

Flyg



Nr 14 • 1944

Pris 45 öre



UADALCANARS
HJÄLTE

BERÄTTAR

(Sid. 6-7)



LUFTWAFFES STORHET
OCH FALL

"HAUPTMANN HERMANN'S"
SUBJEKTIVA AVSLÖJAN-
DEN AVSLUTAS

(Sid. 11)

VAD KOSTAR
EN FLYGRAID?

(Sid. 8-9)





TIDSKRIFT FÖR FLYGVAPNET

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

Utkommer varannan torsdag

REDAKTION:

Västmannagatan 69 1 tr. - Stockholm
Tel. 31 74 58
Huvudredaktör och ansvarig utgivare:
Överste W. KLEEN
Verkställande redaktör: G. KNUTSSON
Tel. 30 11 92
Andre redaktör: H. MILLGÅRD
Redaktionssekreterare: A. WALLIN

ANNONSÄVDENING:

Chef: A. HULTIN - Tel. 32 08 11

EXPEDITION:

Förlagsaktiebolaget FLYGNING
Svenvägen 53 - Stockholm

Postgirokonton: 1111.

Prenumerationspris:

Helår Kr. 9:75 - Halvår Kr. 5:—

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

Ahlén & Åkerlunds Fotogravyranstalt
Stockholm 1944

VIKTIGARE FLYGFÖRBINDELSER från 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 tiden.

* = Dessa tider publiceras ej.

** = Bussens avgångs- och ankomsttider från och till Aeros resbyråer 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.



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

UPPSAMLINGSKÄRLET

"FIX"

för TRASSEL, PUTSTRASOR, ASKA
SLAGG och SÖT etc.

Självestängande
lock

Godkänt av
Svenska Brand-
tarifföreningen



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

SEGELFLYG-



HANDBOKEN

DEL I-IV ÖVERSÄTTNING UR
"HANDBUCH DES SEGELFLIEGENS"

DEL V SVENSKT KOMPLEMENT
Samtliga 5 delar utkomna!

Granskning av Majoren vid Flygvapnet
C. O. HUGOSSON

Förord av:

Generalsekreteraren i Kungl. Svenska Aeroklubben
Överste H. ENELL
och Chefsinspektören för segelflyget inom KSAK
Kapten SVEN ÅHBLÖM

Kapten Åhblom skriver bl. a.
"Boken är författad av ett flertal personer, som alla äro aktiva segelflygare och höra till världseliten. Varje kapitel är således författat av en expert, som har praktisk erfarenhet av det han skriver om".
I varje bokhandel eller från förlaget

Pris 2:50 kr.

Förlag: SVENSK FLYGTIDNING, Malmö

SVENSKAR TILL JÄMIJÄRVI

Till modellflygläget i Jämsjärvi 18-23 juli ha följande svenska representanter preliminärt uttagits: flygscoutsekreterare Ove Huzell (ledare), Rune »Bananen» Andersson, Sthlm, Curt Jansson, Sthlm, Göran Lindholm, Örebro, och Gunnar Nygren, Sandviken.

»Bananen» startar i alla segelmodellklasserna, en gummimotorklass (B-handstart) samt ev. också med en FLYG-44. Även Huzell flyger med en FLYG-44. Gunnar Nygren är en av de tre svenska elitmärkesinnehavarna och bör också kunna kammas hem en del...

Tävlingarna omfatta följande grenar:

1. Segelmodeller klass A, handstart.
2. Segelmodeller klass A, högststart.
3. Segelmodeller klass B, handstart.
4. Segelmodeller klass B, högststart.
5. Segelmodeller klass FAI, handstart.
6. Segelmodeller klass FAI, högststart.
7. Gummimotormodeller klass A, handstart.
8. Gummimotormodeller klass B, handstart.
9. Gummimotormodeller klass Wakefield, enl. 1939 års tävlingsregler.
10. Förbränningsmotormodeller, max motortid ½ eller ¾ min.

Tävlingarna i gren 2, segelmodeller klass A, högststart, avser finsk-svensk landskamp. 100 meters lina användes och genomsnittstid av 3 starter avgör. I samtliga klasser utom nr 2 och 9 gäller Finlands Luftvärnsförbunds originalbestämmelser.

Finnarna har som bekant revansch att fordra sedan det kraftiga nederlaget i den svensk-finska landskampen i Stockholm i fjol. Frågan är bara om de politiska förhållandena, sådana de nu utvecklats sig, medger att den planerade landskampen genomföres. Meningen är i så fall, att en »returmätsch» skall arrangeras här senare på året.

"BANANENS" MIDSOMMARTERMIK

Rune »Bananen» Andersson passade i midsomras på att åter göra en långflygning, som, om det varit en tävlingsflygning, blivit ett vackert rekord. Med en modell, som enligt herr ing. Sigurd Isacson egentligen inte alls borde kunna flyga, fick han termik. Efter ungefär 20 min var modellen försvunnen med vidhängande »Bananen» på cykel efter. Efter en halvtimme slog emellertid vinden plötsligt om till rakt motsatt riktning. Efter ytterligare 20 min såg man »Bananen» komma vinglande på sin cykel och av hans åsätt att döma var hans modell på återväg. Mycket riktigt! Ungefär 800 m ovanför låg modellen och kretsade i vackra kurvor. Den tycktes inte alls ha i sinnet att vilja komma ned utan fortsatte in mot Stockholm. Efter en timmes flygtid var modellen försvunnen. Så småningom anlände »Bananen» åter, denna gång med modellen säkert fastsurrad på sin cykel, enligt ett av honom patenterat sätt. Han berättar, att han följt modellen ända till dess den landat. En icke föraktlig prestation att under i tim 10 min — så länge var modellen uppe — hålla huvudet bakåtböjt och ha blicken fäst på modellen samtidigt som man cyklar.

JOSEPH FOSS...

Forts. fr. sid. 7.

ting annat att göra än dyka som en sten ned i havet. När jag kom upp igen fick jag syn på ytterligare ett japanskt biplan rakt över mig. Han hade tydligen inte sett mig, så jag dök, vände och fick honom också.

Nu var det dock tid för mig att ge mig iväg hemåt. Jag hade nästan ingen bensin kvar och planet var fullt av kulhåll. Jag kunde inte se någon av mina kamrater. Jag var alldeles ensam över havet och det började blåsa häftig storm.

Så började motorn hosta. Sikten var dålig och det låg ett stort svart moln framför mig. Då stoppade plötsligt motorn. Lyckligtvis var jag på 5000 meter och hade tillräcklig höjd för att göra en lång glidflykt ned mot en liten ö till vänster om mig. Jag visste inte om den var fientlig eller ej men den gav mig min enda chans.

Planet tog vatten och drog mig ned. Jag tyckte att jag var under vatten en evighet. Men min »Mae West» drog mig upp till ytan och jag började simma mot den lilla ön, som låg bortåt tre kilometer från mig. Stormen hade lyckligtvis bedarrat men det regnade våldsamt.

För att hålla hajarna på avstånd öppnade jag en kloridflaska, som jag hade i fickan. Efter tre timmars simtur och med massor av saltvatten i magen såg jag ett par kanoter komma emot mig. Ingen ombord sade ett ord och jag visste inte, om besättningarna bestod av vänligt sinnade infödingar, amerikanare eller japaner. Slutligen hörde jag dock någon skrika: Look over here. Då visste jag att de inte var japaner och började hojta tillbaka med mina halvdränkta lungors fulla kraft. Infödingarna i den ena kanoten blev så förskräckta, att de höll på att trilla över bord. En tjock man i den andra båten tittade fram över relingen och sade: Glad att träffa er, sir.

Jag fick höra att han var en australisk sågverksägare. Infödingarna hade berättat för honom att de sett ett flygplan störta i havet men de hade vågrat att peka ut platsen för honom, därför att de trodde, att det var en japansk flygare som störtat. Till slut hade han dock lyckats övertala dem att sätta ut två kanoter och så räddades mitt liv. Jag sov den natten i den katolska missionsstationen på ön och jag väcktes på morgonen av musik och sång. Det var söndag.

Det är ganska lustigt, slutar Joe Foss. Jag träffade min fru i musikrummet i min skola, där jag spelade saxofon. Hon var ganska knubbig och blond och hennes läppar rundade sig över munstycket på en tenorsaxofon, som hon spelade. Hon såg ganska löjlig ut men jag hade bestämt mig för att prata med henne. Efter konserten träffade jag henne och sade åt de andra pojkarna, att hon var min flicka, så de lät henne vara i fred.

Vi hade en massa skoj tillsammans och när min division skulle ge sig iväg till Stilla havet reste jag tillbaka till San Diego och frågade om hon ville gifta sig med mig. Vi lyckades få två veckor tillsammans innan jag för min väg och jag har inte sett henne sedan dess. Det är just därför jag anser, att det är så viktigt, att den där australiska sågverksägaren räddade mitt liv utanför denna av gud förgätna söderhavso.

G. F. L.

STOCKHOLMS TEKNISKA INSTITUT

DAG- & AFTONSKOLOR

CENTRUM

KUNGSGATAN 32

Sveriges största enskilda tekniska läroanstalt

Inspektion: Professor Emil Alm - Major Einar Råberg (för elevkåren)

Ingenjör- och verkstärestuttbildning från folkskola, real- och studentexamen. Fackavdelningar: Verktädssteka., motortekn., flygtekn., värme och sanitet, elektrostarkström, radio och svagström, hus- och vägbyggnad, kemi. Stipendier. Avgiftsändring för obemedlade. Prospekt sändes. Exp.-tid 10-19. Tel. 23 37 05 (växel).

E. WALTER HOLMSTEDT, Civilingenjör, Rektor.

BESÖK ÅRETS STORA

SEGELFLYGTÄVLINGAR

på Älleberg den 21-30 juli.

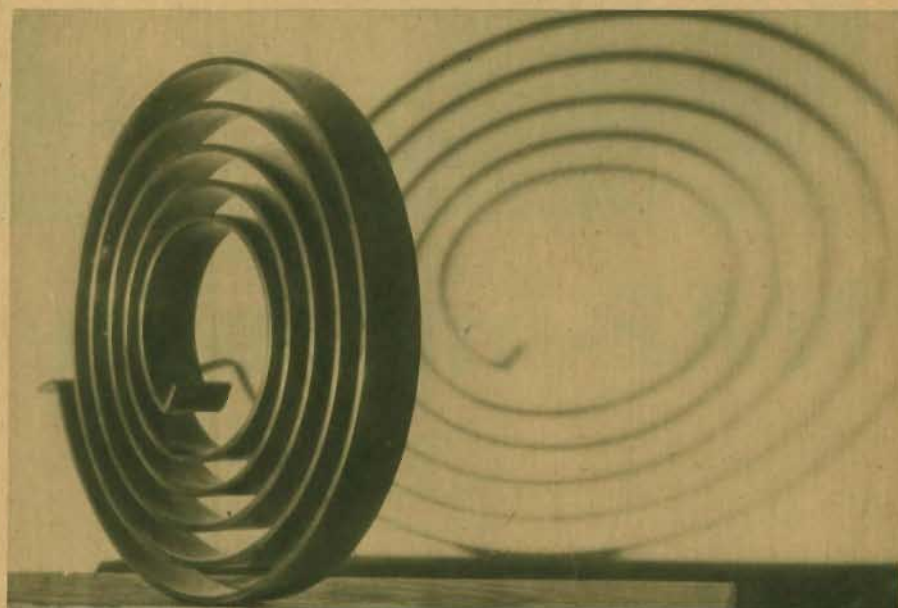
Eliten av Sveriges segelflygare deltar.
39 flygplan anmälda, därav 24 från flygvapnet.

Söndagarna 23 och 30 juli

UPPVISNINGAR

Entré: Lördagar och söndagar 1 kr. för äldre, 50 öre för barn. Mot uppvisande av KSAK:s medlemskort fri entré.

Landets kraftigaste högtalaranläggning installeras på Älleberg under tävlingarna.



KVALITETSFJÄDRAR

A.-B. SVENSKA SPIRALFABRIKEN

Fridhemsgatan 43 • Stockholm.



I svenska plan

NAF-instrument



Segelflygklubbarnas antal bli större undan för undan, skickligheten hos ungdomen stiger och deras håg till högre rymder ökas för varje dag. Kraven på segelflygplanens säkerhet skärpes med sportens popularisering och avancering.

Här, där det gäller små differenser i fart-, höjd- och lutningsförändringar — ja, t. o. m. så små att de mänskliga sinnena inte förmå uppfatta dem, äro goda instrument en av förutsättningarna för att föraren skall ha sitt plan under full kontroll.

I vår nya, moderna instrumentfabrik tillverka vi hastighetsmätare, höjdmätare, girindikatorer, variometrar, termometrar etc. för såväl segel- som motorflyg. Installera NAF-instrument för säkerhets skull.

AKTIEBOLAGET NORDISKA ARMATUR FABRIKerna

STOCKHOLM • GÖTEBORG • LINKÖPING • MALMÖ • SUNDSVALL



Flyg

NORDENS STÖRSTA FLYGTIDNING

TVÅ FLYGFÄLTSTRÅG

SEGELFLYGETS

Det var inte länge sedan det var svårt eller omöjligt att få tillräckligt antal elever vid KSAK:s segelflygskola på Alleberg. Men tiderna har snabbt förändrats, och förändrats radikalt. I år föreligger redan inemot 150 anmälningar till de 36 elevplatser som, fördelade på tre kurser, finns vid de s k fortsättningskurserna på Alleberg. Det stora antalet sökande är desto mera anmärkningsvärt som kostnaderna ställer sig ganska höga. Det är tydligt att segelflyget skulle kunna bli vad det bör bli, om det bara fanns möjligheter att tillvarata det nyvaknade intresset. Men dessa möjligheter saknas.

En av anledningarna till segelflygets hastiga frammarsch är utan tvivel det beviljade statsunderstödet, men det omfattar endast den lägre utbildningen, A-, B- och C-skolning. Denna är dock bara ett medel att nå målet, vilket i statens eget intresse måste vara den direkta förberedelsen till motorflygning, nämligen den högre segelflygutbildningen.

1942 års flygutredning föreslog också upprättandet av en central segelflygskola vid Alleberg för den högre utbildningen. Förslaget mottogs med de största förväntningar men kullkastades genom Väg och Vattens avstyrkande. Det skall villigt erkännas att detta var väl motiverat: kostnaderna skulle bli högst avsevärda, nämligen utom närmare 2½ miljoner i engångskostnader 384 000 kr i årskostnader, d v s i det närmaste 4 000 kr på var och en av de 200 eleverna för en månads utbildning. Till råga på allt ansågs Alleberg för trångt för så många elever. Men fastän man väl kan förstå att förslaget inte togs kan man också förstå den missträkan som följde på förslaget förkastande.

Det fanns emellertid en ljuspunkt: statsrådet betonade i propositionen att förslaget skulle bli föremål för fortsatt övervägande, varvid en väsentlig minskning av kostnaderna borde eftersträvas, samt att i avbiden på en slutgiltig lösning möjligheterna borde undersökas för anordnandet av en provisorisk högre segelflygutbildning. I princip hade denna tanke sålunda godkänts — det återstod endast att klara upp riktlinjerna för dess praktiska förverkligande.

De linjer som pekar mot det eftersträfvade målet sammanlöper tyvärr icke vid Alleberg, där som sagt utrymmet är för begränsat för en utbildning av ifrågakvarande mått. Dessutom behövs Alleberg för den högre segelflygutbildningen av alla dem som icke kan påräkna att få delta i rikssegelflygskolans utbildning, d v s de »överåriga».

Med hänsyn till nödvändigheten att hålla kostnaderna nere synes det föreligga endast en möjlighet för en »provisorisk» lösning av rikssegelflygskolans problem: att förlägga skolan till ett krigsflygfält. Det finns säkerligen flera sådana att välja på, men av lätt insedda skäl är det icke möjligt för en utomstående att utpeka ett av dessa som det lämpligaste eller ens såsom lämpligt eller möjligt. Här spelar andra faktorer än segelflygets intressen en avgörande roll. Men principen är klar. På ett krigsflygfält kan utan svårighet 200 elever utbildas, och erforderliga byggnader står till förfogande.

Återstår att lösa instruktörsfrågan. Den kan lösas efter de riktlinjer som uppdrogs av flygutredningen och som tillstyrktes av chefen för flygvapnet och flygförvaltningen. Det är svårt att tänka sig någon annan lösning än med hjälp av flygvapnets reservpersonal, ty endast den fyller de krav som uppställts av utredningen på instruktörspersonalens kvalifikationer.

Man får hoppas att det icke skall visa sig omöjligt att finna vägen till ett lämpligt krigsflygfält och till den erforderliga instruktörspersonalen — elever kommer säkerligen icke att saknas. Först när denna fråga lösts kan segelflyget fylla sin plats i statsnyttans tjänst.

TRAFIKFLYGETS

Varje dag innehåller tidningarna nyheter om tillrustningarna utomlands på trafikflygets område i syfte att möta efterkrigets krav och konkurrens. Även Sverige har rustat sig, vilket tagit sig uttryck i bildandet av SILA samt i ABA:s och SILA:s organisatoriska och tekniska förberedelser. Dessutom tillsattes i mitten av december föregående år en kommitté för att utreda flygfältsbehovet, 1943 års flygplatsutredning.

Kommitténs närmaste uppgift var att utarbeta en preliminär plan ägnad att tjäna till allmän vägledning för statens och kommunernas framtida ståndpunktstagande, varvid en gradering borde göras ur angelägenhetssynpunkt av de arbeten som förordades.

Tid efter annan har man sett uppgifter om resultatet av kommitténs arbete. Mot slutet av februari framlades sålunda en plan för iordningställandet av en rad flygplatser för både den internationella och inhemska lufttrafiken, vilken plan avsåg att ur arbetslöshetssynpunkt förbereda lämpliga arbetsobjekt.

Så långt var allt gott och väl. Men det väckte ett visst uppeende att kommittén i början av maj i år anhöll att få två experter till sitt förfogande, nämligen luftfartsinspektör Ångström och överingenjör Lignell vid ABA. Det fanns folk som ansåg att om det tagit nära fem månader att fastställa behovet av experter detta icke bådade gott för utredningens arbetstakt.

Nästa gång allmänheten fick höra något om flygplatsutredningen var bara någon vecka efter tillkallandet av dessa experter. Då framträdde direktör Hérmod med en promemoria i vilken han underströk behovet av snabba åtgärder i flygplatsfrågan och av två storflygfält, det ena så nära Stockholm och det andra så nära Göteborg som möjligt. Både ABA och SILA instämde livligt i de av direktör Hérmod framlagda synpunkterna och utlovade att inom ett par veckor komma med ett förslag härvidlag, varvid Skå-Edeby invid Stockholm förordades som huvudstadens lämpligaste storflygfält. I början av juni framkom emellertid flygplatsutredningen med betänkligheter gentemot Skå-Edeby.

Här stod sålunda ABA och SILA mot kommittén, och här står vi ännu. Men kommittén har utlovat ett slutgiltigt förslag innan årets slut, d v s efter ett års arbete. Ett år är en lång tid i dessa dagar, då alla äro ense om att det brådskar med att få flygfälten. Ty det tar onekligen längre tid att bygga ett flygfält än att utreda var det skall ligga.

Intet ont om 1943 års flygplatsutredning, som säkerligen arbetar med yttersta noggrannhet och i sinom tid kommer att framlägga ett grundligt motiverat förslag. Bara inte världen i övrigt har satt i gång sitt trafikflyg medan vi ännu utreder var vårt skall starta och landa. Och man skulle kunna tro att om ABA och SILA godkänner SKA-Edeby, så borde det vara godtagbart, ty dessa båda bolag representera dock den högsta expertisen i vårt land.

W. K.



JOSEPH FOSS

USA:s JAKTFLYGARESS SOM
SLOG RICKENBACKERS REKORD
FRÅN FÖRRA KRIGET OCH FICK

KONGRESSMEDALJEN.

HJÄLTEN FRÅN GUADALCANAR BERÄTTAR

Joe Foss heter den förste amerikanske jaktflygare, som fått amerikanska kongressmedaljen. Anledningen var att han under striderna vid Guadalcanar slog Eddie Rickenbackers rekord från förra världskriget — 25 nedskjutna motståndare. Han berättar nedan om sina luftstrider. Här ovan synes kuvertet till ett brev, avsett för hans föräldrar. Figuren t. v. säger med tydlig stolthet: Jag känner honom. Han är en Sioux Falls-pojke. Texten f. ö. lyder: Detta brev är avsett för föräldrarna till sjöflygarens, kapten Joseph Foss, Sioux Falls-pojken, som är alla tiders största amerikanska flygare. Hans rekord den 6 febr. 1943 26 japanska plan. Tidigare bästa rekord av Eddie Rickenbacker i första världskriget — 25.

Det finns en storvuxen ung man i den amerikanska luftflottan i Stilla havet som har fått rykte om sig att vara Amerikas bästa jaktflygare. Han är 29 år, härstammar från en norsk-skotsk familj och har vuxit upp på en liten farm i det kalla, blåsiga Syddakota. Hans prestationer har utom många ordnart givit honom kongressmedaljen, Amerikas och kanske världens högsta utmärkelse. Den berättar sin bärare att bli hälsad av alla officerare och soldater i amerikanska armén, marinen och flygvapnet och attigt nog har alla de förenade nationernas övriga styrkor lagt sig till med samma vana.

Så som kapten Joe Foss, som han heter, kommer promenerande på gatan kan man få se brittiska generaler, franska överstar eller holländska fartygsbefälhavare lyfta sin högra hand till hälsning och om han närmar sig en militär stab kallas vakten ut och skyldra gevär precis som om han vore en kommenderande general.

Och utom det är kongressmedaljen förenad med en vacker pension som betalas ut till innehavaren själv eller till hans anförvanter om han blir dödad i strid. Uncle Sam vet nämligen mycket väl att hjältar inte kan leva bara på hälsningar och ära utan behöver smör och bröd och en hel del andra saker dessutom. Kapten Foss hade då han fick kongressmedaljen egenhändigt skjutit ned 26 japanska plan, varigenom han slog Eddie Rickenbackers amerikanska rekord från förra kriget som löd på 25. Det var den 6 februari 1943 han sköt ned den 26:e japanen men han har sedan dess vunnit många nya flygsegrar i Stilla havet.

När jag bodde hemma på farmen, berättar Joe Foss, tyckte jag alltid bäst om hösten. Det var den tid man gick på jakt. Vi brukade ha en del kamrater med oss, de flesta av dem från stan,

och jag brukade säga: »spara era kulor pojkar, jag knäpper honom.» Då brukade alla skratta men jag knäppte honom. Min bror Cliff och jag kände till alla tricks och vi använde aldrig mer än två kulor för någon fågel.

Hans vildaste slagsmål

Hans goda skjutförmåga kom till pass några år senare över Guadalcanar. Det var hans största dag hittills, för han sköt ned tre japanska »Nollor» på morgonen och två till på eftermiddagen. Klockan nio gick första larmsignalen för hans flygande cirkus på Henderson Field ännu vått efter ett våldsam nattregn. Han berättar själv:

— Jag hoppade upp i första bästa Grumman »Wildcat» och startade. Vi var fem och de var sex. De hoppade på oss innan vi hade fått höjd och sedan började det. Det var det vildaste slagsmål jag någonsin varit med om. Hela himlen tycktes full av plan. I branta svängar, dykande eller vrålande i snabba stigningar, varje Grumman eller »Nolla» försökande att få in den avgörande eldskuren. De tre plan som jag fick den morgonen träffades alla med otroligt svåra kurvskott och anledningen till att vi lyckades så bra var att vi kunde skjuta bättre än de kunde.

Två veckor senare började ett stort sjöslag vid Guadalcanar. Amerikanska marinen visste, att japanska torpedplan hade fått order att anfälla en division jagare, och den eftermiddagen skickades Foss och hans division upp på 9 500 m. Det var en väldig molnbank framför dem så han misstänkte att japanerna var där inne. Men plötsligt såg de de japanska torpedplanen på bara 300 meters höjd över vattnet med kurs rakt mot de amerikanska jagarna.

— Vi sköt stickan framåt och gick på huvudet, berättar han. Rätt ned 9 000 m. De hade skickat upp »Nollor» för höjdskydd



Joe Foss övervakar att kulsprutemagasinen i hans »Wildcat» blir ordentligt laddade.

RÅN SIUOX FALLS

men vi dök rätt igenom det japanska jaktförbandet. Vi avbröt dykningen alldeles bakom torpedplanen och störtade oss över dem utnyttjande den väldiga överskottsart vi fått genom dykningen. Vi flög rätt igenom luftvärnselden från våra egna fartyg och plockade ned den ena japanen efter den andra allt eftersom vi nådde i fatt dem. Endast en av de 22 japanerna slapp undan. Jag kunde ha skickat honom till helvete också, eftersom han var alldeles under mig, men jag hade slut på min ammunition. Det som slog ut japanerna var vår fruktansvärda dykning från 9 500.

På Guadalcanar brukade Joe och hans kamrater samlas i hans tält efter långa flygpas. De brukade spela kort eller tärning eller också läsa brev hemifrån. Men mest pratade de — långa sentimentala samtal om hemmet, kriget och jakt. Det var speciellt Joe som pratade. Sedan brukade de gå och få sig en drink och han brukade skåla med dem allesammans. Han var dock liksom de andra klok nog att aldrig dricka för mycket. Ingen av dem hade någon större lust att bli dödad nästa förmiddag.

Ett botaniskt paradiset

Det var olidligt hett, giftiga insekter överallt och dessutom bombade japanerna dem varenda dag. Botaniskt och zoologiskt är Guadalcanar en underbar plats. Det är gott om hajar i det grunda vattnet, krokodilerna ligger och lurar i floderna och miljoner myror springa upp och nedför träden. Där finns fjärilar stora som fåglar och spindlar, som spinner trådar lika tjocka som tuggummi. Och där finns alla möjliga sorters papegojor, vita, gröna med gula huvuden och hundratals andra arter. Ingen av flygarna på ön var så intresserad av djur- och växtlivet som Joe Foss. Han lärde sig namnen på alla djur och växter och han visste snart vilka som var giftiga och vilka som gick att äta.

När jag var en liten grabb på åtta år, berättar Joe Foss, måste jag gå upp mycket tidigt på morgnarna för att hinna till skolan. Just i dagbräckningen sjöng fåglarna som allra vackrast och jag brukade gå långa omvägar till skolan bara för att få höra på dem. Jag lärde mig också känna igen dem allesammans — rödhakesångaren, trasten, lärkan och alla de andra. Jag visste mer om fåglar, blommor, buskar och träd än någon av de andra skolbarnen och min lärarinna, fröken Newkirk, brukade säga, att jag var en drömmare. Det kanske var sant, men jag tyckte att det lät lustigt.

Lagarbetet gör susen

Lagarbetet var det enda som räknades med på Guadalcanar. Det är precis som i ett fotbollslag, säger Foss. Laget kan ha en stjärna men han kommer inte långt, om han inte får hjälp av sina lagkamrater. Vi sköt ned 72 japanska plan under tjänstgöringen i södra Stilla havet och varenda nedskjutning var resultatet av lagarbete.

Första chansen vi hade att arbeta som ett lag var ett par dagar efter det att jag skjutit ned min andra jap. Vi låg och kurvade på 8 500 meter, då vi fick se ett par »Nollor» rätt framför oss. De låg i stigning, så vi klättrade uppåt vi också.

Vi hade hört så många historier från de gamla vana jakt- uvarna att vi förstod att de där två »Nollorna» helt enkelt bara var lockfåglar — ett tillräckligt fett bete för att vi skulle nappa, trodde japsen. Vi visste, att de inte önskade hellre än att vi skulle anfalla. I samma ögonblick skulle det börja ramla ned »Nollor», som legat gömda ändå högre upp bland molnen, och plocka oss lika lätt som man skjuter ned sparvar från en telefontråd.

Vi låtsades ta betet i alla fall och stack rakt på dem. Vi hade dock ögonen öppna och kikade hela tiden efter de andra »Nollorna», som skulle komma neddykande bakom oss. Vi fick se dem just som de lämnade molnkanten ungefär tusen meter högre upp och kom svepande ned mot oss. Men vi satt inte alls som fiskar på kroken, som de nog hade väntat. Vi gjorde en brant sväng i stället och mötte dem. De öppnade eld men de var alldeles för långt borta. Vi väntade lugnt tills de hade dykt närmare oss och så öppnade vi eld. De blev tydligt förskräckta, ty de helt enkelt dök förbi oss. Och så fort de hade försvunnit störtade vi oss över »betet» för andra gången och sköt ned dem med bukskott. Det var underbart helt enkelt att se dem falla. Lagarbetet var det som gjorde det...



Han ser ganska bister ut i kongressmedaljören i full stridsutrustning.

Slut med den godaturen

Vid fronten får man inte unna sig lyxen att tänka för mycket. Joe Foss tänker heller inte för mycket på sin egen säkerhet, när han är mitt uppe i en luftstrid. Han har den där avgörande egenskapen, som varje god flygare måste ha — förmågan att koppla av fullständigt. Just därför har han också stora framgångar både i luften och när han spelar poker. En enda gång trodde han, att hans goda tur hade tagit slut.

Det var den natten då japanerna efter att ha misslyckats med att vinna kontroll över Guadalcanar skickade en division jagare för att bombardera de amerikanska ställningarna. Foss sändes upp med sin jaktgrupp jämte två andra grupper för att skydda amerikanska störtbombplan, vilka gick till anfall mot de japanska jagarna.

— Vi kom in i strömmande regn och tunga moln, berättar Foss. Plötsligt fick jag se någonting under oss på 1 500 meter. Det var sex japanska sjöflygplan. Jag kopplade på radion och jag kommer ihåg, att jag sade: »Titta inte nu, pojkar, men där nere är de.» Vi drog av gasen och dök som ett koppel jakt- hundar rätt på fienden. De såg oss aldrig. Jag fick planet längst till höger och jag såg Jimmy Turlow skjuta ned ett annat. Jag tog upp hårt ur dykningen för att få skott på ännu en fiende men det fanns ingen kvar. Pojkarna hade tagit hand om hela buntan.

Vår anfallsplan var att vi skulle dyka ned framför våra stört- bombplan och betryka däckerna på de japanska fartygen med kul- spruteeld. Men jag råkade få syn på ännu ett japanskt plan — ett marinspaningsbiplan — just framför mig och kunde inte låta bli. I stället för att förena mig med min grupp störtade jag efter det nya bytet. Hans bakre skytt öppnade eld och hans kulor slog in i min kärra. Men jag kom under honom och min första eldskur sågade av hans högervinge, så han hade ingen

(Forts. på sid. 3.)

SLAGET VID SOMME JULI 1916



Kostar en flygraid mer än en avgörande strid på marken? Är dess resultat till större skada för fienden än framgångar på ett slagfält, fjärran från fiendens centrala industrier? — Dessa frågor besvarades för någon tid sedan av den engelske flygmarskalken, sir Philip Joubert, och hans huvudsynpunkter återges här nedan. Han säger själv att hans jämförelser äro en starkt förenklad matematik, men lika fullt ge de en skrämmande bild av utvecklingen sedan 1916. På grundval av dessa jämförelser kan läsaren själv göra relationen mellan det nutida krigets fältslag och flygraid och dra ganska säkra slutsatser beträffande raidernas inflytande på avgörandena på slagfälten.

FLYGRAID KOSTAR MINDRE SKADAR MER ÄN FÄLTSLAG

— En utomordentligt intressant engelsk jämförelse —

I den första gryningen den 15 juli 1916 gingo 300 000 engelska och franska soldater till storm över Somme i norra Frankrike. Offensiven hade ytterligt noga förberetts, men dessa förberedelser hade, som man kunde förutse, naturligtvis inte undgått de tyska observatörerna och därför kom anfallet inte heller oväntat. De allierade stormade över floden, trängde in i de täta skogarna i trakten av Mametz och Delville och nådde efter två dagars hårtida strider sina mål, tyskarnas andra försvarslinje. Morgonen därpå började den beryktade tyska reträtten från Somme. Deras styrkor drogo sig tillbaka under strid, lämnande ett förött land i de allierades händer. Tyskarna upprättade en ny försvarslinje omkring sextio km längre mot nordöst, där redan väl förberedda skyttegravar och skyddsrum iordningställes, vilka sedan ytterligare förstärktes genom en obruten ström av materiel från de ostörda krigsindustrierna i västra Tyskland.

Två dagars förluster: 57 500 man

Strategiskt sett var offensiven, vilken planlagts att medföra en avgörande genombrytning, misslyckad. Den betydde naturligtvis en hel del för det slutliga tyska sammanbrottet två och ett halv år senare, men den bidrog inte till att förkorta kriget. Vad värre var: bara de två inledande dagarna, den 15 och 16, kostade engelska armén 57 000 man i döda, sårade och saknade!

Mer än ett halvt hundra tusental i förluster är ett högt pris för några ynkliga kvadratkilometer värdelös mark. Sådana förluster bidra också att skada både ett lands krigsmoral och dess framtid. Det tar generationer att ersätta dem. Om man räknar med att genomsnittsalderen av dessa döda, sårade och saknade låg omkring 25 år får man fram att varje man betydde 220 000 timmars förlust. Ifråga om de döda var förlusten absolut och det skulle behövas nya 25 år för att ersätta den!

Flygkriget under det nu pågående världskriget har radikalt förändrat dessa proportioner. När radions hallåman meddelar om en stor nattraid och konstaterar att

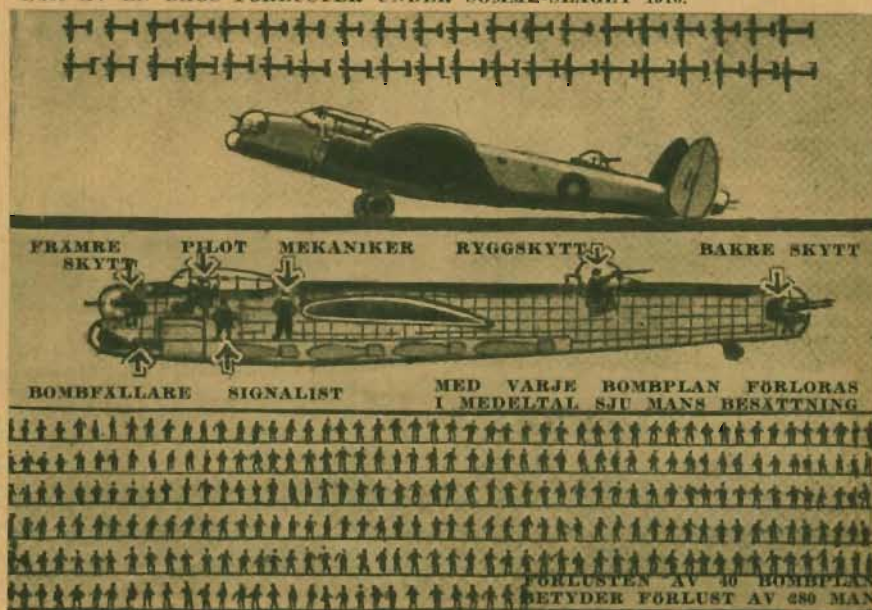
tretti, fyrtio, ja kanske femtio plan inte återvänt till sina baser, så tänker man nog mest på de dyrbara flygplan, som brinnande störtat till marken över fientligt territorium, och på deras besättningar, om vilkas öde vi vet mycket litet men vars utbildning varit mycket dyrbar. Ibland undrar man kanske om någon nations flygstyrka i längden kan stå ut med förluster i så pass stor omfattning.

Låt oss därför försöka att betrakta dessa förluster ur en riktigare synvinkel än vad den ögonblickliga tanken ger, då man hör nyheterna. Som läget nu är uppgår genomsnittsförlusten vid en storraid över Tyskland till mindre än fem procent av de deltagande planen. Om sålunda 800 plan gå ut och 40 inte återvända betyder detta en förlust i flygplan, motsvarande omkring 3 miljoner arbetstimmar, ty det tar 80 000 att frambringa en tung bombare. Tillsammans

med planen gingo 280 förare, navigatörer, skyttar och signalister förlorade — besättningen i varje plan uppgår i genomsnitt till sju man. Om man då vidare gör tankeexperimentet att »växla» de förluster i arbetstid som representeras av förlorade stridsvagnar, kanoner och annat materiel under ett slag 1916 i motsvarande förlust av 40 tunga bombplan, skulle de allierade luftstridskrafterna kunna göra 200 liknande flygraidar innan deras förluster äro lika stora som de två första dagarnas av Sommeslaget 1916. Det är visserligen starkt förenklad matematik, men den går an.

De resultat, som vinnas genom 200 stora flygraidar, äro dock av betydligt större krigsavgörande betydelse än det som uppnåddes under det ovan beskrivna fruktansvärda slaget på marken. En flygraid riktas först och främst mot fiendens eget land, vilket Sommeslaget inte gjorde. Och vida-

DET TAR OCH 80 000 ARBETSTIMMAR ATT TILLVERKA ETT 4-MOTORIGT BRITTISKT BOMBPLAN. OM 40 SÅDANA BOMBPLAN FÖRLORAS BETYDER DET ALLTSA EN FÖRLUST AV OMKRING 3,2 MILJ. ARBETSTIMMAR MEN ENDAST 1/200 AV EN DAGS FÖRLUSTER UNDER SOMME-SLAGET 1916.



re belyses resultatet av två koncentrerade flyganfall mot Hannover — de beröfvade Tyskland ett arbetsresultat, motsvarande 60 000 mans arbete under tre månader, en verkan som nåddes mot förlusten av 150 man flygande personal för de allierade. En amerikansk dagraid mot Focke-Wulf-fabrikerna i Marienburg resulterade i att verkstäderna utplånades, verkstäder som före raiden producerade gott och väl 50 jaktplan per vecka.

Även om man går med på att utbildningen av en flygförare — inte en radioman eller skytt — är 25 gånger så dyrbar och omständlig som utbildningen av en vanlig infanterist, kan man ändå kalla sådana förluster för måttliga eller rent av lindriga och naturligtvis av avsevärt mindre betydelse ur nationell synpunkt.

Flygraidernas verkningar

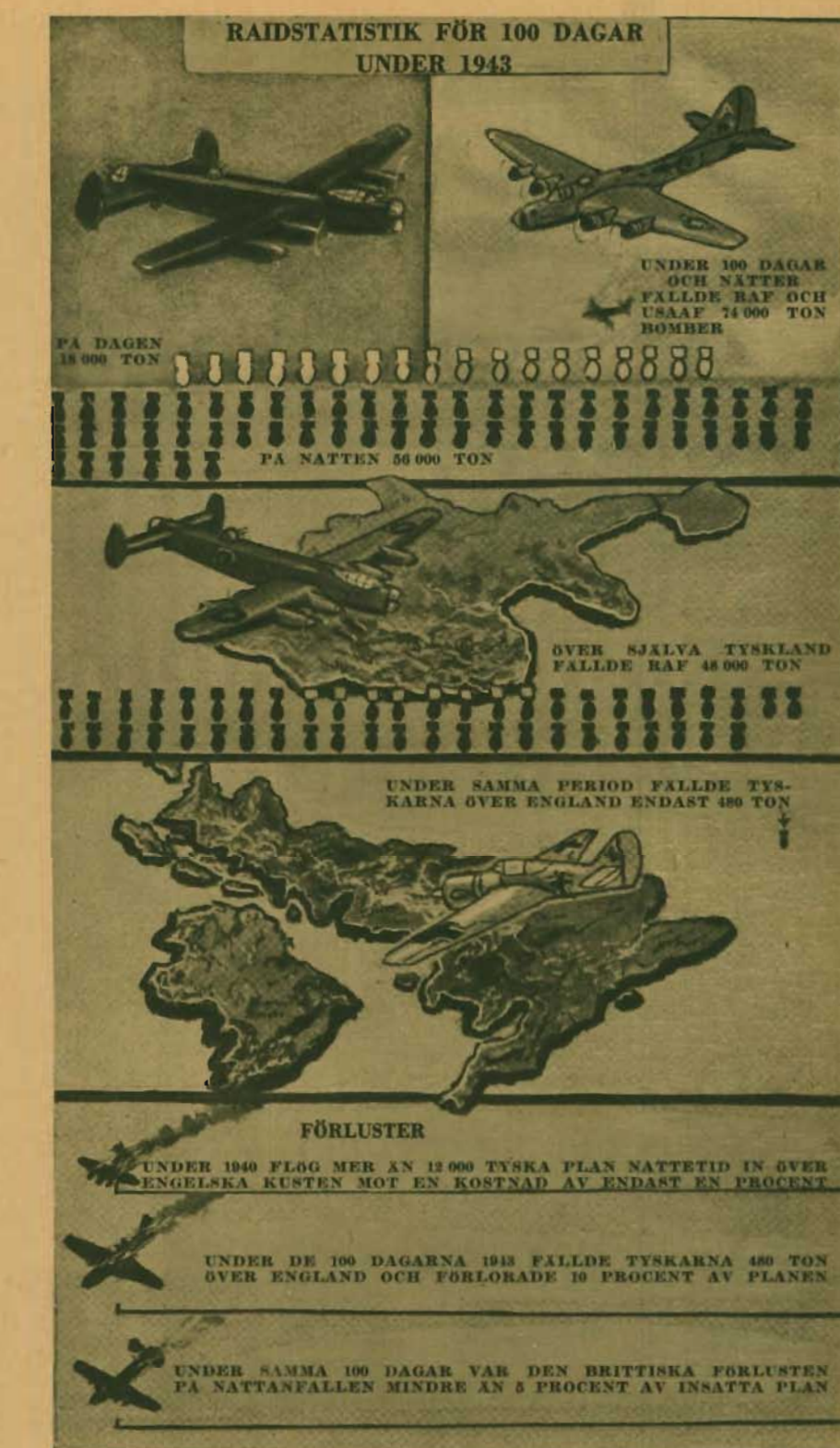
Men flygraiderna ha betydligt mera långtgående verkningar än vad dessa exempel ge vid handen. Med en grov uppskattning kan man anta att två tredjedelar av den tyska armén är grupperad på ostfronten, därav omkring en femtedel i reserv eller i vila bakom fronten. Återstoden, en tredjedel alltså, finns i Tyskland och i de ockuperade länderna för att avvärja den allierade invasionen eller försvara luftrummet över Tyskland och tyskockuperat land. Det är tydligt att dessa sistnämnda styrkor skulle kunna användas för offensiva operationer mot andra länder, de neutrala inte utesluta, om de inte hölles bundna av de brittiska och amerikanska flygstyrkorna.

På grund av flyganfallen från väster har Tyskland tvingats överge byggandet av bombplan, åtminstone i större utsträckning. Den tyska flygindustrin kan inte producera mer än hälften av ursprungligen för offensiva ändamål avsedda tunga bombplan. I stället ha tyskarna tvingats att sätta i gång med en stark ökning av jaktplansbygge, och jaktplan kunna varken nå så långt eller ta så mycket bomber som ett bombplan, och detta i sin tur omöjliggör, åtminstone för ögonblicket, varje tanke på offensiva operationer. Robotoffensiven i juni kan inte räknas i detta sammanhang.

Den senaste uppskattningen av den tyska jaktplansstyrkan i luften är 1 900 i väster, 500 på den ryska fronten och 300 i Italien. Under hundra dagar år 1943 fällde tyska flygplan 480 ton bomber över Storbritannien, medan Royal Air Force under samma tid fällde 56 000 ton över kontinenten, varav 48 000 ton föll över tyskt territorium. Dessutom fällde amerikanska bombplan under daganfall ytterligare 18 000 ton, vilket tillsammans gör en summa av 74 000 ton under hundra dagar.

Tyska industriens svårigheter

Den alltmera omfattande förstörelsen av tyska industricentra gör det allt svårare för den tyska flygplanindustrin. Även om Englands flygindustri helt skulle sättas ur spel skulle fabrikererna på andra sidan havet, i Amerika och Kanada, kunna tillverka så många flygplan som vore nödvändiga för att upprätthålla den allierade offensiven i luften. Den växande styrkan i luften har också ökat de tyska förlusterna. Under 1940 flögo mer än 12 000 tyska plan nattetid in över den brittiska kusten med en förlust av endast en procent av de i raiderna deltagande planen. Under de nämnda



hundra dagarna 1943 förlorade tyskarna mer än tio procent av de plan som deltog i 480-tonraiderna. Samma tid voro de allierade förlusterna under fällande av 74 000 ton bomber mindre än fem procent under nattraiderna och knappast mer än sex procent under daganfallen.

Med dessa fakta för ögonen förstår man också Tysklands ständigt ökade behov av främmande arbetskraft. Man har uppskattat antalet i aktivt och passivt luftförsvar sysselsatta tyska och främmande arbetare till samma styrka som de på östfronten stri-

dande. Och ändå har ingenting sagts om de förödande verkningar som den kontinuerliga bombningen har på hemmafrontens moral. Även om en krigsindustri inte direkt träffas av bomberna är det tillräckligt om skadegörelsen går ut över de omgivande arbetarkvarteren. Folk som måste arbeta tio timmar per dygn och längre behöver sömn och vila, och man kan förstå deras känslor om de komma hem och inte finner någonting annat än en väldig bombkrater mitt i de rykande ruinerna av vad som en gång varit deras hem.

F 2-CHEFEN TAR AVSKED

för 25 år sedan fick sin flygutbildning och där han sedan varit ung officer, lärare, kompanichef och slutligen chef. Han har varit med sin personal i vått och torrt men personalen har också följt honom i alla skiftningar. Man kan vara övertygad om att hans tack till personalen, »vars stöd möjliggjort lösandet av de många arbetsuppgifterna», var uppriktigt menat. Lika uppriktigt som det tack till den avhållne chefen, som frambars var för sig av officerskåren, underofficerskåren, underbefälskåren och de civilanställda.

Avskedsceremonierna vid depån började framför den nyinvigda minnesstenen, där de båda depådivisionerna med fanvakt jämte övriga hemmavarande officerare, civilanställd personal samt F 8:s musikkår stod uppställd i öppen fyrkant. Efter parad för fanan och musik hölls korum av depåpastor Hans Ferenius, som talade om den stora tacksamhet vi svenskar böra känna mot Gud, som låtit oss undslippa krigets eller ockupationens fasor. Därefter talade den avgående flottiljchefen. Han sade bl a:

— När jag nu ser tillbaka på dessa 25 år tränga sig minnen på. Det är minnen av de mest skilda slag. Även om minnesbilden till övervägande del är ljus, så har den dock sina skuggpartier. Jag tänker i detta ögonblick på alla de kamrater som under årens lopp givit sina liv i flottiljens tjänst. Vi har nyligen hedrat deras minne genom den minnessten, som står här framför oss. Men när jag här idag frambär mitt tack, vill jag i första hand rikta det till dem, vilkas arbetsdag är för alltid ändad. Tack bortgångna kamrater!

Mitt tack riktar sig i andra hand till alla dem med vilka jag på ett eller annat sätt samarbetat. Under de 8 år jag haft den stora förmånen att föra befälet över flottiljen har densamma utbyggt och utvecklats i en avsevärd omfattning. Den av världskriget föranledda förstärkta försvarsberedskapen har vidare satt sin prägel på de senaste 5 årens verksamhet. Dessa förhållanden har gjort att arbetsuppgifterna blivit onormalt omfattande och svårlösta. Tunga personliga offer har pålagts de beredskapsinkallade. Med nit och intresse har flottiljens personal av alla grader skickligt fullgjort sina plikter. Härfor bringar jag Eder alla mina stora och varma tacksamhet!

Betydelsen av ett starkt försvar har sällan tidigare framstått för oss så självklart som i dessa skickelsediga dagar. Lika klart och oomtvistat är flygvapnets rangplats i detta försvar. Flygförbandens uppgifter är således icke blott betydelsefulla utan livsviktiga. Ett stort ansvar åvilar oss sålunda. Må vi också allvarligt besinna och känna detta vårt ansvar. De uppgifter, som ålägges oss måste lösas. I vad mån detta skall bli möjligt — om det värsta skulle hända oss — det beror ytterst på oss själva. Andan, moralen, viljan att fortleva som ett fritt och oberoende folk, det är på dessa egenskaper det främst kommer an.

När jag nu lämnar flottiljen så är det med den fasta förhoppningen att den kom-

T. v.: Överste Sundin med adjutanten löjtnant Almström under svenska flaggan vid förbimarschen. — T. h.: En bild från avskedspromenaden.



Överste Herman Sundin framför det porträtt av Louls Sparre, som officerskåren låtit måla till minne av sin populära chef.

mer att gå en ljus och lyckosam framtid till mötes. Flottiljen har vackra och för flygvapnets förhållanden gamla traditioner att bevara och vårda. Må den goda anda och den friska arbetsglädje, som besjälade Eder icke blott fortleva utan än ytterligare utvecklas. Om så sker, kommer Kungl. Roslagens flygflottilj att med heder fylla sin uppgift och bli en hållbar länk i den kedja av stridsdugliga förband, som vårt ungdomliga och livskraftiga flygvapen utgör.

Efter Gud bevarer konung och fosterland samt ytterligare musik och sedan fanan troppts följde förbimarsch i parad och därefter kom de mera personliga uppvaktningarna. För Täby kommun talade kommunalnämndens ordf., herr Gust. Berg, för Danderyds lottakår fru Gurli Hägglund, Djursholm, och för stiftelsen Viggbyholms församlingssångare S:t Olovsgården pastor Ferenius. Officerskårens talan fördes av major E. L. Löwenberg, som överlämnade en kopia av det utomordentliga porträtt av den avgående chefen, som Louis Sparre målat och vilket som först flottiljchefsporträtt hädanefter kommer att pryda F 2:s trevliga officersmässa. I underofficerskåren förde förvaltare S. O. Karlsson ordet och överlämnade som minne ett silverskrin. På kvällen var det middag med damer i officersmässen, där överste Sundin hyllades ytterligare.

På morgonen den 1 juli tog nye flottiljchefen överstelöjtnant S. O. H. Svenow emot depån och så var chefsskiftet fullbordat.

G. K.

Överste Herman Sundin, en av flygvapnets ännu blott 50-åriga trotjänare och sedan åtta år tillbaka en av dess populäraste flottiljchefer, tog avsked av sitt förband — Kungl. Roslagens flygflottilj — den 29—30 juni för att dagen därpå tillträda sin nya befattning som chef för Norra flygbasområdet. Första avskedsdagen var överste Sundin på flygande fot — han flög nämligen runt till F 2:s alla fältförband, vilka vakta Sveriges kuster, och sade farväl. Andra dagen tog han adjö av depåpersonalen hemma i Hägernäs — ett avsked som kändes lika svårt för både chefen och hans underordnade.

Överste Sundin har på ett alldeles särskilt sätt personifierat sin flottilj, där han



BAKOM LUFTWAFFES KULISSER II

Föreliggande artikel avslutar den i föregående nummer började skildringen, hämtad ur pseudonymen »Hauptmann Hermanns» i USA utgivna bok »The rise and fall of Luftwaffe».

KRIGSFlyGETS FRAMTRÄDANDE - DESS STORHET OCH FALL -

Luftwaffe byggdes upp med tåligt arbete, stundom med fördomsfria metoder. Men byggmästarna voro icke Hitler eller Göring, Milch eller Hess. I mer än tio år hade de flygföretag, som överlevde den allmänna kraschen vid sammanbrottet 1918, och arméns män tåligt fogat bit till bit i den organisation, som 1933 låg klar att utvecklas till erforderliga dimensioner. Men de nazistiska ledarna förstod värdet av ett starkt luftvapen.

Två dagar efter Hitlers makttillträde blev Göring rikskommissarie för flyget, och den 29 april 1933 upprättades riksflygministeriet. Efter demobiliseringen hade Göring endast kontakt med flygning den period, han tillbringade i Sverige, såvida man icke till flygning kan hänföra hans delaktighet i ett företag, som sålde fallskärmar. Från 1922 fördjupade han sig i politiken.

Inom flygkretsar förelåg 1933 nog endast en uppfattning om vem som var den rätte mannen att färdigställa Luftwaffe — general Wilberg. Men Göring, nazisten, bar upp en uniform väl och kunde sättas att förhandla med industripamparna, och han skulle rättvisligen soulageras. Och en gång hade han onekligen varit ett av Tysklands flygaress.

Dramatisk debut

Det första egentliga framträdandet blev dramatiskt. Den 10 mars 1935 kallades Englands och Frankrikes flygattachéer till flygministeriet, och helt kort informerades de av Göring om att Tyskland ämnade rusta upp i luften — eller noga räknat var Luftwaffe redan en fruktansvärd realitet. Planenligt bröts den häpna tystnaden av ett mäktigt motordån. Fyrahundra flygplan svepte fram över Berlin. Arrangemangen var desto mer perfekta, som större delen utgjordes av gamla hederliga Ju 52:or, som målats med krigsfärg.

Daily Mails korrespondent i Berlin fick fulla detaljer. Telegrafens rapporterade världen runt att Tyskland var stormakten i luften.

Vad man egentligen gjort, var att utöka Luftsportverbands 300 föreningar till 2 500, medlemsantalet från 60 000 till 500 000 och givit dem uniformer. Därtill hade Luftwaffe organiserats på flygande personal, en ingenjörkår, lv-artilleri, flygvapnets transportorganisation och regementet Hermann Göring, inkluderande en bataljon fallskärmsstrupper. Därmed var man definitivt i harnesk mot arméns representanter. Först 1938, aftenen före kriget, fick Luftwaffe sin regionala indelning i samband med en reorganisation.

En svaghet i organisationen var flygingenjörernas ställning. Icke förrän 1942, mitt under brinnande krig, fick flygingenjörkåren sin militära organisation, vars medlemmar jämställades med officerarna.

Marsdeklarationen av 1935 att flygindustrin var organiserad var även den en vällovlig bluff. Der Führer ville snabbt ha en stark flygmakt att stödja sig på. Flygindustrin sattes därför till en början att masstillverka föråldrade typer, medan Göring ville ha moderna.

Blixtkrig förutsättningen

Drivmedelsfrågan hade partiellt lösts genom anläggandet av fabriker för tillverkning av syntetisk bensin. År 1938 låg denna organisation färdig, men den byggde på förutsättningen, att det väntade kriget skulle bli ett blixtkrig.

Här har vi enligt Hermann orsaken till de tyska svårigheterna under kriget. Generalstaben hade noga studerat möjligheterna för ett krig och förklarat det möjligt under två förutsättningar:

Tvåfrontskrig måste vara uteslutet.

Konflikten måste ha karaktär av blixtkrig.

Krigets infedande skeden förlöpte också planenligt fram till förlusten av slaget om England. Då gled konflikten omedelbart in i det förutspådda kritiska stadiet, som utvecklade sig till tvåfrontskrig, vars karaktär av blixtkrig försvann.

Vid krigsutbrottet fanns bensinförråd för sex månaders krigföring.

Kriget startades med 6 000 flygplan i första linjen och omkring 4 000 flygplan i reserv. Men inget av dessa var tunga bombplan. Ingen i ledningen — Göring, Milch, Ernst Udet — önskade tunga bombplan. Därtill kan läggas, att tiden icke medgivit konstruktion och tillverkning av sådana. Kanske sammanhänger både det ena och det andra med att de alla under första världskriget varit jaktförare. Milchs uppbyggnadsplan hade också varit uppdelad i tre faser.

Under det första skedet skulle största möjliga antal flygplan av befintliga typer manglas fram oaktat man var medveten om att de var underlägsna de engelska. Under det andra skedet skulle nya typer byggas, likvärdiga med de engelska. Under tredje skedet skulle typer, överlägsna de utländska skapas. Skedena 1—2 korrespondera mycket väl med verkligheten. Värsta felet var, att andra skedet började för sent. Troligen sammanhänger detta med att Hitler i sin otålighet forcerade den utrikespolitiska utvecklingen för snabbt. Därav utgånngen av slaget om England. Huruvida



Professor Willy Messerschmitt.

tredje skedet någonsin kommer återstår att se. Det är föga troligt.

Inget tvivel råder däremot om att nazisterna på ett i övriga länder då okänt sätt lyckades på några år oerhört utvidga produktionsapparaten. De lyckades också skrämra folk att hålla tyst. Ett stort antal exekutioner företogs efter vederbörliga domstolsprövningar, men vida fler utfördes av stormtrupper och Gestapo. Allt omgavs med största hemlighetsfullhet — flygplatser camouflerades, trädräcker sattes upp, långa järnvägarna uppfördes långa jordkullar, stora områden avspärrades. När slutligen slöjorna drogs undan och Luftwaffe av politiska skäl reklamerades upp och utländska experter inbjöds, nådde bluffen sin höjdpunkt. Och lyckades.

Ett av de grundligaste offren härför råkade bli Charles Lindbergh. Den som icke lät bluffa sig var Alexander de Seversky.

Hitler och Göring drömde om att vinna kriget genom flyget. De hade båda studerat Douhet. Möjligt är, att de genomskådade felet med Douhets lärar — det totala luftkriget kräver enorma mängder flygmateriel och tar ändå tid. Alltså byggde de på de forna tyska armétraditionerna. Det skulle bli blixtkrig men lika fullt med flyget som huvudagerande. Därmed kom från första början både styresmännen och flyget på kant med arméledningen. Men Luftwaffe-Kommandoamt hamnade under ledning av general Wever i arméns klor. Denne var utomordentligt skicklig, lärde sig flyga, och flög ihjäl sig. Så vann nazisterna ändå dragkampen. Kesseling sattes dit men byggde på massinsats av flyg, och så avpoletterades han. Nya ombyten följde tills general Jeschonnek sattes dit.

Udet kunde ej undvaras

Det fanns en verklig begåvning kvar — Udet. Men han var icke nazist och orädd nog att skarpt kritisera Hitler. Man ville gärna göra sig av med honom men hans skicklighet var för stor för att kunna undvaras. Å andra sidan befordrade man le-

(Forts. på sid. 13.)



JAKTBOMBFLYGET har sedan ett par år tillbaka spelat en stor roll vid de allierade låganfallsräderna över det ockuperade Frankrike. Dagarna före och vid själva invasionen flet de amerikanska och brittiska jaktbombflygplanerna extra mycket att göra. De har på sitt betydelsefulla sätt i hög grad bidragit till att skapa den överlägsenhet i luften, som var en nödvändig förutsättning för invasionen. Deras främsta uppgifter har varit att förstöra tyska flygplan på marken — »ground-strafting» som engelsmännen döpt det till — att skjuta sönder lokomotiv och bringa oräda i järnvägstrafiken, att spränga broar och anfälla flentliga marschkolonner utmed vägarna. Jaktplanens räckvidd är normalt för kort för längre räder och därför förses de med extra bränsletankar. Bilden t. h. visar en Republic »Thunderbolt» med en 230 kg:s bomb under vardera vingen och en 450 liters extratank under buken.

KRIGET I LUFTEN Av AVIATORER

Efter nära fyra veckors invasion i Väst-Europa ha två kritiska skeden, landstigningen och brohuvudets konsolidering, övervunnits och ett tredje, stöten ut ur brohuvudet, inletts.

Det utomordentligt riskfyllda företaget, som särskilt i ett tidigt skede lätt skulle kunnat förvandlas till katastrof, har tillslut blivit en framgång. Till och med motståndaren synes ha resignerat inför det faktum att en landfront etablerats i Frankrike. Att så blivit fallet kan till stor del tillskrivas den allierade överlägsenheten i luften.

Det tyska flygvapnet har visserligen rapporterat framgångar mot transportnager och örlogsfartyg, uppnådda huvudsakligen under mörkeranfall, men det har dock endast varit fråga om störande verkan, som dessutom börjat i ett relativt sent skede. Oförmågan till kraftigare verkan får främst tillskrivas de allierades systematiska bekämpning sedan lång tid av tyska flygbaser och flygindustri och de mycket starka jaktförband, som under hela tiden skyddat ilastning, överskeppning och urlastning. Det tyska flygvapnet har också förlorat det mesta av sin gamla offensivkraft, sedan industrien under trycket av de allierades hemortsanfall tvingades över på jaktplanstillverkning. Eljest kan man knappast tänka sig rikligare tillgång på mål för bomber och fasta flygplankanonerna än vad Kanalen dagligen erbjuder sedan dagen D eller som dessförinnan fanns i södra England och på stranden vid Orne-mynningen. Sådana mål som de många mil långa, obebäddade flygtransportvägarna över Kanalen den 6—7 juni komma nog inte heller att erbjudas något jaktförband mera; nu leda flygtransporterna förluster nästan enbart av luftvärn.

Som kompensering för bombanfall i vanlig mening igångsatte tyskarna natten 15—16 juni beskjutning av södra England med robotplan eller bevingade bomber, »helveteshundar». Sedan dess har södra England legat under nästan oavbruten eld. Det har visat sig svårt att bekämpa detta nya va-

pen, trots att man koncentrerat närluftvärn längs flygvägarna, lagt upp ständig jaktpatrullering utanför kusten och i mycket stor skala anfällt startpunkterna i Frankrike med bomber och raketprojektiler. Måhända kan man icke få slut på robotbombarna förrän ammunitionen sinat eller baserna erövrats. Å andra sidan förefaller det, även om censuren satt spärr för rapporter om verkningarna, som om resultatet skulle långt ifrån nått avgörande militär betydelse. Det torde närmast var fråga om störningsanfall mot hemorten i likhet med de brittiska anfällen mot storstäderna, ehuru mycket mindre koncentrerade. Man frågar sig om icke vapnet gjort mera nytta, om det riktats in mot invasionsarmadorna, innan de lämnade Kanalens norra kust, och mot de väldiga härläger och överbelagda flygplatser, som där funnos både före och närmast efter dagen D. Emellertid binder kampen mot robotarna avsevärda delar av både taktiskt flyg och tungt bombflyg.

De brittiska tunga bombförbanden användas för främst mot järnvägs- och norra Frankrike. Den intensiva järnvägsbekämpningen, som bl a ledde till att flertalet broar över nedre Seine och nedre Loire sprängdes, hade säkert stor andel i att tyskarna inte kunde i tid kasta fram tillräckligt med trupper och hindra brohuvudets konsolidering och utvidgning. Följden härav blev, att general Montgomery kunde ladda upp sina styrkor och efter tre veckor börja sin offensiv. Bomber Command uppträdde t o m under dagen mot kustområdet, ett tydligt tecken på att man icke fruktade några tyska jaktplan där.

Attone flygkårens tunga bombplan började att, förutom järnvägsbekämpning i Frankrike, åter ägna sig åt mål på rikstyskt område, främst olje- och flygplanfabriker. Det framhölls att den tyska oljesituationen var ganska spänd, varför varje minskning i produktionen beräknades bli verksam. Den 21 juni riktades ett stort anfall mot Berlin med över 1000 bombplan, det största dageranfallet dittills, 43 bomb-

plan (4%) förlorades, varav 12 nödlandade i Skåne. Stora skador uppkommo i stadens centrum; bl a träffades det dittills orörda rikskansliet, och därmed ligger regeringskvarteret Wilhelmsstrasse helt i ruiner. Antalet i Sverige nödlandade och störade flygplan tillhörande krigförande makter nådde upp till 149.

Efter det stora företaget mot Berlin m m fortsatte en del av de amerikanska förbanden till nyinredda och amerikanskt bemannade baser i Ryssland. Även Mustangjaktplan flögo hela vägen dit. Största betydelsen härav torde bli, att de tyska industriområdena i Schlesien och Polen bättre kunna åtkommas. Av stor betydelse är att anfällen på mål i tyska hemorten överhuvudtaget binda tyskt jaktflyg, som sålunda undanhålles fronterna.

Det normandiska brohuvudet utvidgning åt väster och Cherbourgshalvöns erövring skedde helt naturligt under oavbrutet stöd av de taktiska flygkåren, liksom försvaret av den östra delen och den därifrån igångsatta offensiven den 26 juni. Med Cherbourgs fall kom det rymliga flygfältet Maupertus i allierad besittning. I det stora pansarslaget vid Caen sattes till och med Lancaster- och Halifaxplan in under dagen mot stridsvagnssamlingar.

På östfronten fortsatte först och främst den ryska offensiven mot Finland, där Viborg och Äänislinna föll. Redan innan det nya finsk-tyska »avtalets» offentliggjordes, hade tyska jakt- och lätta bombförband sänts över till Finland, där de enligt uppgift förstörde 70 fpl och 65 stridsvagnar på 2 veckor. Mera än så behövs emellertid, om det finska försvaret i längden skall kunna stå emot övermakten i luften och på marken. Det finska jaktflyget och luftvärnet gjorde mycket väl ifrån sig. Fram till månadsskiftet förstördes enligt uppgift över 600 ryska plan. Den ryska luftflotta, som står på finska fronterna, beräknades till 2000 plan, huvudsakligen låganfallsplan. Tåta ryska anfall på sjöfart och hamnar i Ishavet tydde på kommande offensiv även där.

ÄR FLYGPLAN HAN ELLER HON?

För någon tid sedan höll Svenska Teknologföreningens avdelning för skeppsbyggnad och flygteknik årsmöte i Linköping. Vid supén efter årsmötesförhandlingarna uppstod en animerad diskussion om ett flygplans kön. Att ett fartyg var femininum var alla ense om, men beträffande flygplanen var meningarna delade. En talare ansåg att åtminstone vissa flygplan måste vara maskuliner, t ex SAAB-17, som går i långbyxor. En annan talare genmålade att ett besök på vilken badort som helst kunde övertyga envar om hur litet det argumentet var värt. Självt höll han före att ett flygplan var en »hon», stänk på hur brått hon har att blygsamt dölja sina ben, så snart hon inte längre behöver stå på dem! En av SAAB:s representanter i församlingen påpekade att i varje fall SAAB-planen inte var bekajade med den nyckfullhet, som ju tillskrives alla varelser av kvinnligt kön. Åsikterna kunde emellertid inte enas, och diskussionen »fick utgöra svar på frågan».

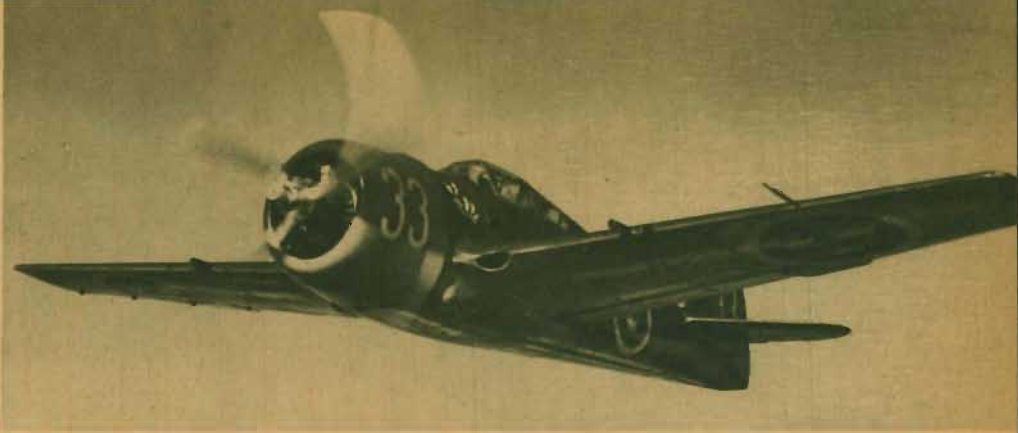
(Eftersom ett bombplan »lägger ägg» kan det väl knappast vara annat än hon. Reds inlägg.)

SAAB har nu själv avgjort diskussionen genom att döpa de flygplan som levereras, och det finns bara kvinnliga namn på listan. Döpet är emellertid inte förknippat med några ceremonier, men om det är de nuvarande priserna på champagne eller om tanke om flygplanets skalplåt som gör namngivningen så summarisk säger man ingenting om.

Vid midsommar brakade den väntade ryska sommaroffensiven lös i Vitryssland i huvudriktningen Minsk. De våldsamma anfallen stöddes av mycket starkt låganfallsflyg, använt som artilleri. Tyskarnas möjligheter att hålla detta flyg nere och att gå till motanfall med eget flyg synes mindre nu än tidigare. Påfallande är att tyska uppgifter om ryska flygplansförluster voro sparsamma.

På treårsdagen av det ryska krigets utbrott förklarade ryssarna att de förstört 60 000 tyska flygplan mot en förlust av 40 000 egna; tyskarna uppgav däremot de ryska förlusterna till 57 594 plan. Märkligt är siffran på erkända ryska förluster: nära 40 flygplan om dagen i tre års tid, och ändå är det ryska flygvapnet nu starkare än någonsin, numeriskt kanske i paritet med västmakternas flyg i England.

I Italien pågick under hela slutet av juli tysk reträtt till lands. I flygverksamheten märktes främst 15:e amerikanska kårens bombanfall mot mål i Österrike, Ungern och på Balkan. Även här gällde det främst



HAN ELLER HON? Se där, den fråga man försökte lösa vid teknologföreningens besök på SAAB härom dagen. Här ovan en nytagen bild av J 22:an. Är det nya svenska jaktplanet han eller hon? Ja, den är inte dött men det är inte utan att det finns något omisskännligt manligt över den trots dess smäckra strömlinjeformade ytterlinjer.

BAKOM LUFTWAFFES...

Forts. fr. sid. 11.

kande lätt trogna partivänner från löjtnanter till generaler. En annan icke partimedlem, som man ansåg sig ha nytta av, var nuvarande luftmarskalken Sperrle, ledaren för »flyghögskolan» i Spanien under inbördeskriget.

Erfarenheterna från första världskriget

oljemål. Flygplan ur 8:e flygkåren, som mellanlandat i Ryssland flögo vidare till italienska baser.

I Fjärran Östern fullföljdes stöten in i Marianerna. Flygfältet på Saipan erövrades och övriga baser — Guam och Tinian — i närheten bombarderades av flotta och flyg. För första gången på mycket länge sattes japanska slagskeppsfloTTan in till motanfall. Som vanligt kom det till strider med båda sidornas flyg mot fartyg utan kontakt mellan fartyg själva. Därvid hade amerikanerna stor fördel av överlägsenhet i hangarfartyg. Amiral Mitschers hangarfartygsflotta förföljde japanerna ända till sundet mellan Formosa och Filipinerna.

Amerikanerna uppgav att japanerna under dessa strider i Marianerna och till sjöss förlorat minst 2 hangarfartyg och ett 40-tal andra fartyg samt icke mindre än 800 flygplan. Japanerna erkände förlusten av ett hangarfartyg och uppgav att de sänkt bl a ett slagskepp, 4 hangarfartyg och 2 kryssare; amerikanerna sades operera med 20 hangarfartyg. Vid månadsskiftet företogs till och med en stöt upp mot Boninöarna, endast 1 000 km från Japan. Med Marianerna säkrade komma amerikanerna att ha skjutit fram sina positioner 5 000 km västerut från Pearl Harbor och 3 200 km norrut från Nya Guinea. Baserna på Marianerna ligger omkring 2 400 km från Japan, 2 600 km från Manila och 3 000 km från Kina.

3/7 1944.

var föråldriga. Spanska inbördeskriget kom som en gåva »från himmeln». Stukan debuterade med utmärkt resultat. Genom att bomba det olyckliga Guernica fick man exakta siffror på bombverkan. Repetitionsövningen före kriget var avslutad.

Endast en sak fattades — en organisation för reparation och flygförbandens förseende med reservdelar. Udet gjorde påtryckningar hos Milch, som skjutit undan det kvistiga problemet. Hårt pressad fattade Milch det fantastiska beslutet: Frågan avskrivs. Det blir endast blixtkrig. Alltså räcker materielen. Släng bara allt vad som inte fungerar längre! Har herrarna uppfattat? God middag. Heil Hitler!

Kriget mot Polen öppnades. Motståndaren hade ett svagt flygvapen, men det oaktat kostade konflikten Tyskland 2 000—2 500 flygplan. Allt enligt Milchs specialmetod. Polska förlusterna var omkring 800 flygplan.

Norska ockupationen blev huvudsakligen en triumf för transportflyget under Milchs ledning. Han blev flygmarskalk.

Nästa slag i väster blev ett nytt blixtkrig. Luftwaffe gjorde oerhört mycket, men pansarvapnet tog hem segern. Så kom Dunkerque, då Luftwaffe svek för första gången. Milchs tre-skedesplan visade vad den var värd, ehuru det sträng taget icke var Milchs fel.

Det oaktat öppnades slaget om England och förlorades. Luftwaffes resurser var uttömda. Göring föll i onåd, Kesselring steg fram.

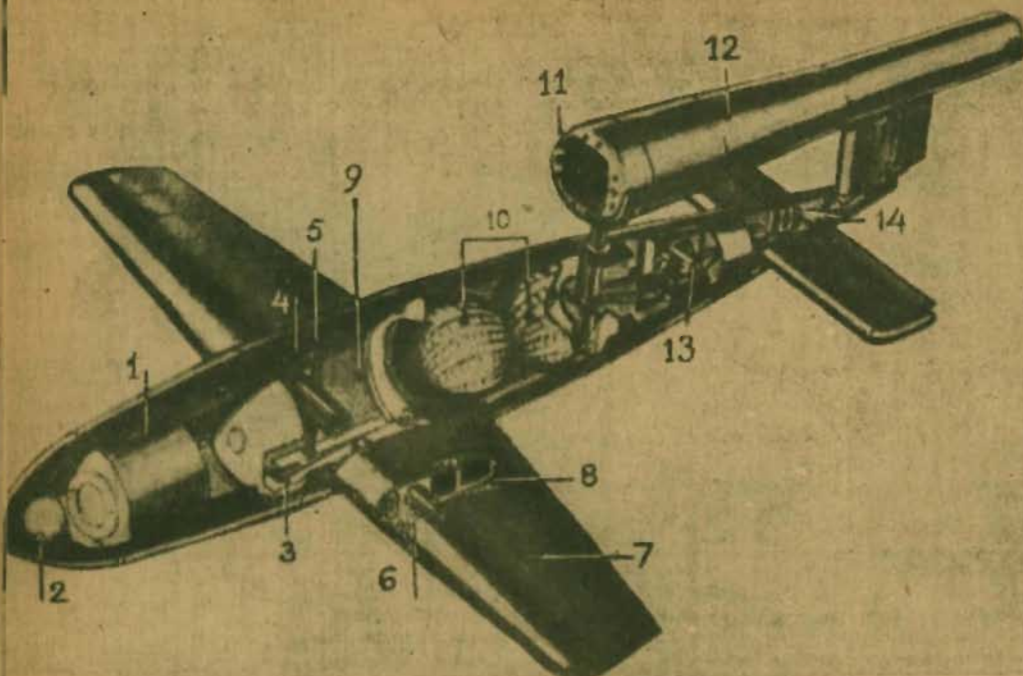
Milchs otroliga misstag rörande Luftwaffes reparationsproblem kvarstod olöst under hela första året av ryska kriget. Följderna blev förskräckliga. Även brittiska 8:e armén i Libyen kunde vid sin framryckning konstatera att flygfälten var översvälda med tyska flygplan, som väntade på reparation.

Flygledningen »rensades» gång på gång. I november omkom Ernst Udet genom störtning. Egendomligt nog hade han dock omedelbart förut i all hemlighet arresterats av Gestapo. Luftwaffe förlorade sin skickligaste tekniker. Men hur det verkligen gick till, är en fråga som aldrig besvarats.

Luftwaffes roll har varit tragisk. Det fick en våldsamt reklam från starten, vann en rad »lysande» segrar mot obetydliga motståndare. Men nu kämpar det sedan snart fyra år en hopplös kamp mot övermakten. Felet är icke Luftwaffes utan är att söka i en felaktig uppläggning av problemen, i ett öppnande av en världskonflikt med ett långt ifrån färdigbyggt vapen.



T. v. ser vi SAAB-18A »Marianne» redo att träda i försvarets tjänst. Alla SAAB-plan ha kvinnliga namn. Se diskussionen ovan.



DEN TYSKA LUFTTORPEDEN (ROBOTPLANET) enligt engelsk rekaptulation. Siffrorna betyda: 1) stridskon på c:a 1 000 kg., 2) noskäpa av lättmetall med innanförbyggande kompass, 3) startskena, 4) påfyllningstank, 5) lyftögla, 6) vingbalk av stålror gående genom bränsletanken, 7) vingbeklädnad av stålplåt, 8) pressade stålspjälkar, 9) bränsletank, 10) med ståltråd (mot inre trycket) lindade behållare för komprimerad luft, 11) förbränningsrum med munstycken för bränsleinsprutning, 12) reaktionsmotor, 13) automatisk pilot samt organ för regleringen av höjd och flygsträcka, 14) pneumatisk servomekanism för motverkan av avdrift.

DE TYSKA ROBOTPLANEN

Sedan mitten av juni ha tyskarna satt in det första av sina »hemliga vedergällningsvapen» mot England — de förlösa robotplanen av typ »V 1» med c:a ett ton sprängämnen, som i tyska propagandan kallas för »Wunderwaffe» (Wuwa), »morgondagens flygvapen» eller helst »helveteshunden» men i England döpts till »humlebomben» (på grund av sitt surrande motorljud) och »Hitlers siska skrik» men också »dynamitmeteoren». Det är nog ingen tvekan om att detta nya vapen vållade engelsmännen stort bekymmer till en början, ehuru det på grund av sin karaktär knappast har någon större militär betydelse. Robotplanet styrs av en kursgyro av samma typ som autopiloten i moderna tunga flygplan och kan alltså hålla en given kurs även i hård sidvind. Däremot är flygsträckan omöjlig att exakt bestämma vid startplatsen, även om man har mycket goda vindobservationer att rätta sig efter. Det nya vapnet kan därför endast insättas mot mycket stora mål.

Visserligen har det klart framgått av det nuvarande kriget, att folkmoralen inte kan förstöras enbart genom bombning, men det hindrar inte att det är allt annat än angenämt, när tusen kilo sprängämnen ramlar ned litet här och där. Träffar denna reaktionsdrivna lufttorped (det är nog det vapentechniskt sett riktiga namnet) ett tätbebyggt samhälle, så blir naturligtvis skadorna omfattande och många människor dödas. Det var alltså nödvändigt att finna ett motmedel.

Till en början sköt det engelska luftvärnet spårreld, när de tyska robotarna kom surrande in över engelska syd-kusten, men de utgjorde på grund av sin relativt ringa storlek och sin höga hastighet samt låga flyghöjd mycket svåra mål. Särskilt 40 mm automatkanoner av Bofors fabrikat sades dock ha uppnått goda resultat. Myc-

ket snart insattes emellertid huvudsakligen jaktflyg mot det nya tyska vapnet, och specialtränade förare på flygplan av typerna »Spitfire XII» och den nya Hawker »Tempest» lyckades snabbt komma underfund med »Wuwas» svaga punkter. Massor av »lufttorpeder» har också skjutits ned — många redan över Kanalen — och bringats att explodera i luften, varigenom skadeverkningarna praktiskt taget neutraliserats. »Wuwa»-jakt är dock ingalunda någon ofarlig sport, ty det attackerande jaktplanet kan själv lätt förstöras, när lufttorpedens stora sprängladdning exploderar. Det gäller att hålla sig på vederbörligt avstånd — 150—200 meter — och dessutom att vara mycket skicklig skytt. Skjutur man sonder vingarna över ett samhälle, så blir ju följden bara den att lufttorpeden störtar och ställer till med stor förödelse på marken. Man måste alltså träffa själva stridskonen eller sprängladdningen.

Hur ser då denna robotbomb ut? Ja, det är inte längre någon hemlighet. Om man bortser från vingar, stabilisator och höjdroder samt reaktionsaggregat, så är det helt enkelt en torped med en stridskon med sprängladdning längst fram i spetsen. Den är gyroskopiskt styrd precis som en vattentorped (alltså inte alls radiostyrd som den tyska glidbomben) och flyghöjden kan också regleras. Drivkraften levereras av ett reaktionsaggregat, vars förbränningsrum ligger i en lång tub, placerad ovanpå torpedkroppen och baktill stödd på »robotplanets» fena (se bilden).

Aerodynamiskt är det nya vapnet ett lågvingat monoplan med små vingar och följaktligen hög vingbelastning, vilket innebär omedelbar störning i c:a 45 graders vinkel, så snart reaktionsmotorn stannat. På grund av den låga flyghöjden — under 200 meter — sker nedslaget på relativt kort avstånd framför den punkt, där mo-

Vad är RAFWAFFE?

Att RAF betyder Royal Air Force och att det tyska flygvapnet heter Luftwaffe vet ju var och en men alla veta kanske inte vad RAFWaffe är för något. Det är helt enkelt engelska flygvapnets märkligaste flygcirkus, ett förband under befäl av kapten Lew Lewendon, som bär det tyska flygarmärket under RAF-vingarna på sin flygdräkt. Det finns endast tyska flygplan, som c:o vrats oskadade, i RAF-Waffe och de flygas av specialutbildade piloter, vilka känna till alla de tyska flygarnas tricks och taktiska manövrer under luftstrid. RAFWaffe flyger runt till de olika flygbaserna i England och demonstrerar tyska anfalls- och stridsmetoder. Samtidigt får brittiska flygministeriet noggranna rapporter om alla nya tyska flygplantyper, som tvingas ned i England.

tom stannar. Explosionen kommer c:a 15 sekunder efter »motorstoppet». Detonationsverkan märks på ett par kilometers avstånd, och det är troligt, att tyskarna i »Wuwa» använder ett nytt extra kraftigt sprängämne.

Lufttorpederna startas från väl skyddade baser innanför franska kusten. Själva startapparaten består av en rälsförsedd katapult, och torpeden är också på undersidan försedd med en skena för starten. Dessa katapulter skyddas av flera meter tjocka betongvalv, vari endast en relativt smal springa fram till finns, så att torpeden skall kunna komma ut. Baserna är följaktligen mycket svåra att förstöra, och de allierade har vräkt ned många tusen ton bomber över dem utan att dock kunna hindra nya starter. För att slå sönder en sådan startplats fordras »studsombning» med yttersta precision — mycket svårt uppdrag.

Lufttorpeden har en flyghastighet på omkring 600 km/t och dess yttre mått är följande: spannvidd 4,88 m, längd utan reaktionsaggregat 6,65 m och med detta 7,73 m, höjd 1,52 m. Flygkroppens största diameter är 0,82 m och stabilisatorspännvidden 2,21 m.

Bränsletanken säges rymma 495 l, vilket dock är onödigt mycket för de relativt korta flygsträckor, som hittills nämnts. Från Berlin har uppgivits en räckvidd på c:a 200 km och från England 100 km längre. Antagligen stoppas motorn automatiskt efter viss flygtid, och överskottsbränslet får då tjänstgöra som brandstiftare.

Vingen är utförd i stålkonstruktion med pressade stålspjälkar, en stålörsbalk, som går rätt igenom flygkroppen och bränsletanken, samt har stålplåt som beklädnad. Autopiloten sitter längst bak och består av tre luftdrivna gyroskop. Med autopiloten har kombinerats de organ, som bestämmer flyghöjd och flygsträcka.

Den tyska lufttorpeden är lätt att mass-tillverka och kostar enligt uppgift i DAS REICH under 3 000 dollar, vilket motsvarar ungefär 12 500 svenska kronor med nuvarande kurs. Det är alltså stor skillnad mot ett bombplan med 5—10 mans dyrbar besättning, men vinsten neutraliseras av att inget robotplan någonsin återvänder samt att det oftast träffar militärt sett fullständigt värdelösa mål. G. K.



Under våra många flygningar för luftvärnet har målkorven ofta sett ut så här. Enbart i försvarets tjänst ha vi sedan krigets början flugit över 15.000 timmar.

De erfarenheter samt den träning i precision och regelbundenhet som dessa flygningar över hela landet gett företaget och dess piloter skall komma fredsflyget till godo i de omfattande taxifyglinjer, som Björkvallsflyg planerar. Tänk på det och att Ni själv kan få flyga när freden kommer — flyg med Björkvallsflyg!



Björkvallsflyg

STOCKHOLM



JÄTTESTRIDER



TIPPAR

MÄNSKLIGT ATT DÖMA:

Svenskt segelflyg går från larhet till klarhet och det är helt naturligt att vi med spänning vänta på Allebergstävlingarna den 21—30 juli, som blir det hittills största segelflygevenemanget i Sverige. Det var ett stort steg mellan tävlingarna 1942 och 1943 — det är ett minst lika stort steg från 1943 till 1944, främst på grund av att klassen för högvärdiga segelflygplan tillkommit. Deltagarna, särskilt i klass II, äro mera tränade och ha samlat mera erfarenheter än i fjol. Organisationen lovar att bli perfekt och väderlekstjänsten på Alleberg har stabiliserats.

FLYG har här nedan försökt sig på att tippa de främsta placeringarna i de båda klasserna.

KLASS I.

FAVORIT: Stockholms segelflygklubb lag I.

SVÄRASTE KONKURRENT: F 8.
»DARK HORSE»: Aeroklubben i Göteborg.

Bestämmelsen att förare i klass I (Bakbyklassen) ej få ha någon som helst motorflygutbildning har jämnat ut chanserna till flygklubbarnas favor. De gamla rävarna inom det civila segelflyget, av vilka en stor del är instruktörer, ha möjligheter att visa framfötterna ordentligt och i detta sammanhang betyder det ingenting att de militära lagens antal är 11 mot de civilas 9.

I lagkampen, där lagen själva få välja målet, kommer omdömet att spela nästan lika stor roll som flygskickligheten. Man har goda möjligheter att förbättra lagets position genom att bestämma sträckan efter de för dagen antagliga resurserna, som i sin tur bero på väderet — skall man välja en lång flygning eller två kortare? — vilket alternativ ger största antalet poäng? Dessa svåra frågor torde de erfarnaste klubbflygarna kunna besvara bäst.

FLYG vågar tippa Stockholms segelflygklubb lag I som vinnare i denna klass, emedan förarna, instruktörerna Sigurd Larsson och Åke Larsson, dels äro mycket

KLASS II.

FAVORIT: Bengt Olow.

SVÄRASTE KONKURRENT: Stig Fägerblad.

»DARK HORSE»: Björn Andersson, Bengt C:son Bergman och Sven Ahlborn.

I den högvärdiga klassen stå två deltagare högt över de andra: Bengt Olow och Stig Fägerblad, vilkas erfarenheter göra dem till internationella storheter på området. Eftersom Olow är den fränaste tippas han som etta. Yngve Norrvi sa visserligen häromdan: »Fägerblad, Olow, Bergman och Ahlborn — kan den kvartetten sprängas?» — men vi våga rucka på Norrvis kvartett och göra en kvintett av den i stället.

Av de tre tippade »svarta hästarna» Andersson, Bergman och Ahlborn är åtminstone Bergman så fräck och framåt att han skulle kunna hota Fägerblads ställning som »sväraste konkurrent» men hans erfarenhet går ej upp emot Stigs. Dessutom flamlar det måhända till i Stigs försynta väsen när han äntligen får tillfälle att täv-

(Forts. på sid. 27.)

goda segelflygare, dels ha rik erfarenhet från föregående tävlingar på Alleberg. Och »fighting spirit» äger särskilt »Flygar-Lasse» i hög grad, medan Åke Larsson är en lugn och omdömesgill flygare.

Larssöernas sväraste konkurrent blir nog F 8-laget. Furirerna Gundersen och Mannesjö ha under försommaren legat i på skarpen med sträckflygningar och Gundersen har dessutom varit med på Alleberg förut och vet hur det går till. Fräckhet ha de säkert båda i rikt mått.

Vi ha ej kunnat motstå frestelsen att även i år låta Aeroklubbens i Göteborg lag ståta som »dark horse». Gunnar Karlborn har en ovanligt stor portion framåtanda inombords och om han och lagkamraten Anders Johansson haft tillfälle att träna ordentligt på försommaren skulle vi ha tippat detta lag som »sväraste konkurrent». Plats för överraskningar!

En »svart häst» i reserv: Halmstads flygklubb, vars Gunnar Jönsson är en god flygare, som redan flugit en 18-milasträcka i år.

Vad som skulle kunna kullkasta dessa tips är bl a att så många av lagen ha tämligen »oskrivna blad» som andremän samt att förarna inom varje lag måste göra varannan start.

Deltagare:

KLASS I.

1. F 1: furir Lindgren, korp Lundin.
2. F 2: serg Berglund, furir Printz.
3. F 3: furir Andersson, furir Nilsson.
4. F 4: fanj Hållstedt, serg Zidén.
5. F 5: fanj Wettemark, furir Gullbrandsson.
6. F 6: furir Ramström, korp Nilsson.
7. F 7: furir Nilsson, furir Wahlgren.
8. F 8: furir Gundersen, furir Mannesjö.
9. F 9: furir Olsson, korp Andersson.
10. Västerås FK: F. Nordholm, A. Eriksson.
11. F 11: furir Lindblom, vcorp Kjellberg.
12. Norrköpings FK: E. Sellgren, O. Björling.
13. Karlskoga FK: S. Philip, T. Johansson.
14. Örebro FK: L. Kjellgren, S. Zetterlund.
15. Halle-Hunnebergs FK: O. Bengtsson, B. Pedersen.
16. F 16: furir Silfvorg, furir Lindquist.
17. Sthlms SFK, lag I: S. Larsson, A. Larsson.
18. Sthlms SFK, lag II: O. Barkman, T. Andersson.
19. Aeroklubben i Göteborg, lag I: G. Karlborn, A. Johansson.
20. Aeroklubben i Göteborg, lag II: O. Börjesson, P. O. Norrby.

KLASS II.

1. Fanj Magnusson, F 1.
2. Löjn Neij, F 2.
3. Fänrik Werner, F 3.
4. Löjtn Rissier, F 4.
5. Löjn. Olow, F 5.
6. Löjtn Wennerstöm, F 6.
7. Löjtn Swenson, F 7.
8. Löjtn Winkler, F 8.
9. Löjtn Flodén, F 9.
10. Fanj Bergman, FC, Malmslätt.
11. Serg Brink, F 11.
12. Löjtn Andersson, F 12.
13. S. Ahlborn, KSAK.
14. S. Fägerblad, KSAK.
15. B. Florén, Linköpings FK.
16. Fänrik Magnusson, F 21.
17. G. Jönsson, Halmstads FK.
18. R. Abelin, Halmstads FK.
19. B. Andersson, Sthlms SFK.

PÅ ÅLLEBERG

STOCKHOLMS SEK

OCH

LÖJTNANT OLOW

VAD FLYGARNAS TRO:

KAPTEN
LENNART
BUNKE:



*Flygvapnet
står sig nog*

CHEFSINSTR.
GIDEON
KARLSSON:



*Olow säker
på sin sak*

— Årets Allebergstävlingar blir av högre klass i år än tidigare, säger kapten Lennart Bunke, som handlägger segelflygaren vid flygstaben. Klass II är den intressantaste klassen. Jag inser visserligen att de civila inte vill något hellre än att klå flygvapnets segelflygare — det är ju förstärkt — men trots att de civila »lämnat» en av de våra, kapten Ahblom, så tror jag att vi ska hävda oss. Löjtnant Olow är ju alltid favorit, ja, fanjunkare Bergman också, och sedan har vi löjtnanterna Flodén, Swenson och Wennerström samt fanjunkare Magnusson, duktiga flygare, som också var med i fjol och bör kunna placera sig. Synd att Björn Schlyter inte är med i år — han är ju ett ess — han ligger på samma flottlilj som Olow och varje flottlilj får endast sända en representant i klassen. Av de övriga andraklassarna, som är med i tävlingen för första gången, kan man inte vänta så mycket — men... Flygvapnet har den fördelen i klass II att vi har 13 flygare mot de 5 civila deltagarna. Nackdelen är att våra pojkar inte haft tillfälle till träning i önskvärd utsträckning på grund av att leveransen av transportvagnar för Weihe försenats. Vi får i stället för riktiga vagnar använda ställningar på lastbilar. Om hämtningen med dessa skall ske på dåliga vägar så måste man köra så sakta att man kanske kommer för sent tillbaka. Detta gör att våra förare i klass II är tvungna att landa på fält som har goda vägar alldeles bredvid sig.

I Babyklassen är flygvapnets förare oskrivna blad så vitt man vet, fortsätter kapten Bunke. Men eftersom man inte känner till deras »prestanda» så finns det ju plats för angenäma överraskningar! I allmänhet kan man säga att omdömet kommer att sättas på hårda prov i årets tävlingar. Man får t ex inte ligga och snurra i samma blåsa för länge utan sticka iväg på lägsta möjliga höjd. Den som är fräckast och skickligast vinner!

VINSCHARE
HANS ASP:



*Olow blir bara
tredje man*

— Fägerblad vinner klass II, Bengt Bergman blir tvåa och Bengt Olow trea, påstår Hans Asp från Norrköpings flygklubb, 18-årig entusiast med S-certifikat och vinschskötare på Alleberg i sommar. I Babyklassen skulle ordningen kunna bli: Stockholms flygklubb, Aeroklubben i Göteborg, F 8 och Norrköping.

ALLEBERGS-
CHEFEN
STIG
FÄGERBLAD:



*Synd »Nalle»
ej blir med*

— De som varit med förut har förstås vissa försprång och större chanser att komma bland de bättre. I den fria klassen är Bengt Olow den givne favoriten. »Nalle» Schlyter... ja, ska han inte med? Synd! Björn Andersson i Stockholms segelflygklubb måste också tippas som toppman och Ahblom är inte heller så bortkommen. Det är egentligen en tränings-sak... Hur jag själv kommer att placera mig? Vilken fråga! Jag nöjer mig med att nämna att jag anmält mig och hoppas kunna ordna mitt deltagande. I det fallet är jag fristående från segelflygskolan, så jag måste ta medhjälpare utifrån. I Babyklassen kommer säkert gamla uvar som Nordholm, Flygar-Lasse och Karlhom att visa framfötterna ordentligt.

FLYGFURIR
FIGGE
BERGMAN:



*Disciplinen av-
görande*

— Vapnet kommer att ha de största chanserna i båda klasserna, säger Figge Bergman, som är furir från »vapnet», och materielförvaltare på Alleberg. Inte för att det inte skulle finnas mycket goda flygare inom klubbarna men det är mera disciplin på vapnets killar, det såg man tydligt vid tävlingarna i fjol. Klubblagens medlemmar kunde ofta inte komma överens om vem som skulle göra det och det vid t ex montering och hämtning — inom flottliljagen gavs det order och så utfördes arbetet snabbare än hos de civila. Detta bör klubbarna tänka på i år om de vill ha några möjligheter. Men i övrigt skulle jag helst se att Fägerblad vinner sin klass. Jag skulle vilja köra vid hämtningarna och göra allt för att allt gick som smort.



Kommentar till en order



En länk som aldrig får brista

En av fallskärmens 4 bärringar i naturlig storlek. Enligt Svenska Flygvapnets föreskrifter skall ringen tåla en belastning av 1150 kg utan minsta deformation.

Vet Ni att en fallskärmshoppare stundom uppnår en fallhastighet av ca 80 meter per sekund, innan fallskärmen vecklas ut och bromsar upp farten.

Chocken vid den häftiga uppbromsningen kan motsvara en belastning av över 1000 kg. Fallskärmens 24 bärlinor sammanförs visserligen till 4 bärringar, men i ogynnsammaste

fallet kommer hela belastningen på endast en ring. Man har därför den fordran, att varje ring skall tåla en belastning av 1150 kg utan någon som helst deformation.

För dessa ringar och för andra viktiga delar i fallskärmen användes **Sandvikens rostfria krom-nickellegerade konstruktionsstål.**



En klarsynt engelsman, innehavandes den lätt lyriska benämningen Rose-Smith, har skådat framtiden genom en fedrinspiritofenomenal glaskula och fått en av de mest lysande idéerna hittills.

Han har naturligtvis intervjuats och medan han intensivt letade efter en hängselstropp på sin svängrem lämnade han följande förbluffande enkla förklaring:

— Jag har studerat flyghaverierna och speciellt deras orsaker. Och så plötsligt

går på lägsniff utmed Trafalgar Square för att slutligen buklanda i Woolworthar-senalen, där den ställer till med ett förfärligt fyrverkeri.

Vi har skrivit till professor Rose-Smith och bitt att få köpa en biljett på hans huvud-, förlåt förarlösa plan för vår svärmor. Några andra biljetter lär han väl f. ö. inte få sälja. Men han tänker kanske gå ännu mera rationellt tillväga och ta bort både passagerare och last också.



fick jag en lysande idé, när jag häromdagen promenerade hem efter ett besök på The Strand. Ser ni, jag har kommit underfund med att orsaken till de allra flesta störningarna helt enkelt är piloten. Men, därmed är ju hela problemet också synnerligen enkelt. Om man vill få bukt med något ont, så skall man ju gå till roten för detta onda och hugga den av. Hur skall man alltså minska antalet flyghaverier? Jo, genom att ta bort felkällan — i det här fallet piloten.

Detta är naturligtvis fullkomligt genialiskt. Vem har någonsin hört talas om en förare på en femtittens tryckpress. Eller på en pyramid. Men så har de heller aldrig störtat.

Saken tycks vara klar. Flygskolorna kan stängas — alla flygplan styrs med radio. Man ställer bara in dem på storeckelbåge nr 4711 och de flyger New York—London direkt utan mankemang. Automatisk väjning vid möte naturligtvis. En lätt knuff på tangent nr 899 i manöverrummet på det nya Idlewild Field utanför New York och karran dyker ner som ett skott på Englands modernaste jätteflyghamn mellan Cliffe och Allhallows utanför London. Bara nu inte landflygplanen landar i lagunen och flygbåtarna på cementbanorna.

Vi ha blivit mycket imponerade av professor Rose-Smiths funderingar. Men vi ha också tittat djupt in i vår egen rakspegel och där skådat den rose-smithska maskinen med en skygg kollisionsklarare i nosen hålla på och väja, tills det bara finns en enda riktning att väja i, när den stora världsflygtrafiken så småningom kommer igång — nämligen uppåt. Och då blir det väl Mars eller Venus istället för London, som blir målet, även om man trycker ner alla knapparna på en gång där borta på Idlewild.

Nästa pilotlösa karrar får förmodligen förbindelse med någon radioamatör och

Förresten, käre Rose-Smith, det händer ju att motorerna stoppar i de mest olämpliga ögonblick. Hugg dem av, hugg dem av. Ju fler amputationer, ju säkrare flygplan.

Och tar man bort hela det rose-smithska flygplanet, så blir det allra säkrast.

Den vanvördige.

VILKET FLYGPLAN MONTERAS?

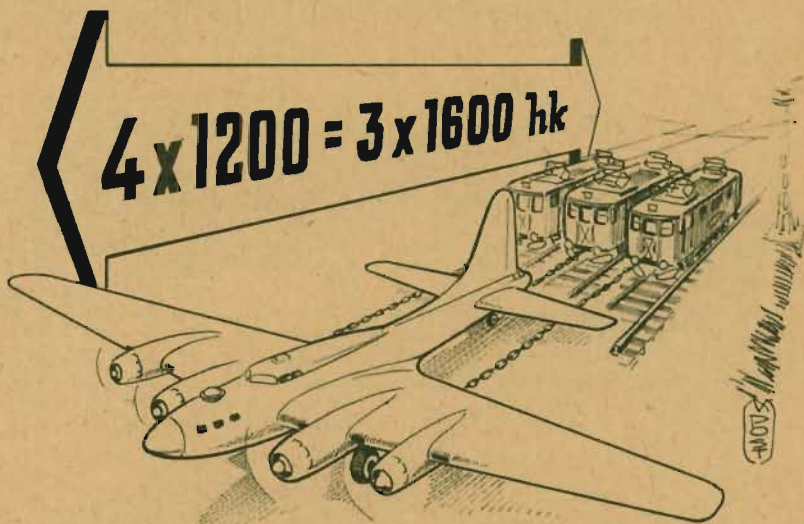
Här ovan har ni 5:e bilden i FLYG:s monteringsstävling. Vad är det för ett flygplan och vad heter tillverkaren? Se kupong på sid. 29. Den skall vara FLYG:s redaktion, Västmangatan 69 tillhanda senast den 1 augusti. Kuvertet skall vara märkt *Montering V*.

Först öppnade riktiga lösning får en gratisprenumeration på FLYG under ett år och de två därefter öppnade får FLYG under ett halvt år.

I FLYG nr 16 kommer den stora finaltävlingen mellan alla dem, som ha minst 4 rätt på de fem kvalificerande etapperna. Första pris blir 50 kr, andra pris 25 kr, tredje pris 10, fjärde pris helårsprenumeration och de närmaste fem priserna halvårsprenumerationer. Missa nu inte den chansen genom att ta fel på flygplanet här ovan.

Segrare i tredje etappen — vars riktiga lösning var Junkers Ju 52 — blev *Arne Östblom*, Nyby, Box 821, Uppsala, som alltså får en helårsprenumeration. Halvårsprenumerationerna gingo till *Roy Karlsson*, Bartilsgatan 5, Uddevalla, och *E. Bay*, Vesterbrogade 33, III, Köpenhamn V.

HAR NI TÄNKTT PÅ....?



Den som reser med »Hela svenska folkets järnväg» frapperas av den enorma styrka som SJ:s elektriska lok visa prov på. SJ:s D-lok har en motorstyrka på i runt tal 1 600 hk, men för att hålla igen, när en »Flygande fästning» söker starta, skulle det behövas minst tre sådana lok. En »Flygande fästning» är nämligen försedd med fyra stycken motorer på vardera 1 200 hk — ja, de senaste typerna av 4-motoriga bombplan ha t o m motorer, som prestera 1 600 hk vardera = 4 st D-lok. HAR NI TÄNKTT PÅ DET?



Det nya schweiziska passagerarflygplanet för alpin terräng — Pilatus SB-2.

PILATUS SB-2 - ALPIN NYHET

Den schweiziska firmen Pilatus Flugzeugwerke har nyligen fullbordat sin första konstruktion och därmed byggt det första schweiziska transportflygplanet sedan krigets början. Planet bär beteckningen Pilatus SB-2 och är ett 1-motorigt flygplan, speciellt byggt för att passa i alperna och dessa traktors mestadels opålitliga väder. Det är konstruerat för att kunna flygas med fullgod stabilitet och roderverkan med endast c:a 80 km/t samt kunna landa brant och överstegrat utan att vika sig. Planet är utrustat med en Pratt & Whitney »Wasp Junior» på 440 hk, som ger tillräcklig reserveffekt för att tillåta en brant start från små flygfält och god stigningsförmåga.

Den höglagerade vingen är försedd med kraftiga klaffar, som bidra till de goda start- och stigeegenskaperna samt en säker långsamtflygning. Vingen är byggd i trä med fanérklädsel liksom vingklaffarna medan skevrodröden är dukklädda. Kroppen är byggd i lättmetall och rymmer 3 passagerare jämte två förare i en kabin, som ligger högre än passagerarutrymmet och ger bästa möjliga sikt. Landningstilläget är fast och stöttat fäst vid vingbalken. Planet är försett med styrbart noshjul, kombinerat med sidroderpedalerna. Provflygningarna började de första dagarna i maj.

Kabinen i lättmetallkroppen av skalkonstruktion rymmer som sagt tre passagerare, vilka är grupperade kring flygplanets tyngdpunkt, varigenom »sättningsarna» eller andra oroligheter under flygningen knappast kommer att märkas. Kabinen är 1,4 m bred och 1,6 m hög — småväxta personer kunna alltså stå raka. Bakom passagerarutrymmet finns ett både utifrån och från kabinen tillgängligt 1,2 m långt bagagerum. Yttre bagageluckan är ganska liten men för att kunna stäva in även mera skrymmande gods finns det också en golvlucka, som är 1,0x0,7 m. Denna lucka kommer också väl till pass, då SB-2 skall användas för sjuktransporter. Då slås passagerar- och bagagerum ihop och man kan lätt ta in en lastad bär genom golvluckan. Kabinen är ljudisolerad samt försedd med värme och ventilation.

Landningstilläget är specialkonstruerat

och fjäderbenen med stålfjädrar och oljedämpning kan ta upp mycket kraftiga påkänningar vid landning på ojämna fält. Fjädringen kan maximalt uppgå till 535 mm. Handmanövrerade bromsar finns på huvudställshjulen.

Vingklaffarna betjänas av hydraulsystemet och är synkroniserat hopkopplade med skevrodröden, så att båda kan fällas samtidigt tills man uppnår »utslag» för bästa stigning. När klaffarna är helt utfällda kan skevrodröden endast fällas så långt att de behåller fullständig styrverkan.

SB-2 är konstruerat och byggt av Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans, Nidwalden, under ledning av chefsingenjör H. Fierz. Projektering och hållfasthetsberäkningen har utförts av Studienbureau des Schweizerischen Flugtechnischen Vereins vid Institut für Flugzeugstatistik und Flugzeugbau (professor E. Amstutz), Tekniska högskolan i Zürich (chefsingenjör H. Belart).

Data och prestanda på Pilatus SB-2: spännvidd 15,5 m, längd 9,7 m, höjd 3,5 m, total vingyta (infällda slots) 29,1 m², normal flygvikt 2 200 kg, bränslekapacitet 340 l och flygtid 3 t 30 min.

Pilatus Flugzeugwerke planerar även ett transportflygplan för 9 passagerare, också det avsett att användas i besvärlig alpin terräng. Det får beteckningen Pilatus SB-5 och får följande beräknade approximativa data: spännvidd 22 m, vingyta 55 m², flygvikt 5 000 kg. En motor på 1 100—1 200 hk (»Twin Wasp»?) skall användas.

Henschel Hs 130

Henschel Flugzeugwerke håller på med konstruktion av ett nytt bombplan, avsett att operera på mycket stor höjd. Det har beteckningen Henschel Hs 130 och är utrustat med 3 motorer, av vilka dock endast två är avsedda som drivkraft för flygplanet, medan den tredje driver kompressorerna till de två övriga. Enligt INTERAVIA har de tre först byggda provflygplanen av den nya typen allesammans störtat, varför nu ytterligare sex provplan färdigställts.

Budd »Conestoga»

Det första transportflygplanet, som beställts från Budd Manufacturing Co. i Philadelphia och har tillverkarens beteckning Budd RB-125 och tillnamnet »Conestoga» har nu levererats till US Navy Air Transport Service. Det är huvudsakligen byggt av rostfritt stål och konstruerat för transport av fallskärmsoldater eller sårade. En nyhet är att »Conestoga» har dubbla dörrar, så att fallskärmsoldaterna kunna hoppa ut åt båda sidorna samtidigt. Motorutrustningen består av 2 st Pratt & Whitney »Twin Wasp» på 1 200 hk. INTERAVIA uppger följande icke bekräftade data och prestanda: spännvidd 33,53 m, längd 22,86 m, nyttigt last 4 590 kg, marschhastighet 257 km/t, flygsträcka 2 570 km.

Rolls Royce »Merlin 22»

Rolls Royce »Merlin 32», varmed bl a Fairey »Barracuda» är utrustad, är enligt INTERAVIA en typisk låghöjdsmotor. Den passar utmärkt väl för »Barracuda», som behöver stor motoreffekt vid start, från hangarfartygsdäck och vid stigning efter torped- eller störbombanfall. Märkligt nog är motorn dock försedd med en lågväxlad enstegskompressor. »Merlin 32» har sannolikt en starteffekt på 1 600 hk.

»Mustang» med »Griffon»?

Det ser ut som om North-American »Mustang» nu försetts med Rolls Royce »Griffon»-motor på 2 000 hk. Tidigare har det i engelsk press antytts, att »Griffon»-motorn skulle monteras i »Mustang» och när det omtalas, att detta flygplan nu har en topphastighet på 685 km/t, är det troligt att »Griffon»-motorn åtminstone på prov insatts i ett antal exemplar. Enligt officiella amerikanska uppgifter gör dock »Mustang» denna topphastighet med en Packardbyggd 1 520 hk Rolls Royce »Merlin 61»-motor.

Flygande »Bazooka»

En författare i den amerikanska SKYWAYS för april 1944, vapenexpert, skisserar en flygande »Bazooka» med raketskranor. (»Bazooka» är som bekant det nya lätta men effektiva amerikanska pansarvärnsvapnet, som använder en soldatäxel som lavett.) Den flygande »Bazookans» styrka kommer att ligga i dess offensiva karaktär, säger författaren och föreslår ett 2-motorigt flygplan av ungefär samma typ som »Mosquito» för låganfallsuppdrag. Motorena böra dock ligga centralt bredvid varandra och driva två på en gemensam ihålig axel placerad motroterande propeller. I den ihåliga propelleraxeln bör naturligtvis en grovkalibrig kanon monteras men dessutom skall den flygande »Bazookan» ha ett grovkalibrigt automatiskt rakettrör i gondolen under vardera vingen samt 2—4 12,7 mm tunga ksp i stjärten, så monterade att 360 graders skjutfält kan erhållas. De allierade har ju i stor utsträckning börjat använda raketprojektiler på flygplan — »Hurricane», »Spitfire», »Typhoon», »Baufighter» m fl — men den flygande »Bazookan» existerar ännu så länge, så vitt man vet, endast på papperet.

Ännu en bild av Pilatus SB-2.

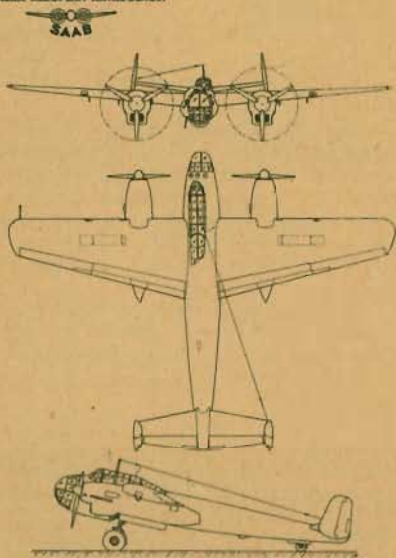


FLYGNytt

från ALLA
FRONTER

SAAB-18 B

SVENSKA AEROPLAN AKTIEBOLAGET



Här ovan ses en översiktsritning från Svenska Aeroplanaktiebolaget på SAAB-18B med Daimler-Benz DB 605B. De yttre måtten är exakt desamma som för SAAB-18A: spännvidd 17,00 m, längd 13,23 m, höjd med lyft stjärt till fenans övre spets 4,35 m, med stjärthjulet i marken till antennmastens topp 4,00 m och till förarhyttens övre kant 3,60 m. Med utgångspunkt från dessa offentliggjorda mått kan man mäta sig till följande ungefärliga mått: Stabilisatorspännvidd 6,00 m, avstånd mellan fenspetsarna 5,50 m, spårvidd 5,50 m, största vingdjup (vid vingroten) 3,50 m, största kroppsbredd 1,65 m, största kroppshöjd 2,20 m, fenans höjd 1,95 m och största bredd 1,40 m.

50 000 flygplan till salu

Den amerikanska tidskriften SKYWAYS beräknar i sitt aprilnummer i år, att det amerikanska armé- och marinflyget efter kriget kommer att ha minst 50 000 flygplan, som det inte har någon användning för. Dessa 50 000 flygplan representera ett värde av över 20 miljarder svenska kronor men torde knappast komma att inbringa så mycket vid försäljningen. Omkring 16 000 av dessa flygplan beräknas kunna göras om till transportplan, vilket är 50 gånger mera än det antal flygplan, som de interna amerikanska flygbolagen disponerade vid USA:s inträde i kriget i december 1941.



Bells nya tvåmotoriga reaktionsjaktplan påminner i hög grad om Bell »Aircobras».

Teckning av AVIATION.

NYTT REAKTIONSPLAN FRÅN BELL

Tidigare har ju berättats, att det av överste Frank Whittle konstruerade engelska reaktionsjaktplanet, som följde för första gången insattes i tjänst vid den allierade invasionen i Normandie, även tillverkades i USA av Bell Aircraft Corp. Nu omtalar den amerikanska tidskriften AVIATION, att Bell dessutom tillverkar ett eget reaktionsjaktplan, som med chefsprovflygare Robert M. Stanley vid spakarna gjorde sin första flygning redan i oktober 1942, ungefär ett år efter det att det av Gloster byggda whittleska reaktionsplanet »Aerocomet» gjorde sin första start. Sedan dess har flera hundra lyckade provflygningar gjorts.

Bells reaktionsplan drives av två stycken reaktionsmotorer, vilka konstruerats av General Electric och är placerade som två »tunnor» i mittvingen nära flygkroppen. Planet är helt enkelt en »konverterad» P-39 »Aircobra», där motorn ersatts med en väldig bränsletank. »Aircobra» har ju alldeles för liten kropp för att kunna rymma reaktionsaggregatet och därför har man valt det enklaste, nämligen att behålla den gamla kroppen relativt oförändrad och lägga två reaktionsmotorer som strömlinjeformade »motorgondoler» i vingarna.

Stjärtpartiet har måst ändras en smula, eftersom frånvaron av propellervind inverkar på styrverken och hettan från reak-

tionsaggregaten nödvändiggjort någon höjning av stabilisatorn. Eftersom planet saknar propeller har landningsställbenen kunnat förkortas. Detta har medfört, att hjulen fortfarande kan fällas inåt som på »Aircobra» men ändå endast når fram till »reaktionsgondolernas» ytterkant.

Ovanstående teckning ur AVIATION är inte en exakt återgivning av det ännu hemliga Bell-planet men återger dess väsentliga utseende.

Ingenting har offentliggjorts om data eller prestanda. Amerikanska journalister, som i mitten av juni beretts tillfälle att se det nya planet, säger dock, att det har en hittills okänd eldkraft och kan stiga praktiskt taget vertikalt. Detta måste även med avdrag för normala propagandaöverdrifter innebära, att Bells reaktionsjaktplan antingen har en ännu grövre automatkanon än »Aircobra» i nosen eller, vilket är troligast, har minst 4 st 20 mm akan och lika många 12,7 mm tunga ksp i nosen och dessutom eventuellt ytterligare beväpning i vingarna. Vingytan har sannolikt måst ökas för att motverka den i så fall väsentligt ökade flygvikten.

Reaktionsplanet säges vidare ha mycket kort startbana och »klättrade på ett par sekunder från 15 meter till en höjd, där det inte längre kunde upptäckas med blotta ögat».

Ett effektivt plan tydligen.

Tysk reaktionsjakt

Som FLYG förmodat har även tyskarna intensivt arbetat på att få fram reaktionsflygplan och nu har det blivit klart, att ett tyskt reaktionsjaktplan redan är i tjänst på prov, eventuellt vid flera jaktförband. Saken blev först bekant den 1 maj, då Berlin meddelade, att en major Jabs skjutit ned två »Spitfire»-plan under anfallet mot Berlin den 29 april och att han flög ett jaktplan av ny typ. AEROPLANE meddelar, att det sannolikt var fråga om Messerschmitt »Schwalbe», ett ensitsigt jaktflygplan, som drives med reaktionsmotor. Ingenting vidare är känt om typen.

Bristol »Beaufighter»

Bristol »Beaufighter», tungt dag- och nattjaktplan, har enligt tyska FLUGSPORT en maxhastighet på 530 km/t på 4 700 m. Det är utrustat med 2 st Bristol »Hercules III»-motorer på vardera 1 400 hk (1 270 hk på 4 700 m). Beväpningen består av 4 st 20 mm akan och 6 st 7,7 mm ksp. Topp höjden är 8 800 m.

Luftkryssaren Boeing 40

Den tidigare i FLYG omnämnda skluftkryssaren Boeing 40, som inte är någon ting annat än en extra tungt beväpnad Boeing B-17 utan bomber och avsedd för eskortering av »Flygande fästningar» och »Liberators» på daguppdrag över Tyskland har enligt den tyska tidskriften FLUGSPORT 30 st 12,7 mm tunga ksp. Dessa vapen är fördelade på följande sätt: 6 st i nosen, 4 st i torn på kroppens översida och ytterligare 2 st, bakom detta torn, 3 st i kroppen på vardera sidan (dessa 3 utbytes ibland mot 1 st 20 mm akan), 4 st på kroppens undersida, skjutande framåt, 4 st bakom vingarna, skjutande nedåt-bakåt samt 4 st, i stjärtspetsen.

Waco CG-13A ej med

Det upplyses nu, att lastglidplanet Waco CG-13A icke var med i invasionen. Uppgiften att så var fallet i förra numret av FLYG var tydligen förhastad och grundade sig på felaktiga informationer.



16-årige Göran Fröman från Falun klar att starta med en »Grunau 9». Söt starter är segelflygerskan Inggrid Wickman.

9 SCOUTER FLYGFÄRDIGA

Fredagen den 30 juni avslutades det första flygscoutlägret i vårt land. Det har varit förlagt till Skarpnäcks flygfält och pågått i tre veckor. Deltagarna, nio KFUM-scouters med sin lägerchef i spetsen, har under denna tid erövrat A-diplom i segelflygning.

Vid avslutningen demonstrerades de nyvunna flygfärdigheterna. Uppvisningen gick fint med perfekta pricklandningar. Bland åskådarna märktes, förutom scouterna, en del medlemmar ur Stockholms segelflygklubb med ordf. civiling. Lennart Svedberg samt representanter från KSAK och Svenska scoutrådet.

— Kursen har gått utmärkt och varit mycket rolig och givande, berättade lägerchefen, scoutsekreterare Folke Gottwall, för Flygs utsände medarbetare. Pojkarna brinner av intresse för saken och längtar efter att få sprida den rätta flygarandan bland sina kamrater ute i landet. Vi scouters hoppas att det här lägret skall få många efterföljare och att vi inom en snar framtid skall ha våra egna segelflygplan. Vi är KSAK och Stockholms segelflygklubb mycket tacksamma för att de möjliggjort denna kurs och utbildning av »flygscouter». KFUM har som tack och erkänsla beslutat överlämna sin silverplakett till flygklubben och en bronsplakett till vår populära lärare, segelflyginstruktör Olof Barkman.

När man flockats kring det flammande lägerbålet följde ett avslutningsprogram i bästa scoutstil med tal, sång och musik. Vice ordf. i KFUM:s scoutförbund, civiling. Kjell Bengtsson, höll ett anförande var i korta drag redogjorde för flyg-

scoutings utveckling sedan KFUM för några år sedan tog initiativet till dess införande i vårt land. Ordf. i segelflygklubben utdelade tillsammans med chefsinstruktören för segelflyget, löjtnant J. G. Karlsson, diplomerna och uttalade sin glädje över de inledda samarbetet mellan segelflyg och scouting.

Prins Gustaf Adolf, ordf. i Svenska scoutrådet, lät genom rådets sekreterare, Arne Henriksson, framföra en hälsning till de nybakade flygscouterna och hoppades att de även i fortsättningen skulle hedra sina föreningar.

De diplomerade scouterna är: Stig Bark, Sven-Erik Bergström, Göran Dahl, Göran Fröman, Curt Jangel, Ingemar Moström, Lennart Persson och Erland Samner samt lägerchefen, förbundssekreterare Folke Gottwall. *Fr.*

Kranichtermik på Bromma

— Man kan komma högt med ett segelplan utan att behöva gå in i moln, säger chefsinstruktören, löjtnant J. G. Karlsson, efter en lyckad dag ute på Bromma den 25 juni. Jag flög Stockholms flygklubbs Kranich med DK-elev och termiken var så stark att det efter kopplingen bara var att åka hiss uppåt med 4—5 m/sek stigning. Molnbasen låg på 2200 m och där lugnade jag mig fastän suget fortsatte och ville få planet in i molnet.

— Det hade ju varit en god notering i FLYG:s höjdtävling! Synd att inte få räkna den, eller hur? undrar intervjuaren.

— Jovisst, men som ledamot i tävlings-

FLYG:s HÖJDTÄVLING

Nära 23 000 m höjdvinst för
Stockholms segelflygklubb

Termiken i sommar mätte ha koncentrerat sig kring Stockholm och särskilt över Skarpnäck. Nu föreligger från Stockholms segelflygklubb sex nya noteringar med en sammanlagd höjdvinst på 7 870 m. Därmed har klubben inrapporterat en total höjdvinst av 22 910 m.

De sex nya noteringarna (samtliga med vinststarter):

Sven Ahblom den 17 juni med Weihe, höjdvinst 1 315 m.

Tage Pettersson den 19 juni med Baby, höjdvinst 1 225 m.

Erik Andersson den 23 juni med Baby, höjdvinst 1 190 m.

Johan Horney samma dag med Baby, höjdvinst 1 080 m.

Björn Andersson den 24 juni med Weihe, höjdvinst 2 050 m. Denna flygning var en prestation i fråga om termikens rätta utnyttjande, ty ing. Anderssons flygtid blev 5 tim 24 min. »Och ibland kom det upp en Baby och hälsade på mig», sa Björn.

Albert Olhager samma dag med Baby, höjdvinst 1 010 m.

För att undvika missförstånd är det bäst att meddela att kapten Ahblom av sagt sig ledamotskapet i tävlingsledningen för FLYG:s höjdtävling. Han får därför vara med och tävla.

— Eftersom det finns så många goda krafter i tävlingsledningen anser jag mig oförhindrad att i stället hjälpa Stockholms segelflygklubb att samla höjd på hög, säger kapten Ahblom. För vi ha gett oss den på att kamma hem direktör Wicanders tusenlapp och pokalen!

Stockholms segelflygklubbs framgångar bör emellertid inte avskräcka landets övriga klubbar att göra sitt bästa i tävlingen. En tröst är ju att trots den väldiga sammanlagda höjdvinsten SSFK endast har en man med tre noteringar. Kapten Ahblom har två och kommer väl snart med den tredje... men hoppet är inte ute, ty det finns ännu tid och termik kvar! Men spara inte till sista dagen — då kanske det regnar!

ledningen måste jag ju också föregå med gott exempel, säger löjtnant Karlsson tröstande. Det är förresten väldigt trevligt att få vara segelflyglärare på Bromma och jag hoppas få hålla på hela sommaren — när inte Allebergstävlingarna hindrar. Verksamheten vid Stockholms flygklubb är i full gång nu och vi flyger varje söndag med lämpligt väder. *P. M.*

LUFTFÄRDFÖRSÄKRINGAR

tecknas av följande till Den Nordiska Poolen För Luftfärdförsäkring anslutna bolag

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



Skall Skå-Edeby kunna bli en samlingsplats för hela Europas sport- och privatflygare? Här ovan en sportflygarträff på Rangsdorf utanför Berlin.

SKÅ-EDEBY SPORTFLYGPARADIS?

— STOCKHOLMS FLYGKLUBB HAR STORA FRAMTIDSDRÖMMAR —

Stockholms flygklubb drömer stolta framtidsdrömmar om Skå-Edeby eller någon annan plats som sportflygets svenska paradiset. Det är entusiasten Mac Hamilton, som är »drömtydare», och här nedan tala också några andra klubbar om sina fridsplaner — en fortsättning på artikeln i föregående nummer.

Stockholms flygklubb har enligt min mening de allra ljusaste framtidsutsikter men flygdagarna får väl framför allt flygvapnet ta hand om, säger klubbens sekreterare och främste entusiast, kapten Mac Hamilton och fortsätter.

Klubben ligger ju i Stockholm och kan representera på huvudstadens stora mängd av flygintresserade, den har finfin flygpersonal, vältränad under dessa krigsårs många flygtimmar i försvarets tjänst, utmärkta mekaniker, en god flygplanuppsättning samt sist men inte minst god ekonomi.

Vi borde alltså ha alla utsikter att göra någonting bestående för det svenska privatflyget. Vi vilja ingenting hellre än att använda våra på luftvärnsflygningar förväntade pengar på att bygga hangarer m m för att omedelbart efter freden kunna sätta igång med skolverksamhet och övningsflygningar samt affärsflyg för våra medlemmar.

Vår stora dröm är dock att kunna skapa en samlingsplats i första hand stockholmskt men så småningom allt svenskt sport- och privatflyg — en träffpunkt för privatflygarna och deras familjer med bad, tennis, badminton och andra möjligheter till tävlingar och tidsfördriv. Det är väl ingen tvekan om att sportflyget kommer att utvecklas enormt efter kriget och då behövs det en sådan central plats, dit alla svenska — ja, gärna utländska också — sportflygare kunna ta sin tillflykt.

Att ett sådant sportflygcentrum bör ligga nära Stockholm anser jag ganska självklart. Det hindrar ju inte, att andra samlingsplatser anordnas på andra platser i landet.

Det finns dock ett mycket allvarligt krux. Vi ha länge väntat på att staten och staden skall försöka ordna privatflygets flygfältfråga och tyvärr ser det ut, som om vi skulle få ge oss till tåls bra länge än.

Men — det kanske finns en ljusning i mörkret trots allt, säger kapten Hamilton till slut. Jag har sett, att 1943 års flygplatssakkunniga anser det för dyrt att bygga ut Skå-Edeby för det interkontinentala flyget. Kanske det kan bli en chans för privatflyget istället? Tänk om vi kunde få Skå-Edeby...

Här finns väl en stor uppgift för Stockholms flygförbund, när detta bara någon gång blir verklighet. Skå-Edeby skulle kunna skapas om till det svenska privatflygets paradiset, slutar den stora sportflygentusiasten, som paradoxalt nog i det militära är jaktflygare.

En skön dröm, värdig Mac Hamilton. Måtte hans optimism inte komma på skam! Trafikflygets landningsfält är naturligtvis ur nationell synpunkt de allra viktigaste men privatflygets flygfältfråga måste också lösas så snart som möjligt.

ESKILSTUNA FLYGKLUBB:

Flygvapenflyg är höjdpunkten!

— Vi ha hittills endast anordnat en enda flygdag, berättar klubbsekreteraren Sigurd Axelsson. Det var 1939 på våren och den dagen var ur alla synpunkter lyckad. Vi komma givetvis att försöka sätta i gång med flygdagar efter krigets slut. Några detaljer om vad som då kan komma att bjudas är naturligtvis svårt att nu yttra sig om. Men nog komma vi i klubben att göra allt för att det skall bli ett verkligt förnämligt program såväl beträffande motor- och segelflyg. Vårt flygvapen har en

mängd nya saker att visa upp och vi räkna med dess medverkan i en eller annan form. Flygvapnets deltagande i en flygdag anse vi vara höjdpunkten. De verkliga överraskningarna hemlighålla vi till flygdagen.

NORRKÖPINGS FLYGKLUBB:

Segelflygdag i år?

— Vi hunno anordna tre flygdagar före kriget, den senaste 1937, vilka varit en god propaganda för den civila flygporten i vårt land, säger sekreteraren, advokat Rolf Halvorsen. Efter kriget hoppas vi kunna anordna flygdagar och flygtävlingar i likhet med vad vi tidigare gjort. Vi ha även haft planer på en flygdag i år och det skulle då bli en segelflygdag men dessa planer äro ännu inte definitiva.

ÖREBRO BIL- och FLYGKLUBB:

Flygdagar för föreningar!

— En större flygdag med osedvanligt stor publiktillströmning var anordnad i Örebro den 14 maj 1939. Pressen beräknade antalet åskådare till c:a 30.000. Den 3 mars 1941 hölls en kombinerad gengastvelling och segelflygdag med omkring 10.000 betalande åskådare.

Givetvis hoppas vi kunna anordna flygdagar med motor-, segel- och modellflyg efter krigets slut. Beträffande arrangemangen kunna vi f n inte yttra oss.

Enligt sekreterarens, folkskollärare Nils Bäckes, uppfattning vore det på sin plats att förutom en eller annan större flygdag anordna mera regelbundet och oftare återkommande, mindre och mera lokalt betona demonstrationer med särskild inbjudan till vissa kategorier hos stadens och länets befolkning, såsom t. ex. idrotts- och andra ideella föreningar, vissa tjänstemannaföreningar och grupper, vilkas medlemmar kunna förväntas ha särskilda förutsättningar att rekrytera den aktiva delen av klubbens medlemmar.



*Meken
som måste flyga.*

**SVENSKT
ORIGINAL**
Av H. Victorin—T. Enwall

VI. FLYGCIRKUS UTAN CERTIFIKAT

Stig Olin är flygmekaniker men känner en oemotståndlig inre trängtan efter att bli flygare. Han pluggar alla flygböcker han kan komma över och hans kamrater hämnar honom för hans flygdrömmar. I ren desperation startar han med ett skolflygplan, som han skall köra fram till uppställningsplatsen. Resultatet — avsked på grått papper. Han emigrerar till USA och har just stigit i land.

Iklädd sina bästa kläder och riktigt renskrubbad för första gången på tre veckor gungar Olin nedför landgången med sin skuff i handen. New-York! Han stannar nere på gatan alldeles vimmelkantig av alla synintrycken och av allt oväsen. Han knuffas ut på gatan men lyckas i sista stunden rädda sig undan en framrusande bil, tvärrar över gatan medveten om en från glosa från en myndig irländsk poliskonstapel. Han stannar invid en långsträckt blå limousine och pustar ut. En välklädd herre med svinlädershandskar på händerna står lutad över motorn och petar litet valhänt här och där. Han låter missnöjd, det behövde inte Olin förstå för att begripa. Han går några steg närmare och följer intresserad gentlemannens fruktlösa försök att få bilen i gång. Slutligen tar Olin mod till sig och frågar försiktigt på knagglig engelska.

— I help You?
— Go to hell! Så mycket fattar han av den långa ramsan som mannen frustar ur sig. Han slänger med en vresig gest skruvnyckeln in i bilen och tänder resignerad en cigarrett. Olin ställer väskan ifrån sig. Utan att ta notis om mannens förvånade min dyker han ned under motorhuvu och slår instinktivt ned på fördelardosan. Han lossar locket, får upp sin näsduk, torkar av spetsarna och hoppar in i bilen. Han trampar på självstarten, och med ett dovt brummande går bilen i gång.
— Damn it! Mannen tittar beundrande på Olin och kör ned handen i fickan halar upp en sedelbunt och skalar av en tiodelarsedel som han sträcker fram.

— Utlämnig, frågar han?
— Svensk. Är på jakt efter ett jobb.
— Varför slags jobb?
— Jag tänker utbilda mig till flygare.
Mannen tittar ett ögonblick på Olin och lägger sedan av ett gapskratt som rungar efter gatan. Den irländske poliskonstapeln

lystrar till på andra sidan och närmar sig långsamt de båda. Gentlemannen hämtar andan och säger.

— Då hade du tur boy som träffade mig. Jag är Ted O'Connor — bror till chefsinstruktören vid Floyd Bennet. Kom med här.

Olin ser ut som ett frågetecken men vaknar till vid den vänskapliga dunken i ryggen och hoppar in i bilen.

— Jaså, tänker Olin medan bilen rusar i väg med högsta fart genom New Yorks gator — det är så här det går till att skaffa sig jobb här i landet. Och pösande spanner Olin ut bröstkorgen och sjunker med ett segervisst leende ned i det mjuka bilsätet.

Ja, så trodde Olin — den första veckan. Den andra veckan var inte fullt ut lika rolig.

Och vid slutet av den tredje...?

— Sorry, young man! Ric O'Connor petar Olin på axeln där de sitter i dubbelkommando efter att nyss ha avslutat en lektion i luften. — Anlag har du nog — på sätt och vis. Men flygare blir du aldrig, det kan jag säga dig. Lyd du mitt råd. Sluta upp med flyggrillerna snarast. Du har andra jobb att välja på.

Ric O'Connor ger honom en uppmuntlande klapp och hoppar ur.

Olin sitter tyst kvar och ser efter instruktören där han kliver iväg.

— A nej, tänker han bistert, så lätt bryter man inte ryggen av Olin.

Han gör sig fri och hoppar ned på marken.

— — —
Tre månader har gått och större delen av Olin's kapital likaså. Några fler flygtillfällen har han inte fått och det börjar se hopplöst ut. Men inte ge sig. Vad vad det Sonja hade sagt vid avskedet: »Jag vet att ni kommer att lyckas». Han tar ett tag i svängremmen och larvar vidare längs

landsvägen. Det är som sagt inte mycket med den förr så stolte och karske Olin. Från skimrande lyckohöjder hade han helt tvärt kullerbyttnat ned på terra firma eller med andra ord landsvägen. Några nickslantar skramlar i botten på hans hyxficka. Hans mage skriker efter föda och försiktigt halar han upp slantarna och räknar efter hur mycket mat dom kan räcka till. Efter ytterligare en stunds traskande ser han en kaféskylt efter vägen och han slinker in.

Men något som inte försvunnit ur Olin är hans energi. Den finns kvar lika dynamisk som någonsin förut, bara väntande på snabb utlösning. Nu är han på väg till S:t Louis för att försöka få ett jobb på någon flygplanfabrik där.

— — —
»Det här det verkliga landet att leva i. Nog visste jag att allt gick rasande fort här men inte så fort som då jag fick jobb. Tio minuter efter det jag gått i land i New York var jag anställd vid Floyd Bennet-fältet. Nu har jag flugit många gånger och flera gånger ensam vid spakarna. Vad säger ni om det. Går nu allt lika bra i fortsättningen är jag nog snart hemma igen...»

Sonja avbryter läsningen och tittar upp på Börje som småleende lyssnat till innehållet i brevet.

— Nå, vad säger du nu då om fallet Olin, frågade hon i triumferande ton.

— Ja, vad skall jag säga, svarar Börje dröjande och slår askan av sin cigarrett och tar en klunk av kaffet. — Han flög ju kärran här det kan jag inte förneka, och det förbluffande säkert. Men jag hoppas att du förstår att inte flygvapnet tolererar dylika galenskaper som att stjäla så pass dyrbara saker som flygplan och ge sig upp. Det är ju disciplinbrott i dess grävsta instans. Och det här tilltaget krävde ju statuerande av ett exempel. Vart skulle det annars barka hän.

— Jag trodde ni ville ha flygare, inföll Sonja spetsigt.

— Flygvapnet kan inte bara hålla sig med folk som kan sköta spakarna. Det måste finnas folk på marken också. Lugn, beräkning och disciplin. Och naturligtvis intellektuell träning.

Sonja fortsätter läsningen.
»Nästa brev sänder jag då jag samtidigt kan meddela att mitt certifikat är klart».

(Forts. på sid. 27.)

SEGELFLYGETS TEKNIK 11

Av löjtnant Bengt R. Olow

HUR TERMIKEN UTNYTTJAS

De termiska förhållanden, som förekommer under dagen, blir fram mot kvällen när solstrålningen avtager helt omkastade. De ytor, som strålar ut värme kraftigast, blir nämligen då snabbt avkylda, medan de som har sämre utstrålningsförmåga längre bibehåller sin temperatur. Vi får sålunda fortfarande temperaturdifferenser — låt vara att de blir mindre — men finner nu upp vinden över de platser, där vi om dagen finner fallvind. Denna uppwind kallar vi kvällstermik.

Som vanligt erfordras givetvis en impuls för att starta upp vinden och i regel en kraftigare impuls då ju temperaturdifferenserna är mindre. Vanligen finner vi kvällstermiken framför hang — även om vinden ej längre räcker till för hangflygning är den fullt tillräcklig för att ge denna impuls. Även över städer är möjligheterna att träffa på kvällstermik stora. Under dagen är uppwindarna i regel dåliga

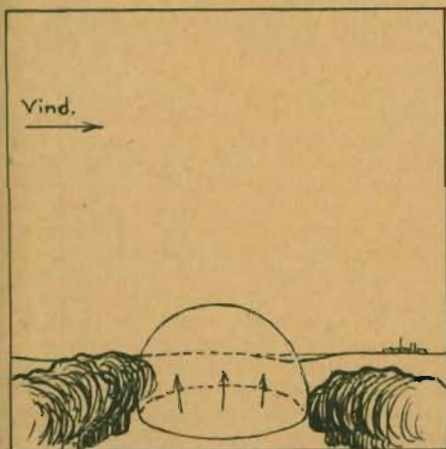


Fig. 4 a. Förankrad termikblåsa över sandslätt, omgiven av skog.

beroende på att de uppvärmda ytorna är så splittrade att sammanhängande uppwindområden knappast kan uppstå. Man har vid flerfaldiga tillfällen observerat hur det mot kvällen börjat blåsa från alla håll in mot centrum av en stad. Luften upptar under vägen den värme, som finns magasinerad i husväggar och dylikt, och över centrum har man funnit jämn god uppwind.

Här ovan har i grova drag skisserats inverkan av uppvärmningen och luftens skiktning på termiken. Låt oss nu studera hur en termikblåsa kommer till och hur den så småningom tar slut. Fig 4 a visar en sandslätt omgiven av skog. Genom strålning har temperaturen hos luftmassan över slätten ökat kraftigt men ännu ligger blåsan förankrad. En vindstöt får den att lossna och den varma luften börjar strömma uppåt — ännu så länge bara stötvis; ännu märks den endast som luftkytt och går ej att utnyttja (fig 4 b).

I fig 4 c har den börjat strömma uppåt på allvar — nu går den att utnyttja för segelflygning. Stighastigheten är ännu rela-

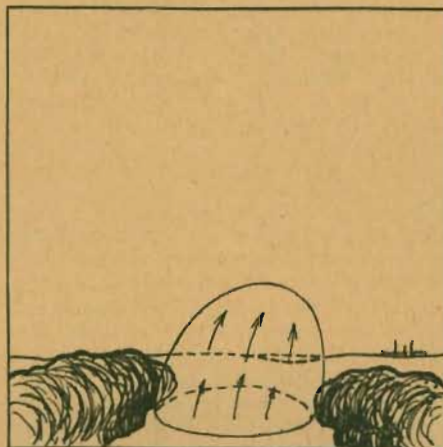


Fig. 4 b. Ännu känns termiken bara som luftkytt.

tivt låg. Den ökar dock med höjden och i fig 4 d har blåsan kommit upp till kondensationsbasen — ett cumulusmoln har börjat bildas. Utanför blåsan börjar den avkylda luften sjunka nedåt — fallvind har utbildats. Som vi ser lutar blåsan med vinden. I fig 4 e har molnet utvecklats ytterligare. Fig 4 f visar hur blåsan helt släppt marken och driver iväg med vinden.

När all den varma luften kommit upp till kondensationsbasen och kondenserat, börjar molnet att tunna av och så småningom falla sönder och nu finner man istället för uppwind fallvind under molnet (fig 4 g). Slutligen har molnet helt försvunnit. Den avkylda luften fortsätter att sjunka till marken (fig 4 h). Under tiden har luften ånyo värmts över sandslätten och en ny termikblåsa är redo att lyfta (fig 4 i). Detta förlopp utspelas med 15—20 min intervall så länge solstrålningen är tillräckligt kraftig och luftens skiktning ej ändrats så att termikutlösningen omöjliggöres. Man kan sålunda ej räkna med att finna

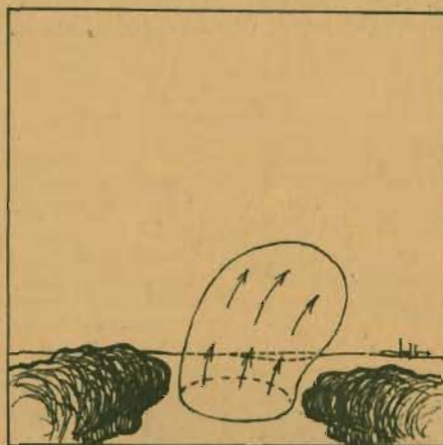


Fig. 4 c. Luften har på allvar börjat strömma uppåt.

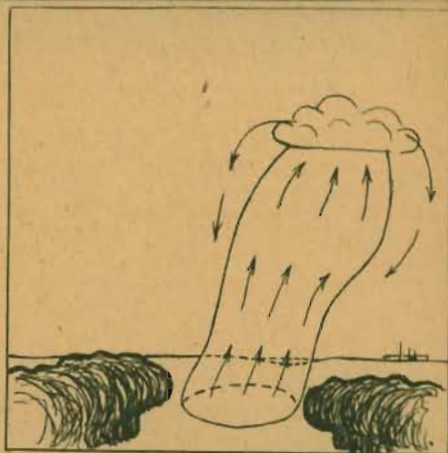


Fig. 4 d. Termikblåsan har nått kondensationsbasen och ett cumulusmoln börjar bildas.

termik ständigt över samma plats men däremot med ungefär lika långa intervaller.

En termikblåsa har ungefär formen av ett ganska smalt rör i vars centrum upp vinden är kraftigast. Som bekant utnyttjar man också termiken genom att kurva in i detta rör helst så nära centrum som möjligt. Man kan få en uppfattning om

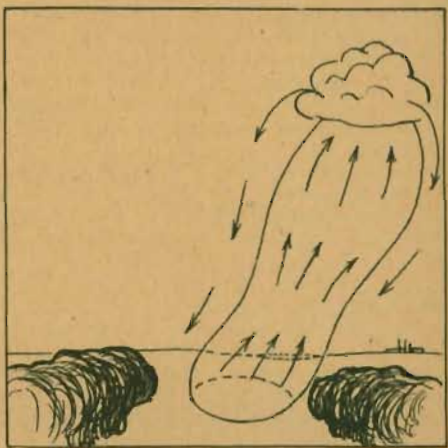


Fig. 4 e. Cumulusmolnet har utvecklats ytterligare.

hur smalt »uppwindröret» är om man tar tiden för en termiksväng. I normal termik kan man räkna med 15 sek per varv. Flyghastigheten är ungefär 60 km/t = 16,6 m/sek. Den tillryggelagda vägen är således $15 \times 16,6 = 249$ m. Cirkelns omkrets är ju $2\pi r$ och radien i detta fall alltså 40 m. Det är sålunda inom ganska snävt begränsade områden man finner den kraftigaste upp vinden.

Då man skall flyga termik har man följande att göra:

- leta rätt på en blåsa,
- flyga in i den,
- lokalisera dess centrum och
- utnyttja den.

a) Vid torrtermik kan detta vara nog så besvärligt. Det enda man har att rätta sig efter är den underliggande terrängen. Man skall sålunda söka över sådan terräng som har god värmestrålningsförmåga. Man undviker alltså skog, mossar och kärr samt naturligtvis sjöar, som inte strålar ut någon värme alls — den åtgår för vattnets uppvärmning. Över städer och större samhällen är termiken mestadels dålig bero-

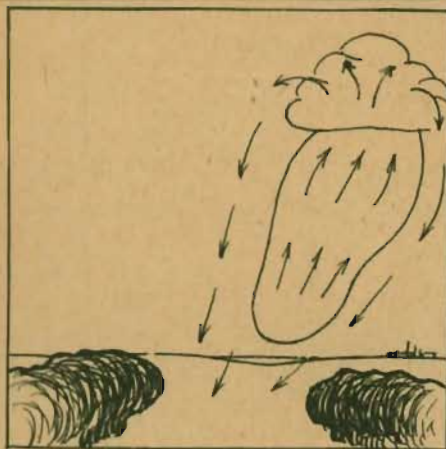


Fig. 4 f. Termikblåsan har helt släppt marken och driver i väg med vinden.

ende på att de uppvärmda ytorna är alldeles för splittrade. Över ångsmark och åkrar sker däremot termikutlösning — t ex över ljust sädesfält bland mörkare åkrar eller mörkare åker bland skog. Här måste man även beakta inverkan av hanguppvind av ett eller annat slag — på lovartsidan av ett hang är termikutlösningen bättre så även framför t ex ett skogsbryn. Som framgår av föregående är det inte säkert, att det finns termisk uppvind just som man kommer fram till ett dylikt ställe, men man kan räkna med att det sker den ena utlösningen efter den andra och någonstans måste man komma vid den rätta tidpunkten.

Vid molntermik är det betydligt enklare — cumulusmolnet är ju toppen av en uppvind och under det måste det bära uppåt. Dock gäller det att rätt kunna bedöma i vilket utvecklingsstadium molnet är (se fig 4) — kommer man för sent finns det blott fallvind där och den är vanligen ganska kraftig. Om molnet är väl utvecklat måste man även komma ihåg att det inte går att få anslutning från hur låg höjd som helst (fig 4 f).

b) Vid torrtermik måste man kombinera letandet efter blåsan och inflygningen i densamma. Vanligen flyger man på rak kurs med eller mot vinden — blåsorna ligger i rader i vindriktningen. Om man ej hittar någonting under en längre tid, får man försöka dra sig ut åt ena eller andra hållet tills det »nappar».

Som framgår av fig 4 e lutar en termik-



Fig. 4 g. Cumulusmolnet börjar falla sönder och man finner fallvindar under det.

blåsa med vinden. Skall man flyga in i en termikblåsa under ett moln är det sålunda lämpligast att flyga med eller mot vinden — går man i sidvind är det svårt att avgöra var blåsan ligger i förhållande till molnet, speciellt om man ligger långt under molnbasen.

c) Under inflygningen i blåsan måste man hålla ögonen på variometern. Man finner då först att den börjar visa kraftig sjunkning, vilket man skall vara enbart glad över. Som vi sett tidigare har vi ju fallvind utanför blåsan. Därefter går variometern tillbaka till normal sjunkhastighet, börjar gå upp mot 0, går över till stigning och därmed är man inne i uppvindsområdet. Nu är variometern inte något särskilt känsligt instrument — den har en viss eftersläpning som hos en normal segelflygvariometer uppgår till c:a 3 sek. Detta innebär att det tar 3 sek. från det att flygplanet erhållit en viss stighastighet tills instrumentet visar densamma.

Om man således flyger in i uppvindsområdet och håller rak kurs så länge variometern ökar sitt utslag och ända till att den börjar gå tillbaka, har man vid en flyghastighet av 16 m/sek kommit c:a 50 m förbi den kraftigaste uppvinden, innan man börjar svänga. Här är det lämpligare att använda sig av segelflygsinnet, vilket

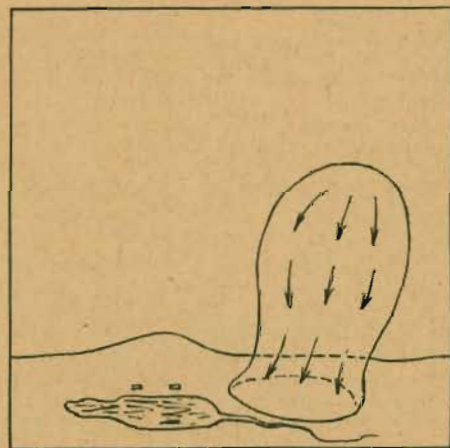


Fig. 4 h. Den avkylda luften fortsätter att sjunka till marken.

liksom det övriga flygsinnet är placerat i baken. Man har nämligen förmågan att kunna känna en acceleration och det är ju just vad flygplanet utsättes för då stighastigheten ökar. Det känner man genom att man trycks mot sitsen. Så länge man känner denna tryckning håller man rak kurs — så fort den upphör svänger man. Åt vilket håll är egentligen en smaksak — man kan dock räkna med att om flygplanet lutar över mot höger under inflygningen har man den kraftigaste uppvinden till vänster och gör således vänstersväng — i annat fall tvärtom.

Sedan man väl svängt, måste man hålla ögonen på variometern under första varvet. Märker man då att stigningen är bäst under en viss del av varvet — med vederbörlig korrektion för variometerens eftersläpning — drar man under nästa varv ut svängen åt det hållet och så fortsätter man, tills blåsans centrum är inringat. Att växla om från vänster- till höger varv eller tvärtom under lokaliseringen av blåsan är dålig idé — riskerna att man då skall tappa bort den alldeles är ganska stora.



Fig. 4 i. En ny termikblåsa börjar utvecklas efter 15—20 min.

Vid lokalisering av en blåsa måste man se upp med s k spåktermik. Speciellt gäller detta högvärdiga segelflygplan där man vid flygning på bästa glidvinkel — som man givetvis använder när man söker termik — har en hastighet som ligger betydligt över den hastighet man använder vid termikflygning. Antingen får man där ta ner farten före inflygningen eller också håller man farten konstant tills man lokaliserat blåsans centrum för att i samband med första svängen ta ner farten till den normala.

d) Vad slutligen utnyttjandet av en termikblåsa beträffar är det ett par saker man bör tänka på:

För det första måste man kurva brant — uppvindsområdet är begränsat och dessutom finner man den kraftigaste uppvinden i mitten av detta. Det är dålig affär att i stora försiktiga svängar stiga med 1 m/sek när man kan stiga 3 m/sek genom att lägga om kull flygplanet ordentligt. Givetvis lönar det sig inte att svänga för brant — flygplanets egen sjunkhastighet ökar ju i proportion här till. Man ökar svängen ända tills man med hjälp av variometern kan konstatera, att det inte lönar sig att öka mera.

Vidare måste man kunna kurva rent och med jämn svängningshastighet. Har man en gång funnit blåsans centrum behöver man inte ha fler bekymmer, om man blott håller samma sväng hela tiden. Kom ihåg att blåsan driver med vinden liksom flygplanet!

För att man skall bli en god termikflygare fordras det tre saker och det är övning, övning och åter övning. Denna behöver inte nödvändigt ske enbart i luften — där övar man sig att kurva — brant, framförallt! Men även på marken har man goda möjligheter att träna för kommande eskapader i termik och det gör man genom att så ofta man har tillfälle därtill observera molnen. Man måste kunna lära sig att med säkerhet bedöma, om man har uppvind att vänta under ett moln eller ej. Mången sträckflygning har fått ett snöpligt och för tidigt slut på grund av vederbörandes optimism beträffande förekomsten av uppvindar under ett i upplösning varande moln!

Alltså — på söndagspromenaden, mellan flygpasset på fälten och när helst ni har tid — håll ögonen på vad som händer i molnvärlden!

(Artikelserien fortsätter.)

MEKEN SOM MÅSTE FLYGA

Forts. fr. sid. 24.

Det är precis ett år efter Olins debut på amerikansk botten. I den lilla staden Larami i staten Texas har den storslagna och berömda flygcirkusen »Smith and partners» slagit ned sina tillfälliga bopälar. Rekvisitan är inte stor och består endast av flygplanet, en bil med en stor plattform på taket samt hangaren, om man nu kan tala om hangar — två presenningar och fyra stolpar är allt. Det har gått dåligt för »Amerikas smartaste flygcirkus» den sista tiden. I kassalådan — eller med andra ord, i den ena av ägarnas mr Cyrus L. Smiths högra byxficka ligger en smutsig tiodelarsedel samt några nickelmynt jämte två obetalda bensinräkningar. Och nu skulle cirkusen ha premiär i Larami. En mera kallsinnig åskådarehop hade troligen inte mött upp under hela turnén. Sju betalande åskådare å 25 cent pr person. Katastrof. Mr Cyrus L. Smith blir allt nervösare ju längre uppvisningen pågår. Publiken reagerar inte alls. Mr Smith går ut på fältet och vänder sig till de sju.

— Kanske någon av den ärade publiken vill göra om någon av de konster som min partner nyss har visat. I så fall står det var och en fritt. Varsågod!

Mängden av sju betalande blänger under tystnad. Men så förmärks plötsligt rörelse bland åskådarna och en lång schabbig rakel kliver fram till maskinen. Kränger sig upp i den och startar motorn. Mr Cyrus L. Smith med partner vaknar till liv, sätter fart och kommer fram i tid för att få halvt grepp om stabilisatorn och slår framstupa i leran. Maskinen slirar iväg och lyfter. Den okände föraren börjar med en halvroll, dyker och sveper förbi den rankiga hangaren som med en suck sjunker ihop som en tom ballon av lyfttrycket. Planet stiger på nytt, dansar runt skjulet och rakt ned mot åskådarna som i galopp försvinner för att ta betäckning. Alltnog — den perfekta flygdären sitter tydligen bakom spakarna. När maskinen slutligen går ned och stannar vid borte hörnet av mr Apel Jones nysädda vetefält står Cyrus L. Smith med partner iklädda var sin av de längsta skiftnycklar cirkusen har i sin ägo, beredda till uppgörelse.

— Var det något fel på flygningen, frågar räkeln med låtsad förvåning. Han kliver sakta ur maskinen och kommer fram till de båda. Cyrus L. Smith tar ett hotande steg framåt med skiftnyckeln i högsta hugg.

— Hörn, vad är du egentligen för en...

Och så tystnar han plötsligt. Tar sig om hakan. Så ljusnar hans ansikte och han ger till ett utrop.

— Eureka, jag har det. Jag har det. Alla tiders mest strålande idé. Vill du ha jobb kisen, vänder han sig i samma andetag till den förbluffade »konstflygaren». — Förstår du inte, säger han till sin partner, nu kan vi ju rädda cirkusen. Hör på här. Så här är min idé. Nästa plats vi kommer till utmanar vi åskådarna att göra om vår, eller rättare sagt hans flygning och så utlovar vi åt oss säga 500 dollars i belöning till den som kan göra om flygningen.

— Varför så litet som bara 500 dollar, frågar partnern hänfyllt.

— Ah, du har visst svårt att fatta pyret. Det är ju den här gossen som skall grejat åt oss. Vad heter du förresten?

— Olin.

— O. K. Olin. Jo du förstår, vänder han sig till partnern, Olin hoppar fram och hojtar, att det där var väl ingenting. Så tar han kärran och ger sig upp. Och så har han sina 500 bucks som ett skott.

— Ja det förstår jag väl. Men var skall vi få tag i pengarna?

— Nä, nu måste jag visst rycka av dej en arm för att du skall vakna. Det är ju bara fråga om luftsack. Vi skall reklamera om belöningen förstås. 500 dollar i belöning skall det stå i förhandsreklam. Folk kommer ju att gå man ur huset. Skriv upp det.

Och så har ytterligare tre månader lagts till året. Tre månader av strålande succé för Smiths flygcirkus. Den båda trion sitter nu som bäst framför en trottoarservering i Santa Monica i Kalifornien. Värmågan lyser kring dem. Dom är tvärmåttade efter den bästa middag serveringen kan åstadkomma. Dom är iförda bländvita uniformer framskapta ur Cyrus L. Smiths aldrig vilande hjärna.

Cyrus L. Smith kastar med en världsvan gest bort sin halvrockta cigarr med maggördel och vänder sig till Olin.

— Hör du Olin. Var tusan har du kunnat lära dej flyga så skarpt egentligen?

— Flyga? Jag har inte lärt mej flyga någonstans.

Mr Smith skrattar roat som åt ett bättre skämt.

— Jag menar naturligtvis i vilken skola har du gått?

— Jag har aldrig gått i flygskola.

Mr Cyrus L. Smith med partner studsar plötsligt upp ur de bekväma stolarna. De tittar förvirrat på den småleende Olin.

— Nej, det är ett faktum, fortsätter Olin. Jag har inget certifikat. Och enligt

MÄNSKLIGT ATT DÖMA:

Forts. fr. sid. 16.

la. Heja, Stig, det är många civilister som hoppas att du rentav skall vinna!

Björn Andersson, som med bred marginal leder FLYG:s höjdtävling, bör man också sätta en slant på och för Ahblom gäller samma sak som för Fägerblads ev uppflymande »gnista».

Det blir Fägerblads och Ahbloms första Allebergstävling. De ha gjort så mycket för svenskt segelflyg och FLYG önskar dem lycka till i konkurrensen.

Övriga deltagare som varit med på Alleberg tidigare och som man kan vänta sig en hel del av äro: fanjunkare Magnusson samt löjtnanterna Flodén, Swenson och Wennerström. Sergeant Brinks flygningar komma med spänning att följas av F 11 och hans gamla klubb i Norrköping, där han varit motorflyglärare. Abelin och Jönsson komma att kämpa som lejon för att göra reklam för det plan de flyga, Fi-1 — alla andra förare i den fria klassen flyga Weihe.

De militära deltagarna äro i våldsam övervikt (13 st av 18) och ha alla chanser. Klubbarna ha ännu ej hunnit skaffa sig högvärdiga segelplan. Å andra sidan har det trasslat till sig med flygvapnets transportvagnar, alltid ett handicap.

Någon Moswey III får man nog ej se i tävlingen — varför?

Pro Mille.

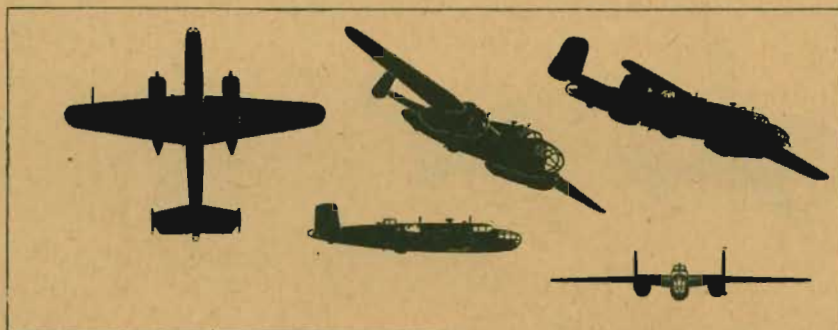
mr O'Connor på Floyd Bennet skulle jag aldrig kunna bli så duktig att jag kunde erövrä certifikatet.

— Oh boy! Två tredjedelar av Smiths flygcirkus stirrar ett ögonblick på varandra som om de inte ville tro vad de hört. Så brast det löst. De skratlsalvor som under de närmaste minuterna rullade mellan husväggarna efter Mortimer Street i Santa Monica denna varma sommarmiddag har nog varken förr eller senare kunnat överröstas. Alltnog. När den sista eruptionen så småningom ebbat ut och de båda återhämtat sig, tänder Cyrus L. Smith med möda sin åttonde cigarr för dagen och pustar.

— Jaså, du Olin. Du skulle inte duga till flygare. Jag har jobbat i det här gamet i snart 15 år men jag har aldrig sett någon liknande din avancerade flygning. Men det här duger inte. Vi måste greja ett certifikat åt dej, annars åker vi fast.

(Forts.)

KLIPP HÄR:



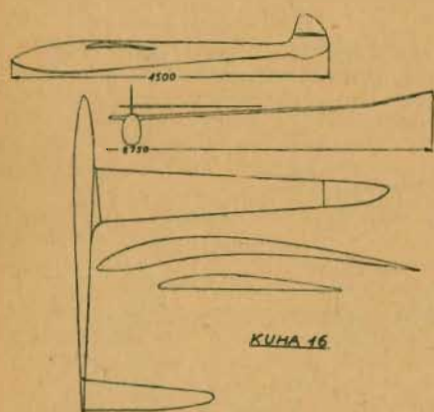
Amerikanskt, medeltungt, tvåmotorigt bombplan.
USAAF:s beteckning: B-25C.
Motorer: 2 st. Wright Cyclone GR-2600, 14-cyl., luftkylda stjärnmotorer på 1.600 hk vardera.

Besättning: 6 man.
Bomblast: 1.836 kg.
Spännvidd: 20,00 m.
Längd: 16,48 m. (B-25H 15,32 m.)
Höjd: 4,80 m.
Vingyta: 56,65 m².



Beväpning: 6 st. rörliga 12,7 mm, tunga ksp. (B-25H är utrustad med 1 st. 75 mm. kanon och 14 st. 12,7 mm. tunga ksp.)
Maxhastighet: C:a 480 km/t.
Flygsträcka: C:a 4.000 km.
Tillverkare: North American Aviation Inc.
Ingelwood, Kalifornien.

NYA FINSKA MODELLER

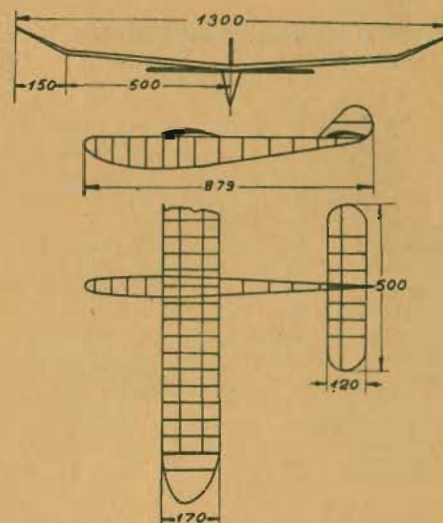


KUHA 16

I höstas förlorade finnarna landskampen mot Sverige. De tog nederlaget ädelmodigt. »Det kommer väl fler landskamper och då...» Med sikte på denna kommande landskamp har det konstruerats och byggts flitigt i Finland under den gångna vintern och våren. Detta visar de granna tävlingsresultat, som på senaste tiden uppnått där. Man har även i Finland infört systemet att räkna genomsnittstiden av tre flygningar. Fastän finnarna hittills kan anses för tämligen ovana vid detta tävlings-sätt har aktningvärda genomsnittstider uppnått.

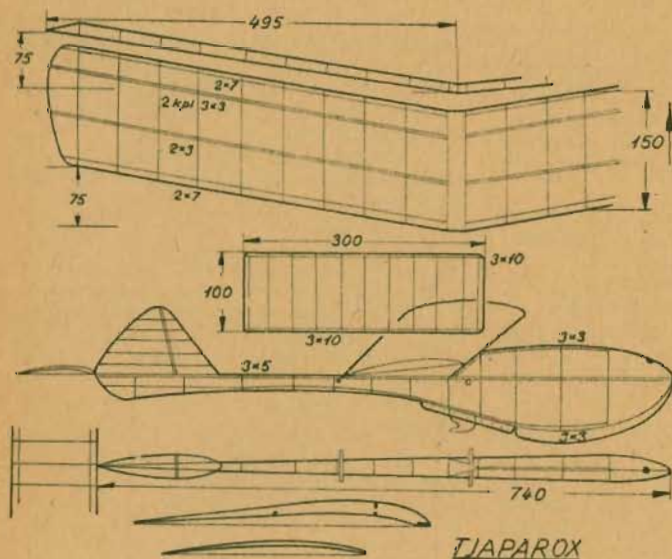
Särskilt i FAI-klassen har det upprustats, emedan det är just den klassen det tävlas i vid landskampen. Bäste finnen i landskampen i höstas, *Hildög af Enehjelm*, har gjort en förnämlig konstruktion, »*Cirrus*». Av utseendet att döma bör modellen passa även för svenska förhållanden. Det tycks inte vara en s.k. pappersdrake, som endera gör en riktig »braktid» eller också inte gör någon tid alls utan är tydligen en modell som kan göra en rejäl genomsnittstid även när det inte är termik. I motsats till vanliga finska segelmodeller är Enehjelms modell av en typ som brukar starta tämligen väl. Om en modell efter en god start får termik och gör en fin tid anses det av en svensk modellflygare fullt korrekt men om modellen efter en dålig start får termik anses det som ren »tuppflygning» och en sådan vinner inte någon större aktning. Vingen har den typiska finska V-formen med en mängd knäcker. Man tjänar på att lägga ned arbete på V-formen, ty denna är av stor betydelse vid termikflygning. Detta slags V-form förbättrar nämligen maskinens kurvegenskaper avsevärt, beroende på att vingen vid horisontalläge är tämligen ostabil men vid lutning åt endera hållet kommer i en sorts jämvikt. Vingprofilen är väl utformad och borde vinna efterföljd i Sverige.

Vid Jakobstads modellflygtävling i vint-ras vann i klass A en egendomlig modell.



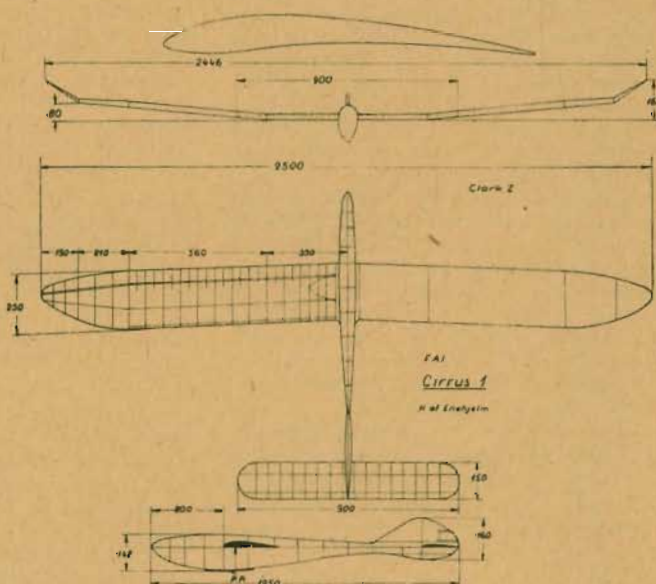
Ombyggd Baby, som har finska rekordet i klass B med tiden 1 tim. 11 min. 45,2 sek.

Vad som för oss svenskar ter sig särskilt egendomligt är den omvända pilformen (se »Tjaparoxx»). Vi har ju lärt oss att en sådan pilform har ofördelaktig inverkan på modellens längdstabilitet. Dock var omvänd pilform rätt »modern» i Finland i slutet av förra året men nu tycks man åter ha gått ifrån den. Ving- och stabilisatorpro-



TJAPAROX

C. Hagelstam, H.kj - 43.



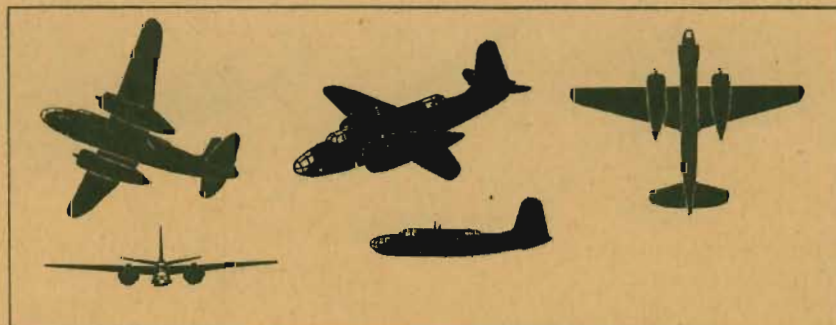
FAI
Cirrus 1
H. af Enehjelm

KLIPP HÄR!

DOUGLAS "BOSTON III"



Amerikanskt, tvåmotorigt, bomb- och natt-jaktplan.
USAAF:s beteckning: A-20B.
Motorer: 2 st. Wright Cyclone GR-2600, 14-cyl., luftkylda stjärnmotorer på 1.000 hk.
Besättning: 3 man.
Beväpning: 4 st. 20 mm. akan. under nosen, 4 st. fasta 7,7 mm. ksp. i nosen, varav 2 st. i sidoblasters, samt 3 st. rörliga 7,7 mm. ksp. i kroppens över- och undersida.
Bomblast: 918 kg.



Spännvidd: 18,70 m.
Längd: 14,41 m.
Höjd: 5,51 m.
Vingyta: 43,12 m².

Maxhastighet: 515 km/t.
Flygsträcka: 1.600 km.
Tillverkare: Douglas Aircraft Company, Inc.
Santa Monica, Kalifornien.



**hedrar
för
värdefullt
stöd**

A.-B. Ljungströms Ängturbin, Stockholm.

E. Steltzer, Halmstad.

Gällivare

På

Temperance Kafé

trivas alla

Gällivare

Telefon 199

Halmstad

Vi tillverka såsom specialitet
**PRESSADE OCH SVETSADE
MASSARTIKLAR**

Låga priser. Korta leveranstider.

ORIGOVERKEN

HALMSTAD

Tel. 235, 4235

Hyltebruk

HYLTEBRUKS

BLECK- & PLÅTSLAGERI

Hyltebruk.

Telefoner 153 o. 68.

Utför rostfria inredningar samt alla till
branschen hörande arbeten.

Leverantör till Kronan.

Kalmar

Stadsparkens Restaurant

KALMAR

Invid Slottet med utsikt över Sundet

Bästa mat- och förfriskningsställe under
sommarmånaderna

Konditoriservering

Musik

Tel. 85

Kristianstad

CARL NILSSON

Trävaruhandlare

Tel. 11

Kristianstad

filerna är synnerligen djärva och man frågar sig hur konstruktören C. Hagelstam kunnat bygga en så tunn stabilisator.

Som bekant höjdes i höstas det finska rekordet i klass B till imponerande 1 tim 11 min 45,2 sek. Det meddelades, att rekordmodellen var en *Baby*, vilket dock inte var alldeles riktigt, ty modellen var rätt kraftigt moderniserad. Således har vingspetsar, V-form, vingprofil och stabilisator varit föremål för konstruktörens omskaparförmåga. Något för svenska *Baby*-flygare?

V. Putkonens *Kuha 15*, som gled så fint på Jämsjärvi förra sommaren, har fått en efterföljare. *Kuha 16* är relativt lik sin sköna föregångare men kroppen och fenan har utformats lite annorlunda för att höja modellens startegenskaper. De svenskar som i år kanske kommer att gästa Jämsjärvi får se upp noga för *Kuha 16* ty om den startar väl och samtidigt har lika gott glid som *Kuha 15* — då har den fulländade segelmodellen skapats. *Rlä.*

Allebergslärare i år

Följande ordinarie personal tjänstgör på Alleberg i sommar:

Stig Fägerblad, skolchef som vanligt.

Stig Troive, segelflyginstruktör (F-kurserna).

Karl-Erik Övgård, d:o (C-kurserna).

Birger Nilsson, glidflynstruktör (AB-kurserna).

Karl-Axel Engström, vpl flygförare, bogserpilot. Han är även godkänd segelflyginstruktör samt av luftfartsmyndigheten godkänd flygledare (vid »hangtrafik»).

OMSLAGSBILDEN

visar denna gång Allee Babs, som f. ö. tar sitt C-diplom i sommar, tillsammans med Lasse Dahlqvist i Sveafilms med spänning efterlängtat segelflygfilm »Örnungar», som regisseras av Ivar Johansson. De flesta exteriörscenerna tas ute på Skarpnäck hos Stockholms segelflygklubb, men Alleberg blir höjdpunkten i filmen. — Småbilderna visa t. v. raddförberedelser och t. h. en Grumman »Wildcat» på nyupprättad Söderhavsbas.



MONTERING NR 5.

FLYGPLANET SOM MONTERAS ÄR:

Tillverkare

Typbeteckning eller typnamn

Namn

Adress

Norrköping

RITZ HÔTEL

NORR KÖPING

Stadens modernaste hotell

Enkelrum Kr. 5—8

Dubbelrum Kr. 10—12

Radio i alla rum. Luftskyddsrum. Garage.

Restaurant. Betjälningsavgift.

Nytt — Modernt — Trivsamt — Billigt

Tel. Namnanrop: Hôtel Ritz

Västerås

Elektriska Installationsbolaget

— ANDERSSON & HÄLL —

STUREGATAN 9

VÄSTERÅS

Tel. 330 26

Elektriska installationer o. reparationer utföras med förstklassigt material till humana priser.

- 303 23 Felmontören 303 23 -

Entreprenör för
Västerås Stads Elektricitetsverk.

Annonsera i FLYG!

Östersund

IVARSONS

Auto-Elektriska

BERTIL RAHM

Prästgatan 44 - ÖSTERSUND - Tel. 12 34

Postgirokonton 222 73

Specialverkstad för allt elektriskt å motorfordon - Bosch service - Reservdelar för alla Bilelektr. system - Laddningsstation

FRITZHEMS Handelsträdgård

L. S. JÖRGENSEN

Fritzheim - Östersund - Tel. 20 67

Affären: Cityhallen - Tel. 31 67

REKOMMENDERAS

Goda varor

Reellt bemötande

Metropolkonditoriet

Storgatan 34 - Telefon 628

Östersund

REKOMMENDERAS

Östersunds Skinnberederi

Inneh. E. A. Ericsson

Telefon 996

Påläskinn av alla slag mottagas till
BEREDNING och FÄRGNING

ÖRNUNGEN

flyger jorden runt



TEXT AV
MAJOR H. VICTORIN

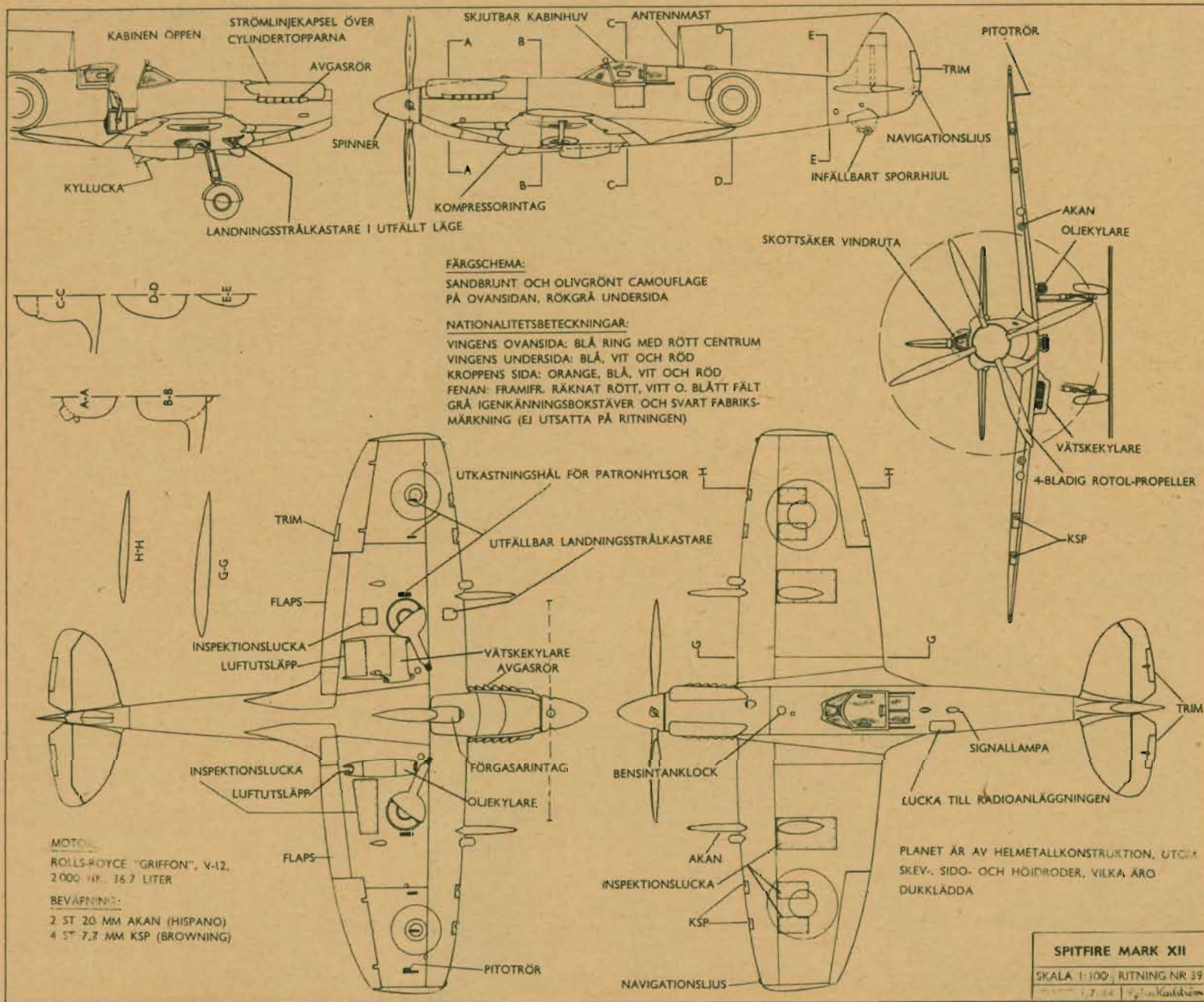
En ABA-serie

VAD SOM HÄNT: De två svenskarna Nord och Bång är innehavare av ett revolutionerande motorpatent, och när en stor tävling Jorden runt utlyses gör den skrupelfria amerikanske flygbolagschefen mr Glensky intensiva försök att få de två i sina klor, för att vinna tävlingen. De två svenskarna flyr för att bege sig hem till Sverige. De tänker själva vinna tävlingen. De har lyckats komma ombord på en båt, som dock är destinerad till Södra Ishavet. På vägen stöta de på en flygbåt, som ligger och driver, sedan dess ena motor stoppat.



IX

c:n 7.500 m, på ne, hur det stämmer när de officiella siffrorna kommer.





KRIGET GJORDE DET "OMÖJLIGA" MÖJLIGT

”**V**I måste komma därhän, att vi kunna se fientliga mål genom den tätaste dimma eller den mörkaste natt... en ensam amerikansk soldat måste kunna nedkämpa en stridsvagn... vi måste bli i stånd att kunna landsätta arméer på varje befäst kust... våra jaktplan måste kunna gå 11 km upp i luften för att vid behov, ovanifrån, kunna skjuta ner fientliga bombare.»

Så stod det för inte länge sedan i militära handböcker om då obefintliga stridsmedel, vilka under den helgdagslugna fredstiden framstodo som »omöjligheter».

Men kriget är en fordrande arbetsgivare, vilket gjort att vi i dag verkligen ha realiserat en rad »omöjligheter» av vitt skilda slag — radiolokalisering; »bazookan» = pansarvärnspjäsen, som skötes av en man; en enastående landsättningsmateriel... och ett flygplan, som strider på 11 km höjd och dyker med en hastighet, som närmar sig ljudets, och som spottar ut mer än 5 kg stålprojektiler i sekunden.

Detta flygplan är Thunderbolt — resultat av ett samarbete mellan arméflyg-

vapnets materielavdelning, som visste, vad som behövdes... och en stab av Republics ingenjörer, som visste, hur det skulle utföras. Det är dylikt samarbete, som tillförsäkrat den amerikanska nationen en oövervinnlig vapenutrustning och för framtiden säkerställt dess överlägsenhet i luften.

Den icke minsta »omöjligheten» med avseende på Thunderbolt var dess *tillverkning*. Hur skulle en så invecklad kvalitetsprodukt någonsin kunna masstillverkas?

Och dock färdigställdes nyligen under en månad fler Thunderbolts i Republics fabriker, än vad som under motsvarande tid kunde medhinnas av någon annan amerikansk flygplansfabrik.

Republic-fabrikerna, liksom alla andra tillverkare av krigsmateriel, som intimt samarbeta med arméns flygstridskrafter, äro beredda att förverkliga ännu fler »omöjligheter». Republic Aviation Corporation, Farmingdale, L. I., New York, and Evansville, Indiana.

Republic — pionjär inom stridsflyget med sikte på freden.



REPUBLIC AVIATION

CORPORATION

Specialister på flygplan med hög fart och stor topphöjd