre del har platt undersida och eftersom vingen har mot vingspetsen avtagande profiltjocklek, betyder detta att översidan har negativ V-form. I denna del av vingen har balkarna bommar med »pi-sektion» och är här i fackverkskonstruktion. De vertikala och

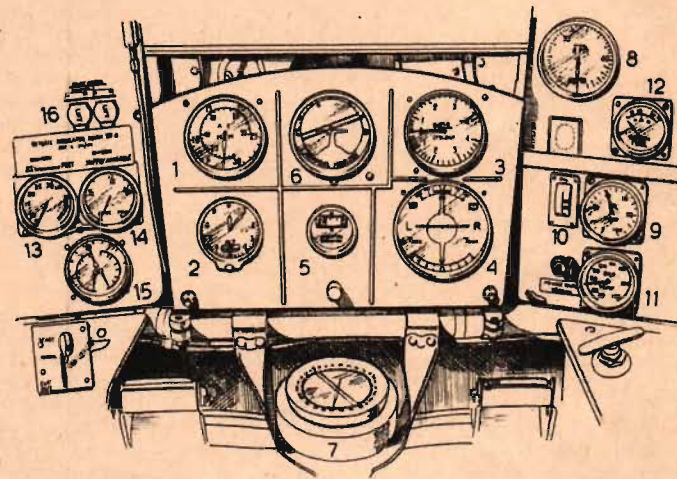
diagonala förstävningarna utgöras av U-profiler. Dock ha de av dessa som upptaga mycket stora laster hel lādprofil medan de minst belastade utgöras av tunna plattor.

Fackverkskonstruktionen slutar i skarven mellan ytter- och invertinge, på samma ställe som vingens linjer uppvisar en knäck, men bommarnas »pi-sektion» fortsätter utåt ytterligare ungefär en meter. Balkens liv i yttervingen utgöras av en slät plåt med förstävade cirkulära lādthål. Ungefär en meter utanför vingknäcken ändrar balkens bomsektion från »pi-sektion» till T-sektion. Den vertikala delen av T:et är med tunna mellanläggsplattor nitad vid ena benet på pi-et. Livplåten utgöras härifrån och ända ut till vingspetsen av en slät plåt med lādthål. Spryglarna äro i huvudsak av slät plåt försedda med lādthål. Nosspyglarna äro delvis av slät plåt, delvis i fackverkskonstruktion beroende på belastningen. Beklädnadsplåten är uppstyvad med i spännviddsled gående stringers med »hög hatt-sektion». Nitningen är överallt sänk-nitning.

Skevrodren äro av en modifierad Frise-typ och statiskt och dynamiskt balanserade. Landningsklaffarna äro av split-flaptyp och gjorda i två sektioner beroende på att de sträcka sig från vingroten till en punkt utanför vingknäcken.

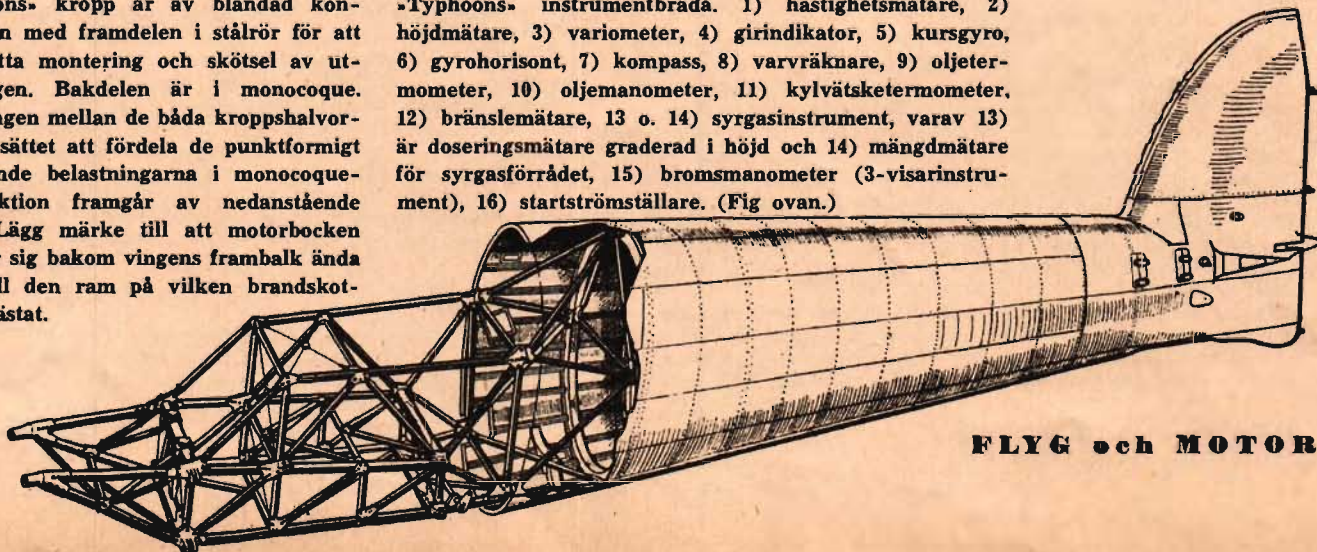
Det infällbara landningsstället har ovanligt bred hjulbas, icke mindre än 4,13 m. Hjulen fällas inåt och något bakåt så att de gå fria från vingens främre balk. Hjulen äro av Dunlop- eller Palmertyp och äro monterade på Vickers fjäderben med olje- och luftfjädring och ovanligt lång fjädringssträcka. I infällt läge täckas hjulen av tjocka täck-plåtar. Manövreringen av de hydrauliska cylindrarna till landningsställbenen sker medelst ett Dowty »live-line»-system, vilket också betjänar manövreringen av landnings- och kylklaffarna. Sporrhjulet fälls uppåt-framåt och är försedd med ett Dowty fjäderben med kombinerad olje- och luftfjädring.

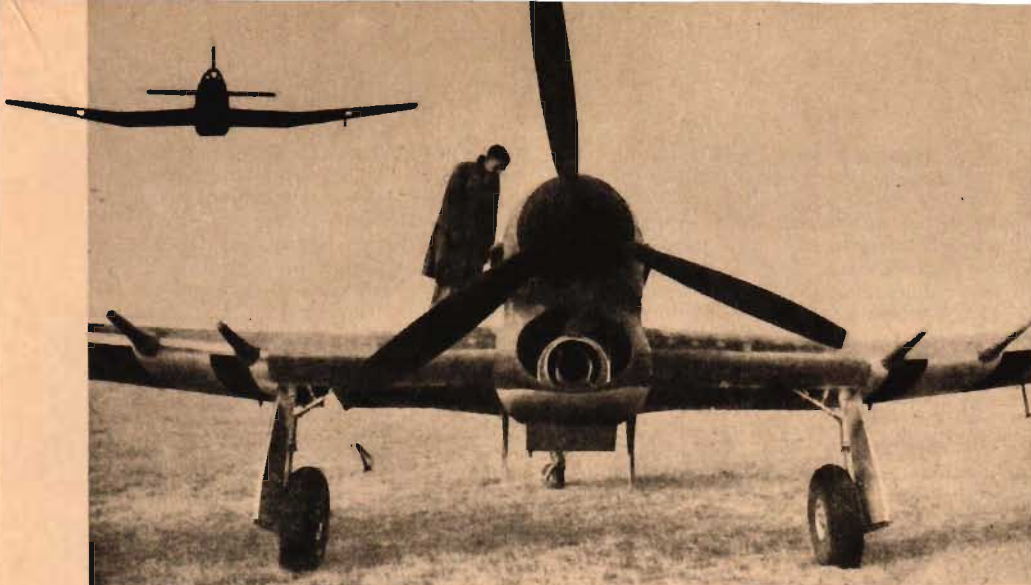
Ett av »Typhoons» mest säregna drag är den ovanligt korta nosen. Detta beror på den omständigheten, att »Sabre»-motorns uppbyggnad är sådan, att det finns möjlighet, att placera motorn ovanför vingens huvudbalk och i verkligheten ligga många cylindrar och hela kompressoraggregatet bakom balken. Denna anmärkningsvärt kompakta motorinstallation har förutom andra fördelar ett mycket litet tröghetsmoment. »Typhoon»-flygare ha rapporterat, att de kunna göra snävare svängar än FW 190 trots att »Typhoon» är betydligt större och tyngre. Denna manöverduglig-



»Typhoons» instrumentbräda. 1) hastighetsmätare, 2) höjdmätare, 3) variometer, 4) girindikator, 5) kursgyro, 6) gyrohorisont, 7) kompass, 8) varvräknare, 9) oljetermometer, 10) oljemanometer, 11) kylvätsketermometer, 12) bränslemätare, 13 o. 14) syrgasinstrument, varav 13) är doseringsmätare graderad i höjd och 14) mängdmätare för syrgasförrådet, 15) bromsmanometer (3-visarinstrument), 16) startströmställare. (Fig ovan.)

»Typhoons» kropp är av blandad konstruktion med frambdelen i stålrör för att underlätta montering och skötsel av utrustningen. Bakdelen är i monocoque. Övergången mellan de båda kroppshalvorna och sättet att fördela de punktformigt angripande belastningarna i monocoquekonstruktion framgår av nedanstående bild. Lägga märke till att motorbocken sträcker sig bakom vingens frambalk ända fram till den ram på vilken brandskotet är fäst.





het kan till stor del tillskrivas den omständigheten, att alla tyngre konstruktionsdetaljer ha kunnat placeras i närheten av tyngdpunkten.

Motorinstallationen

Motorn är monterad på en motorbock av stålrör, vilkens konstruktion och inbyggnad i flygkroppen framgår av genomskärningsritningen på sid 20. På själva motorn äro olje-, bränsle- och de två kylvätskepumparna sammanbyggda till en enhet under vevhuset. Hjälpapparater, såsom generator, magneter, tändfordelare, tändomställning, hydrauliska pumpar, luftkompressorer och vakuumpumpar äro sammanbyggda till en lätt åtkomlig enhet på vevhusets översida.

Kylsystemet är intressant i så mån, att det är ett slutet övertrycksystem. Kylvätskan är liksom i de flesta moderna vätskekylida flygmotorer en blandning av vatten och glykol i förhållandet 70:30. På väg från motorn passerar kylvätskan två centrifugalpumpar placerade under motorn, vilka pumpar vätskan in i kylvätsketanken framför motorn. Här passerar den genom två termostater i botten av tanken och ut i ett rör, som leder till kylblocket. Sedan vätskan kylts ned i kylblocket återvänder den genom två rör till pumparna. Om kylvätskans temperatur underskrider ett visst värde, såsom fallet är i starten, släpper termostaten en del av kylvätskan genom en överströmningsledning förbi kylblocket direkt tillbaka till pumparna tills temperaturen åter stiger. Kylvätsketanken har givits en ovanlig form och är placerad på motorns framsida. Tanken är delad i en höger- och en vänsterhalva, som vardera betjäna motorns högra och vänstra sida. Inuti tanken finns en ångavskiljare, arbetande med centrifugalverkan. Denna ångavskiljare består av rundböjda rör, genom vilka kylvätskan pressas fram med stor hastighet. Genom centrifugalverkan separeras eventuellt bildad ånga från kylvätskan och släpps ut genom hål i den inåt centrum vända rörväggen. Överst på kylvätsketanken är monterad en säkerhetsventil. (Se sid 17 FLYG nr 8/44.)

Olje- och kylvätskekylare äro sammanbyggda till en enhet med oljekylaren i centrum och kylvätskekylaren runt omkring denna. Den rörlignande kylaren är i bakre änden försedd med en klaff för reglering av kyluftmängden.

»Typhoons» bränslesystem består av fyra tankar, av vilka de två huvudtankarna äro placerade mellan vingbalkarna i det utrymme, som lämnas fritt av landningsstället, medan de båda reservtankarna ha placerats i vingens framkant. En central trevägs-kran möjliggör inkoppling av antingen de båda huvudtankarna mellan vingbalkarna eller de båda reservtankarna i vingframkanten, men däremot inte samtidig inkoppling av huvudtank och reservtank. För att undvika baktunghet måste nämligen först bränslet i de båda huvudtankarna förbrukas. Alla tankar äro naturligtvis självtätande. Då planet användes som jaktplan med stor aktionsradie kan det såsom förut nämnts föras med extra tankar, vilka placeras i bombupphängningsanordningarna under vingen.

Beväpningen

I inledningen nämndes, att »Typhoons» beväpning kan bestå alternativt av 12 st 7,7 mm kulsprutor eller 4 st 20 mm kanoner. På versionen med kanoner (typ IB) äro dessa omgivna av ett koniskt skyddsror, vilket med stora fillets är fäst vid vingframkanten, som på detta ställe har speciellt tjock beklädnad. All injustering av vapnen försiggår vid dessas bakre lagring i vingkonstruktionen, där vertikala och horisontella gängade rör möj-

Ovan t v. Oaktat »Typhoon» har en 2 200 hk motor har den mindre skadligt motstånd än sin föregångare Hurricane. Av denna bild framgår den extremt breda hjulbasen, vilken gör »Typhoon» mycket lätthanterlig vid start och landning och markkörning.

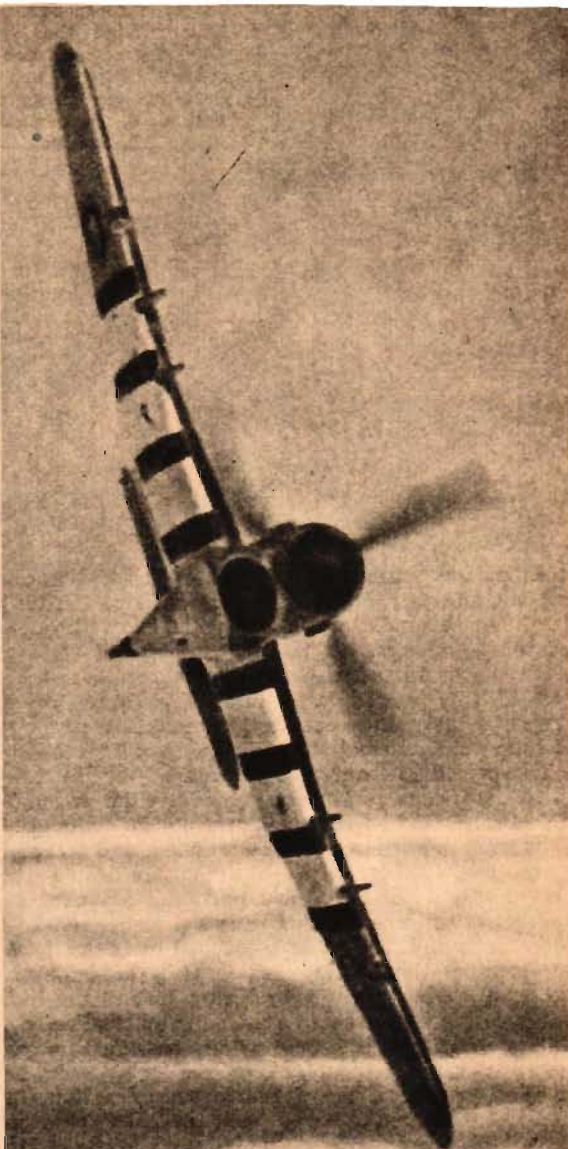
T h »Typhoon IB» i nästan 90 graders bankning vid en brant vänstersväng.

liggöra justering av vapnens elevations- och sidvinklar. Ammunitionsförråd, tomhyls- och banduppsamlingslådor äro placerade vid sidan av kulsprutorna, och hela beväpningsinstallationen uppvärms med varmluft från kylaren. Den är dessutom för att undvika nerkylning fullständigt värmeisolerad.

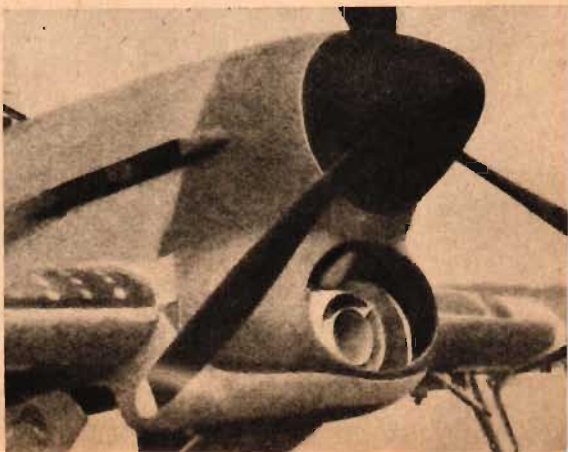
Vapnen manövreras genom ett kombinerat elektriskt och pressluftsystem. Tryckluften härtill lämnas av en speciell luftkompressor, som drives av motorn och vilken även förser hjulbromsarna med tryckluft. Avfyringsknappen på spaken är en elektrisk strömbrytare, vilken då den nedtryckes sluter en elektrisk strömbana och därigenom öppnar luftventilerna i beväpningsinstallationen. En säker avfiring åstadkommes därigenom att avfyringsknappen är placerad i ett kort rör, som samtidigt utgör säkring. Som en extra säkerhetsåtgärd är avfyringssystemet förbundet med landställsmanövreringen så att avfiring icke kan ske då landstället är utfällt.

Planet kan utrustas med en kulsprutekamera, som är elektriskt manövrerad, men denna finns icke på alla exemplar. På de plan, som äro utrustade med den, är den placerad till höger i kylaren.

Det behöver knappast nämnas, att »Typhoon» är försedd med en synnerligen rikhaltig elektrisk utrustning. Elektrisk kraft lämnas av en av motorn driven generator, som laddar två ackumulatorer. Radioutrustningen innefattar både sändare och mottagare. Elektrisk ström användes dessutom till navigationsljus, instrumentbelysning, ett flertal instrument samt som tidigare nämnts i manöversystemet för kulsprutorna och kanonerna.



Bilden t h visar »Sabre»-motorers aerodynamiskt rena inbyggnad. Under kylaren skymtar den delvis öppnade kylklaffen.



FÄSTNINGAR INVADERA

Forts. fr. sid. 17.

Det gälle nu för rotechefen att lotsa »fästningen» till en svensk flygplats, där nödlandning kan ansättas, ty länge till kan säkert icke de båda motorerna orka med att ensamma hålla denna luftens jätte flytande. Under tiden har också Falsterbo passerats och genom vingtipningar och tecken visa jaktflygarna vägen till Bulltofta. Strax innan man når dit faller rotechefen ut sitt landningsställ som tecken på att landning skall förberedas och blott några sekunder senare visar också fästningen sitt samtycke och ur flygkroppen komma de väldiga hjulen långsamt ut.

Redan vid den första kontakten har jaktroten per radio anmält att målet funnits och så snart rapport även ingått att färden ställes mot Bulltofta så vidtages där alla förberedelser. Ambulans och brandbil äro redo, personal för omhändertagande av flygplan och besättning har bemannat beredskapsbilarna och så vänta alla på att det främmande flygplanet skall landa.

Det är kanske särskilt spännande denna gång, ty med endast två motorer i funktion måste föraren på fästningen göra en perfekt bedömning, de två motorerna tillåta honom icke att dra på och göra ett nytt landningsförsök. Och han lyckas också. Den stora fågeln känner åter mark under hjulen — men svensk mark.

Beredskapsbilarna äro framme vid flygplanet redan innan utrullningen är slut och när det så stannar är svensk personal ombord, som med några ord på engelska gör klart för fästningens besättning att den skall lämna flygplanet. Blott några ögonblick och den tio man starka besättningen står, ordentligt rättad, uppställd utanför flygplanet där den får order att ta plats på en av beredskapsbilarna. Färden ställes mot F 10, där de hungriga flygarna efter en del formaliteter utspisas i flottiljens lunchrum och göra all heder åt de svenska »landgångarna» och »surrets».

Hur glada de amerikanska flygarna än äro över att ha lyckats nå Sverige och att trots skadorna på flygplanet ha lyckats landa sin »fästning», så ha de färska intryck av skakande upplevelser som inte så snabbt plånas ut. Den allierade flygoffensiven mot Tyskland rullar inte fram utan offer och ur de stora bombplanförbanden ha under vägen över fiendeland många länkar ryckts.

De tyska jaktflygarna och det tyska luftvärnet gå till angrepp med en av amerikanerna väl omvitnad taperhet och intensitet. Men trots de förluster de allierade flygarna lida så säga dessa från kriget just utdömda amerikanare att »victory is in the air» och vad bombförbanden i dag uträtta i luften det sparar tiotusentals allierade soldaters liv och förkortar kriget med år. Spänningen under färden från England mot målet och till Sverige jämte reaktionen efter upplevelsorna ta emellertid snart ut sin rätt och snart sova de tio flygarna sin första, lugna sömn på länge i ett neutralt land, där ännu allt är som i fredens dagar.

Medan allt detta har hänt ha andra jaktförband runt den svenska kusten sökt kontakt med andra skadade »fästningar» och Liberator-plan, som med större eller mindre skador lyckats nå Sverige.

Det gäller för den svenska jakten att i tid nå de anflygande planen och, så snart

de konstaterats vara i nöd, lotsa dem till någon närbelägen svensk flygplats för landning, ty det är förenat med ett synnerligen besvärligt arbete och stora kostnader, vilka dock amerikanska staten får ersätta, att bärga buklandade flygplan av denna storleksordning. Kan jakten bidra till att underlätta omhändertagandet härigenom så har den förutom sin vakt mot anflygande främlingar även gjort Sverige ytterligare tjänst. Och de främmande flygarna sticka icke heller under stol med sin glädje över kontakten med de svenska jaktflygarlotsarna. Hittills har också alla åtlitit de tecken och signaler som givits och icke i något fall har heller den svenska gränsen kränkts av amerikanska flygare utan att orsaken varit nöd.

Ian Jacobi.

MEKEN SOM MÅSTE FLYGA

Forts. fr. sid. 12.

— Vi går hem...

De tre otäcka orden kommer männen i planet att rysa. De är helt enkelt en dödsdom över en människa som kämpar för sitt liv där nere i vattnet.

— Löjtnant...

— Vad är det? Vad vill Olin? Börjes röst ljusnar av hopp, då han ser Olins ivriga ansikte. Något kanske har hänt.

— Låt mej gå ner...

— I fallskärm?

— Ja.

— All right, gosse! Du har min välsignelse. Sätt fart. Sätt dej vid luckan. Bergström repeterar mina order till dej. Fänrik, ta ut loven neråt i lä. Olin, ge besked så fort du är klar!

Olin är klar på någon minut med en extra flytväst instoppad under selen till fallskärmen. Han kontrollerar med ivriga fingrar att alla detaljer är justa. Maskinen börjar stiga uppåt och han koncentrerar sig på uthoppet.

— Hoppa! tjuter Bergström, och som en boll rullar Olin ur maskinen. Världen byter i samma sekund utseende på ett underligt sätt. Han får tårar i ögonen av farten och blir nästan blind, men han blinkar förtvivlat och blir plötsligt överraskande klarsynt. På kant står en väldig havsskiva som sakta vrider sig rätt. Det susar svagt i öronen.

Maskinen? — Nej det är ingen fara med den. Den är redan försvunnen. Han drar lugnt i utlösningringen och känner hjälpskärmen löpa ut. Så kommer en häftig knyck och en kraftig smäll från den utvecklade fallskärmen.

Havsskivan börjar rotera igen. Den vrids sig på ett oförklarligt sätt under hans fötter igen och dansar alljämt våldsamt.

Det var ju barnsligt enkelt alltsammans! Han börjar dämpa svängarna så gott det går. Nu gäller det att lokalisera kvinnan — när han väl tagit vatten kan det vara försent. Han finner henne, tappar henne och finner henne på nytt. Så börjar han bli orolig för att han inte skall kunna lotsa fallskärmen till hennes närhet. Vattenytan rusar mot honom i allt starkare fart och sjöarna får allt olustigare proportioner.

Han spänner sig, lägger handen på låset — och slår i sjön.

Han svänger runt i det iskalla vattnet. Får en rejäl kallsup, som nästan förtar honom andan. Han kränger sig mödosamt ur selen och kommer upp till ytan med ögonen fulla av svidande saltvatten långt nere i en vågdal. Av den drunknande kan han inte finna ett spår. Så kommer en mäktig våg rullande. Han lyfts uppåt och får vidgat synfält.

(Forts i nästa nr.)



VERKTYG

för mekaniska verkstadsindustrien

Mätverktyg
Borrar — Brotchar
Bänk- och Maskinkruxstycken
Borr- och svarvchuckar
Fräsar — Fräsklingor
Gångskärningsapparater
Svarvståhlållare

Representant för:

A/B C. E. JOHANSSON, ESKILSTUNA

AKTIEBOLAGET P. LANDGREN

Luntmakarg. 14, Stockholm. Tel. 203846, 203854
205801, 113846

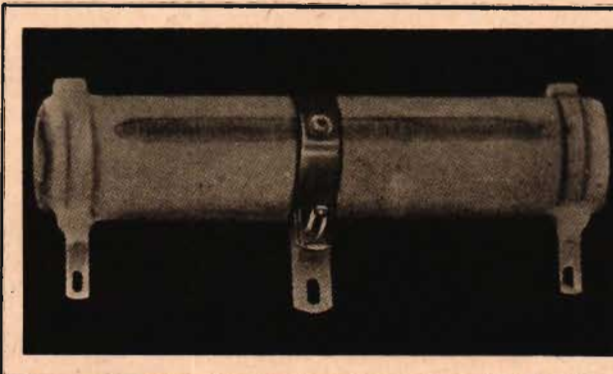
Nybro

Värme & Sanitet

Telefoner: 436, 306

Utför värme- & sanitetsanläggningar.

Leverantör till Flygvapnet



VITROHM

trädlindade, keramiskt skyddade, ingen corrosion, alla värden och belastningar. Kolmotstånd. — Snabb lev.

Generaagent

ULRICH SALCHOW

STOCKHOLM - Tel. 10 77 84

Grossist:

UNIVERSAL IMPORT A.-B.

Stockholm, tel. 33 38 18



Den nye Ö. B.



Den nye överbefälhavaren, general Helge Jung, tillträdde lördagen den 1 april sin nya post. Ovan ses han tillsammans med försvarsstabschefen, generalmajor Carl A. Ehrensvärd, i sitt ämbetsrum.

ABA-klubben

ABA:s personalförening, ABA-KLUBBEN, hade för någon tid sedan årsmöte för 1944 på Piperska Muren. 155 medlemmar hade infunnit sig, bl a en delegation från dotteravdelningen i Malmö med sin ordförande, Ingeniör Wendel, i spetsen. Omedelbart efter mötesförhandlingarna höll Direktör P. A. Norlin ett utomordentligt intressant föredrag om sin Amerika-resa och vid kaffet efter supén berättade Gunder Hägg, humoristiskt och ledigt om *sina* upplevelser i USA.

Nedan en totalvy från supén och t h ses ABA-klubbens ordf., avd.-chef T. Söderquist, överlämna ABA-flaggan och en amerikansk flagga till Gunder som minne av kvällen.

Ny gymnastikhall på F 13

Marie Bebdelsedag skrevs ett blad i flottiljens idrottshistoria här ute på F 13, då vår förnämliga gymnastik- och idrotts-hall invigdes. Före den verkliga invignin-



IFK:s handbollslag får mottaga minnesplaketten av nuv. överstelöjtn. Lage Thunberg.

gen fingo en del särskilt inbjudna bese anläggningarna under ciceronskap av flottiljchefen, överstelöjtnant Thunberg. Efter en liten tepaus, avtågade man till gymnastiksalen, där man redan i entrén möttes av kända och sprittande melodier från F 11:s musikkår. Den till närmare 700 personer uppgående åskådarskaran satt väl bänkad, när de agerande idrottsmännen marscherade in och stälde upp med front mot läktaren, varifrån överstelöjtnant Thunberg höll sitt invigningsanförande.

— Vi, som valt krigsmannens yrke, sade han bl a, eller kastats in i beredskap, vi vet, att endast den vältränade och den starke kan göra 100-procentig rättvisa åt de tekniska hjälpmedel, som skänkts till landets försvar. Och vi vet också, att grunden till all fysisk motståndskraft lägges i idrottsutövningar. Det är därför en glädje för oss att idag få ta detta idrottens hus i besittning.

Aktuellt avslutade flottiljchefen sitt anförande: — Idrotten kan inte isoleras. Dess behov av kraft, rymd och luft gör den lik flygarens yrke.

Därefter inleddes den idrottsliga delen av invigningsprogrammet med en tennis-match mellan paren Kapten Schönbeck — hr Kalin samt Löjtnant Wahlén — hr S. Evers, där de båda flygarna knep poäng mitt framför näsan på sina rutinerade medspelare, Norrköpings bästa tennisare. Matchen slöt oavgjord med 6—5, 5—6.

Brottning fanns även med på programmet, och brottarklubben Björnens Lasse Franzén och Kalle Fridlund demonstrerade olika grepp och utkämpade även en het dust som föranledde följande utrop av en barnamum:



Förtjänstplaketter. Svenska Röda korsets överstyrelse har utdelat Röda korsets förtjänstplakett till fem flygare, nämligen kaptenen T. R. Ejvinsson, löjtnanterna S. A. H:son Almström och P. A. S. Brohäll, sergeanten A. G. Bengtsson, mekanikern E. E. Ernstgård samt värnpliktige furiren L. Lizell, samtliga vid Roslagens flyglottill.

— De' va' otäckt!

Handbollsmatchen mellan IFK Norrköping—F 13 inleddes med standaröverlämning av IFK, varefter matchen började. IFK-spelarna visade ett utmärkt och flytande spel och voro som väntat överlägsna. Glädjande nog fick flygare och gäster emellertid bevittna hur F 13 gjorde första målet på de nya »Hemmaplan», och då gjorde det inte så mycket att matchen slöt med 10—3 till IFK:s favor.

Som avslutning på denna för F 13 så glada och betydelsefulla idrottsfest fingo de deltagande idrottsmännen ur flottiljchefens hand mottaga F 13:s minnesplakett.

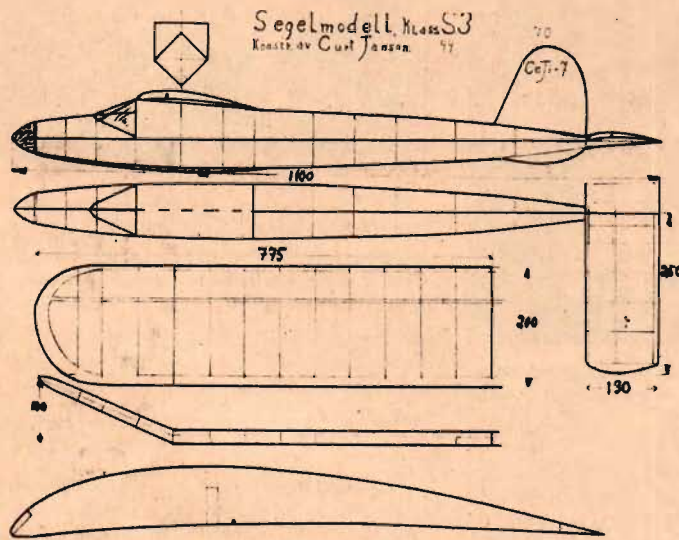
Tam.

Militär film

Armé-, marin- och flygfilmers produktion är inte bara värd all uppskattning såsom film betraktad, den har utan minsta tvekan också en stor betydelse för det svenska försvaret. Särskilt i den militära utbildningen borde film av instruktionskaraktär användas i betydligt större utsträckning än nu. Trots AMF-chefens, major Gunnar Dyhléns, energiska ansträngningar och trots hans medarbetares utmärkta filmer har den militära filmen inte riktigt slagit igenom hos militärerna själva. Varje förbandschef — från plutonchefer och uppåt — borde etablera en intim kontakt med AMF, som inte bara har en mängd goda filmer utan också många goda råd att komma med. Försök göres nu att skaffa filmombud vid militära förband och man hoppas att dessa skola kunna bidra till att öppna förbandschefernas ögon för filmens militära betydelse.



MODELLFLYG



Tre av de segelmodellerna som deltog i vintertävlingen på Skarpnäck finns avbildade på denna sida. Här t v Curt Jansons S 3:a, av kamraterna kallad »Ark Royal». — Nederst t v Lennart Anderssons modell, som blev tvåa i S 1. — Nederst t h Börje Börjessons kufiska S 2:a.

Vintertävlingens modeller

Det visade sig vid vintertävlingen på Skarpnäck att segelmodellerna utvecklats oerhört sedan senaste stortävlingen (S M). Modellerna på S M antydde att man bara varit framme och »luktat» på de nya modellteorierna men nu märktes det tydligt att modellflygarna börjat anamma dessa. I synnerhet var det intressant att se hur man nu lyckats lära sig kurvtekniken. Mycket få modeller hade mekanisk kurv-roderanordning och ändå har man väl aldrig förut sett segelmodeller kurva vackrare. Samtidigt var startsäkerheten mycket stor och man lade märke till mycket få nedskärningar fastän vindriktningen ofta varierade.

Vinnaren i klass S 1, Gunnar Nygren, tävlade med en »Löwens landstrykare», som han enligt egna idéer har modifierat en aning. Modellen passar utmärkt för den skicklige tävlingsflygaren men ställer stora krav på startmannen. Den är nämligen rätt känslig i starten och har en benägenhet att både »jazza» och skära ned sig på en gång men tas den på rätt sätt och man får lite vana får den i regel god höjd. Det var för övrigt ett stort antal tävlande som hade kopierat denna modell — nog kurvade och

gled de flesta alldeles förträffligt men med startförmågan var det sämre beställt.

Tvåan i S 1, Lennart Andersson från Mariefred, hade en modell av äldre typ. Den konstruerades och byggdes 1942. Den är en god och jämn flygare och trivs bäst i blåsväder. Vingbelastningen är efter nuvarande förhållanden hög och hastigheten är därför relativt stor.

Börje Börjessons S 1:or var i motsats till Anderssons S 1:a ultramoderna. Börjesson har en tid tillbaka trimmat tillsammans med stockholmarna, som är mycket imponerade av hans modellers flygförmåga och höll honom som säker vinnare i S 1. Men det blev fallvindar och endast tredjeplacering. Hans modell hade liksom seg-rarens en mycket lång momentarm och fenan placerad framför stabilisatorn, vilket system han håller som det enda »raka». Vingdjupet var så stort som 17,5 cm och vingbelastningen omkring 12 g/dm².

S 2 var överraskningsklassen. Där förpassades alla favoriter långt ned i resultatlistan. Vilken modell seg-raren hade är okänt men säkert var det en konstruktion från »söder om landsvägen».

Tvåan i S 2, »Bananen» Andersson, täv-

lade med en kuriös modell, eller rättare sagt en modell på vilken fenan var kuriöst placerad. Den satt nämligen mitt emellan vingen och stabilisatorn, fastän på kroppen förstås. Modellen är mycket termikkänslig och startsäker och startar oerhört brant. (Torde nu vara uppäten — se sid 25.)

Egendomlig tedde sig också Börjessons S 2-modell. Den hade nämligen en ofantligt lång kropp, och denna bestod av en lång stav med ett »päron» framtill. Enligt konstruktören flög den som en liten gud bara den kom upp.

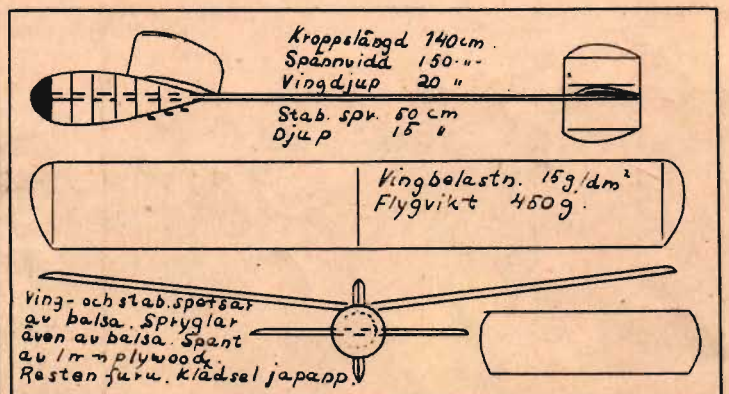
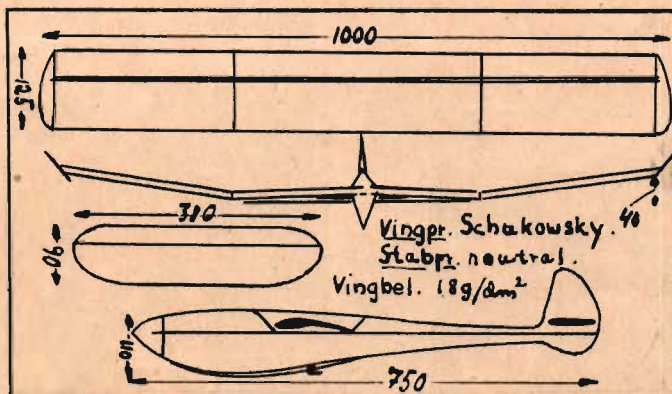
Enligt traditionen vann Curt Janson största segelklassen. Men denna gång tävlade han inte med sin gamla »Strolch» utan hade en egen konstruktion, som av expertisen begåvats med namnet »Ark Royal» på grund av vissa (hm, nåja...) likheter med fartyget med samma namn. Flygförmågan är det dock intet fel på och den är god nog för 4½ minuter i lugnt kvällsväder.

F. Eklind, som kom tvåa i S 3, tävlade med den vackra och högvärdiga finska modellen »Meteor». Hans modell hade dock inte alla samma egenskaper som det finska originalet. Den finska modellen är en »pendelkurvare» och kurvade med en slirande rörelse medan Eklinds modell inte har så goda kurv egenskaper utan verkade rätt kursstabil.

Trean O. Pettersson tävlade med en antik modell, som såg mycket lustig ut bland sina moderna jämlingar. Kroppen var mycket hög och tjock. Vingen och stabilisatorn tillhörde »Hast», som ju har en ving med enormt sidoförhållande. Spännvidden är 220 cm och vingdjupet är endast 15 cm! Det vore kanske lämpligare att kapa vingen i tre delar, så att man i stället finge tre S 1:or!

Bland motormodellerna lade man inte märke till några nymodigheter. Annars stod efter nuvarande förhållanden Isacsons och Johanssons Puss-Moth-modeller i särklass. Att man tycks ha gott om gummisnodd i Eskilstuna märktes på Osvald Eklöf, som vid uppdragningen av sin goda M 2:a drog ut motorn minst 10 m. Men hans modell »levde» inte bara på motorn utan också på ett mycket förnämligt glid. Modellen är en engelsk wakefieldkonstruktion med fina anor. För övrigt verkar det som om de nya teorierna inte stämmer in på motormodeller vad tunna profiler och lite sidoförhållandena beträffar. Rlå.

I nästa nummer skriver »Löwens» om sina intryck av FLYG—44. Det blir fackmannens ord om ett »fackverk»...

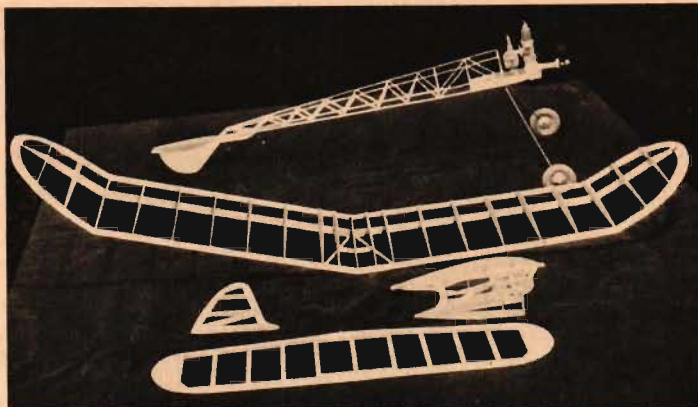


FLYG-44 I BITAR

Så här långt har vi kommit nu — eller rättare sagt när vi i praktiken följt »Agatons» arbetsbeskrivning ark II på sid 31. På bilden t h ser vi flygkroppen med landställ och motor, vingen, vingbocken, fenan och stabilisatorn, allt i oklätt skick.

»Agaton» ber red. påpeka att byggaren måste studera arbetsbeskrivningen och ritningen noga — annars blir det lätt pannkaka av alltihop. Dessutom ett gott råd, som aldrig kan upprepas för ofta: tänk först och bygg sedan!

Ritningen kan nu beställas från Tidskriften FLYG, Västmannagatan 69, Stockholm, för en kostnad av kr. 3:50. För detta obetydliga utlägg plus energi och omsorg kan en samvetsgrann byggare vinna en GP-Dieselmotor. Detta måste man väl säga är god valuta för utlagda pengar... Det är ännu inte bestämt när byggtävlingen skall avgöras men den saken brådskar ju inte.



Braktermik i påsk:

Blev »Spiggen» mat för mås?

I Vingarna har man på sistone gjort en hel del vackra resultat, beroende på det härliga vädret som länge varit rådande i stockholmstrakten.

Söndagen den 2 april lyckades *Lennart Segerfelts* och *Curt Jansons* modeller samtidigt »fastna» i samma termikblåsa. Modellerna skildes emellertid snart åt. Janson följde sin »Strolla» i ungefär 40 min innan den försvann upp i det blå. Segerfelts S 2-modell var inom synhåll i 35 min. Bådas modeller återfanns senare på dagen och flygtiden i båda fallen torde ha varit ungefär 2 timmar.

Även »Bananen» termikflög med en av sina sex S 2:or. Efter en kvarts flygtid kom modellen i »kölvattnet» från en T 2:a som just passerade. Modellen utförde en stund avancerad flygning i den högre skolan och slutade med en störtdykning i en grantopp (enligt vad »Bananen» trodde). Medan denne som bäst letade efter sin modell meddelade en herre att han såg modellen ligga och kurva på god höjd ovanför dem. Modellen hade följaktligen inte gått ned i granen utan på ett oförklarligt sätt åter fått termik. »Bananen» följde sedan modellen i ytterligare 15 min.

På påskdagen unnade sig modellflygarna inte tid att äta påskkäggl utan termikhungern tog överhand. Man begav sig åter ut på Gärdet. Naturligtvis fick »Bananen» och Curt termik och kom in i samma blåsa — modellerna alltså. Man kunde i ungefär 35 min se de båda modellerna ligga och kretsa runt varandra. Curts modell hittades 2 mil från startplatsen. »Bananens»

modell blev antagligen uppäten av en fiskmås, ty modellens namn var »Spiggen». Den har i varje fall ej återfunnits.

På annandagen var man åter ute och flög. Vinden låg mot staden, varför Curt och »Bananen» passade på att göra var sin »stadsflygning». Det måtte ha varit en härlig syn att se dem flänga omkring på gatorna på sina cyklar för att kunna följa modellerna och folk höll på att vrida halsen av sig för att inte gå miste om den vackra flykten. Vid Vasaparken landade Curt och vid Stadsbiblioteket landade »Bananen» — d v s modellerna. Det var rätt vågat av Curt att låta sin stora S 3-modell flyga in över staden. Men han hade tur som vanligt. Modellen körde i en vägg 1 dm ovanför ett fönster! Curts modell »Ark Royal» flög i precis 42 min, medan »Bananens» S 1:a fick något sämre tid.

Vingarnas nya S 1-stjärna *Arne Andersson* passade på att ta sitt guldmärke. Han har flera gånger tidigare varit nära att ta detta märke men endera har modellen vid andra starten flugit bort eller fastnat i »hopplösa» träd. Nu klarade han emellertid provet med glans. En flygning varade 20 min...

Boven?

kordet i denna klass innehades av Anders Sjöo, Motala, och lydde på 17 900 m.

Tidsrekord: Klass S 1: Ebbe Åkesson, Halmstad, 12 min 11,5 sek. Det dittillsvarande tidsrekordet i denna klass innehades av Allan Dahl, Eslöv, och lydde på 10 min 16,6 sek.

Tidsrekord: Klass G 1: (gummimotordrivna modeller med upp till 70 cm spännvidd): Karl-Erik Landegren, Västerås, 12 min 14,8 sek. Det förra tidsrekordet i denna klass lydde på 5 min 5,0 sek och innehades av Ulf Hallvig, Stockholm.

TÄVLING I SANDVIKEN

Den 25 mars anordnade Sandvikens flygklubb nationell tävling i modellflyg på Storsjöns is. Därvid provades en ny tävlingsform med starterna förlagda klassvis i tur och ordning. S 1, S 2 och S 3. Varje omgång startade för sig och när alla klasser startat en gång fortsattes det på samma sätt de följande omgångarna. Detta arrangemang skapade bättre ordning.

Resultat (medeltider):

Klass S 1: 1) Curt Janson, Vingarna, 4.37,4. 2) Gunnar Nygren, Sandvikens FK, 3.06,3. 3) Nils Hedman, Ockelbo FK, 3.00,1. 4) Ingvar Sjöberg, d:o, 2.34,0. 5) Hans Schmiterlöv, Vingarna, 2.33,4.

Klass S 2: 1) Rune Andersson, Vingarna, 4.10,2. 2) Carl Sundin, Avesta FK, 3.28,8. 3) Ingvar Sjöberg, Ockelbo FK, 3.22,7. 4) Jarl Brändström, Sandvikens FK, 3.11,6. 5) Torsten Larsson, Gävlebygdens FK, 3.11,2.

Klass S 3: 1) Rune Andersson, Vingarna, 4.59,3. 2) Hans Johansson, Falu FK, 3.37,8. 3) Curt Janson, Vingarna, 3.11,7. 4) Börje Wennberg, Gävlebygdens FK, 3.02,5. 5) Einar Sandblom, Ockelbo FK, 2.57,6.

Lagtävling: 1) Vingarna, 9.55,3. 2) Falu FK o. KFUM:s flygscouter lag I, 9.37,1. 3) Gävlebygdens FK lag I, 7.59,9. 4) Ockelbo FK lag I, 7.25,6. 5) Sandvikens FK lag I, 7.21,1.

NYA MODELLFLYGREKORD

Tre nya modellflygrekord ha nyligen godkänts av KSAK:

Sträckrekord: Klass S 2: Stig Persson-Gislaved, 52 700 m. Det tidigare sträckre-

MODELLFLYGGETS TEKNIK

Av ing. SIGURD ISACSON

PROFILSERIE
baserad på reynoldska talet

Beräkning av vingprofil för viss modell

Sedan modellens allmänna typ och vingens sidförhållande (korda) bestämts görs ett viktöverslag (delvikter för olika modelltyper följer senare). Vikten i gram divideras med vingytan i dm^2 , varvid vingbelastningen fås i g/dm^2 . Ur fig 3 fås v (hastighet) då vingbelastningen är given. Re för modellen kan nu uträknas, då t är bekant ($Re = v \cdot t \cdot 7$). (OBS.! Hast. i m/sek mult. med 100 till cm/sek.)

En profil väljs nu, som lämpar sig för modellens Re -tal. För segelmodeller, avsedda även för blåsväder, samt motormodeller, tas en profil med lågt d och lågt f , d v s tunn och relativt plan, samt helst lågt x . För termik- och lugnvädersmodeller väljs en profil med högre f , varvid detta tillsammans med tillbakaflyttad välvning och därmed spetsigare nos även möjliggör relativt stor tjocklek (d).

STABILISATORPROFILER.

Plan platta Re under 50000

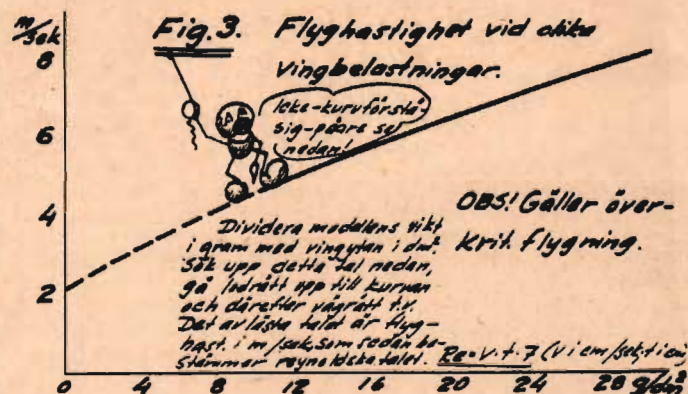
SI 04008 Re över 30000

SI 03010 Re över 75000

SI 32506 Re över 30000

SI 52507 Re över 50000

(Artikelserien började i nummer 3)



STABILISATORPROFILER

PROFIL x	0	2,5	5	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	Nosradler
SI 04008 y ₀	0	1,5	2,0	3,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	3,5	2,8	1,5	0	0,5
y _u				lika med y ₀										
SI 03010 y ₀	0	1,5	2,5	3,5	4,8	5,0	4,9	4,6	4,2	3,5	2,5	1,2	0	0,5
y _u				lika med y ₀										
SI 32506 y ₀	0	2,3	3,5	4,9	5,2	6,0	5,7	5,4	4,7	3,9	2,9	1,6	0	0
y _u	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
SI 52507 y ₀	0	3,0	4,6	6,6	8,2	8,4	8,0	7,2	6,0	4,6	3,4	1,7	0	0,5
y _u	0	0,6	0,4	-0,2	-1,2	-1,5	-1,6	-1,2	-0,6	-0,2	0	0	0	0

x = % av kordan framifrån

y_0 = höjd över kordan i % av kordan för profilens översida

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

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

Idellisk segelmodell 1944 i klass S1 enligt författaren. Konstruktion helt av svenskt material med kroppsboom uppbyggd som lädbalk av fururibbor och björkkryssfanér, enkelt uppbyggd framkropp (utan spant), vingspryglar i asptfanér och diagonalförstyvade stabiliseringsplan. Fenan och framkroppen nedåt. Materialet i övrigt är furu och klädseln är siden eller diplomapper. Vingbelastning 10–12 g/dm^2 . Sidoförhållande 1:7. Vingprofil S1 63008, som ingår i den i förra numret publicerade profilserien.

Stabilisatorprofil plan platta.



Vingens Re krit 25000–50000. Vingens Re 50000. Flyghastighet 5 m/sek. Sjunkhastighet 0,4 m/sek. Glidtal 1:12. Startsäkerhet 65 %. Genomsnittlig flygtid 4 min.

Artikelserien fortsätter närmast med ritning och arbetsbeskrivning på förf:s segelmodell KSAK-2 »Tigern».

KATALOG 10

128 sid. - 580 illustrationer



Modellplan Modellbåtar Modelljärnvägar
Amatörsöjd Leksaker m. m.

Erhålles mot insändande av 25 öre, gärna i frimärken

WENTZEL's • Apelbergsgatan 48
Avd. B3 Stockholm

CIVILA LASTGLIDPLAN

Forts. fr. sid. 7.

»förvuxna» segelplantyp som insattes av tyskarna vid erövringen av fortet Eben Emael, Belgiens starkaste fästning. Troligen kommer stora lastglidplan att användas även för transporter av tyngre gods t o m över oceaner och kontinenter. Ett transportglidplan kan ju med ganska enkla medel ges en hög aerodynamisk effektivitet genom att utformas som ett segelplan. God aerodynamisk formgivning ger ringa motstånd och därmed god transportekonomi, i synnerhet om förhållandet mellan tomvikt och tillsatsvikt även är mycket gynnsamt för ett lastglidplan. Tillsatsvikten kan nämligen uppgå till ungefär 2/3 av flygvikten mot c:a 1/3 för motorplan.

Den vanligaste metoden att jämföra olika flyglans aerodynamiska effektivitet går ut på att få fram ett förhållande mellan flygplanets verkliga hastighet och den hastighet som det skulle få om det endast hade friktionsmotstånd. Ett gott motorplan når därvid c:a 65 % och ett gott segelplan c:a 85 % aerodynamisk effektivitet om i båda fallen det inducerade motståndet frånräknas och idealplanet, som sålunda endast har friktionsmotstånd, ges effektivitetstalet 100 %. Segelplanet kan alltså göras omkring 20 % effektivare än motorflygplanet. Härav förstås lätt att lastglidplanet så mycket som möjligt kommer att utformas efter sin föregångare segelplanet, då ju aerodynamisk effektivitet är lika med låg bogsereffekt och därmed god transportekonomi. Som ett exempel kan nämnas att ett bogserplan, som ME 210 kan bogsera fyra glidplan, vardera med en flygvikt lika med bogserplanets. R. A.

Jönköpings flygklubb har haft årsmöte. Mötet öppnades av ordföranden överste Armann, som i sitt hälsningsanförande påminde om den smärtsamma förlust klubben lidit genom sekreteraren Ingenjör Egnells bortgång och erinrade om Ing. Egnells framgångsrika arbete för klubben. I sitt tal vände sig också ordföranden till disp. Håkansson, som på grund av avflyttning från orten var förhindrad att mottaga återval, och tackade för hans förtjänstfulla arbete för klubben samt överlämnade till honom klubbens förtjänstplakett. Därefter företogs styrelseval: Ordf. överste R. Armann, sekr. civilling. K. Nordlund, skattmäst. dir. O. Friberg, övriga ledamöter Martin Fredén, skogsinsp. Carl Stenér, dir.-ass. R. Dyberg, major Allan Stuart, fänrik Ulf Rottne och Ragnar Egerlund.

Överste Armann höll därefter föredrag »om luftlandsättning».

Nu har den kommit!



MODELLBYGGGARES TIDNING

TEKNIK OCH HOBBY har nu utkommit med sitt första innehållsrika nummer. TEKNIK OCH HOBBY har kommit till speceellt för att Ni modellbyggare och hobbyister i alla åldrar skall kunna följa med i utvecklingen och nå längre inom Er hobbygren.

JUST DET NI SÖKER

Innehåller TEKNIK OCH HOBBY, ritningar till tävlingsmodeller, fartygsmodeller, modelljärnvägvagnar, pojkracebilar och replikmodeller samt massor av intressanta och lärorika artiklar.

RIKTIGA DYRGRIPAR

Mycket av TEKNIK OCH HOBBYS innehåll är originalritningar och beskrivningar som är mycket svåråtkomliga. Och allt är granskat och kontrollerat av specialister på de olika gebiten.

DET BÄSTA ÄR PRISET

Oaktat det värdefulla innehållet och ett elegant utförande kostar TEKNIK OCH HOBBY endast 50 öre för lösnummer och — om Ni prenumererar på de första 6 numren, får Ni dem alla för endast kr. 2:25. Tag vara på detta reklamerbjudande!

Sänd in nedanstående kupong redan i dag!

TEKNIK OCH HOBBY - Sveavägen 53 - Sthlm
Sänd gratis provnummer av Teknik och Hobby. Jag önskar även draga nytta av specialprenumerationen — 1/2 år för endast Kr. 2:25 som insättes på postgirokonto 1111.
(Stryk över vad som ej önskas!)

Namn

Bostad

Postadress

Telefon Flyg 9

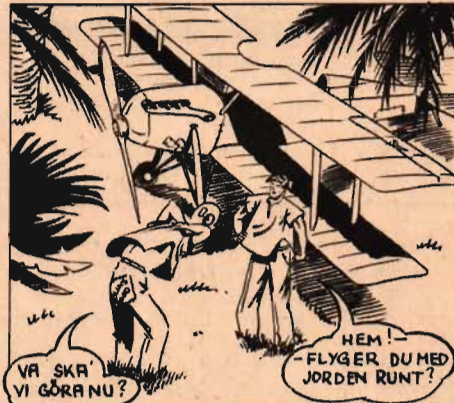


ÖRNUNGEN flyger jorden runt



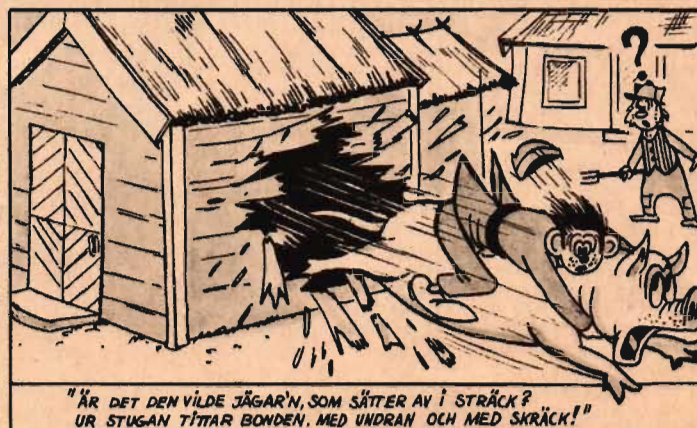
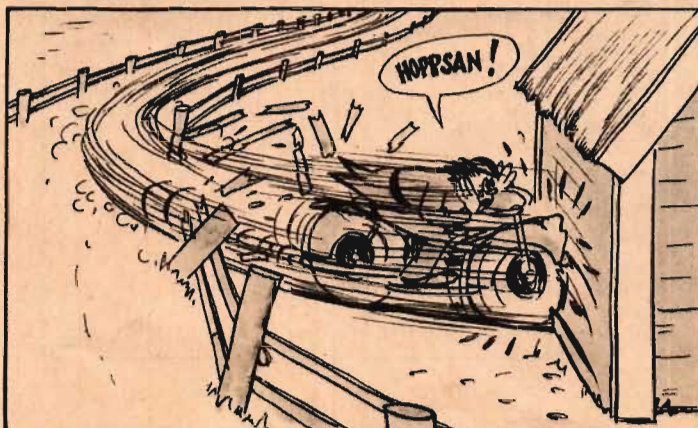
TEXT AV
KAPTEN H. VICTORIN
En **AGA** serie

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. De lyckas undkomma och landar på ett säkrare ställe för att tillfälligt övergå till skräddaryrket.



FLYGSOLDAT 113 BOM

RITAT OCH BERÄTTAT AV 2418 BJARRE.



Boden

Allt fotografiskt hos
Hansson Eftr. Foto
(Sven Nilsson)
Boden

Gävle

T I L L
Gunnar Larssons
Cykelaffär och Reparationsverkstad
S. Kopparslagaregat. 37 - Gävle - Tel. 8 25
går militärerna med sina cyklar
för reparation, översyn och skötsel
Nya cyklar, slangar, däck och delar

Gör Edra FRÖINKÖP
hos den trädgårdsmästare, som
för våra originalfröer, eller
vänd Eder till våra affärer.
J. E. OHLSENS ENKE A.-B.
FRÖHANDEL
Malmö Stockholm Gävle

Hälsingborg

Återvinn hälsa
genom **CHIROPRACTIC**
Mottagning varje helgfri dag kl. 11—3.
Månd., onsd. och fred. kvällar kl. 5—7.
Drottninggatan 3, Hälsingborg. Tel. 163 64
D:r C. Peterson. Chiropractor.

Härnösand

MÖLLERS Eftr.
(Otto W. Nordin)
Första klass Herr- & Damskrädderi
Praktik London
Pressningar och reparationer
utföras till förmåliga priser
Storgatan 31 - Härnösand - Tel. 21 16

Luleå

Johan Olssons Eftr.
SKRÄDDERIAFFÄR
Storgatan 5 Telefon 20 72
1:a kl. CIVIL- & UNIFORMSSKRÄDDERI
Rekommenderas

FÖNSTERGLAS
Ofol. Spejlglas. Maskinglas. Rågglas.
Trädglas. Opaxitglas. Fönsterkitt m. m.
Infordra offert!
Ahlstrands Glasmästeri
Tullgatan 19 LULEÅ Tel. 20 86

FÖRENINGEN



VÄRNPLIKTIGA FLYGFÖRARE

Vad skall jag göra när freden kommer?

Säkerligen funderar många i tjänst-
vande eller hemförlovad värnpl. flygförare
på, vad han skall ägna sig åt efter kriget.
Härvid torde de värnpl. flygförarna kunna
uppdelas i tre grupper för vilka ett rela-
tivt precärt läge kommer att uppstå i och
med ett fredliga förhållanden inträda, nämligen:

1) För den vilken ej utbildats till något
speciellt yrke innan utbildningen vid flyg-
vapnet påbörjades och icke har för avsikt
att söka sin utkomst inom flygets område.

2) För den vilken innehar civilt yrke
men på grund av långvarig beredskaps-
tjänstgöring icke varit i tillfälle att för-
kovra sig i detsamma och följaktligen
handikappats något av sina kurskamrater.

3) För den vilken har för avsikt fort-
sätta inom militär-, trafik- eller privat-
flyget.

För samtliga grupper blir situationen allt
annat än avundsvärd, då vi åter få fred
och vi skola söka oss ut på den civila mark-
naden. Konkurrenten vid varje arbetstill-
fälle kommer att bli hård. Man har för-
utspått civilflyget ett kolossalt uppsving —
som säkert ingen flygare tvivlar på — men
detta uppsving kan icke komma omedel-
bart efter krigets slut. Det tar kanske
flera år. Under denna tid hinner den för-
stärkta försvarsberedskapen upphävas och
de vpl ff, analogt med övriga reservister,
entledigas från sitt vapenslag. Denna över-
gångstid blir särskilt svår för ovanstående
tre grupper.

Det är på denna punkt vi skulle vilja
göra något för våra medlemmar och arbe-
tet måste förberedas redan nu. Vi måste
emellertid räkna med medlemmarnas in-
tresse härför och vi ha under den närmaste
tiden för avsikt att tillstålla representan-
terna vid varje flottilj ett formulär, där
varje medlem får nedskryva sina önske-
mål etc vad beträffar framtidsplaner på
arbetsmarknaden.

Vi ha inte enbart inriktat oss på, att för-
medla anställningar inom flygbolag utan
även inom övriga företag och här om så
önskas i kombination med flygtjänst. Genom
denna »gallupundersökning» hoppas vi
erhålla det material, som erfordras för att
lägga upp planerna.

Med tillhjälp av propaganda och för-
handlingar med olika företag hoppas vi
sedan vinna det mål vi sträva efter.

Är någon intresserad att framlägga sina
egna synpunkter, förslag el dyl för utar-
betande av dessa planer, är han givetvis
välkommen med dessa.

Vi uppmana alla medlemmar som äro in-
tresserade av saken, att sätta sig i förbin-
delse antingen med resp representant vid
flottiljen eller direkt till föreningen.

B. L.

Luleå

Luleå Laddningsstation

G. HOLM
Nygatan 9 - Tel. 10 22
Bostad S. Strandgat. 27—29 C - Tel. 18 98
Laddar, reparerar, försäljer Bil- o. Radio-
batterier. Nya ständigt på lager
Lindar elektriska motorer och reparerar
elektriska apparater av alla slag

Bliv daglig gäst på **Astas Matsalar**

Smedjegatan 14 - Tel. 32 80
Obs! Ny regim
Inneh. M. Holm, H. Johansson
NY FESTVANING

NYA CHARKUTERIAFFÄREN

Stationsgatan 30 Telefon 26 45
FÄRSKVAROR och SPECERIER
Rekommenderas

Årstidens blommor och krukväxter

från egna driverier köpas
alltid fördelaktigast från
Kalkällans Blomsterhandel
Storgatan 29 LULEÅ Tel. 22 72

Malmö

FLORINS

JÄRN-, VERKTYGS- OCH
BOSÄTTNINGSAFFÄR
Södergatan 7 MALMÖ
Tel. 179 44, 158 55 Bost. 207 66
Rekommenderas

Norrköping

RITZ HÔTEL

NORR K Ö P I N G
Stadens modernaste hotell
Enkelrum . . . Kr. 5—8
Dubbelrum . . . Kr. 10—12
Radio i alla rum. Luftskyddsrum. Garage.
Restaurant. Betjäningavgift.
Nytt — Modernt — Trivsamt — Billigt
Tel. Namnanrop: Hôtel Ritz

Piteå

TURLISTA för Omnibussen LULEÅ—PITEÅ—LULEÅ

Vardagar	från Luleå	9.00
»	» Piteå	15.00
Sön. o. helgdagar	» Luleå	9.00
» » »	» Piteå	17.00

Telefon Luleå 25 04
ELIS DANIELSSON - Tel. Piteå 12 08

Partille

Partille Elektriska Reparationsverkstad

PARTILLE

Tel. Partille Verkstaden 81, Bost. 144

Utför alla slag av omländningar
och reparationer av elektriska
maskiner. Nyttillverkning av
transformatorer.

Ronneby

RONNEBY BRUNNS TVÄTTINRÄTTNING

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

Kemisk Tvätt emottages
Hämtas och hemskändes

Sundsvall

Kaffeaffären IDO

NYBROGATAN 8

Telefon 49 88

SUNDSVALL

Rekommenderas!

S. VESTPHAL

KONDITIONER & FINBAGERI

Långgatan 38 SUNDSVALL Tel. 19 13

Kaffebröd, Småbröd och Konditorivaror
av bästa kvalitet

Alltid välkommen till

Centralhotellet

SUNDSVALL Tel. Nannanrop

Sportsupéer Fullst. rättigheter
God Mat Färla priser

Uppsala

Uniformer kem. tvättas
AROS kemiska

★

Svarbäcksgat. 8. Adilsgatan 27.
Tel. 33944 Tel. 33922

I. LUNDINS ELEKTRISKA BYRÅ

Kungsgatan 50 - Telefon 42 75

Utför INSTALLATIONER och REPARATIONER. GLÖDLAMPOR, ELEKTRISKA KOKPLATTOR m. m. ständigt i lager

ALLEBERGSPOKALEN TILL SKÅNE

Ing. Ivan Persson, reservflygare samt populär och skicklig segelflyginstruktör vid Aeroklubben i Skåne, fick Allebergspokalen för 1944.



Allebergspokalen, skänkt av dir. O. Arnulf-Olsson, Göteborg, har för år 1944 tilldelats ingenjör Ivan Persson, Malmö. Pokalen är ständigt vandrande. Innehavare för året blir den svenske segelflygare som under segelflygning med såväl start som landning på Alleberg uppnår största möjliga höjdvinst. Perssons flygning, som gav honom segern i 1943 års tävling om Allebergspokalen, utfördes den 12 juni 1943. Urkopplingshöjden var 200 m, totalhöjden omkring 1.700 m och höjdvinsten 1.500 m. Det relativt blygsamma resultatet är i viss mån beroende på bestämmelserna för pokalen om att såväl start som landning skall ske på Alleberg. Betydligt större höjdvinster ha gjorts vid Alleberg men då har i allmänhet landning skett på annan plats. Segelflygarna försöka ju oftast utnyttja goda höjder för sträckflygningar.

Ungdomsledarkurs på Alleberg

Om segelflyget skall bli en verklig folkförelse måste det finnas ledare inom flygklubbarna. KSAK kommer för den skull att årligen anordna en ungdomsledarkurs. Årets kurs anordnas på Alleberg under pingsten och dagarna strax före, närmare bestämt den 28-29 maj. Kursen omfattar föredrag och diskussioner, idrott och friluftsliv, söng- och naturligtvis flygning. Att den vitta segelflygarandan skall råda under kursen borgar namnet Stig Pöjgerblad för!

KSAK vill i första hand ha med gruppcheferna samt så många instruktörer och byggleddare som möjligt. I övrigt äro andra intresserade inom klubbarna välkomna i mån av utrymme. De som ev. late ha tid att delta i hela kursen kunna vara med kortare tid, t. ex. under själva pingstdagarna.

Stockholms segelflygklubb



höll årsmöte den 22 mars. Skarpnäcksin-
samlingen har ämnat
ett överskott av 49 014
kr. På förslag av
gruppchefen antogs
nya stadgar, som ne-
ra äm de gamla stå
i överensstämmelse
med KSAKs normal-
stadgar.

Till styrelse valdes
civilingenjör Lennart
Svedberg, ordf., ny-
vald, kapten Sven Ahlborn, v. ordf., nyvald,
red. Jöran Forslund, sekreterare, nyvald,
disponent Adriaan Spjckman, skiffmästare,
nyvald, samt ingenjör Björn Andersson, om-
vald, civ.-ing. S. A. Hansson, nyvald, dir.
Sven Lindbom, omvald, civ.-ing. Karl Svins-
son, omvald, ing. B. Wassgren, nyvald.

Klubbmedlemmarna Curt Allentén och
Edgar Carlsson erhöilo utdelning från Sven
von Heljnes minnesfond för energiskt och
segenyttigt arbete inom klubben.

På fotot ses den nye ordföranden, civil-
ingenjör Svedberg.

Uppsala

★ LAT OSS FA LEVERERA EDRA ★

Blommor

vid de olika högtidsdagarna

SVENSSONS BLOMSTERHANDEL

Skoigatan 33

Telefon 25 10 - 9 52

Blommor förmedlas

Med största omsorg

och noggrannhet expedieras Edra glasögon
enl. recept. Fackkunskap och
branschkännedom

**Chr. Rabén Efr. (A. Widman)
Optisk och Sjukvårdsaffär**

Kungsgångsgatan 7 · UPPSALA · Tel. 379

Alb. GOZZI's

MURBRUKSFABRIK

Köpmangat. 5, Uppsala Tel. 331 87.

MURBRUKSFABRIKEN

Telefon G:a Uppsala 127.

Västerås

Pröva OLOVSSONS

BRÖD

Filial: Kungsgatan 5 och Saluhallen

VÄSTERÅS

Leverantör till bl. a. F I

Beställningar å tel. 337 98 o. 350 03

Beskow-elev får Allebergspokalen. Före-
ningen »Gamla Beskowiten» kommer i år lik-
som i fjol att utdela ett stipendium, berätti-
gande till fri glidflygutbildning vid segel-
flygskolan Alleberg. Den bäst lämpade ele-
ven kommer att uttagas vid en tävling.

Beskowska skolan är den första läroanstalt,
som på detta sätt beslutat att på ett kon-
kret sätt intressera sig för den moderna se-
gelflygsporten, men den kommer säkerligen
att få efterföljare. Det bör anmärkas att
Beskowska skolan var den första skola som
på liknande sätt stödde den frivilliga skytte-
förelsen.

Skansenrabatt genom KSAK

KSAKs medlemmar kunna nu få årskort
till Skansen till ett nedsatt pris av kr 8:—
(medl under 21 år kr 5:—). Enligt Skansen-
ledningens beslut må överi släktingar och vä-
nner till KSAKs medlemmar genom detta ut-
nötta förmånen. Betsppet hälfte på KSAKs
postgirokonto 555 70. På tabngert angives
namn, titel och adress.

OMSLAGSBILDEN



På detta nr visar
löjtnanten vid Kungl.
Skaraborgs flygflot-
tilj Björn Hallberg,
som tillsammans med
sin världsseriede —
och till synes tek-
niskt intresserade —
och härför klivit upp på
ett av flottilljens B 17-
plan i det första vär-
solskenet.

Vingbalken samt fram- och bakkanten byggs direkt på ritningen, så att exakta vinklar erhållas vid knäckarna.

Skär ut spryglar, vingspetsar m. m. ur flak. Dimensionerna finnas utsatta på ritningen.

Sedan vingen färdigbyggts o. vingspetsarna limmats till sina platser, skäras spetsarna rena.

Placera sedan balkarna på ritningen och limma spryglarna till sina platser. — Sedan en sektion byggts färdig, flyttas balkarna, så att nästa kan byggas.

Kläd vingen i flera småportioner. VAR NOGA...!!

Slipa fram- o. bakkanter till rätt profil. Se ritningen.

Stjärtplanen byggs på ritningen. De äro utan profil...

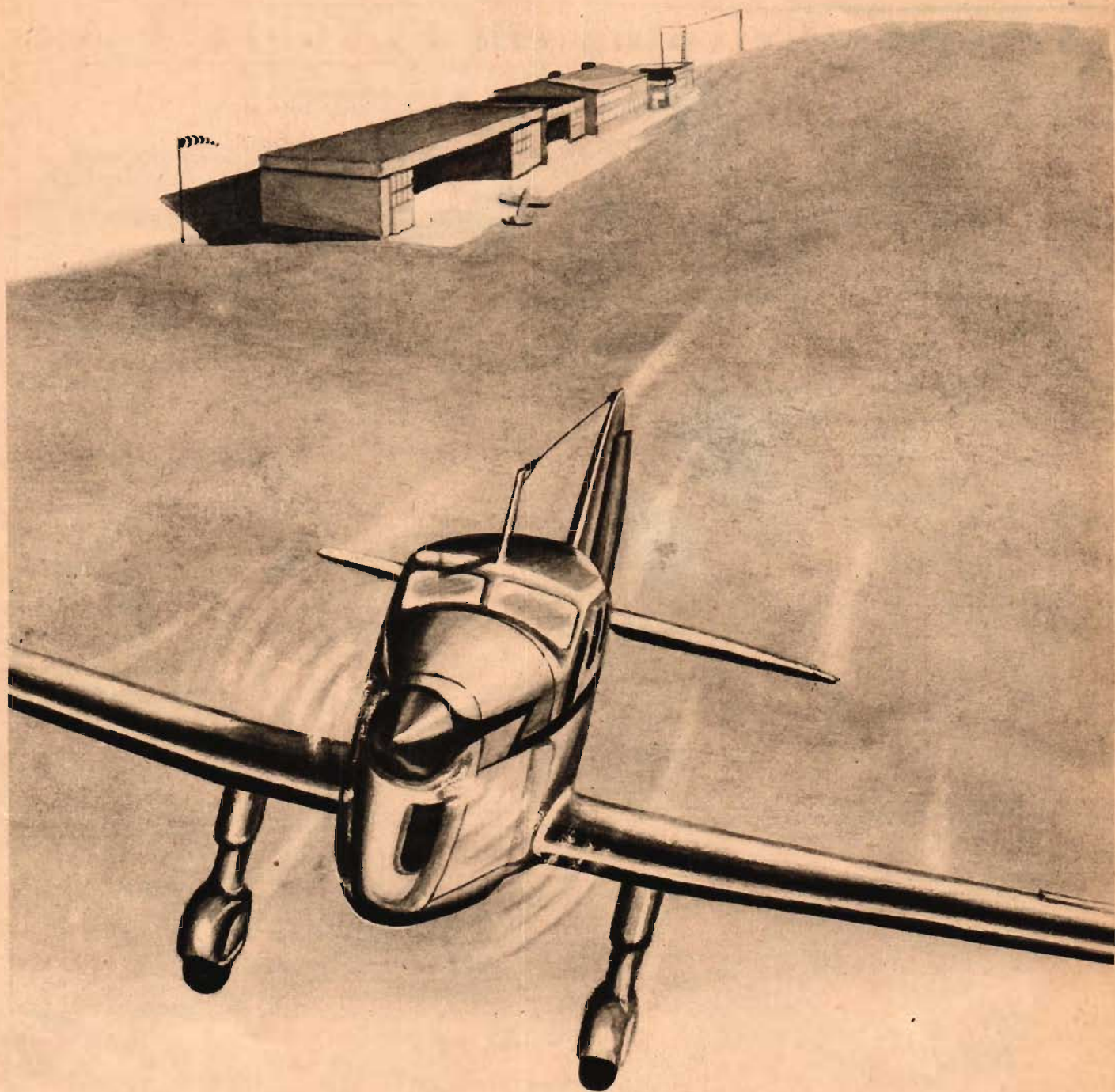
En 1-mm fanérskiva limmas, som visas, på spinfenan.

Fenan limmas därefter till stjärtens undersida.

Sedan stjärtplanen blivit klädda limmas de samman som skissen visar. Stöd fenan med en vinkelhake medan limmet torkar.

Den som är i besittning av en motor (GP) kan montera denna nu, men märk först ut hålen för fästbultarna efter er egen motors hål.

RITAT OCH BERÄTTAT AV:
Byörn Karlström



Fullständig FLYGPLANSERVICE
i moderna verkstadsanläggningar
under luftfartsmyndighetens kontroll

SKANDINAVISKA AERO AB
NORRTÄLJE