



Nr 13 • 1944

Pris 45 öre

Flyg



ÄS:

FLYG HOS USA:FLYGET
I ENGLAND Sid 6



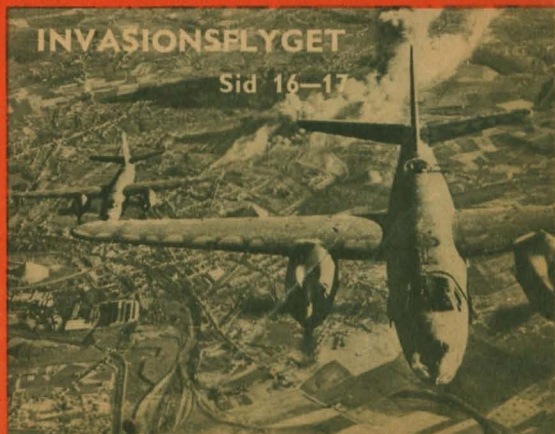
BAKOM
LUFTWAFFES
KULISSER

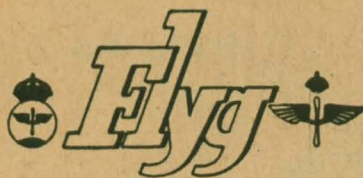
SENSATIONELL BOK
AV TYSK I AMERIKA

Sid 11

INVASIONSFLYGET

Sid 16-17





TIDSKRIFT FÖR FLYGVAPNET

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

Utkommer varannan torsdag

REDAKTION:

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

ANNONSAVDDELNING:

Chef: A. HULTIN - Tel. 32 08 11

EXPEDITION:

Förlagsaktiebolaget FLYGNING
Sveavägen 53 - Stockholm

Postgirokonton: 1111.

Prenumerationspris:

Helår Kr. 9:75 - Halvår Kr. 5:—

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

Ahlén & Akerlunds Fotogravyranstalt
Stockholm 1944

VIKTIGARE FLYGFÖRBINDELSER från 9 juni 1944 tills vidare

Fr. Berlin	12.00 t. Köpenhamn	13.30V
» »	18.30 » »	20.15V
» »	14.15 » Malmö	15.15V
» »	12.00 » »	13.00V
» »	18.30 » Oslo	* V
» »	14.15 » Stockholm	17.45V
» Helsingfors**	8.45 » »	11.15D
» »	8.45 » Åbo**	11.20D
» Köpenhamn	5.45 » Berlin	7.30V
» »	10.00 » »	11.30V
» »	13.45 » Malmö	13.00V
» »	* » Oslo	* V
» Malmö	8.30 » Berlin	11.30V
» »	8.30 » Köpenhamn	9.45V
» »	8.30 » Oslo	* V
» »	15.40 » Stockholm	17.45V
» Milano	6.45 » »	17.45V
» Oslo	* » Berlin	7.30V
» »	* » Köpenhamn	* V
» Stockholm	8.00 » Berlin	13.30V
» »	12.30 » Helsingfors**	17.00D
» »	8.00 » Malmö	10.10V
» »	8.00 » Milano	20.00V
» »	8.00 » Wien	17.10V
» »	12.30 » Åbo**	15.40D
» Wien	10.00 » Stockholm	17.45V
» Åbo**	14.25 » Helsingfors**	17.00D
» »	10.05 » Stockholm	11.15D

Tiderna äro angivna i å resp. orter gällande tider.

* = Dessa tider publiceras ej.

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

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.

Segelflygvisa

Vid ungdomsledarkursen på Alleberg framförde KSAK:s informationschef Yngve Norrvi i frihet nedanstående klämmiga segelflygvisa. Det är överste Enell som skaldat den, delvis i samarbete med Norrvi.

Se flygarens liv är det bästa av allt

Mel.: »I Finland vi äro båd' rovor...»
Av A. Söderman.

Se, flygarens liv är det bästa av allt,
som leva man kan på vår jord.
Och allt utom vänskapen tager han kallt
och står jämt fast vid sitt ord.
På blänkande vingar i hisnande färd
han söker sig upp uti vindarnas värld.
Den första versen, hurra!
kamrater, skall vänskapen ha.
Den första versen, hurra! hurra!
kamrater, skall vänskapen ha. Hurra!

Och seglar han stundom på hangvindens krön
för ost- som för västerlig vind,
han finner sin glädje och njuter sin lön
i hårdande sport för sitt sinn.
Till leende cumulus, åskfronter grå,
han kretsar mot höjden upp i det blå.
Den andra versen, hurra!
kamrater, skall upp vinden ha.
Den andra versen, hurra! hurra!
kamrater, skall upp vinden ha. Hurra!

Och seglar han ut över sjöar och land
och skogar och grönskande fält,
termikvinden bär honom fast i sin hand
och leder dit kosan han ställt.
Längs susande skogsbyrån han glider i sväng
och landar på prunkande högsommaräng.
Den sista versen, hurra!
kamrater, skall sommarens ha.
Den sista versen, hurra! hurra!
kamrater, skall sommarens ha. Hurra!

Göteborg



A. HELLQVIST & SON

3 Husarg. 3. Tel. 11 85 45, bost. 14 27 70
GÖTEBORG

BYGGNADSSNICKERIER, KON-
TORS- o. BUTIKSINREDNINGAR
m. m. Kostnadsförslag på begäran.

AKTIEBOLAGET

AUTOMAGNET

Odinsgatan 20 • Tel. 15 24 08, 15 24 09

GÖTEBORG

ALLT BILELEKTRISKT

Göteborg

A.-B.

Otto Fr. Johanssons

Stämpelfabrik & Gravyratelier

MAGASINGATAN 12 • TEL. 1331 83

GÖTEBORG



den äldsta och den bästa

A.-B.

IDEALS MOTORFABRIK

Varv och Slip - Klippans varv
Oskar Jonson • Göteborg

Tel. 14 49 56, 14 47 92 - Dir. bost. 12 77 86
Verkm. bost. 12 56 22. T.-gr.-adr. Motorideal
Tillverkning samt reparation och justering
av motorer, Metallsprutning. Träarbeten.

M-AJORNAS -URBRUK

Allt i branschen

Tel. 12 50 00 - 12 85 94 - Bostad 14 96 22

Säljer beg. bildelar, bildäck
och bilmotorer m. m.

C. F. Peterson Bil A.-B.

Burggrevegatan 25 Tel. 15 50 53, 19 02 90
GÖTEBORG

Köper beg. bilar av alla slag

HEJ—HOPP!

Här vi gå till

Odinsplatsens Konditori och Hembageri

Odinsplatsen 7 - Tel. 15 04 17

STOPP!

Läckra Tårter, Bakelser, Krokaner, Danska
wienerbröd, Goda Kaffebullar, Småbröd
m. m.

A.-B. PLATSLAGERIET

ROSTFRI

Dämmevägen 1 - GÖTEBORG
Tel. 15 54 06

Specialitet:
ROSTFRIA DISKBANKAR

BIRGER ERIKSSON

JUVELERARE

Engelbrektsg. 39 B, Göteborg. Tel. 16 25 05.

FÖRLOVNINGS- och VIGSELRINGAR
HEDERSGAVOR och PRESENTER

Nya arbeten o. reparationer till bill. priser

UPPLADDNINGEN

Forts. fr. sid. 7.

har i dag. För detta arbete tilldelades han sistlidna februari den amerikanska Legion of Merit.

General Ott har tillbringat flera tusen timmar av sitt liv i luften, och han fattar ännu gärna tag i spaken och flyger, när tillfälle ges. Vid presentationer av cheferna för de olika avdelningarna vid BADA nr 1 fick jag nämligen veta, att sju av dessa chefer med general Ott i spetsen bildade världens unikaste division, kallad Ricking Chair Ferrying Squadron, Inc., Ltd. (Incorporated in Good Fellowship och Limited to Fair Weather). Divisionen »färjar» plan till och från olika baser, och anledningen här till är egentligen att man på »nyttigt sätt» vill skaffa sig det minimum av fyra flygtimmar pr månad, som kräves för att officiellt få kvarstå som aktiva piloter. Ur rangsynpunkt torde divisionen vara utan konkurrens i hela världen — den räknar nämligen förutom general Ott fyra överstar och två kaptenar.

Under uppehållet i Nordirland besökte vi också Lockheed Overseas Corporations anläggningar därstädes, vilka dock under juni månad helt övertogs av US arméflygvapen. Lockheed kom till Nordirland våren 1942 — och till en plats, där det inte fanns stort mer än ett flygfält.

Men även om början var ringa, har man under de två år som gått i rekordtempo byggt upp en basdepot av imponerande mått.

En aning om omfattningen av kommande fredstrafik i luften på Amerika och andra fjärran länder fick jag under ett uppehåll vid vad man officiellt kallade en »Air Terminal». Före kriget fanns på samma plats blott ett helt vanligt flygfält, nu hade detta utvidgats och utbyggt till en jätteflyghamn med härliga rullningsbanor på upp till 3 000 m längd. Stationen sorterar sedan mindre än ett år tillbaka under European Wing of Air Transport Command, och den kan med fullt skäl sägas vara ett av dagens stora vägskal i luften.

Dess huvuduppgift ligger i att vara en ändstation för nuvarande transportflygtrafik över Atlanten, men plan från praktiskt taget alla världens hörn ha sökt eller söka sig dit. Under en 6-månadersperiod passerade inte mindre än över 7 000 passagerare och åtskilliga miljoner kg frakt denna flygstation.

Värt att notera är, att man vid utvidgning och utbyggnad planerat inte bara för dagens krav, utan man har räknat med att stationen även efter kriget kommer att spela en betydelsefull roll i den kommersiella flygningen. Stationsbyggnader m m äro därför uppförda, inredda och utrustade efter andra och mera kostbara linjer än fallet är vid en rent militär anläggning.

Slutligen kan nämnas att den statistiska kontrollen gör det möjligt att få svar på nästan allting — t o m om frågan skulle lyda: Vad kostar det att skjuta ner ett tyskt plan? Svaret ges pr omgående och lyder: Kostnaden är hittills knappt 20 000 kr pr plan, egentligen en förvånansvärt låg summa jämfört med att det kostar närmare 25 000 kr att döda en tysk fotsoldat.

Gunnar Kristiansson.

Till uniformen och hemvärnsöverallen bör DEN SANFORISERADE SKJORTAN



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



Inreg. varumärke

*Sanforiserat håller
— och håller måtten*

WÄFVERIBOLAGET
BORÅS



IRVIN
FALLSKÄRMEN

IRVIN FALLSKÄRMSAKTIEBOLAG

Kontor: Strandvägen 5 A . STOCKHOLM

Tel. 62 47 00

Telegr.-adr. Irvinchute

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



NORDENS STÖRSTA FLYGTIDNING

VAD KRIGET LÄRT OSS

Invasionen har mycket att lära oss, om vi inte är alltför rädda. I att »föregripa utredningen», men utvecklingen på krigsskådeplatserna talar ett tydligare språk än någon utredning. Vi kan därför redan nu dra slutsatser som avse stommen till den försvarsorganisation som skall uppbyggas efter den nuvarande femårsperiodens slut 1947.

Centralförsvaret åter till heders

Invasionen har slutgiltigt rubbat grundvalarna för uppbyggnaden av vårt försvarssystem. Allting går igen, så ock den ofta så förkättrade centralförsvarsprincipen av 1800-talets modell.

Före järnvägarnas tillkomst kunde vi icke beräkna att i tid hinna samla erforderliga styrkor mot angripna gräns- eller kustområden. Vi måste nödtvungent överlämna periferien åt angriparen för att uppta försvaret mera centralt. Centralfästningen Karlsborg är ett bestående minnesmärke från denna tid.

Så kom i slutet av 1800-talet järnvägsnätet att omspinna landet och ge oss möjligheter att hastigt föra trupper till angripna periferiska områden. Endast till Norrbotten, dit bara en hundramila järnvägslinje ledde, skulle vi komma i efterhand. Därför byggdes fästningen Boden som en centralfästning för Norrbotten. Bodens fästning betecknar det slutliga frångåendet av centralförsvarets princip och anammandet av periferiförsvarets. Sedan kom bilismen och ökade ytterligare våra möjligheter till snabba truppförflyttningar mot angripna periferier.

Dessa förbättrade förhållanden för vårt försvar upphörde med flygets tillkomst. Varken de vårt land omgivande haven eller Norrbottens älvar utgör något hinder för flyget. Redan nu kan man luftledes på en timme transportera trupper tio gånger så lång sträcka som före flygets tid en truppsstyrka kunde marschera en dag. Och bombflygets räckvidd är 100-faldigt större än kanonens skottvidd.

Kort sagt: vårt lands centrala delar ligger öppna för invasion och bombardemang.

Den oundvikliga följden härav är att vi åter måste skapa ett centralförsvaret under bibehållande av periferi- (gräns- och kust-) försvaret. Detta försvar utgöres av uteslutande armé- och flygförband. Man kan inte ha trupper överallt där flyginvasion hotar. Hemvärnet kan göra mycket nytta men inte allt. Därför måste små, snabba operativa enheter stå beredda litet varstans för att hastigt kunna insättas mot flyginvasion. Detta ställer ökade krav på armén.

Det bästa försvaret mot flyginvasion liksom mot bombardemang är emellertid flyget, närmare bestämt jaktflyget. Vi måste också ha jaktförband litet varstans för att hastigt kunna insättas mot varje slag av flyganfall.

I bästa fall kan flyget ensamt avvärja både invasion och bombardemang från luften, men i övrigt fordras en samverkan mellan armé- och flygförband, mellan luftvärn och snabba markstridsenheter å ena sidan, jaktflyg å den andra.

Vad flyget beträffar betyder detta helt enkelt: *mera jaktflyg!*

Periferiförsvaret i ny form

De principer som låg till grund för 1942 års försvarsordning, då femårsplanen fastställdes, var i stort sett oförändrade sedan 1900 och 1901, då Bodens fästning beslöt och en ny försvarsordning tillkom för att möjliggöra periferiförsvaret. Dessa principer kan i korthet uttryckas så, att marinen skall försvara vissa kuststräckor, medan återstoden försvaras av armé och marin i samverkan. Flyget betraktades ännu 1942 strategiskt sett endast som ett hjälpvapen till, en förstärkning av de båda äldre försvarsgre-

narna. Ett uttryck härför är fullföljandet av den fartygsbyggnadspolitik som inleddes på 1880-talet.

Men grunderna för periferiförsvaret är fullständigt förändrade genom anfallsflyget, varom tyskarnas misslyckade försök att avvärja landstigningen i Normandie bär oförtydligt vittne. Detta av tvenne skäl: »artilleriförberedelsen» mot kustbefästningarna göres huvudsakligen av flyget, och transportflyget möjliggör landsättning av trupper i kustförsvarets rygg — »vertikal omfattning». Det är redan tillfullo omvittnat vad både den allierade bombförberedelsen mot Atlantvallen och »den vertikala omfattningen» betydtt för invasionens lyckliga utförande.

Även med en bottenkrapning av våra folkresurser kan vi inte uppsätta tillräckliga lantstridskrafter för att ordna både ett centralförsvaret och ett periferiförsvaret med front både utåt och inåt. Periferiförsvaret måste först och främst begränsas till de viktigaste gräns- och kustområdena. Att märka är att de i centralförsvaret disponerade snabba markstridskrafterna icke kan ingripa i periferiförsvaret, ty båda försvarssystemen kommer att bli anfallna samtidigt.

Det är uppenbart flyget, återigen jaktflyget, som är det mest effektiva försvarsmedlet mot »vertikal omfattning» av periferiförsvaret. Genom sin snabbhet och räckvidd kan även för centralförsvaret närmast avsett jaktflyg insättas också i periferiförsvaret och omvänt. Därigenom blir flyget det enda stridsmedel som kan få dubbelsidig användning.

Men flyget kan i periferiförsvaret ingripa mot angriparen redan medan han till lands eller sjöss uppmarscherar mot gränsen eller kusten genom att bomb- och jaktflyget anfaller tåg, marschkolonner på landsvägarna och överskeppningsfartyg med deras örlogsskott. Härigenom får flyget en trefaldig användning — det kan, om det finns i tillräckligt antal och i väl avvägda proportioner mellan flygslagen, ersätta både lant- och sjöstridskrafter.

Denna flygets mångsidighet inverkar icke på arméorganisationen, som i varje fall måste kunna tillvarata hela folkkraften. Anorlunda ställer sig frågan beträffande flottan. Därför har också tillsatts en enmanskommitté, bestående av en högre sjöofficer, som skall utreda frågan om möjligheterna att ersätta artillerifartyg med flyg. Man kan förutse både utredningens och utvecklingens resultat.

Flygets trefaldiga användning

Utvecklingen under kriget har alltmera gått i flygets tecken men är bara en början. Framtidens krig kommer att föras mera i luften än nutidens, vilket ett barn kan förutse. Redan detta är ett fullgott skäl för oss att oförtövat vidta åtgärder för en fortsatt upprustning i luften.

Bombflygets slagkraft och träffsäkerhet har ådagalagts på alla krigsskådeplatser till lands och sjöss. Flyget har i så måtto ersatt slagskeppet som det nu bygges flerfaldigt så många hangarfartyg som slagskepp. Man kan förutse att det landbaserade flyget alltmera kommer att ersätta sjöstridskrafter på innanhav.

Härvidlag är det icke endast fråga om artillerifartygen utan i lika mån om de lätta sjöstridskrafterna. Redan nu finns med 7,5 cm kanoner bestyckade flygplan, redan nu har jagare sänkts av sådana. Där har vi en ersättning för jagarna. Bombflyget har sänkt flera fartyg än artillerifartygen. Där har vi en ersättning för sistnämnda fartygsslag. Men bombflyget kan också lägga ut minor, t. o. m. vida snabbare än vanliga minutläggare. Där ha vi en ersättning för delar av minvapnet till sjöss.

Lantstridskrafterna kan användas endast till lands, sjöstridskrafterna endast till sjöss. Men flyget kan användas i luften, till lands och till sjöss. Utvecklingens kurva går obönhörligt uppåt — mot luften och dess vapen.

W. Kleen.



En lång rad färdig-
utrustade »Fästning-
gar» klara att flygas
från depån till ett av
de amerikanska
krigsflygfälten i Eng-
land.

Denna artikel av FLYG:s
Londonkorrespondent GUN-
NAR KRISTIANSSON ger
en god uppfattning om den
enorma uppladdning, som
amerikanska flyget genomfört
i England före invasionen.
Den amerikanska basorganisa-
tionen har fått rent av fantas-
tiska proportioner med bl. a.
en väldig flygindustri med be-
teckningen BADA.

DEN STORA UPPLADDNINGEN

USA:s BASORGANISATION I ENGLAND AV ENORMA MÅTT

— Från FLYG:s Londonkorresp. —

STORBRITANNIEN, i maj.

Under de knappa två år, amerikanskt flyg varit baserat i England, ha amerikanerna i ständigt stegrat tempo utbyggt detsamma, så att det sedan någon tid tillbaka räknar flera plan än det hemmabaserade RAF. Samtidigt med utbyggnaden av först 8:e och sedermera även 9:e flygkåren, har man emellertid haft att organisera den reparations- och försörjningstjänst, utan vilken någon flygoffensiv inte är möjlig. Men US Air Service Command i England fann snart att dess uppgift inte bara var att reparera skadade plan eller att mot- taga och stridsutrusta nya plan från Amerika. Mycken dyrbar tid kunde vinnas, om reservdelar kunde tillverkas i England i stället för borta i USA. En amerikansk flygindustri började skapas i Storbritannien, och denna har sedan växt med så lavinartad fart, att den nu nått större omfattning än hela den brittiska hade före kriget.

USA:s flygmakt av i dag

Det har varit mig förunnat att som ende neutrale journalist få se något av US Air Service Commands verksamhet i Storbritannien, och jag vågar säga, att endast ett ytterst ringa fåtal verkligen torde kunna göra sig en riktig föreställning om vad amerikansk flygmakt av i dag innebär.

Tillsammans med ett 40-tal amerikanska och engelska kolleger företog jag helt nyligen en veckas rundresa i England, Skottland och Nordirland ombord på en »Flygande fästning», vilken efter flera operationer över Europa »degraderats» till transportplan. Vi flögo inalles 2 500 km, gjorde flere uppehåll vid olika Air Service Commands depoter samt färdades åtskilliga mil i »jeeps», armébilarna och bussar för att hinna se så många anläggningar, hangarer och verkstäder som möjligt. Det var en synnerligen intensiv vecka, kanske den intensivaste jag någonsin upplevt — och likaväl: allt det jag hann med att se var endast en bråkdel av det hela.

Den amerikanska flygindustrin — eller Base Air Depot Area (BADA), som den officiella benämningen lyder — här i England är unik inte bara till sin omfattning

utan även med hänsyn till organisationen. Det är nämligen en flygindustri ledd utslutande av armégeneraler — men efter civilt mönster. Man har funnit, att resultatet blir bättre med en industriell organisation än en militär. Den amerikanska bilindustrin har fått stå mönster och man har också försökt bibehålla så mycket av denna anda och atmosfär. Massproduktionens idé tillämpas inte bara vid nytillverkning av olika delar, den har även kommit till användning vid t ex motorrenovering.

Soldater utan medaljer

Alla arbetare i verkstäder och kontor äro män i uniform — soldater utan medaljer och utmärkelser, utan »vingar» eller andra »märken» på vapenrocken. Ingen utom piloter och den flygande besättningen sjunger deras lov, men männen i en »Fästning», en »Liberator», en »Lightning», en »Thunderbolt» eller en »Mustang» veta vad dessa obesjunga soldaters arbete betyder.

När US Air Service Command började anlägga sina Base Air Depots, hade man inte tillgång till specialutbildad militär personal i den utsträckning, som erfordrades. Men man »lånade» civila arbetare och tek-

niker från flygindustrin i Amerika — och samtidigt började militär skolas. Den nytbildade militära personalen har sedan successivt fått överta arbetet i maskinhallar och monteringshallar, och i dag äro praktiskt taget samtliga civila fackarbetare åter tillbaka i USA.

BADA spelar en mycket betydelsefull roll i dagens flygkrig mot Europa, och det är ingen överdrift att säga, att utan BADA skulle den amerikanska offensivkraften inte ha utvecklats i den grad, som nu skett under de senaste nio å tio månaderna. Som exempel kan nämnas, att trots de hårdaste och bittraste luftstrider vid attacken mot Schweinfurt den 14 okt förra året, kunde inte mindre än 56 proc av de i raiden engagerade bombplanen fem dagar senare sändas ut på nya operationer — tack vare BADA och US Air Service Command.

Förutom att den amerikanska flygindustrin på de brittiska öarna möjliggör ett snabbt återställande av skadade maskiner i stridsdugligt skick, har den också t ex medfört avsevärda lättnader i den allierade sjöfarten över Atlanten. Reservdelar tillverkas numera i så stort antal här i landet, att skeppningen från USA kunnat reduceras med över 50 procent.

Men US Air Service Commands uppgif-

Propellrar är en stor förbrukningsartikel för bombflyget, men tro inte, att de kastas bort, fastän de äro så här illa åtgångna. Nej, de repareras eller smältas ned och gjutas om.



ter äro inte begränsade till renovering och reparering av skadade och »krigströtta» plan, det har även att se till, att de maskiner, vilka flygas eller skeppas hit till England från Amerika, utrustas och göras stridsklara med så liten tidsutdräkt som möjligt.

Inom Air Service Command finnas också högt skolade tekniker och vetenskapsmän, som försöka framtrolla ständiga förbättringar. Så snart de funderat ut något nytt, som kan förhöja ett plans stridsvärde, provas uppfinningen eller förbättringen på en maskin under verkliga krigsförhållanden. Blir resultatet då positivt, ges order om modifiering av alla flygplan, som redan äro i tjänst, samt av alla, som anlända hit från fabrikena.

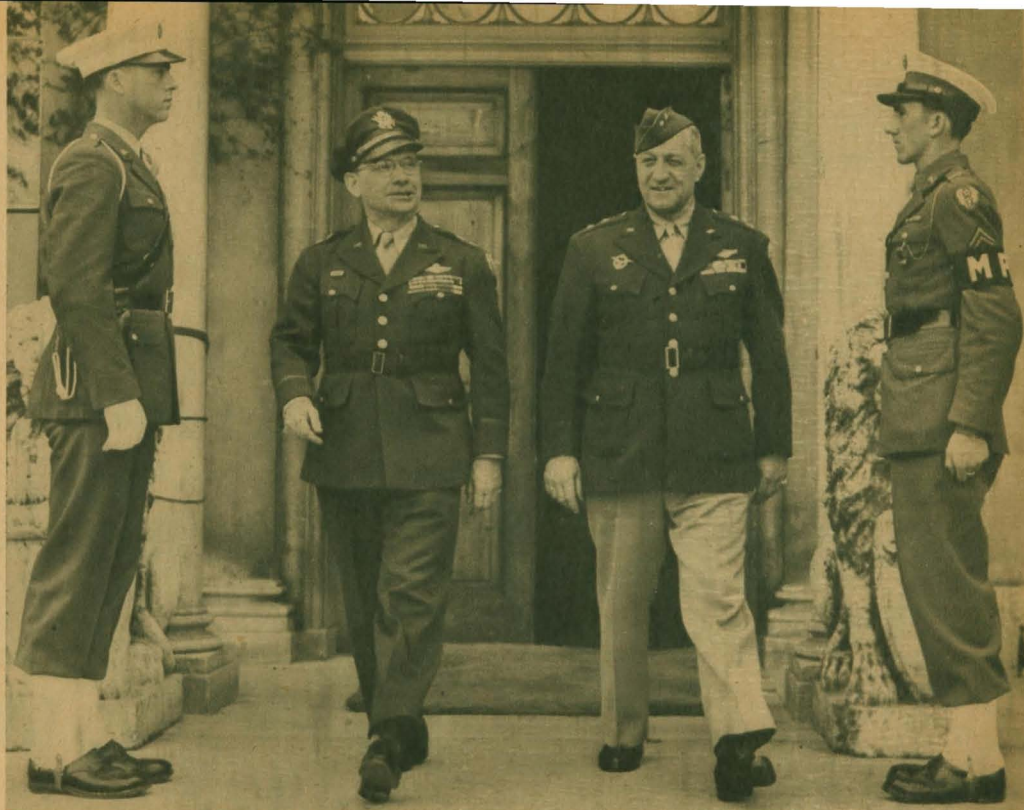
»Gamla» plan över Atlanten

Det tar nämligen i regel sex månader, innan en modifiering blir standard, och under denna tid ha de amerikanska flyglaboratorierna i Storbritannien hunnit med att prestera flera nyheter. Därför äro också alla nya plan, som anlända hit, tekniskt sett »gamla» — de sakna en del av den utrustning, maskinerna i stridslinjen redan ha tack vare Air Service Command. Det är också därför, som varje nytt flygplan efter ankomsten till de brittiska öarna kräver ytterligare hundratals arbetstimmar — även när det flugits över Atlanten i »stridsklart» skick.

Vid ett uppehåll i en Base Air Depot, där man mottar, stridsutrustar och modifierar en stor del av alla de plan, som anlända hit från USA, erhöj jag några siffror, vilka ge ett begrepp, hur mycket som återstår att göra här i Storbritannien, innan ett bombplan eller ett jaktplan anses vara »fighting fit». Varje »Fästning» och »Liberator» kräver sålunda ytterligare 1 500—3 000 arbetstimmar, efter det den krossat »Pölen», medan man räknar med »endast» mellan 500 och 1 000 arbetstimmar för att stridsutrusta ett jaktplan, oaktat dessa skeppas över på tank- och lastfartyg i delvis demonterat skick. Under mars månad färdigutrustade BADA inom loppet av 10 dagar inte mindre än 94 proc av alla från USA anlända bombplan och 65 proc av alla jaktplan.

I detta sammanhang kan nämnas, att alla bombplan numera flygas från USA till Storbritannien med fulltalig besättning. Jaktplan flygas från fabrik till utskeppningshamn, där de delvis demonteras samt översprutas med speciell fetthinna som skydd mot saltvatten. Det har dock hänt att även jaktplan — med hjälp av extra bränsletankar — flugits över Atlanten, men på grund av de stora krav, som i detta fall ställas på piloten (jaktplan saknar bl a automatisk pilot), har man nu helt frångått denna leveransmöjlighet.

En av de Base Air Depot Areas, som jag under min 6-dagarsstur runt England, Skottland och Nordirland besökte, hade givits smeknamnet »Willow Run of the ETO» (ETO betyder European Theatre of Operations). Det kanske verkar förmodat att göra en jämförelse med Willow Run — men sedan jag själv sett anläggningarna där, vågar jag säga, att jag tvivlar på om man kunnat göra en mera träffande jämförelse. Att kalla »Willow Run of the ETO» för depot är nämligen lika felaktigt som att säga villa om en skyskrapa. BADA nr 1 — som är den officiella benämningen av detta brittiska Willow Run — är en fullt utvecklad flygindustri.



Två krigsgarvade amerikanska generaler i Nionde amerikanska flygkåren i England, general-ljtnant L. Brereton (t. h.) och generalmajor R. Royce. Båda ha bl. a. varit verksamma i Stilla havet men ha också rika krigserfarenheter från Medelhavet och andra krigsskådeplatser.

I sitt slag är BADA nr 1 störst i världen. Det byggdes av britterna 1940—41, men övertogs delvis av amerikanerna i juni 1942 som reparations- och modifieringsbas för det amerikanska flyget i England.

Först den 21 okt. 1943 övertogs BADA nr 1 helt av amerikanerna, som emellertid sedan detta datum i fantastiskt tempo utbyggt och utvidgat denna för den amerikanska flygoffensiven mot Europas så viktiga bas.

Arbete dag och natt

I jättestora hallar och hangarbyggnader arbetas det nu dag och natt med att tillverka tusentals reservdelar från det minsta till det största — med att renovera motorer — med att bygga och se över radio o s v. Arbetslokalerna äro luftiga och rymliga, och arbetsförhållandena måste betecknas som idealiska — i regel bättre än man möter i civila verkstäder och fabriker av motsvarande slag.

Särskilt intressant var det att vandra genom den hall, där luftkylda motorer från »Fästningar», »Liberators», »Thunderbolts» o s v genomgå renovering och förnyelse. Arbetet är organiserat helt efter massproduktions-principen, vilket inte varit lika lätt gjort som det låter. Det finns nämligen praktiskt taget inte två motorer, som efter det att de varit i bruk någon tid befinna sig i samma kondition — olika delar äro olika mycket förslitna, och en del motorer äro dessutom mer eller mindre skadade.

Men man har lyckats lösa problemet härvidlag, och kapaciteten är mycket hög. Under mars månad blevo sålunda inte mindre än 1 200 motorer — representerande halvan miljon hästkrafter — renoverade.

Tillverkning av radioutrustning ingår

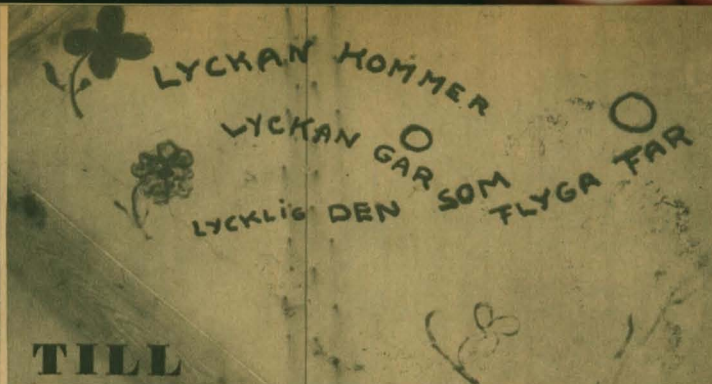
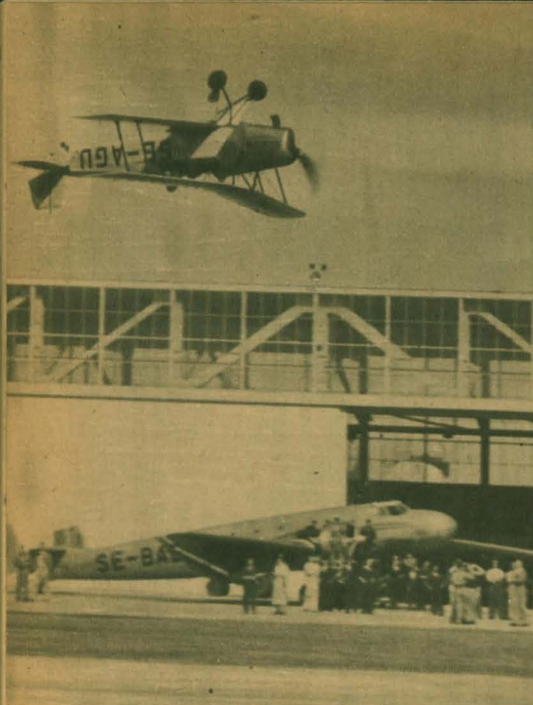
också i programmet för BADA nr 1. Enbart denna avdelning av »Willow Run of the ETO» utgör en hel industri av så omfattande mått, att det skulle ta flera veckor i anspråk att studera densamma mera i detalj.

All radioutrustning till det amerikanska flyget i England levereras från BADA — de apparater, som finnas i planen, när de anlända hit, demonteras nämligen av BADA och bygges om, innan de tillåtas gå »on active services». Detta förfaringsätt beror bl a på att radioförhållandena här i Europa äro helt annorlunda än i Amerika och att därför ny trimning är nödvändig. Men det är också beroende på att utvecklingen på det radiotekniska området sker så snabbt, att fabrikena i USA inte hinna med. Ibland händer det dock att radioteknikerna i England och Amerika samtidigt komma på en förbättring — men realisera den på olika sätt. Det är då inte ovanligt att det visar sig att BADA gått en betydligt enklare väg, kanske t o m med bättre resultat.

Icke mindre än 90 000 olika delar finnas i lager vid BADA nr 1 och man beräknar att lagerbehållningen är tillräcklig för de närmaste sex månadernas behov. Risker att något plan skall behöva vara i överksamhet på marken, därför att man inte kan anskaffa en speciell reservdel är följaktligen numera praktiskt taget lika med noll, och statistiken säger också, att om 100 plan tillfogas mer eller mindre svåra skador vid en raid i dag, äro 95 av dessa åter fullt stridsklara mindre än 10 dagar senare.

Chef för BADA är brigadgeneral Isaac W. Ott — inom parentes sagt en av männen bakom B—17 och en av de första att flyga detta plan. Efter ankomsten till Storbritannien började han genast att omorganisera BADA nr 1 efter modernt amerikanskt massproduktionssystem, och det är också tack vare honom som BADA nr 1 växt till den betydelse och omfattning, det

(Forts. på sid. 3.)



Sentensen t. v. står på dörren till Kurt Björkvalls gamla hangar i Åre. Flyga i allmänhet är härligt men att få ge sig i väg på flygdag är kvintessensen! — Nedan folkvandring till flygdagen i Örebro 1939.

FRAMTIDENS FREDLIGA



FLYGDAGAR

Minns ni de ljuvliga åren före det senaste världsvanvettets utbrott? Privatflygarna voro fria som himmelens fåglar och samlades ibland till flygdagar för att dels göra allmänheten flygsinnad, dels sinsemellan utbyta erfarenheter under kamrattliga former. Då le v d e vi!

Flygdagarnas värde kan inte överskattas. De svenska flygklubbarna ha stor andel i att vårt folk numera är så pass flygsinnat. Flygdagarna måste fortsätta efter kriget i minst samma utsträckning som före eländet.

Vilka planer umgås flygklubbarna med i det fallet? FLYG har kastat ut denna rundfråga och vem skulle tala först om inte flygdagarnas flitigaste besökare och privatflygets »övertomte».

AEROKLUBBEN I GÖTEBORG:

Gösta Fraenckel speaking

Det var en gång en åsna som stod mellan två höttappar. Den åsnan hade det ganska lätt.

När man ställs inför frågan: vad skall civilflyget i Göteborg företa sig under den

närmaste fredstiden, då står man och väljer mellan ett otal höttappar.

Det var en gång... Vi hade tävlingar av mer lokal natur om den s. k. Claesbådan. Sporren och andra förmåliga pris. Vi ordnade flygdagar och tävlingar, somliga av dem verkligen imponerande tack vare flygvapnets hjälp. Tyvärr blev publiktillströmningen aldrig vad den borde varit. Torslanda ligger litet obekvämt till, men det blir väl bättre. Det skall se ut som i Örebro 1939.

Tävlingen om »Nordiska flygarpokalen» gick via Torslanda. Den höttappen hänger så högt upp att vi ej kommer åt den.

Vi hade vår flygarträff år 1937. Den var liten men den var god — om jag får säga det själv. Då utplånades alla gränser mellan de skandinaviska länderna. Det blev ett flygarmöte sådant det skall vara: öppet och fritt utbyte av rön och erfarenheter och dessemellan en glad kväll på Liseberg, ett bad på Saltholmen, en rundfärd i Göteborg, en hemtrevlig flygtävling, som gick över fyra städer på en timme.

Vi improviserade år 1939 en weekend i Varberg och Halmstad. Det var sju göteborgsplan, en imponerande luftflotta på den tiden. Hade vi inte på hemfärden från Halmstad överfallits av ett ogenomträngligt åskväder, som föranledde samtliga deltagare att gå ner i Varberg, och hade vi inte i väntan på bättre väder nödgas gäna Stadshotellens skrivrum med våra våta över- och underkläder — så långt det kvinnliga inslaget tillät oss att hänga upp

T. v. om rubriken en bild från en flygdag på Bromma 1938. Det är tysken Achgells, som hänger med huvudet nedåt i en Bücker »Jungmann». — Här bredvid t. v. ses några sportplan före hemfärden från flygdagen i Bollnäs 1939. — Alla svenska flygdagars »grand old man» Gösta Fraenckel drar av sig flygbrallorna efter ankomsten till en flygdag. Först när han har kommit är flygdagen en riktig flygdag!

detaljerna — så hade utflykten varit idealisk.

Då och då har vi gjort färder till Köpenhamn, Aalborg, Jönköping, Norrköping m m för att luncha. Men det var i allmänhet resor av mer privat natur.

Ovanstående och andra företag, som närmast inrangeras under rubriken sportflyg, har varit utgångspunkten för diskussioner man och man emellan när vi kommit in på frågan om flyget efter detta. Jag kan inte gå in på detaljer, kan blott säga att vi diskuterat ganska allvarligt, ty vi har den uppfattningen att sportflyget fortfarande har sin mission att fylla. Det har före kriget kraftigt bidragit till att göra svenska folket flygintresserat, och på det området finns säkert ett stort arbetsfält ännu efter kriget trots att folk vant sig vid att massor av plan under kriget dagligen släpper ner sina bomblaster.

Liksom i Afrika, där araberna alltid känner på de föremål som för dem är okända — de ser med fingrarna, påstås det — så vill folk hos oss se innan de tror. Det märks bl. a. på så sätt att alla spryg-larna på vingarnas framkant är knäckta när en intresserad allmänhet fått tillfälle se på åket. Det är inte roligt för flygplanägaren, fast han har det angenäma medvetandet att varje knäckt sprygel gjort en svensk medborgare förtrogen med flygplanets konstruktion.





T. v. en publikbild från flygdagen i samband med invigningen av Eskilstuna flygfält 1939. — Ett handslag mellan nationer växlas t. h. där fransmannen Edmond Jaquet jr skakar tass med hammästare Eriksson på Torslanda. Norrmannen Frills-Baastad tittar på. Fotot är från week-end-mötet på Torslanda den 12—13 juni 1937, då kamratskapet blommade mellan flygarna.



För de flygandes egen utbildning har tävlingarna och flygdagarna — på hemmaplan eller på annan ort — sin stora betydelse, och det är väl att förvänta och hoppas att flygdagar åter tas upp litet varstans i landet när läget så medger.

Inte minst hoppas jag på internationella flygdagar i likhet med dem vi hade vid flygfältsinvigningar på Bromma, i Stavanger, i Helsingfors, i Esbjerg m. fl. varvid det finns tillfälle att på neutral mark sammanföra olika nationers flygare och visa dem att det även i länder, där de nu tycker att man bär sig illa åt, finns människor som bär sig åt som folk.

Jag överlåter åt var och en, som orkat läsa igenom ovanstående, att med ledning därav gissa vad vi ämnar företa oss när kriget är slut.

Detta var litet om den delen av civilflyget som kallas sportflyg och en antydning om vad som ligger inom dess verksamhetsområde. En annan gren är den som jag vill kalla »privatflyg» och inte sportflyg. Jag och flera med mig har använt kärrorna för affärsresor, detta dem till trots som kallat oss idioter — om de inte använt starkare uttryck. Otivelaktigt kommer våra större industrier och affärsföretag att efter kriget skaffa sig egna flygplan. Till att börja med lär väl inte herrarnas direktörer, ingenjörer och försäljare själva föra planen, ty flygutbildning ingår ännu ej som led i allmänbildningen. Men det finns en mängd under kriget utbildade piloter, vilka är väl lämpade att sköta jobbet för dem.

Ofta hör man talas om att sportflyget snart måste skiljas från trafikflyget, ty flygplatserna blir för hårt belastade. Att man inte vill ha skolutbildning och flygare i träning kring trafikplanen kan jag förstå, men de flygplatser som ställs till förfogande vid en event. skilsmässa måste vara lätt tillgängliga, om det skall bli något bevänt med utbildningen. Av ännu större

vikt är det att privatflygarna får välbeläggna flygplatser med god service, så belägna att inte förbindelserna från och till flygplatsen slår ihjäl den tidsvinst, som uppstår genom själva flygningen. Och här rör det sig inte om sportflyg utom om privatflyg, såvida man inte vill kalla det för sport när herrarna från SKF, Uddeholm, ASE, Stora Kopparberg eller medeltjocka grosshandlare använder företagens till förfogande stående flygplan för att bege sig till sammanträden och konferenser.

Sport- och privatflyget har många intressen att bevaka, och dess representanter bör icke minst stå i kontakt med de myndigheter som makten hava för att skaffa det drägliga levnadsvillkor. Annars får vi varken sport- eller privatflyg, och de båda grenarna kommer att — liksom vissa bemärkta svenska städer — ligga vid sidan av stambanan, svenska sport- och privatflyget till skam och andra till varnagel.

Men jag kom visst från ämnet.

Gösta Fraenckel.

FLYG har även frågat några andra flygklubbar om deras planer på flygdagar efter kriget. Vi börja med en framtästrävande klubb, som nyligen anordnat en lyckad flygdag, nämligen

VÄRMLANDS FLYGKLUBB:

Premiärflygdagen gick fint

— Den första flygdagen på Karlstads flygplats söndagen den 21 maj blev en fullträff. Publiken uppgick till 3.000—4.000 personer, som envist stannade kvar på fältet trots regn och rusk. Flygvapnet eller närmare bestämt F 6 deltog med bl. a. en B 17, en Sk 11 (Moth) med bogserad Kranich samt överledare (överstelöjtnant Hård) och speaker (major Hugosson). Dessutom fick man se en GV-38, en Puss Moth och klubbens SG-38 och Baby. Numren avlöste varandra utan »longeronger» under den dryga halvvannan timme uppvisningarna varade. Den röda tråden var demonstration för publiken av utbildningens

gång med glid- och segelplan. Förare vid de olika uppstigningarna under »dagen» voro löjtnanterna Alm och Wennerström, hrr Hugo Hassel, Olle Håkansson och C. E. Eriksson samt trafikflygare Stig Lindström. Den förste passageraren i Kranichen var klubbampnen konsul Boo Nyström. Publiken uppskattade livligt vad som visades trots att det på grund av termikfrånvaron mest blev rena glidflygningen.

Värmlands flygklubb ämnar fortsätta med att anordna flygdagar i den utsträckning det är möjligt, oavsett om freden är nära förestående eller allttjämt låter vänta på sig, utlovar klubbens sekreterare, ryttmästare Bj. Hedenlund.

AEROKLUBBEN I SKÅNE:

Vill öka skåniskt flygsinne

— Klubben har under sin 20-åriga tillvaro anordnat ett flertal uppvisningar för allmänheten och haft två speciella flygdagar, som samlat omkring 30.000 åskådare vardera. Under 1942 hade vi en segelflyguppvisning i samband med »Flygets dag». Meningen är att då det åter blir fred i världen ge uppvisningar i motor-, segel- och modellflyg för allmänheten så ofta som möjligt, varigenom vi hoppas skapa flygsinne hos skåningarna. Någon flygdag i år blir det tyvärr inte, suckar sekreteraren, yrkeslärare Ivar Andersson.

Fortsättning följer i nästa nummer med uttalanden från ytterligare några flygklubbar, som besvarat FLYG:s rundfråga om flygdagsplaner. Dessa klubbar äro: Eskilstuna FK, Norrköpings FK, Stockholms FK, Vasterås FK och Örebro BFK.

De nationella gränserna voro utsuddade vid week-end-mötet på Torslanda 1937. Här ses närmast fyra nordiska sportplan, fr. v.: norrmän, svensk, dansk och svensk.

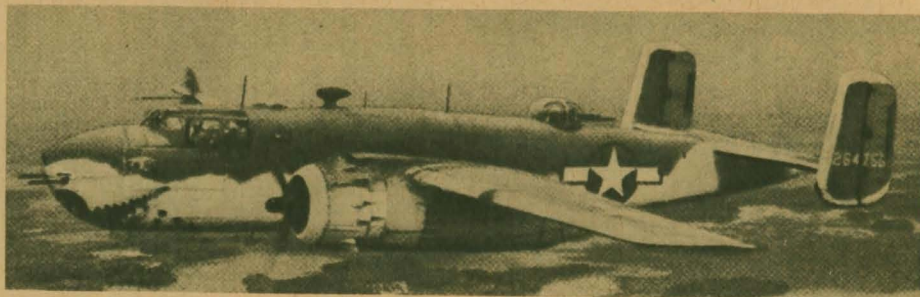


DEN FLYGANDE KANONLAVETTEN

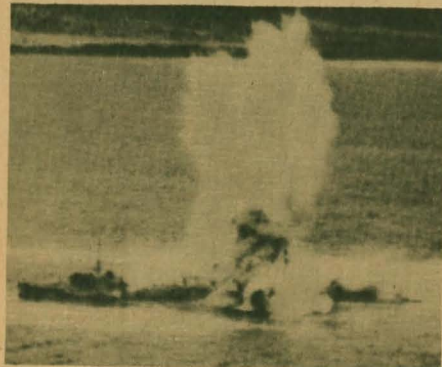
B-25

ETT FRUKTANSVÄRT
VAPEN
TILL LANDS OCH SJÖSS

Av Björn Karlström



North American B-25G »Mitchell» med »hajkäft» bakom 75 mm-kanonen.



Japansk jagare får smaka på B-25G.

Genom att den nyaste versionen av det amerikanska bombflygplanet North American B-25 »Mitchell» såsom tidigare omtalats i FLYG, försetts med ny bestyckning, omfattande bl. a. en 75 mm. kanon, har planet förvandlats till det nu i tjänst varande starkast bestyckade bombjaktplanet. Trots den ökade bestyckningen har bomblasten — 1.850 kg. — kunnat bibehållas på den första kanonversionen, som har beteckningen B-25G, liksom farten, men flygvikten har ökat med 900 kg. Den rena låganfallstypen med inte mindre än 14 st. 12,7 mm. tunga ksp utom 75 mm. kanon heter B-25H.

Omkonstruktionen krävde 380 nya konstruktionsritningar och 13.551 arbetstimmar. Särskilda svårigheter mötte vid konstruktionen av rekyldämparen, men dessa ha lyckligen övervunnits. Rekylen känns i planet endast som en svag vibration, ej olik vibrationerna i en bil som startas en kall morgon, enligt amerikanska piloters utsago. Konstruktionen hemlighålles naturligtvis strängt men det har uppgivits, att en lika stor laddning som i projektilen avfyras samtidigt men med motsatt rekyilverkan.

I sin nuvarande version som »kanonbuss» har planet avsevärt kortare nos än förr. Bombfällarens glasbur är ersatt med en avrundad »plåtskåll», i vars spets tvenne 12,7 mm. kulsprutor sticka ut som känselspröt. Kanonen är monterad till vänster om förarplatsen i en förutvarande genomgångspassage och mynnar ut i ett kraftigt gap i undre delen av nämnda »skåll». Detta frontalbatteri sköts av piloten, som avfyrar både kanon och kulsprutor med avtryckare på ratten. I skala 1/100-ritningen här nedan har förf. ritat den allra första kanonversionen utan vapen vid sidan om nosen och med stjärtvapnen borttagna.

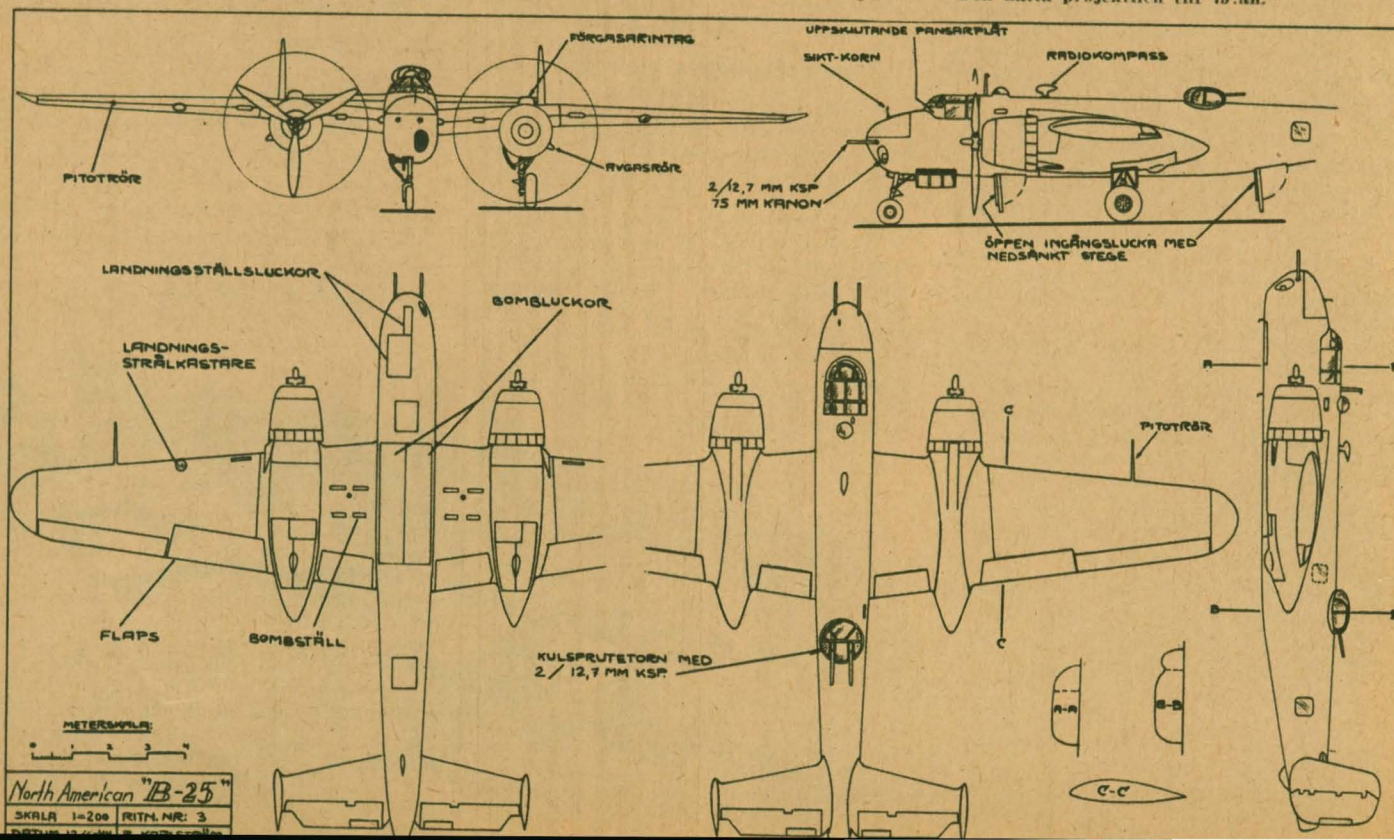
Kanonammunitionen består av en enhetspatron, vars vikt är 9,1 kg. och längd 660 mm. Den pansarbrytande granaten väger 6,8 kg. och är försedd med brisant sprängladdning. Vid provskjutningar har man nått en eldhastighet om tre skott på tio

sekunder, men den krigsmässiga eldhastigheten blir något lägre.

Besättningen består av förare, andre pilot, laddare för kanonen, radiosignalist och skytt, vilken betjänar den dubbelpipiga kulsprutan i ett torn på flygplanets »rygg». Bredvid signalistens plats finns en avbalkning där tomhylsorna från kanonen hamnar efter skottlossning. (Forts. på sid. 14.)



Den nätta projektilen till 75:an.



BAKOM LUFTWAFFES KULISSER I

I U. S. A. har nyligen utgivits en bok med titeln »The rise and fall of Luftwaffe», skriven av en förf. som kallar sig Hauptmann Hermann. Bakom denna pseudonym döljer sig en förutvarande ingenjör vid Junkersverken, vilken vid dessas »likvidering» tog sig över till Amerika. Det är ingen skönmålning som bjuds läsaren, tvärtom, och förf. som betonar sin idealistisk-pacifistiska åskådning försöker icke dölja sin fientliga inställning mot det tredje rikets styresmän. Även om man därför bör ta hans skildring med en nypa salt är den dock av stort intresse som ett om ock subjektivt bidrag till den hittills oskrivna historien om den tyska luftmaktens uppbyggande.

Utan att ta ställning till innehållet framlägger red. i denna och en följande artikel en recension av den uppseendeväckande boken i form av ett kort återgivande av dess huvudsakliga innehåll.

MÄNNEN BAKOM UPPBYGGNADEN

Den 23 september 1918 stod två divisioner bombflygplan på ett flygfält intill belgisk-franska gränsen. Allt var klart för start, och målet var Paris. Flygplanen var lastade med brandbomber. Motorerna var varmkörda. Det fattades endast startordern. Luftwaffes sista strid stod för dörren. Allt vad som fanns kvar av flygmateriel sattes in för att stämma den framväljande floden av amerikanska, franska och engelska trupper.

Slåss och dö var parollen.

En stabsofficer körde i rasande fart ut på fältet. Raiden blåstes av. Tyskland hade värdjat till president Wilson om fred.

Stick i väg — lev eller dö — ni kan göra vad ni vill MEN INTE FLYGA.

Luftwaffes saga var all. Flygmateriel, reservdelar, allt skulle utlämnas till en internationell kontrollkommission och eventuellt skrotas ned. Den tyska örnen skulle för alltid vingklippas, sådan var den nya lagen.

Bland de hundratusental mobiliserade, som vällde tillbaka mot öster, fanns tusentals entledigade flygare. Bland dem Hauptmann Hermann. Hans namn finns inte i någon rulla. Hauptmann Hermann är en pseudonym, ty det är farligt att avslöja något av allt det fantastiska, som döljes bakom Luftwaffes pånyttfödelse, uppstigande och nedgång.

Till Rhön strömmade de

Hermann hörde till den kategori unga tyskar, som hellre frös och svalt än gav upp flygningen. Till Rhön strömmade de, tiggade materialier, byggde, flög. År 1923 var Hermann klar att disputerä för en doktorsavhandling om vissa flygtekniska problem, och här intresserade sig en liten rörlig, vithärig åldring helt oväntat för hans förhåvanden. Det var professor *Hugo Junkers*. Studierna försgiggick på ett sär eget sätt. I de ockuperade delarna av Tyskland hade plötsligt sabotage mot järnvägarna blossat upp. Professorer och studenter sattes av ockupationsstrupperna på tägen som gisslan. I kalla, illa upplysta, sjaskiga järnvägsvagnar fullbordades avhandlingar.

Hermann tog sin grad, flydde ur det ockuperade området, togs emot vid Junkersverken, befordrades snabbt till en av Junkers förtroendemen, korsade hela jorden flerfaldiga gånger i företagets ärenden.

Junkers F 13 till Amerika

Junkers första trafikflygplan F 13 blev en succé, inköptes i ett antal exemplar av general Billy Mitchell för amerikanska arméflygvapnet. Detta var starten. Junkers arbetade för ett fredens flyg och byggde därför metodiskt upp flyglinje efter flyglinje i Tyskland, i Sydamerika, i Ryssland, i södra Europa och Främre Orienten. Tidpunkten för starten var betydelsefull. Tyska armén var redan i full färd med att bygga upp Tysklands försvar bakom kulisserna. Junkers trafikflygplan skulle bli embryot till det nya flyget, trafikflygplanen antogs kunna med några handgrepp omändras till förstklassiga bombflygplan. Detta rätt fatala misstag gjorde Junkers tills vidare till persona grata. Det ödesdigra misstaget nummer två var uppdraget att låta Junkers organisera den ryska flygplanfabriken i Fili nära Moskva.

År 1924 föddes den för sin tid fenomenala tremotoriga trafikflygmaskinen Ju 52, livskraftig ända in i det nu pågående kriget. Det låg intet underligt i detta, ty Junkers var helt enkelt sedan 1910 flygets verkliga, tekniske Grand Old Man. Till de tyska pionjärerna hör emellertid därtill en rad nu världsberömda namn — Focke, Klemm, Messerschmitt, Dornier, Heinkel, Rohrbach och Rumpler. Den senare en av de allra främsta i denna rad, hade oturen att vara jude. 1933 beseglades naturligtvis hans öde. Han dog i misär, enligt Hermann strax innan han skulle deporteras till Polen.

Klemm var liksom Junkers en renodlad idealist. Han var starkt religiös och oböjlig. Göring lyckades tvinga honom att organisera en fabrik för tillverkning av metallstridsflygplan, men han vägrade att driva den. Därvid har det blivit.

Focke var flygingenjör under kriget 1914 — 18 och mötte härunder flygföraren *Wulf*. Tillsammans startade de den nu berömda

Fucke-Wulf-fabriken. Wulf störtade och dödades vid en provflygning 1927. Liksom Junkers och Klemm levde han blott för civilflyget. Krigsfabrikationen har han intet haft något att göra med. Han har helt ägnat sig åt flygforskningen.

Rohrbach hade framgång så länge militärerna höll honom under armarna. Hans första fyrmotoriga trafikflygplan för 18 passagerare dömde den internationella kontrollkommissionen till nedskrotning. Men hans rykte var redan befäst. Med hjälp av rikliga subsidier startade han en ny fabrik med dotterföretag i Köpenhamn. En rad olyckor med hans flygbåtar och hans egna, högt uppskrivade pretentioner blev hans fall. Armén tog sin hand från honom.

Från glid- till krigsflygplan

Messerschmitt åter representerade hundraprocentigt hänsynslösheten. Hans liv var kriget och tillverkningen av krigsflygplan. Han började med att bygga glidflygplan. Vid en provflygning över Rhön bröts flygplanet sönder i luften. Hans bästa vän dödades: »Det har jag inget att göra med. Det var hans fel.» Detta är Hermanns version. När han övergick att bygga krigsflygplan, störtade de första modellerna regelbundet. Messerschmitt slöt sig tidigt till nazismen och blev intim vän med Hess. Både denne och Göring äro intressenter i hans fabrik. År 1926 började armén understödja honom, senare den nazistiska regimen. Hans 1936 konstruerade s. k. passagerarflygplan »Taifun» väckte uppmärksamhet över hela världen. Men så var det också prototypen till Me 109!

Heinkel är i allo Messerschmitt i ny upplaga, uteslutande intresserad av rustning. Han var med som konstruktör från första början, subsidierades rikligt och kunde 1929 grundlägga jätteverken i Warne-münde. Han blev nazist, befordrades av Hitler strax före kriget till Wehrwirtschaftsführer och professor. I samma veva råkade han i konflikt med en nazistpamp om en kvinnlig sekreterare. Då han inte ville släppa henne, arresterades hon av Gestapo som spion.

Som konstruktör var han fenomenal och



Professor Hugo Junkers.

levererade vad som önskades — sex till åtta nya typer på ett år. Det finns ingen typ av flygplan, som han icke på beställning skakat fram, en uppfinnare par excellence. Därtill begagnade han fördomsfritt alla andras idéer, patent eller produktions-trick.

Junkers och hans motsats i allt Heinkel är de två, som i första hand byggde upp Luftwaffe.

Under 1920- och 1930-talen byggdes det nya Luftwaffe upp. Med våld och list, förtäckt och öppet. Men måste säga, att utan målmedveten hänsynslöshet hade det heller aldrig kommit till. Det skedde bakom den internationella kommissionens rygg men också bakom ryggen på demokrater och socialister. Metoderna var vid ett tillfälle så hänsynslösa, att militära tjänstemän i tysthet spekulerade med riksdagsanslagen för att öka på dem. Skandalen vid den självklara kraschen blev våldsam.

Med exflygaren *Gotthard Sachsenberg* som drivande kraft startade Junkers flyglinje efter flyglinje såsom helt privata företag. Han konkurrenserade *Aero-Lloyd*, finansierat av Deutsche Bank, arbetade på basis av statssubventioner. Exflygaren *Ernst Brandenburg* i transportministeriet blev dess skyddsängel, Junkers fiende nummer ett. Det såg emellertid mörkt ut för *Aero-Lloyd*, när Junkers tillsammans med ett antal utländska företag slog sig samman till Europa-Union. Junkers företag blev världens största trafikbolag.

Här kommer halvjuden *Erhard Milch* in, den nuvarande flygmarskalken, en urpreussare till mentaliteten, våldsamt expansiv med ett fatalt fel — avsaknad av större intelligens. Han blev mannen bakom *Aero-Lloyd*, det misslyckade företaget.

Under ledning av general *Wilberg*, designerad såsom chef för det framtida Luftwaffe, och med hjälp av *Brandenburg* i trafikministeriet, arbetades frenetiskt. Flygare tränades i hemlighet på Lüneburgerheide, stora delar av Tyskland hölls helt avspärrade. Utländska dotterbolag sattes i arbete. Junkers skulle hjälpa till. Han vägrade, men lovade starta den ryska militära flygfabriken i Fili i Ryssland. Som vederlag skulle han få en beställning på 200 trafikflygplan. Junkers höll sitt löfte och satte hela sin förmögenhet. När allt var klart, förklarade generalerna i försvarsministeriet *von Hasse* och *Niedermayer* helt framt, att medlen var bortspekulerade. Junkers hotade med skandal. Representanterna för försvarsministeriet antydde, att professorn en dag skulle kunna påträffas död — men Junkers gav sig inte. Skandalen kom i dagen, *von Hasse* sköt sig. Junkers fick dock inte sin beställning. Detta var endast upptakten i kriget mot Junkers. Till saken hör att de bortspekulerade medlen varit avsedda för helt andra ändamål.

Bankrutthot mot Junkers

Ernst Brandenburg hoppade plötsligt fram bakom kulisserna. Junkers hotades med bankrutt, så vida han inte lät sitt flygnät sammanslås med *Aero-Lloyd* till det nya företaget *Deutsche Lufthansa*. Alla Junkers medhjälpare gick ed på att icke gå över. *Erhard Milch*, som också lovat hålla sig utanför *Lufthansa*, tog tillbaka sitt ord, blev tredjedirektör i det nya företaget, manövrerade snabbt bort sina förmän och tog rodret. Han hade *Brandenburg* och armén bakom sig.

Detta var 1926 i samma veva som den internationella kontrollkommissionen upphörde med sin verksamhet. *Lufthansa* fick snart tillfälle till goda gärningar. 1932 kunde bolaget i all stillhet ställa sina maskiner till en herr Hitlers förfogande för alla hans agitationsresor. Den dunkla »blodskam» som vidlände *Milchs* härstamning tvättades bort. Till saken hör, att *Lufthansa* vid det laget realiter ägdes av tyska republiken.

Förarbetet för Luftwaffe var sålunda faktiskt den tyska arméns förtjänst, ehuru nazismen sedermera tog detta verk på sin entreprenad. Hår långt man hunnit vid nazisternas makttiltråde visas bäst därav, att 1932 fanns under utbildning 1,500 flygförare och 15 000 glid- och segelflygare.

Samtidigt fullbordades den junkerska tragedin. *Milch* tvingade Junkers att avskeda hela sin idealistiskt inställda stab och lämna företaget i händerna på sonen *Klaus* — som tillhörde de nyuppsatta nazistiska stormtrupperna. Junkers fick inte ens bo kvar i Dessau vid fabriken utan beordrades bosätta sig i München. Hans högra hand och ledaren för flygföretagen, *Sachsenberg*, som blivit riksdagsman och motståndare till nazismen, arresterades, skall ha dömts till döden men bortsnappades under transporten, sattes i fängelse men släpptes sedan han fallit till föga.

Junkers död 1935 hemlighölls i det längsta. Då hade han redan fått uppleva att se sin son vräkt från sitt företag. Som posthum ersättning startades en Junkers-legend. Därtill var han god nog.

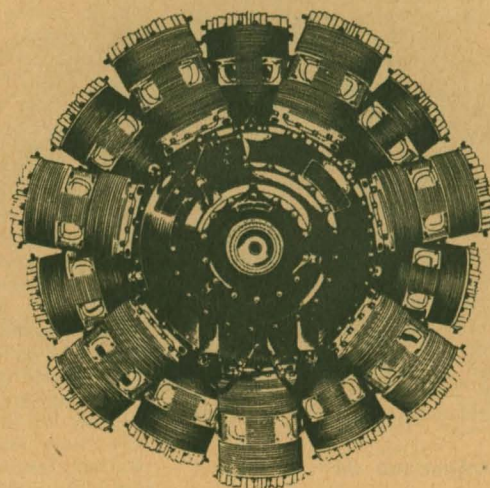
Tiden var mogen att låta Luftwaffe framträda officiellt.

(Forts. i nästa n:r.)

LUFTKYLDA FLYGMOTORER...

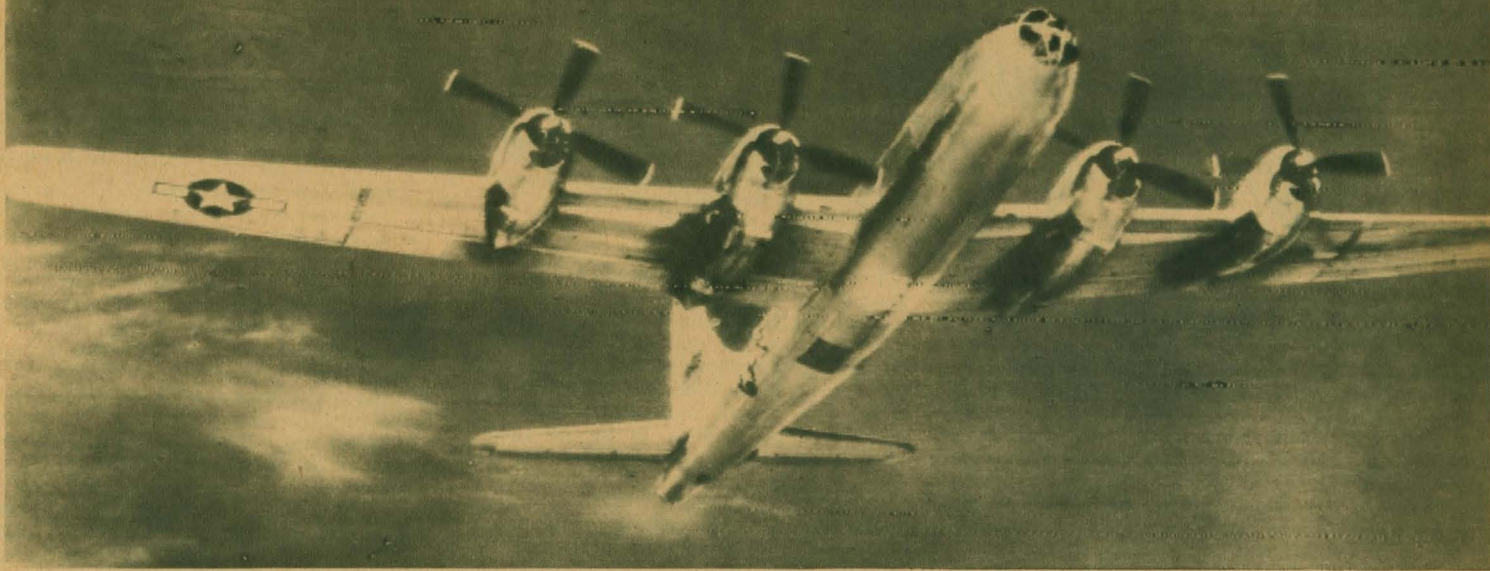
TILLVERKARE AV DEN

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



Bristol

THE BRISTOL AEROPLANE COMPANY LTD · BRISTOL · ENGLAND



BOEING B-29 »SUPERFORTRESS» debuterade höromdagen genom att anfalla den japanska hemorten från baser i Kina—Burma—Indien. B-29, som synes här ovan och döpts till »Tokiobombaren», tillverkas av flera fabriker i USA utom Boeing, bl. a. Bell och Martin. Hittills publicerade data och prestanda voro återgivna i FLYG nr 5/44. Bomblasten uppgår till 8 ton på kortare sträckor.

KRIGET I LUFTEN AV AVIATOR

I Västeuropa utlöstes äntligen spänningen, då invasionen över kanalen satte igång den 6 juni, som sålunda blev upptakten till världshistoriens kanske märkligaste drabbningar under ett kraftuppbåd av de tre försvarsgrenarna i samarbete, som vida överträffar tidigare liknande operationer. Då detta skrives ha operationerna varit i gång i 12 dagar och ett brohuvud i Normandie synes någorlunda säkrat.

Den direkta förberedelsen för invasionen hade vad luftkriget beträffar pågått sedan årsskiftet, alltså i ungefär 5 månader. I slutet på december ordnades nämligen befälsförhållandena och luftflottornas organisation i stort. Då började också de båda taktiska flygkärnorna, britternas nr 2 (Cunningham) och amerikanernas nr 9 (Brereton) att bearbeta Atlantvallen och området närmast bakom denna. Alltsedan ha dessa kärnor med bomb- och jaktplan anfallit befästningar, förråd, kommunikationer och flygplatser i kustzonen. 8:de flygkärnan har i ett års tid haft det tyska flygvapnet, främst flygindustrien, till huvudmål med kommunikationer som mål i andra rummet, Brittiska Bomber Command slutligen övergick i mitten på april från industristäderna i Tyskland till kommunikationsnätet i Frankrike—Holland—Belgien, som utsattes för ett mäktigt tryck. De erkända bombplanförlusterna i maj stannade vid omkring 650, vilket är mer än någon tidigare månad men dock minskning av de relativa förlusterna med hälften i förhållande till färd bombmängd.

Veckan närmast före igångsättningen samlades alla krafter mot Atlantvallen och bakomliggande kommunikationer jämte ekoradiostationer. Antalet flygningar per dygn överskred nu 10 000. Avsikten synes ha varit att klippa av alla förbindelser över Seine och därmed hindra tillförsel av reserver från området öster om floden, medan stöten sattes in och brohuvud upprättades väster därom. Vidare förstördes rangerbangårdar inom ett brett bälte från Biscayaviken till Köln. Därtill kom direkt förstöring av tåg på linjerna och, av linjerna själva. Till följd av att nätet var vitt

utgrenat och tyskarnas reparationsorganisation god kunde något stopp i trafiken ej åstadkommas, men förstörelsen måste dock ha varit avsevärd. Som exempel på intensiteten kan nämnas att under första juni-veckan 14 000 inflygningar gjordes mot 65 järnvägsbroar med resultat att endast en bro fanns kvar över Seine. 8:de kåren uppges sig på 3 dagar ha förstört 638 lastbilar, 600 järnvägsvagnar, 122 lok, 22 broar och 78 flygplan under nära 5 000 flygningar. Huruvida huvudändamålet att fördröja framförandet av tyskarnas först taktiska, sedan strategiska reserver kunde uppnås kan endast den kommande utvecklingen ge svaret på. Sannolikt är emellertid att utan denna förbindelsebekämpning hela företaget vore outförbart.

De flygstyrkor, som den 6/6 stodo redo i England omfattade enligt Churchill icke mindre än 11 000 flygplan i första linjen, d v s mer än dubbelt så mycket som det tyska flygvapnet satte upp utefter ryska fronten 1941 och tre gånger mer än den styrka, som krossade Frankrike 1940.

Under överskeppnings- och landstignings-skedet blev flygvapnets främsta uppgift att skydda den ofantliga transportflottan från anfall till sjöss och i luften. Denna uppgift löstes glänsande; varken i avgångshamnarna, ute i Kanalen eller utanför stranden förekom allvarligt hot från flygplan och fartyg. Först så småningom lyckades motortorpedbåtar komma till slags mot de även efter de första landstigningarna oavbrutet pågående sjötransporterna. Motortorpedbåtar anfölls sedan dagligen av flygplan och fingo förluster både till sjöss och i hamn. Icke förrän ett par dagar gått började tyska bombanfall mot fartygen att få större omfattning. Trots det mycket kraftiga jaktparaplyet sänktes eller skadades många örlogs- och transportfartyg jämte landstigningsbåtar. Det tidvis dåliga väderet gynnade därvid det underlägsna tyska flygvapnet.

Det allvarligaste motståndet borde varit att vänta i själva strandlinjen, där försvaret var väl preparerat. Forceringen gick ej heller utan avsevärda förluster för de för-

sta vågorna, men lyckades dock, sannolikt tack vare den våldsamma förberedande bombningen, över förväntan för angriparna. När väl de kvarvarande batterierna röjt sig genom eldöppning, angreps de av över stranden patrullerande flygplan och kunde i många fall tystas.

På 24 timmar från gryningen 6/6 företogs 13 000 flygningar över Kanalen och fälldes icke mindre än 10 000 ton bomber.

Invasionsplanen byggde i stor omfattning på lufttransporter av fallskärmsförband samt trupper med glidflygplan och vanliga transportplan. Förutom de väl kända mindre amerikanska och brittiska transportglidarna användes ett »hemligt vapen», nämligen jättegildaren Hamilcar, som tog 80 man. Lufttransporterna i inledningsskedet lyckades mycket bra, både de första före gryningen den 6 och nästa omgång på kvällen samma dag, då ett 80 km långt tåg av transport- och glidplan ur 9:de kåren strömmade över Kanalen. Sedan förbanden väl kommit ner blevo däremot förlusterna betydande. Det allmänna intrycket är att den allierade krigsledningen räknat med snabbare framgångar på Cherbourgshalvön än som nu blev fallet till följd av lufttruppernas förluster på marken. Enligt tysk uppgift landade glidplanen i grupper på 40—200 stycken. De allierade säga sig ha använt långt över 1 000 glidflygplan och uppges förlusterna av förare på dessa till blott 9 %; endast 12 transport- och 12 glidplan skulle ha förlorats i luften första dagen. Tyskarna säga sig ha förstört 1 100 glidplan på 3 dagar, varav endast ett ringa fåtal i luften.

Under konsolideringsskedet användes de taktiska kärnorna främst till att hålla undan det alltmer närgångna tyska flygvapnet och att bekämpa motanfallande tyska taktiska reserver, särskilt fordonskolonner och järnvägsstyrkor. De tunga förbanden återtog järnvägsbekämpning i syfte att hindra de strategiska reservernas uppmarsch. Lufttransporterna fortsatte. Efter tre dagar hade man landningsbanor klara på ett par ställen och något senare ett helt flygfält, iordningställda av amerikanska specialförband, som



DEN FLYGANDE...

Forts. fr. sid. 10.

På den tiden när vi vacklade mellan att bli poliskonstapel, lokomotivförare eller spårvagnskusk och börjat få ett gott öga till pappas rakkniv fanns ingen radio. Folk som trädde fram var antingen särdeles framstående, eller kloka herrar. Och tråkiga. Eller cirkusartister. Och roliga.

Varför vi lyssnade till cirkusartisterna.

Döm alltså om vår oförfälskade glädje, när det obetalbara artisteriet per radioväg damp ner i våra öronmusslor själva Kristi Himmelfärdsdag. Får radiotjänst vara rolig på Kristi Himmelfärdsdag? Ack nej, radiotjänst varken får vara eller är rolig då. Vi hade råkat koppla på mitt under ett högtidligt pågafiske ute på Skeppsholmen i samband med ungdomens dag.



ingingo i en tidig överskeppningsomgång. Därefter kunde jaktförband flytta över till fransk jord och samarbetet med brohuvudtrupperna bli ännu intimare än förut.

Luftstriderna under landstignings- och konsolideringsskedena fingo närmast mindre omfattning än väntat, särskilt i början. Den våldsamma flygbasbekämpningen hade säkert hindrat tyskarna att använda framskjutna baser och därmed försvåra taktisk samverkan mellan flyg och försvarande trupper. Hårtill kom de allierades överlägsna jaktflyg, som man nog icke ville möta i klart väder. Enligt tysk uppgift förstördes de fyra första dagarna 367 jakt- och bombplan, den 15 hade förlustsiffran nått upp i över 1000. De allierade erkände för de första två dagarna 119 förlorade plan, d v s icke mer än på en dag under Dieppeföretaget 1942.

Bland nya vapen, som satts in i striden, voro från allierat håll Hawkers senaste jaktplan Tempest samt raketprojektiler på jaktplan använda mot batterier, stridsvagnar och motortorpedbåtar, medan tyskarna använde bomber med en ny, kraftigare sprängladdning, särskilt verksamma mot stora transportfartyg. Den 16 började de även sätta in de sedan länge väntade förrädlösa flygplanen eller bevingade jättebombarna över Kanalen, vilka icke, som man först trodde, äro radiostyrda. Rikt-punkter synes ha varit östra delarna av London med transportflottor i Themsen samt Portsmouth och andra hamnar på sydkusten. Verkan var betydande och då detta skrives är det ännu ovisst hur försva-

ret skall komma till rätta med denna sensationella anfallsmetod. Bombanfall på utgångsplatserna ha gjorts, men tydligen icke tillräckligt.

Kampen mot den tyska hemorten återupptogs sporadiskt både under dager och mörker, säkerligen för att binda tyska jaktförband lika mycket som för att fortsätta industriförstöringen.

För svenska iakttagare fick plötsligt östfronten nästan samma intresse som västfronten i och med ryssarnas stora stöt över Karelska näset den 9/6. Offensiven stödes av minst 1000 flygplan. 28 ryska plan nedskötos första dagen av 600, som då uppträdde över fronten. Det finska flygvapnet synes uppträda försiktigt och hushållar med sina krafter i den särskilt i luften ojämna kampen. Även i Narvariktingen utövade ryssarna tryck, möjligen i syfte att binda tyskt flyg och hindra välbehövlig förstärkning av finska flygvapnet. Det ryska flygvapnet användes rent taktiskt, främst i låganfall mot trupper och kommunikationerna närmast bakom fronten. Det finska luftväret sköt ned ett 10-tal låganfallsplan om dagen.

I Italien var fronten norr om Rom i rullning. Det allierade taktiska flyget följde återtagsskolonnerna under svag tysk motverkan i luften. Det strategiska flyget riktade sina anfall icke blott mot Balkan utan även mot södra Tyskland, främst flygindustrimål vid München, även detta ett led i försöken att binda tyskt jaktflyg i hemorten.

Försöket med »skyttebombning» utveck-

lade sig så att den första i Ryssland landade bombplansstyrkan återvände till Italien, på vägen anfallande järnvägs- och oljemål i Rumänien. Chefen för Medelhavsflyget, general Eaker, medföljde.

Landstigning på Elba skedde under sedvanligt starkt taktiskt flygstöd.

I Fjärran Östern gjorde amerikanska flottan stödd av hangarfartygsflyg och långdistansbombplan en stöt in i Marianerna, där även trupper landsattes vid öbasen Saipan. Marianerna ligga norr om Karolinerna, som fortfarande helt äro i japansk hand och operationen syftar tydligen att avskära förbindelserna mellan japanska hemlandet och besittningarna i Mikronesien, kanske också att få en utgångspunkt för direkta bombanfall på Japan. På 3 dygn skulle enligt amerikansk uppgift 141 flygplan ha nedskjutits och 13 fartyg ha sänkts i Marianerna.

Den 15/6 meddelades att japanska hemlandet anfallits av amerikanska B-29, den nya Super-Fortress, som nu börjar tillföras flera krigsskådeplatser. Starten skedde från baser i Kina. Även Japan har sålunda kommit in i bombskuggan, ett faktum vars betydelse dock tills vidare icke bör överskattas. I första operationen deltog enligt japansk uppgift blott ett 20-tal flygplan, av vilka 4 erkändes förlorade. Den 18/6-44.

Den vanvördige.

Denna nya Mitchellversion har använts av amerikanerna med stor framgång i kriget mot Japan, där planets mångsidighet kommit väl till pass. Till lands är den öövertärfad som »konserverbrytare», dvs som stridsvagnsbekämpare. Mitchellplanet är också synnerligen användbart vid artilleribekämpning och överhuvudtaget mot smärre mål — kanonens träffsäkerhet är nämligen mycket större än bombens. Till sjöss har flygplanet framgångsrikt insatts mot motortorpedbåtar och landstigningsfarkoster och har vid ett tillfälle förstört en jagare.

Genom sin anfallstaktik är Mitchell ganska osårbar. Till lands anfaller den på trädtopps höjd, till sjöss skummar den vågtopparna på bekvämt fottvättningsskall. Ett ovanligt kraftigt pansar framför förarhytten, uppdraget en bra bit över frontvindrutan, skyddar besättningen för frontalbeskjutning.

De goda erfarenheter man haft av den nya B-25:an har åstadkommit, om man får tro vissa rykten, att samtliga nybyggen av planet utrustas med denna 75 mm. kanon, varjämte även äldre versioner ombyggs.

Japanerna har redan stiftat en obehaglig bekantskap med detta nya bombjaktplan, som man väl får förmoda kommer till användning också på de europeiska krigsskådeplatserna.

★

Redan för några år sedan började amerikanerna experimentera med 75 mm. kanoner i flygplan. Dock utan att lyckas till en början. Först prövades en Douglas B-18A »Bolo» men den uppförde sig synnerligen okontrollerbart vid skottlossningen på grund av att rekyl inte kunde neutraliseras.

B. K.

OBS! I FLYG nr 12 råkade låganfallsversionen B-25H bli begåvad med 16 ksp istället för 14. Den har endast en rörlig handmanövrerad ksp på vardera sidan av kroppen och ej 2, som uppgavs. (Red.)

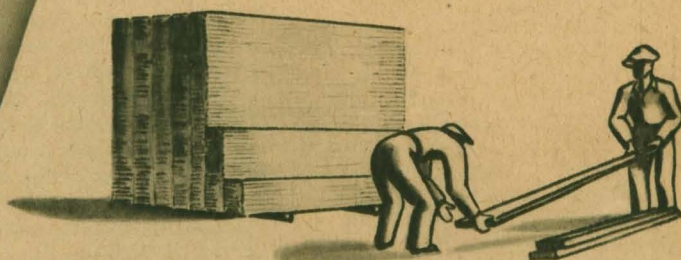
lade sig så att den första i Ryssland landade bombplansstyrkan återvände till Italien, på vägen anfallande järnvägs- och oljemål i Rumänien. Chefen för Medelhavsflyget, general Eaker, medföljde.

Landstigning på Elba skedde under sedvanligt starkt taktiskt flygstöd.

I Fjärran Östern gjorde amerikanska flottan stödd av hangarfartygsflyg och långdistansbombplan en stöt in i Marianerna, där även trupper landsattes vid öbasen Saipan. Marianerna ligga norr om Karolinerna, som fortfarande helt äro i japansk hand och operationen syftar tydligen att avskära förbindelserna mellan japanska hemlandet och besittningarna i Mikronesien, kanske också att få en utgångspunkt för direkta bombanfall på Japan. På 3 dygn skulle enligt amerikansk uppgift 141 flygplan ha nedskjutits och 13 fartyg ha sänkts i Marianerna.

Den 15/6 meddelades att japanska hemlandet anfallits av amerikanska B-29, den nya Super-Fortress, som nu börjar tillföras flera krigsskådeplatser. Starten skedde från baser i Kina. Även Japan har sålunda kommit in i bombskuggan, ett faktum vars betydelse dock tills vidare icke bör överskattas. I första operationen deltog enligt japansk uppgift blott ett 20-tal flygplan, av vilka 4 erkändes förlorade. Den 18/6-44.

Av 178 plankor godkändes endast 2



Oavsett det gäller nytillverkning av delar eller reparationer använda vi alltid material av högsta kvalitet och tillämpa av flygvapnet godkänd norm för t. ex. stål och lättmetaller.

Virket, som i hög grad ingår i civilflygplan, underkastas en grundlig kontroll. Sedan lämpligt virke utvalts — varvid en eller ett fåtal plankor kunna godkännas av en hel brädstapel — upplägges detta i torkrum. Ur varje plankta tages en provbit varefter fuktighetsprocenten bestämmes.

Därpå företages olika tryck- och dragprov och på basis av resultaten bestämmes just denna plankas hållfasthetsvärde. Den förses därefter med en nummerbeteckning och registreras i liggare. Samma förfarande sker med alla plankor, varför varje bit, som sedan kommer till användning, är försedd med alla data angående hållfasthet.

När freden kommer måste Ni ha Er "kärra" i toppform. Gå in för det redan nu. Skriv eller ring till oss för alla upplysningar.

SKANDINAVISKA AERO AB

Tel. 1054

NORRTÄLJE

Tel. 1054



En avärm Republic P-47 »Thunderbolt» med extra bränsletankar värmas upp före starten till Normandie.



Det amerikanska lastglidplanet CG-13 med 30 fullt utrustade soldater ombord bogseras.

INVASIONSFLY

Det allierade flyget har gått i spetsen för invasionen. Det har förberett landstigningen i Frankrike genom industribekämpning under lång tid samt på sistone en intensiv bombning av kommunikationslederna och omedelbart före startskottet direkt söndermalning av Atlantvallen. 11 000 flygplan, varav c:a 1 000 transportflygplan och ett okänt antal lastglidplan, insattes första invasionsdagen den 6 juni. På detta uppslag presenteras några av de deltagande invasionsflygplanen. Fällskärmstrupper och flygländningstrupper spelade en avgörande roll.

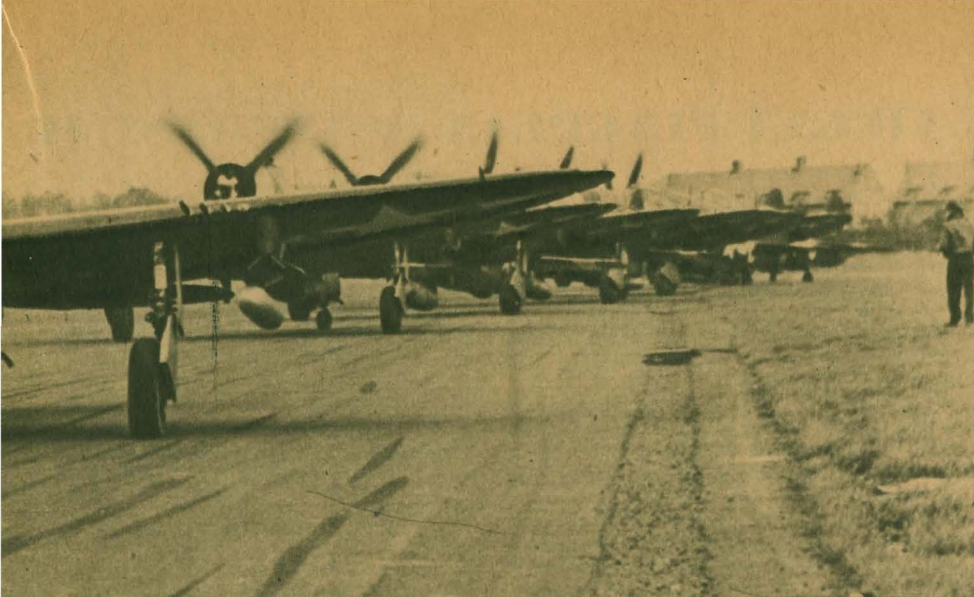
En Martin B-26 »Marauder» med eskort av en »Thunderbolt» på väg att förkrossa det flerstegiga försvaret.



En extratank för North American P-51 »Mustang» bäres fram.



»Mustangens» 12,7 mm. tunga ksp. har magasinerna fulladdade före starten.

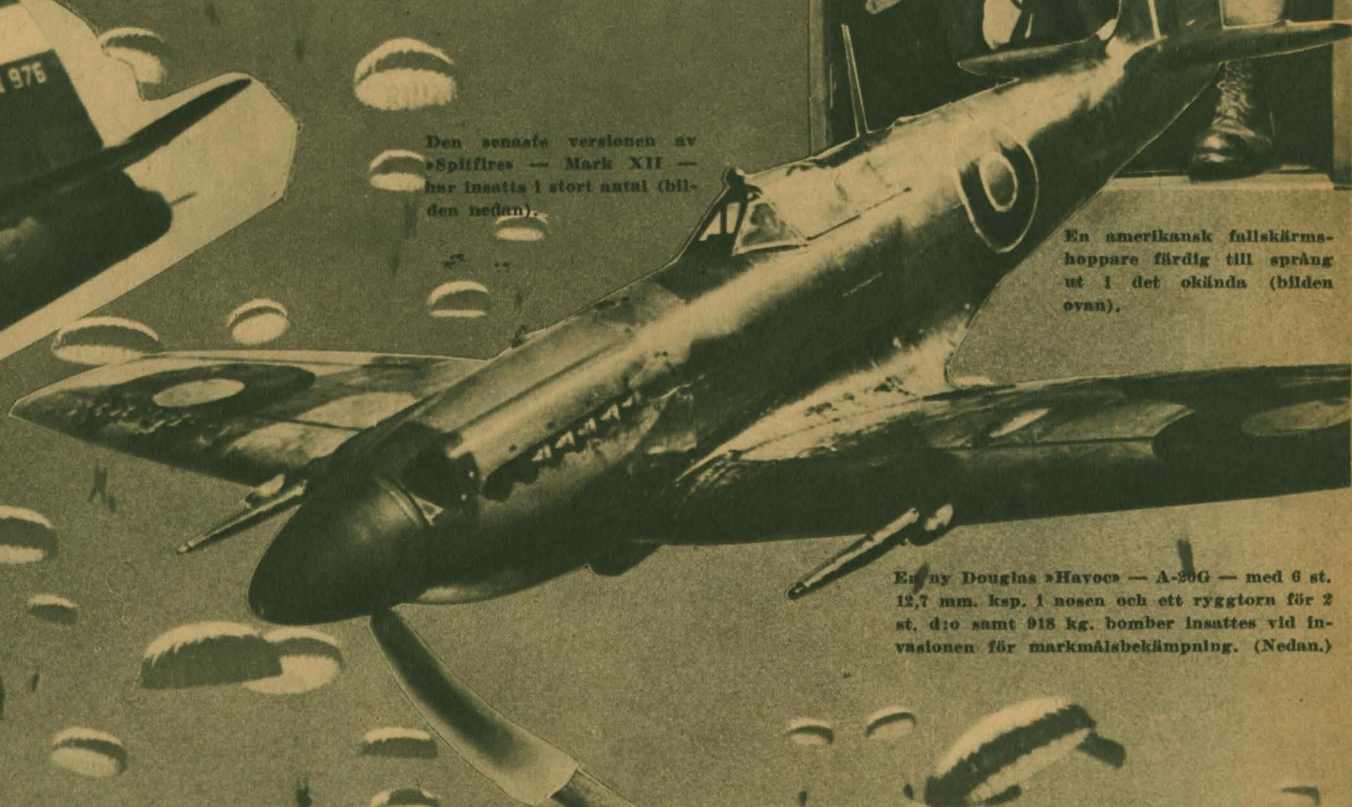


T I SPETSEN



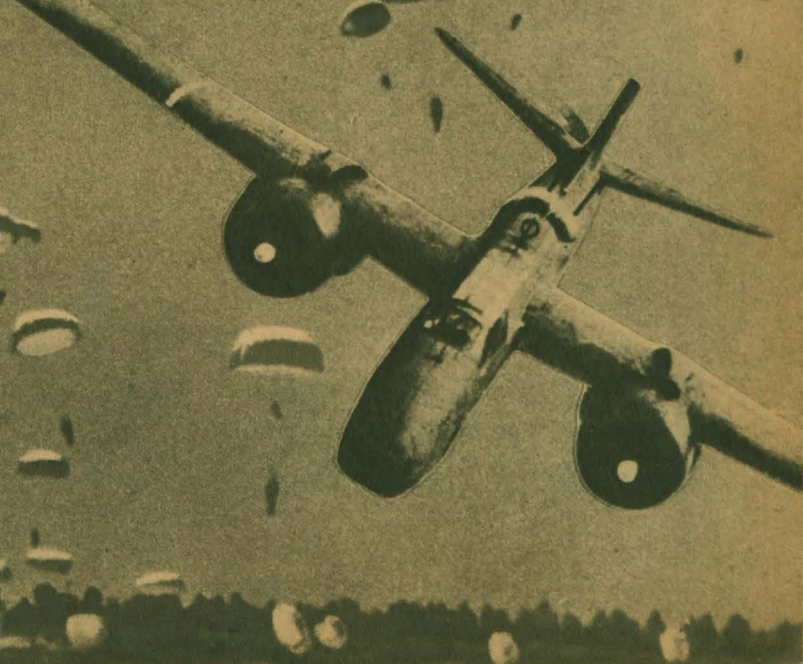
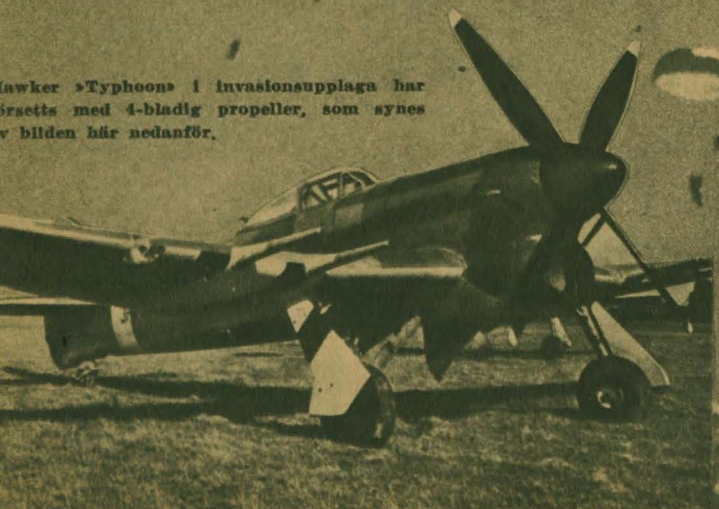
Den senaste versionen av »Spitfires» — Mark XII — har insatts i stort antal (bilden nedan).

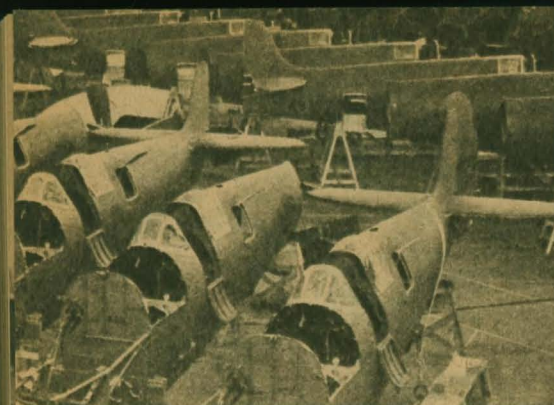
En amerikansk fallskärms-
hoppare färdig till språng
ut i det okända (bilden
ovan).



En ny Douglas »Hayoc» — A-26G — med 6 st.
12,7 mm. ksp. i nosen och ett ryggtorn för 2
st. d:o samt 918 kg. bomber insattes vid in-
vasjonen för markmålsbekämpning. (Nedan.)

Lawker »Typhoon» i invasionsupplaga har
ärstatits med 4-bladig propeller, som synes
i bilden här nedanför.





Väderlektjänsten på Alleberg

Som ett led i den mera vetenskapligt inriktade utvecklingen upprättas i sommar på Alleberg en mindre väderlektjänst, vilken kommer att ledas dels av meteorolog Tage Svensson, dels av meteorolog Gerhard Crone. Verksamheten kommer att omfatta tre områden, nämligen undervisning, prognostjänst och forskning. Vad forskningen beträffar kommer denna först och främst att inriktas på vägbildningarna på östsidan av Alleberg. Termikundersökningar kräva ett större uppbud av kvalificerad personal och kan därför tyvärr ej ifrågakomma. Prognostjänsten kan i sommar endast bli av försöksnatur på grund av bristen på erfarenhet. Det är emellertid att hoppas, att denna verksamhet, som nu endast kan

Kunskaper utan kostnader!

Du får som fast anställd vid försvaret en GOD och KOSTNADSFRIT utbildning till studentexamen, om Du blir officer, och till realexamen, om Du blir underofficer. Du får FRI bostad, mat, kläder och sjukvård jämte kontantlön. Du får rika möjligheter till hårdande friluftsliv. Du får hjälp till civilanställning inom bl. a. statliga verk efter 4 års anställning. Anställningen påbörjas för omkring 4.000 ynglingar vid: Armén, Flottan och Kustartilleriet 1. okt. samt Flygvapnet 1. nov. Sök i tid, sök i dag — sänd in kupongen till oss, till rekryteringsofficern vid närmaste truppförband eller till arbetsförmedlingen.

Skriv tydligt med blyerts.

V. g. sänd mig broschyr med utförliga upplysningar ang. fast anställning vid försvaret.

Namn:

Adress:

Postadress:



**FÖRSVARETS
ANSTÄLLNINGSBYRÅ**
Stockholm 1.

VILKET FLYGPLAN MONTERAS? IV

Här kommer 4:de bilden i FLYG:s nya monteringsstävling. Vad är det för ett flygplan? Obs.! Det är inte nödvändigt att säga, vilken av de många olika versioner av detta flygplan, som det här är fråga om. Endast tillverkarens och flygplanets namn. Se kupong på sid 29. Den skall vara FLYG:s redaktion, Västmannagatan 69, tillhanda senast den 15 juli. Kuvertet skall märkas *Montering IV*.

Alla FLYG:s läsare få vara med i de olika etapperna, där 1:a priset utgöres av gratisprenumeration på FLYG under ett år samt andra och tredje pris av halvårsprenumerationer.

De ursprungliga tävlingsbestämmelserna fastställde, att endast de som hade samtliga lösningar i de fem etapperna rätt skulle få vara med om finalen, där första priset är 50 kr. Första etappen var dock tydligen för svår, ty endast ett femtiotal läsare hade löst uppgiften — Fairey »Battle» — rätt, varför red. i sin stora godhet beslutat, att alla som ha rätt fr o m Montering 2 skola få vara med om finalen. Det är sammanlagt omkring 160 st.

Denna omgång är nog inte så särskilt lätt men inte heller allt för svår. Tänk er noga för, innan ni skriver ned svaret, så ni inte i onödan blir utslagen. Ett tips! Vid första påseende tycks det vara ett 2-sitsigt flygplan. Är det det?

Segrare i andra etappen, där rätta lösningen var Consolidated »Catalina» — blev hr Karl Axel Forell, Strömstad, som alltså får FLYG under ett år. Andra och tredje pris erövrades av resp hr Sven

ordnas mycket provisoriskt på grund av begränsade medel och otillräcklig personal dock skall visa sig så värdefull att den i fortsättningen kan bli av mera permanent natur.

Bernhardsson, Box 87, Hovgården, och hr Gilbert Larsson, Bergsgatan 12 B, Sundbyberg, vilka få FLYG under ett halvt år.

En flygare

köper sitt UR hos

L. SUNDSTEDTS

U R H A N D E L

KUNGSGATAN 2 - STOCKHOLM

(Vid Stureplan)



Leverantör till

KUNGL.

FLYGFÖRVALTNINGEN

G. A. LINDSTRÖMS ELEKTROMEKANISKA VERKSTAD

Arbetsregatan 32, Stockholm

Tel. 51 77 21 — 51 77 31



**Elektromekanik
Finmekanik
Konstruktioner**

Leverantör till Kungl. Flygförvaltningen

TILL SALU

FLYGMOTOR

Cirrus Hermes 105 — 115 hkr som ny. Total gångtid 80 tim. Fördedd med nytillverkade aluminiumbronsstoppar

MOTOR-MANDIN

Bröd. Mandins Motorverkstäder A. B.,

Norrköping

Tel. (växel) 29199



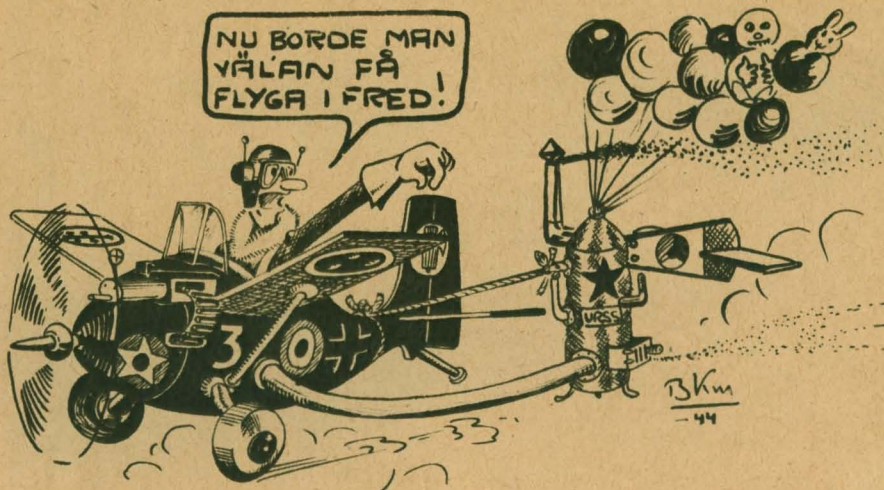
F 2 hyllar de stupade

En minnessten till minnet av de stupade vid marinflygflottiljen avtäcktes den 9 juni ute vid Hågernäs, som i tjugufem år varit först övnings- och sedan ordinarie förlägningsplats för sjöflygförband. På stenen står ristat: De älskade icke så sitt liv att de drogo sig undan döden — en hyllning till de omkring femtio flygarkamrater, som stupat.

Vid högtidligheten paraderade flottiljens två depådivisioner med fanborg och F 8:s musikkår på kansligården, nedanför vilken minnesstenen rests. Bland de närvarande märktes biskop Manfred Björkquist med biskopinna, överstinnan Sundin, Täby kommunalfullmäktiges och kommunalnämnds ordförande, hrr Ekberg och Berg, skulptören Axel Wallenberg och arkitekt Evert Milles, vilka varit sakkunniga vid monumentets utformning, samt representanter för flottiljens fältförband.

Efter svensk flygarmarsch och parad för fanan höll flottiljeförbandet överste Herman Sundin ett anförande, vari han erinrade om de gångna 25 Hågernäsåren. Det nu resta monumentet skall bli en samlingspunkt för flottiljens personal, då den vill bringa bortgångna kamrater sin hyllning och sitt tack, sade han bl a. De stupades namn ha upptecknats på ett pergamentsblad, som skall bevara deras minne åt eftervärlden. Överste Sundin bjöd tackelset falla med orden: »Må detta minnesmärke för nutid och framtid bevara minnet av unga svenska män — officerare och underofficerare, underbefäl och meniga — vilka under hängiven och plikttrogen gärning i flygvapnets tjänst givit sitt liv för sitt vapen och sitt land.»

Efter samling i gymnastiksalen — regnet öste ned — sjöng operasångare Gösta Bäckelin, som f n är inkallad på F 8, och därefter höll biskop Björkquist korum. I sitt manande anförande utgick biskopen från minnesstenens ord, vilka — som han sade — äro en dom över feghet och un-



Med anledning av senaste tidens nedskjutning av »omärkta» neutrala flygplan.

Gustafsdagens ordnar

Vid Gustafsdagens ordensregn utdelades bl. a. följande nådevedermålen:

Kommendör av Svärdsorden, andra klassen: chefen för flygstaben generalmajor A. G. Ljungdahl.

Riddare av Svärdsorden, första klassen: majoren i intendenturbefattning i flygvapnet E. L. Löwenberg.

Riddare av Nordstjärneorden: souschefen vid flygförvaltningen överste N. O. Fr. Söderberg och flygöverdir. C. E. Sparre.

Kommendör av Vasaorden, andra klassen: Flygdirektören av första graden i flygvapnet B. G. af Geijerstam, flygdirektören av andra graden vid flygvapnet A. E. Björnsjö, flygdirektören av andra graden vid flygvapnet A. E. Nyberg samt tjänstgörande chefen för flygvapnets kommandoexpedition major S. G. E. Adolfsson.

Vasamedaljen i guld, åttonde storleken: kaptenen i flygvapnets reserv C. J. Smith samt flygingenjören av andra graden B. F. Wassgren.

danflykter. Dessa ord stråla av mod och tillförsikt, de säga, att döden ej är det värsta som kan drabba en människa. Biskopen slutade med att tacka de stupade för deras trohet intill döden och lyste frid över deras minne.

Efter psalmen 169 och ett kraftigt besvarat leve för konung och fosterland spelade F 8:s musikkår, varpå fanan troppades och defilerade ägde rum.

Luftkur

påpekar att vargjakt från flygplan torkade in. Nu undrar han om inte »björns»-jakt från flygplan skulle ha större förutsättningar att vinna anslutning?



NY aktuell HERMODSKURS

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

Begär prospekt med närmare upplysningar om våra flygtekniska kurser.

HERMODS KORRESPONDENSINSTITUT
Slottsgratan 8 A, Malmö

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

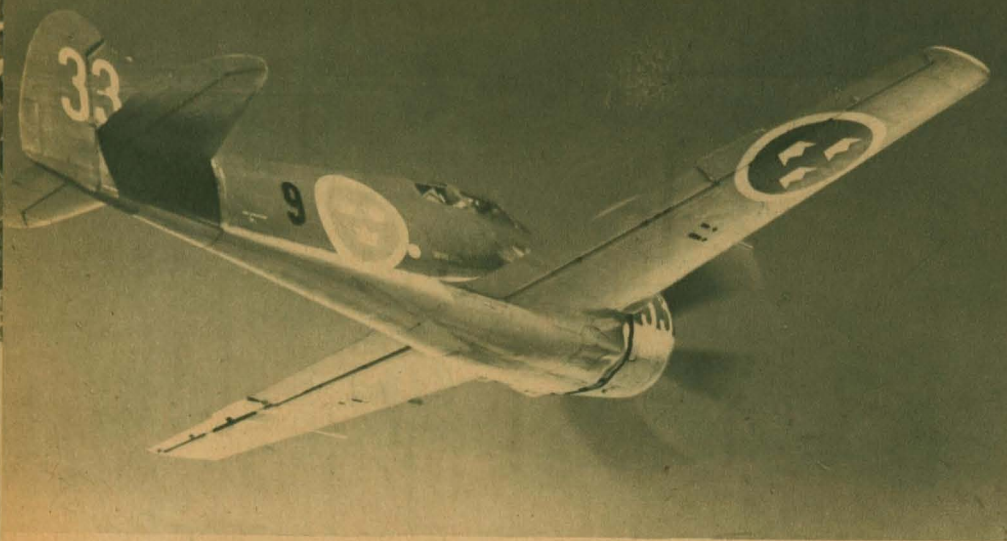
Namn

Bostad

Postadr. Flyg 13



Överste Herman Sundin talar vid avtäckandet av den sten, som F 2 rest till minnet av stupade flygarkamrater ute vid Hågernäs, som nu i 25 år varit övnings- och förlägningsplats för marinflyget.



DETALJER OM TYSKA FLYGPLAN

Air Ministry har i samband med invasionen offentliggjort synnerligen detaljerade uppgifter om en rad tyska, just nu mycket aktuella flygplan — bl a 5 olika versioner av Dornier Do 217.

Dornier Do 217E4 (medeltung bombplan): 2 st BMW 801A2, 14-cyl dubbelradiga, luftkylda motorer med 1 495 hk effekt på 5 400 m. Spännvidd 19,03 m, längd 17,22 m, höjd 5,09 m, vingyta 56,94 m², bomblast 2 020 kg, flygvikt 15 468 kg, maxhastighet 491 km/t på 5 500 m. Bränslemängd 4 455 l i ordinarie tankarna och 1 788 l i extratankarna. Beväpning: 1 st 20 mm akan eller 1 st 13 mm tung ksp i nosen, 1 st 13 mm i kraftmanövrerat ryggstorn, 1 st rörlig 13 mm i undre »blistern» samt 2 st rörliga 7,9 mm sidoksp. Besättning 4 man.

Dornier Do 217E5 (glidbombbärare): Samma motor, yttre mått, bränslekapacitet och beväpning som föregående. Bomblasten består av 2 st radiostyrda reaktionsdrivna glidbomber. Maxhastighet och flygvikt okända.

Dornier Do 217K1 (medeltung bombplan): Samma data och prestanda som Do 217E4 men maxhastighet och flygvikt okända. Beväpning: 1 st rörlig 13 mm tung eller 7,9 mm lätt ksp i nosen, 1 st 13 mm i kraftmanövrerat ryggstorn, 1 st rörlig 13 mm i »blistern», 2 st 7,9 mm eller 2 st dubbla 7,9 mm rörliga sidoksp och 4 st 7,9 mm fjärrstyrda ksp i stjärten.

Dornier Do 217K2 (»FX»-bombbärare): Samma motor och yttre mått som föregående med undantag för att spännvidden ökats till 24,53 m. Vingyta, flygvikt och maxhastighet icke uppgivna. Bomblast 3 030 kg, bestående av 2 st s k FX, radiostyrda, pansarbrytande bomber. Samma bränslekapacitet som ovan. Beväpningen densamma som Do 217K1.

Dornier Do 217M1 (medeltung bombplan): 2 st Mercedes-Benz DB 603A1, 12-cyl vätskekylda, inverterade V-motorer med en effekt av 1 700 hk vardera på 5 800 m. Yttre mått desamma som för Do 217E4, liksom bomblast och bränslekapacitet. Flyg-

vikten ökad, maxhastigheten högre än för Do 217E4. Beväpning: 1 st 13 mm eller 7,9 mm rörlig nosksp, 1 st 13 mm i kraftmanövrerat ryggstorn, 1 st 13 mm rörlig i »blistern» och 2 st 7,9 mm eller 2 st dubbla 7,9 mm rörliga sidoksp.

Heinkel He 177A3 (tungt bombplan): 2 st Mercedes-Benz DB 610, vardera bestående av 2 st DB 605, 12-cyl vätskekylda, inverterade V-motorer, drivande en gemensam, fyrbladig propeller. Varje DB 610 har en effekt av 2 460 hk på 5 800 m. Spännvidd 31,55 m, längd 20,42 m, höjd 6,67 m, vingyta 101,73 m², bomblast 5 650 kg, flygvikt 27 540 kg, maxhastighet 460 km/t på 6 000 m, bränslekapacitet 12 654 l. Beväpning: 1 st rörlig 20 mm akan eller 1 st rörlig 7,9 mm ksp i nosen, 1 eller 2 st 13 mm i kraftmanövrerat, främre ryggstorn, som fjärrmanövreras från »astrodomen», 1 eller 2 st 13 mm i kraftmanövrerat, bakre ryggstorn, 1 st 13 mm rörlig ksp under buken och 1 st rörlig 20 mm akan i stjärstorn.

Messerschmitt Me 109G6 (jaktplan och jaktbombplan): 1 st Mercedes-Benz DB 605 med en effekt av 1 350 hk på 5 700 m. Spännvidd 9,90 m, längd 8,92 m, höjd 3,20 m, vingyta 11,13 m², bomblast 250 kg, flygvikt 3 443 kg som jaktbombplan och 3 190 kg som jaktplan, maxhastighet 620 resp 644 km/t på 6 700 m, bränslekapacitet 400 l. Beväpning: 2 st 13 mm ksp i motorkåpan, 1 st 20 mm akan skjutande genom propelleraxeln och 2 st 20 mm akan i kåpor under vingarna.

Messerschmitt Me 110G1 (dagjakplan): 2 st Mercedes-Benz DB 605B med samma effekt som DB 605. Spännvidd 16,31 m, längd 12,10 m, höjd 3,99 m, vingyta 38,36 m², flygvikt 9 500 kg, maxhastighet 592 km/t på 5 800 m, bränslekapacitet i ordinarie tankarna 1 273 l och 1 788 l i extratankar. Beväpning: 2 st 20 mm fasta akan och 4 st 7,9 mm fasta ksp i nosen, 2 st rörliga 7,9 mm ksp i bakre delen av kabinen. I kåpor under kroppen kunna 2 st 20 mm eller 1 st 37 mm pansarvärnskanon medföras.

J 22 OCH B 18B I LUFTEN
ha fotograferna hittills inte haft så värst goda möjligheter att fånga men på detta uppslag presenterar FLYG två nytagna flygbilder vardera av de två allt igenom svenskkonstruerade och svenskybyggda flygplanen, som ha synnerligen goda men ännu hemliga prestanda. Så mycket vågar man dock säga, att installationen av DB 605B-motorn i SAAB B 18B betyder ett högst väsentligt farttillskott i förhållande till B 18A, som dock inte är något långsamt bombplan. J 22 är alltså »världens i förhållande till motorstyrkan snabbaste jaktplan». Svensk flygindustri har heder av båda dessa skapelser men vilar ingalunda på sina hittills vunna lagrar.

Messerschmitt Me 110G2 (jaktbombplan): Exakt samma data, prestanda och beväpning som Me 110G1. Bomblast 1 285 kg.

Messerschmitt Me 110G3 (spaningsplan): Samma data och prestanda som Me 110G1 men ingen beväpning.

Messerschmitt Me 110G4 (nattjaktplan): Samma data, prestanda och beväpning som Me 110G1.

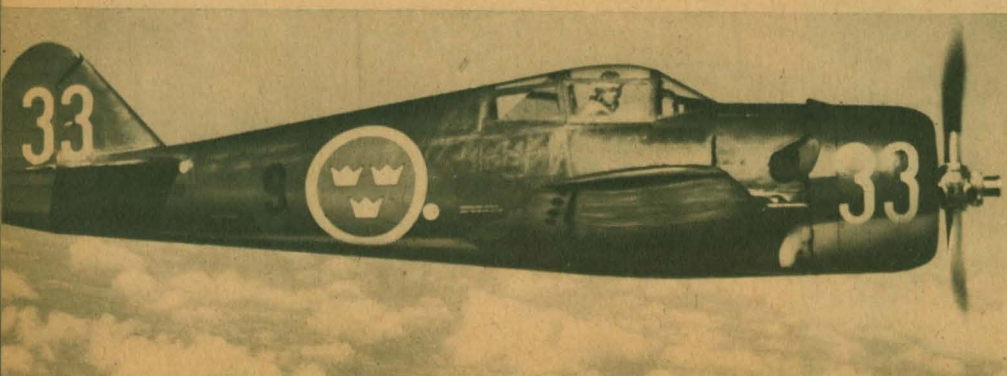
Messerschmitt Me 410A1 (jaktbombplan): 2 st Mercedes-Benz DB 603 med 1 700 hk effekt på 5 800 m. Spännvidd 16,40 m, längd 12,20 m, höjd 3,69 m, vingyta 36,23 m², bomblast 1 010 kg, flygvikt 11 636 kg, maxhastighet 635 km/t på 6 700 m, bränslekapacitet i ordinarie tankar 2 300 l. Beväpning: 2 st 20 mm akan och 2 st 7,9 mm ksp fast monterade i nosen samt 2 st 13 mm fjärrstyrda ksp i »barbettelavettage» i kroppssidorna.

En ny Me 109

En ny Messerschmitt Me 109 — modernare än 109G — har enligt allierade uppgifter insatts vid de amerikanska daganfallen mot tyska hemorten. Troligen heter den Me 109M, en version som omnämnts av den tyska radion. Den säges vara mera strömlinjeformad och snabbare men ändå mera värdbar än tidigare versioner.

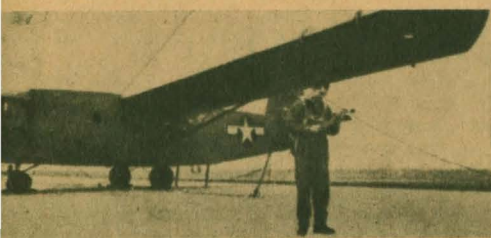
Överlastad He 177

En tysk radiostation uppgav för en tid sedan, att det tyngsta tyska bombplanet Heinkel He 177 numera tar 8 ton bomber istället för tidigare 1 ton. Talaren kritiserade dock starkt denna överbelastning och framhöll att He 177 med så stor bomblast knappast torde kunna operera på höjder omkring 7 500 m, vilket är nödvändigt om den skall kunna gå någorlunda säker för luftvärnsseld. Troligen ligger dess topphöjd under 5 000 m. Besättningen består av sju man: en förare, en nosskytt, en signalist, en spanare, en ryggskytt och en stjärtskytt.



FLYGNytt

från ALLA FRONTER



Waco CG-13 A med noshjul.

INVASIONS- GLIDPLANEN

Aldrig förr under detta krig har lastglidplan spelat så stor roll som vid den allierade invasionen i Nordmandie. Stora styrkor allierade trupper ha landsatts även om antalet luftburna soldater troligen inte var fullt så stort som ett Berlintelegram uppgav — 200 000 man från luften de tre första dagarna.

Vare därmed hur som helst. Även om det varit fråga om en betydligt reducerad styrka så hade man svårt att förstå, hur alla dessa soldater kunnat transporteras över Kanalen, eftersom de allierade så vitt man visste inte hade något extrastort lastglidplan för omkring 100 fullt utrustade soldater. Man visste i början inte vad man skulle tänka, ty de tyska telegrammen och den tyska radion talade ideligen om lastglidplan med 120—130 soldater ombord. Var det ett av de allierades »hemliga vapen», som insatts? Ja, det var det. Några dagar efter invasionens början talade de allierade om att de hade ett lastglidplan, som hette »Hamilcar» och kunde ta omkring 100 soldater eller en medeltung stridsvagn. Inga närmare uppgifter ha publicerats om denna bjässe, som väl närmast måste jämföras med den tyska »Goliath».

Ett betydligt mindre men ändå ganska imponerande allierat lastglidplan hade blivit färdigt och i stort antal levererat till England före invasionen — Waco CG—13, som i sin senaste version (med noshjul) heter CG—13A. Detta lastglidplan är en utvecklingsform av Waco CG—4 och CG—4A, som insattes redan vid luftinvasionen på Sicilien och Italienska fastlandet. Alla versionerna byggs av Waco Aircraft Co. men också av Ford och ett stort antal andra firmor.

Konstruktionsarbetet med CG—13 började enligt amerikanska uppgifter i september 1943 och den första provflygningen, då planet ännu kallas YCG—13 (Y = provflygplan) ägde rum den 2 december. Planet bogserades av en Douglas B—23 »Dragon». Proven förlöpte så väl att inga ytterligare behövde utföras, skriver en amerikansk tidning.

Denna första version har vanligt hjulstall och hjulen kastas ej av under normala

förhållanden men vid landning på dålig mark kunna hjulen kopplas loss och planet landa på skidorna. Kroppen har en stomme av stålrör och vingen av trä. Klädseln utgöres av tjock duk.

CG—13A — den senaste versionen — har försetts med trehjulstall i stil med det engelska lastglidplanet Airspeed »Horsa». Att döma av bilden, där man inte kan urskilja några skidor under kroppen, kunna hjulen icke kopplas loss. Noshjulen äro två, sittande tätt tillsammans.

En del datauppgifter ha släppts ut om CG—13A. Enligt AEROPLANE är spännvidden 26 m och längden 16,5 m. Flygvikten uppges vara 7 695 kg och tomvikten 4 023 kg. Landningshastigheten säges för grundversionen vara 145 km/t. Planet bär 30 fullt utrustade soldater.

Om man jämför dessa siffror med motsvarande för »invasionskamraterna» Waco CG—4A och »Horsa I» förvånas man en aning av att spännvidden hos CG—13A är så gott som densamma som hos CG—4A, vilken endast bär 13 soldater och 2 mans besättning. CG—4A har nämligen en spännvidd av 25,5 m och en längd av 14,83 m. »Horsa I» har en spännvidd av 26,73 m och en längd av 20,42 m samt kan medföra 20—25 man.

USA-nytt

Den amerikanska Truman-kommittén omtalar, att två nya jättetransportplan nu skola tillverkas. De påstås vara av ungefär samma storlek som Martin »Mars» och tillverkas av resp Douglas och Boeing. AEROPLANE förmodar, att det är fråga om Douglas C—74 och Boeing C—97.

Samma källa uppger, att en starkt förbättrad och utvecklad Bell »Airacobra» med beteckningen Bell P—59 snart kommer.

Tillverkningen av Vought-Sikorsky OS2U—3 »Kingfisher» har inställts till förmån för F4U—2 och F4U—3 »Corsair».

90 olika firmor tillverka f n flygplan i USA, medan flygmotorindustrierna uppgå

till 25 st. Inte mindre än 47 företag äro sysselsatta med tillverkning av helikopters och autogiros medan 45 bygga transportglidplan.

De första exakta uppgifterna om Sikorsky YR—4 helikopter ha nu offentliggjorts. Den är 9,6 m lång, rotordiametern är 11,58 m (stabiliseringsrotorn 2,34 m), tomvikten 923 kg och flygvikten 1 161 kg. Besättning 2 man. Landningställets bredd är 3,05 m.

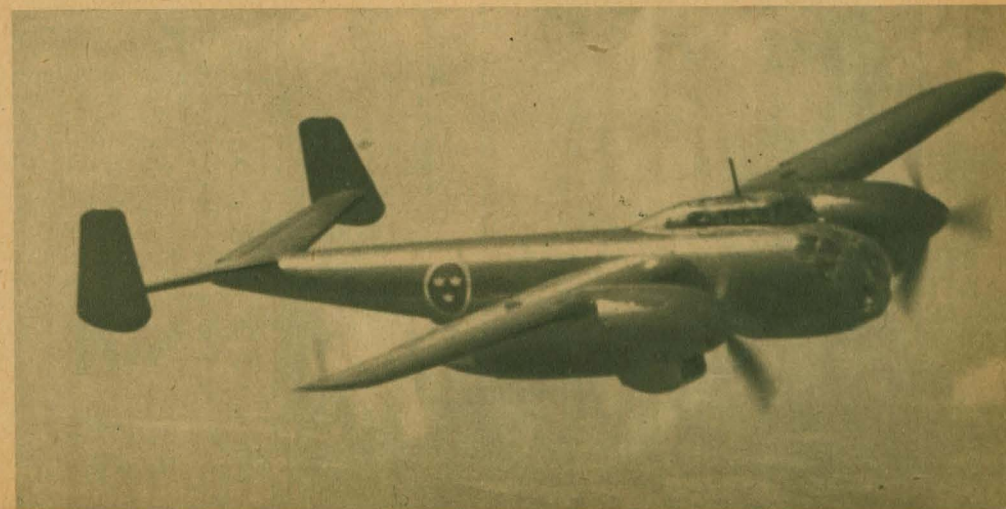
Amerikanska störbombplanet Brewster »Bermuda», som ju ingalunda motsvarat vare sig propagandauppgifterna eller förväntningarna användes numera i RAF som målbogseringsplan. Följande data ha offentliggjorts: flygvikt (som störbombplan) 6 036 kg, maxhastighet 488 km/t, flygsträcka 2 969 km och topphöjd 8 291 m.

»Spitfire XII»

»Spitfire XII» flög första gången redan 1941. Konstruktionsarbetet började 1940 i intimt samarbete med Rolls Royce, eftersom den nya Griffonmotorn från början var förutbestämd för den nya Spitfire-versionen. Första typen av Mark XII hade dock vanliga spetsiga vingar och efter den första provflygningen gjordes en hel del modifikationer. Vingspetsarna klipptes, ett större sidroder apterades, stjärthjulet gjordes indragbart, motorkåpan fick ny form etc. 1942 levererades de första exemplaren av den fullt färdiga »Spitfire XII» till RAF men först nyligen har brittiska Air Ministry lyft på förlåten och omtalat att typen finns.

Consolidated C—99

Consolidated Vultee Aircraft Corp. har nu tillverkat en fullskalemodell (atrupp) i trä av det jättetransportplan, som firman ämnar bygga. Det har fått arméflygvapenbeteckningen Consolidated C—99, får en spännvidd på 61 m och skall kunna ta 400 passagerare. Det skall drivas av sex troligen 2 000 hk motorer.





Meken som måste flyga.

V. AVSKED PÅ GRÅTT PAPPER

Stig Olin är flygmekaniker men känner en oemotståndlig inre trängtan efter att bli flygare och pluggar flyglitteratur så snart han har en ledig stund. En gång när han fått följa med på en flygning över Östersjön upptäcker man från flygplanet en kapsejsad segelbåt och en flicka, som kämpar för sitt liv i vågorna. Olin hoppar ned med fallskärm och lyckas rädda flickan. Han kommer tillbaka till flotttiljen, där han liksom alltid utsätts för kamraternas hän på grund av sina flygdrömmar. I ren desperation startar han med ett skolflygplan och har just åter lyckats landa, när detta kapitel börjar.

Man stjäl inte ostraffat ett flygplan.

Det torde inte vara nödvändigt vid en ordinarie flygning att landa maskinen direkt på sin parkeringsplats inne i hangaren, men så tycktes emellertid Olin ha fattat det. Som ett expresståg skjuter maskinen efter två eleganta skutt rakt in i hangaren där två händiga mekar som bäst rullade fram en annan maskin.

— Det går åt helvete, höres samstämmiga kommentarer från åskådarna som springande söker ge plats åt ambulansen som kommer tjutande. Men Olin klarar skivan. Hans maskin svänger tvärt med vingtippen strykande på någon tum från det andra planet, rullar några meter och stannar.

Löjtnant Börje kommer vinande straxt efter. I ivern att få se hur det gått för Olin koncentrerar han sig inte på landningen och maskinen tar mark med en väldig

skräll som kommer stötdämparen att kvida under attacken. Han tvingas dra på gas igen och göra om hela manövern. Hans humör förbättras inte därigenom.

Bredvid sin stulna maskin står Olin blek med svettpärlor i pannan. Han darrar i hela kroppen av den nyss utståndna spänningen men inom sig ler han ett triumferande leende. Han har flugit. Ensam. Han var fullt på det klara med vad han gjort och vad följderna skulle bli. Men ångra sej? Nej. Han bet ihop tänderna.

Och så kom löjtnant Börje i sällskap med divisionschefen.

— Vet du vad du har gjort, började han olycksbådande.

— Ja, löjtnant!

— Och du förstår vad följderna blir?

— Ja, löjtnant!

Divisionschefen avbryter samtalet och vinkar till sig två vakter, och säger:

— Olin är arresterad!

Bergström tittar in på expeditionen bort mot postlådan. Hans panna ligger i djupa veck. Bästa kompisen är väck och gänget därmed spräckt, och inte nog med det. Nu kunde man ju vänta vilka repressalieåtgärder som helst från dom andra luckorna nu när inte Olin längre var med i leken. Det var ju rena livsfaran. Det var kanske bäst att lägga av på en gång. Men —

Det slår i dörren till adjutantens rum. Bergström gör sig beredd till ljudlös reträtt, men stannar inför de första orden där inifrån.

— Nääj, hör han en ljus röst säga, som han känner igen som krigsdomarens, nej, löjtnanten måste nog gå djupare med fallet Olin —

— Karl är livsfarlig, avbryter löjtnant Börje bryskt. Vi kan inte riskera att låta en sån gå kvar här som utan vidare knycker en kärra för många tusen och ger sig iväg. Han fortsätter i djupare ton och långsammare. — Dessutom var det en besvikelse för mig att det just skulle vara Olin som skulle bära sig åt så vansinnigt. Olin, den bästa grabben jag hade under mig. Det är ofattbart.

— Mja, om jag får säga min privata mening, säger krigsdomaren, så tyckte jag att grabben var ovanligt rakryggad. Det är ju så med oss jurister att vi måste följa

vad som säges vid en rättegång absolut lidelsefritt. Och så vitt jag förstår, så sluss pojken för sin livsåskådning. Hade det inte varit fallet skulle jag ha böjt mig för löjtnantens begäran och givit honom strängare straff. Men jag tror nog att 16 dagars arrest och avsked ur tjänsten är tillräckligt strängt straff för honom.

— Jag har hållit på den här pojken som på ingen annan, fortsätter Börje, fostrat honom och försökt hjälpa fram honom. Och så står den lymmel faktiskt och är uppkäftig, — ja, förlåt uttrycket — och vägrar att ångra sig. Börje höjer tonen. — Härmdagen på sjukhuset till exempel. ... Han tystnade plötsligt.

— Hm, hm, hm, om det är någonting i samband med den där flickan skall löjtnanten akta sig. Där tror jag ni är ute på farlig mark.

— Absolut inte, absolut inte.

Dörren slår igen med en skräll. Bergström hoppar till, stryker över sin orakade haka och går tankfullt därifrån.

— — —

Underligt nog lämnas gängets lucka ifred. Övningarna intensifieras och man arbetar som trälarna från morgon till kväll. Bergström har faktiskt tappat räkningen på tiden när han vid kvällen en dag får syn på Olin som blek och hålodög kommer vandrande bort mot honom. Han är civilklädd och på armen bär han sina uniformspersedlar. Bergström lägger om kursen och de båda mötas.

— Hej Stickan, är det i dag du — muc- kar? Bergström har svårt att tala naturligt och böjer sig generad ned och river upp ett grässtrå.

Olin tittar ironiskt på Bergström och smalar åt hans förlägenhet.

— Ja, du Bergström, nu är gästspelet slut på den här flotttiljen.

De börjar gå under tystnad över fältet, förbi den snörråta raden av B 3:or. Sist i raden står Olin före detta kärra. Trots sin föresats att inte låtsas om sina känslor eller visa dem, kastar han en lång blick mot den välkända silhuetten. Något tjockt stiger upp i halsen på honom, och han biter sig i läppen. Han skundar på sina steg och tittar åt annat håll.

(Forts. på sid. 30.)

SVENSKT

ORIGINAL

Av H. Victorin—T. Enwall

FLYGTJÄNST



Över hela Sverige

SVENSK FLYGTJÄNST A-B
ARSENALSGATAN 4, STOCKHOLM
 Tel. växel 23 48 95

Av fänrik Bengt R. Olow

DE TERMISKA UPPVINDARNA

De termiska uppvindarnas förekomst och utnyttjande utforskades till större delen under åren 1928—32. Alltsedan dess ha de varit de mest använda energikällorna vid segelflygning. Genom att de termiska uppvindarna göra segelflygaren fri från hanget ha de också verksamt bidragit till att segelflygning numera under säsongen kan bedrivas praktiskt taget var som helst.

Som framgår av benämningen »termisk uppvind» är det något som har med uppvärmning att göra. Från fysiken känna väl de flesta till att varm luft är lättare än kall, d. v. s. den vill stiga i förhållande till kall luft. Detta faktum utnyttjades redan på 1780-talet i bröderna Montgolfiers varmluftballong. Vi betrakta den termiska uppvinden som en sorts varmluftballong. Vad vi sålunda främst behöva för att termisk uppvind skall kunna uppstå är en värmekälla. Denna värmekälla utgöres i de allra flesta fall av solen. Men uppvärmningen av luften sker icke genom solstrålningens direkta inverkan — solstrålningen värmer upp jordytan och denna i sin tur avger genom strålning värme till ovanför liggande luftlager. Denna uppvärmning sker ej lika kraftigt överallt, beroende på jordytans varierande värmestrålningsförmåga, och därigenom skapas förutsättningar för att en »varmluftballong» skall kunna bildas. Ljusa ytor ha nämligen den egenskapen att de bättre utstråla — reflektera — värme än mörka. Detta är ju också, för att ta ett populärt exempel, orsaken till att vi om sommaren ha ljusa kläder (för att inte bli för varma) och om vintern i mörka (för att bättre bibehålla värmen).

Uppvärmningen av »luftballongen» är alltså det första villkoret för att termisk uppvind skall kunna uppstå. Men det räc-

ker inte — den omgivande eller skiktade luftens tillstånd är också av största betydelse.

Temperaturgradienten

Som bekant avtar luftens temperatur med höjden. För torr uppåstigande luft har man alltid ett temperaturfall av $1^\circ\text{C}/100\text{ m}$ — man säger att temperaturgradienten är $= 1$. För den skiktade (omgivande) luften blir förhållandet annorlunda. Här växlar temperaturgradienten allt efter väderleksförhållandena. Man kan dock utgå från att den ytterst sällan uppgår till värdet 1 eller däröver. Vid för termisk gynnsamma förhållanden är gradienten $\gamma = 0,6 - 0,8^\circ\text{C}/100\text{ m}$.

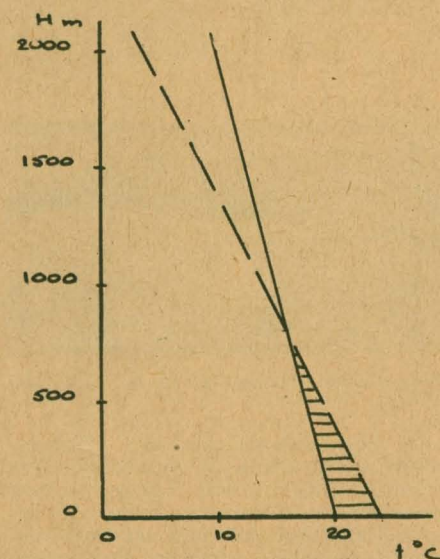


Fig. 1 b. Torr termik.
 $\gamma = 0,5^\circ\text{C}/100\text{ m}$. $\Delta T = 4^\circ$.

Som tidigare påvisats är den termiska uppvinden att betrakta som en varmluftballong som stiger i förhållande till den omgivande, kallare luften. Vi ha sålunda en temperaturskillnad mellan den uppåstigande och den skiktade luften. Teoretiskt skulle man få en termisk uppströmning redan vid mycket små temperaturdifferenser. Så är emellertid icke fallet. Man kan tänka sig att detta beror på att den varmare luftmassan klibbar fast vid marken. Först när temperaturskillnaden är så stor att den därav orsakade lyftkraften förmår »slita loss» den varmare luftmassan — eller termikblåsan — från marken, börjar den strömma uppåt. Uppströmningen kan även framkallas tidigare genom den yttre impuls som varmluften får framför t. ex. ett skogsbryn eller ett hang genom hanguppvind (på ett solbelyst hang sker ju termikutlösningarna mycket tätt).

Vi skola nu genom ett sifferexempel studera vad som händer efter en termikutlösning. Vi anta att den skiktade luftens

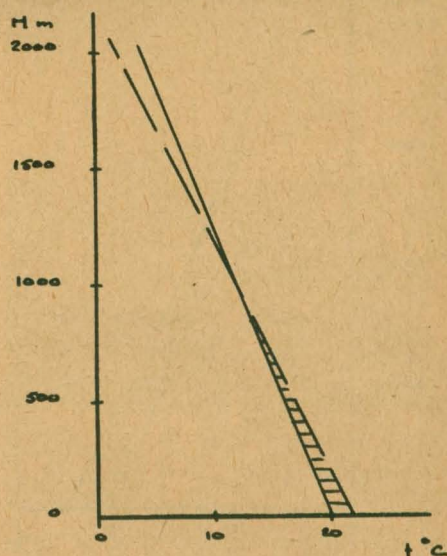


Fig. 1 c. Torr termik.
 $\gamma = 0,8^\circ\text{C}/100\text{ m}$. $\Delta T = 2^\circ$.

temperaturgradient är $0,8^\circ\text{C}/100\text{ m}$ och dess temperatur vid marken $+20^\circ\text{C}$. Vidare anta vi att vi ha torr uppåstigande luft och att temperaturdifferensen är 4°C . Sålunda få vi den uppåstigande luftens temperaturgradient $= 1^\circ\text{C}/100\text{ m}$ och dess temperatur vid marken $+24^\circ\text{C}$. Den skiktade luftens temperatur på 1000 m höjd blir $t_{1000} = 20 - 10 \cdot 0,8 = +12^\circ\text{C}$, på 2000 m $t_{2000} = 20 - 20 \cdot 0,8 = +4^\circ\text{C}$. För den uppåstigande luften få vi $t_{1000} = 24 - 10 \cdot 1,0 = +14^\circ\text{C}$ och $t_{2000} = 24 - 20 \cdot 1,0 = +4^\circ\text{C}$. Som vi se avkyles den uppåstigande luften snabbare än den skiktade och på 2000 m höjd är temperaturdifferensen, som fanns vid markytan, utjämnad.

Förloppet framgår klart av diagrammet i fig. 1 a, där den uppåstigande eller hävda (streckad kurva) och den skiktade luftens (heldragen kurva) temperaturer äro inritade som funktioner av höjden (hävningsskiva och skiktningsskiva). På 2000 m höjd är sålunda i detta fall temperaturdifferensen $= 0$, d. v. s. den uppåstigande luften har samma vikt som den skiktade. Vi få sålunda inte längre något »uppträck», d. v. s. någon kraft som pressar luften uppåt — den termiska uppvinden tar slut. Under hela vägen från 0 till 2000 m har den ökat sin hastighet av att det hela tiden funnits en sådan kraft. Nu kommer givetvis inte uppvinden att plötsligt bli noll på 2000 m. På grund av trögheten kommer den uppåstigande luftmassan att fortsätta ännu ett stycke. Men i stället för en lyftkraft få vi nu en bromsande kraft. Den uppåstigande luften är ju nu kallare, alltså tyngre än den skiktade. Uppströmningen bromsas ganska snabbt upp och övergår, som man lätt inser av det föregående, i en nedåtriktad strömning, d. v. s. i fallvind.

Hade vi i detta fall haft en temperaturgradient av $0,5^\circ\text{C}/100\text{ m}$ för den skiktade luften finge vi för densamma på 800 m höjd $t_{800} = 20 - 8 \cdot 0,5 = 16^\circ\text{C}$. För den uppåstigande luften fås som förut $t_{800} = 24 - 8 \cdot 1,0 = 16^\circ\text{C}$ (äskådliggjort i diagrammet fig. 1 b). Vid lägre temperaturgradient hos den skiktade luften få vi sålunda en snabbare temperaturutjämnning — i detta fall blir temperaturdifferensen 0 på 800 m höjd mot tidigare 2000 m.

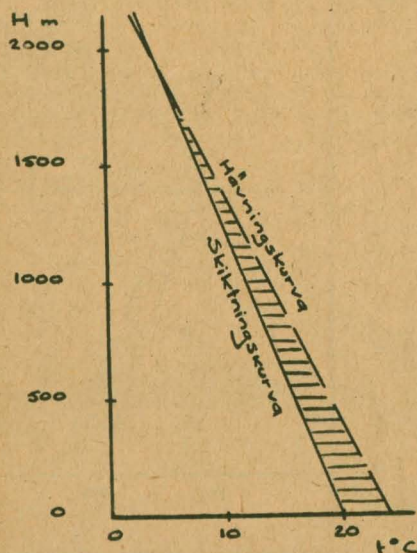


Fig. 1 a. Torr termik.
 $\gamma = 0,8^\circ\text{C}/100\text{ m}$. $\Delta T = 4^\circ$.

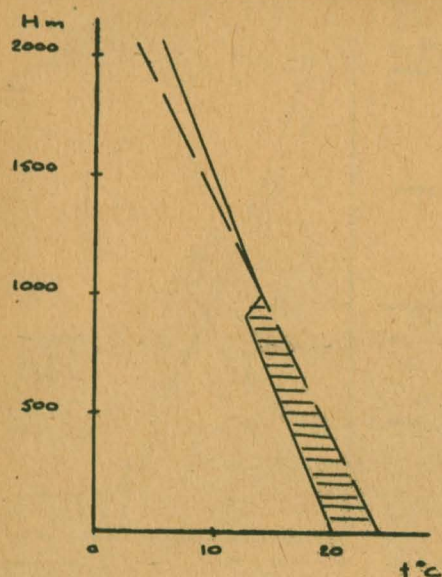


Fig. 2 a. Torr termik.
 $\gamma = 0,8^\circ\text{C}/100\text{ m}$, $\Delta T = 4^\circ$.
Inversion på 1000 m.

Härav inses att ju större temperaturgradienten är desto bättre äro möjligheterna för termik. Vi kunna även tänka oss att vi i fallet fig. 1 a ha temperaturdifferensen 2°C . Härvid sker temperaturutjämnningen redan på 1000 m höjd (diagrammet fig. 1 c) i stället för som tidigare på 2000 m. Härav förstå vi att ju större temperaturskillnaden är, d. v. s. ju kraftigare uppvärmningen är, desto kraftigare blir termiken. Som bekant är den ju också kraftigast under middagstimmarna, då solstrålningen är som intensivast.

Inversion

Nu inträffar det ibland att trots till synes gynnsamma betingelser termiken är svag, ja kanske rentav alldeles saknas. Orsaken härtil är en inversion, ett s k spärrskikt.

I ett spärrskikt finner man nämligen en högre lufttemperatur än i lägre liggande

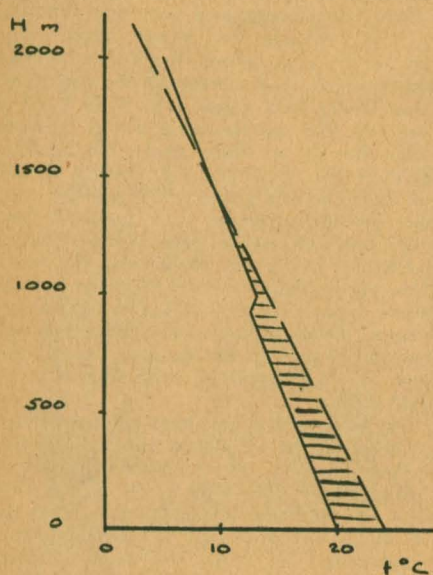


Fig. 2 b. Torr termik.
 $\gamma = 0,8^\circ\text{C}/100\text{ m}$, $\Delta T = 4^\circ$.
Svag inversion på 1000 m.

luftlager och härigenom utjämnas temperaturskillnaden mellan den uppåtgående och den skiktade luften tidigare än vad annars skulle varit fallet. För att förtydliga detta gå vi tillbaka till exemplet i fig. 1. Här skulle vi ju finna en temperatur av 12°C på 1000 m höjd. Nu tänka vi oss i stället att vi ha temperaturen 14°C på 1000 m, d. v. s. vi ha ett spärrskikt på denna höjd. Den uppåtgående luften hade ju även temperaturen 14°C på 1000 m, d. v. s. temperaturdifferensen blir noll och uppvinden bromsas upp. Förloppet är skisserat i fig. 2 a. I detta fall blir termiken sålunda försvagad. Man inser att om spärrskiktet ligger tillräckligt långt ner kan termiken helt omöjliggöras. Om inversionen är svag, d. v. s. temperaturökningen liten, räcker den ej till att bromsa uppvinden utan endast till att försvaga den. Termikblåsan »slår håll» på spärrskiktet. Om vi sålunda i stället för 14°C finna temperaturen 13°C under i övrigt lika betingelser finna vi att temperaturdifferensen blir noll på 1500 m mot tidigare 2000 m. (Diagrammet fig. 2 b.)



Tornade cumulusmoln ge liv åt landskapet.

De här skisserade förloppen gälla torr uppåtgående luft, s. k. torr termik. Vid fuktig luft, d. v. s. luft med en viss halt av vattenånga, blir förloppet ungefär det samma med den skillnaden att vattenångan vid tillräcklig avkylning kondenserar till små, fina vattendroppar — det bildas moln, s k cumulusmoln, »vackertvådersmoln». Denna molnbildning är samma förlopp som sker vid kokning av vatten. Därvid bildas först vattenånga — denna är osynlig! — som sedan vid beröring med luften avkyles tills den kondenserar till små vattenpartiklar: det bildas ett ångmoln.

Molnbildningen sker alltid på en bestämd höjd, beroende av luftens fuktighetshalt, näml. vid kondensationsbasen. För uppåtgående, fuktig luft gäller att temperaturgradienten är mindre än 1 och beroende på fuktigheten. Härav inses att temperaturutjämnningen sker långsammare — uppvindarna räcka högre än vid torr termik. Torr termik räcker i regel till 1500—2000 m höjd, medan molntermiken vid gynnsamma betingelser (t. ex. åskmoln) kan nå upp till 8000—9000 m.

En omständighet som bidrar till att förstärka molnuppvinden är att det vid vattenångans kondensation frigöres värme. Den uppåtgående luften kommer alltså att uppvärmas inne i molnet — ovanför kondensationsbasen — och vi få sålunda

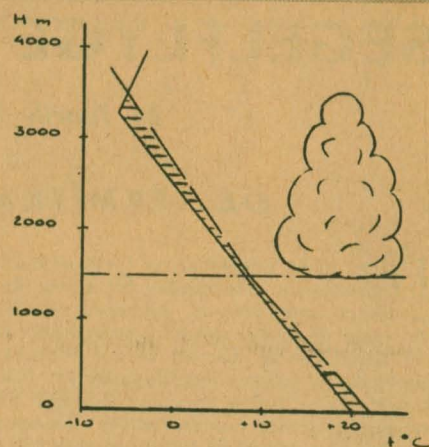


Fig. 3 a. Molntermik.
 $\gamma = 0,8^\circ\text{C}/100\text{ m}$, $\Delta T = 2^\circ$.
Kondensationsbasen på 1500 m. Inversion på 4500 m.

en större temperaturskillnad än under den samma. Uppvinden blir kraftigare. Vi gå tillbaka till exemplet i diagram 1 c. Nu ha vi emellertid fuktig, uppåtgående luft, vars temperaturgradient vi anta $= 0,9^\circ\text{C}/100\text{ m}$. Utan molnbildning skulle uppvinden ta slut på 2000 m. Vi tänka oss kondensationsbasen på 1500 m. Vid kondensationen frigöres oavbrutet värme. Temperaturgradienten hos den uppåtgående luften blir lägre, i det skisserade fallet lägre än den skiktade luftens. Sålunda få vi en ständigt stegrad uppvind och ett moln som tornar upp sig högre och högre ända tills ett spärrskikt någonstans bromsar upp det hela, i detta fall på 3500 m höjd. (Fig. 3 a). Ofta ligger spärrskiktet strax ovanför kondensationsbasen — därvid bildas platta, linsformade cumulusmoln, s. k. cumulus lenticularis. (Fig. 3 b).

Artikelserien fortsätter med en intressant skildring över bl. a. en termikblåsas uppkomst samt dess utnyttjande — troligen det bästa som skrivits i detta ämne.

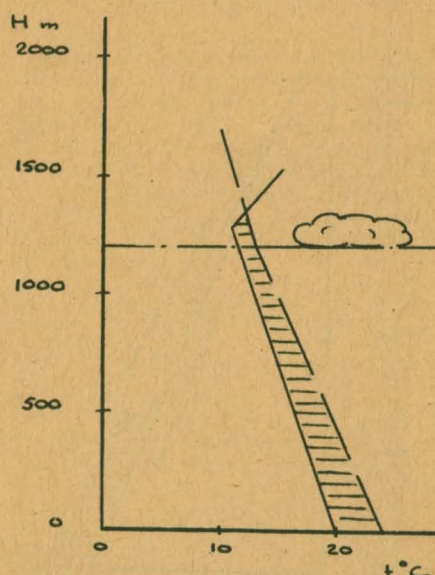


Fig. 3 b. Molntermik (cumulus lenticularis).
 $\gamma = 0,7^\circ\text{C}/100\text{ m}$, $\Delta T = 4^\circ$.
Kondensationsbasen på 1200 m. Inversion på 1350 m.

HALMSTAD-ÄLLEBERG MED "GULD-C-WEIHE"



Halmstads flygklubb's »guld-C-Weihe» utanför hangaren på hemmaflygfältet.

Alla moln gå till Älleberg (om det är Arätta vinden), kan man säga med en lätt travestering av ett känt ordstäv. Åtminstone ledde molnen till Älleberg för Gunnar Jönsson, Halmstads flygklubb, när han söndagen den 4 juni gav sig iväg hemifrån med Weihe SE-SCK. Sträckan var efter svenska förhållanden god men inget rekord. Det »märkvärdiga» i flygningen var just att den slutade på Älleberg.

— Det var inte någon större konst att uppnå Älleberg, säger Gunnar Jönsson när FLYG frågar honom om den nätta trippen. Kärran är ju innehavare av guld-C, ty förra sommaren flög Fägerblad med den Weihe Älleberg-Ystad (305 km) och Troive uppnådde över 4 000 m höjd med samma plan. Dessutom flögs den av Troive sträckan Älleberg-Linderöd (250 km). SE-SCK är alltså van vid sträck- och höjdflygningar! Och min distans var ju bara omkring 180 km...

Starten skedde från Halmstad kl 10.40 efter motorplan, fortsätter den stolte flygaren. Koppling på 550 m. Vinden SSV. På 400 m höjd hittade jag första blåsan, som gav 1½–2 m/sek stigning upp till 1 200 m. Kurs mot Oskarström, där det fanns bättre termik. På väg till Torup nåddes över 2 000 m. Ungefär till Landeryd lyckades jag hålla 900–1 500 m höjd. Men sedan började det roliga över Smålands mossar och sjöar. Nu gavs det sällan tid att läsa kartan, varför kompassen fick bestämma. Det var tur att jag hade en Weihe — att segla i de uppvindar som bildas över Smålands åkertegar går nog endast med Weihe eller Fi-1. (Rena rama propagandan! Red:s anm). Småland är en svår nöt att knäcka och otrevligt att landa i. Sjöar kan ju verka tilldragande när man står på marken men absolut inte från 300 m höjd i ett segelplan som kostar 16 000 kronor!

Över Västergötland blev det bättre uppvind. Strax före Ulricehamn noterade jag

1 200 m. Himlen hade dock börjat överdras med högt liggande moln. Jag förstod att mitt avsedda mål Örebro låg utom räckhåll och försökte därför nå Älleberg. I svaga uppvindar kuskade jag vidare och landade på högborren kl 15.25 efter 4 tim 45 min flygning. Här mottogs min ringa person av Falköpings stadsfullmäktige. Till min besvikelse fick jag senare veta att dessa herrar inte kommit för att bringa mig sin hyllning utan var inbjudna att titta på flygövningarna.

När landa segelplan från t ex Malmö, Borlänge, Gävle och Östersund på Älleberg efter sträckflygning?

NATTMOLNEN DRÖGO ÖVGÅRD PÅ REKORDEFLAX

Chefsinstruktörens uthållighetsrekord på 17 tim 2 min stod sig inte länge. Måndagen den 14 juni kl 17.34 startade nämligen gymnastikdirektör Karl-Erik Övgård med Olympian SE-SAI med gummirep från Ällebergs startbrygga, gav sig ut på västhanget och hängde uppe i 21 tim 46 min. Bra gjort!

— Ällebergsmeteorologen Gerhard Crone hade lovat mig hangvind över natten minst, berättar Övgård när FLYG ringer upp honom. Vi utrustade Olympian med positionsljus och strålkastare samt ordnade ljus på landningsplatsen nedanför västhanget och i hangaren samt ett par ljuspunkter på hanget. Jag tog med mig en apelsin och en ficklampa samt startade. Kl 2–3 på natten märkte jag att molnen började dra, vilket piggade upp mig. Kom upp på 200–300 m genom molnsug. Natflygning är mycket intressant och lärorik och det skulle vara roligt att fortsätta med den för att studera de termiska förhållandena. Kl 5 satte F-kursarna i gång med sina övningar, varför jag måste hålla korppluggarna öppna alldeles särskilt. Vinden var god — 13–15 sekundmeter — men mojnade på tisdagsmiddagen. Kl 15.20 var jag tvungen att landa. Jag hade tänkt flyga 24 timmar men vädergudarna rår åtminstone inte jag på! Emellertid bör de svenska tidsnoteringarna snart gå upp till 30–40 timmar för att komma upp till internationell nivå.

Red. uttrycker sin glädje över att det inte blev 24 timmar! Varför? Jo, eftersom segelflyget behöver reklam borde tidsrekord slås endast med en bit i taget så att det blir många artiklar eller notiser i dagspressen! En timme åt gången räcker! P. M.



Barografen är ett viktigt instrument för segelflygare och i FLYG:s höjdtävling får den ej saknas eller klicka. Tävlingsen kommer att göra de svenska segelflygarna mera »barograf-sinnade» än förut.

FLYG:S HÖJDTÄVLING

— Det vore väl skräp om inte Stockholms segelflygklubb skulle lägga vantarna på det vandringspriset och de pengarna! skriver ordföranden, civiling. Lennart Svedberg, i klubborganet »Flygbladet» på tal om dir. Wicanders vandringspris och penningpriset till första och andra lag. Detta yttrande bör väl sporra landets övriga segelflygklubbar!

Sigurd Larsson, instruktör, flög en »Höjd-Baby» den 26 maj. Urkoppling kl. 10.20 på 250 m höjd. Stigning 1–2 m/sek till 2 300 m. Där låg molnbasen och det var stopp, vilket framgår av barogrammets rakare streck. Landning kl. 11.05. Flygtid 45 min. Höjdvinst 2 050 m.

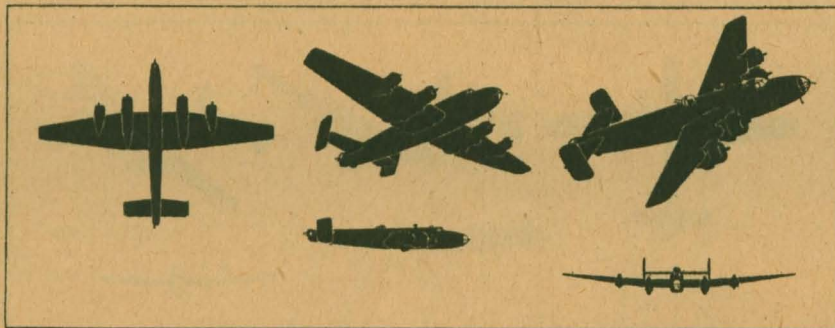
Kapten Sven Ahblom nådde den 4 juni med Weihe en höjd av 1 925 m efter koppling på 250 m. Svag termik, bara »nä'n meters stigning». Vinschstart från Skarpnäck. Höjdvinst 1 675 m.

Ing. Åke Larsson kopplade samma dag, likaledes efter vinschstart, på 325 m, sjönk till 265 m och strävade sedan med Weihe upp till 1 875 m. Höjdvinst 1 610 m.

Västerås flygklubb meddelar ett nytt resultat: Arne Lind startade den 4 juni kl 12.10 från Johannisbergs flygfält, kopplade vinschwiren på 250 m, sjönk till 200 m och steg sedan till 1 600 m med Babyn SE-SAL. Landning kl 13.06. Höjdvinst 1 400 m.

Den ende segelflygare som hittills kan notera 3 resultat i tävlingen är ing. Björn Andersson, SSFK. Han har en sammanlagd höjdvinst av 5 680 m.

KLIPP HÄR!



Engelskt, fyrmotorigt, tungt bombplan.
Motorer: 4 st. Bristol Hercules XVI, 14-cyl.
luftkylda stjärnmotorer på vardera 1.650 hk.
Besättning: 7 man.
Beväpning: 9 st. rörliga 7,7 mm ksp.

Spännvidd: 31,70 m.
Längd: 21,37 m.
Höjd: 6,33 m.
Vingyta: 118,45 m².
Maxhastighet: c:a 480 km/t.



Flygsträcka: c:a 5 000 km.
Bomblast: 5 500 kg.
Tillverkare: Handley Page Ltd, Cricklewood, London.

»HALIFAX III»



FINSK MODELLEFLYGRUSCH

*Modellflygverksamheten i Finland —
en återblick och några framtidsplaner*

— Från FLYG:s H:forskorrespondent. —

Löjtnant Lennart Poppius är som bekant föreståndare för modellflygavdelningen inom Finlands Luftvärnsförbund. Vi hade turen att fånga honom i flykten då han stod i begrepp att avresa till Jämsjörvi, där han å dragande kall och ämbetsvägnar kommer att vistas hela sommaren. Trots att han ännu i sista minuten hade tusen ting att bestyra gav han sig vänligt nog tid att lämna oss nedanstående uppgifter.

1943 blev ett genombrottsår för modellflyget i Finland. Utom de egentliga modellflygklubbarna ha flera andra sammanslutningar börjat ägna sig åt modellplanbygge. Av dessa förtjänar framför allt den stora soldatgosseorganisationen att omnämnas. Det viktigaste framsteget är dock att skolstyrelsen beslutat uppta modellplanbygge som frivilligt undervisningsämne i lärodoms- och folkskolorna. Även skoloradion har anordnat regelbundet återkommande byggtimmar, i vilka icke mindre än 230 folkskolor deltagit.

"Tornsvälar" bygga modellplan

Men det är icke blott ungdomen som bygger modellplan. I flygförbanden och luftvärnstrupperna både vid fronten och på hemorten kan man få se befäl, manskap och luftbevakningslötter ägna sig åt denna hobby. Huru många män, kvinnor och barn som i detta nu syssla med modellplanbygge i Finland är svårt att säga — det är tusenden och åter tusenden. Tyvärr ha vi

att kämpa med stora materialanskaffnings-svårigheter och efterfrågan visar en jämn stegring.

En viktig del av Luftvärnsförbundets verksamhet utgör instruktörskurserna. För



Två »soldatgossar» med en nybörjarmodell.

regående år utbildades 447 nya instruktörer, därav 159 folkskollärare. Förbundet har vidare anordnat ett antal utställningar och uppvisningar. Den största försiggick i Mässhallen i Helsingfors i februari 1943 och besöktes av icke mindre än 15.000 personer.

Säsongens största tävlingar försiggicko i 5 dagars tid i samband med sommarlägret i Jämsjörvi. De tävlandes antal var 160 och som känt hade vi då också glädjen att se några svenskar delta. De bästa tävlingsresultaten uppnåddes först på hösten, då bl.

Med sammanbitet allvar startar den unge finske pojken sin segelmodell. — Över rubriken ses en grupp »soldatgossar» som få undervisning i modellplanbygge.

a. två tidsflygningar över 1 timme och en distansflygning på något över 33 km utfördes. Till landskampen i Sverige hade förbundet sänt 5 representanter. Resultatet blev skräligt för de våras vidkommande på grund av ihållande regn och blåst och våra modeller göra sig bäst i vackert väder.

1943 ett strålande modellflygår

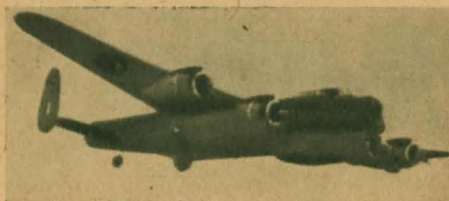
Som ett ytterligare exempel på det ökade intresset kan vidare nämnas att av de modellflygarmärken som hittills utdelats icke mindre än 47 % erövrades inom loppet av år 1943.

Den tekniska utvecklingen har även den gått framåt med stora steg och flera lyckade nykonstruktioner ha sett dagens ljus. Förbundets tekniska tidskrift — »Meddelanden från Finlands Luftvärnsförbund» — har med vaken blick följt med utvecklingen såväl hemma som utomlands. I tidningens spalter ha medlemmarna varit i tillfälle att framlägga och diskutera sina tekniska rön och erfarenheter och att se ritningar och arbetsbeskrivningar över framgångsrika modellplan.

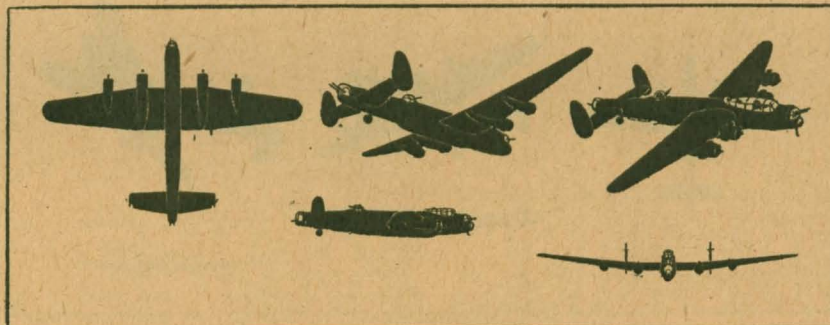
Den svåra typfrågan beträffande nybörjarmodellen har också lyckligt lösts, speciellt genom den förberedande modellen ESA, som f. ö. torde vara känd även i

KLIPP HÄR!

AVRO "LANCASTER II"



Engelskt, fyrmotorigt, tungt bombflygplan.
Motorer: 4 st. Bristol »Hercules», 14-cyl.
luftkylda stjärnmotorer på 1.600 hk.
Besättning: 7 man.
Beväpning: 8 st. 7,7 mm. rörliga ksp.
Spännvidd: 31,09 m.
Längd: 21,18 m.



Höjd: 6,25 m.
Vingyta: 120,77 m².
Maxhastighet: 483 km/t.

Flygsträcka: 4.800 km.
Bomblast: 8.000 kg.
Tillv.: A. V. Roe & Co. Ltd., Manchester.

De 5 bästa få flyga i FLYG-44-TÄVLINGEN

Nu är det tid att göra FLYG-44 klar, ty det stundar till tävling! Den duktige byggaren må alltså snarast lägga sista handen vid sin modell för att hinna vara med på den spännande tävlingen.

Tävlingskommittén, som består av red. Gunnar Knutsson, ing. G. H. Déranitz, tecknaren Björn Karlström, red. Harald Millgård och modellflygaren Robert Löwen-Åberg, har kommit överens om följande regler:

Deltagaren skriver sitt namn på anmälningskupongen här nedan och sänder omedelbart in den till Tidskriften FLYG, Västmannagatan 69, Stockholm. Därpå sändes till deltagaren en nummerförsedd etikett, som klistras på modellens undersida mellan landningsställsbena. Numreringen sker av en person utom tävlingskommittén.

Glidtrimningen skall vara utförd innan modellen sändes in för bedömning. En vikt på 170 gram placeras tvärs över de på ritningen markerade fästhål för motorn.

Sverige och Danmark (ja, i Sverige som »Vargen». Red:s anm.).

Verksamheten i år följer i huvudsak samma riktlinjer som föregående år. Speciellt forceras utbildningen av instruktörer. Flera kurser anordnas i Jämsjärvi och man siktar på att kunna utbilda ca 800 nya instruktörer.

Flygläget i Jämsjärvi den 18-23 juli blir även i år internationellt. Till Sverige har inbjudan redan utfärdats — det börjar ju redan vara tradition att några svenskar delta i dessa tävlingar — och dessutom hoppas man på deltagande även från Danmark och Tyskland.

Inför landskampen

Under pingstdagarna försiggingo i Jämsjärvi sommarsäsongens första modellflygtävlingar. De startades antal var 53.

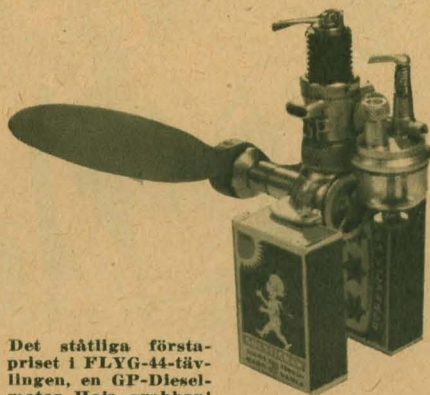
På söndagen ägde A- och B-klassens handstarttävling rum och samma dag på kvällen FAI-modellernas höjstarttävling. Måndag morgon gick starten för FAI-klassens tävling med handstart och på dagen A- och B-klassens höjstart. Termiken under den andra tävlingsdagen var så kraftig att flera modeller flögo bort och försvunno.

Bland deltagarna märktes flera av Finlands främsta förmågor. Många fina flygningar utfördes och standarden var god. Tävlingsarna, som samtidigt voro uttagning för landskampen Sverige-Finland i Jämsjärvi, leddes med känd rutin och säkerhet av löjtnant L. Poppius. De bästa resultaten voro:

A-klass, handstart: P. Helminen, 1,55,0.
A-klass, höjstart: A. Sirén, 11,50.
B-klass, handstart: P. Pilz, 1,10,3.
B-klass, höjstart: E. Liljamo, 2,47,3.
FAI-klass, handstart: S. Relander, 2,03,8.
FAI-klass, höjstart: P. Helminen, 3,43,3.

Tammerforspojkarne foro iväg med lagpriset, en Dyno-motor. Då detta skrives är det ännu ej bekant vilka som uttagits till landslaget, men vi tippar att åtminstone Helminen, Sirén, Liljamo och Relander komma att återfinnas i laget.

P. S. J.-n.



Det ståtliga första-priset i FLYG-44-tävlingen, en GP-Diesel-motor. Heja, grabbar!

(Obs! Hålen bora ej borras upp, såvida ni inte själv har en GP-Diesel att montera dit.) Med vikten påmonterad sker glidtrimningen med ev följande ändringar. Sedan är det bara att sända in modellen väl emballerad och med trimningsanvisningar till tidskriften FLYG senast den 20 juli. Denna sändning sker på den tävlandes egen risk. Ägarens namn får ej stå på modellen utan skall meddelas i ett bifogat, förseglat kuvert, T ex FLYG-44 nr 54 tillhör Anders Flygväst, 17 år, Flygarboda.

När modellerna anlät till FLYG börjar byggbedömningen. Denna tar några dagar och går först och främst ut på att utvalja de 5 bästa modellerna, vilka sedan få vara med om flygbedömningen, som sker på Skarpnäck den 30 juli.

Starterna ske med två likvärdiga GP-Diesel-motorer och »Agaton» flyger samtliga modeller. Exakt samma bränslemängd tankas i alla plan. Startordningen lottas och juryn vet ej vilka som äga modellerna. De deltagare, som så önska, få själva flyga sina modeller. Egna motorer få ej användas.

Tävling på Säve

Aeroklubben i Göteborg modellflygsektion anordnade den 11 juni en nationell modellflygtävling på Säve flygfält med ca 80 tävlande från bl. a. Göteborg, Malmö, Alingsås, Bjuv, Borås, Eslöv, Halle-Hunneberg, Halmstad, Hälsingborg, Mölndal, Lidköping och Nässjö. Yngste deltagaren var förmodligen 13-åriga Curt Olof Svensson, »guldflygare» från Halmstad, och äldst var 54-åriga fabrikören John Hansson från Limhamn. Tävlingsvärdet var si och så men flygtiderna blevo ändå goda. De bästa resultaten:

Klass S 1: 1) I. Dahlström, Bjuv, 141,7; 2) Börje Börjesson, Göteborg, 126,4; 3) Sven Kristensson, Halmstad, 110,8.

Klass S 2: 1) Kurt Sandberg, Borås, 242,2; 2) Lars-Erik Torbjörnsson, Göteborg, 217,5; 3) Malte Mårtensson, Eslöv, 215,7.

Klass S 3: 1) Ove Meisner, Bjuv, 196,6; 2) Lars-Olof Bergendahl, Borås, 186,1; 3) Inge Stahre, Göteborg, 131,6.

Klass G 1: 1) Jan Westfeldt, Borås, 90,7; 2) Helge Eliasson, Göteborg, 75,7; 3) Kurt Andersson, d:o, 16,9.

Boden

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

Gävle

TILL

Gunnar Larssons

Cykelfärr och Reparatjonsverkstad
S. Kopparslagareg. 37 - Gävle - Tel. 825

går militärerna med sina cyklar
för reparation, översyn och skötsel
Nya cyklar, slangar, däck och delar

Gör Edra FRÖINKÖP

hos den trädgårdsmästare, som
för våra originalfröer, eller
vänd Eder till våra affärer.

J. E. OHLSENS ENKE A.-B.
FRÖHANDEL

Malmö Stockholm Gävle

AKTIEBOLAGET

John H. Ericsson

Gävle - Tel. 17 90, 17 91

Specialfirma i
Pappersvaror

Halmstad

När det gäller

CYKELKÖP

vänd Eder med förtroende till oss och
välj bland dessa förstklassiga märken:
APOLLO — RAMBLER — ÖRNEN
VESTAN — SOLO m. fl. Rep. utföres.
HELGE HAKANSSONS CYKELAFFÄR
Laholmsvägen 17 Tel. 28 91

Gengas- AGGREGAT
RESERVDELAR
REPARATIONER
BRÄNSLE

AUTOMOBIL A-B

K. Rönne-Lotz

Tel. 13 00 HALMSTAD Tel. 12 40

A.-B. Janne Richardson, Halmstad

Tel. Nannanrop

Filial i Falkenberg - Tel. 6 96, 8 96

Specialitet: Motorrenoveringar Cylinder-
o. vevaxelslipning, lagergjutning
Lager av: Kolvar, kolvbultar och ringar
Reservdelar och tillbehör

Gengasaggregat »Källes» och »Bolinders»
★ Service och reservdelar för samma ★

ÖRNUNGEN flyger jorden runt



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



Halmstad

Linneas Finbageri

ABEL ANDERSSON
Vapnövägen 10 - HALMSTAD
Telefon 32 65
REKOMMENDERAS

Alex Anderssons Bageri

REKOMMENDERAR
sina utsökta brödsorter
Tel. 4 89, 11 33 - Halmstad - Tel. 4 89

A.-B. Byggnadsmaterialier

Helsingborg - Tel. 110 05, 120 02

Cement, tegel, kalk, järn, byggnadsmaskiner. Trävaror, alla slag. Masonite samt i övrigt allt vad till byggnadsbranschen hör.

Vulcanisering av Bildäck och Slangar,

samt sulning och klackning
av gummistövlar

GUMMIFABRIKEN AMERICAN

Tel. 17 95 Köpmansgatan 29 Tel. 17 95

FIRMA P. J. SVENSSONS

MEKANISKA VERKSTAD

Innehavare: Oskar Johansson
Furuvägen 4 - HALMSTAD - Tel. 1 79
Bost. Tel. 16 99

Alla mekaniska arbeten
Grovsmede. Elektrisk o. Autogensvetsning
samt Plåtarbeten

SKÅNSKA HEMBAGERIETS

SMÅBRÖD, KAFFEBRÖD m. m.
bakas alltid i bästa ingredienser
TÄRTOR och KRANSAR på beställning
Bankgatan 1 - Tel. 24 07 - Halmstad

Hälsingborg

Herbert Dahls Rörledningsfirma

Hantverkargatan 30



REKOMMENDERAS

Klintmans Konditori

DROTTNINGGATAN 11
Telefon 100 46

REKOMMENDERAS

Ramlösa Mejeris

Mjölkaffär - Hälsingborg

Sjöcronaplats 3 Telefon 128 21
Furutorpsgratan 35 Telefon 171 31
S. Stenbocksgatan 155 Telefon 170 91
Eneborgsvägen 21

Rekommenderas

Härnösand

MÖLLERS Eftr.

(Otto W. Nordin)

Första klass Herr- & Damskrädderi
Praktik London

Pressningar och reparationer
utföras till facila priser
Storgatan 31 - Härnösand - Tel. 21 16

Återvinn hälsa genom CHIROPRACTIC

Mottagning varje helgfri dag kl. 11-3.
Månd., onsd. och fred. kvällar kl. 5-7.
Drottninggatan 3, Hälsingborg. Tel. 163 64

D:r C. Peterson, Chiropractor.

Linköping

HERRSKRÄDDERI DAMSKRÄDDERI
UNIFORMER

G. A. LINDQVIST

Platensgatan 3 Telefon: 12 25
LINKÖPING

När det gäller CYKEL

vänd Eder med förtroende till
TANNEFORS CYKELAFFÄR
Nya Tanneforsvägen 54 - Linköping
Tel. 37 73
Auktoriserad Monark-Försäljare

Gynna våra annonsörer!

Luleå

Luleå Laddningsstation

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

Johan Olssons Eftr.

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

FÖNSTERGLAS

Ofol. Spegelglas. Maskinglas. Råglas.
Trädglas. Opaxitglas. Fönsterkitt m. m.
Införda offert!

Ahlstrands Glasmästeri

Tullgatan 19 LULEÅ Tel. 20 86

NYA

CHARKUTERIAFFÄREN

Stationsgatan 30 Telefon 26 45
FÄRSKVAROR och SPECERIER
Rekommenderas

Årstidens

blommor och krukväxter

från egna driverier köpas
alltid fördelaktigast från

Kallkällans Blomsterhandel

Storgatan 29 LULEÅ Tel. 22 72

FRÅN KSAK S

ANSLUTNA KLUBBAR

Aeroklubben i Göteborg. Den 25-åriga Aeroklubben i Göteborg har haft sitt års-möte. Utan slitningar valdes till styrelse för de kommande två åren direktör Osvald Arnulf-Olsson, civilingenjör Nils Rydellus, direktör Dan-Axel Broström, direktör Gösta Fraenckel, banktjänsteman Olof Hansson och hr Börje Börjesson. Tre gamla förtjänta medlemmar vilja inte vara kvar längre, nämligen direktör Herman Lindholm, direktör Gösta André och civilingenjör Gunnar Karlsson. Till årsmötets högtidliga tillfälle hörde utnämmandet av direktör Lindholm till klubbens hedersledamot. Mindre stämmingsfullt var det knappast när landshövding Malte Jacobsson reste sig och tackade direktör Arnulf-Olsson för en gåva på 3 000 kr. Pengarna bildar grundplåten för en fond till motorflygets främjande. I samma vecka överlämnade också Segelflygets göteborgskommitté ett insamlat belopp på 5 100 kr. för att användas till segelflygverksamheten. Slutligen passade man också på att tacka direktör Gösta André för hans förtjänstfulla arbete. Med tacket följde en minnesgåva med adress.

Aeroklubbens fjolår dominerades av festligheterna kring 25-årsjubileet, men det vore synd påstå att verksamheten i övrigt blivit lidande härpå. I segelflygsektionen har glidflygskolningen och de första grunderna för segelflygning tränats på Torslanda. Hang-träning och avläggande av prov för C-märket och segelflygcertifikat ha utförts på Halle- och Hunneberg. I sektionen har gjorts sammanlagt 494 glidplanstarter och 150 segelflygplanstarter med en sammanlagd flygtid av 41 timmar. 12 A, 2 B och 3 C-diplom samt 3 segelflygcertifikat ha erövrats. Imponerande är annars segelflygplansflödet i verkstads-lokalerna, där man under året arbetat 4 500 timmar. Klubben deltog i övrigt för första gången i Allebergstävlingen med bra resultat.

Modellflygsektionen seglar i medvind och har ett andra pris i KSAK:s märkestävling som 1943 års bästa prestation. Modellflygplan se dagens ljus runt om i stadens ungdomsgårdar och i en särskild lokal, som klubben hyr. Den nationella tävlingen på Säve med deltagare från olika delar av landet var ett utomordentligt propagandanummer. I övrigt har sektionens medlemmar erövat 6 guld-, 14 silver-, 25 brons- och 30 järnmärken. Summa 75 märken. Det är också jämt 75 medlemmar i sektionen!

Ny modellflygfirma

I Avesta ha några medlemmar i flygklubben startat en modellflygfirma, som heter Avesta Modellflygindustri. De första ordena inlöpte ett par dagar efter utsändandet av katalog från Borlänge, Norrköping och Vänersborg.

MONTERING NR 4.

FLYGPLANET SOM MONTERAS ÄR:

Tillverkare

Typbeteckning eller typnamn

Namn

Adress

Malmö

OLOF HANSSONS BILVERKSTAD

Slussplan - MÅLMÖ
Tel. 271 26 - Bostad 770 57

★

ALLT I BRANSCHEN

Specialverkstad för Dodge - Chrysler
Plymouth - Renault
Gengas-monteringar

Öka trevnaden i hemmet genom en
modern, stilfull

Belysningsarmatur

från

Andersson & Lundgren

Djäcknegatan 21 MALMÖ Tel. 218 04

Varje dag har blivit fiskdag

Vid behov av fisk hänvänd Eder till

A.-B. MALMÖ FISKCENTRAL

Butiker i stadens alla delar - Tel. Namnrop

Annonsera i FLYG!

Norrköping

RITZ HÔTEL

NORRKÖPING
Stadens modernaste hotell
Enkelrum Kr. 5-8
Dubbelrum Kr. 10-12
Radio i alla rum. Luftskyddsrum. Garage.
Restaurant. Betjäningssavgift.
Nytt - Modernt - Trivsamt - Billigt
Tel. Namnrop: Hôtel Ritz

ALLA SLAGS

Bergsprängningar, Granitarbeten
Skyddsrum m. m. utföres av

ALBIN HÖGSTRÖM

Trozelligatan 30 Norrköping
Telefon 281 29 Telefon 281 29
All bergsprängning utföres med
el. luftkompressor

Piteå

TURLISTA för Omnibussen LULEÅ-PITEÅ-LULEÅ

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

Telefon Luleå 25 04

ELIS DANIELSSON - Tel. Piteå 12 08

Sundsvall

Kaffeaffären IDO

NYBROGATAN 8

Telefon 49 88

SUNDSVALL

Rekommenderas!

Alltid välkommen till

Centralhotellet

SUNDSVALL

Tel. Namnanrop

Sportsupéer

Fullst. rättigheter
God Mat
Färla priser

S. VESTPHAL

KONDITORI & FINBAGERI

Långgatan 38 SUNDSVALL Tel. 19 13

Kaffebröd, Småbröd och Konditorivaror
av bästa kvalitet

Söderhamn

EFTERFRÅGA ALLTID

Rydéns

"Bästa Bröd"

Brödet med den verkliga rågmaken.

K. Perssons

UR- & OPTISKA AFFÄR

Köpmangatan 5 - Telefon 21 74

Rekommenderas

EDERT HEM

blir trevligast o. gedignast med möbler fr.

ANTON JOHANSSONS

MÖBELSNICKERI • Söderhamn

Möbelaffär Norralagatan 12 - Tel. 23 29

Vackra, moderna enrumsmöbler på lager

OBS! Egen tillverkning

Trelleborg

GUNNAR AHLSTRÖM

SMIDES- & MEK. VERKSTAD

H. Borgströms Eftr.

TRELLEBORG - Algatan 70

TELEFON 300

Järnkonstruktioner, Reparationer,
Svetsnings-, Svarvings- och
Hyvlingsarbeten

MEKEN SOM MÅSTE FLYGA

Forts. fr. sid. 22.

— Vad i helsike skulle du bära dig åt på det sättet för, Stickan. Hur skall det nu bli för dej, och för oss — gänget? Bergström är förbittrad där han halvspringer bredvid den långbenta Olin.

Olin stannar med ens.

— Gänget ja, du sa ett ord. Det hade jag glömt. Men ser du det här var en princip sak för mej. Du vet förut vad jag sagt. Jag vill och skall bli flygare, och — tja, sätter man allt på ett kort så måste man väl ta konsekvenserna. Men det är väl nånting, som varken du eller någon annan förstår, eller kanske inte vill förstå.

De båda kamraterna fortsätter under tystnad förbi matsalsbaracken där en lång matkö står uppradad. Allteftersom de passerar tystnar de högljudda rösterna och Olin känner de menande ögonkasterna i ryggen. De fortsätter ned till förrådet där Olin slinker in och lämnar ifrån sig sina prylar. Han är snart tillbaka och så stegar de vidare upp mot förläggningen och utgången.

De stannar vid grinden och Bergström säger:

— Du sa nyss att ingen förstod dej. Han drar på orden. — Där tror jag nog att du har fel. Vi har förstätt dej både jag och alla dom andra. Men du vet, en annan är ju ingen vältalare, och inte har jag velat snacka så mycket om den här saken heller. Du har ju själv inte varit så pigg på det snacket. Men, tillägger han ivrigt, — inte behöver du väl se så svart på den här historien. Nu har du ju chansen att göra något åt ditt flygdille. Och visst i helsike kan du bli flygare. Du har ju litet pengar på banken som flottiljen satt undan åt dej. För dom kan du ju göra mycket. Jag tycker förstär du att du skall ge dej över till — ja du förstår nog vart jag menar. Där tar du ditt certifikat. Jag vet att du kommer att klara det. Och lita på att vi skall hålla tummarna för dej — hela gänget. Sedan kommer du tillbaka. Och då kisen, då vill undertecknad vara med i mottagningskommittén. Å du, Bergström sänkte rösten då vakten vid grinden passerade förbi, — räcker inte pengarna så vet du att jag har litet. Dom är dina om du behöver dom.

— Hör du, avbryter Olin ilsket —

— Inget snack, här ä' de jag som för talan, — för en gångs skull.

Det småregnar snålt när Olin med en liten kappsäck i handen stegar in på järnvägsstationen. Han dyker ut på perrongen och kolliderar med en person.

— Se opp! Å-å förlåt!

Han tittar in i ett par ögon som han trott sig se för sista gången i en säng på sjukhuset. Olin försöker förgäves bekämpa flammorna som börjar slå upp i ansiktet.

— Nej men så roligt att träffa er igen. Nu kommer ni inte loss förrän ni talar om varför ni försvann så hastigt sista gången vi råkades.

Sonja hugger skämtsamt tag i kavajuppslaget på Olin och skrattar.

— Jag har litet bråttom. Jag skall resa bort, svarar Olin kort och tillägger hårt — förresten vet ni väl om att jag fått sparken från flottiljen.

Trelleborg

A.-B. Tebrödsbageriet Trelleborg

Förmedlar tårter, konfektyrer, glass m.m.
över hela landet. Tel. 349

Uppsala

★ LAT OSS FA LEVERERA EDRA ★

Blommor

vid de olika högtidsdagarna

SVENSSONS BLOMSTERHANDEL

Skolgatan 33

Telefon 25 19 - 9 52

Blommor förmedlas

Med största omsorg

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

Chr. Rabéns Eftr. (A. Widman)

Optisk och Sjukvårdsaffär

Kungsängsgatan 7 · UPPSALA · Tel. 379

Aib. GOZZI's

MURBRUKSFABRIK

Köpmangat. 5, Uppsala Tel. 331 87.

MURBRUKSFABRIKEN

Telefon G:a Uppsala 127.

Uniformer kem. tvättas

AROS kemiska

UPPSALA

Svartbäcksgat. 8.

Tel. 33944

Adilsgatan 27.

Tel. 33922

I. LUNDINS

ELEKTRISKA BYRÅ

Kungsgatan 59 - Telefon 42 75

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

Västerås

Pröva OLOVSSONS

BRÖD

Filial: Kungsgatan 5 och Saluhallen

VÄSTERÅS

Leverantör till bl. a. F I

Beställningar å tel. 337 98 o. 350 03

l. 24

**ATELIE
& FOTOMAGASIN**

Kopparbergsvägen 9
Västerås. Tel. 330 80

Innehavare S. NORRLÄNDER

**GUMMIFIRMA
A. CARLSSON**

Hantverkaregatan 1
VÄSTERÅS

Specialaffär i gummicaror

Nya Kemiska Tvätten
(Gamla mejerigården)

Sturegatan 11 VÄSTERÅS Telefon 325 20

*Mottager kostymer och kappor till tvätt
och pressning*

REKOMMENDERAS

MÖBLER

Mattor, Gardiner & Sängkläder
köper Ni bäst och billigast från

MÖBELKOMANIET

MUNKGATAN 5 - VÄSTERÅS
Telefon 350 52

Rekomm. våra Dubbelsoffor och Fåtöljer

BLOMMOR
från

**SOLBERGA
BLOMSTERHANDELS
EFTR.**

Västerås Tel. 302 58

E. PETTERSSONS

CYKEL- och REPARATIONSVERKSTAD
Vasagatan 4 (vid busstation) Tel. 311 65

Försäljer: HERMES- o. REX-velocipeder
m. fl. märken. Även begagnade cyklar.
Reparationer utföras med garanti

KÆDING & Co.

Stora gatan 13 - Västerås - Tel. 308 09

Specialaffär för
**HATTAR, MÖSSOR och PÅLSVAROR
UNIFORMSMÖSSOR**

ANDERSSONS
VED- & KOLAFFÄR

Kungsängen 2 - Västerås - Tel. 313 16

J. Aug. Anderssons bostad
Engelbrektsg. 13 - Tel. 350 55

Sonja blir allvarlig. — Ja så ledsamt.
Jag hörde just det —

— Av löjtnant Börje förstås?

— Ja visst. Av vem annars? Men jag
kan tala om att jag tog ert parti. Hon
småler litet — Det blev nästan ett upp-
träde mellan Börje och mig för den sakens
skull. Och vart tänker ni nu ta vägen?

— Jag skall ta hyra på en båt och för-
söka komma över till Amerika.

— För att bli flygare?

— Skriv upp det. Tycker ni inte det är
skrattretande?

— Nej varför det, svarar hon allvarligt.
Det är alldeles rätt av er, tycker jag. Ge
inte upp. Och — det skulle vara väldigt
roligt om ni någon gång ville skriva en
rad till mig och tala om hur det går där-
ute. I gengäld lovar jag att hålla tummar-
na för er.

— Varför vill ni det?

Hon tittar hastigt ned i marken vid hans
forskande blick. Så tar hon spontant hans
hand och säger.

— Jag tycker om er. Jag tycker om er
därför att ni är en man som vet vad ni
vill — ni är en karl. Men — lova mig att
ni skriver, riktigt säkert.

Tåget rusar in på stationen och det blir
plötsligt liv och rörelse omkring dem. Olin
får tag i sin väska, men släpper den igen.
Han tar varligt hennes båda händer i sina
och säger:

— Ja, jag lovar att skriva. Bara ni lo-
var att ha mig i tankarna. Och, tillägger
han med glädjestrålade ansikte, — se nu
bara till att ni är hemma när jag kommer
med certifikatet. Jag kommer oannmald.

Han släpper hennes händer, rycker till
sig väskan och sätter av i språngmarsch
mot tåget. Han klänger sig upp just som
det sätter sig i rörelse och börjar ånga
bort från stationen. Han vråker sig halvt
ut genom kupéfönstret och ser hennes hand
vinka över mängdens huvuden. Får fram
en stor inte alltför ren näsduk och börjar
frenetiskt vinka.

Olin sjunker med en suck ned på den
hårda träbänken i kupén. Han sträcker
ut benen på bänken mitt emot och försjun-
ker i djupa tankar. Vad var det hon hade
sagt? »Ni är en karl. Jag tycker om er».

På en gång har allt förändrats. Nu är
det inte längre ruskvader i hans sinne. Nu
är inte hans försvinnande från flottiljen en
snöplig sorti längre. Nej, nu börjar en ny
epok för Olin, en ny strålade upptakt till
kampen om segern. — Om det drömda må-
let som hägrade — certifikatet!

Han sträcker ut sig bekvämare och slu-
ter ögonen. (Forts. i nästa nr.)

OMSLAGSBILDEN

visar denna gång Vought-Sikorsky »Corsair»,
det hangarfartygsbaserade amerikanska jakt-
planet, som efter en hel del modifikationer nu
synes fullt motsvara de stora förväntningarna.
Av de undre småbilderna visar den t. v. ett

förband »Flygande
fästningar» med kon-
denseringsslingor på
hög höjd och den
t. h. Martin »Marauder» — en av de vik-
tigaste flygplanty-
perna i det taktiska
invasionsflyget.



**Bröderna HEDBERG,
Modellfabrik**

Telefon 32 59 - Skillebo - Västerås
Stockholmsvägen 115

Rekommenderas

**Västerås
Vulkaniseringsverkstad**

KUNGSGATAN 7
VÄSTERÅS
Telefon 320 06

Utför alltid ett gott arbete!

**BRÖDERNA ÖSTMANS
ÅKERI**

Vargbogatan 12 - Tel. 308 19

Utför alla slag av
KÖRNINGAR och TRANSPORTER
med häst och bil

Ett erkänt
gott bröd
köpes hos

GRAND BAGERI
G. A LUNDH

Odengatan 8 - VÄSTERÅS - Tel. 345 44

**RASMUSSENS
BLECK- & PLÅTSLAGERI**
(E. Windahl)

Allégatan 4 - Västerås
Tel. 311 67 - Bostad 325 67

Rekommenderas till utförande av allt vad
till yrket hör. - Svetsningsarbeten: elster-
ner, rör m. m. Beslagning av diskbänkar
med rostfri plåt

Smidesfirman Falks Eftr.

Andersson & Roth
Vasagatan 16 - Tel. 317 40
VÄSTERÅS

Rekommenderas sig till utförande av alla
sorters smiden
Reparationer utföras billigt

HOTELL AROS

Hotellet med modern komfort

Stora gatan 45 - Telefon 372 40
VÄSTERÅS

Gynna

VÅRA ANNONSÖRER!



Effektivitet är lösen

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

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



skapar svenska vingar

SVENSKA AEROPLAN AB
LINKÖPING · TROLLHÄTTAN