



# Flyg



**NR 10 - 1944**  
**PRIS 45 ÖRE**

ås:



**R RIEDEL:** På sid. 6  
**FÖR FLYGS TÄVLING**

**"BARRACUDA"**  
**BESKRIVES**

På sid. 10



**AMELIA EARHART**  
**LEVER?**

På sid. 7





**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**

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

**EXPEDITION:**  
 Förlagsaktiebolaget FLYGNING  
 Sveavägen 53 - Stockholm.

**Postgirokontonummer:** 1111.

**Prenumerationspris:**  
 Helår Kr. 9:75 - Halvår Kr. 5:—

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

**Ahlén & 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 <sup>1</sup>	13.30 » »	16.00D
» »	13.30 » Åbo <sup>2</sup>	16.05D
» Köpenhamn	10.00 » Berlin	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
» »	15.40 » 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 <sup>1</sup>	13.30D
» »	8.00 » Malmö	10.10V
» »	8.00 » Milano <sup>3</sup>	17.25V
» »	14.50 » Visby <sup>2</sup>	16.00
» »	8.00 » Wien <sup>3</sup>	10.05V
» »	9.00 » Åbo <sup>1</sup>	12.10D
» Visby	16.30 » Stockholm <sup>2</sup>	17.40
» Wien	14.20 » »	17.45V
» Åbo <sup>1</sup>	10.55 » Helsingfors <sup>1</sup>	13.30D
» »	14.50 » Stockholm	16.00D

Tiderna äro angivna i 4 resp. orter gällande tiden.

<sup>1</sup> Bussens avgångs- och ankomsttider från och till Aeros resebyråer i resp. städer.

<sup>2</sup> Ankomst följande dag.

<sup>3</sup> Trafik måndag och fredag.

**UTAN ANSVARSFÖRBINDELSE**

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

**AB Linhams**  
**PRECISIONSMEKANISKA**  
**VERKSTÄDER**

**Stockholm**

Huvudstävågen 49. Tel. 52 03 00

**STÄLL UTFÄRDEN TILL**

*Roslagen*

med dess utomordentliga vandrings-, orienterings- och skidterräng samt använd därvid

**ROSLAGSBANANS**

*sportbiljetter*

Närmare upplysningar och tågtider genom telefon, namnanrop:

**"ROSLAGSBANAN"**

**Värme- och Sanitetsanläggningar**

inom byggnader nr 10 - 11 vid

Kgl. Upplands Flygflottilj

utföras av

**E. NILSSON & SÖNER A-B**

UPPSALA Tel. 39550 växel

**Rörledningar Rostfritt**

Fråga då hos

**JÄRNBORGS**  
 OSKARSHAMN KARLSKRONA

eller

**KALMAR RÖRCENTRAL**  
 KALMAR

**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.

*Dane, Hellerup:* Härnedan finner ni en lista över offentliggjorda kulsprutetypen, deras kaliber i mm (första siffran) och eldhastighet i skott pr minut (andra siffran):

Vickers 303 (1918)	7,68	400
Lewis 303 (1918)	7,68	550
German R-M-B M. G.-17	7,92	600
Browning 300	7,62	1100
Browning 303	7,68	1100
German R-M-B M. G.-17	7,92	1100
German R-M-B M. G.-131	13	900
German Oerlikon	20	450
German M. K. 101	30	100
Browning 50 Calibre	12,7	600
Russian Beresin	12,7	750
Browning 50 Calibre	12,7	750
American A. A. Type F.	37	85
German Mauser M. G.-151/15	15	950
Russian Shwak S. V.	20	750
German Mauser M. G. 151/20	20	700
British Hispano	20	650
German Mauser M. G.-151/20	20	800

En 40 mm kanon skjuter c:a 120—150 skott/min och en 75 mm c:a 10 skott/min.

*TOY, Göteborg:* Praktikantjänstgöring vid flygvapnet kan — under förutsättning att vederbörande företer intyg att tjänstgöringen varit av teknisk art — godkännas som praktikmerit vid inträde i teknisk högskola. Segelflygutbildning godkännes däremot icke.

*A. H. Sävsjö:* Anställning som signalmekaniker kan enligt bestämmelserna ske sedan vederbörande fyllt 17 år. Dispens kan emellertid beviljas med c:a ett halvt år. Dispensansökan skall ställas till Konungen men kan adresseras till Chefen för Flygvapnet, Marinpost 40, Stockholm. Denna ansökan kan insändas separat oberoende av ansökan om själva anställningen.

Red.

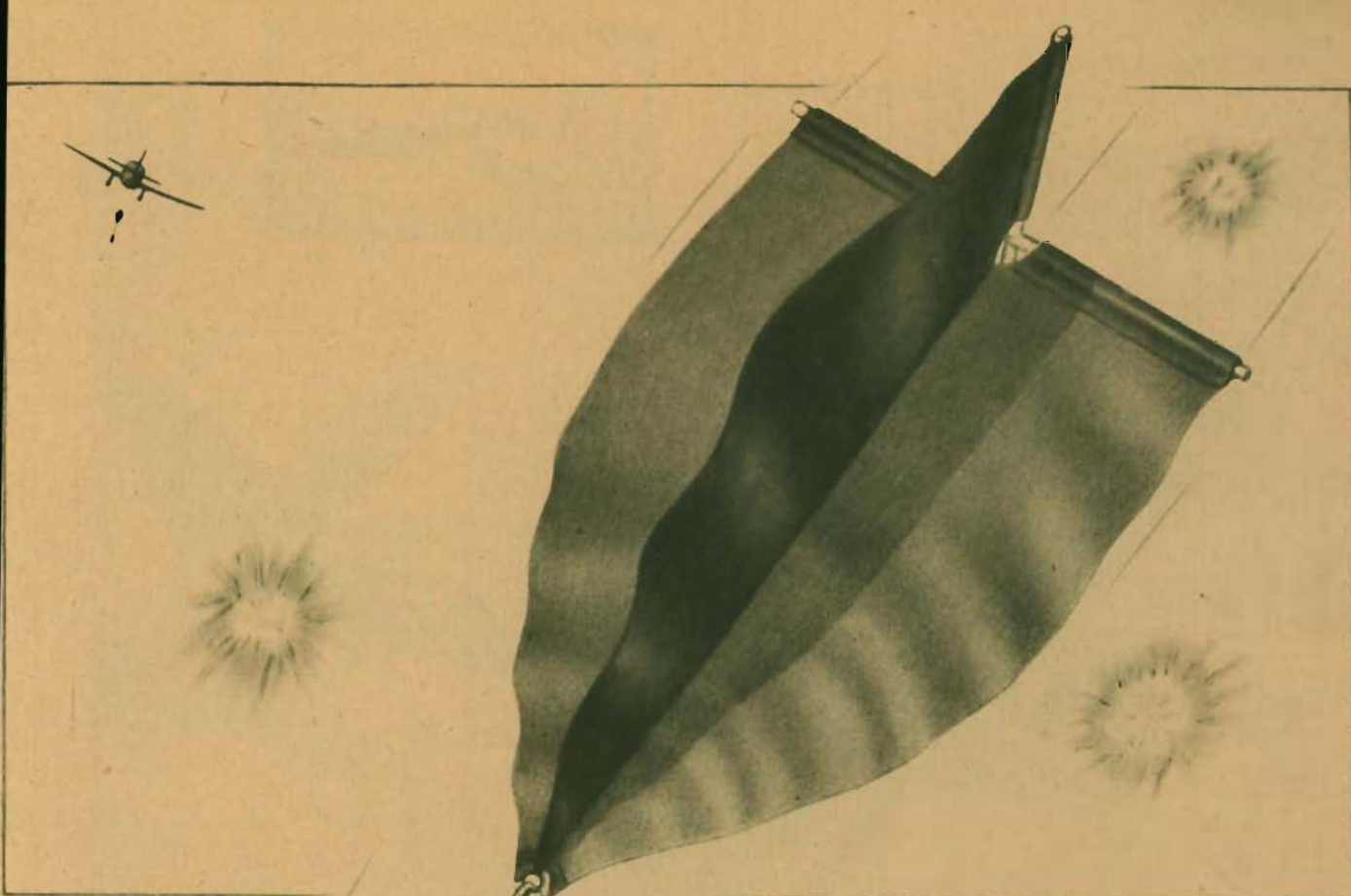
**Vill Du till Flygvapnet?**

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 Hjälsarbetsnämnderna eller direkt från flygstabens utbildningsavdelning, flygvapnet, Stockholm. Namnanrop »Flygvapnet»



# 5 - 4 - 3 - 2 - 1 - NU!

I begreppet luftvärnsflygning ingår skiftande arbetsuppgifter. En av dessa är fällning av s. k. fallmål, mot vilka luftvärnet tränar sin skjutskicklighet.

Här måste samstämmighet råda mellan flygplansbesättning och luftvärnspersonal för att resultatet skall bli gott. Ingenting får klicka när kommandoordet "Nu" ges.

Dessa flygningar har gett vår personal allsidig träning och rik erfarenhet av vårt lands olika klimatiska förhållanden. Erfarenheter, som kommer fredsflyget till godo.

Tänk på det och att Ni själv kan få flyga när freden kommer — flyg med Björkvallsflyg.

ANTIEBOLAGET

*Björkvallsflyg*

STOCKHOLM

Miles Magister



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

**Miles** AIRCRAFT LTD.  
READING ENGLAND



# Elyg

NORDENS STÖRSTA FLYGTIDNING

## Vad sig i KSAK tilldragit

Verkställande utskottet har utarbetat sin årsberättelse för verksamheten från föregående års ordinarie årsmöte till mitten av april. Den är kort och innehållsrik som ett aktiebolags styrelseberättelse eller rentav som ett trontal, men icke desto mindre är den om icke ett nöjsamt så dock intressant aktstycke. På räderna kan man utläsa vad som hänt, mellan dem vad som icke hänt.

### Vad som icke hänt

är den anslutning från allmänhetens sida som man kunnat hoppas skulle vara en följd av flygets utveckling på dess olika fronter och icke minst den väntade utvecklingen efter kriget. Kungl. Svenska Aeroklubben är en hela riket omfattande organisation, men den räknade vid föregående års slut endast 4 019 direkt anslutna medlemmar. Ökningen sedan föregående år inskränker sig till 36 medlemmar, vilket onekligen är en svag nyrekrytering.

När man vet att antalet anslutna flygklubbar vid slutet av år 1942 var 83 hajar man till inför uppgiften att den 15 april 1944 funnos endast 63 »huvudklubbar och till dessa anslutna lokalavdelningar». Men nedgången i antalet är huvudsakligen en följd av en rationaliseringsprocess, så därom är intet annat att säga än att man får hoppas att även efter rationella organisationsprinciper antalet klubbar skall stiga. En källa till glädje om också inte hänförelse är att de 63 klubbarna ha 1 100 flera medlemmar än de förutvarande 83 klubbarna. Men summa 6 500 klubbmedlemmar är icke en imponerande siffra, lika litet som 10 519 är för hela KSAK.

Det är emellertid kanske inte så farligt som det ser ut. KAK som också är en riksorganisation har summa summarum 4 547 medlemmar, och ändå åker man mera bil än man flyger — tills vidare. Men medlemsavgiften där är ju mångdubbelt större än i KSAK.

Huru som helst, man får hoppas att det flygintresse som tagit sig uttryck i KSAK:s direkt och indirekt anslutna medlemmar skall utvecklas och därmed öka antalet av dem som med en ringa årsavgift stöda svenskt flyg.

### Vad som hänt

är kort sagt skapandet av den fasta organisation som är en följd av statsunderstödet, och en ökad livaktighet inom denna organisation.

Nyordningen omfattar ju endast segel- och modellflyget, men även motorflyget har varit i gång, främst som målflygning. För närvarande äro 18 flygklubbar engagerade för målflygning. »I samband med målflygningarna ha vissa ingripanden gjorts från myndigheternas sida vad avser dessa flygningars organiserande och bedrivande. En flygklubb har sålunda sistlidna höst avstängts från flygning, samt 5 flygklubbar från och med den 1 januari icke tilldelats någon tid för målflygning». Bakom dessa korthuggna satser ligger ett misslyckande som är helt naturligt, ty målflygning är en krävande tjänst och icke alla klubbar kunna vara rustade härför, särskilt med tanke på att all annan

privat motorflygning är nedlagd sedan åratat. Märkvärdigare än dessa fåtaliga misslyckanden är att 18 klubbar kunnat genomgå målflygningens skärseid utan att det bränts.

»Segelflyget har, som väntat var, kraftigt utvecklats under sista årets». Det är i sin fåordighet en innehållsrik mening. Det på modellflyget baserade segelflyget är vår blivande folkflygsport. Det är långt hädan och dit, men den fasta grunden är lagd, både för modell- och segelflygningen.

Redan nu ha 30 flygklubbar erhållit luftfartsmyndighetens tillstånd att bedriva skolverksamhet i glid- och segelflygning, och vid 25 klubbar har byggverksamhet bedrivits, varvid 25 glidflygplan färdigställda, medan ytterligare 14 äro under byggnad. När man ställt målet så högt som till en folksport äro dessa siffror icke imponerande, men de äro en god och glädjande början och beteckna i själva verket ett genombrott.

Utän tvivel ha Allebergstävlingarna haft sin stora andel i det nyvaknade intresset för segelflygning, och årsberättelsen har en hel del att säga om både Alleberg och tävlingarna där. Oaktat det utblivna statsanslaget för lösandet av byggnadsfrågan på Alleberg har KSAK kunnat komplettera bebyggelsen genom att uppföra 4 förläggingsbyggnader för 38 000 kr., utvidga restauranten för 15 000 kr. och besluta att under sommaren uppföra en hangar för 30 000 kr., av vilken summa hälften är statsanslag (i detta hänseende jämsfällas nämligen Allebergskolan med en flygklubb).

Liksom under föregående år anordnar KSAK en tävlingsvecka på Alleberg, vilken skall hållas under sista delen av juli och omfatta individuella tävlingar och lagtävlingar. Flygklubbarna och flygvapnet ha inbjudits delta, och de flygklubbar som ännu sakna verksamhet ha inbjudits att sända representanter till Alleberg för att studera anläggningarna och segelflygets möjligheter, demonstrerade under tävlingarna — ett gott grepp som är ägnat att vidga ramen för segelflygets verksamhet.

En nyhet är den av KSAK tillsammans med FLYG anordnade och sedan ärligen återkommande rikstävlingen i segelflygning vid flygklubbarna under tiden 1 april till 30 september, till vilken tävling vandringspris skänkts av direktör Wicander i lagtävling och av FLYG i individuell tävlan.

Modellflyget har under verksamhetsåret fått sin organisation, och den beslutade inregistreringen av modellflygare har trätt i kraft i februari och hittills medfört inregistrering av 1 500 modellflygare. »Klubbildande med enbart modellflyg på programmet har påbörjats» — vilket visar att man verkligen inlagit en målmedveten kurs även för denna flygverksamhet.

Här möta siffror av annan storleksordning än de tidigare. Intill den 15 april ha av registrerade modellflygare erövrats 342 järn-, 248 brons-, 175 silver- och 68 guldmärken, vilket gör en summa om 833 märken. Denna siffra kommer helt säkert att stiga när registreringen fått verka en längre tid, men den visar redan nu att modellflygets problem funnit sin lösning.

Vi hoppas att den i vår anordnade rikstävlingen i modellflygning efter nya grunder och till vilken FLYG uppställt ett vandringspris skall göra sitt till för att föra modellflyget ytterligare framåt, varigenom basen för hela privatflyget vidgas.

Det är ett betydelsefullt arbete som utförts under det gångna verksamhetsåret. Nu gäller det att ta nya tag för att få alla siffror att stiga — med ett undantag, nämligen för KSAK:s skatter.



Peter Riedel

GEB GODA RÅD

## INFÖR FLYG:S HÖJDTÄVLING

Den världsberömda tyske segelflygaren kapten PETER RIEDEL har haft vänligheten skriva nedanstående högtressanta artikel för FLYG.

Den ärade förf är van att röra sig i de delar av rymden där världsrekorden ligga — det är mot denna svindlande bakgrund hans råd till sina svenska segelflygarkamrater böra ses. De ha ännu icke nått så höga som kapten Riedel, men vi hoppas att de snart skola vara där och att direktör Wicanders och FLYG:s segelflygpris, skola hjälpa dem att komma dit.

Men när våra segelflygare läsa artikeln uppmana vi dem att först börja med dess slutord. Sedan är man klar att börja från början — och att lägga på minnet vad denne segelflygningens kanske främste utövare har att säga.

Tidskriften FLYG har bett mig uttala min åsikt om höjdtävlingen i segelflyg. Jag är övertygad om att man i Sverige har utmärkta meteorologiska förutsättningar för höjdflygning med segelplan. Vid min första flygning över Norrköping i juni 1936 nådde jag utan ansträngning en höjd av 2600 m. Det var först på denna höjd som jag kom upp till molnbasen — denna brukar i Tyskland sällan ligga högre än 2100 m.

Men låt mig uppehålla mig något vid flygningen över Norrköping. I närheten av topphöjden befann jag mig plötsligt mitt i ett regn av isnålar. Runt omkring och under mig glittrade solen i oräkneliga iskristaller som sjönk flimrande i djupet. Under flygplanet bildades en cirkelrund regnbåge, underbart vacker med alla sina strålade färger. Det var en härlig utsikt över det vackra svenska landet, över Bråviken och skärgården därutanför ända långt ut över

Östersjön. Det var en strålande upplevelse och jag önskar att de svenska segelflygarkamraterna måtte få många liknande och ännu skönare upplevelser under FLYG:s kommande höjdflygtävling.

Just tack vare att dir. Wicanders och FLYG:s ståtliga priser sporra ärelystnaden och äventyrslusten måste man emellertid varna en smula för höjsegelflygningens faror. Jag tillåter mig att i det följande göra några förslag för att förebygga olyckor och tillbud.

1) Ingen förare som inte bevisligen har erfarenheter i blindflyg borde tillåtas starta i tävlingen. Den som inte haft tillfälle att lära sig instrumentflygning vid flygvapnet eller trafikflyget borde därför först delta i en blindflygkurs i segelflyg. I Tyskland ha sådana kurser genomförts på ett framgångsrikt sätt med »Kranich». Därvid skulle en längre termikblindflygning göras med lärare, ty det relativt trånga blinda kurvandet i kyttig termik motsvarar väl förhållandena under blindflygning i moln. Rakflygning och vida kurvor under blindflygning i lugn luft är en alldeles för enkel träning och räcker inte till. Linkrainern är en utomordentlig hjälp för instrumentflygning.

2) Höjdflygning utan fallskärm är självmordsförsök.

Här var jag nära att behöva landa, säger Peter Riedel (längst t v) och visar sitt barogram för ett par Luftwarsakamrater efter målflygning Berlin—Hamburg den 5 juli 1935.

3) Segelflygplanet borde absolut vara utrustat med:

- a) elektrisk girindikator;
  - b) elektrisk uppvärmning av hastighetsmätarens venturirör samt
  - c) störtflygbromsar med utfällbara ytor både på över- och undersidan av vingen.
- 4) Det vore dessutom *önskvärt* att utrusta segelplanet resp. föraren med:
- a) stötstänger i stället för roderlinor;
  - b) syrgasapparat;
  - c) elektriskt uppvärmd flygdräkt;
  - d) uppvärmning av kabinen;
  - e) flytväst;
  - f) färgpulver för att färga vattnet kring föraren vid fallskärmshopp i vatten.

5) Ett gott råd: man bör medföra åtminstone 2 barografer som medge registrering på 8.000 m. Erfarenheten visar att den ena nästan alltid klickar. Ibland strejka båda om man glömmor att ställa in dem före starten. Om man ämnar försöka slå världsrekord i höjdflygning bör man dessutom föra en meteorograf.

### Korta kommentarer

Den pneumatiska girindikators liksom hastighetsmätarens venturirör råka vid blindflygning i moln nästan alltid ur funktion genom nedisning. I det kalla svenska klimatet torde nedisningsgränsen även på sommaren nås redan på 3.000 m över havet.

Endast stora, dubbelt utfällbara störtflygbromsar säkerställa mot vingbrott, om man av någon anledning förlorar herraväldet över planet vid blindflygning. Dessutom föreslår jag att bromsklaffarna konstrueras så att de i utfällt läge kunna fasthållas med spärrhakar. Om syreförrådet plötsligt tar slut på stor höjd har man då bara att innan man ofelbart förlorar medvetandet fälla ut klaffarna och fästa dem för att sedan lugnt falla i vanmakt! Varje vältrimmat segelflygplan när vid lösgjorda roderorgan och med fullt utfällda bromsklaffar icke över en viss tillätlig maximi-hastighet. På lägre höjder kommer nog piloten genom återvändandet till mera syrehaltig luft och genom det herrelösa planets krängningar i rätt tid åter till sans för att kunna landa.

De stora temperaturskillnaderna mellan marken och topphöjden medföra starka spänningar i roderlinorna, vilka som bekant förkortas genom kyla. Vid en segelflygning med min »Kranich» upp till 5.600 m höjd över New Mexicos och Arizonas öknar var jag allvarligt orolig för att roderpedalernas förbindningsstäng skulle knäckas, ty så stark kändes spänningen i sidroderlinorna. Det oaktat hade de före starten i ökenhettan varit nästan för slaka. »Kranich» har också omkonstruerats av DFS (Deutsche Forschungsanstalt für Segelflug) och försetts med stötstänger.

Vid flygning över 4000 m höjd måste alltid en andningsapparat med syrgas för minst 2 timmar medföras. I DFS:s »Kranich» inbyggdes syrgasbehållarna i vingarna. Av största betydelse är att det finns en apparat som i god tid före syrgasens förbrukande varnar föraren för att undvika plötslig medvetlöshet.

(Forts. på sid. 27.)



# AMELIA EARHART

## FÅNGE I JAPAN?

### KANAKHÖVDING GÖR SENSATION

**LEVER AMELIA EARHART? Ja, säker därpå kan man inte vara men berättelser av infödingar på de av amerikanerna återerövrade Marshallöarna tyda på att hon tillsammans med sin navigatör Fred Noonan tvingats ned på grund av bensinbrist och ända sedan 1937 i hemlighet hållits som fånge av japanerna, därför att hon råkat få se för mycket av de japanska krigsförberedelserna, vilka redan 1937 voro i full gång på öarna i mellersta Stilla havet. Här nedan berättas den sensationella historien om hur ryktet om Amelia Earharts tillfångatagande nu synes bekräftat.**

Amerikanska sjöofficerare i tjänst på de återerövrade Marshallöarna i mellersta Stilla havet fingo i mars detta år höra en historia, som kom dem att spärra upp ögonen av förvåning. De mötte en gammal kanakhövling vid namn Elieus och han frågade dem: Har ni hört någonting om den amerikanska kvinnliga flygaren, som fick motorstopp över Marshallöarna på grund av bensinbrist och blev tillfångatagen av japanerna?

Sjöofficerarna lade sina pannor i djupa veck och försökte fundera ut vilken av de amerikanska flygamazonerna i detta krig, som kunde ha smitit iväg från fastlandet och tagit sig fram till krigsområdet i Stilla havet. Så vitt de kunde förstå kunde ingen kvinnlig flygare ha lyckats med detta eftersom krigszonen var absolut förbjudet område för alla flygande kvinnor.

Undan för undan lades allt flera detaljer till historien och så småningom blev det klart, att Elieus inte hade menat någon kvinnlig krigsfånge utan en som hade hållits som fånge sedan flera år före fientligheternas början. Hon hade förresten varit tillsammans med en manlig kamrat, berättade hövdingen.

De amerikanska officerarna undersökte Elieus historia i varje detalj och funno snart, att den enda kvinna, som flugit över Stilla havet vid den tiden, var Amelia Earhart, vilken tillsammans med sin navigatör Fred Noonan rapporterades som saknad i juli 1937. Försvinnandet räknas till ett av världens stora mysterier och här aldrig fått någon tillfredsställande förklaring. Under flera veckor letade amerikanska, engelska och franska örlogsfartyg efter den berömda flygerskan och skriftstälerskan. Ja, Onkel Sam hade t o m skickat ut sitt då modernaste och största hangarfartyg Lexington — som sedan sänktes 1941 — för att med sina flygplan delta i sökandet. Lexingtons flygare genomsökte stora delar av mellersta Stilla havet men efter flera veckors förtvålade ansträngningar måste de erkänna sitt misslyckande och efterforskningarna upphörde.

Den gamle kanakhövdingens historia väckte naturligtvis ett oerhört uppseende i USA och från amerikanska fastlandet sändes bl a löjtnant William Bauer, en kalifornisk flyglärare, som personligen hade känt Amelia Earhart, ut till Marshallöarna för att delta i de förnyade efterforskningarna. En mängd andra kanaker tillfrå-

gades och många av dem kunde bekräfta Elieus historia.

För omkring sex eller sju år sedan hade en kvinnlig flygare tvingats ned mellan Nya Guinea och de små Howlandöarna, närmare bestämt mellan Jaluit och Anglinglapalpal atollerna. Hon och hennes manlige kamrat hade plockats upp av japanska fiskebåtar och förts till de japanska ökolonierna.

Där hade de tillåtits leva i någorlunda frihet och även för övrigt haft det relativt hyggligt med undantag för att de inte fingo träffa vare sig andra vita människor eller ens infödingarna. Inte heller fingo de sända några som helst livstecken till sitt hemland. När kriget mellan Amerika och Japan bröt ut i december 1941 fördes de två till Japan.

På andra öar berättade andra kanaker ungefär samma historia. De sade sig visserligen inte veta någonting om någon man i hennes sällskap, men »utredningsmännen» utgingo ifrån att de inte sett mannen av pur förvåning över kvinnan, som kommit från skyn. En »nisse» — amerikansk-japan i amerikansk tjänst — rapporterade något senare, att han avlyssnat ett samtal mellan några japanska fångar, som talade om att besättningen på ett japanskt handelsfartyg med namnet Ajima flera månader före kriget talat vitt och brett om en kvinnlig fånge på Marshallöarna.

För att man bättre skall förstå omständigheterna kring Amelia Earharts eventuella tillfångatagande bör den politiska och militära situationen i Stilla havet just då belysas litet närmare. De japanska besittningarna i Micronesia hade överlåtits till dem under den bestämda förutsättningen, att de inte fingo befästas. Men det var en över hela Stilla havet väl känd hemlighet, att de japanska öarna sakta men säkert förvandlades till starka stödjepunkter med flygbaser, befästningar och örlogshamnar. Endast några få vita män — de flesta missionärer — tillätos besöka öarna och då under stark polisbevakning. Inte ens infödingarna fingo röra sig som de ville utan deras rörelsefrihet var starkt besuren. Ja, på vissa platser deporterades eller omflyttades infödingarna och ersattes av tamilska och koreanska arbetare. Ett stort antal japanska nybyggare strömmade till öarna men skeppstrafiken och flygverksamheten



var så intensiv att de amerikanska observatörerna voro övertygade om att inte all last, som anlände dit, var av civil natur.

Just vid den tid, då Amelia Earhart startade på sin flygning gjorde japanerna våldsamma ansträngningar för att besegra Kina. Den amerikanska allmänhetens känslor svallade högt på grund av den japanska aggressionen och fann bl a uttryck i en mängd tidningsartiklar och allvarliga varningar. För första gången framställde amerikanska marinrepresentanter anslagsäskanden i kongressen för att få medel till befästningar på den amerikanska ön Guam nära den japanska basen Truk. Motionen avsågs av kongressen, dels på grund av de stora kostnaderna, dels därför att »ett sådant initiativ skulle skapa irritation i Tokio». Irritationen i Tokio kom i alla fall och den chauvinistiska propagandan i Japan gjorde sitt bästa av motionen samt lyckades skapa starka antiamerikanska känslor både i det japanska hemlandet och kolonierna.

Då och då ha rykten velat berätta, att Amelia Earhart och Fred Noonan alltjämt skulle vara i livet, isolerade på någon avlägsen atoll. I dessa dagar anses dessa rykten bekräftade och många amerikanska marinofficerare och flygare äro övertygade om att Amelia Earhart hade flugit över förbjudet japanskt område, där japanerna redan lagt grunden till kommande aggressioner, och hade fått se för mycket. Ett brott som endast kan bestraffas med döden eller långvarigt fängelse. Som sakerna nu stå tycks det finnas en god möjlighet, att slutet på detta andra världskrig också kommer att ge lösningen på mystiken kring den modiga flygerskans försvinnande.

G. F. L.



Den första verkliga kursen för vidareutbildning av överfurirer har nyligen avslutats. Det har varit en spännande kurs med massor av överraskningar, som delvis avslöjas i nedanstående reportage. Meningen är att man nästa år skall etablera en liknande kurs i Västerås.

Här duger det inte med några kotknackarfasoner, det förstår man med en gång när man gör bekantskap med lärare och elever vid den kurs för flygplandoktorer — mera officiellt kallade flygplanmästare — som pågått sedan den 18 oktober förra året ute på Lindarängen vid Stockholm och avslutades den första maj. Flygingenjör *Sven Nyström*, som varit en av de ledande krafterna i kursen, framhåller att en flygplanmästare, som ju är sin divisions flygplandoktor, måste vara tusenkonstnär i allt som gäller mekanik. Denna kurs, säger han, som nu genomgås av 18 överfurirer, berättigar ingalunda till flygplanmästarbefattningar men jag tror att våra elever här är bra mycket mera kom-

## FLYGMAN NYA FLYGPLAN

petenta för en sådan befattning nu än när de började. Ett sakligt kunskande är förutsättningen för att kunna bli flygplanmästare men dessutom krävs det *anlag!* Det bästa med kursen är väl, att det är första gången som flygvapnet kan tänka på att helt rekrytera sina »mästare» från egen »stam» utan att anlita civilreserv.

### ▶ Psykotekniskt knäp avslöjade knepighet

— När vi kom hit, berättar en av eleverna, blev vi först utsatta för något som man kallade psykotekniska prov. Det var för att utrona om vi var tillräckligt klyftiga för att få genomgå kursen, som ju krävt ganska mycket av oss. Framför allt därigenom att den varit så kort och så mycket skulle hinnas med.

— Vi fick t. ex. en cylinder på vilken det fanns tre visare. Uppgiften var att på kortast möjliga tid placera visarna så att de delade in cylindern i tre lika stora delar. Som verktyg fick vi papper, penna, gradskiva och linjal. Många av grabbarna satte sig genast ner och räknade ut omkretsen på cylindern, andra försökte klara ut det med gradskivan men de mest listiga rev en bit av papperet och lindade det runt cylindern och mätte på så sätt ut omkretsen. Sedan vek de papperet i tre lika stora delar, virade det åter på cylindern och placerade visarna på exakt rätta punkterna. Sim-sala-bim! Det var bara ett av de många proven.

Alla eleverna gick emellertid helbrädda ur skärselden, vilket visar att flottliljeferna på de olika flottliljor, som sänd överfurirer till kursen har väl reda på vad deras gossar går för. Det kunde emellertid inte flygdiröktör *Stig Bjärnholt*, som varit chef för hela kursverksamheten, veta och hans första åtgärd blev att låta eleverna gå igenom en mindre tentamen för att få reda på vilken kunskapsnivå pojkarna stodo på och sålunda få en enhetlig grund att utgå ifrån. När det var klart började en skolgång,

som väl både lärare och elever sent skall glömma. Det har varit nio timmars arbetsdag — två kvällar i veckan påspädd med ytterligare två timmar. Lärarna ha fordrat mycket av eleverna men i gengäld har intresset hos dessa varit verkligen levande. Och även om de aderton mammarna inte kan mäta sig med »de aderton» i akademien i vitterhet så vet de i alla fall vid det här laget mer om flygplan och motorer än deras »namnar» någonsin komma att ens ana.

Teori och praktik har gått hand i hand vid denna kurs. Men c:a 70 % av tiden har gått åt till att praktiskt lära in vad den torra teorin haft att berätta. På schemat hittar man åtskilliga ämnen och lärare har varit ett tiotal av vilka en del civila. Flygplanlära, Motorlära, Propellerlära, Instrumentlära, Fysik, Hållfasthetslära och Ritningslära — för att nu nämna några av de talrika ämnena — tala tydligt nog om vad man har haft för sig under lärotiden. Men överfurirerna har också fått syssla med ett sådant nyttigt ämne som psykologi i arbetsledning och ha dessutom fått göra studieresor till flygvapnets centrala verkstäder, SAAB i Linköping, SFA i Trollhättan och en hel del andra flygva-penleverantörer.

### ▶ Påhittiga montörer gjorde 100 motorfel

— Den praktiska delen av schemat har avverkats under fullt fältmässiga förhållanden, berättar verkmästare *Olle Johansson*, som varit en av de mest idoga lärarna vid skolan. Våra verkstäder har vi sålunda haft inrymda i tält och kulorna har duggat tätt och rivit stora hål i flygplanbeklädnaden. Det har gått alltså snabbt reparera uppkomna skador. Alltsammans har naturligtvis varit fingerat men nog så realistiskt ändå. Vi har uppfunnit över hundratalet fel på motorer och flygplan, som eleverna sedan fått analysera och reparera. Felen är hämtade från fall i verkligheten och reparationerna har utförts på utran-

På bilden överst på denna sida ses överfurir Ekberg t v diskutera motormysterier tillsammans med en kamrat. Nedan t v granska tre av kursdeltagarna varandras gesällprov. Fr v S. E. Andersson F 8, som gjort en serie fasta skruvnycklar, N. O. Holm F 9, ett hamrat skrin och L. C. B. Boström F 10 en strömlinjeformad skyddsplåt. T h ett par elever i arbete med S 17 propeller.





# DOKTORER



Två av de mest anlitade lärarna i Lindarängens värkliga miljö, flyging Sven Nyström t v och verkem Olle Johansson.

gerade plan. För att få upp snabbheten vid bedömning och felsökning har instruktörerna tagit tid på eleverna.

— Ibland har det, fortsätter verkmästaren, låtit så här: »Flygplan 10 har nödlandat. Föraren har anmält att det berott på att oljetrycket var för lågt. Försök att rätta till det!» En sådan sak kan ju bero på många olika faktorer och det är betydligt svårare än det låter att få fram var felet ligger. Vi har haft två montörer här, som ha tävlat i uppfinningsrikedom då det gällt att under pojkarnas teorielektioner hitta på fel. I början av utbildningen gick de ofta bet men på sista tiden har de inte behövt leta länge för att finna felet.

## Jaktflygaren som ville bli mek igen

Eleverna har också tränats i besiktning av flygplan och härvid har det varit möjligt att låta dem gå på mera moderna flygplantyper och motorer. Strängt taget har de under kursen fått gå igenom alla inom vapnet förekommande motorer och de kan alltså göra sig gällande på vilket flygförband som helst. Det vill inte litet rutin och träning till för att kanske enbart genom att »lyssna på motorns säng» avgöra var ett fel ligger.

»De aderton» är själva också lika belåtna som sina lärare med kursen. Det är således ett gott betyg de ger varandra. Och när man sedan får höra att en av eleverna, överfurir L. C. B. Boström, F 10, som är utbildad flygare på grund av sitt stora intresse för motorer och flygplan begärt att få bli mekaniker igen och väl så småningom flygplanmästare, förstår man att det kan vara väl så intressant att tillhöra »mekarnas gäng» som flygarnas.



Vpl T. Ljungström och den vackra plaketten har i dagarna tilldelats för sitt rådgripande.

## FÖR MOD

## OGH RÅDIGHET

Fastän hotad av en fientlig flygares eldvapen kastade sig vpl Ljungström över honom och lyckades sedan tillsammans med sina kamrater övermanna även den övriga besättningen och taga hand om det utländska flygplan som landat på Malmslätt.

»Till vpl 210-12-43 T. Ljungström för mod och rådgripande vid omhändertagande av främmande flygplan 3 april 1944.»

Så lyder inskriptionen på det exemplar av Östgöta flygflottiljs förtjänstplakett, som i dagarna av flottiljchefen överste Beckhammar tilldelats värnpliktige Ljungström för hans ingripande vid en så realistiskt ordnad övning, att all personal var fullt övertygad om att den hade att göra med ett flygplan av utländsk nationalitet. Från flottiljchefens sida hade dock alla försiktighetsåtgärder vidtagits, så att en olycka icke skulle kunna inträffa.

Att Ljungström väl är värd den förnämliga utmärkelse, som tilldelats honom, förstår man, när man hör hans kamrater berättat, hur han obehärdnad utan att tveka en sekund kastade sig över den flygare, som hotfullt riktade sin pistol mot honom. Tack vare sin snabbhet och styrka lyckades han också vrida pistolen ur flygarens hand. Ögonblicket därefter kastade han sig över en annan besättningsmedlem, som just stod i begrepp att tända eld på det landade planet.

Vid en intervju anser Ljungström sig blott ha gjort sin plikt men förmås dock att inför FLYG:s medarbetare berätta om den spännande händelsen.

— Jag tjänstgör som tredje mekaniker på en S 17. Vi höll just på med arbete på »karran» ute på hangarplattan, när vi fick se en S 14 med utländsk nationalitetsbe-teckning komma in över fältet. Det var

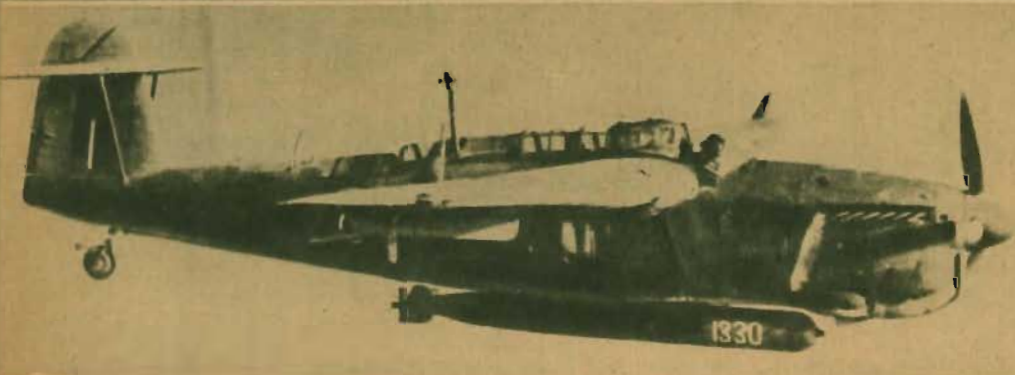
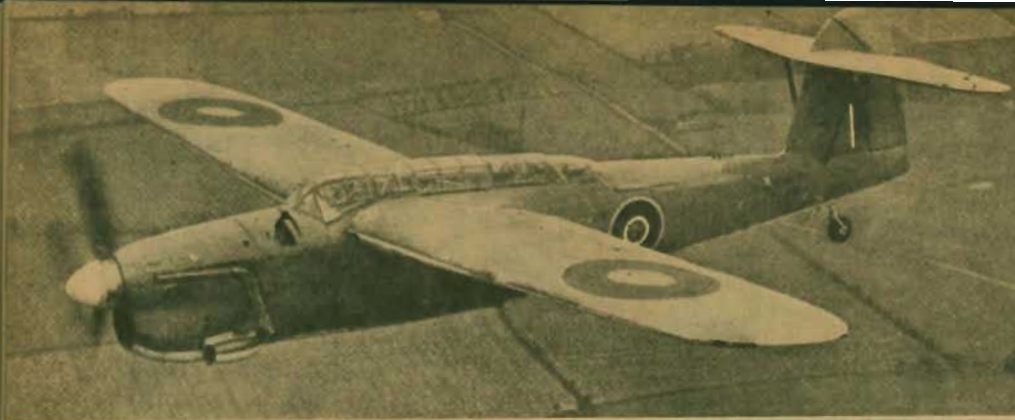
tydligt att den ämnade landa. Förste mekanikern ropade åt oss att följa med och rusade själv iväg för att möta planet. Han kom emellertid för långt fram, varför planet rullade förbi honom. Självt kom jag fram just där planet stannade efter utrullningen.

Jag blev inte så litet perplex, när den förste, som hoppade ut riktade sin pistol mot mig och på »sitt» tungomål kommanderade: »upp med händerna!» Eftersom jag var obehärdnad sträckte jag händerna i luften. Steg för steg kom flygaren så mot mig. Hela tiden höll han dock pistolen riktad rakt mot mig. När han stannade knappt en meter från mig, såg jag plötsligt min chans. Jag slog ned min vänstra hand över pistolen, kastade mig fram och lyckades vrida hans arm, som jag höll fast, tills mina tillskyndade kamrater övermannade honom.

I samma ögonblick såg jag hur en annan besättningsmedlem smugit sig bakom planet, där han strött ut trassel. Han höll just på med att greja med en bensinflaska, när jag kastade mig över honom bakifrån. Därigenom lyckades jag åtminstone för tillfället hindra honom i hans avsikt att tända eld på flygplanet. Och när mina kamrater kom till hjälp hade vi ingen svårighet att helt övermanna honom och föra honom till divisionens expedition.

En tredje besättningsmedlem var försedd med kurirpass. Han omhändertogs av andra tillskyndande flygsoldater, slutar denne orådige och rådgripande unge man.

Kem.



FLYG presenterar här ovan fyra bilder av störbomb-torped-minflygplanet Fairey »Barracuda», som äntligen släppts fram i offentlighetens ljus efter det framgångsrika anfallet på tyska slagskeppet Tirpitz. På den översta bilden har »Barracuda» en utpräglad likhet med Fairey »Battle», ehuru »Barracuda» är skuldervingat och har högt placerad stabilisator. De två följande bilderna visa bl a de kraftiga vingklaffarna-dykbromsarna samt det originella landstället med dess vinkelben. Underst »Barracuda» med torped. Flygplanet är knappast vackert men tydligen ändamålsenligt.

### Boeing B-29

Boeings nya fabrik i Renton, Washington, tillverkar nu Boeing B-29 »superfästningar» istället för flygbåten »Sea Ranger» och leveranserna ha redan börjat. Inga som helst uppgifter om prestanda ha ännu offentliggjorts men B-29 har döpts

till »Tokio-bombaren», därför att dess räckvidd tillåter den att anfalla den japanska huvudstaden från baser på Aleuterna eller annorstädes. Även från Boeings fabriker i Kansas levereras nu B-29. Inga exakta leveranssiffror ha publicerats men det säges, att flera B-29 nu levereras per månad än B-17 under hela 1939.

### Fairey »Barracuda»

I detta nummer publiceras de första bilderna av det nya brittiska torped-bombminplanet Fairey »Barracuda», som sedan länge väckt nyfikenhet i alla flyg- eller flygkrigsintresserade kretsar och som gjorde en så effektiv debut genom anfallet mot tyska slagskeppet »Tirpitz» i Altenfjord den 3 april.

Rent formellt är »Barracuda» ett tresigt, skuldervingat monoplan i helmetal-konstruktion. Landstället är indragbart med stjärthjulet fast. Planet är utrustat för katapultstart samt är försedd med stoppkrok för landning på hangarfartyg. Motorutrustningen består av en vätskekyld Rolls Royce »Merlin 32» och propellern är en 4-bladig »Rotol» med relativt liten diameter. Besättningen består av förare och spanarskytt-signalist, som äro placerade efter varandra i kabinen, samt navigatör-torped-(bomb)fällare, som har sin plats på kabin-durken och kan se ut genom två stora välvda fönster i kroppssidorna. Den defensiva beväpningen är handmanövrerad.

»Barracuda» är försedd med mycket kraftiga vingklaffar (flaps), vilka vid störbombfällning också tjänstgöra som dykbromsar. Finessen med dem är att de inte ändra trimningen av flygplanet, när de fällas ut. Skevrodrören ha mycket god verkan och »Barracuda» säges vara synnerligen vändbar och lättflugen.

Stjärtpartiet är mycket typiskt och utformat såsom hos Westland »Whirlwind» med stabilisatorn placerad högt upp på fenan. Anledningen är den virvelbildning, som uppstår vid dykning med flapsen negativställda som bromsar.

»Barracuda» kan användas som störbombplan, torpedflygplan samt minflygplan och är alltså ett synnerligen värdefullt tillskott till brittiska marinens luftstyrka. Den är dock inte särskilt snabb. Tyngsta möjliga bombtyp är 918 kg (2 000 lb), varav en kan medföras, och det var tydligen bl a sådana bomber som fälldes mot »Tirpitz».

Ett stort antal »Barracudas» har nu levererats till The Fleet Air Arm. Avsikten var från början att låta »Barracuda» få sitt elddop mot italienska flottan i Medelhavet men så kom Badoglios separatuppgörelse med de allierade och »Barracuda» fick vänta på sin premiär.

### P-61 »Black Widow»

Produktionen av 2-motoriga nattjaktplan av typ Northrop P-61 »Black Widow» forceras nu vid Northrops fabriker i Hawthorne, Kalifornien. Konstruktör är K. Northrop, som började rita planet 1941 på grundval av specificerade krav från amerikanska arméns flygvapen. I P-61 sägas alla erfarenheter från nattstrider i Europa sedan 1940 ha tillvaratagits och den är försedd med den allra modernaste nattjaktutrustning. Den är försedd med både frontal offensiv beväpning, sannolikt ett antal 20 mm akan jämte 12,7 mm tunga ksp, och bakåtriktad defensiv beväpning troligen bestående av 12,7 mm ksp. Den är försedd med två bommar liksom Lockheed »Lightning» och utrustad med två Pratt & Whitney-motorer — troligen 2 000 hk R-2 800 »Double Wasp». Den har trehjulstall. Prototypen flög första gången den 26 maj 1942 och den 8 januari i år gjorde P-61 sitt första offentliga framträdande vid en nattlig flygning i strålkastarbelysning över Los Angeles Coliseum, som var fylld av 100 000 åskådare.

# FLYGNYTT

## från ALLA FRONTER

### Super-bomber-killer

— Från FLYG:s Londonkorresp. —

LONDON, i april.

I FLYG nr 1/44 kunde jag meddela tidskriftens läsare, att England hade ett nytt jaktplan. Detta jaktplan är emellertid inte identiskt med det i januari officiellt annonserade reaktionsplanet, utan det är här frågan om en maskin av konventionell typ. Mycket litet är ännu känt om detta senaste tillskott i RAF:s jaktplansflora, men det har meddelats att vissa divisioner redan utrustats med det nya planet. Alla detaljer hemlighållas dock strängt, och man torde heller inte kunna räkna med att maskinen insättes i strid, förrän andra fronten öppnas. Eventuellt kan det dock tänkas, att den prövas vid någon tysk raid mot England, då man härvidlag inte behöver befara att något exemplar vid nedskjutning eller nödlandning faller i tyskarnas händer och att därmed fienden i förtid kan lista ut dess hemligheter.

Enligt vad det säges inom härvarande flygexpertkretsar skall den nya maskinen emellertid vara överlägsen allt, som England hittills visat fram i jaktplansväg — även »Spitfire IX». Stigförmåga och topphöjd torde vara två speciellt framträdande drag hos det nya planet. Eldkraften säges vara mördande, vilket ju även benämningen »super bomber-killer» låter förstå.

Det kan i detta sammanhang påpekas, att amerikanska Mustang-plan med engelsk Rolls Royce-motor under flygning i trädtopps höjd med fullt gaspådrag gjort 725 km/t.

RAF:s bästa tunga bombplan, Lancaster, förekommer nu i en tredje version. Mark I var utrustad med Rolls Royce Merlin XX på 1250 hk., medan Mark II hade Bristol »Hercules XVI», luftkylda dubbelstjärnmotorer på 1650 hk. (Foto i FLYG nr 5/44.) Ifråga om Lancaster Mark III har man återgått till vätskekylda motorer igen, och denna typ har sålunda såsom omtalades i FLYG 8/44 försetts med fyra Rolls Royce Merlin 28. Detaljer om denna motor äro ännu hemliga, men det är dock bekant att den bygges i USA av Packard Motor Co. Det är heller inte känt, hur stort hästkraftantalet är på RR Merlin 28. Troligen är det dock mindre än på senaste Merlin-motorn, vilken är på 1650 hk. För övrigt kan det vara värt att nämna, att nu mer än 100 000 Merlin-motorer av olika typer tillverkats — ett bevis så gott som något på kvaliteten i denna motor.

Även Tyskland har presenterat ett nytt jaktplan: Dornier Do 217 I. Denna maskin är försedd med två BMW 801-motorer samt har en spännvidd på 18,7 m och en längd på 17,4 m. Några övriga data äro för närvarande inte kända.

På engelskt håll ställer man sig mycket

### Hawker »Tornado»

FLYG får gång på gång förfrågningar om Hawker »Tornado» men hittills ha vi tyvärr inte kunnat tillfredsställa våra läsare med vare sig goda bilder eller utförliga data och prestandauppgifter, därför att sådana först nu frigivits av brittiska flygministeriet. Nu skola vi äntligen komma med litet fakta.

Såsom redan antydde i artikeln om Hawker »Typhoon» i FLYG nr 9/44 konstruerades »Tornado» och »Typhoon» jämsides med hänsyn till de två motorer i 2 000 hk-klassen — Napier »Sabres» och Rolls Royce »Vulture» — som då voro under utveckling. »Vulture»-motorn, som var en 24-cylindrig X-typ, bestod av två st Rolls Royce »Peregrines» placerade ovanpå varandra, men blev inte klar i tid. Följden blev att »Tornado» aldrig kom till serietillverkning. Den var liksom »Typhoon» avsedd att komma i två versioner — en med 12 st 0,7 mm ksp (IA) och en med 4 st 20 mm akan (IB) — och den var till det yttre lik »Typhoon» utom ifråga om motorinstallationen och nospartiet. Endast tre exemplar byggdes, samtliga utrustade med kulspjut, och prototypen flög första gången i oktober 1939. Ursprungligen var kylarintaget placerat under magen som på »Hurricane» men det flyttades sedan fram till nosen liksom på »Typhoon».

Prototypen av »Tornado», som hade Hawkerbeteckningen P. 522A, var säkerligen världens första jaktplan, som kom upp i en maxhastighet på över 645 km/t.

skeptisk inför värdet av den »dubbla» Henkel He 111, som tyskarna setts använda bl a i Frankrike och varav ett exemplar för någon månad sedan nedsköts av en Mosquito-pilot på spaningsflygning över Kontinenten. Man antar planet främst vara avsett för bogsering av glidplan men anses det i övrigt ha mycket litet militärt värde. En liten solshistoria kan för övrigt berättas i samband med detta plan: Samma dag tidningarna innehöll meddelandet om att en Mosquito-pilot nedskjutit ett plan av så underligt utseende, att han först inte trodde sina ögon, ringde en modellflygbiten yngling i 12-årsåldern upp en londonredaktör och omtalade, att planet ifråga inte var någon hemlighet för honom — han hade redan tillverkat en modell av det! Vilket tidningen ifråga kunde bekräfta med ett fotografi av grabben och modellplanet några dagar senare.

Den tyska glidbomben Henschel Hs 293 har omnämnts både som effektiv och ineffektiv. Det förefaller emellertid, som om den under vissa omständigheter tillfogat allierade fartygsenheter betydande skador och verkan vid fullträff torde också vara enorm. De allierade torde dock relativt

(Forts. på sid. 14.)



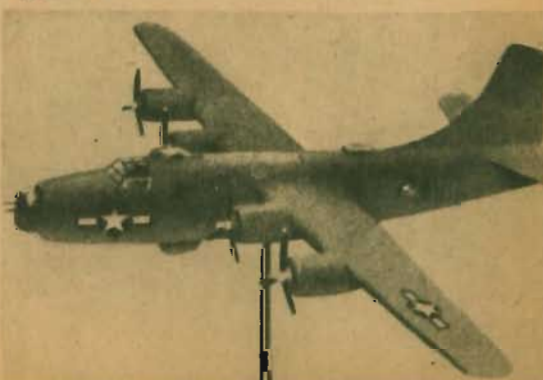
Tre bilder av Hawker »Tornado IA», det första jaktflygplanet i världen, som gjorde över 645 km/t. Det är byggt efter i stort sett samma mallar som Hawker »Typhoon». (Jfr FLYG nr 9/44.)

Enligt FLIGHT säges »Tornado» t o m ha gjort 684 km/t (625 miles) vid horisontalflykt på 4 000 m. Ifråga om data skiljer sig märkligt nog de uppgifter som samtidigt (13—14 april 1944) lämnas av FLIGHT och AEROPLANE. Spännvidden enligt FLIGHT 12,67 m och enligt AEROPLANE 12,80 m, vingytan resp 26,01 och 26,29 m<sup>2</sup> och flygvikten 4 604 resp 4 820 kg. AEROPLANE anger dessutom längden till 9,90 m, tomvikten till 3 664 kg och bränslemängden till 691,3 lit, medan motsvarande siffror saknas i FLIGHT.

### Nytt atlantrekord

En Avro Lancaster »Transport» har i mars satt nytt atlantrekord i västlig riktning från England till Montreal. Förare var kapten R. M. Smith i Trans Canadian Airways och navigatör fänrik H. Thomas. Flygsträckan var 5 053 km och flygtiden 12 timmar 59 min, d. v. s. en flyghastighet på i genomsnitt 388 km/t. Kapten Smith förbättrade det en vecka gamla rekordet, som satts av kapten A. Rankin, även han T. C. A., med 17 min. Smiths »Lancaster» hade 1 658 kg post, 195 kg frakt och fyra officiella passagerare.

EN NY »LIBERATOR», med enkelfena kommer tydligen så småningom att insättas. Här nedan en skalmodell av den nya typen, om vilket ännu inga fakta offentliggjorts.





# Aleken som måste flyga.

B 3:an gör en gir och försvinner i diset.

## III. SKALL AMBULANSEN HINNA?

Längst ner i en vågdal hittar han henne, hugger ett kraftigt tag i armen:

— Tat lugnt — jag har en flytväst, pustar han, — säja — nu — nu flyter ni som en kork! Olin får pejling på ett skär i diset, men det är otäckt långt bort. Han blir medveten om ett plötsligt motorbuller — över huvudet kommer hans gamla kära B 3:a flegmatiskt dånande och sveper över dem som ett väldigt löstryckt ladtak.

Maskinen välver över i en gir och försvinner i diset. Han är ensam med den drunknande i det upprörda havet. Det gäller livet. Livet för dem bägge. Så mycket är klart. Han är tjockt påpälsad, besvärad av den tjocka flygdräkten och har en människa att släpa på. Men han måste klara det här, kosta vad det vill. Dom skall allt få se vad Olin är för en kurre.

— Håll igen mun för sjutton, ta inte in hela sjön. — Det är rätt — vänd på skallen — de är snart över, narras han och kämpar vidare genom vågorna. Simning är det knappast. Snarare då paddling.

Och kyla. Han skakar tänder så det värker i kinderna. Hur skall det då kännas för den stackars flickan. Nå, nu börjar de i alla fall komma under lä. Just då förlorar hans skyddsling medvetandet. Så sjunker farten på nytt. Nu blir han också tvungen att hålla hennes huvud över vattnet. Det blir en svår strid på liv och död. Olin contra Döden! Han biter ihop tänderna så gott det nu går och kämpar med rasande energi vidare. Den här gången skall liemanen förlora poäng. Ätminstone så länge Olin får ha ett ord med i laget.

En våldsam regnskur tonar bort skäret till en sudd som han tycker kryper längre och längre bort. Det dånar i huvudet av

ansträngning och fingrarna och tårna är redan utan känsel av kylan. Sjöarna slår gång på gång över hans huvud. Det flimrar framför ögonen och hjärtat slår som en stånghammare.

Men...

Han slår knäet mot något hårt — strandgrundningen? Han reser sig med sin börda. Slås omkull av en våg men kommer upp igen. Det skadade benet lyder honom knappt. Han får lov att dra den andra i land, medan han gång på gång slås omkull av vågorna. Kroppen känns blytung.

Med en sista ansträngning får han upp kvinnan på armarna och släpar sig upp ur det knädjupa vattnet på sandstranden. Herre Gud vad det känns skönt.

Nu återstår det värsta. Nu måste han ha liv i flickan. Hon är fortfarande medvetlös och hennes andning är knappast märkbar. Han vänder henne på magen. Kränger fram tungan ur hennes iskalla mun, viker henne dubbel och klämmer till. En fors av vatten väller fram. Så börjar han litet valhänt med konstgjord andning. Och allt eftersom minuterna går tar han i med värre tag i en sorts undertryckt ilska. Han arbetar sig varm och fortsätter förtrutet med svetten forsande från pannan.

— Åh — åh — sluta, sluta, kvider hon plötsligt och Olin släpper häpen taget.

— Jag, jag trodde ni var dö, mumlar han fåraktigt och betraktar hennes bleka ansikte. Hon försöker mödosamt att sätta sig upp men faller tillbaka igen.

— Ja, jag menar att jag måste ha luft i er, skyndade han sig att förklara.

— Jag bara fryser, mumlar hon med slutna ögon, och han ser hur hennes kropp skakar av frossbrytningar.

Ett nytt problem...

Plötsligt erinrar han sig något. I sin rock har han en cigarrettändare. Han får fram den lilla apparaten och knäpper för-gäves gång på gång. Han river litet av luntan och knäpper till igen. Jo, den tar

verkligen. Nu gäller det att hitta något brännbart. Han vågar inte släcka den lilla gula lågan utan ställer tändaren i lä bakom en sten.

— Jag skall försöka att skaffa lite ved. Svep in er i min overall så länge — alltid värmer den något. Jag är strax tillbaka. Vid strandkanten finner han drivved, stickor och bark som spolats upp av vågorna. Han samlar ihop flera fång och lägger dem i lä av stenhällen. Plockar fram fickkniven och spantar fina stickor. Hur han pysslar och blåser på den lilla lågan så tar sig verkligen brasan och en behaglig värme breder ut sig.

Han slänger mer ved på elden, vrider ur vattnet i flygoverallen och gillrar upp den på käppar intill elden för att få den torr.

— Så snart den här är hyggligt torr, får ni krypa i den. Sen gör det ingenting att era egna kläder är våta.

— Men gör något för er själv också, ni kan bli förkyld!

Han kränger av sig vapenrocken och sätter igång med att vrida ur saltvattnet. Han ser att det behövs mer ved, och efter ytterligare en expedition utmed strandkanten är det bekymret avhjälpst och efter en stund är flygdräkten torr.

Han hjälper henne litet valhänt att krypa i det otympliga plagget och rodnar plötsligt, när hon tacksamt stryker honom över handen.

— Ni har vågat livet för mej, säger hon lågt och ger honom en blick så han faktiskt blir knäsvag, stora karln.

— Det..., det — jag menar, det är väl klart att man försöker göra allt man kan för en människa i nöd.

Det börjar dra ihop sig till regn igen, konstaterar Olin och svär för sig själv. På andra sidan skäret hade han sett en lucka. Han linkar efter den och den kommer nu bra till pass som tak över huvudet och vindskydd. Flickan hämtar sig påtagligen allt raskare nu.

Och så kommer regnet.

— Nu kryper ni själv in, kommanderar hon, och Olin har ingenting att invända. Platsen under luckan räcker gott för dem båda. Det är faktiskt skönt därunder. Från elden strömmar en behaglig värme mot dem, och även om röken kommer deras ögon att svida, så är det riktigt behagligt.

En tanke slår honom plötsligt. Han kör

(Forts. på sid. 22.)

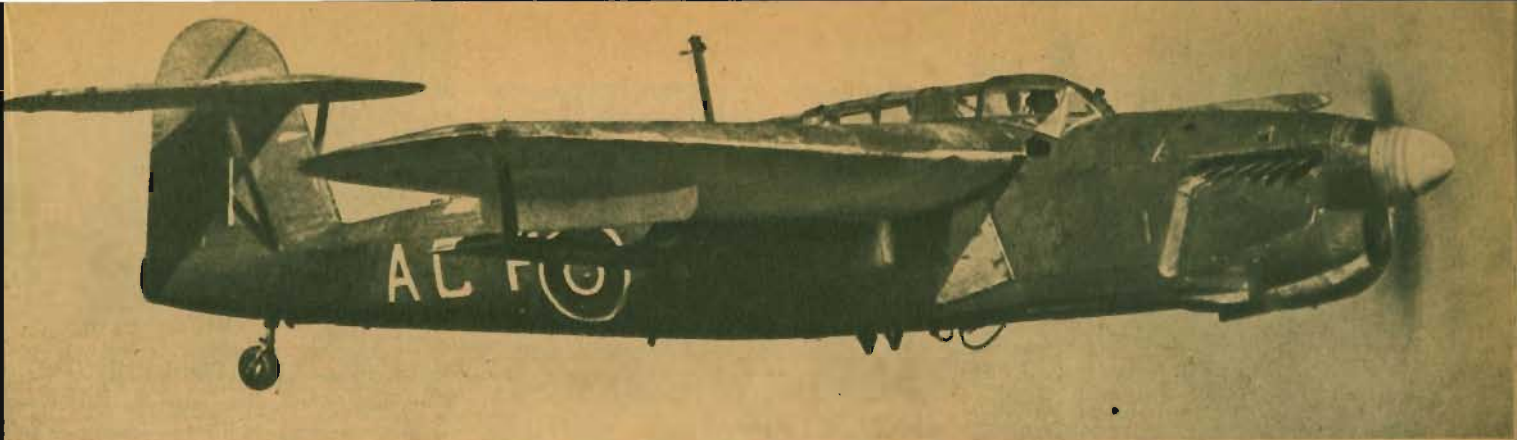
SVENSKT

ORIGINAL

Av H. Victorin—T. Enwall

Han lyckades göra sig fri från fallskärmen, som flyter iväg.





**FAIREY -BARRACUDA** gör ett ganska robust intryck med sin kraftiga nos, skulderplacering på vingarna samt det kraftiga stjärtpartiet med dess höga stabilisator. Bilden ger klart besked om flaps-arrangemanget — vid dykning snödotställas flapsen och tjänstgöra som bromsar. Under vingen synes det kupiga sidofönster, varigenom torped(bomb)fällaren kan lakta målet. De två «klorna» under buken hör till katapultstartanordningen. Motorn är en 12-cylindrig vättskeskyld Rolls Royce «Merlin 32» av V-typ.

## KRIGET I LUFTEN Av AVIATOR

Slutet av april kom med en tidigare icke önskad bombstorm i Västeuropa och nu måste denna tydas som ett säkert förbud till invasion. Bomber Commands nattanfall riktades nu övervägande mot järnvägsnät i de ockuperade områdena. Den 18—19 fälldes sålunda 4 000 ton bomber mot järnvägsknutar vid Paris och Rouen, varvid bl. a. stor förödelse uppstod i Montmartre. Ett par nätter senare fälldes 3 000 ton mot liknande mål. Denna järnvägsbekämpning är nog den intensivaste som förekommit under detta krig, utklassande både den som förekom i södra Italien före landstigningen där och den i Ryssland sommaren 1941. Avsikten är uppenbarligen att försvåra tyska truppflyttningar — uppmarscher och omgrupperingar — i direkt anslutning till invasionen. Eftersom järnvägar äro relativt lätta att reparera äro dessa anfall det hittills tydligaste tecknet på att invasionen icke är långt borta. De brittiska bombförbanden återupptogo också anfallen mot hemorten i egentliga Tyskland med storanfall på Köln, Düsseldorf, Braunschweig, München, Essen, Schweinfurt och Friedrichshafen. Rekordet för en natt var 4 500 ton, uppnått tack vare de kortare avstånden till Frankrike. Den största bombmängden mot ett mål fälldes mot Essen, som fick 2 000 ton den 26. Förlusterna under mörker voro betydligt mindre än tidigare; de största förlusterna inträffade den 22, då 42 bombplan av 1 000 förlorades.

Attionde flygkårens dageranfall gällde omväxlande flygindustrier i Tyskland och »militära mål» i kustområdet. Industrimålen lågo nära Berlin, Kassel, Hamm, Braunschweig, Schweinfurt, Friedrichshafen. De militära målen utgjordes mest av flygplatser i Frankrike, t o m så långt in som Metz, Dijon, Nancy och Avord, men även andra mål tillhörande kustförsvaret anfölls — ett ytterligare invasionsförbud. I de största företagen flögo nära 1 000 Fortress och Liberator med nära 1 000 jaktplan som eskort. I Schweiz hamnade ytterligare 10 »fästningar».

De båda taktiska flygkåren — brittiska andra taktiska kåren och amerikanska nionde flygkåren — ökade sina vanliga anfall mot invasionskusten, där strandförsvaret bekämpades med växande styrka och även flygplatser anfölls. Luftstriderna här hade än så länge liten omfattning, vilket

möjligen kunde tydas så att de tunga bombförbanden tillsvidare lyckats i sin uppgift att binda de tyska jaktförbanden i hemorten och sålunda minska motståndet i luften över invasionskusten.

Uppgifterna om antalet flygplan igång under operationerna och fällda bombmängder började uppnå astronomiska tal. Den 27 flögo sålunda 5 000 allierade flygplan och fälldes 8 000 ton bomber på 24 timmar. På invasionsbombstormens 12 första dagar, 14—25 april, fälldes 50 000 ton, d v s hälften så mycket som under hela första kvartalet. Därvid skulle enligt allierad uppgift endast 364 allierade flygplan med 2 300 man ha förlorats medan tyska flygvapnets linjestyrka minskats med 700 plan. Enligt tysk uppgift åter skulle tiden 1/4—25/4 kostat de allierade 1 264 flygplan och 12 000 man.

Från tysk sida syntes man hålla tillbaka sitt flyg i väntan på vad som komma skall. Emellertid började omkring den 25/4 tyska bombanfall, enligt tysk uppgift med betydande styrka, mot invasionshamnar på engelska sydkusten. Dessa anfall omnämdes icke i de allierades kommunikéer annat än som uppgift om nedskjutna tyska plan.

De brittiska hangarfartygsoperationerna mot Norge fortsatte efter den lyckosamma stöten mot Tirpitz, tydligen i syfte att blockera kusten och hindra evakueringstransporter. Den 26 angreps en tysk konvoj utanför Bodö, varvid enligt brittisk uppgift 5 fartyg sänktes. Tyskarna uppgåvo att 11 av 25 anfallande plan nedskötos.

På östfronten förekom mera »strategiska» bombning än på länge från båda hållen. Den tillfälliga pausen användes från rysk sida till förbindelsebekämpning, särskilt i Litauen, Lettland och Estland samt i södra Galizien, som förberedelse till nya offensiver. Även tyska flygvapnet var verksamt, för att stora dessa förberedelser, särskilt i norra Ukraina. Under Sevastopols belägring disponerade tyskarna ännu den 26 ett par flygplatser, som användes för jaktflyg, vilket också syntes ha i någon mån kunnat underlätta evakueringstransporter. Ryssarna rapporterade dock stora framgångar vid anfall på dessa transporter samt på förutom Sevastopols hamn även rumänska hamnar. Även tyska bombplan sattes in för att fördröja ryssarnas inträngande i Sevastopol.

Även ryssarna anföll tyska konvojer i Ishavet, enligt tysk uppgift dock utan framgång.

I Italien förekommo huvudsakligen strategiska företag, mot järnvägs- och flygindustri i norra Italien samt hamnar på båda italienska kusterna och i Dalmatien. Därjämte anfölls änyo Sofia, Belgrad, Bukarest och Ploesti. Från Sofia meddelades att kungliga slottet, som ligger utanför staden, träffats, och att konungen med knapp nöd undkommit. Företagen mot Balkan böra ses som ett understöd åt östfronten, dit tyskarnas förbindelser därmed försvåras. Ett nytt stort anfall riktades mot flygindustrierna i Wiener Neustadt.

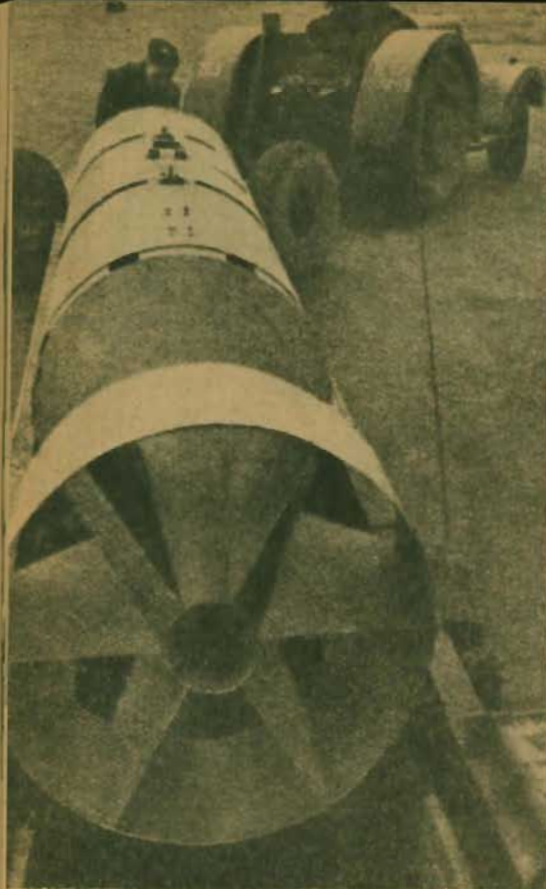
I Fjärran Östern företog brittiska flottan i Indiska oceanen en framstöt mot Sumatras nordspets där hangarfartygsflyg bombarderade örlogs- och flygbasen Sabang. Detta liksom överbefälhavarens förflyttning till Ceylon kan tydas som ett tecken på att man tänker sig även andra stötriktningar än i det tillsynes oframkomliga Burma, där dock den japanska offensiven synes ha stoppats. Flygtransporter av trupper och materiel förekommer här i stor skala.

På Nya Guinea gjorde de allierade sin hittills största överskeppningsoperation, mot japanernas stora bas Hollandia i Nya Guinea. Redan efter en vecka var flygfältet här taget. De återstående stora baserna Wewak och Madang äro nu isolerade. Motståndet synes märkvärdigt nog ha varit ringa. Måhända ha japanerna redan börjat evakuera Nya Guinea, därtill tvingade av tonnagenöden. Underhållet av trupper över hela världen kräver en ofantlig tonnagetillgång och de allierades oavbrutna flyg- och ubåtskrig mot sjötrafiken har börjat verka.

Nya anfall företogs med hangarfartygsflyg och landbaserat flyg mot japanernas baser i Karolinerna, vilka nu kunna näs både från Marshallöarna i öster och Amiralitetsoarna i söder.

Från Australiens flygindustri, vilken kort före krigsutbrottet var i det närmaste obefintlig, meddelades, att två fabriker nu tillverkat tillsammans 2 000 flygplan (Australiens folkmängd är ungefär lika med Sveriges).

29. 4. 1944.



**FABRIKSOMBEN** på 5 500 kg gör ett ganska mäktigt intryck så här i närbild.

## De första noteringarna

### I FLYG:s segelflygtävling



**Löjtnant Bo Holmberg.**

De första rapporterna från FLYG:s segelflygtävling om bästa höjdstationen under 1944 börja nu komma in. Stockholms Segelflygklubb kom med -premiärreporten. Det var löjtn. Bo Holmberg, som Valborgsmässoafton fick termik och steg

till 2 050 m med en Baby. Samtidigt avlade han sista provet för sitt silver C — klubbens femte under våren. Före den lyckade höjdflygningen hade löjtn. Holmberg gjort fyra starter med samma plan men med mindre goda resultat.

Ing. S. Widengren i Västerås Flygklubb hade dagen innan på Alleberg gjort en lyckad höjdflygning med 1 900 m som högsta höjd. Han gjorde därvid en flygning på ungefär en timmes tid. Molnbasen låg på 2 000 m och det hade kanske inte varit omöjligt att nå ännu högre höjd.

Västeråsarens prestation får anses som den bättre av de båda hittills noterade. Hans start skedde nämligen med gummirep från hanget på Alleberg medan löjtn. Holmberg gjorde sin start på Skarpnäck med vinsch. Man får alltså i sistnämnda fallet räkna bort c:a 300 m för att få den reella höjdvinsten.

# KRING LUFTKRIGET

## "Barracuda"-eskort

Vid anfallet mot det tyska slagskeppet Tirpitz i Altenfjord den 3 april eskorterades de två vågorna med Fairey »Barracuda» av fyra olika typer av hangarfartygsbaserade jaktplan, vilka nu operera med den brittiska Home Fleet, nämligen Supermarine »Seafire», Grumman »Hellcat» och »Wildcat» samt Vought-Sikorsky »Corsair». Jaktplanen angrepp först luftvärnet ombord på Tirpitz och närliggande luftvärnsfartyg samt luftvärnsställningar på de höga fjordstränderna, varefter »Barracudas» fällde sina bomber från under 1 500 meters höjd. Redan efter första bombsalvan mot Tirpitz inställdes luftvärnselden därifrån.

## 2 tons "Mosquito-bomb"

I AVIATORS luftkrigsöversikt i FLYG nr 9/44 meddelades, att »Mosquitos» med 2-tonsbomber gjort raiderna mot Tyskland. Dessa »Mosquitos» äro en speciell bombplansversion med extra stort bombschakt, i vilket en 1 836 kgs (4 000 lb) bomb kan hängas upp. Dessa special-»Mosquitos» ha så stor räckvidd att de kunna anfälla Berlin och ha en maxhastighet på c:a 645 km/t enligt engelska uppgifter. Ytterligare två jaktversioner av »Mosquito» ha annonserats. Den ena är ett ensitsigt jaktplan, den andra ett tvärsitsigt jaktplan försett med kraftmanövrerat kulsprutetorn.

## Eires flygvapen

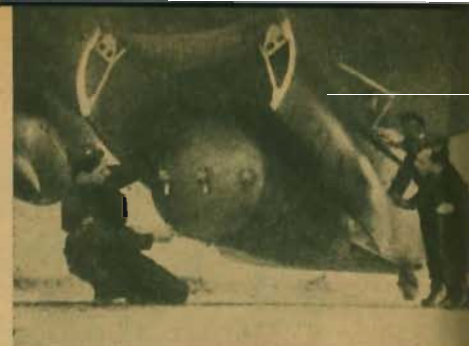
Eire håller på att bygga upp ett flygvapen av främmande flygplan, som nödlandat där och nu inköpts av deras tidigare ägare. Bland typerna märkas Supermarine »Spitfire», Hawker »Hurricane», Grumman »Martlet», Lockheed »Hudson» och Heinkel He 111.

## Radiolokalisering

Enligt en tysk radiosändning ha de allierade förgäves försökt neutralisera den tyska radiolokaliseringen. De tyska jaktplanen äro utrustade med »radar», sade den tyske meddelaren, och hela Tyskland är inrutat av ett tätt nätverk av sådana »ekolodstationer», varför varje fiendligt flygplan, som flyger in över Tyskland, hela tiden kan följas och det tyska jaktförsvaret insätts snabbt och effektivt. Även engelsmännen ha tillämpat samma metod mot »radar» som tyskarna över England, nämligen att släppa ned tennfoliumremsor (FLYG nr 8/44) men metoden har visat sig vara ineffektiv, sade den tyske talesmannen.

## Ny eskortjakt

Generalmajor Oliver P. Echols, chef för amerikanska arméns flygvapens materialkommando, har omtalat, att amerikanska konstruktörer äro ivrigt sysselsatta med att konstruera ett nytt eskortjaktplan med extra lång flygsträcka. Det nya planet avses i första hand som eskort åt de nya Boeing B—29 »superfästningarna».



»MOSQUITO SPECIAL-VERSION» är en ny utveckling av »Mosquito IV» med extra stort bombschakt. Bilden visar, hur en »kvartersbomb» på 1 836 kg hissas upp i en sådan »Mosquito».

## SUPER-BOMBER-KILLER

Forts. fr. sid. 11.

snart ha kommit underfund med dess svagheter och ha kunnat vidtaga motåtgärder.

Bomben förekommer i storlek från 750 till 1 000 kg. Spännvidden varierar från sex till nio meter. Själva bomben har försetts med vingar och roder, som möjliggör att den i glidflykt kan närma sig sitt mål. Med hjälp av radio manövreras vidare bomben från ett moderplan och det är sålunda bl a möjligt att låta bomben göra tvärsvingar åt vänster eller höger. Det styrande radioaggregatet i bomben är placerat just bakom den explosiva laddningen. Under bomben finns en raketladdning för framdrivning efter frigöringen från moderplanet. Raketladdningen har formen av en flottör, vilket gör att glidbomben på avstånd ser ut som ett kortvingat monoplan med singelflottör. (Se teckningar i FLYG nr 5/44.)

Största nackdelen hos detta vapen är att moderplanet måste flyga i planflykt just innan och medan bomben frigöres. Dessutom måste det hela tiden vara inom synhåll av bomben för att kunna dirigera denna. Det är känt att Heinkel He 177 kan utrustas med två glidbomber på vardera 750 kg.

FLYG:s redaktör har frågat mig, om jag kan lämna några detaljer om den nya Messerschmitt Me 323 »Gigant», »sedd över London». Först vill jag dock protestera mot den tyska uppgiften att Me 323 någonsin skulle ha varit över London — i så fall skulle den med största sannolikhet ha nedskjutits av det engelska försvaret, vilket endast de snabbaste tyska maskinerna ha en chans mot. Den långsamma Me 323 skulle vara en munbit för såväl luftvärnet som nattjakten.

Enligt engelska uppgifter finns det fyra versioner av Me 323, och det är bekant att den är utrustad med såväl tre- som tvåbladiga propellrar (de tvåbladiga äro av sk årbladstyp). Kubikinhållet i Me 323 är 100 m<sup>3</sup>, spännvidden 55 m och maximumantalet beväpnade soldater, som kan transporterats, är 130. Det finns både beväpnade och obehäpnade typer, och bl a har konstaterats plan med två kulsprutor i nosen.

Gunnar Kristiansson.

## AB-stipendierna god självhjälp

Aftonbladets segelflygstipendier, varav nu inte mindre än 40 stycken på sammanlagt 8 000 kr utdelats, ha blivit en inom segelflygarkretsar mycket populär institution. Det är heller ingen tvekan om att tidningens initiativ bidragit till segelflygets utveckling samt inneburit en god hjälp för de klubbar, som kommit i åtnjutande därav. Särskilt för den fortsatta segelflygutbildningen och skapandet av en god instruktörskår ha AB-stipendierna haft stor betydelse.

Aftonbladets segelflygstipendier äro avsedda att ge unga män, som visat sig vara lämpliga för fortsatt utbildning till instruktörer möjlighet att på förmånliga villkor själva skaffa sig den utbildning och erfarenhet inom högre segelflygning, som är nödvändig för en god instruktör. Utbildningen erhålles i F-kurs vid segelflygskolan på Alleberg. (För år 1944 utdelas stipendierna även för genomgående av C-kurs.)

Stipendiesumman uppdelas på tio stipendier om 200 kronor vardera, av vilka alltid minst två skola tillfalla segelflygklubb eller segelflygklubbar i Stockholm. De övriga stipendierna fördelas genom lottning mellan övriga till KSAK anslutna flygklubbar med segelflygverksamhet på sitt arbetsprogram.

Klubbar, som under nästföregående år tilldelats stipendium, äga inte delta i utlottningen. (Paragraf 3.)

Vid förfall för stipendiat skall klubben minst fjorton dagar före den avsedda kursens början till KSAK antingen insända uppgifter angående ersättare för ordinarie stipendiat eller också anmäla förhinder.

Stipendiat skall inneha lägst C-diplom och enligt klubbstyrelsens uppfattning vara lämpad för utbildning till instruktör. Stipendiat skall ha fyllt 20 men ej 27 år vid kursens början. (För 1944 gäller dock att lägst B-diplom skall ha avlagts.)

Klubb, som vid nästföregående års lott-

ning tilldelats stipendium och därefter uppgått i eller anslutits till annan klubb, anses inte längre tillhöra den kategori av klubbar som nämnas i paragraf 3, såvida inte även den klubb, i vilken den förstnämnda uppgått, tilldelats stipendium föregående år.



FLYGVAPNET

## GYMNASISTER

Praktikantjänstgöring för blivande aspiranter vid flygvapnet kommer att anordnas vid följande flygförband den 10/7—29/7 1944.

Kungl. Västmanlands flygflottilj	Västerås
” Roslagens	Hägernäs (vid Stockholm)
” Östgöta	Malmen (vid Linköping)
” Jämtlands	Frösön (vid Östersund)
” Västgöta	Karlsborg
” Skaraborgs	Sätenäs (nordost Vänersborg)
” Svea	Barkarby (vid Stockholm)
” Göta	Säve (vid Göteborg)
Tionde flygflottiljen	Malmö
Kungl. Södermanlands flygflottilj	Nyköping
” Kalmar	Kalmar

**Fordringar:** Sökanden skall inom 3 år beräknas taga studentexamen eller motsvarande. Ansökan ställes till chefen för den flygflottilj, där vederbörande önskar tjänstgöra. Till ansökan skall bifogas följande handlingar: 1) Avskrift av senaste skolbetyg. 2) Läkarintyg vilket bl a skall innehålla uppgift om synskärpan och färgsinnet. 3) Aldersbetyg. 4) Adress och telefonnummer. 5) Intyg om målsmans medgivande. 6) Uppgift om tjänstgöring önskas vid annat förband, därest plats icke finnes vid det sökta. Ansöknings-tiden utgår den 15/6 1944.

**Förmåner:** 1) Fri resa till och från tjänstgöringsplatsen. 2) Fri förläggning och förplägnad. 3) Viss beklädnad tillhandahålles.

**Närmare upplysningar:** Upplysningar om tjänstgöringen lämnas: 1) Vid flygvapnets samtliga flottiljer. 2) Vid flygstabens utbildningsavdelning, Stockholm.



Mättingsprotokoll omfattande de olika motordelarna ger kunden en god uppfattning om motorns återstående livslängd.

Instrumenten inmonteras.

Våra specialverkstäder för flygplan och flygmotorer äro ständigt beredda att mottaga Eder flygmateriel för reparation och översyn.

# SVENSK FLYGTJÄNST A.-B.

ARSENALSGATAN 4

STOCKHOLM

TEL: 23 48 95

# VÅR HOS SEGELFLYGARNA

Nu blåser det ljummare vindar och segelflygarna börja röra på sig på allvar. Chefsinstruktören för segelflyget löjtn. J. G. Karlsson har varit på Alleberg och satt nytt svenskt tidsrekord och Roslagsflygarna som i det längsta flugit på hemmaplan — isen — har startat en ny kurs med 60 elever hos sina grannar Barkarbypojkarna.

## ROSLAGSPOJKARNA SEGELFLYGER

I all tysthet har segelflygarna på F 2 skolat 14 A-flygare, 10 B-flygare och 4 C-flygare. En god prestation om man betänker att denna flottilj är synnerligen missgynnad vad beträffar segelflyg. Man har ju inget landflygfält. Men detta till trots har man denna gång arbetat på hemmaplan, och kommer väl att göra så ännu en tid. Tills flygfältet, isen på Värtan, smälter bort. Men när så skett, tänker man inte förrädsbehandla flygplanen och skrinlägga segelflygplanerna till nästa vinter för det. Man har nämligen ordnat så, att man hyser in sig hos närmaste granne — på Barkarby.

— De har lätt för att lära sig det här, säger skolchefen för segelflyget på F 2, fänrik Neij, och pekar med tummen över axeln på en Baby, som ligger och svänger på baslinjen. Personalen här har liksom fått flygningen i blodet. Från födseln flygintresserade och med en lång rad av tjänsteår med flygplan brummande över huvudet dagligen anser pojkarna här allt liksom självklart. Han som kommer här i en Baby med utfällda bromsklaffar har gjort ungefär 40 starter och är för länge sedan mogen för certifikatet. — Aj som katten, nu far han förbi landningsmärket. Ut med bromsarna igen gubbe lilla! — Ja det är inte alltid så lätt i början. Vi styr våra steg mot planet, som landat. På knä vid barografluckan ligger sergent Berglund och studerar barogrammet. Se här, — 1 500 meters höjd efter losskoppling på 700 meter, är inte så illa. Hade ungefär 2 m/sek stigning då jag måste ge

Till höger löjtn. J. G. Karlsson som nyligen satte nytt rekord på 17 tim 2 min. Nedan t v fänr Neij, skolchef för F 2 segelflyg.



## Nytt svenskt tidsrekord

Chefsinstruktören för det svenska segelflyget, löjtnant J. G. Karlsson, satte natten till fredagen den 28 april nytt svenskt uthållighetsrekord i segelflygning. Han startade på Alleberg på torsdagskvällen 17,30 med en Olympia och landade först kl 10,32 på fredagsmorgonen. Det nya rekordet kom sålunda att lyda på 17 tim 2 min vilket är 1 tim 37 min bättre än det gamla rekordet, som sattes i aug. förra året av K.-E. Övgård och löd på 15 tim 25 min.

— Visst var det litet långtråkigt fram emot morgonen, berättar löjtnant Karlsson, då FLYG ringer och gratulerar honom till det nya rekordet. Men annars gick det bra. Jag hade inga som helst symtom till kramp. Olympian är ju relativt rymlig så

att man får rum för litet uppmjukningsrörelser.

Största delen av flygningen gjorde jag i hangvind på västhanget där det blåste en jämn 10 sek/m stark sydvästlig vind. Den höll i sig hela natten men frampå morgonsidan mojnade den och blev ojämn och kantrade dessutom över på nordväst. Tidvis var det ganska kallt. På marker var det frost!

— Höjden, slutar löjtnant Karlsson, varierade mellan 100—200 m över hangkanten. Men vid ett tillfälle var jag uppe på 500 m. Nog kunde jag ha fortsatt en stund till men då hade jag kanske måst landa nedanför hanget och det tyckte jag var onödigt.

*Flygman.*

upp för kylan. Men nästa gång är det jag som tar på vinteroverallen.

Nu skyndar fänrik Neij bort till bogserflygplanet för att draga upp en elev. Under det släpet brummar fram över våra huvuden berättar sergent Berglund att man fått en Kranich och en Weihe alldeles nyligen. Förutom dessa två har man två Babies och två S. G. 38:or. De sistnämnda äro byggda på flottiljen — den ena på rekordtid. Från byggsats till skelettbesiktning på 45 dagar är onekligen en prestation. Därvid arbetade 3 man hela dagarna och tio man på sin fritid.

När Kranichen kommer ner passar vi på att intervjua föraren, löjtnant Olausson.

— Anser löjtnanten att segelflygutbildning är till fördel vid utbildning av motorflygare?

— Ja absolut! Segelflygaren har ju luftvana och känsla för rodrén. Att det finns motorflyglärare som påstår motsatsen, känner jag dock till.

— Framtidsplaner?

— Sjösegelflygning förstås. Både med högvärdiga segelflygplan och glidflygplan. Skulle man inte kunna bygga en flottör kropp till Weihe och bogsera med en Hansa! Förresten tycker jag man kunde tillåta en något högre bogserhastighet vid flygsläp med vana flygare. I så fall skulle man ju kunna använda några fler flygplantyper för bogsering. Klemm 35 till exempel. Den är ju utrustad för bogsering och används väl i Tyskland. Läste för övrigt i en tysk bok att Babyn kan flygbogseras med en hastighet av 120 km/t och S. G. 38 med 80 km/t.

*Kid.*

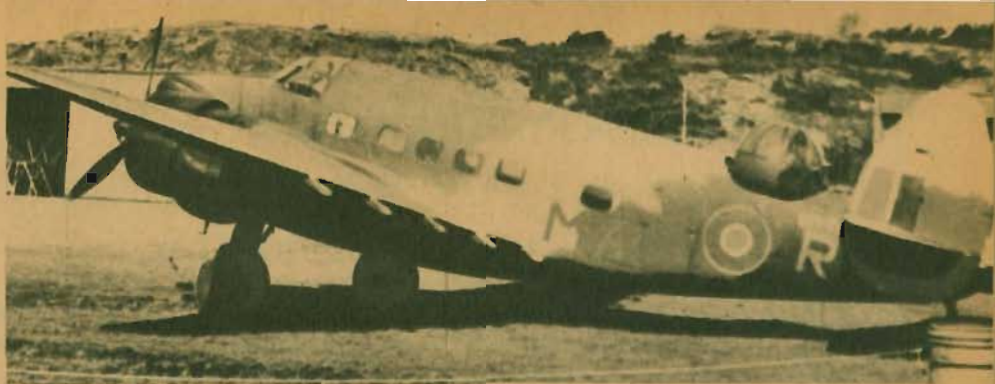


Tre segelflygelever fr v furirerna Wallner och Nilsson samt korp Ragnestam.

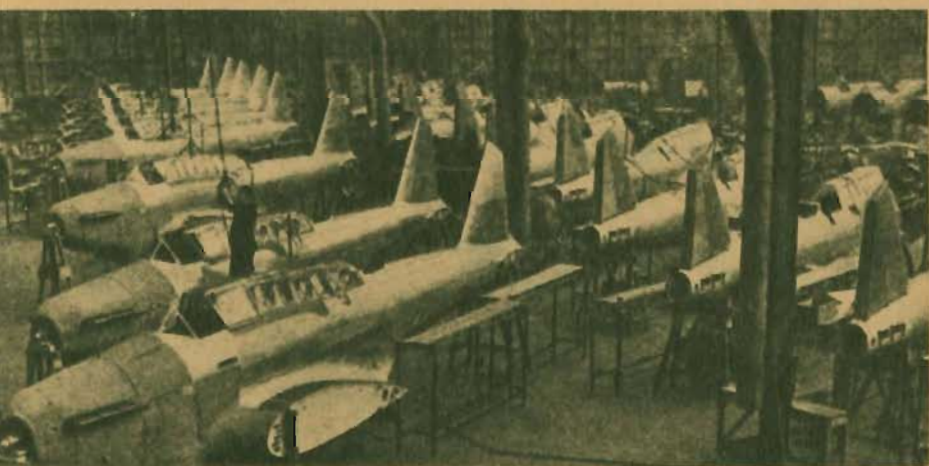
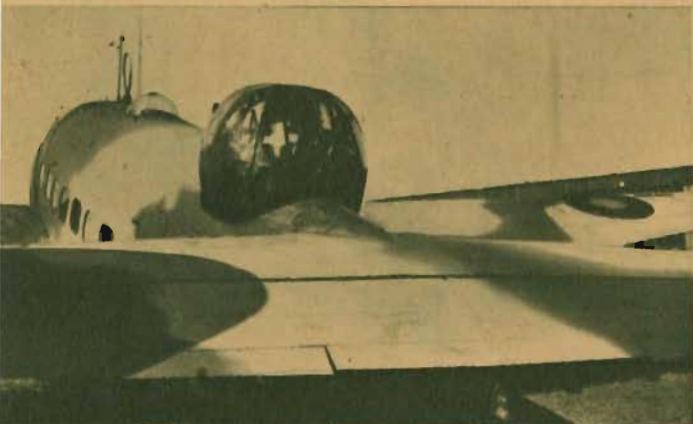




Det är inte bara »Flygande fästningar» och Liberatorplan, som på sista tiden landat på svenska fält. Här ses ett par bilder av en Lockheed Hudson, som tvingats ner på Göteborgsflottiljens fält vid Säve. Hudsonplanet vägrade i det längsta att landa men då vårt nya svenska jaktplan J 22 började gå mera aggressivt till väga fann Hudsonplanet besättning för gott att ge upp. Th en totalbild med Hisingens knallar i bakgrunden och nedan en bild bakifrån, där man får en god uppfattning av kanontornets placering.



## AKTUELLA BILDER



Den sista officersexamen på Ljungbyhed skrevs det om redan för ett år sedan. Då var man säker på att hinna flytta in i Uppsala tidigt i vår. Men kadettförläggningarna där hann inte bli klara och därför blev årets kadetter de sista, som färdigskolades över Söderåsens violettsskimrande bokskogar. Ovan överlämnar flygvapenchefen officersfullmakten till primus bland de 64 nya fänrikarna, N. E. G. Wachtmeister. Nedan storma de nya officerarna glada ut från F 5:s flygarhall.

**F**LYG inleder här en ny och intressant tävling som kommer att pågå i fem nummer av tidningen. Det gäller helt enkelt att på kupongen härnedan ange typbeteckning eller typnamn jämte tillverkarens namn på det flygplan som man håller på att montera på bilden härövan. Den först öppnade lösningen får en gratisprenumeration på FLYG på 1/1 år och andre och tredje man får vardera en halvårsprenumeration. Alla riktiga lösningar kommer emellertid att sparas och innehavarna av dessa — inga andra — få vara med om slutomgången där första priset består av 50:— kr. Till övriga priser där skall vi återkomma.

Lösningarna på den första omgången skall vara FLYG, Västmannagat. 69, Stockholm, tillhanda i fullt frankerade kuvert märkta »Montering 1» senast den 25 maj. Och så sätter vi igång!

## VILKET FLYGPLAN MONTERAS ?



FLYGPLANET SOM MONTERAS ÄR:

MONTERING NR 1.

Tillverkare

Namn

Typbeteckning eller typnamn

Adress

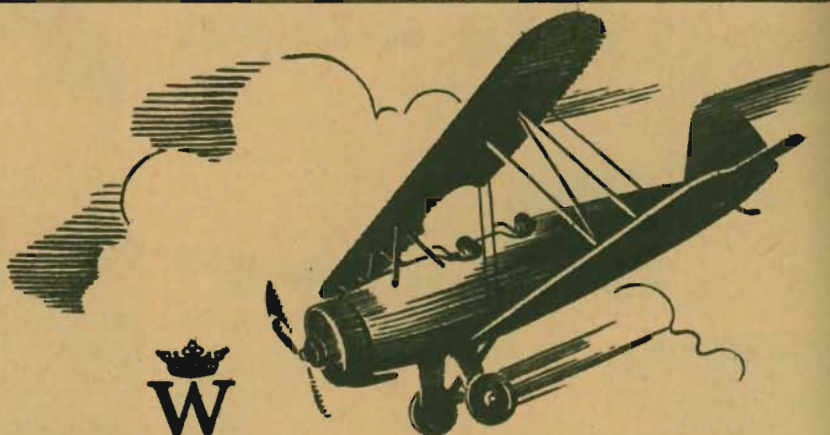
## LUFTFÄRDFÖRSÄKRINGAR

tecknas av följande till Den Nordiska Poolen För Luftfärdförsäkring anslutna bolag

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

### *Flyget väljer endast* **kvalitet**

Därför väljer också flyget våra speciallacker och -färger för flygplan och flygplandetaljer. De äro vetenskapligt och praktiskt utprovade och tillverkas under omutlig kontroll. På deras kvalitet kan man alltid lita!



**WEDEVÅGS BRUKS A.-B. VEDEVÅG**

*Försäljningskontor, Stockholm 16, Tel. 234630*

## En modern industri för precisionstillverkningar



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

VERKSTADSAKTIEBÖLAGET

**TIBO**  
ULVSUNDA

TELEFON VÄXEL: 256463 - 252223 - 252224

De, som syssla med förbränningsmotorer, känna numera väl till att kvaliteten på motorbränslet är av stor betydelse för driftsegenskaperna. Speciellt är detta fallet vid bränslen för flygmotorer. Sedan c:a 20 år tillbaka har det därför funnits en specialvetenskap, som kan sägas ha till uppgift att hålla utvecklingen på flygmotorbränslena i nivå med flygmotorutvecklingen.

## 1. Fordringar på flygmotorbränslen

Under de senaste årtiondena ha flygmotorbränslena undergått stora förändringar, vilka förorsakats av de ökade fordringar, som ställts på flygmotordriften. Man ansåg det tidigare vara viktigast att ett flygmotorbränsle bestod av lättflyktiga och lättantändliga produkter, vilket då vanligen sammanföll med att specifik vikten på bränslet skulle hållas låg. Redan vid förra världskriget blev det andra egenskaper, som bestämde flygmotorbränslenas kvalitet. Dessa egenskaper syfta till ökad verkningsgrad och driftssäkerhet hos motorerna. Den tidigare eftersträfvade låga specifika vikten blev nu av underordnad betydelse. Man strävar alltjämt efter att erhålla:

- ökad effektivitet på motorerna;
- ökad säkerhet vid flygning;
- minskade driftskostnader samt förenklad marktjänst.

Bränslenas medverkan till detta skall här i korthet avhandlas.

## Effektivitet på motorerna

Man strävar efter att flygplanen skola kunna ta mesta möjliga nyttig last samt att de samtidigt skola ha kort startsträcka, god stigningsförmåga och högsta möjliga flyghastighet. Bränslet kan i hög grad bidra här till, dock under förutsättning att de förbättringar, som i detta avseende göres hos bränslet, kunna tillgodogöras i flygmotorerna. De egenskaper hos bränslet, som därvid eftersträvas, äro knäckningsbeständighet, d. v. s. bränslet skall äga tillräckligt högt oktantal för resp. motorkonstruktion, högsta möjliga värmevärde och låg specifik vikt.

Ju högre oktantalet är, dess större är möjligheten att öka hästkraftantalet. Högt värmevärde och låg specifik vikt på bränslet medför minskad bränslevikt och ökad lastförmåga (nyttig last) eller också ökad startförmåga och flyghastighet. Möjligheterna att utnyttja höga oktantal på bränslen i motorer meddelas närmare under punkterna 2 och 6.

## Säkerhet vid flygning

Ett flygplan är i mycket högre grad än övriga motordrivna forskaffningsmedel beroende av sin motor under drift, enär ett motorfel i ett flygplan, till skillnad från motorfel i övriga motorfordon, vanligen medför stor risk för person- och materialskador. Det är därför absolut nödvändigt, att bränslet uppfyller föreskrivna kvalitetsfordringar, så att motorfel förorsakade av bränslet undvikes.

De vanligaste fordringarna på förgasarmotorbränslen och vad dessa fordringar innebära, skall här angivas.

a) Bränslets destillationskurva skall ligga inom vissa temperaturgränser (se pkt 3 nedan) samt helst äga jämnt förlopp. För att underlätta motorstart och acceleration fordras att första delen på kurvan överdestillerar vid jämförelsevis låg temperatur. Temperaturen får emellertid icke vara för låg för de först överdestillerade 10 procenten bränsle, då detta kan medföra att bränslets ångtryck blir för högt. Ångtrycket föreskrives vanligen ligga under 0,5 kg/cm<sup>2</sup>. Det har nämligen av erfarenhet visat sig, att högre ångtryck än detta kan, speciellt vid flygning på stora höjder, medföra ångläs i bränsleledningar, d. v. s. blockera bränsletillförseln till förgasaren.

Överdestillerar bränslet återigen vid för höga temperaturer, finnes risk för att allt för liten del av bränslet finfördelas och förångas i motor samt att en relativt stor del av de oförångade s k tyngre delarna av bränslet kondenserar på cylinderväggarna och icke delta vid förbränningen.

Den vid bilmotorer förekommande utspädningen av smörjoljan, förorsakad av att en del av de högre fraktionerna på bränslet föres ned förbi kolvarna till vevhuset, förekommer praktiskt taget icke vid flygmotorer.

Vid flygmotorer är oljeförbrukningen nämligen relativt stor — c:a 3 % av bränsleförbrukningen. Vid bilmotorer förekommer praktiskt taget ingen oljeförbrukning. Vid flygmotorer hinner det därför icke bli någon utspädning. Den bränslemängd, som per tidsenhet föres ned förbi kolvarna till vevhuset, torde dessutom vara betydligt mindre vid flygmotorer än vid bilmotorer, enär flygbränslen bestå av lättare fraktioner än bilbränslen. Dessutom förvärmas och finfördelas bränslet vanligen fullständigare i flygmotorer än i bilmotorer.

b) Bränslet skall vara rent d. v. s. fritt från mekaniska föroreningar så att risk icke förefinnes för blockering av bränslesystem. Bränslet skall vara fritt från olöst vatten, enär vatten, genom bl. a. frysning, kan blockera bränsletillloppet till förgasaren.

c) Bränslets fryspunkt föreskrives vanligen ligga under  $-60^{\circ}\text{C}$  (stundom förekommer även gränsen  $-50^{\circ}\text{C}$ ), d. v. s. över denna temperatur får iskristaller icke förekomma i bränslet.

d) Bränslet får icke äga korroderande och lösende egenskaper då de i bränslesystemet vanligen förekommande materialen, då även därigenom blockering av bränslesystemet, jämte förstöring av de angripna delarna, kan bli följden.

e) Hartshalten i bränslet får icke vara högre än 6 mg/100 cc. Man strävar efter att kunna hålla hartshalten under 3 mg/100 cc. För hög hartshalt i ett bränsle kan medföra så kraftiga hartsavsättningar i motors inloppssystem (i förkompressor, inloppskanaler till cylindrar samt inloppsventiler), att allvarliga motorstörningar kunna bli följden.

f) Oktantalet på bränslet skall vara minst det för resp. motortyp föreskrivna. För lågt oktantal på ett bränsle kan medföra allvarliga skador på kolvar och kolvringer.

Bränslen med oktantal över 77 äro vanligen tillsatta med mycket små mängder av det starkt oktanhöjande ämnet tetraetylbley, vilket emellertid trots neutraliserande tillsättningsmedel har starkt korrosionsbefordrande egenskaper på cylinderväggar, ventiler etc. Rörande blyets giftverkan hänvisas till pkt 6.

I detta sammanhang må även framhållas, att ju effektivare motorerna konstrueras, d. v. s. ju högre oktantal de byggas för, dess större blir påfrestningen på de aktiva motordetaljerna, vilket kan medföra en ökad risk för motorfel samt medför att gångtiden mellan översyner måste minskas. Detta, att åstadkomma motorkonstruktioner i vilka bränslen med höga oktantal kunna utnyttjas utan att ökad risk för motorfel uppstå och utan att en avkortning av gångtider mellan översyner behöva göras, är det viktigaste problemet inom flygmotortekniken. Detta avhandlas mera ingående under pkt 6 nedan.

Här må även beröras brandrisken, vilken speciellt förefinnes vid förgasarmotorbränslen. Man strävar därför efter att erhålla bränslen, som äro relativt svårantändliga, åtminstone under atmosfäriska förhållanden, varigenom man skulle avvärja flertalet av de eldsvådor, som uppstå i samband med flyghaverier.

## Driftkostnader (bränslekostnader)

Man strävar efter att få fram motorkonstruktioner, vilka kunna utnyttja bränslen med högt oktantal, emedan det därigenom även blir möjligt att minska bränsleförbrukningen per hästkraft. Med oktantalet ökar emellertid literpriset på bränslet. Det är därför angeläget att åtminstone till någon del kunna återfå de ökade literkostnaderna genom minskad förbrukning per hästkraft.

## Marktjänsten

Det som i detta sammanhang rör marktjänsten, gäller huvudsakligen — förutom att kunna bibehålla samt underlätta kontrollen av kvaliteten på ett bränsle — även att nedbringa kvaliteterna till ett fåtal samt att försöka få fram sådana kvaliteter, som icke försämrans under distribution, lagring och tankning.

Flygmotorbränslen kontrolleras vanligen före lagringen och med vissa tidsintervall under lagringen. Vid dylik kontroll analyseras bränslet, så att det är möjligt följa ev kvalitetsförsämring. Dessutom undersökes, att lagringscisterner, fat etc äro i fullgott skick. Vid distribution och tankning måste ändamålsenlig materiel komma till användning, så att hanteringen av bränslena icke medför onödigt besvär och bränslena icke förorenas eller på annat sätt försämrans eller förstöras.

För bränslen, avsedda för Otto-motorer med direkt insprutning, gäller i huvudsak vad ovan sagts om bränslen för förgasarmotorer. Här torde man dock kunna mildra fordringarna på bränslets

När



freden kommer

Civilflygets utveckling efter kriget är dagens mest aktuella samtalsämne i flygintresserade kretsar. Mellan optimistens fantastiska förhoppningar och pessimistens snäva beräkningar rymmes 10.000-tals civilflygplan och flygare, 100-tals flygplatser och många år i tiden.

Alla äro emellertid ense om, att lufttrafiken går emot en utveckling av oerhörd omfattning. Transoceanalånglinjer komma att kompletteras av finmaskiga inlandslinjer och flygdroskor. Sportflygarna får man räkna i tusental.

Liksom bilförsäkringen gått hand i hand med bilismen kan man vänta, att flygförsäkringen kommer att följa civilflyget. För försäkringsbolagen gäller det att smidigt anpassa försäkringsformerna efter de nya samfärdsmedlens behov. Genom en nära kontakt med flygföretag och flygare söker Fylgia i sin mån bidra till, att flygförsäkringen skall bli, vad den bör vara — ett verksamt stöd för civilflygets sunda utveckling.

Vi erbjuda Eder i dag en god försäkrings-service genom en utbredd ombudsorganisation. När freden kommer och civilflyget sätter i gång på allvar, skall Fylgia och dess ombud också stå väl rustade att taga hand om Edra försäkringsfrågor.



FÖRSÄKRINGS-AKTIEBOLAGET  
**FYLGIA**

destillationsegenskaper, d v s en förskjutning till högre destillat kan göras. Därigenom torde den ovan nämnda brandrisken även kunna förminskas något.

## 2. Oktantal

Oktantalet på ett bränsle giver ett mått på hur knockningsmotståndskraftigt bränslet ifråga är. Ju högre oktantalvärdet är på ett bränsle dess mera motståndskraftigt mot knockning är bränslet d v s arbetstrycket kan genom höjt kompressionsförhållande och förkomprimering succesivt ökas med ökat oktantal, utan att knockning uppträder.

Oktanbestämningar utföras i speciella en-cylinderprovmotorer (CFR- eller IG-motorer). Oktantalvärdesskalan kan sägas ha ett visst sammanhang med kompressionsförhållandet, vilket kan varieras under gång på dylika motorer.

Vid oktanbestämningar inregleras motorn vid knockningsgränsen på sådant sätt att bränslen med t ex oktantalvärdet 25 giver samma knockningsintensitet som en blandning av 25 % iso-oktan och 75 % normal-heptan samt bränslen med t ex oktantalvärdet 80 som 80 % iso-oktan och 20 % normal-heptan.

Det har emellertid visat sig, speciellt vid högre oktantalvärden (över c:a 90), att olika slag av bränslen trots samma oktantalvärde enligt bestämning i dylik motor, kunna uppvisa rätt betydande avvikelser på detonationsegenskaperna i en flygmotor. Detta förhållande försvårar den exakta bestämningen av bränslenas knocknings- eller detonationsintensitet i oktantalgraderingen. Enligt den senaste amerikanska metoden (A. S. T. M. D. 614-42 T) anses det emellertid vara möjligt företa tillräckligt noggranna bestämningar av olika bränslenas oktantalvärden. Enligt denna sista metod användes såsom knockningsindikator ett temperaturmätningssinstrument i stället för det tidigare tryck-membraninstrumentet med »hoppande pinne»<sup>1)</sup>.

För att erhålla en jämförelsegrund för knockningsintensiteten på bränslen, vilkas oktantalvärden ligga över iso-oktans d v s över 100, har man på senare tid i USA utarbetat en metod vid vilken iso-oktan + successivt ökad mängd tetraetylbley giver en fortsättning på oktantalvärdesskalan. Det är tydligt att en bestämning av oktantalvärden över 100 enligt denna metod kan ge väsentligt avvikande värden gentemot enbart extrapoleringsmetoden.

Gradering av knockningsintensiteten över 100 oktantal skulle även kunna utföras på följande sätt:

Vi tänka oss att i stället för iso-oktan i normal-heptan t ex trimetylbutan i normal-heptan användes vid knockningsintensitetsgraderingen. Därvid erhålles en 100-graderad skala i trimetylbutanvärden mellan normal-heptan och 100 % trimetylbutan. Skulle det därvid t ex visa sig att iso-oktan hade trimetylbutanvärdet 85, så skulle man även kunna säga att trimetylbutan ungefärligen hade oktantalvärdet  $118$  (d v s  $\frac{100}{0,85} = 118$ ).

För närvarande har man emellertid i USA överenskommit, att oktantalgraderingen över 100 skall få sammanhånga med den effektökning från 100-oktantal som är möjlig, innan knockningsgränsen uppnås. Erhåller man t ex 25 % ökning med ett provbränsle gentemot 100-oktantal bränsle, så säges provbränslet äga oktantalvärdet 125.

I NÄSTA NUMMER fortsätter ingenjör Mörtzell sin artikel med en redogörelse för det svenska flygväpnets levnadsbestämmelser för flygmotorbränsle, utvecklingsgången vid nya, oprövade bränslen, oktantal kontra motorkonstruktion etc.

## ''Hemmagjord'' syrgasmask mot kyla

En amerikansk tandläkare på den italienska krigsskådeplatsen som varit villig att tjänstgöra som sin egen »försökskanin» har på 8000 meters höjd provat sin nya uppfinning för eliminering av bombplanbesättningarnas frostsador i ansiktet. Kapten Gordon Sanctuary tillbringade över två timmar framför ett öppet fönster i en flygande fästning genom vilket en vind lika kall som vid nordpolen svepte in. I stället för den reglementsenliga syrgasmasken, som lämnar ungefär 1/4 av bärarens ansikte blottat, hade den 29-årige tandläkaren en »hemmagjord» mask som fullständigt täckte ansiktet. Sanctuary säger själv att masken fungerade till hans stora belåtenhet. Den nya masken är en kombination av en vanlig syrgasmask samt två olika typer av gasmasker som användas av de amerikanska trupperna.

<sup>1)</sup> Se Teknisk Tidsskrift, häft 29, 1936, E. Norlin och A. Mörtzell.



### Ny uoff-förb-ordf



Flygstationsmästare **H. C. Friberg** valdes till Svenska Underofficersförbundets ordförande vid den kongress underofficerna hade i Stockholm den 3/4-6/4.

Flyg gratulerar både Underofficersförbundet och den nye ordföranden.

### F 2 i högvakten

Den 18 april fick Kungl Roslagens flygflottilj äran att övertaga högvakten på slottet. Det är emellertid inte första gången flyget går högvakt. Redan den 24 febr. 1928 svarade F 2 första gången för vakt-hållningen där, men då gick man under namnet 2:a flygkåren. Nedan en bild från uppmarschen och infällt vaktchefen fänrik H. Neij och hans ställföreträdare serg. N. O. Olsson, i handbolls-kretsar känd under namnet »Doggen».



### Ny ABA-kapten

Aerotransport har till flygkapten från den 1 april utnämnt **Torsten Boltstern**. Han är den elfte av ABA:s nuvarande piloter med flygkaptenens rang och har varit anställd i ABA sedan den 1 september 1937. Dessutom är han löjtnant i flygvapnets reserv. »Boltstern», som är född 1913 i Skåne, har 534 736 flugna kilometer bakom sig i ABA:s tjänst. Det motsvarar något mer än 13 jordruntflygningar kring ekvatorn.

För att bli flygkapten i Aerotransport måste man ha uppnått minst 3 000 flygtimmar och varit trafikflygare minst fem år.



### Flyget fäktar

Östgöta flygflottiljs Idrottsförenings framgångsrika och energiska fäktsektion stod den 1 och 2 april som arrangör för de största fäktävlingar på värja, som hittills — om man undantar SM — ägt rum i landet.

I lagtävlingen ställde 18 lag upp. Flyget representerades förutom av svenska mästarerna från F 3 av ett lag från F 13 och ett från F 1. Västeråsflygarna avancerade överraskande till semifinalomgången genom att först slå ut I 4, lag 1 och därefter i andra omgången sensationellt besegra starka I 6 med 5-3. De fäktade ypperligt även i semifinalomgången, men konkurrensen av F 3 och KA 1 blev dem dock där för svår. F 13 slogs redan i första omgången ut av T 1 och Kustflottan.

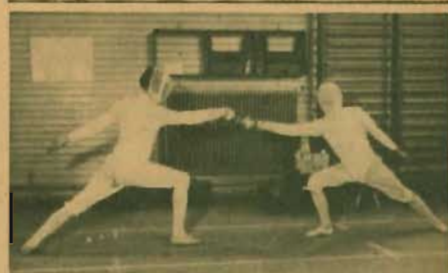
Till finalen kvalificerade sig F 3, A 2, KA 1 och I 1. I finalomgångens första match hade F 3 ingen större svårighet att besegra I 1 med 6-3. Nästa match mellan A 2 och KA 1 slöt coup double. KA 1 vann därefter över F 3 med 5-3 och A 2 med hela 8-1 över I 1, som dock i näst sista matchen rehabiliterade sig genom seger över KA 1. Före sista matchen mellan F 3 och A 2 var alltså ställningen den, att samtliga finalag hade en seger vardera. Den mycket spännande avslutningsmatchen slöt med seger för A 2 med 4-2. Härigenom fick prislistan följande utseende: 1) A 2, 2) KA 1, 3) F 3, 4) I 1.

Den individuella fäktningen hade delats upp i en senior- och en juniortävling. 35 seniorer och 22 juniorer ställde upp. Seniorerna fäktade först en kvalificerande om-



Till flygdirektörer av 2:a graden i flygvapnet ha utnämnts flyglagenjörerna av 1:a graden vid flygvapnet O. E. Thunell och B. K. O. Lundberg.

Till löjtnanter vid flygvapnet ha utnämnts fänrikarna R. G. Svartengren, D. Stenberg, P. G. Hedberg, U. G. Brämning, S. O. Olin, C. J. S. Lothglus, N. F. K. Palmstierna, S.-E. Alm, E. A. Holm och L. O. G. Hansson.



**Hultgren, F 3, t h och Carleson, KA 1, i het dust.**

gång på 6 poulér. De tre bästa i varje gingo vidare till semifinalen. Den stora överraskningen var att lagkaptenen Bengtsson i lördagens segrarlag A 2 blev utslagen i andra poulén. I övrigt gingo favoriterna vidare. Bland dessa var Tollbom och Hultgren, F 3 samt Oterdahl, F 13. De båda förstnämnda gingo också vidare till finalen men bäste man, Tollbom, kom först på 7:de plats.

Suverän i finalen var den kände fäktaren, femkamparen och simmaren Rolf Juhlin, Kustflottan, vilken vann samtliga sina matcher utom en. På andra plats kom något överraskande lille snabbe Hellsten, A 2. Tredje t o m sjätte man hade vardera fyra segrar, varför antalet mottagna stötar fick avgöra. Ordningen blev Carleson, KA 1, Sandvall, KA 1, Lautman, KA 4 och Hultgren, F 3.

I juniorenas tävling kvalificerade sig bl a Ahlund och Personne, F 1, till finalen. Ahlund vann klassen med 4 segrar sedan han i sin sista match säkrat slutsegern genom vinst över Gelin, T 1. Andra och tredje platserna belades av skåningarna Andersson och Lindoff, I 6. Kem.

Nedan fr h kapt Ahlund, kapt Edlund och löjtn Personne, F 1, löjtn Cornelius, löjtn Hultgren och kapt Tollbom, F 3.



## MEKEN SOM MÅSTE FLYGA

Forts. fr. sid. 12.

ner handen i sidfickan på sin genomsura vapenrock men drar med en grimas upp en sörjig massa av upplöst choklad och staniolpapper. Hon skrattar lågt och vänder sig till honom.

— Ni tycks visst vara lik alla andra karlar, tror jag. Trodde ni att chokladen skulle vara ätbar efter allt den fått vara med om? Är ni flygare alltid lika praktiska? tillägger hon med ett försök till koketteri.

Flygare — återigen ett stick som känns. Han svarar inte utan vänder sig från henne och stirrar ut i mörkret.

— Inbilla er inte att ni fått vara med om något så romantiskt som att bli räddad av en flygare. Alla hans komplex kom tillbaka. — Ånej, tillägger han hänfullt, så roligt skall vi inte ha. Mitt jobb — det är att drälla omkring i en lortig overall och sköta om kärorna så att andra kan flyga dom. Nu vet ni det!

— Var det bara en som kunde flyga det här planet i dag, frågade flickan.

— Nä, dom var två, erkänner han. Än sen då?

— Varför hoppade just ni då.

— Hörnu fröken, inget snack, tar Olin i med hetta. Chefen är befälhavare i kärnan, och han får inte lämna det!

Han överger ämnet och frågar: Fryser ni mycket? Vi måste vara försiktiga med veden. Det är många timmar än till gryningen, och då först kan vi vänta hjälp.

— Inte så mycket. Men jag tror att jag har feber.

Han tar varsamt hennes hand och lägger fingret på pulsen.

— Lite feber, sa ni. Ni har hög feber, säger han oroligt och tittar på henne.

De glansiga ögonen och den högröda färgen på hennes kinder bekräftar att han har rätt. Han flyttar henne försiktigt närmare elden, och gör det så bekvämt som möjligt för henne.

— Lever era föräldrar, frågar hon plötsligt efter en stunds tystnad.

— Nej, kommer det kort från Olin.

— Mina är också döda. Då kanske ni också vet hur det känns att vara ensam, säger han allvarligt.

— Jag har aldrig tänkt på det. Jag har alltid haft jämt jobb med att sköta mej själv. Jag vill komma fram och försöka bli något.

— Vad tänker ni bli?

Han svarar inte.

— Jag gjorde er väl inte ledsen?

— Nej, inte alls, ni bara avslöjade mej. Jag är en sån narr att jag inbillar mej att bli flygare med tiden. En sån där tjugigosse som ni kanske sett på film nån gång, tillägger han med ett försök att vara ironisk.

Flickan låtsas inte om hans tonfall.

— Jag tycker det är rätt, svarar hon. Vi är tydligen i samma båt ni och jag. Jag studerar musik, och min dröm är att en gång få bli en skicklig konsertpianist. Men det är många år kvar dit ännu. Och för den som är ensam och utan hjälp känns slitet dubbelt svårt.

Kylan, det första varslet om gryningen kommer. Vinden har nu alldeles lagt sej. Himlen är i det närmaste klar. I fjärran kan han förnimma en svag flamma av gult. Det är solen. Elden är utbrunnen och han

börjar frysa i sin tunna skjorta. Och så börjar flickan yra. Lösryckta ord, som han till en början inte förstår. Men så småningom börjar hon i osammanhängande ord fantisera om kantringen. Hon genomled på nytt alla själskvalen, när flygplanet kom och gick, utan att lämna henne hjälp, fasan, när de sista krafterna försvann, när hon maktlöst sjönk — vattnet slog ihop...

Han trycker henne hårdare intill sig i en oklar föreställning att det skall lugna henne och kanske återföra henne till verkligheten, men resultatet blir rakt motsatt. Hon börjar kämpa mot av alla krafter och skriker av fasa. Hjälpöst ger han efter medan svetten pärlar på hennes panna. Hennes hud är brännande het.

— Varför kommer ingen?

Hans oro växer för varje minut som går. Natten är slut. Det har varit ljust en god stund. Han kan se ända ned till grynnorna långt syd på, där brotten kastas i höjden. Hade någon maskin beordrats ut, måste den redan vara igång på söklinje. Positionen hade ju varit fullt klar. Varför i herrans namn syntes då ingen maskin? Hade B 3:an störtat på hemvägen? I regnet och tjockan var ju allt möjligt. Var det nu så, då hade ju ingen människa reda på var man skulle söka — kanske ingen ens visste att han hoppat. Det kunde ju dröja flera dygn innan någon upptäckte dem på skäret. Och då — ja då var flickan och kanske han också död. —

Nej, det här dög inte.

Han lägger hennes huvud försiktigt ned i sanden. Benen har domnat av och han huttrar av köld. Efter en sista blick på flickan börjar han halta upp mot skärets topp.

(Forts. i nästa nr.)



Några av våra tillverknings.

## "MOTOR-MANDIN"



Vi tillverka alla slag av flygmotordetaljer.

Specialitet: Flygmotorrevideringar. Leverantörer till Flygvapnet och civila flygföretag.

BRÖDERNA MANDINS MOTORVERKSTÄDER AB • NORRKÖPING



## FLYGMOTORER

Ny aktuell hermodskurs under utarbetande av chefskonstruktören vid Svenska Flygmotor AB, Trollhättan.

Begär prospekt med närmare upplysningar om våra flygtekniska kurser.

Jag rekviderar härmed prospekt med alla upplysningar om Hermods flygtekniska kurser.

Namn .....

Bostad .....

Postadr. .... Flyg 10

HERMODS KORRESPONDENSINSTITUT  
Slottsgatan 24, Malmö

# SEGELFLYGETS ORGANISATION 3

## Utbildningens planläggning

Utbildningsverksamheten inom en segelflygggrupp torde i allmänhet omfatta utbildning av segelflygare t o m segelflygcertifikat. Högre segelflygutbildning motsvarande Allebergsskolans D- och E-kurser är, såsom redan tidigare framhållits, knappast tänkbar med hänsyn till att en klubb med all sannolikhet icke kan tänkas förfoga över de betydande resurser i fråga om personal och materiel som kräves för en sådan utbildning. Denna utbildning är dessutom förknippad med så stora kostnader att det är otänkbart att kunna täcka dem med enbart kursavgifter och några inkomster från annat håll för att täcka ett sådant underskott i driftsbudgeten lär en klubb knappast kunna räkna med.

För att kunna bedriva utbildningen rationellt och med minsta möjliga kostnader måste den planläggas så omsorgsfullt som möjligt. Det är alldeles givet att oförutsedda händelser kunna inträffa och att de uppgjorda planerna på grund härav icke kunna följas. Man måste emellertid ha en viss linje att arbeta efter och ett visst mål att sträva emot, annars få de flesta åtgärder karaktären av hugskott. För att kunna göra en något så när tillförlitlig kostnadsberäkning av verksamheten är en ordentlig plan absolut nödvändig.

För att visa hur man lämpligen kan gå till väga kan följande exempel väljas. Anta att en klubb för sin verksamhet disponerar sön- och helgdagar hela året om, lördagseftermiddagar under tiden 15 april — 2 september samt vardagskvällar under tiden 8 maj — 11 augusti. Gränserna för ifrågasvarande tidsperioder äro valda med hänsyn till de i almanackan angivna tidpunkterna för solens nedgång. För glidflygutbildningen användes bilstart och för segelflygutbildningen vinschstart. Det fält som står till förfogande medger att ett glidflygplan och ett segelflygplan samtidigt äro i verksamhet med växelvisa starter. Nedanstående program är tänkbart för flygutbildningen:

Kurs	Tid	Antal dagar	Antal elever	Antal starter per dag
GS <sub>1</sub>	1/1 — 30/1	7	6	25,7
GS <sub>2</sub>	6/2 — 19/3	7	6	25,7
GS <sub>3</sub>	25/3 — 10/4	7	7	30,0
GS <sub>4</sub>	15/4 — 7/5	7	8	34,3
GS <sub>5</sub>	13/5 — 20/5	6½	8	36,0
GS <sub>6</sub>	3/6 — 25/6	7½	9	36,1
GS <sub>7</sub>	1/7 — 30/7	7½	9	36,1
GS <sub>8</sub>	5/8 — 3/9	7½	8	32,0
GS <sub>9</sub>	10/9 — 22/10	7	7	30,0
GS <sub>10</sub>	29/10 — 10/11	7	6	25,7
GS <sub>11</sub>	17/11 — 6/1	7	6	25,7
Summa		78	80	30,8

Kurs	Tid	Antal kvällar	Antal elever	Antal starter per kväll
GK <sub>1</sub>	8/5 — 2/6	18	6	10,0
GK <sub>2</sub>	5/6 — 22/6	14	6	12,9
GK <sub>3</sub>	26/6 — 14/7	15	6	12,0
GK <sub>4</sub>	17/7 — 11/8	20	6	9,0
Summa		67	24	10,7

Kurs	Tid	Antal dagar	Antal elever	Antal starter per dag
SS <sub>1</sub>	1/1 — 20/2	10	8	16,0
SS <sub>2</sub>	27/2 — 10/4	11	8	18,2
SS <sub>3</sub>	15/4 — 21/5	11	8	18,2
SS <sub>4</sub>	27/5 — 25/6	10	8	20,0
SS <sub>5</sub>	1/7 — 13/8	10½	8	19,1
SS <sub>6</sub>	10/8 — 15/10	10	8	16,0
SS <sub>7</sub>	22/10 — 24/12	10	8	16,0
Summa		72½	66	17,7

Som synes är utbildningen planerad att äga rum i till tiden begränsade kurser med ett visst antal elever i varje kurs.

GS = glidflygkurs på söndagar och lördagseftermiddagar, GK = glidflygkurs på vardagskvällar. Dessa kurser kunna antingen vara blandade glidflygkurser eller rena A- respektive B-kurser. Kombinerade kurser äro att föredraga ur den synpunkten att nybörjarna ha en viss nytta av att se de mera försigkomna elevernas övningar samt att på övningsplatsen vara tillsammans med sina med hänsyn till utbildningsstadiet äldre kamrater. Å andra sidan går skolningen något långsammare härigenom, då man måste byta lina flera gånger än då man har kurser med endast en kategori elever. I medeltal torde man kunna räkna med 30 bilstarter per elev oavsett om utbildningen gäller A- eller B-diplom. I detta sammanhang kan påpekas att man icke bör släppa en elev utan tidigare utbildning med mindre än han gjort 25 starter för A-diplomet och 30 starter för B-diplomet. Variationen i antalet dagar för de olika kurserna beror på en strävan att få något så när sammanhängande perioder, vilket framgår av almanackan för år 1944 studeras. Antalet elever varierar med hänsyn till dels den tid som står till förfogande, dels årstiden. I kolumnen längst till höger angives det beräknade medeltalet starter per dag. Observeras bör att hänsyn tagits

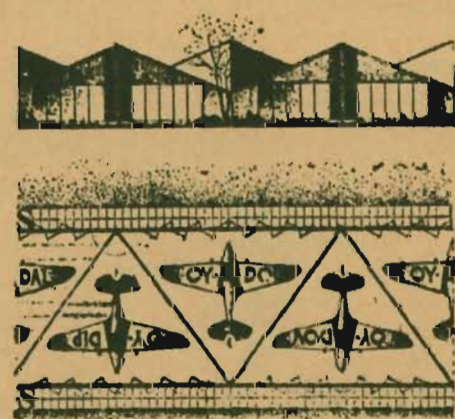
till att flygning på grund av dåligt väder icke kan ske en del dagar, varför maximala antalet starter för de dagar då flygning är möjlig ligger avsevärt högre än det angivna medeltalet.

SS = segelflygkurser på söndagar och lördagseftermiddagar. SS<sub>1</sub>, SS<sub>6</sub> och SS<sub>7</sub> äro avsedda som omskolningskurser, d v s målet är att bibringa eleverna sådana färdigheter i förändrat av övningssegelflygplan att prov för C-diplom respektive S-certifikat kunna avläggas då väderleken så medger. En sådan omskolningskurs har beräknats omfatta minst 20 vinschstarter med glid och segelflygplan. Övriga kurser äro avsedda att även innefatta provtagning och ha förutsetts omfatta minst 25 vinschstarter med glid- och segelflygplan.

Programmet för glidflygkurserna innebär att sammanlagt 104 elever kunna utbildas till A- eller B-diplom. Godtar man de proportioner som angivits i planerna för den statsunderstödda segelflygverksamheten skulle prov för 70 A-diplom och 34 B-diplom kunna avläggas under året. Under samma tid skulle 56 C-diplom kunna erövas. Detta är ju ett alldeles för stort antal i förhållande till antalet B-diplom. Kan proportionen mellan C-diplom och B-diplom beräknas bli densamma som mellan B- och A-diplom borde antalet C-diplom bli 17. Nu får man kanske räkna med ett något högre antal här. För att under alla förhållanden åstadkomma jämvikt kan man emellertid låta B-utbildningen delvis ske med vinsch. Viss tid av den för segelflygkurser disponibla tiden kan också tagas i anspråk för fortsatt segelflygtränning. Hur denna utjämnning skall ske kommer icke att här närmare diskuteras, då det dels är beroende på de lokala förhållandena, dels är en relativt enkel sak sedan man en gång gjort upp en preliminär plan på ovan angivet sätt. I fortsättningen förutsätts sålunda de möjligheter till segelflygning som finnas kvar sedan utbildningsbehovet är täckt bli utnyttjade för fortsatt segelflygtränning.

Nästa artikel behandlar personal- och materielbehovet samt planläggningen av teoretiska kurser och byggverksamhet.

## Hangarer i radhusform



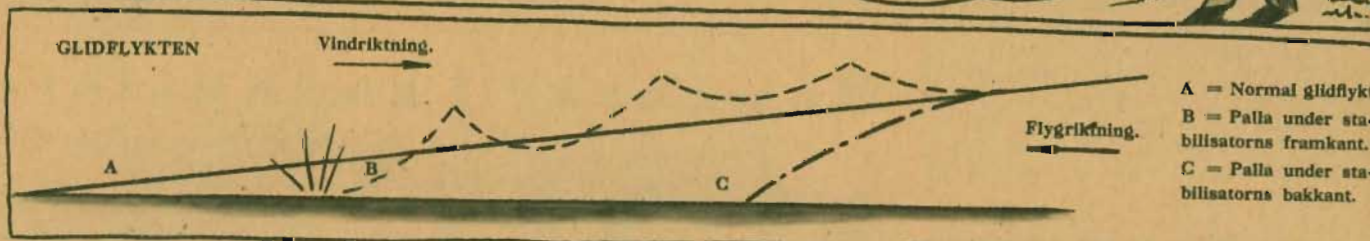
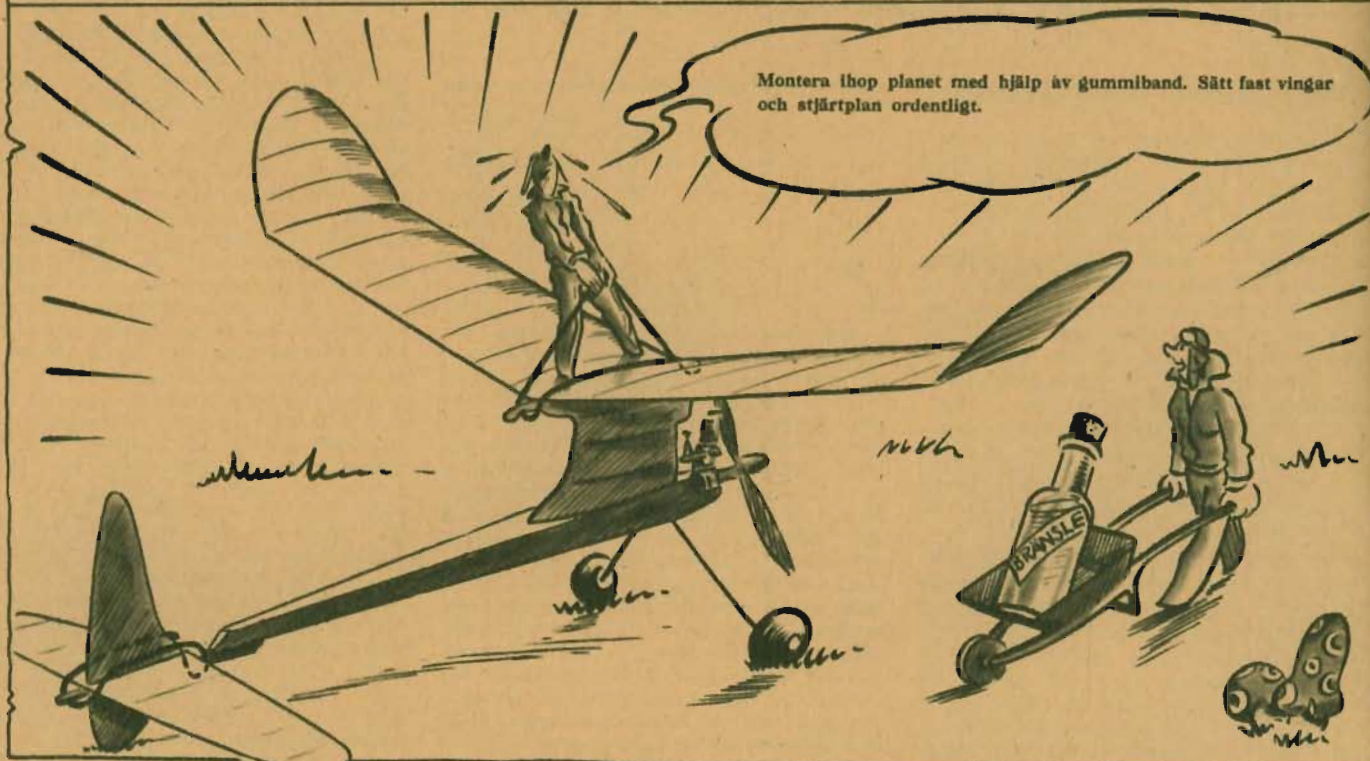
gar byggd efter samma principer som radhusen.

På detta sätt får man en så pass liten spännvidd att byggnadskostnaderna rätt avsevärt förbilligas. Enligt den danske arkitekten skall hangarerna byggas i triangelform och byggnadsmaterial är korrugerad eternit på stomme av trästolpar och sparrar. Golvbeläggningen utgöres av ett 20 cm tjockt trumlat lager av slagg, direkt på den — förut utdikade — marken.

Varje hangartriangel beräknas ge rum för ett flygplan av den typ, som antas bli mest vanlig. Den får en spännvidd vid framkanten av 11 m, ett djup av 8 m och en största höjd av 9 m. Utvändigt har man tänkt sig en målning i silvergrått, brunt och blått medan taket, som också täckes av korrugerade eternitplattor, bibehåller sin silvergrå färg.

Framsidan skulle byggas av eternit, som målas brun, medan trädörrarna bli blå och karmar och avloppsrör målas vita. Dörrarna utföres i sveck, och den danske arkitektens konstruktion gör dem så lättlöpan- de att ett barn skulle kunna hantera dem. Projektet låter onekligen rätt tilltalande.

Privatflygets hangarfråga är en mycket svårlost sak, inte minst på grund av de relativt höga kostnaderna. I Danmark föreligger nu en lösning som ser bra ut. Den är utarbetad för Dansk Motorflyver Unions räkning av arkitekten Sv. Bøgh-Andersen, som tänker sig en standardhan-



Genom att palla under motorns fram- eller bakkant med tunna fanérbitar kan man trimma in stigningsvinkeln till den bästa möjliga.

Skiss till pallning..... →

TRITAT OCH BERÄTTAT AV!  
Ryön Karlström



# "LÖWEN" ÄR FLYG-44-BITEN

Jag har aldrig tidigare riktigt förstått hur man i Amerika kunnat göra sådana fantastiska tider med bensinmotor-modeller som t ex 4-5 min med en motortid av 20 sek. Och ännu mindre har jag begripit hur man fått en sådan modell att stanna kvar en eventuell termikblåsa. Denna uppfattning fick jag nämligen av bensinmotor-modeller på Agatons FLYG-44 på Gotland 1942, då jag för första gången såg bensinmotor-modeller flyga. Visserligen var det intressant att se de små motorerna arbeta men flygförmågan imponerade inte alls. Glidflykten var ju kortare än motortiden.

Andra tankar fick jag om bensinmotor-modeller när Agatons FLYG-44 kom till världen. Första gången jag såg den fick den en plats i mitt hjärta och redan innan jag såg den flyga förstod jag att det måste finnas en hel del »krut» i den modellen. Mina förhoppningar svek inte. Modellen steg alldeles lagom. Det var inte den där raketliknande starten, då man knappt lägger märke till modellen, utan den steg relativt långsamt, ungefär som en gummimotormodell och erhöll en relativt god höjd. Sedan kom glidflykten — det är den som gör modellen så suverän. Den har absolut lika gott glid (jag menar detsamma som sjunkhastighet när jag talar om glid) som en segelmodell. Flykten var kanske något snabbare. FLYG-44 är relativt kursstabil, jag skulle för min del vilja ha den att kurva lite bättre, men trots detta verkar den termikkänslig.

Det märks tydligt att Agatons konstruktion är påverkad av de amerikanska bensinmotormodellerna. Det är i synnerhet experten Charles Goldbergs fenomenala modeller som varit förebild. Agatons modell är dock mycket förenklad och det finns inte något invecklat i dess konstruktion. Några svårigheter i bygget torde den inte alls välla. Modellen är en enkel och god nybörjarmodell men samtidigt en syn-

**»Första gången jag såg den, fick den en plats i mitt hjärta», säger Löwen-Åberg om FLYG-44 som står på bilden t h. Ritningarna till planet är nu klara.**

nerligen suverän tävlingsmodell. Den är relativt liten och därför lätt att handskas med vid otjänlig väderlek, vilket särskilt visade sig vid uppvisningen på Skarpnäck för en tid sedan, då det blåste så hårt att det var svårt att flyga med segelmodeller.

En del kommer nog vid första anblicken av FLYG-44 att tycka att den är ful men den åsikten varar säkert inte länge. Det är kanske den höga baldakinen som kommer att oro iakttagaren men det har visat sig att en modell försedd med förbränningsmotor absolut måste vara parasollvingad för att den skall uppföra sig någorlunda hyggligt i luften. En förbränningsmotor stannar nämligen plötsligt och eftersom modellen då befinner sig i stigning kommer den ofellbart i stall, om man inte har något medel som motverkar denna tendens. Parasollvingen har just den verkan att den, när motorn plötsligt stannar, rätar upp maskinen.

Vingbelastningen har kunnat hållas mycket låg tack vare den enkla konstruktionen och den stora vingytan. Den låga vingbelastningen är emellertid inte det enda som ger modellen det goda glidet, utan även den goda profilkombinationen spelar sin roll. Vingprofilen är nämligen den »gam-

la hederliga Clark Y. Det behövs ju inte någon vare sig tunn eller spetsig profil på denna ving, som har mycket litet sidoförhållande. Det heter ju enligt den framstående tyske teoretikern Schmitz att en modell flyger i förmånligare reynoldskt tal för det första om vingprofilen är tunn och välvd, för de andra om vingdjupet är stort och för det tredje (i en del fall) om vingbelastningen ökas. Om stabilisatorn kan man säga att den inte har någon profil alls. Den är nämligen alldeles platt. Det har i flera fall visat sig att en sådan stabilisator gjort modellen lätttrimmad.

I en nyutkommen modelltidskrift läste jag att motorn trots ihärdiga försök av konstruktören Pinotti icke visade den ringaste tendens att vilja gå. Jag tycker tvärtom att motorn hittills visat sig vara lättstartad. Man behöver ju bara slå propellern runt några gånger, så är motorn i gång. För att inte tala om hur lättstartad själva modellen är. Man nästan lider av att se hur »världslöst» Agaton slänger i väg sin modell — när han inte låter den starta från marken — men den stiger alltid finfint. Men Agaton har ju vanan inne och vet hur han skall handskas med sin modell.

Jag är fullständigt FLYG-44-biten och har när jag sällskapat med folk visat en mycket svår tankspriddhet, beroende på att jag inte tänker på något annat än den tid då jag själv flyger med min FLYG-44!



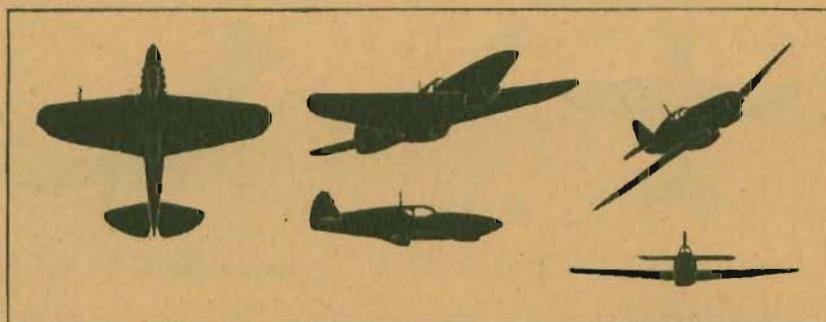
## BENSINMOTOR

för modellflygplan (event. beg.) önskas köpa. Svar med uppgift om pris m. m. till »Jepp» d. t. k., f. v. b.

## FJÄDRANDE GUMMIHJUL TILL FLYG-44

Diam. mm.	25,30	35,40	45,50	60	70	80	90	100
Pris per par	1:—	1:50	2:—	3:—	4:—	5:—	6:—	7:— kr.
plus porto från	EMTA, Säterby, HAVERÖVALLEN							

KLIPP HÄR!



Ryskt, enmotorigt, lågvingat jaktflygplan.  
Motor: 1 st. AM-35 A, 12-cyl., vältskkyld V-motor på 1.200 hk, utrustad med »two-speed» kompressor.

Besättning: 1 man.  
Beväpning: 1 st. 20 mm akan. och 2 eller 8 ksp.



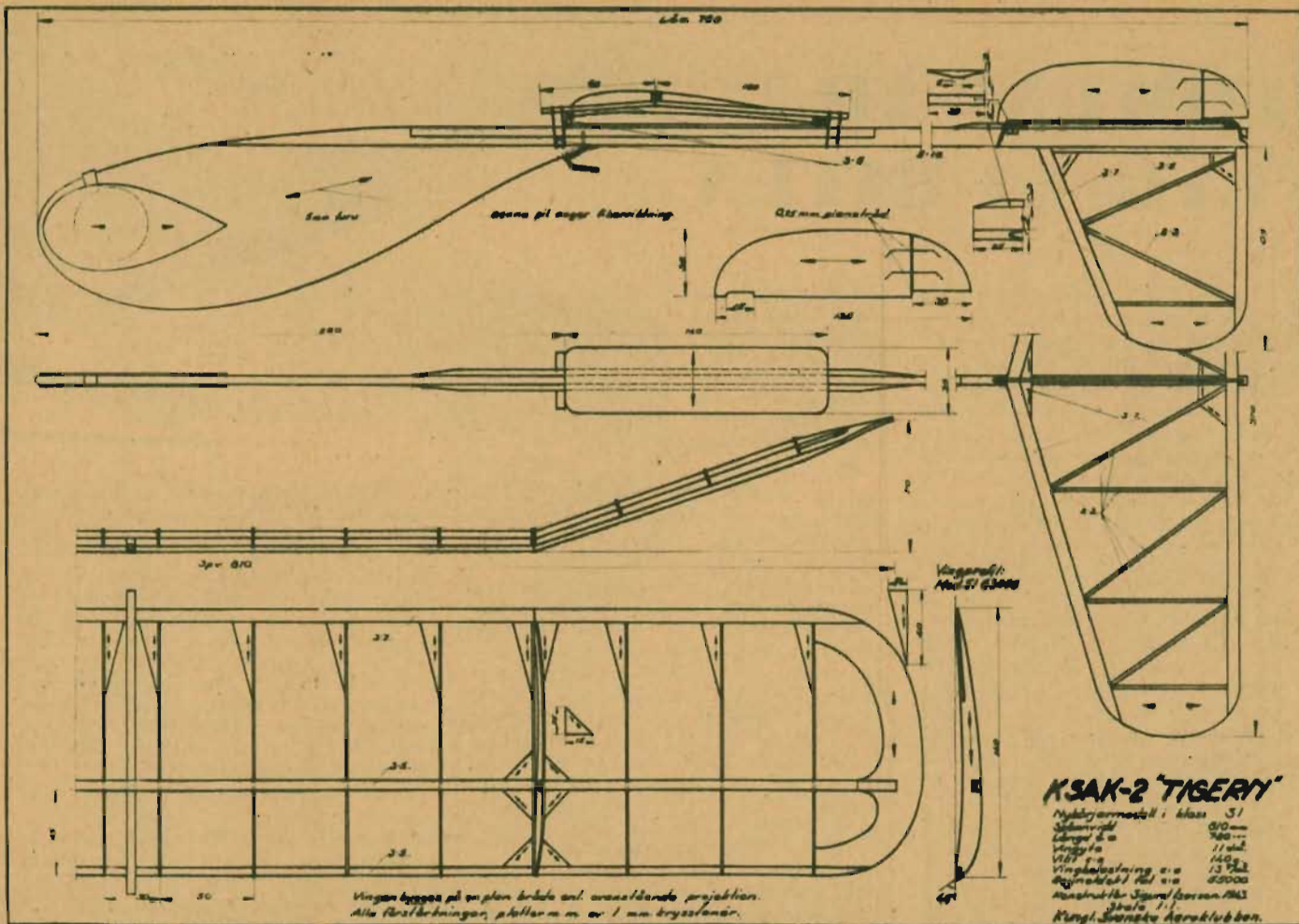
Spännvidd: 11,50 m.  
Längd: 9,75 m.  
Höjd: 3,05 m.  
Vingyta: 27,27 m<sup>2</sup>.  
Maxhastighet: 570 km/t.  
Flygsträcka: 1.100 km.

Härmed rekquirerar jag ritningarna till FLYG-44 att sändas mig mot postförskott kr 3:50.

Namn

Adress

Skriv tydligt!



**SIGURD ISACSON**

# KSAK-2 "TIGERN"

ENHETSMODELL I KLASS S1

**KSAK-2 "TIGERN"** publiceras nu som ett exempel på utnyttjandet av förut i artikelserien publicerade teorier. Observera det låga lateralplanet, den höga startkroken samt profilen, en modifierad S 1 63008 (tidigare version). Alla, som frågat efter "TIGERN" har här ritningen.

Modellen är utarbetad 1943 med ledning av erfarenheter från byggkurser och ett stort antal försök och beräkningar, som konstruktören gjort speciellt för de små segelmodellerna. Stavkroppen, de platta stabiliseringsplanen m m, som är aerodynamiskt fördelaktigt, har samtidigt bidragit till att i högsta grad förenkla konstruktionen. Vingprofilen (ur den av konstruktören utarbetade S 1-profilserien), lateralplansutformningen m m, ger "TIGERN"

flygförmåga i högsta klassen utan att på något sätt försvara den.

"TIGERN" har på detta sätt blivit en universalmodell lika lämpad för nybörjaren som till tävlingsmodell, för det senare ändamålet speciellt med några viktmin-

skande ändringar (se byggbeskrivning). Det har visat sig, att nybörjare gott kan nå 2 min genomsnittstid med 100 m löplina, varför "TIGERN" lätt uppfyller silvermärkesfordringarna (1.15 min).

Följande material erfordras:

**FURULISTER**

DIMENSION	TOTAL LÄNGD	I LÄNGDER OM
2 × 3 mm	1,5 m	0,5 m
3 × 5 »	2,5 »	2 st. 1 m, 1 st. 0,5 m
3 × 7 »	2 »	2 st. 1 m
5 × 10 »	0,75 »	1 st. 0,75 m

**ÖVRIGT**

BENÄMNING	MATERIAL	DIMENSION	MÄNGD
Kryssfanér	Björk	1 mm *	7 dm <sup>2</sup>
Nosplatta	Furu	5 »	1 × 3 dm <sup>2</sup>
Planotråd	Sidl	0,75 »	80 mm
Klädesel	Japanp. e. d.	1-2 »	50 mm

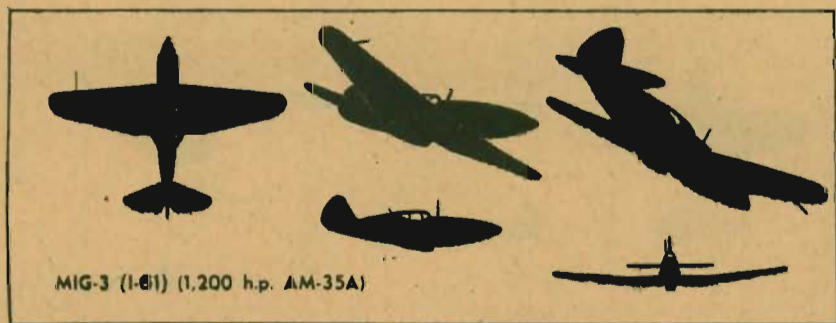
\* Med färdiga spryglar åtgår endast 4 dm<sup>2</sup>

**KLIPP HÄR!**



**MIG-3 (I-61)**

Ryskt, enmotorigt, lågvingat jaktflygplan. Motor: 1 st. AM-35A, på 1.200 hk, samma motor som på JAK-1. Besättning: 1 man. Beväpning: Varierar efter användning, en version har 8 st. vingbsp., en senare 1 st. 12,7 mm tung ksp. samt 2 st. 7,7 mm ksp. på varje sida av kroppen. Slutligen finnes en version för låganfall, beväpnad med 2 st. 23 mm akan. samt 4 st. 7,7 mm ksp.



MIG-3 (I-61) (1.200 h.p. AM-35A)

Spännvidd: 11,43 m.  
 Längd: 9,50 m.  
 Höjd: 3,80 m.  
 Vingsyta: 22,30 m<sup>2</sup>.

Flygvikt: 2.815 kg.  
 Maxhastighet: 580 km/t.  
 Flygsträcka: 1.000 km.

Med följande ingående bygg- och trimningshandledning bör »TIGERN» kunna byggas av de flesta nybörjare utan instruktor. Emellertid får man betydligt mer ut av såväl byggandet som flygningen om man är ansluten till en modellflygklubb, där man kan få råd och hjälp. I varje fall bör alla modellflygare registrera sig i KSAK för att få nytta av alla fördelar härmed — bl a statsunderstödet. Tillskriv blott Kungl. Svenska Aeroklubben, Avd. U, Malmskillnadsgat. 27, Stockholm, så får ni alla upplysningar.

### Byggbeskrivning

*Verktyg och allmänna råd.* Nödvändiga verktyg är blott kniv, sax, (för klippning av fanér, kan ersättas av lövsåg), rakblad (för klädsel, kan ersättas av sax för t ex minderåriga, då risken är mindre), och tång (kapning och böjning av pianotråd) samt sandpapper (lämpligen nr 1), knappnålar och klädnypor.

Läs noga igenom hela arbetsbeskrivningen före byggandet!

Hoplimningen sker på ritningen, som placeras på en plan bräda med genomskinligt smörpapper över för att skyddas. Vänstra ving- och stabilisatorhalvorna, som saknas på ritningen, avritas på genomskinligt papper över de högra, varefter papperet vänds och fogas till högerhalvorna på ritningen. OBS! Endast ytterkonturen jämte spryggellägena behöver avritas.

Limma särskilt noga vid skarvar på grova ribbor som vingbalkar etc.

Lim görs bäst av celluloid (-skrot), som upplöses i aceton (seglim). Casco kallim är även mycket bra. Limmet förvaras bäst i ett vanligt bläckhorn eller liknande flaska med tät kork.

*Flygkroppen.* Staven limmas noga till nosplattan sedan urtag 3x5 mm gjorts för främre vinggummifästet så att totala längden blir 780 mm och formas framtill med kniv. Stödlister 3x5 fastlimmas nu på staven, men se till att de kommer plant i dess överkant. Vingplattan 140x35x1 pålimmas mycket noga, då den annars bryts av, och övriga detaljer tillverkas lätt och påmonteras, OBS! Fiberriktningen tvärs över staven. De strömlinjeformade plattorna över avvägningshålet limmas noga, och en träplugg tillverkas för hålet.

Nosplattan avrundas runt om med sandpapper, men staven putsas endast lätt och ej längst bak. Startkroken tillbockas av 1—2 mm pianotråd och inskjutes i staven där den limmas med mycket lim.

**BYGGBESKRIVNINGEN** fortsätter i följande nr med **Stabiliseringsplanen, Vingen m m.**

### 1944 ÅRS TÄVLINGAR

*KM, Klubbmästerskap.* Juni—aug.

*KSAK:s Rikstävling.* 2 juli. (Tävlingen avhålls på hemorten.)

*Svensk-Finsk Landskamp* i Stockholm. 9 juli.

*LM, Länsmästerskap.* 16 juli. Deltagare: Registrerade modellflygare med minst silvermärke. Registrerade modellflygklubbar.

*Finsk-Svensk Landskamp* på Jämsjöviken. 18—23 juli.

*Flyg-44.* 30 juli.

*SM, Svenska Mästerskap.* 12—13 aug. Deltagare: Registrerade modellflygare med minst guldmärket. Registrerade modellflygklubbar.

OBS! Tiderna preliminärt bestämda.

### PETER RIEDEL GER . . .

Forts. fr. sid. 6.

Vid Rhöntävlingen 1938/39 förekommo svåra fall av förfrysningar vid höjdssegelflygningarna. I enstaka fall förfrösos fingrarna så svårt att de måste amputeras. Därför måste man skänka specialutrustningen allvarlig uppmärksamhet, i synnerhet för att skydda händer och fötter men även ansiktet mot kylan. Kabinens plexiglas kan förstöras av hagel, och om vinden träffar det oskyddade ansiktet kan den hastigt åstadkomma de svåraste förfrysningar.

Kabinens uppvärmning med katalyt-element kan dessutom försökas. Om man fryser när man flyger är man mindre modig — det är ett erfarenhetsrön.

Sverige har talrika sjöar, och även havet ligger ganska nära. Vid de förhärskande väst-östliga vindarna föras segelflygplanen ofta nära kusten, och fara uppstår att ett fallskärmshopp slutar i vattnet. På grund av den tunga utrustningen är det omöjligt att simma längre, även om man

kan frigöra sig från fallskärmen. Flytväst, vattensäkra signalraketer och färgpulver för att färga vattenytan utgöra den enda garantien för att piloten icke förolyckas utan kan påträffas vid undsättningen. Nämda räddningsmaterial måste naturligtvis redan före starten ha fästats vid pilotens utrustning. Ett uthopp kan komma plötsligt genom att piloten slungas ur flygplanet. Det har förekommit fall då fastbindningsremmarna slitits av och piloten plötsligt befunnit sig i det fria — utan segelflygplan.

Mina erfarenheter få icke verka nedslående utan äro enbart avsedda att fästa uppmärksamheten vid riskerna. Tillfredsställelsen vid en framgång blir desto större, om den vunnits i fullt medvetande om riskerna och genom bemästrandet av alla svårigheter.

**Glas, Porslin, Kristall, Elektr. Armatur**  
PRESENTARTIKLAR

Stor sortering Billiga priser

**J. C. KLINGENERS EFTR.**

BOSÄTTNINGSAFFÄR

Linnégatan 16 Göteborg Tel. 14 57 30

### AUTOMOBILER

*lämpliga för segelflyget*



**FORD V 8, 1939 års mod., 85 hkr, 2+2 sits.** Cabriolet med skinnklädsel.

**CHEVROLET, 85 hkr, 2+2 sits.** Cabriolet. Överväxel. Hastighet på 2:ans växel c:a 75 km. Skinnklädd.

**DODGE, 87 hkr, 2+2 sits.** Cabriolet. Skinnklädd.

*Ovanstående bilar äro i ett förstklassigt skick samt försedda med bra ringar.*

**A.-B. BEGAGNADE BILAR**

Tel. Namnanrop.

Kungstensgat. 10. — N. Stationsgat. 19. STOCKHOLM.

A.-B.

**IDEALS MOTORFABRIK**

Vary och Slip - Klippans varv  
Oskar Jonson • Göteborg

Tel. 14 49 56, 14 47 02 - Dir. bost. 12 77 86

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

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

**CYRUS BENGTTSSON**

**RÖRLEDNINGSFIRMA**

Arboga

Tel. 304

Utför värme-, vatten- och avloppsledningar. Av Kungl. Flygförvaltningen antagen entreprenör för installation i monteringshall och oljeförråd vid Centrala Flygverksstaden, Arboga.

**MEDALJER, PLAKETTER**

**FÖRENINGSMÄRKEN**

**KLUBBMÄSTERSKAPSTECKEN**

Skisser och kostnadsförslag fritt på begäran.



**SPORRONG & CO.**

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

# ÖRNUNGEN flyger jorden runt



TEXT AV  
MAJOR H. VICTORIN

En **Åll**serie



INTE ENS EN BLIND HÖNA  
KOMMER ATT TA OSS FÖR  
HEDERLIGT FOLK I DEN  
HÄRRIGEN



GLENSKYS GÄNG SAMMANTRÄDER I ETT  
SKJUL I NÄRHETEN. JACKSON LEDER  
FÖR HANDLINGARNA ...

FEM TUSEN DOLLARS OM  
NI FÅNGAR NORD UTAN  
EN SKRÅKA. DEN  
ANDRA GER  
JAG KATTEN.



EN BIL MED POLISER ANLÄNDER ...

DEN HÄR VÄGEN  
NEN KOM HÄG  
BEGÖRA BARR  
HANDKLOVARN



STICK - NU ÄR  
FLÄSKET  
STEKT!



DE TVÅ TRIN SVENSKA BESICKNINGEN  
STIGER UR SIN BIL - DÄ

VAD NU DÄ!  
ETT SKOTT!



JAG HÄR EN!

**FLYGSOLDAT  
113  
BOM**

RITAT OCH BERÄTTAT  
FÖR FLYG  
AV 2418 BJARRE



TRIST JOBB  
ATT GÅ VAKT



VANUDÄ!  
?



HALT!



HALT!  
HALT!



PANG.



VÄ TUSAN GÖR NI!  
VET NI INTE ATT DET ÄR  
FÖRBUDET ATT SKJUTA  
ÄLG SÄ HÄR  
ÄRS?



JÄ MEN JÄG LYDDE JU BARA  
VAKT INSTRUKTIONERNA. JÄG  
SKREK HALT TRE GÄNGER  
OCH SE'N SKÖT  
JÄG.

**Verkställande utskottet**

sammanträdde den 21 mars 1944. Närvarande: (ordförande), Frænckel, Rotsman, Spykman, Stark, flygvapnets representant Sunke, luftfartsmyndighetens representant Rörvert, KSAK:s kamrer Björklund, chefsinstruktören för segelflyget Karlsson, 1. instruktören för modellflyget Dérauts, chefen för informationsavdelningen Norrvi samt generalsekreteraren Enell, vid protokollet.

Utskottet beslutade bevilja kronor 15.000:— för uppförande av hangar på Alleberg. Vidare beslöt utskottet tacksamt acceptera direktör Wleanders utlovade pris till lagtävlingen i söjdssegelflygning. Rörande det av generalsekreteraren framförda förslaget om anskaffandet av en plakett såsom pris i segelflyg, uppdrogs åt generalsekreteraren att inskaffa förslag till dylik plakett.

Av generalsekreterarens redogörelse framgick, att vissa möjligheter förelåg att såsom beredskapsarbete få södra delen av nord-sydbanan å Alleberg lördningställd till en kostnad av 45.500:— kronor. En av förutsättningarna härför var emellertid att Falköpings stad bidroge med 8.000:— kronor. För den händelse Falköpings stad icke skulle anse sig i stånd att på ovannämnda villkor låta utföra arbetena i fråga, ansåg utskottet, att KSAK borde bidra helt eller delvis med den erforderliga insatsen, under förutsättning av Arbetsmarknadskommissionens godkännande.

Verkställande utskottet beslöt, att sekretariatet skulle ombesörja anskaffning av ett brevmarke i enlighet med av informationschefen uppgjort förslag.

Generalsekreteraren meddelade att KSAK:s bibliotek för närvarande inte var tillfredsställande utplagt. Han framhöll vidare, att innan frågan angående ordnandet av biblioteket behandlades, kontakt borde sökas med de två institutioner, vilka för närvarande ägde flygbibliotek, nämligen Tekniska Högskolan och Tekniska Museet. Utskottet uppdrog åt generalsekreteraren att i denna fråga sätta sig i förbindelse med nämnda institutioner.

Från Vimmerby Flygklubb förelåg ansökan om anslutning till KSAK. Utskottet beslöt bevilja klubben anslutning.

En förfrågan hade gjorts av Svenska Flygvapnets Reservofficersförbund om eventuell anslutning till KSAK. Utskottet ansåg, att intet principiellt hinder förelåg för en anslutning av förbundet i fråga och uppdrog åt generalsekreteraren att meddela förbundet denna utskottets åsikt.

Förste instruktören för modellflyget meddelade, att tre ansökningar om godkännande av svenska rekord i modellflygning förelågo. Utskottet godkände samtliga rekord.

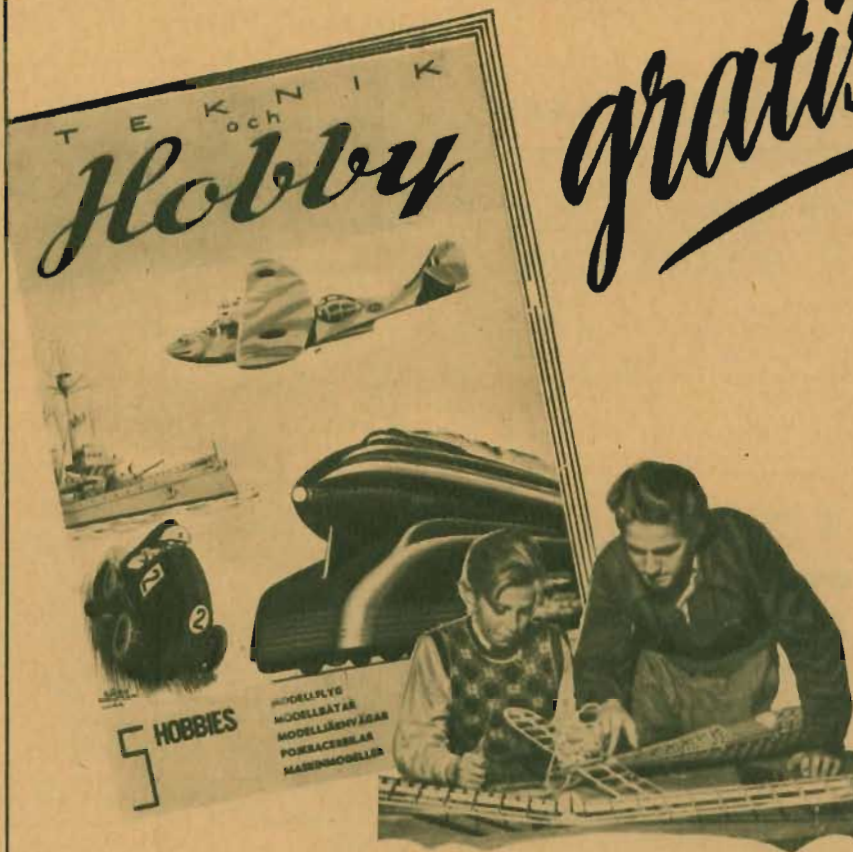
Förste instruktören meddelade även, att förfrågan riktats från modellflygarhåll angående förekomsten av för modellflygorganisationen fastställt märke. Med anledning härav hade den frågan uppstått, huruvida de registrerade modellflygarna ägde rättighet att bära KSAK:s klubbmärke. Utskottet beslöt att registrerade modellflygare skulle äga rättighet att bära KSAK:s klubbmärke.

Ordföranden meddelade att förslag väckts att efter planjären och föregångsmän inom flyget namnge byggnaderna på Alleberg. Efter diskussion i frågan beslöt utskottet tills vidare bordlägga frågan.

Amerikanskt höjdrekor för segelflygplan har satts av flygkaptenen i Eastern Air Lines den kände segelflygaren Shelley Charles, som nått 5 923 m. Tyvärr har inte meddelats, om siffran betecknar höjdvinst eller uppnådd höjd och inte heller vilket segelflygplan Charles flög.

**Ett provnummer**

*gratis*



En trevlig nyhet för alla hobbyvänner är den nya tidningen

**TEKNIK och HOBBY**  
modellbyggarnas egen tidning

Den innehåller en mängd instruktiva modellritningar och intressanta, roande fackartiklar, tips och råd. För att Ni skall lära känna Teknik och Hobby redan från början sända vi ett provnummer GRATIS om Ni insänder nedanstående kupong. Gör det genast — innan upplagan tar slut.

**TEKNIK**  
och  
*Hobby*

Utkommer en gång i månaden.

Pris 50 öre

**TILL TEKNIK och HOBBY**

Sveavägen 53 - Stockholm

Sänd mig omg. provnummer gratis av TEKNIK OCH HOBBY.

Namn .....

Bostad .....

Postadress .....

Telefon ..... Flyg 10.

## Kalmar

• 1:a klass Civil- & Uniformskrädderi

### Sven Bergströms SKRÄDDERI

Storgatan 13 KALMAR Tel. 12 57

## Gynna

VÅRA ANNONSÖRER!

## Stockholm

### SVEN BORGGREN

Homeopatlikare, Garvareg. 3, Stockholm  
Vardagar 11-2, 5-7. Tel.: 50 94 04, 50 93 24

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

Förfrågningar besvaras även skriftligen.

### WINHOLMS

Experiment- & Mek. Verkstad  
Styrmanngatan 7

Tel. 610608

**NI VILL** ha starka, snygga, skoreparationer  
ha arbetet utfört på bestämd tid  
ha ett reelt o. humant bemötande

Det får NI om NI vänder Eder till

**WERNER CARLSSONS SKOMAKERI**

15 Furusundsgatan 15  
(ingång från baksidan av huset)

Alla slag av reparationer utföras.

Stor sortering av skokräm, skosnören m. m.

Tel. 62 93 48 - Affärstid 8-6, lördagar 8-3

### Byggmästare

### WERNER BIRBERG

NORRTULLSGATAN 10 A

Tel. 31 20 05

### Gösta Bäckström

### BYGGMÄSTARE

Tidholmssv. 28 Hammarbyhöjden

Tel.: Bostad 49 14 68 Kontor 49 55 55

### Köksmaskiner

A.-B. SCHAUB & Co

STOCKHOLM 20 - Tel. 40 25 25 växlar

# FRÅN KSAK'S ANSLUTNA KLUBBAR

### Segelflygare i Link

Ny hangar, bogserbil, vinschmotor, en byggsats SG 88 och ett högvärdigt segelflygplan står främst på den önskelista, som framlades vid Linköpings flygklubbs segelflygsektionens årsmöte härom dagen. Intresset för sporten har nämligen ökat högst betydligt i Östergötlands residensstad under 1943 och trots att man ökat ut flygplansbeståndet räcker det inte med köror; men för både dem man har, och framförallt dem man väntar på, är den nuvarande gamla hangaren på tok för liten. Svenska Aeroplan AB:s goda vilja — man får nämligen disponera firmans hangar för bogserplanen — kan man givetvis inte begära hur mycket som helst av. Sedan både bygglokal-, sekretariat- och klubbhusfrågan lösts på lyckligt sätt är emellertid Linköpingsklubben i dessa avseenden bättre lottad än många andra. Den ständigt ökade arbetsbördan för funktionärerna har däremot gjort, att man nu måste räkna med avlönad personal i större omfattning än hittills.

Antalet medlemmar i sektionen har hållit sig omkring 155. Genom tillmötesgående av F 3:s chef, överste Beckhammar, har en del av klubbmedlemmarna beretts tillfälle att träna blindflygning i Linköping. 102 medlemmar har deltagit i byggverksamheten, som omfattat 2 752 timmar. Utgifter och inkomster har balanserat på 30.505 kr.

I 1944 års styrelse omvaldes ingenjör G. Rotsman ordf., kapten C. Smith vice ordf., ingenjör O. Esping kassör samt hr S. Asberg, ingenjör H. Norrbohm och hr O. Fredriksson. Ny sekreterare blev red. E. Rosenqvist. Tandläkare K. G. Palmqvist och ingenjör S. G. Persson utsågs till styrelseupplynare och revisorer blev inspektör N. Meltzer och ing. H. Finnstrand.

Ny flygklubb i Vimmerby har bildats med borgmästare Ragnar Odevall som ordförande. Klubben som nu beviljats anslutning till KSAK, hade vid starten över 100 medlemmar. Grundstommen i organisationen utgöres av det före kriget så aktiva Vimmerby Motorsällskap. För närvarande pågå undersökningar i syfte att anskaffa ett lämpligt flygfält och därefter är det meningen att klubben skall påbörja segelflygverksamhet.

Vinter-C tog teknolog Per Wikström i Stockholms segelflygklubb den 1 mars ute på Skarpnäck efter en flygning med Baby SE-SCH på 11 min, varav 6 min efter urkopplingen, som skedde på 275 m. Han steg till 400 m söder om fältet, innan han gick ned och landade. Det finns vintertermik!

### OMSLAGSBILDEN



Den förste bland de siste skulle man kunna kalla kadett N. C. Wachtniester, Nääs, Tistagård, som gick ut som etta i den sista officersexamen på Ljungbyhed och som på omslagsbilden ses kliva i ett flygplan.

## Stockholm

### KUNGS HOLMS ÅKERIFÖRENING

U. P. A.

EHRENSVÄRDSGATAN 1

Tel. 51 06 72, 50 06 47

Utför getu- och byggnadstransporter, husrivningar och schaktningar

### Ax. Hellzéns Livsmedel

Allévägen 27 • JAKOBSBERG

Leverantör till Officersmässen F 8  
BARKARBY

### Manfred Larsson

### Chokladnederlag

A SÖGATAN 168

Telefon: 40 73 84

## Östersund

### IVARSONS

### Auto-Elektriska

BERTIL RAHM

Prästgatan 44 - ÖSTERSUND - Tel. 12 34

Postgirokonto 222 73

Specialverkstad för allt elektriskt & motorfordon - Bosch service - Reservdelar för alla Billektr. system - Laddningsstation

### FRITZHEMS Handelsträdgård

L. S. JØRGENSEN

Fritzhem - Östersund - Tel. 20 97

Affären: Cityhallen - Tel. 31 67

REKOMMENDERAS

Goda varor

Reellt bemötande

### Metropolkonditoriet

Storgatan 34 - Telefon 828

Östersund

REKOMMENDERAS

### Östersunds Skinnberederi

Inneh. E. A. Ericsson

Telefon 9 90

Påskinn av alla slag mottagas till

BEREDNING och FÄRGNING

### S. THELANDERS

Herr- & Damkrädderi

Prästgatan 12 - Tel. 29 40

Rekommenderas!

Beställningar mottagas facksamt. Allt arbete utföres fackmässigt. Välgjort! Stiffullt! Pressningar och reparationer utföres skyndsammast.

Vårdsamt S. Thelander



# KUNGL SVENSKA AEROKLUBBEN

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

RIKSORGANISATION FÖR DET SVENSKA CIVILFLYGET

ADRESS: MALMSKILLNADSGATAN 27, STOCKHOLM TELEFON 23 23 65

## TILL KUNGL SVENSKA AEROKLUBBEN ANSLUTNA ORGANISATIONER

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

	M	S	U		M	S	U		M	S	U
Aeroklubben Göteborg, Göteborg 30. Tel. 17 40 60.	■	■	■	Hälsingborgs Flygklubb, Hälsing- borg. Tel. 120 19.	□	■	■	Stockholms Segelflygklubb, Ahlströmergatan 10. Tel. 50 97 07.	■	■	■
Aeroklubben 1 Skåne, Malmö 8. Tel. 712 90 eller 106 42.	■	■	■	Jönköpings Flygklubb, Jönköping. Vaggerydsavdelningen.	□	■	■	Sundsvalls Flygförbund, Sundsvall. Tel. 32 34.	■	□	■
Arboga Flygklubb, Arboga.	□	□	■	Kalix Flygklubb, Kalix. Tel. 4 33.	□	□	■	Tekniska Högskolans Flygklubb, Kårhuset, Drottning Kristinas väg, Stockholm.	□	□	□
Avesta Flygklubb, Avesta. Tel. 57 64.	□	□	■	Kalmar Flygklubb, Kalmar. Tel. 21 47.	□	□	■	Tranås Flygklubb, Tranås. Tel. 20 39.	□	□	□
Bjuvs Modellflygklubb, Bjuv. Tel. Mörarp 110.	□	□	■	Karlsborgs Flygklubb, Karlsborg. Tel. 42.	□	■	■	Umeå Flygklubb, Umeå. Tel. 33 22.	□	■	■
Bodens Flygförbund, Boden 1. Tel. 11 60.	□	□	■	Karlskoga Flygklubb, Karlskoga. Tel. 307 13 eller 304 20.	■	■	■	Jörnnavdelningen.	□	□	■
Borlänge-Domsnarvets Flygklubb, Borlänge. Tel. 331 07.	■	■	□	Korsnäs Flygklubb, Korsnäs. Tel. 78.	□	□	■	Uppsala Flygklubb, Uppsala. Tel. 326 29.	□	■	■
Borås Flygklubb, Borås. Tel. »Allmänna».	□	■	■	Kronobergs Flygklubb, Växjö. Tel. 12 72.	□	□	■	Varbergs Flygklubb, Varberg. Tel. 10 90 eller 2 37.	□	■	■
Buss- & Spårvägspersonalens Flyg- klubb, Creutzgatan 1, 2 tr., Stock- holm. Tel. 53 06 96.	□	□	□	Landskrona Flygklubb, Landskrona. Tel. 17 61.	□	□	■	Vingarna, Stockholm 5. Tel. 25 62 53.	□	□	■
Eskilstuna Flygklubb, Köpman- gatan 29, Eskilstuna. Tel. 353 00.	□	■	■	Lidköpings Flygklubb, Box 69, Lidköping. Tel. 3 49 eller 69.	■	■	■	Stocksundsavdelningen.	□	□	■
Eslövs Flygklubb, Eslov. Tel. 1 19.	□	■	■	Limhamns Modellflygklubb, Stran- den, Limhamn.	□	□	■	Värmlands Flygklubb, Nygatan 4, Karlstad. Tel. 161 45.	□	■	□
Falköpings Flygklubb, Falköping. Tel. 3 33 eller 2 60.	□	■	■	Linköpings Flygklubb, Svenska Aeroplan A.-B., Linköping. Tel. Namnanrop: »Aeroplanbolaget».	■	■	■	Sunneavdelningen.	□	■	□
Falu Flygklubb, Falun. Tel. 17 25.	□	□	□	Luleå Flygklubb, Timmermansga- tan 35, Luleå.	■	■	■	Västerbergslagens Flygklubb, Fack 77, Ludvika. Tel. 6 70 eller 6 69.	□	■	■
Flygtekniska Föreningen, Kungs- holmstorg 1, Stockholm. Tel. 52 00 10.	□	□	□	Malmbergets Flygklubb, Malm- berget. Tel. 1 61 eller 58.	□	□	■	Västerdalarnas Flygklubb, Dala- Järna. Tel. 1 28.	□	□	■
Gotlands Flygklubb, Visby. Tel. 16 11.	■	■	■	Malunges Flygklubb, Malung. Tel. Namnanrop »Ellassonsläder».	□	□	□	Västerviks Flygklubb, Västervik. Tel. 10 09.	□	□	■
Gävlebygdens Flygklubb, Mokorset. Tel. Myssje 1 24 eller Söderhamn 22 96.	■	■	■	Mora Flygklubb, Mora. Tel. 5 10.	□	□	□	Västerås Flygklubb, Centrala flyg- verkstaden, Västerås. Tel. 372 70.	■	■	■
Hoforsavdelningen.	□	□	■	Norra Angermanlands Flygklubb, Box 30, Örnsköldsvik. Tel. 22 60.	□	□	■	Ystad Segelflygklubb, Ystad. Tel. 10 22.	□	□	■
Ockelboavdelningen.	□	□	■	Norrköpings Flygklubb, Norr- köping. Tel. 302 31.	■	■	■	Angermanlands Motorklubs Flyg- sektion, Sollefteå. Tel. 4 55 eller 8 75.	□	□	■
Skutskärsavdelningen.	□	□	■	Orsa Flygklubb, Box 1021, Orsa. Tel. 1 85.	■	□	□	Örebro Läns Automobil- & Flyg- klubb, Örebro. Tel. 114 87.	□	■	■
Storviksavdelningen.	□	□	■	Roslagens Automobil- & Flygklubb, Björkavallsflyg, Norrtälje.	■	■	■	Östersunds Flygklubb, F 4, Öster- sund. Tel. Namnanrop: »Flyg- flottiljen».	□	■	□
Söderforsavdelningen.	□	□	■	Rättvika Flygklubb, Vikarbyn. Tel. 24 eller 60.	□	■	□	Östra Sörmlands Flygklubb, Gnesta. Tel. 1 56 eller 2 66.	■	■	■
Halle-Hunnebergs Flygklubb. Trollhättan. Tel. Namnanrop: Aeroplanbolaget.	■	■	■	Sandvikens Flygklubb, Sandviken.	□	■	■	Segelflygsektionen, Rådhusgatan 6, Södertälje. Tel. 318 09 eller »Wedaverken».	□	□	□
Lokalsektioner:				Skövde Flygklubb, Skövde. Tel. 20 00.	□	■	■	Modellflygsektionen. Tel. 332 68.	□	□	□
Trollhättan	■	■	■	Stockholms Flygklubb, Stockholm 40. Tel. 23 25 60, 23 32 46.	■	□	□	Mariefredsavdelningen.	□	□	■
Uddevalla	□	□	■					Nyköpingsavdelningen.	□	■	□
Vänersborg	■	■	■					Strängnäsavdelningen.	□	□	■
Brålanda	□	□	■								
Halmstads Flygklubb, Box 151, Halmstad. Tel. 45 45.	■	■	■								
Hammerdals Flygklubb, Hammer- dal. Tel. 13.	■	□	■								
Hjo Flygklubb, Hjo. Tel. 2 05.	□	□	■								

BLIV MEDLEM I KUNGL. SVENSKA AEROKLUBBEN



# 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 13: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 placerats mitt bakom propellrarna.*



*skapar svenska vingar*

**SVENSKA AEROPLAN AB**  
LINKÖPING · TROLLHATTAN