



# Flyg



Nr 15 • 1944

Pris 45 öre

LÄS:



"BARRACUDA"  
I SKALA 1:100  
(Sid. 11)

20 METER FRÅN  
"HELVETESHUNDEN"  
FLYG:s Londonkorrespondent  
berättar om  
PERSONLIGT MÖTE  
(Sid. 9)



FLYGKADETTER  
I FLYGFÄLT-  
TÄVLAN  
(Sid. 6-7)



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

Utkommer varannan torsdag

**REDAKTION:**

Västmannagatan 69 1 tr. - Stockholm  
 Tel. 31 34 53  
 Huvudredaktör och ansvarig utgivare:  
 Överste W. KLEREN  
 Verkställande redaktör: G. KNUTSSON  
 Tel. 30 11 92  
 Andre redaktör: H. MILLGÅRD  
 Redaktionssekreterare: A. WALLIN

**ANNONSAVDELNING:**

Chef: A. HULTIN - Tel. 32 08 11

**EXPEDITION:**

Förlagsaktiebolaget FLYGNING  
 Sveavägen 53 - Stockholm

**Postgirokontö: 1111.**

**Prenumerationspris:**

Helår Kr. 9:75 - Halvår Kr. 5:—

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

Ahlén & Akerlunds Fotogravyranstalt  
 Stockholm 1944

**VIKTIGARE FLYGFÖRBINDELSER**  
 från den 10 juli 1944 tills vidare

Fr. Berlin	12.00 t.	Köpenhamn	13.30V
» »	» »	» »	V
» »	12.00 »	Malmö	13.00V
» »	» »	Oslo*	V
» »	7.15 »	Stockholm	10.35V
» Helsingfors**	12.30 »	» »	15.20D
» »	** 12.30 »	Åbo**	15.05D
» Köpenhamn*	» »	Berlin*	V
» »	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
» Milano*	» »	Stockholm*	V
» Oslo*	» »	Berlin*	V
» »	» »	Köpenhamn*	V
» Stockholm	13.50 »	Berlin	19.10V
» »	8.30 »	Helsingfors**	13.20D
» »	13.50 »	Milano*	V
» »	13.50 »	Wien*	V
» »	8.30 »	Åbo**	12.00D
» Wien*	» »	Stockholm*	V
» Åbo**	10.45 »	Helsingfors**	13.20D
» »	** 13.50 »	Stockholm	15.20D

Tiderna äro angivna i å resp. orter gällande tider.

V = Trafik vardagar.  
 D = Trafik dagligen.

\* På grund av rådande förhållanden, vilka ofta nödvändiggöra tidtabellsändringar från dag till dag, kunna inga avgångs- och ankomsttider för flyglinjerna söder om Berlin längre publiceras. Av tabellen framgår dock vilka viktigare linjer, som trafikeras. Resenärerna kunna erhålla exakta tidsuppgifter efter ankomsten till Berlin. Det är därför att rekommendera, att även de här angivna tiderna kontrolleras hos biljettförsäljningsstället, innan resa anträdes.

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

## Flygts pumpar

Vid Flygvapnets alla värmeanläggningar, vid Arméns regementen och fästningar samt vid Marlnens värme- och vattenuppfodrings-anläggningar användes ett mycket stort antal av

## Flygts pumpar Stockholm

## AB Linhams PRECISIONSMEKANISKA VERKSTÄDER

Stockholm

Huvudstavägen 49. Tel. 52 03 00

## Rörinstallationer

Frlisgatan 6

Tel. 17715, 75610, 79275

MALMÖ



Utför

**värme- och sanitetsinstallationer  
REPARATIONER**

## Åskledareanläggningar Åskledaremateriel

utföres av

## G. HOFFS MEKANISKA VERKSTAD

Mäster Johansgatan 3

Malmö

Tel. 133 66

## Segelflygvisa

KSAK:s informationschef Yngve Norrvi är pappa till denna kända visa. Den bör inläras och sjungas varhelst två eller tre segelflygare är församlade.

### Livet är skönt

Mel.: »När höstlöven falla...»

Nu ska vi sjunga en stump om det verkliga livet, som är till börjandes ovan det jordiska livet. Där himmelen alltid är fager och blå och cumulusklimparna komma och gå. Än leker livet för hög och för låg, mest dock för den som där ovanifrån det såg. Hej, alla glada och trevliga molnbrödrapågar, som slängt alla hyvlar och yxor och kulvar och sägar.  
 Och jänter och tanter och farbröder mé, som rutschat och hoppat och ta't A, B, C. Livet är skönast från mlust en mlla höjd, fyllt av »kamnernas» dragande fröjd.

Refr.:

Sätt fräs på vlnsehen och kläm tag i repet. Håll tungan rätt uti mun uti släpet. Låt lute kärnan gå märket förbi. Landa'na snyggt som en prick över 1.

Glöm inte skärmen och dra som du ska uti spaken, sa min instruktör och sej klla betänksamt i baken.

Tryck ej i sväng eller landa pladask. Bromsa för guds skull om du ser en mask... Livet är skönt, sade min instruktör. Skönast och längst om man vet vad man gör. Kom kära vänner och ge mej en putt uti baken. Farten är go' och långt inne i magen är spaken.

Så att jag stiger mot himmelen opp och får lite friskare luft kring min kropp. Linaa den damp med ett »ljung» ifrån skyn. Och vingen den smeker nu skogshorisontens bryn.

Refr.: Sätt fräs på vlnsehen...

## Fråga oss om flygning

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

H. W., Blomstermåla: Givetvis kan en modellflygare bli ansluten till KSAK. Han har tre möjligheter: 1) Han kan bli direktansluten genom att inbetala medlemsavgiften i KSAK 15:— kr. 2) Han kan genom att ansluta sig till en flygklubb i landet, som tillhör KSAK, bli ansluten. Härvid skall han erlagga den av vederbörande klubb fastställda medlemsavgiften. Klubben ifråga betalar sedan anslutningsavgiften till KSAK. Denna är för medlemmar över 18 år 2:— kr. och för medlemmar under 18 år 50 öre. 3) Han kan låta registrera sig som modellflygare i KSAK. Avgiften är härvid endast 1:— kr. per år.

Den sistnämnda möjligheten är den för en modellflygare absolut fördelaktigaste. Han har då möjlighet att få kostnadsfria byggsatser och får sig regelbundet tillsänt tidningen Modellflygaren som utges av FLYG och innehåller tävlingsregler, modellflygartiklar, meddelanden m. m. från KSAK.

Red.

**A.-B.**

## **JÄRNMONTERING**

MALMÖ

Tel. 72140



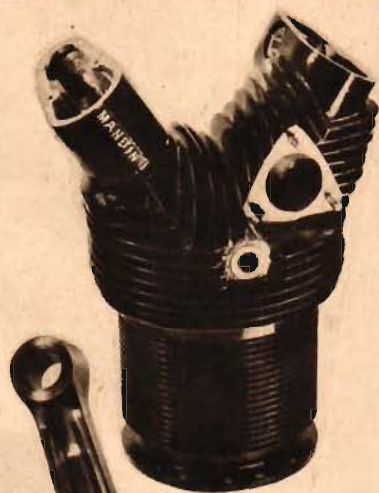
Utför på entreprenad:

**JÄRNKONSTRUKTIONER**

till

HUS-, INDUSTRI-, VÄG-

och VATTENBYGGNADER



Några av våra  
tillverkningar.

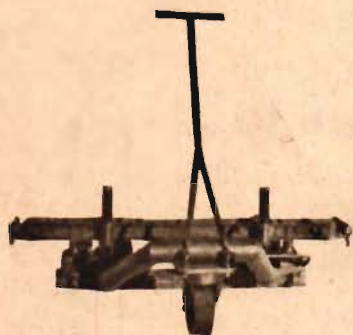
## **"MOTOR-MANDIN"**



Vi tillverka alla slag av flyg-  
motordetaljer.

Specialitet: Flygmotorrevide-  
ringar. Leverantörer till Flyg-  
vapnet och civila flygföretag.

**BRÖDERNA MANDINS MOTORVERKSTÄDER AB • NORRKÖPING**



Lyftvagn för flygplan

När det gäller

## **Transportkärror**

begär offert från



**SPECIALFABRIKEN**

DALA-JÄRNA



# **IRVIN**

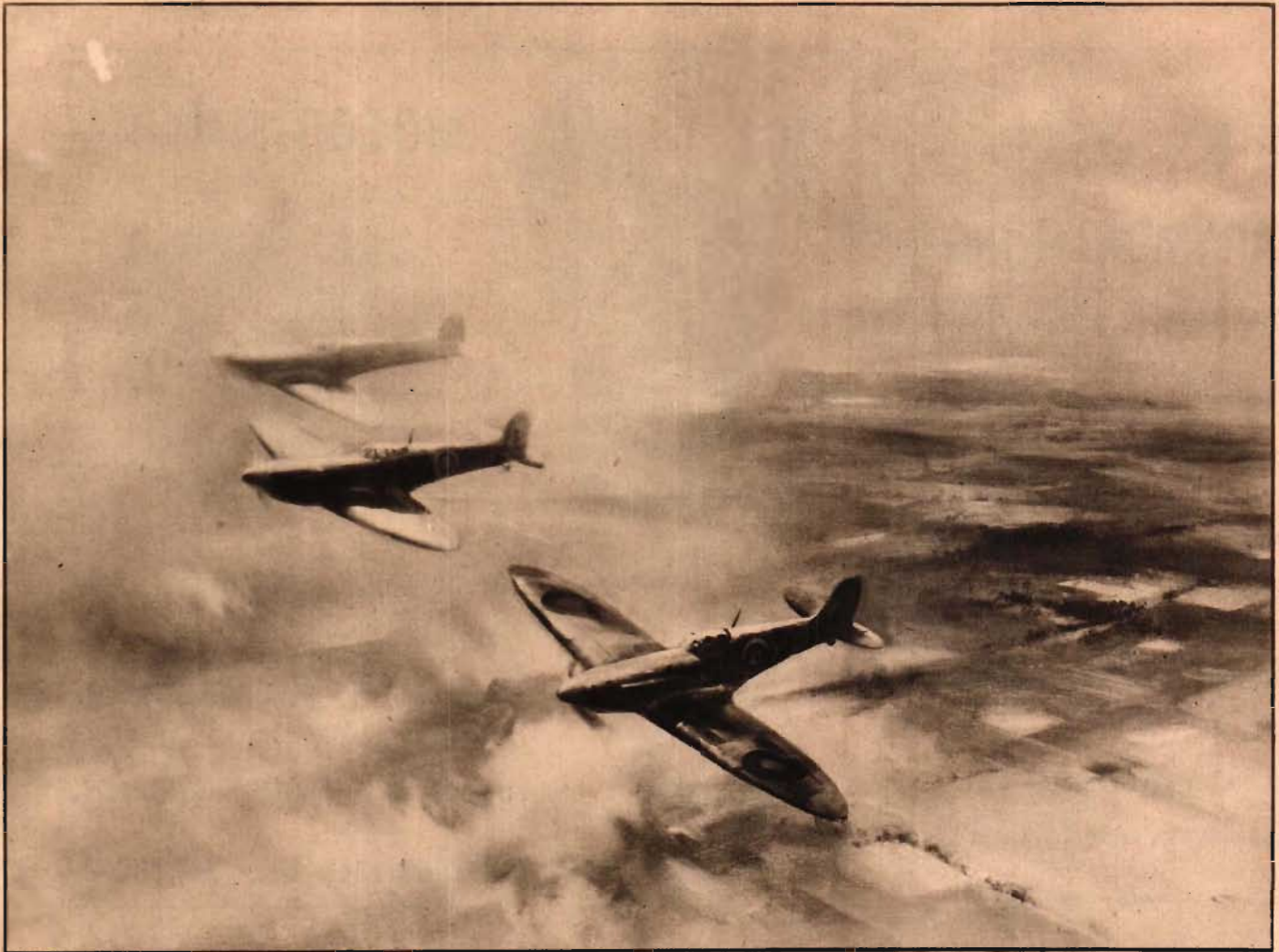
## **FALLSKÄRMEN**

## **IRVIN FALLSKÄRMSAKTIEBOLAG**

Kontor: Strandvägen 5 A • STOCKHOLM

Tel. 62 47 00

Telegr.-adr. Irvinchute



Vickers-Supermarine Spitfire (Rolls-Royce Merlin-motor) skördade lagrar tillsammans med Hawker Hurricane genom att "plocka ned" motståndarna i Slaget om Storbritannien. Senare versioner, beväpnade med kanoner, överskrida 644 km/tim och kunna stiga till luftstrider 13 000 m över marken.

## SNABBARE — SNABBARE — SNABBARE

Efter fem års krig äro brittiska jaktplan allttjämt luftens härskare varhelst de uppträda.

Den överlägsenhet, som Royal Air Force s divisioner visat först vid försaret av Storbritannien, sedan över utkanterna av fiendens territorium och i dag i en allmän offensiv på varje krigsskådeplats, är ett direkt resultat av den brittiska flygindustriens förutseende och oavbrutna forskning under en lång följd av år.

Framgångar i de internationella tävlingarna om Schneider-trofén, som Storbritannien vann för alltid 1931 efter tre segrar å rad, markerade vägen fram mot utvecklingen av de smäckra jaktflygplan, som vunno den allvarligare tävlingen över England 1940.

När ett brittiskt flygplan samma år överskred hastighetsgränsen 644 km/tim (400 engelska mil) och satte nytt världsrekord,

förebådades krigsflygets hastigheter av år 1939, vilka nu vida överträffats.

Uthållighet i förening med snabbhet visade en brittisk deltagare i tävlingen England—Australen 1934 prov på och slog samtliga sina medtävlare genom att flyga nästan halvvägs runt jorden på mindre än tre dygn. Direkta avkomlingar av detta tvåmotoriga monoplan överflyga efter behag fientliga länder, varvid deras vida överlägsna fart utgör försvar även mot det bästa fienden kan skicka upp i luften.

Kriget går vidare; forskning och teknisk utveckling fortskrida. Det program, som brittiska flygplan- och motorkonstruktörer för många år sedan uppställde för sig, uppenbaras dag för dag i officiella rapporter.

Ett lika fordrande program, fullföljt med samma beslutsamhet, kommer att tillgodose fredens krav.

## THE BRITISH AIRCRAFT INDUSTRY

ANNONSEN INFÖRD GENOM THE SOCIETY OF BRITISH AIRCRAFT CONSTRUCTORS - LONDON - ENGLAND



# Elyg

NORDENS STÖRSTA FLYGTIDNING

## LUFTENS LÄTTA KRYSSARE



Tiderna förändras och britterna med dem, fastän de stolta öborna ha namn om sig att vara världens mest konservativa folk. Denna roll har nu övertagits av oss svenskar, åtminstone i vissa avseenden att döma av vidstående notis. Man riktigt hajar till när man ser att britterna göra jämförelsen mellan sitt nyaste jaktbombsplan Hawker »Typhoon» och en lätt kryssare — tidigare ha de undvikit jämförelser mellan flotta och flyg, vilket är eller rättare sagt varit naturligt med hänsyn till både den brittiska flottans traditioner och ställning i landet och det brittiska folkets omvittnade konservatism. Men britterna ha också namn om sig att vara ett verklighetsbetonat folk, och de ha sett verkligheten på närmaste håll — man blir mera klarsynt då än när man ser på stort avstånd.

Med sina 8 raketprojektiler och 4 20 mm kanoner har »Typhoon» enligt detta officiella meddelande lika stor eldkraft som bredsida från en lätt kryssare. Det är lätt att räkna ut att en flottilj av sådana flygplan har samma eldkraft som 27 bredsidor från lätta kryssare, och man undrar om ett sådant fartyg får tid att skjuta så många bredsidor vid en strid fartyg mot fartyg. I varje fall kan kryssaren inte

### Nytt jaktplan har eldkraft som kryssare

**S** T.T. fr. Reuter. London, söndag. Storbritannien har nu ett bombjaktplan som går till anfall med 640 km:s fart och vars eldkraft är lika stor som en bredsida från en lätt kryssare. Denna jämförelse görs i dag i ett officiellt meddelande, vari ges nya detaljer om Typhoonplanet. Eldkraften åstadkommes genom avskjutande av åtta raketprojektiler, fyra under vardera vingen. Planet medför dessutom nära ett ton sprängbomber — en 500-kilobomb under vardera vingen. Det kan gå till störtbommanfall och sedan öppna en förödande eld med sina fyra 20-mm:s kanoner.

Notis i DAGENS NYHETER den 17 Juli 1944.  
Överst bombjaktplanet Hawker »Typhoon».

skjuta dessa bredsidor samtidigt och från alla håll mot samma mål.

Men jaktbombsplanet kan också medföra två 500 kg bomber, medan kryssarens tyngsta granater (15 cm) icke väga tiondelen så mycket som en bomb. Jaktbombsplanet har dödande verkan mot alla mål, även slagskepp, medan den lätta kryssaren är farlig endast för andra sådana fartyg eller lättare.

Det är emellertid icke bara eldkraften som avgör ett stridsmedels användbarhet och effektivitet. Farten spelar ofta en avgörande och alltid en stor roll. Den lätta kryssaren kan forcera upp farten till ungefär 60 km/t, medan jaktbombsplanets fart är 640 km/t.

Det kan betvivlas att en svensk lätt kryssare som uppträder i Östersjön under ett krig kan överföras till Nordsjön. Men en svensk flygflottilj kan insättas lika bra över båda dessa oss omgivande hav, vilket onekligen är en stor strategisk fördel.

Det ofördelaktiga är tyvärr, att vi inte ha motsvarigheten till britternas »Typhoon» men att vi i stället anstränga oss att få motsvarigheten till deras lätta kryssare, vilka tillkommit för tjänst på oceanerna. Vi ha inga oceaner — en »Typhoon» kan överflyga Östersjön på mindre än en halv timme.

W. K.



På den stora bilden här ovan tar sig två kadettpatruller samtidigt över Anksjön med gummibåtar eller simmande. Lägg märke till den välförståndige kadetten, som paddlande i sin patrulls ena gummibåt bogserar patrullens hela utrustning i den andra och får den absolut torr över. — På den lilla bilden t. h. blåses en gummibåt upp med munväder.

## FLYGKADETTER I KAMPHUMÖR



Patrull nr 2 kastar handgranat bättre än alla de andra...

Från FLYG:s utflugne G. Knutsson.

Hagshult, i juli.

I den glesa, rakstammade tallskogen strax norr om Värnamo intill Hagshults civila flygfält — reservlandningsfält på linjen Stockholm—Malmö — och alldeles vid stranden av den djupa lilla näckrosprydda Härån, ett litet biflöde till den större och betydligt berömdare Lagan, med vilken den dock framgångsrikt konkurrerar ifråga om krumbukter och slingerbultar mellan de småländska tuvorna och stenarna, på denna sviktande skogsmark hade Kungl. Flygkadettskolan tillfälligt slagit upp sina tiomanntält, sina långa verkstadstält och det lilla meterhöga enmanstält, där chefen själv, major Grels Næslund, kröp in och lade sig på kvällarna.

Det låter kanske dumt att tala om idyll i samband med militärläger men det kan inte hjälpas. Lägre vid Härån var en idyll. I det vägglösa köket stod söta ljuslockiga blåställskladda köksbiträden, ute på den litet sankna ängen fick den väl-pumpade fotbollen inte ett ögonblicks ro på fritiden och i Härån plaskade, dök och sam glada lössläppta ynglingar, när de inte tog fram polobollen eller dansade runt med de knallgula behändiga gummibåtarna. I ett hörn av gräsängen fick ett par enkla nedslagna plankor tjänstgöra som barr och räck för de spänstiga frisksportarnas handstanser och vid den litet dygiga åstranden utanför officerstältet löpte

spinnspönas revar ut med elegans eller ibland med rena rama »skatboet i vevhuset» som följd, medan draget envisades med att försöka rensa ån från näckrosor — en hopplös uppgift. Bakom officerstältet spelades det badminton eller krocket eller kastades pil.

Men, det arbetades och flögs också — på tjänstetiden. Och dråpliga strider utspelades på marken och i luften mellan reservkadettkursens över trettioåret spänstiga, vältränade och spaksugna ynglingar, vilka i vår bli e o fänrikar i flygvapnets reserv. Som avslutning på Hagshultsvistelsen hade flygkadettskolan nämligen ordnat en flygfälttävlan med en mängd verkligt aptretande moment. Hör här bara: avancerad flygning, förbandsflygning i 5-grupp och tidtabellflygning, cykelorientering, överskeppning över en sjö med hjälp av de medburna gummibåtarna (två per 5-6-mannapatrull), orienteringslöpning, handgranatkastning, punktorientering samt fältskjutning med pistol.

### Gossar som kan flyga

Men låt oss gå i ordning med frågorna. Det började med flygmomenten och som väntat blev det inte så stora skillnader



... organiserar skjutningen förnämligt med tre skyttar och två målpannare. Fr. h. kadetterna Lundström (patrullechef), Dahlström, Jacobsson, Boström och Lindh...

... forcerar i flygande fläng den här grunda Härån fram till andra skjutstationen och är segrare i hela flygfälttävlingen.

mellan de flygskickliga »örnungarna», när de tumlade om i sitt rätta, luftiga element. En del överraskningar bjöd dock t. ex. den avancerade flygningen på och det är nog inte omöjligt att åtminstone en av kadetterna kommer att få höjt betyg i flygning efter sin lugna, väl avvägda och symmerligen välkomponerade uppvisning i loopings, rollar, stående åtta, hjulning, topproll m. m. (Ja, jag kan ju inte lova någonting.) I tidtabellflygningen, som gick över en bana med bl a sjön Asunden vid Ulricehamn och ett vägskäl vid Målsryd nära Borås som kontrollpunkter, hade de två bästa endast 3 sekunders medelfel, varefter kom en kadett med 4, en med 5 etc. Den precisionen kan man inte klaga på.

Man kunde heller inte klaga på precisionen i förbandsflygningen, där sex olika 5-grupper dånade fram på 400 meters höjd över fältet med en rättning och platsställning, som sannerligen inte gjorde det lätt för domarna att få fram några större poängskillnader. Överledare var förste flygläraren, kapten Kjell Rasmusson, och han hade försökt att kombinera patrullerna så, att de skulle bli så jämna som möjligt. Han hade lyckats nästan över hövan men resultatet visade också, att denna reservkadettkurs är av lika hög som jämn standard.

I flygstationsmomentet sattes rekord, som ingen kunnat drömma om före tävlingen. Det gällde att rulla två bensinfat — det ena fullt det andra tomt — 100 meter fram till de väntande flygplanen, montera ihop pumparna och så pumpa 200 liter bensin över från det fulla till det tomma fatet och sedan detta var klart starta motorn, varvid besättningen skulle sitta fastspänd i planet. Idealtiden hade före tävlingen uppskattats till 10 à 15 minuter — segrande patrull hade göra 4 min 53 sek. Gissa om det jobbades vid pumparna!





Under flygmomentet i flygfälttävlingen har några av de för tillfället markbundna kadetterna grupperat sig i gräset framför en Sk 14:s högervinge. — Småbilderna överst visar fr. v. flygkadettskolechefen, major Grels Næslund, (sittande) och tävlingsledaren, förste flygläraren, kapten Kjell Rasmussen under tävlingen i avancerad flygning; den slinga av Härån där flyglärarna badade och spinnflskade; kapten Rasmussen och major Næslund tillsammans med den lycklige banläggaren, löjtnant Olof Stjernstedt (t. h.).

### Väldig strid i tassemarkerna

Andra dagens väldiga strid i tassemarkerna kring Hagshult gick på en strålande rolig och omväxlande bana, där det fanns rika möjligheter att göra bort sig. Kartan över trakten var nämligen ritad någon gång på 1870-talet och sedan dess har det skett en och annan lätt förändring i den småländska naturen. Torp har försvunnit, nya gårdar och nya vägar har tillkommit. Det gällde minsann att hela tiden hålla reda på var man var, ty det fanns som sagt goda möjligheter att göra felsteg i brådskan. På kartan gick en till synes hygglig basväg tvärs över skogen och fram till första kontrollen för cykelorienteringen men det var bara en patrull — blivande segrarna — som vågade välja den. De fem ångrade sig mycket snart, ty det fanns legio av grindar och långa stycken måste de bära cyklarna. De gav dock inte upp utan stretade på och så, belöningen kom i form av en klar seger med inte mindre än 13 minuter på de 18 km cykelåkning.

Överskeppningen över den lilla Anksjön blev nog dagens mest uppskattade moment. Det var ju nära 40 grader i solen och då har även vältränade flygkadetter rättighet att vara en smula svettiga, när de just avverkat bortåt två mil på smala, sandiga eller risiga skogsvägar och forcerat ett par himlahöga backar.

När Anksjön siktades åkte också överdragskläderna av med en fart. En av gummibåtarna fylldes till hälften med hjälp av en kolsyretub men en och en halv båt måste varje patrull egenmundigt blåsa upp. Kadetterna fick kinder som kyrkänglar och bröstet spändes ut à la Arne Anders-



Den svetttdrivande tankkloggen i full gång.

son, medan de gula gummihöljerna sakta blev allt sinnare.

Det var också intressant att se, hur de olika patrullerna organiserade överskeppningen. Varken kläder eller vapen fick blötas ned det minsta och alltsammans måste därför ligga i båtarna. I de flesta fall satte sig en kadett i varje gummibåt och tog till sig hälften av packningen samt paddlade iväg, medan de andra patrullmedlemmarna simmade bredvid. Klyftigast var dock den patrull, som använde den ena båten för packningen — den flöt högt och

Häråns enda gädda med sin överlyckliga tillfångatagare, löjtnant Olle Knutsson (nattbild).

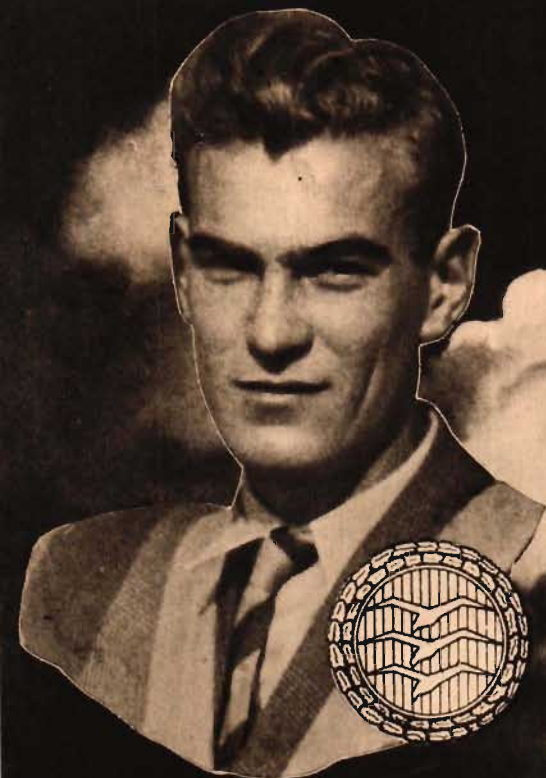
fint — medan en kadett i den andra båten bogserade lasten.

På andra stranden var det tillåtet att sätta i sig den medförda torrskaffningen och den ljuvliga blåbärssoppan, innan orienteringslöpningens 7,5 km fågelvägen började med dess två kontroller och mål, där handgranatkastningen omedelbart vidtog mot tre mål. Först gällde det att liggande med ena höften i marken slänga in tio handgranater genom ett fönstermål (1x1 m) på 10 meters avstånd och sedan att träffa två horisontella mål, 20 resp. 30 meter från kastplatsen. Sammanlagt kastades 30 handgranater och segrande patrull hade 15 träff.

Så följde punktorientering, där segrande lag hade 0 mm fel och näst bästa 1 mm, så nog visste de gossarna var någonstans mitt i villande skogen de befann sig. Sista grenen var fältskjutning med pistol — 30 skott mot en samling illistigt utsatta mål på Häråns höga stränder. Från första skjutstationen måste patrullerna vada över än till den andra stationen, men innan dess råkade de ut för diverse överraskningar i form av landminor etc, som decimerade

(Forts. på sid. 18.)





**SVERIGES  
FÖRSTA GULD-C  
BLEV FÄGERBLADS  
CUMULUSHISS  
GAV 8 M/SEK  
UPP TILL 5340 M**

Mel.: »Vi gå över dagstänkta».

Vår Stig är en tusan till Karl,  
fallera,  
som molnets bror med rätta  
kallats har, fallera.  
Och sorger har han lnga;  
när han högre kan sig svinga  
blir vi andra vid molnbasen  
kvar, fallera.

Han stiger till himmelens topp,  
fallera,  
men där så säger Våran Herre  
stopp, fallera:  
»Du får ej komma in än,  
kungen Alle har blivit din vän,  
vill ha sällskap med dig och din  
tropp, fallera.»

(PRO MILLE)

## MED 5 CM IS PÅ VINGARNA!

I ett par år har vi gått och väntat på det första svenska guld-C:et. Det kom tisdagen den 18 juli 1944 — ett segelflyghistoriskt datum!

Det första svenska guld-C:et erövrades av rätt man — av den som de flesta av oss önskade skulle få det först, chefen på Alleberg, allas vår Stig Fägerblad, den verkliga »molnets broder».

Stig startade kl 15.15 med en Weihe från Alleberg... men det är bäst att låta honom själv berätta. Nu måste först sägas att Fägerblad räknar nära släktskap med sina moln — han är i det närmaste lika tystlåten som de. Det går alltså inte att få ur honom någon dramatisk och medryckande skildring av den remarkabla flygningen. Men den som skriver dessa rader har tillräckligt mycket fantasi för att föreställa sig hur det gick till när det första svenska guld-C:et och ett nytt svenskt höjdrekor föddes. Här kommer alltså den lätt dramatiserade skildringen med Fägerblads egna fakta som stomme.

Vid middagstiden röjde cumulusmolnen en viss benägenhet att torna upp sig lite varstans och det blev till slut stort omöjligt t. o. m. för chefen själv att hålla flyglusten på mattan. Weihe drogs ut medan Stig gick efter sin gamla skinnjacka. Det låg spänning i luften...

När bogser-Mothen släpade upp Weihe var det mer än en som höll tummen för den bussige chefen. Han hade ju redan förra sommaren klarat sträckan för guld-C-märket och det behövdes ju »bara» 3 000 m höjdvinst för att han skulle bli lycklig bärrare av den förnämsta utmärkelsen för en segelflygare.

Kopplingen skedde på precis 330 m höjd. Stigningen var dålig, bara så där omkring 1½ m/sek. Så småningom drog sig

dock variometernålen upp till 4—5 m/sek. Nu började det bli roligt!

Över Gerumsberget dök han in i en mäktig cumulus på 1 100 m höjd. Men moln är kamrater som ibland får lust att skämta på ett vådligt sätt: 2 000 m stod höjdmätaren på då isbildningen satte in. Det blev kallare och kallare. Stig uppskattade temperaturen till — 9 å 10° C. Hagel piskade vingarna.

Att ge sig i första taget ligger emellertid inte för Fägerblad. När han kommit till 3 350 m fick han genom diset i molnkanten se ett annat moln, som lockade honom till sig med rika löften, d. v. s. god uppvind till svindlande höjder. Stig flög dit, dök in och presenterade sig. Det var en hederlig molngubbe han råkat ut för, visserligen lika kylig som den föregående — men löftet höll han: på 4 000 m höjd dansade variometervisaren upp till 8 m/sek. Hastighetsmätaren sade stopp tidigt och girindikatorn var på väg att strejka, den också. Den ena barografen hängde upp sig och skevrodden blev så gott som infrusna.

Isbildningen fortsatte och när Stig nådde topphöjden — 5 340 m — var islagret på vingarnas framkant 5 cm tjockt.

Ja, sedan var det bara att gå ner och söka reda på Alleberg. Hans flygning i moln hade varat omkring 45 min och det var riktigt skönt att se solen igen. På mellan 1 000 och 500 m höjd lossnade isen och gav sig i väg.

Landningen på Alleberg — ja, det är en särskild historia. Fägerblad är som sagt en tystlåten man... men det var han inte vid inflygningen och landningen. Han hojtade av glädje liksom kamraterna, som tog emot honom med stora famnen.

Sedan meteorolog Crone kontrollerat barogrammet kunde man fastslå att Fägerblads höjdvinst var 4 941 m, alltså guld-C-

höjden med bred marginal och nytt höjdrekor. När han landade togs han f. ö. emot av bl. a. löjtnant *Bengt Olow*, som segelflugit från Karlsborg. På vägen hade Olow uppnått 4 100 m höjd och fått en höjdvinst av 3 300 m. Han klarade emellertid guld-C-höjden redan i juni 1943 med 3 550 m höjdvinst, varför hans flygning till Alleberg endast var — en mycket god höjdflygning.

### Detroniserade mästaren glad

Vad säger då hittillsvarande innehavaren av svenska höjdrekor, civilingenjör *Ake Gävert* (höjdvinst 4 570 m, juni 1943) om Fägerblads flygning?

— Jag är enbart glad, säger han på FLYG:s förfrågan. Det är roligt att det blev just Stig som blev den förste guld-C-flygaren i Sverige. Han är ju vårt lands segelflygare nr 1. Angenämt att det börjar röra sig i höjden... Om jag tänker försöka slå rekordet? Nej, jag har tyvärr inte tid.

FLYG instämmer i hyllningskören till Fägerblads ära. Han är värd att vara den förste. Dessutom måste det sägas att han är en man med god smak: förra året avslutade han Allebergstävlingarna med att flyga till Ystad och klara sträckan för guld-C — i år inleder han tävlingarna genom att sätta nytt svenskt höjdrekor och klara guld-C-höjden! Det är väl en Ouvertyr som klingar skönt!

Och så väntar vi på bl. a. Olovs, Gäverts och Troives 30-mila flygningar och Svar-tengrens 3 000-metersflygning. Heja Sverige! Tyskland har 35 guld-C, Ungern 4, USA 3 samt Sydafrikanska unionen, Egypten, England, Frankrike och Jugoslavien vardera 1 guld-C. Och Sverige har Stigs... Må guld-rushens dagar komma till Norden!

*Pro Mille.*



# 20 meter från "HELVETESHUNDEN"

**FLYG:s LONDONKORRESPONDENT  
GUNNAR KRISTIANSSON  
SKILDRAR PERSONLIGT MÖTE MED  
TYSKA FLYGTORPEDEN**

LONDON, i juli.

Bomber över England heter ett litet häfte, i vilket det ges målande skildringar av den tyska »blitzen» mot de brittiska öarna 1940—41. Det är inte otroligt, att så småningom detta häfte får ett tillägg, betitlat »Flygbomber över södra England». Sedan några veckor tillbaka är nämligen södra delen av England åter i frontlinjen — dag som natt pågår denna nya offensiv, vilken visserligen inte på något vis kan jämföras med den riktiga »blitzen» för snart fyra år sedan men som inte desto mindre fått en nästan fredlig idyll att åter försvinna för krigets bistra allvar.

Det skall först som sist fastslås, att de tyska flygtorpederna inte — i den skala de nu sändas över — på något vis kunna få någon direkt inverkan på kriget och dess slutliga avgörande. Men de ha framkallat en personlig osäkerhetskänsla i de berörda områdena. Ingen vet var och när nästa bomb kommer — i tättbebyggt samhälle hör man dem som regel inte förrän just några sekunder innan nedslaget. Men det som framför allt fått engelsmännen att så innerligt hata denna nya form av krigföring är att flygtorpeden träffar så många rent civila mål i distrikt utan något som helst militärt värde.

Tyskarna måste också vara väl medvetna om detta, det är den bestämda uppfattningen hos »the man in the street». Och de måste också veta, att detta vapen i sin nuvarande skepnad saknar militärt värde av krigsavgörande betydelse. Avsikten med det nya vapnet kan därför endast vara att skapa terror, men, säger engelsmännen, »inte ens detta skall lyckas».

Jag har själv vid två olika tillfällen under resa i södra England varit nära nedslag av de tyska flygtorpederna — ena gången så nära som endast knappa 20 meter — och jag kan personligen intyga att det är ett synnerligen otrevligt vapen. Vid första tillfället befann jag mig lyckligtvis i en kraftigt konstruerad byggnad, så det enda obehag jag hade av den explosionen var att litet murbruk föll ner på halsen innanför skjortkragen samt att miljontals uppvirvlade dammkorn irriterade nysorganen.

## Öga mot öga med Döden

Andra gången stod jag däremot öga mot öga med Döden för några sekunder. Jag befann mig på en buss och skulle just stiga av, då jag kände det som en jättehand givit mig en knuff i ryggen och slungat mig utmed bussens mittelläng mot bakväggen. Halvt omtöcknad — jag slog nämligen huvudet i bussens bakvägg — försökte jag dock fortsätta min väg. På gatan runt omkring låg människor kring-spridda, blödande, hjälplösa. Tjugo meter längre fram såg jag ett chassi av vad som ett par minuter tidigare varit en buss. Hela karosseriet hade emellertid spårlost försvunnit — bussen hade varit denna flygtorpedes »militära» mål. Samma öde hade vederfarits en privatbil, som av den kraftiga explosionen vridits runt likt en skurtasa.

Alla som föll offer för denna bomb, dog som soldater. Men de var inte soldater, de bar inga vapen. De var vanliga fredliga civila.

Som flygtorpeden användes idag —

spridd måfåbombning över relativt stor målyta — förtjänar den inte att benämnas ett militärt vapen. Men kan den komma att bli det i ett framtida krig? Svaret härpå måste otvivelaktigt bli ja, när man givetvis kan vänta sig att detta vapen i likhet med stridsvagnen från förra världskriget, ytterligare utvecklats och använt mot koncentrerade mål med samma precision som dagens långskjutande artilleri, blir en slagkraftig »arm» i morgondagens flygvapen.

Rent tekniskt sett är flygtorpeden också ett prov på gott ingenjörsarbete. Men även om det lyckats tyskarna att konstruera vad som kan kallas för en luftens torped i detta ords verkliga betydelse, ha de ännu inte hunnit över experimentstadiet. Trots detta har man emellertid ej dragit sig för att insätta vapnet enbart i »vedergällningssyfte». Genom att själva erkänna detta faktum, har tyskarna också erkänt att de heller inte tillmätta flygbomben så som den nu användes något militärt värde.

Hur många flygtorpeder, som passerat engelska kusten, hur många som nedskjutits eller bringats att explodera i luften samt hur många som träffat olika mål i södra England är uppgifter, som ännu måste hållas hemligstämplade. Men en tidning — Daily Express — gjorde nyligen förmodan, att »bombtonnaget» i södra England under de första 14 dagarna sammanlagt inte var mer än vad som numera är standard i en enda tung RAF-raid. (Churchill meddelade den 6 juli, att ditills 2 754 lufttorpeder avskjutits mot England och därvid dödat 2 752 personer. Red.)

De första dagarna, innan det engelska  
(Forts. på sid. 14.)



En Boeing B-29 flygande tillsammans med en B-17G. Av bilden ser man direkt hur pass mycket större den nya »Superfortress» är än den »gamla flätningens».



## BOEING B-29 "SUPERFORTRESS"

Några exakta uppgifter om Boeing B-29 har icke publicerats efter de som återgavs i FLYG nr 5/44. I FLIGHT för den 6 juli finns dock några nyheter. Amerikanska källor beskriver B-29 såsom »bärande en större bombblast och flygande snabbare, längre och högre än något annat flygplan i världen». Detta var att vänta, säger FLIGHT. Med dess väldiga vingar med en spännvidd av mer än 42,98 m (141 fot); d v s exakt det mått som tidigare uppgivits, dess 4 st 18-cyl 2200 hk Wright »Cyclone»-motorer och dess rena aerodynamiska utformning skulle det vara ett misslyckande om den inte gjorde det. Inga ytterligare uppgifter om planets beväpning och bombblast har offentliggjorts men aktionsradien (troligen med maxbombblast) säges vara klart överlägsen B-17:s 1 127 km. Maxflygsträckan med 8 ton bomber fram till målet bör alltså vara ca: tre gånger så lång. Hastigheten säges vara väl över 483 km/t och tjänstetopphöjden över 10 000 m (enligt en annan källa

15 000 m). Beväpningen uppges bestå av en mängd (enligt en obekräftad uppgift 20 st) 12,7 och 20 mm akan.

B-29:s vinge karakteriseras av stort sidoförhållande och relativt tunn vingprofil. Den är känd som Boeing 117-vingen. Att den i hög grad bidrar till flygplanets goda prestanda kan inte betvivlas. Fenan är av samma modell som på B-17.

En anmärkningsvärd egenskap hos B-29 är att samtliga roder är så väl balanserade och aerodynamiskt utformade trots sin storlek att de lätt kan skötas manuellt utan hjälp av servomekanismer, varigenom föraren bättre »känner» planet i varje situation. B-29 är försedd med trehjulstätt med dubbla hjul på alla tre benen. Propellrarna är fyrbladiga Hamilton-Standard med en diameter på 5 m. Ett mycket svårt problem var att få tillräcklig kompression på stor höjd för de kraftiga motorerna. Lösningen blev dubbla uppsättningar turbokompressor.

## TVÅ ENGELSKA TANDEMPPLAN

En av FLYG:s finska läsare, Henrik Wohlström i Kronoby, har frågat vad det var för ett engelskt s k tandemplan med skjutande sexbladig propeller som »Helsingin Sanomat» publicerat bilder av. Vi kan upplysa om att det var fråga om ett projekt till marinjaktplan som George Miles, chefkonstruktör i Miles Aircraft, utarbetade 1941. Några data finnas icke tillgängliga och planet har inte heller byggts.

Däremot har Miles utvecklat sin idé med tandemplan och konstruerat två andra sådana typer, vilka verkligen kommit i luften. De två typerna, som syns på bilden här nedan, heter Miles M 35 och Miles M 39 B.

Miles M 35 utgjorde en förminskad skalmodell av det ursprungliga projektet från 1941 samt färdigbyggdes och flög för första gången 1942. Det är ett enmotorigt

## Ryska jaktflygplan

Den engelska tidskriften AERONAUTICS uppger i sitt aprilnummer, att den ryska flygplanproduktionen synes hindras av tvenne faktorer: bristen på högeffektmotorer samt kravet på snabbtillverkning.

Beträffande jaktplanet MIG-3, en utveckling av I-18 och I-20, uppges att det har hög vingbelastning (enligt tidigare uppgifter dock endast 187 kg/m<sup>2</sup>. Red:s anm.) och en maxhastighet på närmare 650 km/t (FLYG:s information: 628 km/t på 6 500 m och 410 km/t vid marken). När MIG-3 insattes för markbekämpning medfördes 6 st 7 kg 82 mm raketprojektiler. Beväpningen utgöres i övrigt av 1 st 20 eller 23 mm samt 2 st 13,3 mm akan eller — i vissa fall — 4 st 20 mm akan. (FLYG:s information: ursprungliga beväpningen 1 st fast 12,7 mm Beresina akan samt 2 st fasta 7,62 mm Schkass ksp, alla i kroppen. Senare utveckling hade 2-3 12,7 mm Beresina akan. MIG-3 kan i st f 6 raketprojektiler ta 2 st 50 kg bomber.) Denna flygplantyp är ryssarnas enda helmetall jaktflygplan. Landningshastigheten är hög (145 km/t. Red:s anm.) Det har begränsat användningsområde. (Motorn är en 1200 hk vätskekyld AM-35A eller en 1400 hk vätskekyld AM-37, flygvikt 3,3 ton och topphöjden över 12 000 m. Red:s anm.)

JAK-1 gör endast 565 km/t men är enligt AERONAUTICS ett populärt och lättmanövrerat jaktplan. Beväpningen består av 1 st 37 mm samt 2 st 13,3 mm akan.

LAGG-5 (LA-5) säges vara ett ypperligt jaktplan och en direkt motsvarighet till den tyska Focke-Wulf FW-190. Maxhastighet 650 km/t.



plan med motroterande, skjutande propellrar och lågt placerad, långt tillbakaskjutet huvudvinge med fenor och sidroder vid vingspetsarna. Stabilisatorn är fäst på kroppens översida och placerad långt fram omedelbart bakom förarsätet. Tung beväpning var avsedd att monteras i nosen.

Den tvåmotoriga M 39 B byggdes senare, har liksom M 35 huvudvingen långt bak men högt placerad och en konventionell central fena utom de två vingspetsfenorna samt dragande propellrar. Stabilisatorn är placerad under nosen.

Båda typerna befinna sig allttjämt på experimentstadiet.

Miles' två nya tandemplan. Överst den enmotoriga Miles M 35 med skjutande propeller och därunder den tvåmotoriga Miles M 39 B »Libellula».



# FLYGNytt

från ALLA

## FRONTER

### REAKTIONELLT



Översiktsritning av General Aircraft »Hamilcar» enligt FLIGHT. Spännvidd 33,53 m., längd 20,73 m. och höjd till kablnens översta topp 3,96 m. och till fenans spets 8 m.

— Från FLYG:s Londonkorresp. —

Flera av Amerikas främsta flygtekniker och testpiloter ägna sig på en mycket stor del av sin tid åt det nya reaktionsplanet, vilket sedan första prototypen provflögs undergått en serie ständiga förbättringar. Man kan lugnt påstå att det amerikanska intresset för reaktionsplanet är enormt, både inom militära kretsar och på flygtekniskt håll. Det verkar nära nog som en fantastisk kapplöpning med tiden, där målet är att hinna få det nya planet i stridslinjen, så att det får vara med om att besegra USA:s fiende numro ett — Japan.

Jag har fått några intressanta detaljer om hur den nuvarande reaktionsplansrushen började i Staterna. Det var den 4 september 1941, som Lawrence D. Bell fick ett telefonsamtal från Washington med uppmaning att dagen därpå delta i en militärkonferens, som skulle hållas i den amerikanske flyggeneralen H. H. Arnolds högkvarter.

Mr Bell begrep att det gällde något särskilt, och han hade gissat rätt. Vad han fick höra talas om var nämligen det brittiska reaktionsplan, som Whittle konstruerat.

General Arnold frågade Lawrence Bell, om hans bolag snarast möjligt kunde sätta igång med att bygga ett plan för Whittles reaktionsmotor. Det gällde emellertid att hemlighålla saken i det längsta, och därför fick ingenting nämnas till någon, som inte absolut var tvungen att få veta något.



Supermarine »Spitfire VIII» härövan är en tidigare version än IX:an men har troligen trots detta bättre prestanda som högjaktplan.

### MÅNGA NYA SPITFIREVERSIONER

Supermarine »Spitfire», det evigt unga jaktplanet, dyker ideligen upp i nya versioner. Knappt har man hunnit få några mer eller mindre halvkvädna visor om högjaktplanet »Spitfire IX» och läggjaktplanet »Spitfire XII», förrän Air Ministry offentliggör förekomsten även av »Spitfire» Mark VII, VIII och XI. Mark VII är liksom Mark XII avsedd för insats på relativt låg höjd, medan Mark VIII liksom Mark IX är ett typiskt högjaktplan. Mark XI är en obebäpnad spaningsversion med mycket stor flygsträcka. Det märkliga är att »Spitfire VIII» sannolikt har ännu bättre prestanda än »Spitfire IX» trots att det ursprungligen är en tidigare version. De huvudsakliga förbättringarna på Mark

VIII i förhållande till Mark IX är indragbart sporrhjul, spetsigare och »djupare» fena och en »ballonghuv» över förarsätet, medgivande betydligt förbättrad sikt bakåt. Samtliga exemplar av Mark VIII är försedda med »tropikluftintag», möjligen utvisande att de är avsedda för medelhavsfronten. Liksom Mark IX är Mark VIII utrustad med en Rolls-Royce »Merlin 61».

»Spitfire XI» användes huvudsakligen för fotospaning över långt avlägsna mål. Den är försedd med extra bränsletankar i vingarna, varvid den plats, som vapen och ammunitionsmagasin normalt upptar, utnyttjas. »Spitfire XI» säges kunna flyga till Berlin och uppehålla sig över målet 45 min innan den återvänder hem.

Detta tvingade Mr. Bell till att bygga en ny, hemlig fabrik i Buffalo — i själva verket utgjordes denna fabrik endast av några rymliga lagerlokaler. Det fanns plats för tre flygkroppar, men inte ens en van flygplansarbetare skulle tänka sig att dessa lokaler skulle tjäna som någon flygverkstad och monteringshall.

Under största sekretess gick en utvald, edsvuren stab arbetare och ingenjörer till verket med att bygga en amerikansk motsvarighet till Whittles brittiska upplaga, och i september 1942 ringde Mr. Bell upp sin cheftestpilot Bob Stanley för att för första gången inviga honom i hemligheterna kring det nya planet, man hållit på att bygga i ett års tid och som nu var klart att provflygas.

Kl 14 på slaget den 1 oktober 1942 lämnade Bells reaktionsplan marken för första gången och stannade i luften 30 minuter, innan det åter tog mark. Högsta höjd under denna första provflygning var 1200 m. En andra flygning gjordes samma dag, då Stanley gick upp till 3000 m. Dagen därefter flögs reaktionsplanet för första gången av en amerikansk officer, överste Lawrence C. Craig.

De resultat och erfarenheter, som upp-

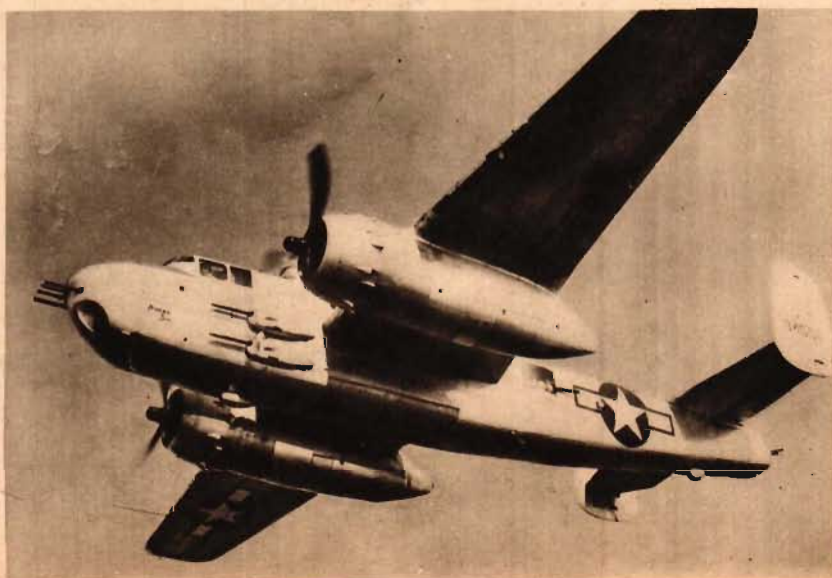
nåddes under dessa och senare provflygningar, äro givetvis strängt bevakade hemligheter. Men det framhålles dock, att även om farten var högre än man noterat med ett vanligt jaktplan, var den dock inte så svindlande som det försökts göra gällande på en del håll. Vilken än den verkliga maximifarten är, kan emellertid alla uppgifter om att den överstiger 1000 km/t vid planflykt bestämt dementeras.

Några exakta uppgifter om hur Bells reaktionsplan — typbeteckning P-59 — ser ut, har heller inte publicerats. Det enda man med bestämdhet vet är att maskinen är tvåmotorig. En amerikansk flygkorrespondent har därtill nämnt, att den är förvillande lik nya Douglas Havoc A-20. (Jämför uppgifterna i FLYG 14/44.)

I detta sammanhang kan det förtjänas påpekas, att framdrivning enligt reaktionsprincipen inte är något nytt påhitt — det har i själva verket brytt människors hjärnor sedan århundraden och århundraden tillbaka. Redan Alexander den store försökte således konstruera en reaktionsmotor. Men det är först i våra dagar, som problemet fått en tillfredsställande lösning.

G. Kristiansson.

En nytagen bild av B-25H »Mitchell» med en 75 mm. kanon och 14 st. 12,7 mm. akan. Dagens kanske mest fruktansvärda vapen i flygkriget både till lands och sjöss.



# KRIGETS FARLIGASTE UPPDRAG

## FLYGPLANFÖRSTÖRING

### PÅ MARKEN

Låganfallsbekämpningen av tyska flygbaser hör till de allra farligaste uppdrag, som tusentals amerikanska och engelska jaktflygare utför dessa dagar, skriver *Montague Lacey* i DAILY EXPRESS.

Eftersom Luftwaffe själv väljer de tillfällena, då det önskar komma upp och slåss, har de allierade jaktflygarna under de senaste fyra månaderna gått ned för att förstöra de tyska jaktplanen på marken. Betydligt över hundra tyska flygplan förstörs på detta sätt varje vecka.

### Hundratals kanoner

För att komma åt de fientliga flygplanen på avlägset belägna baser flyger »Typhoons», »Thunderbolts», »Mustangs» och »Lightnings» hundratals kilometer över fientligt territorium, ständigt hotade av hundratals markkanoners järnnäve. En del av dessa kanoner har en skotthöjd på ända upp till 12 000 meter medan andra skjuter korseld just ovanför sädesfälten och trädtopparna. Men även vanliga gevärs och lätta kulsprutor spy ut sin eld mot dessa markmålsbekämpare.

Låganfallsjaktplanet dånar nedåt och su-

sar förbi med upp till 725 kilometers fart. Det flyger kanske på bara tre meters höjd över marken och föraren måste ha ögonen vidöppna för att se vad som händer på flygfältet, upptäcka hus som står i vägen men också hålla sig undan för kamraternas flygplan, vilka liksom knivar skär igenom dammolnen, röken och eldslågorna från de brinnande fiendeplanen på marken. På dessa låganfallsuppdrag har fler jaktflygaress i åttonde och nionde amerikanska flygkårerna förlorats än på några andra uppdrag.

Den fruktansvärda hastigheten skyddar låganfallsflygaren under anfallets början. Så länge han håller sig på låg höjd i skydd av skog och kullar utgör han ett nästan oträffbart mål men när han skall vända tillbaka hem igen måste han gå upp på höjd för att få orienteringsmärken.

I samma ögonblick, som han sticker upp nosen, blir han sårbar precis som en boxare, som går ur en clinch. Medan han stiger, sjunker naturligtvis hans hastighet. Hans undanmanövrer — alla de trick som gör honom till ett dåligt mål — blir inskränkta och han känner sig precis som han också i verkligheten är — som en lerduva mitt i gapet på luftvärnet.

Därtill kommer att varje fientligt jaktplan, som han möter på hemvägen, alldeles säkert ligger högre än han själv. Och höjd kan förvandlas i extra fart genom dykning.

Låganfall mot på marken väl dolda fientliga flygplan utgör nu (det skrevs da-

garna före invasionen) en väsentlig del i luftoffensiven. Den började omkring den 1 mars och under denna månad förstördes 151 tyska flygplan på marken. Under april steg siffran till över 500 och har sedan dess ökat undan för undan.

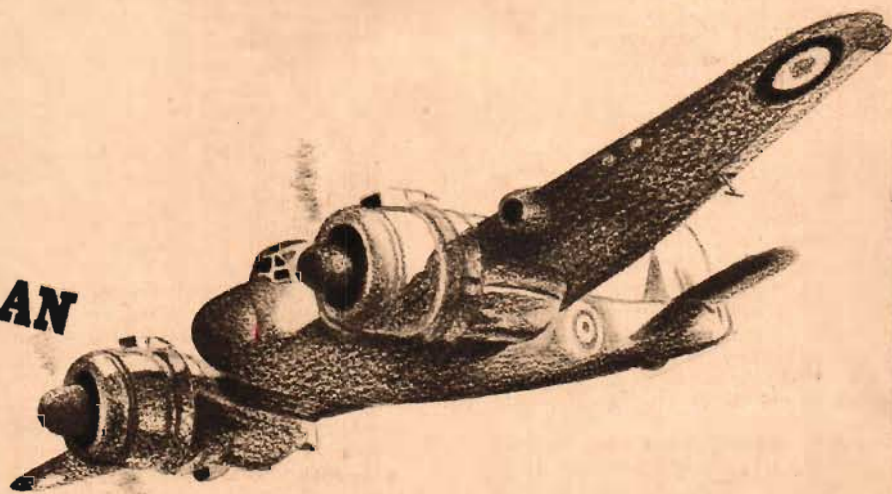
### Noggrann kontroll

Om inte ett plan på marken exploderar eller skjutes i brand rapporterar föraren det endast såsom skadat — inte förstört. Varje förarens uppgifter jämförs noggrant med andra förarens iakttagelser. Kameror är inmonterade i vingen på varje låganfallsplan och synkroniserade med kanoner och kulsprutor, varigenom man får extra möjlighet att kontrollera förarens rapport. Slutligen följer fotograferingsspaningsplan efter varje låganfall och fotograferar de angripna flygfälten, varigenom ytterligare kontroll erhålles.

På de allierade jaktflygarnas »rekordlistor» skiljer man mycket noga på fientliga flygplan nedskjutna under luftstrid och sådana som förstörts på marken. Detta gör det möjligt att i varje ögonblick kontrollera, hur en jaktflygare fått sina »skalper».

Observera att det var tyskarna, som gav de allierade idén att döpa låganfallsföretagen till »strafing», när de började med låganfall för trettio år sedan under första världskriget. »Strafe», som tyskarna då kallade det, är helt enkelt det tyska ordet för straff.

**CIVIL- &  
KRIGSFlygplan**  
KONSTRUERADE OCH  
BYGGDA AV EN  
PIONJÄRORGANISATION INOM  
DEN BRITTISKA FLYGINDUSTRIN



*Bristol*

THE BRISTOL AEROPLANE COMPANY LTD · BRISTOL · ENGLAND



En nytagen bild av den imponerande »superflätningen» Boeing B-29. Se närmare sid. 10. Berget i bakgrunden är inte Fujiama.

# KRIGET I LUFTEN

Av AVIATOR

I Västeuropa gick början av juli under i stort sett resultatlösa allierade försök att stöta ut ur brohuvudet och rulla upp det tyska försvaret öster därom. Vägen till Le Havre och Paris hölls allttjämt stängd av det sega tyska försvaret. Å andra sidan föreföll det nu som om de allierade hade största offensivkraften, framför allt tack vare herraväldet i luften, varför det icke längre var fråga om att de skulle bli drivna tillbaka i havet.

Det taktiska understödet åt offensiven var så rutinmässigt att underrättelserna därom voro sparsamma. En antydning om flygverksamhetens omfattning erhålles av uppgiften att väderleksförhållandena den 30/6 begränsade flygning så mycket, att ett bottenrekord sedan invasionsdagen nåddes med »endast» 3 000 starter. Intensiteten uppnås bl a genom att flygplanen ofta få flyga flera gånger om dagen. I det taktiska flygvapnet hade markpersonalen därför i juni 80—100 timmars arbetsvecka. Den 6/7 utkämpades de dittills största luftstriderna i brohuvudet, varvid de allierade uppgåvo 75 tyska plan nedskjutna. Den 11/7 ingrepp enligt tysk uppgift 1 400 bombplan och 2 500 bombjaktplan med »rollende Angriffe» mot tyska försvarsställningar, samtidigt med artilleriet. 47 stridsvagnar förstördes av flygbomber och raketprojektiler denna dag. Att framstegen till lands likväl icke blivit större kan endast tillskrivas teknikens och taktikens framsteg i fråga om markförsvarets utbyggnad.

Bekämpningen av kommunikationer och flygplatser fortsatte. Tyska fångar uppgåvos ha sagt att det tagit dem 5 dagars tågresa från Ryssland till Tyskland, men 20 dagar från Tyskland till fronten i Normandie till följd av järnvägsnätets tillstånd. Sedan Seine nedanför Paris blivit i det närmaste omöjlig att komma över, flyttade brobekämpningen över till Loirelinjen. Det tyska jaktflyget kunde nu icke längre baseras närmare fronten än i Paristrakten, d v s alltför långt bort för varvsamt ingripande över brohuvudet.

Taktiskt understöd åt trupper på slagfältet ordnas nu ofta som »droskstation», varvid jaktbombförband ligga i beredskapsläge i luften och vänta på beställning från

marktrupp, som möter motstånd. »Framkörningen» tar stundom endast några minuter.

Attonde flygkårens huvuduppgift var anfall mot oljemål, d v s fabriker för tillverkning av syntetisk olja och raffinaderier för naturlig olja jämte drivmedelsupplag. Man måste erkänna, att kampen mot den tyska oljeförsörjningen tidigare icke lett till avsett resultat. Sannolikt försöker man nu att skärpa kampen, sedan skyttelbombningen gjort det möjligt att komma åt även avlägsna mål. Från väster anfölls oljemål i Sachsen den 6/7 i stor skala. Det var tydligt att tyskarna ansågo försvaret av dessa mål i hemorten viktigare än fronten, ty jaktmotståndet var betydande och luftstriderna stora; 6/7—7/7 fälldes enligt tysk uppgift 144 fyrmotoriga bombplan. Några dagar senare började en serie storanfall mot München under dager, varvid på 3 dagar fälldes 5 000 ton bomber. Enligt tysk uppgift förstördes flera av stadens berömda museer.

Det i förra översikten nämnda bombförband, som landat i Ryssland återvända via Italien och hade därmed fullföljt den första triangelturen, under vilken olje- och järnvägsanfallits på varje delsträcka.

Bomber Command användes främst för anfall på robotarnas startbanor. Trots dessa anfall och beskjutning av raketprojektiler fortsatte emellertid dessa lufttorpeder att beskjuta England. Man kunde dock konstatera ombasering längre inåt land i Frankrike samt norrut till belgiska kusten. Den 12/7, alltså efter 4 veckor, ansåg man att 4 000 robotar sänts iväg. Beträffande verkan förklarade Churchill att på tre veckor 2 752 personer dödats och 8 000 sårats, vilket innebär betydligt mindre förluster för civilbefolkningen än vintern 1940—41. Svårigheten att lokalisera och träffa startbanor eller upplag var påtaglig; sedan årsskiftet hade 50 000 ton bomber fällts mot robotbaser. Ett av robotarnas viktigaste resultat är att stora delar av Bomber Command bindas och hindras anfalla andra mål. På brittiskt håll uppskattades den tyska tillverkningen till 1 500 robotar i månaden. Kunna dessa verkligen, trots kommunikationsbekymren, föras fram till fron-

ten, räcka de för en ständig störningseld av 50 om dagen, vilket visserligen kan vara obehagligt men icke kan påverka krigets gång. Det är att märka att nedskjutning av lufttorpeder — i motsats till vanliga flygplan — icke har någon inverkan på de fortsatta anfällen, eftersom avsändaren aldrig räknat med att få tillbaka någon del av anfallsstyrkan. Det troligaste är dock att, sedan huvuddelen av den upplagrade ammunitionen förbrukats, frekvensen kommer att nedgå betydligt under den hittillsvarande, som motsvarar omkring 150 om dagen (en var 10:e minut). Premiäpriset för en livförsäkring mot robotrisk hos Lloyds i London motsvarar nu en chans på 60 000.

Juni slog som väntat alla rekord i fråga om fällda bombmängder. Endast under invasionens första vecka fälldes 94 000 ton bomber under 60 000 flygningar med alla flygslag och mot en förlust av 470 flygplan. Under hela månaden fälldes amerikanska 59 000 ton och britterna 56 000. Förlusterna äro ännu icke fullt publicerade, de uppskattas av tyskarna till 1 655 plan under första invasionsmånaden, även denna siffra är i förhållande till insatsen låg i jämförelse med tidigare.

Enligt amerikansk statistik har det strategiska flygvapnet i Europa (England och Italien) på sex månader fällt 266 000 ton bomber i 250 000 flygningar med alla flygslag (1 400 om dagen) mot en förlust av 2 350 bombplan och 1 150 jaktplan samt skjutit ned 7 600 tyska jaktplan. Den sistnämnda siffran är i förhållande till tyska flygvapnets resurser orimligt hög. Bombplanförlusterna innebära en relativ förbättring med 100 % i förhållandena till tidigare.

Enligt tysk uppgift nådde den ledande jaktflygaren på västfronten, överstelöjtnant Priller, 102 luftsegrar. Ungefär samtidigt sköt den brittiske överstelöjtnanten Johnson ned sitt 33:e fiendliga plan och blev därmed RAF:s ledande jaktflygare. Den stora skillnaden i rekordresultaten kan förklaras dels med bättre personaltillgång och kortare tidsperioder »i linjen» för de brittiska flygarna, dels kanske också med hårdare bestämmelser för tillgodoräknande av en seger i RAF. (Forts. nästa sid.)

På östfronten stodo de stora ryska offensiverna i riktningarna Riga och Ostpreussen icke att hejda utan fortsatte snöskredsartat. Tyskarna framhålla att ryssarna äro överväldigande överlägsna i luften och undvika alltjämt i motsats till förr att meddela antal nedskjutna ryska plan. Ryssarna framhöllö att framryckningen på marken ofta gick så fort, att jaktbaserna icke hunno flyttas fram i samma takt och så att bombplanen stundom måste få ändrade order om målområden efter sedan de startat, för att icke anfalla egna trupper. I mitten på månaden startades en ny offensiv i Galizien. På de finska fronterna var motståndet kärvt. Tyskt och finskt flyg bekämpade fienden både i luften och på marken icke utan framgång.

Den ledande tyske jaktflygaren på östfronten, löjtnant Hartmann, uppgavs ha nått 266 luftsegrar.

I Italien närmade sig de allierade Livorno, Florens och Ancona. Underrättelserna om den taktiska flygverksamheten voro sparsamma; den förutvarande chefen för RAF:s taktiska flyg där, general Broadhurst, hade liksom flertalet beprövade chefer från 1943 års framgångsrika fälttåg i Medelhavet flyttat över till västfronten som chef för jaktförbanden i Normandie.

De tunga bombförbanden anfölo främst oljemål i Rumänien, Ungern och Österrike samt förbindelser i södra Frankrike. Ett företag utsträcktes till de hittills orörda industrierna i Oberschlesien, 1 100 km från Foggia.

Fallskärmsstrupper för partisankrig landsätts nu regelbundet i södra Frankrike.

I Fjärran Östern upphörde japanernas motstånd på Saipan. Den amerikanska framstötten och baserövringen i Marianerna hade då enligt amerikansk uppgift på en månad kostat japanerna 767 flygplan och 32 fartyg, därav 2 hangarfartyg, mot 157 amerikanska hangarfartygsplan nedskjutna samt 2 hangarfartyg och ett slagskepp skadade.

Från produktionsfronten omtalades att Ford i Willow Run nu levererat 5 000 Liberatorplan och att leveranshastigheten nu var en sådan i timmen. Samtidigt meddelades att elevantalet i flygutbildningen vid marinflygvapnet i USA nu skall minskas till en tredjedel av det tidigare — ett tecken på att ersättningsväsendet nu kulmine-

rat och att man riktar in sig mera på att vidmakthålla än att ytterligare utöka flygvapnet. Denna förändring återverkar dock icke förrän tidigast om 1½ år, då de som börja flyga i år äro frontdugliga. Intill dess fortgår utsvällningen med hjälp av de stora kullar, som redan äro under utbildning. Ett tecken i samma riktning var att kanadensiska flygvapnets personalrekrytering, ett av RAF:s viktigaste tillflöden, inställts t v under tre månader till följd av minskat ersättningsbehov. 17/7 1944.

## TYSKA FLYGTORPEDEN

(Forts. fr. sid. 9.)

försvaret riktigt kom underfund med flygtorpedernas karaktär och svagheter, torde en strörre procent ha passerat genom den ordinarie flygspärren vid kusten. Men nu nedskjutas ett mycket stort antal av dessa vingade projektiler, innan de nå bebyggda centra inåt land. Jaktflyg och luftvärn ha härvidlag etablerat ett mycket intimt samarbete.

Bl a är det nya engelska jaktplanet Hawker »Tempest» — jämsides med »Mustang» och »Thunderbolt» — i livlig aktion mot flygbomberna om dagen, medan »Mosquito»-plan är verksamma nattetid. Det var också en »Mosquito», som svarade för första nedskjutningen av en flygtorped.

### Sex olika variationer

Hittills har man identifierat sex olika versioner av den tyska flygtorpeden: 1) En med vinge, som baktill avsmalnar i rak linje (spännvidden är 4,8 m); 2) En med jämbred, rektangulär vinge (spännvidd c:a 5,4 m); 3) En med jämbred, rektangulär vinge i likhet med typ 2. Vingen är emellertid längre, vilket ger bättre glidvinkel (spännvidd 6,9 m); 4) denna typ är avsevärt större än föregående och påminner också i högre grad om ett vanligt flygplan (spännvidd c:a 9 m); 5) Denna typ har vinge, som i böjd linje avsmalnar utåt vingspetsen (spännvidd 4,8—5,4 m); 6) Denna typ, slutligen, har i stället för sprängladdning ett flertal brandbomber. Uppgifterna om de två sistnämnda typerna är ännu vaga, och vad typ 6 beträffar

grundar sig vetskapen om dess existens på vad som meddelats i tyska radion.

Framdrivningen sker enligt reaktionsprincipen, och flygtorpeden är alltså det första »flygplan» i operation med reaktionsmotor. Eftersom motorns livslängd är begränsad till en halvtimme, har särskild vikt lagts vid att göra denna så enkel men samtidigt så effektiv som möjligt. Tyskarna har onekligen lyckats väl i denna uppgift. Motoraggregatet inneslutes i en 3,5 m lång stältub, i vars främre ända det finns ett gallerföretsett luftintag. Bakom luftintaget finns ett flertal metallskivor, vilka tillåter luftström blott i en riktning, rakt motsatt flygriktningen.

Bränsle insprutas i stältubens explosionsrum, där också uppblandningen med luft sker. Gasblandningen antändes sedan medelst ett tändstift, och en kraftig explosion blir följden. Ovannämnda metallskivor hindra den exploderande gasblandningen att strömma ut genom luftintaget, och i stället tvingas den att expandera bakåt genom stältubens smalare del. Följden blir att flygtorpeden erhåller en raketliknande stöt framåt.

Så snart övertrycket inne i stältuben försvinner, öppnas metallskivorna för luftintaget på nytt — ny luft strömmar in, blandas med bensen och antändes med ny explosion och »knuff» framåt som resultat.

(Forts. på sid. 19.)

# GÖTEBORGS TEKNISKA INSTITUT

STORGAT. 17, GÖTEBORG, TEL. 13 48 82, 13 45 19  
INSPEKTÖR: PROFESSOR ANDERS LINDBLAD

*Ingenjörskurser*

Studietid: 2 1/2 år från folkskola, 2 år m. realexamen, 1 1/2 år med studentexamen.

Ingenjörskurser inom: HUSBYGGNADSTEKNIK och VÄG- & VATTENBYGGNADSKONST, KEMI & KEMISK TEKNOLOGI, MOTOR- & MASKINTEKNIK med VÄRME-, VENTILATIONS- & SANITETSTEKNIK eller AUTOMOBIL- & FLYGTEKNIK, ELEKTROTEKNIK (med realexamen o. praktik kan Kungl. Kommerskollegii teoretiska kompetensbevis för A-behörighet erhållas).

Kortare kurser: Byggmästarekurs, vägmästarekurs, elektroteknisk och motor- & maskinteknisk diplomkurs, elektrisk installatörskurs (Kungl. Kommerskollegii teoretiska kompetensbevis för B-behörighet kan erhållas), fackkurser för studenter och likställda. Dessa kurser på 4 månader. Dessutom maskinmästarekurs på 8 månader. Laboratorier av internationella mått. Begär program.

**NYA KURSER BÖRJA  
DEN 21 AUGUSTI**

Expeditionen öppen kl. 9 — 17, lördagar 9 — 13, tidagar och fredagar dessutom kl. 18 — 18.45.

## TEKNISKA INSTITUTET

Dag- och Aftonskolor. NYBROGATAN 8 Stockholm.

Tel. 61 65 14, 61 65 15, 61 65 16, 65 15 13. Exp.-tid 9—16, 19—20.

Studieråd: Professor Wolmar Fellenius. Rektor: Civiling. Gustaf Goldkuhl.

Verkm.- o. ingenjörskurserna börj. inom samtl. fackavd. 21 aug. Anm. dagl.

## STOCKHOLMS TEKNISKA INSTITUT

DAG- & AFTONSKOLOR CENTRUM KUNGSGATAN 32

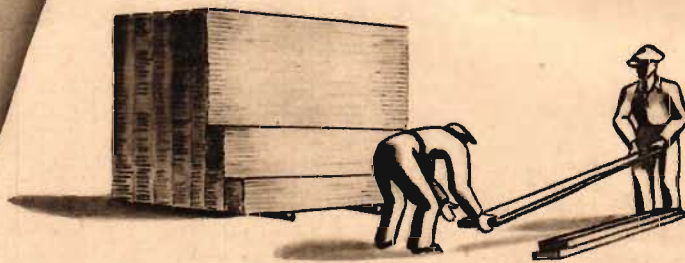
Sveriges största enskilda tekniska läroanstalt

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

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

E. WALTER HOLMSTEDT, Civilingenjör, Rektor.

## Av 178 plankor godkändes endast 2



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

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

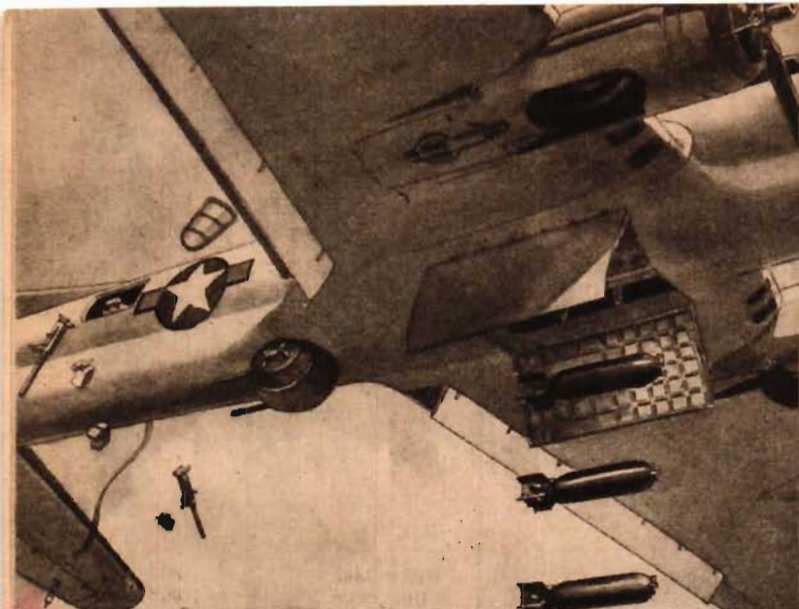
Därpå företages olika tryck- och dragprov och på basis av resultaten bestämmas just denna plankas hållfasthetsvärde. Den förses därefter med en nummerbeteckning och registreras i liggare. Samma förfarande sker med alla plankor, varför varje bit, som sedan kommer till användning, är försedd med data angående hållfasthet. När freden kommer måste Ni ha Er "kärra" i toppform. Gå in för det redan nu. Skriv eller ring till oss för alla upplysningar.

# SKANDINAVISKA AERO AB

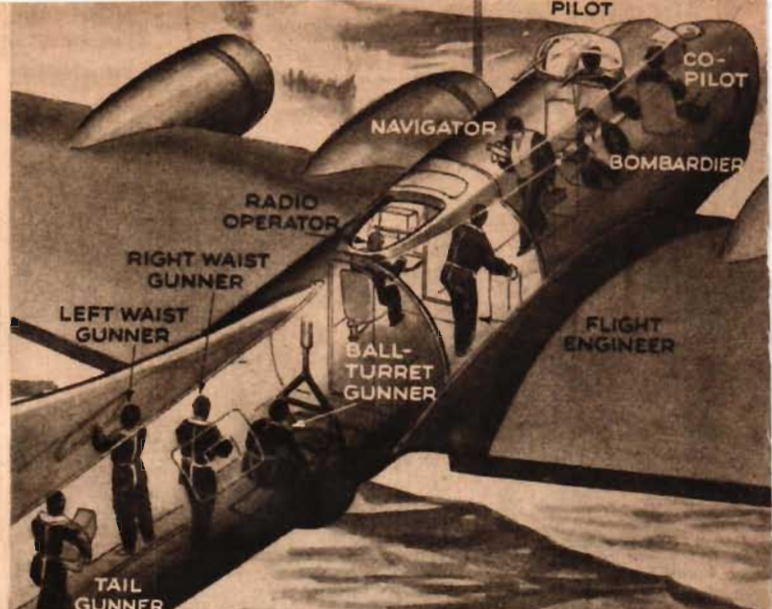
Tel. 1054

NORRTÄLJE

Tel. 1054



**BOMBERNA FÄLLAS** och besättningen kastar ut allt löst ombord — ammunition, kulsprutor m. m., som vid landningen på vattnet kan tänkas fara omkring inne i flygkroppen och vålla skador. Bombluckorna stängas så att planet blir så vattentätt som möjligt.



**KRASCHPLATSERNA INTAS.** Besättningen beger sig till radlorummet. Kabin-taket över radlorummet har också kastats ut för att möjliggöra för besättningen att snabbt komma ur det sjunkande flygplanet efter nödlandningen. Endast förare och andreppilot stannar kvar på sina ursprungliga platser.

## EN "FLYGANDE FÄSTNING"

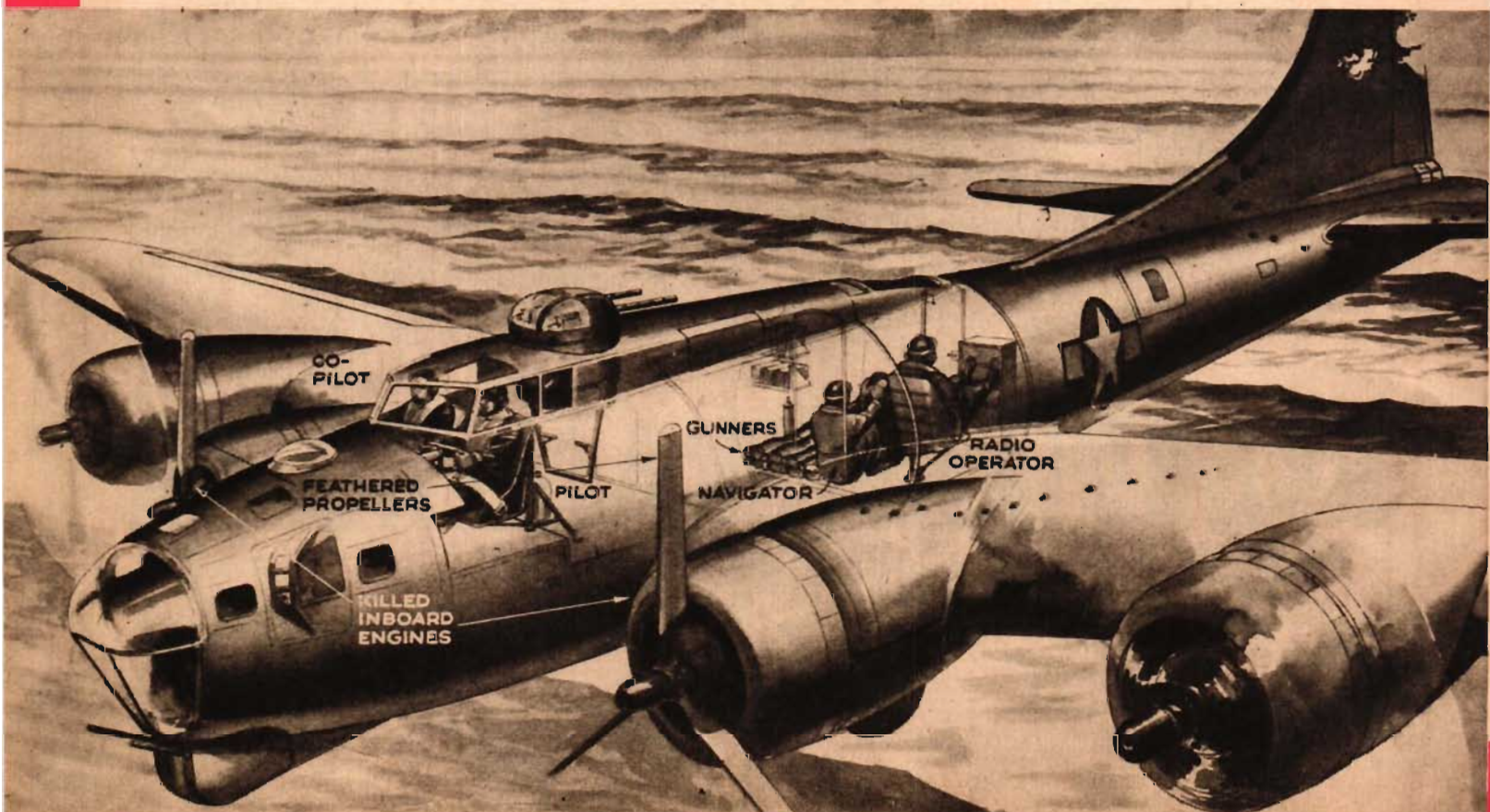
*A*tt komma ur ett »döende» bombplan över land är ju ingen svårighet, det är bara att öppna luckorna och hoppa ut. Men om man befinner sig över havet, så är det inte lika enkelt. Det är klart att man kan hoppa, men i så fall blir besättningen spridd över ett stort vattenområde och det blir svårt att samla dem och organisera det egna räddningsarbetet. Istället för att använda fallskärmarna begagnar man också den anbefallda metoden att nödlanda med flygplanet på vattnet. Det kallas »ditchning» på amerikanska och uttrycket kommer av »ditch», som betyder dike.

**PLANET NÄRMAR SIG VATTNET** och besättningen har intagit kraschplatserna. De två innermotorerna ha stoppats och propellrarna flöjats, varigenom planet får låg landningshastighet (ca 150 km/t), medan motoreffekten fortfarande är

tillräcklig för kontrollerad landning. Man får inte vänta för länge med att besluta sig för »ditchning», ty det måste finnas tillräckligt med bränsle kvar för att flyga planet ända ned till vattenytan. Över den smala Engelska kanalen kan ett sådant be-

*På detta uppslag visas i sex bilder, hur det går till att »dika» en »Flygande fästning» utan större skador på planet eller besättningen. Det fordras skickliga förare för att genomföra en »ditchning» perfekt och besättningen måste i förväg vara väl-drillad och veta precis, vad den har att göra. Efter buklandningen på vattnet flyter flygplanet tillräckligt länge för att besättningen skall hinna ta sig ut och gå över i de medförda gummibåtarna. En vältränad besättning klarar hela proceduren på 40 sekunder. Bilderna visar den av amerikanska arméflygvapnets flygsäkerhetsavdelning utarbetade »ditchmetoden».*

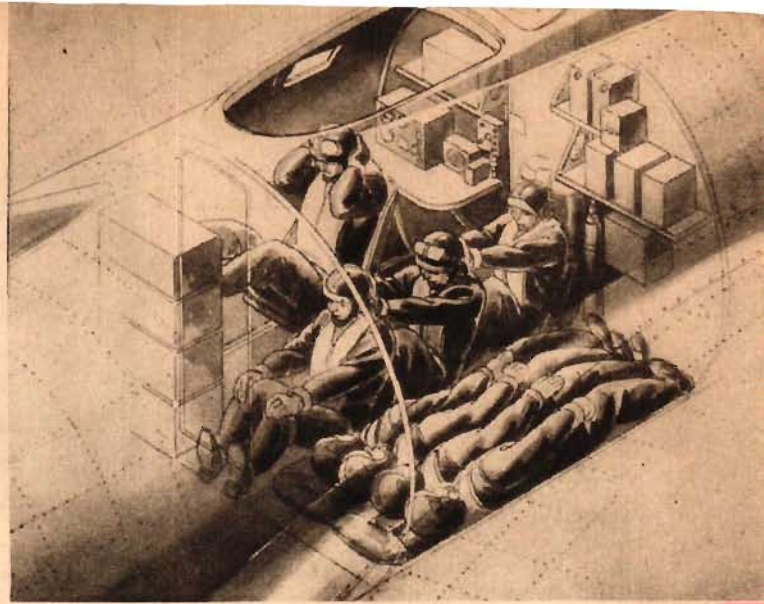
slut vara nog så delikat, eftersom man lätt frestas att ta även minimala chanser att ta sig fram till någon av flygbaserna närmast kusten. Kraschlandning utan motorhjälp går å andra sidan ej utan svåra skador.







PLANET GÅR NED I EN VÄGDAL och föraren håller upp planets nos, så att stjärten skall ta vatten först. Fönsterrutan t. v. har redan dragits åt sidan för att hindra att den blir fastklämd vid kraschlandningen.



BESÄTTNINGEN HOPPACKAD I radlrummet i avvaktan på kraschen. Fyra ligger tätt tillsammans med fötterna mot främre vingbalkfästet medan tre sitta i tandem och stödja varandras huvuden.

# NÖDLANDAR PÅ VATTNET

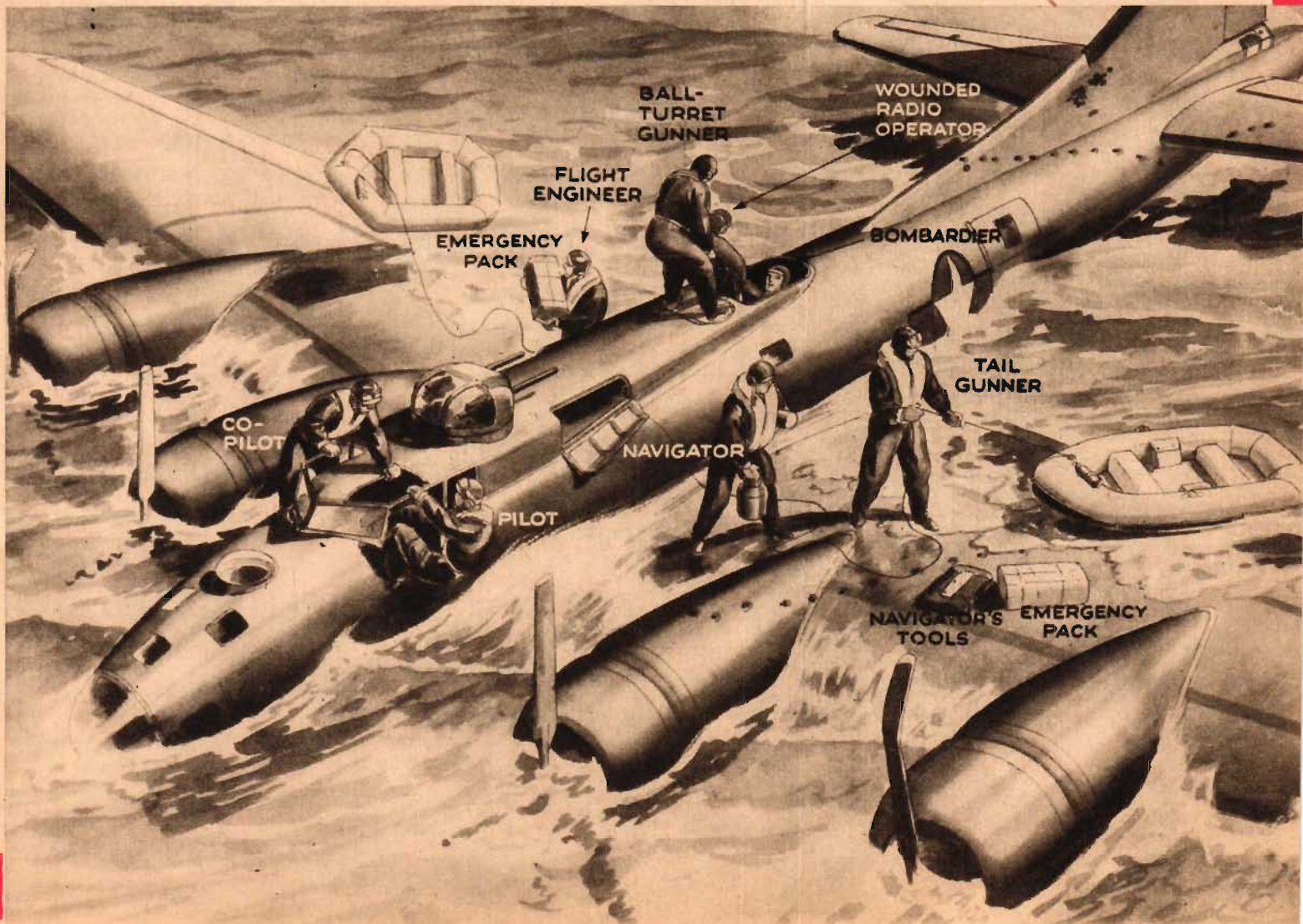
(ORDLISTA: tall gunner = akterskytt, left resp. right waist gunner = vänster resp. höger midjeskytt, radio operator = radiosignalist, ball-turret gunner = skytt i nedre tornet, flight engineer = färdmekaniker, navigator = navigatör, bombardier = bombfällare, pilot = förare, co-pilot = andretpilot,

feathered propellers = flöjlade propellrar, killed inboard engines = stoppade inre motorer, emergency pack = nödförpackning, wounded radio operator = sårad radiosignalist, navigator's tools = navigatörens instrument.)

PLANET HAR LANDAT PÅ VATTNET och gummbåtarna ha automatiskt pumpats upp och kastats ut. Akterskytten till höger kontrollerar, att gummbåten inte har några läcker,

navigatören lastar i förnödenheter och utrustning, föraren klättrar ut ur förarkabinen för att ta befälet över den vänstra gummbåten, färdmekanikern packar nödförpackningen i högra

gummbåten, som just slungas ut ur förvaringsrummet, andretpiloten tar befälet över den. Bombfällaren och skytten i undre tornet hjälps åt att dra fram den skadade signalisten.



## FLYGKADETTER ...

Forts. fr. sid. 7.

patrullerna. Om det var bäste skytten, som blev bortdömd, var det naturligtvis förargligt men mest förargligt var det nog att glömma bort att fördela den »i förtid borttrycktes» ammunition på de överlevandes skjutklara pistoler.

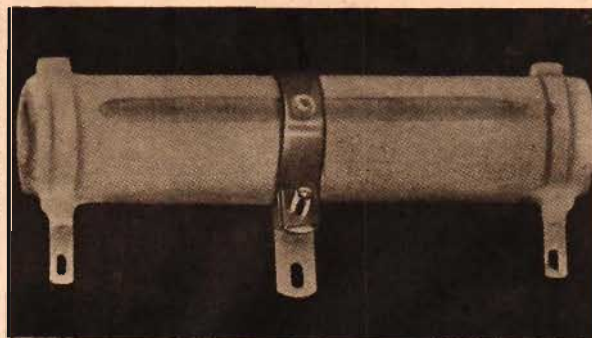
### Raka vägen mot segern

Tävlingsledaren, kapten Rasmusson, och FLYG:s utflugne följde tävlingen per bil och till fots och det blev ganska snart klart, att det förnuftigaste var att koncentrera sig på patrull nr två med kadetterna Lundström (förnämlig patrullchef), Dahlström, Jacobsson, Boström och Lindh. De hade burit sina cyklar utmed den tidigare omtalade basvägen och därmed vunnit cykelorienteringen men de fortsatte segrataget genom att få bästa tiden på överskeppningen och orienteringslöpningen, träffade målet med de flesta handgranaterna och tog bara fel på 1 mm i punktorienteringen (tvåa). Därmed samlade den lundströmska patrullen så mycket poäng, att det inte gjorde ett dugg, att patrullen trots bäst organiserad skjutning sköt bort sig. För säkerhets skull hade patrullen skött sig så fint under första dagens flygmoment, stationstjänst samt radiosignal-tjänst, att den låg tvåa, endast hårfint efter den då ledande patrull nr 1, som råka-de göra bort sig ordentligt under cykelorienteringens villande framfart.

### Chefen själv i spetsen

CF 20 var domare i den avancerade flygningen första dagen men den andra drog han på sig overallen och startade tillsammans med kadetterna. Han vann överlägset — med en halvtimme i tid före bästa patrull, men kadetterna hade — som chefen framhöll — det mycket besvärligare. För det första går det långsammare att ta sig fram i patrull och för det andra slapp chefen att blåsa upp sin gummibåt, den låg färdig på stranden. Å andra sidan var major Næslund handikapad av att han ännu inte var fullt återställd efter en en-vis magkatarr och därför litet svag i benen. Så han skötte sig faktiskt rätt bra. Sin utomordentliga säkerhet på pistol demonstrerade den spänstige majoren genom att skjuta 27 träff av 30 möjliga i fältskjutningen.

Den som efteråt sken mest av alla var nog trots allt banläggaren, löjtnant Olof Stiernstedt, som i många dagar ränt som ett jagat djur genom skogarna för att hitta de allra listigaste kontrollstationerna, de mest villsamman markerna och den skönaste överskeppningssjön. Han överhöljdes av lovord efteråt. Men även övriga lärare vid F 20 — löjtnanterna Larsson, Knutsson, Berg och Westerlund — för att inte tala om väderassistenten Nordström, som ordnade vädret så verkligt prima, hade stor andel i den organisatoriska triumfen. Men bara Olof Knutsson fick någon materiell belöning. Han drog nämligen upp Häråns enda(?) gädda, vilken retat FLYG:s utflugne till halvt vansinne genom att nappa på spinnsökroken men ta spjörn mot näckrosblasten och slita sig samt efter ett triumfatoriskt språng på ca en halv meter upp i luften försvinna i det ljumma åvatt-net.  
G. K.



## VITROHM

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

Generalagent

ULRICH SALCHOW

STOCKHOLM - Tel. 10 77 84

Grossist:

UNIVERSAL IMPORT A.-B.

Stockholm, tel. 33 38 18

# SIPOREX *lättbetong*

ANVÄNDES I STOR UTSTRÄCKNING AV

FLYGVAPNET

## FLYGARE!

GYNNA

*Dillbergiska*

*Bokhandeln*

KALMAR. Tel. 164, 1011

Leverantör till Kgl. Flygvapnet

## BILLBERGS *B*OKHANDEL

VÄLSORTERAD BOK- OCH PAPPERS-  
HANDEL

STOCKHOLM

Tel. 62 16 35 STORGATAN 24 Tel. 60 40 67

FÖR EDER som östermalmsbo ligger det nära till hands att anlita Billbergs Bokhandel, Storgatan 24. Ett centralt läge, mitt i Östernalm, är förenat med en rymlig och välförsedd butiksalokal.

## C. W. Sohlberg & Son

Strömgatan 11, Kalmar

Tel. 318, 25 17



Utför alla slags måleriarbeten.

## A.-B. Bröderna Envall

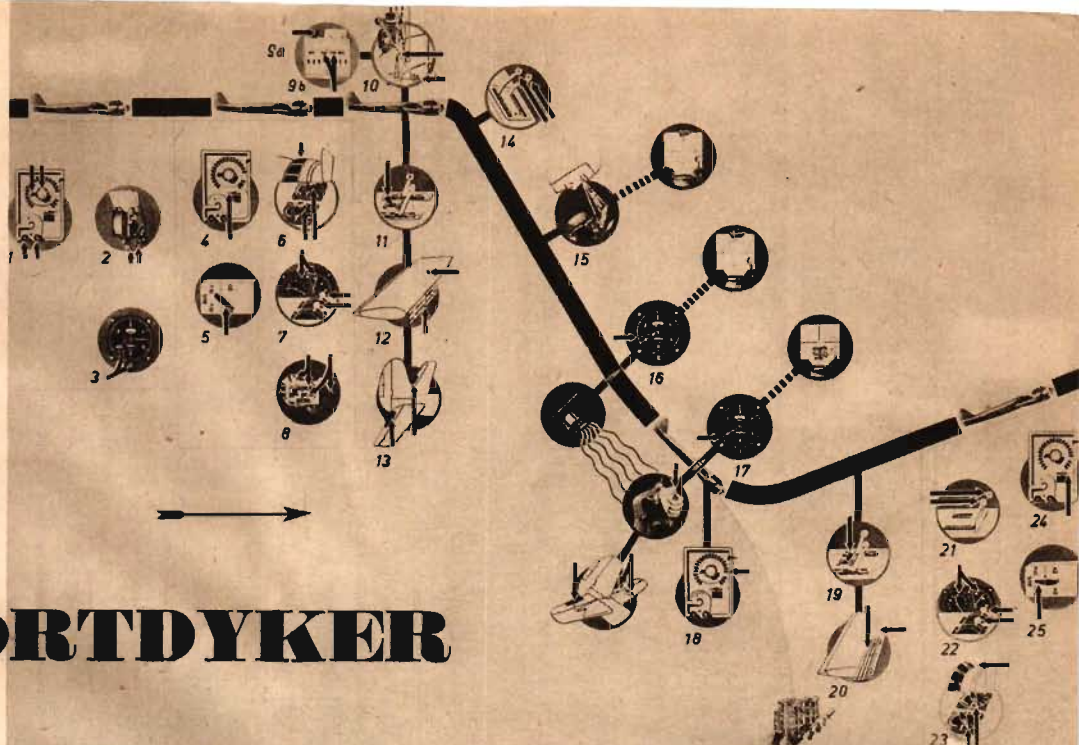
Gjuteri och Mekanisk Verkstad

## FELLINGSBRO

Tgadr.: Envallbröderna

Telefon: Växel 25, 205

Från Junkers Flugzeugwerke har FLYG mottagit nedanstående intressanta redogörelse för hur det går till vid störtbombfällning med Junkers Ju 88. Det är sannerligen inte småsaker, föraren och bombfällaren måste hålla reda på, och ändå är förarandet automatiserat till ytterlighet. T. h. schematisk framställning med de 25 olika momenten.



## JU 88 STÖRTDYKER

Upphörligt dyka våra störtbombplan från stor höjd ned mot motståndaren för att underlätta infanteriets arbete, för att anfälla militära eller industriella mål. Nästan varje frontkämpe har någon gång under stridens larm hört motorernas tjut, sett de dykande planen och väldiga dammoln slungas upp mot skyn som tecken på att död och förintelse sprids i motståndarens led. Endast få veta emellertid hur stor psykisk och fysisk koncentration en störtdykning fordrar, och hur många hävarmar och instrument som måste betjänas i en noga bestämd ordningsföljd av besättningen före, under och efter en sådan rasande färd.

När besättningen på Ju 88 har fått anfallsorder, ställer piloten före starten på höjdmätarna in de lufttrycksvärden, som har erhållit från meteorologen. Under flygningen korrigeras de sedan per radio. Under själva anflygningen ställer bombfällaren först in väljaren på den avsedda bombsorten. Därefter ställer han in antalet bomber, som skall fällas, på instrumentet för seriefällning (teckningens nr 1). Piloten ställer in vindutjämningsvinkeln på reflexvisiret och kopplar sedan på visirbelysningen (2). Därpå ställer han kontakthöjdmätarens visare på fällningshöjden (3). Under dykningen åstadkommer detta instrument, 250 meter före bombfällningen, en tutning eller summerton i hörlurarna och befriar därmed piloten från att iakttä höjdmätaren. När tutningen eller summertonen slutar, måste bomberna fällas.

I närheten av målet ställer bombfällaren in seriefällningsinstrumentets huvudkontakt på »In» (4) och tändningskontakten på »Dykning» (5). Nu stänger föraren kylarklaffarna (6) för att skydda kylarvätskan för allt för stark avkylning. Därpå ställer han om propellerbladen (7) till stigning, varigenom å ena sidan förhindras att motorn får för stort varvtal, å andra sidan att högsta tillåtna varvtal erhålles för att kunna utnyttja propellerens bromsverkan som extra störtbroms. Till slut vrides trimningshjulet, så att pilen visar på det röda stördykningmärket (8). Omedelbart före dykningen ställer föraren blandningsväljaren (9a) på toppeffekt. Insprutningspum-

parnas kolvar pumpa då in mer bränsle, när full gas ges efter dykningen. På så sätt avkyles förbränningskammaren bättre (innerkylning), och motorn hindras att knacka. Denna tillfälliga effektstegring ger besättningen garanti för att man kommer fort ut ur farozonen efter stördykningen. Därefter kopplar han in matarpumparna (9b).

När dykningsmärkena på kursvisiret och kabingolvet ligga i linje med målet (10), ställer föraren in dykningskontakten på »Ut» (11), varpå störtbromsarna hydrauliskt fälls ut. En röd tapp på vingens översida visar då, att bromsarna är utfällda och fastlåsta (12). Tillsammans med störtbromsens påverkar en i höjdrodret anbragt indragningssträva medelst tryckolja en stång till höjdrodrets trimklaff (13). Trimklaffen trycks uppåt, rodet ner, och maskinen ställer sig på nosen.

Piloten ställer nu gasreglaget på tomgång (14) och låter maskinen dyka. Därvid behåller han målet i reflexvisiret så, att det ligger något ovanför visircirkeln

(15). Under det att han hela tiden håller målet i visiret, fortsätter han dykningen, tills kontakthöjdmätarens tutning eller summerton 250 meter över den inställda fällningshöjden börjar ljuda (16). Nu ger piloten planet en smula höjdroder, så att målet kommer att ligga vid visircirkelns undre kant. I samma ögonblick som tutningen eller summertonen upphör, trycker han på bombfällningsknappen på ratten (17), som medelst en magnet återför trimklaffen på höjdrodet i dess normala läge. Maskinens stjärt trycks nu ner och uppdragningen börjar. Över trimklaffen sluts samtidigt strömmen till seriefällningsmekanismen (18), denna träder i funktion och faller bomberna i den ordning, som bombfällaren har ställt in. Genom omställningen av trimklaffen, som utlöser bomberna först då den har kommit i normalt läge och uppdragningen har börjat, förhindras att bomberna falla in i propellerfältet. Uppdragningen inleds av piloten genom att maskinen rätas upp helt lätt och stötts, då bomberna fällas.

### TYSKA FLYGTORPEDEN

Forts. fr. sid. 14.

Motorns arbetssätt ger upphov till ett karakteristiskt ljud, vilket mycket påminner om ljudet från en tvåtakts båtmotor. De utströmmande explosionsgaserna bildar dessutom en för flygtorpeden utmärkande »eldsvans».

Flygtorpedens kropp har en perfekt strömlinjeform. En sprängladdning på ungefär ett ton är placerad i själva nosen. Explosionsverkan av denna sprängladdning är enorm. Det är möjligt att den större versionen (typ 5) kan medföra en större sprängladdning.

Bränsle för framdrivningen är bensin, som medföres i en speciell tank rymmande 500 liter. Denna bränslemängd beräknas tillräcklig för en flygsträcka upp till 300 km. Flygningens längd kan emellertid, oavsett bensinmängden, regleras på mekanisk väg medelst ett på förhand inställt stoppur.

I bakre delen av flygtorpedens kropp finns, förutom en pneumatiskt driven gyrokompass och en automatisk pilot, två »klot» Dessa »klot» äro behållare för komprimerad luft, vilken bl a pressar bensinen till motoraggregatet.

Längden på en flygtorped är omkring åtta meter — det varierar något för de olika versionerna. Med full last väger typ 1, 2 och 3 något över två ton. Normal fart för typ 1 är 550 km/t, medan typ 2 är omkring 100 km snabbare. Flyghöjden varierar något men förefaller normalt vara 750 m.

Förutom att angripa flygtorpederna med jaktflyg och luftvärn, när de passerar in över engelska kusten, har det engelska och amerikanska flyget även häftigt bombat startplattformarna. Dessa plattformar är dock mycket svåra mål att träffa och äro därjämte försvarade av starkt luftvärnsartilleri. De är huvudsakligen baserade i norra Frankrike inom ett 150 km långt och 30 km djupt bälte. Det beräknas att kapaciteten för varje plattform är en bomb var 40:e minut. *Gunnar Kristiansson.*



*Maskinen  
som måste flyga.*

SVENSKT

ORIGINAL

Av H. Victorin—T. Enwall

Det blev ett våldsamt jubel, när Olin kom flygande med ett streck fullt med tvättkläder hängande efter maskinen.

## VII. PANIK I FLYGCIRKUSEN

*Stig Olin är flygmekaniker men känner en oemotståndlig inre trängtan efter att bli flygare. I ren desperation startar han med ett skolflygplan, som han skall köra fram till uppställningsplatsen. Resultatet — avsked på grått papper. Han emigrerar till USA. Efter att ha blivit förklarad såsom omöjlig flygelev går han på luffen, gör succé som improviserad flygäres i en flygcirkus och blir anställd. Chefen upptäcker dock snart, att han saknar certifikat och polisen blir ett stort svart spöke för Cyrus L. Smith med partners.*

Kvällen är inne och tiden närmar sig för cirkusens första uppvisning i Santa Monica. Mr Cyrus L. Smith med partner och Olin klänger sig upp i den nyinköpta gamla Forden och osar iväg till flygfältet. Lyckligtvis äro de saligt okunniga om händelsernas lavinartade utveckling till följd av deras allt för högljudda samtal på trottoarserveringen vid upptäckten av den lilla historien om certifikatet. Roten och upphovet till den sensationella fortsättningen är en energisk reporter som av en händelse slog sig ned vid bordet intill trions för att tära en icecream och som därvid till skänks kunde avlyssna deras för honom så braskande nyhet. Och nu hänger han i telefonautomaten frenetiskt anropande Santa Monicas enda kvälls-blaska, Golden Mirror. Han får kontakt i tid för att få in sin nyhet i sista editionen.

Ute på flygfältet vankar Cyrus L. Smith av och an tuggande på sin cigarr, grubblande.

Skall det bli femtio eller femhundra åskådare i dag? Det är frågan.

Fyrhundra skulle kunna klara alla utgifter och ändå skulle det bli en slant över. Han lyssnar förstrött på en förare på ett trafikplan som nyss gått ned.

— Va tusan är det löst här ute i dag? Vägarna hit ut är ju svarta av folk och bilar. Väntar ni hit nån filmstjärna?

— Ahå, tänker Smith och ansiktet ljusnar. Då kanske vi kan få en släng med av slevan också.

Partnern sitter redan klar i planet och

Olin i sin luffardräkt står gömd bakom hangaren, klar att blanda sig bland publiken.

Då...

Cyrus L. Smith håller på att sätta cigarren i vrångstrupen. På alla vägar som leder till flygfältet drar ett lämmeltåg av bilar fram. Bilar i fyrdubbla led. Sjusitsiga bilar, fyrsitsiga bilar och bilar utan sits alls, fyllda till bristningsgränsen av passagerare. Och alla löser dom biljett i cirkusens biljettkassa. Några poliser kommer galopperande. Det börjar snurra så sakta framför Smiths blick. Han tittar skyggt upp mot entrén. Folk väljer in i en aldrig sinande ström och från biljettkiosken kommer det ena nödroppet efter det andra. Biljetterna är slut och kassalådan full. Cyrus L. Smith tar sig för pannan. Är han galen eller drömmier han. Han tittar med glasartad blick på biljettförsäljarna som börjat ta till hinkar och tomlådor att slänga pengarna i.

Det underligaste av allt är att publiken tycks ha så roligt åt någonting. Alla flinor och skrattar som om dom bespetsade sig på något extra trevligt. Ett ögonblick föds den vansinniga idén i Cyrus hjärna att ta pengarna och schappa innan han vaknar upp ur den underbara drömmen.

— Tjugetusen minst, viskar en av de båda biljettförsäljarna hest, och slänger en handfull mynt i en i hast framletad kexburk. Och är syns ingen ände på kön.

Någonstans mellan tjugofem och tjugosex tusen nedskyfflade dollars vacklar Smith med pannan drypande av svett fram till den framdragna maskinen för att sät-

ta igång, snavar på sladdarna till högtalarna, och slår bakut med hela härligheten över sig. Jublet kommer spontant från åskådarmassorna. Han vacklar upp igen, letar rätt på sitt tillplattade plommonstop, stirrar fånigt på eländet och slänger det tillbaka i smeten.

Bifallsorkanen blossar upp på nytt.

— Hur fasan kunde du tänka ut det här knepet, vi blir ju förmögna på kuppen, väser partnern trändögd uppifrån maskinen.

— Håll käft för tusan, gapar Smith till och högtalaren fördubblar tjänstvilligt den välvalda glosan.

Publiken spricker definitivt, och Smith är färdig att sjunka ned i skorna. Han samlar sig dock trots allt och går med trötta steg fram till mikrofonen och hasplar ur sig den vanliga välkomstglosan. Planet startar och fullgör de vanliga krumelurerna i luften och kommer ned igen.

Och så kommer utmaningen. Cyrus L. Smith stryker svetten ur pannan med fem inte alltför rena fingrar vilka efterlämnar en praktfull början till en bättre krigsmålning, harklar sig och säger:

— Ladies and gentlemen! Härmed utmanar jag var och en bland åskådarna att göra efter den flygning som min partner nyss presterat, och som belöning utbetalar jag femhundra dollars.

Ett vrål stiger upp ur hopen.

— Oullin, vi vill se Oullin.

Cyrus L. Smith tappar plötsligt underkäken och den högröda ansiktsfärgen efterträdes av en dödlig blekhet. Nu är det färdigt. Hur tusan kan åskådarna veta vem Olin är. Nu gäller det att hålla huvudet kallt. Han svänger om på klacken och viskar till partnern.

— Håll kärran klar, vi sticker!

Smith börjar plötsligt springa mot biljettkiosken. Pengarna skall med, kostat vad det vill. Han vänder på huvudet och tvärstannar.

Ut ur hopen banar sig Olin väg. Vrålet i arenan i Rom under Cæsars glansdagar måste ha tett sig som en viskning i jämförelse med det jubel som hälsade Olin när han klev iväg över fältet med långa steg.

(Forts. på sid. 29.)



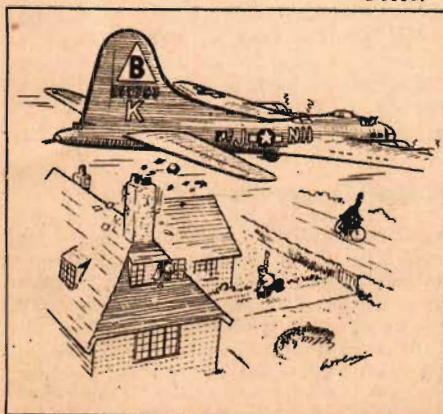
### Brev från Kat B

Årets furirkull av kungliga spakryckarelever vid FRS har installerats. En månad är redan gången och vi har fått känna de ömsom ljuva, ömsom bittra förnimmelser som åtföljer GFU. Efter årtal av spända förväntningar med mycket prat om tjänsteställning, betyg och läkarundersökning har vi fått stifta bekantskap med Sk-12:an — och skolbänken.

När detta läses har väl de lyckligaste av oss fått göra första ensamflygningen men det är en tilldragelse som ännu betraktas nästan ouppnåelig. Varje gång en landning ansätts har man känslan att aldrig få lyckliggöra någon med »fikakronan». Och att efter en planésväng gå rakt ut mot någon känd punkt i den skånska geografien är inte så förfärligt enkelt. Måhända stannar nosen mot den icke alldeles obekanta morgonstjärnan Venus och så kommer en mängd, låt oss säga förebråelser, från framsitsen. Den skånska horisonten, som skall vara vårt rättesnöre, är ett av de mest abstrakta begrepp man kan tänka sig och flygfältet hittar man sällan när det är tid att gå hem. Att göra bekantskap med spin omedelbart efter lunchrastens mat- och dryckesorgerier har sin alldeles speciella tjusning. Den mat man kastat i sig kastas upp och kastas ner med samma friska takt till glädje eller förfång för våra betodlare. Länge leve blodpalten!

Tro nu inte att våra svårigheter i luften kan rasera tillfredsställelsen med flygandet! Än lever våra fältflygarförhoppningar och man tänker osökt på historien om drängen som kom hem på måndagsmorgonen. — »Ute har jag vart, slagits har jag gjort, utsparkad blev jag och fästmoå tog dom — men *roligt* det har jag haft!»

Tosse.



HÖRT PÅ BULLTOFTA: — Ta noumeret pou han, kounstabelen!

## UTNÄMNINGAR

**Flygvapnet.** Från den 1 oktober har utnämnts till flottiljchef vid flygvapnet med förordnande som chef för Hallands flygflottillj utnämnde överstelöjtnanten vid flygvapnet Chr. Nilsson, vilken uppehåller chefskapet redan från 1 juli. Till flottiljchef vid flygvapnet med förordnande som chef för Roslagens flygflottillj har utnämnts överstelöjtnant S. O. H. Svenow, till flottiljchef vid flygvapnet med förordnande som chef för Blekinge flygflottillj överstelöjtnant B. T. Rapp och till t. f. chef för Upplands flygflottillj utnämnde överstelöjtnanten K. Lindahl.

— Till överstelöjtnanter vid flygvapnet har utnämnts majorerna I. O. D. Berg, Chr. Nilsson och A. J. Henriksen.

— Till överstelöjtnant i flygvapnet har utnämnts t. f. chefen för Upplands flygflottillj major K. Lindahl och till majorer vid flygvapnet förordnade majorerna vid flygvapnet D. R. Edlund samt kaptenerna G. K.-J. Andberg, C. R. Weidling, N. A. V. Söderlindh, K. E. G. Raab och F. G. A. Ripa; till majorer i flygvapnet med förordnande som majorer vid flygvapnet kaptenerna K. O. G. Sandberg och C. S. Norén samt till majorer i flygvapnet förordnade majorerna och försvarsattachén vid försvarsstaben kaptenen vid flygvapnet F.-R. Cervell samt kaptenerna K. B. G. F. H:son Falk, K. L. Peyron och E. V. Ekman.

— Till kaptenen vid flygvapnet har utnämnts löjtnanterna G. D. Löwenthal, N. J. R. Kullenberg, G. F. W. Wagner och R. G. D. J. von Essen; till kaptenen i intendenturfattning vid flygvapnet löjtnanterna i intendenturfattning J.-E. V. Alund och L. Berg.

— Till löjtnanter vid flygvapnet har utnämnts fänrikarna K. H. Andrén, F. Ringborg, V. L. Wiklund, T. G. Junger, S. G. B. Forssén, E. W. Edman, L. E. Asplund, J. G. Andersson, A. H. M. Neij, S. E. A. Nordquist, B. I. Särnsjö, A. G. Palmquist, K. G. P. Lundström, A. L. Thorstenson, B. R:son Schlyter, K. A. L. Winkler, K.-A. G. Wallmark, A. G. Nyström, B. G. Sundberg, R. A. Sjöberg, H. H. Henriksson, E. F. Th. H. von Celsing, K.-S. D. von Segebaden, S. B. Torberger, E. F. B. Smitt, S. A. R. Jufors, K. M. S. Wollter och C. R. Grönberg.

— Till chef för flygförvaltningens materielavdelnings flygplansbyrå har utnämnts flygdirektören av 2:a graden i flygvapnet B. M. Westergård; till flygingenjörer av 1:a graden vid flygvapnet förordnade flygingenjörerna K. A. Berglund samt flygingenjörerna av 2:a graden N. O. M. Kähr och R. F. Bentson; till flygingenjör av 1:a graden i flygvapnet med förordnande som flygingenjör av 1:a graden vid flygvapnet flygingenjörerna av 2:a graden B. F. Wassgren; till flygingenjörer av 2:a graden vid flygvapnet förordnade flygingenjörerna av 2:a graden N. T. A:son Gussing samt flygingenjörerna av 3:e graden A. P. Gunnarson, G. B. Rytte, S. E. N:son Collander och R. A. Sandberg samt till flygingenjör av 2:a graden i flygvapnet med förordnande som flygingenjör av 2:a graden vid flygvapnet flygingenjörerna av 3:e graden B. N. Sandelius.

— Som chef för norra flygbasområdet har förordnats flottiljchefen vid flygvapnet överste J. H. Sundin med frånträdande av förordnandet som chef för Roslagens flygflottillj; som chef för flygförvaltningens materielavdelnings inspektionskontor utnämnde majorerna K. E. G. Raab och som styresman för centrala flygverkstaden i Arboga flygdirektören av 1:a graden N. O. Dahlin.

— Från den 1 oktober har utnämnts till major vid flygvapnet från 1 juli utnämnde majorerna i flygvapnet K. O. G. Sandberg, och som major vid flygvapnet från 1 oktober har förordnats utnämnde majorerna i flygvapnet K. B. G. F. H:son Falk.

— Till kapten i intendenturfattning vid flygvapnet har utnämnts kaptenen vid Kronobergs regemente S. E. H. Lewin och till löjtnant i intendenturfattning vid flygvapnet löjtnanten i intendenturfattning i flygvapnets reserv K. O. R. Sundström.

— Till löjtnanter i flygvapnets reserv har utnämnts fänrikarna i samma reserv B. R. Olow, J. V. W. Weibull, O. A. M. Holme,



Nya flottiljchefer: överst T. Rapp, F 17, (t. v.) och S. O. H. Svenow, F 2. Underst: Chr. Nilsson, F 14, (t. v.) och K. Lindahl, F 16.

C. G. Sandblom, B. E. Krokstedt, P.-O. V. Hansson, L.-O. Gunnarsson, I. H. Mörnhed, J. G. C. S. Banér, K. H. Flodman, S. Stark, S. E. Krook, O. Brunsthorp, N. B. von Schantz, K. Sjöblom, G. A. Olsson, B. E. I. Andersson, E. G. T. Roos, J. O. Berg och C. G. S. C. Seveson; samt

som löjtnanter i flygvapnets reserv har förordnats fänrikarna i reserven S. B. Liljedahl, K. A. R. Steinmark och C.-E. Mossberg.

— Militärpastorn vid Västmanlands flygflottillj komminister Simon Forshem i Västerås har förordnats att vara militärpastor även vid flygvapnets centrala skolor i Västerås.

### Montering 4 — Prislistan klar

Vid dragningen av priserna i fjärde etappen av FLYG:s monteringsstävling vanns första pris — en helårsprenumeration på FLYG — av hr *Bengt Falk, Rådmansgat. 22, Motala*. Andra och tredje pris — halvårsprenumeration — vanns av resp. hr *Sigurd Winheim, Backa gård, Kärsta*, och hr *Stig Persson, Sunnanbyn, Holsåker*. Flygplanet som monterades i fjärde etappen var »Spitfire», tillverkat av *Vickers-Armstrong Supermarine Works, Southampton*.

BRA SÄTT



— Min bomb ...

... tror jag ...



... tror jag ...

...old hoy!



(AEROPLANE)

Göteborg

**Malmsjö**  
SÖDRA HAMNGAT. 29



Hälsingborg

**Mallesson's**  
Elektriska Affär

Tel. 151 70  
167 08

Fågelsångsgatan 5 - Hälsingborg

Elektriska installationer  
av alla slag utföras

Jönköping

Nordvästra Smålands  
Charkuteriförening u. p. a.  
Jönköping, tel. 3291 och 3925.

Äges av de Kooperativa föreningarna  
inom distriktet. Stordrift, modern ut-  
rustning och prima råvaror ger möjlighet  
att sälja kvalitetsvaror till lågt pris.

Kalmar

**E. TH. LUDVIGSSONS**  
**TRÄVARUAFFÄR**

**KALMAR**  
TEL. 271 & 441

levererar till förmånligaste priser  
alla slag av  
**BYGGNADSMATERIAL**  
och  
**SKOGSPRODUKTER**

**A.-B. Kalmar Kol-  
& Trävaruaffär**

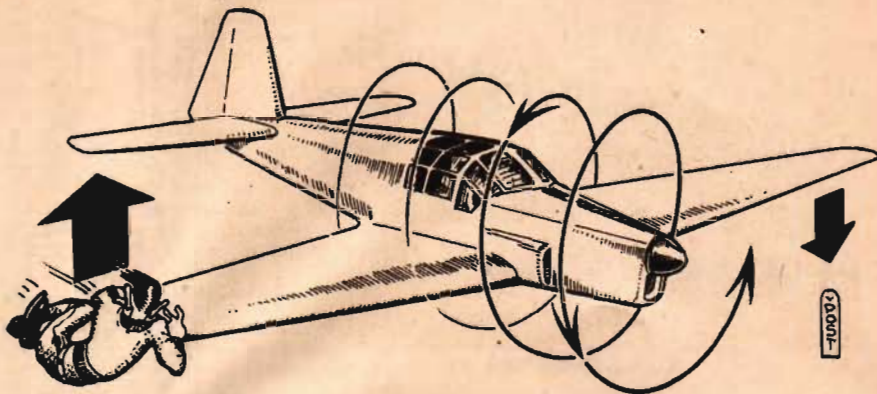
Kalmar      Telefon: 5 19, 11 61

★

Försäljer: Byggnadsvaror alla slag från  
väl sorterat lager till lägsta dagspriser.

Köper: Alla slags sågade och huggna  
trävaror.

# VISSTE NI DET...?



Om man ej toge hänsyn till propellerns reaktionskraft skulle flygplanet i luften komma att rotera kring sin längdaxel åt motsatt håll som propellern. Detta undviks genom att t ex ge ena vingen en anfallsvinkel, som vid marschfart motväger propellerns reaktionskraft. **VISSTE NI DET?**

## Hur luftbevakare kan tränas upp

I den stora amerikanska tidskriften Aviation:s nummer återfinnes en intressant artikel om hur man i USA lyckats få fram en metod för uppträning av den mänskliga iakttagelseförmågan och det visuella minnet. Den uppges vara särskilt lämpad för luftbevaknings- och luftvärnspersonal och anges som det effektivaste medlet för flygplanigenkänning.

Inledningsvis anföres, att av 100 brittiska flygare blevo i genomsnitt 18 nedskjutna av egna jaktplan eller eget luftvärn tiden närmast efter krigsutbrottet, beroende på personalens bristande förmåga att kunna skilja vän från fiende.

Metoden, som utprovats av en ögonläkare, dr Samuel Renshaw, vid Ohio-universitetet, går i korthet ut på att få det mänskliga ögat och synsinnet att verka som en kamera. Under träningsproceduren visas bilden av t ex ett flygplan upprepade gånger, men endast bråkdelarna av en sekund åt gången. Härigenom får vederbörande inte tid eller tillfälle att fästa sig vid detaljer, som skulle fördunkla helhetsintrycket. Bilden skall etsa sig fast på mät-hinnan och sedan vid behov kunna plockas fram ur minnet och examineras ungefär som ett fotografi ur ett album. Man utgår ifrån, att det är meningslöst att lära sig detaljer, vilka i verkligheten kanske skymmas av flygkroppen eller vingen.

Vid försök, som anordnades av de marina myndigheterna, visade sig metoden vara 60 % effektivare än alla hittills använda och efter ett studiebesök vid universitetet

beordrade general Arnold, att metoden skulle införas även vid armén.

Dr Renshaw har uppställt tre mål för metodens tillämpning:

1. Att öka synsinnets effektivitet i allmänhet. En människa med normalt seende utnyttjar i regel inte sina ögon till deras fulla värde. Med lämplig träning kan man inte bara lära sig att se mera utan också att se mera på kortare tid.

2. Att lära en person att rätt uppfatta antalet föremål, som finnas inom hans synfält, närmare bestämt att lära vederbörande snabbt uppskatta styrkan av en trupp, antalet fordon i en kolonn eller antalet flygplan i ett flygförband.

3. Att lära en person att ögonblickligt igenkänna föremål, t ex flygplan, fartyg eller stridsvagnar.

Innan bildvisningen börjar, får eleverna lära sig en rad fakta om bl a olika flygplan, t ex antal motorer, vingarnas form osv. Sedan visas bilderna under 1/25 sek. Efter några sekunder meddelar läraren vad det var för ett flygplan och så fortgår undervisningen.

Den kurs, det här är fråga om, gäller 65 olika flygplantyper, 35 örlogsfartygstyper och 50 olika slags pansarfordon. Utbildningen av instruktionspersonal uppges räcka en månad med 36 timmars arbetsvecka. För personalen vid förbanden är kursen avkortad till omkring 36 timmar.

Den materiel, som användas för undervisningen utgöres av en vanlig transportabel projektor med en Wollensak Alphax-lins 3,5. Filmduken är 1x1,5 m.

## Svenska bestämmelser för segelflygrekord

KSAK har utarbetat bestämmelser gällande svenska rekord i segelflygning. Eftersom de är ganska detaljerade kan vi tyvärr ej publicera dem utan nöjer oss med definitionen på vad svenskt rekord är: »Svenskt rekord i segelflygning är det bästa resultat, som uppnåtts av svensk medborgare under flygning, som startats i Sverige. Landning må äga rum i annat land, om full kontroll utövas i enlighet

med nedanstående bestämmelser. — Rekord kan sättas antingen med land- eller sjösegelflygplan. För att godkännas som nytt rekord skall anmäld flygning överträffa gällande rekord med minst 1 %. I definitionen ingår även uppgift om att rekorden uppdelas i två kategorier, nämligen för ensitsiga och två- eller flersitsiga plan (samtliga sittplatser bemannade eller 75 kg ballast per plats).

Pro Mille:

# NORRLANDSKLUBBARNAS

## strävar framåt



Ordföranden i Gävlebygdens flygklubb, brandchef Sven Rohlén, med en modell av klubbens ena motorplan, J-12:an.

De norrländska flygklubbarna har en tungarbetad marknad och därför går det sakta. Men Norrlands klubbflyg kommer, var så säker!

Gemene man i Norrland bör vara tacksam för flygklubbarnas strävan framåt och uppåt. Ty hör vad norrlandsflygets främsta »språkrör», fanjunkare Harry Blomqvist, säger i ett uttalande för FLYG om Luleå flygklubbs uppgift. Hans ord kan lika gärna gälla de övriga norrlandsflygklubbarna:

— En mycket angelägen uppgift för Luleå flygklubb är att göra flygpropaganda. För den klubb, som fått sin verksamhet i vår nordligaste residensstad och i en landsända där behovet av snabbare kommunikationer är trängande, är uppgiften att göra flygningen känd och betrodd bland den stora allmänheten särskilt påfallande. Det är inte tillräckligt att man startar en flyglinje. Den måste också anlitas. För att skapa förtroende och förståelse för flygningen som trafikmedel kan sportflygningen göra en stor insats. Dessbättre löses uppgiften lättast genom flygning. Ju fler elever som utbildas och ju fler flygningar våra maskiner gör utan missöden desto bättre propaganda gör vi för den kommersiella flygningen.

### Gävlebygdens flygklubb

Den enda flygklubb i Norrland som uppnått resultat av »god svensk standard» är Gävlebygdens flygklubb. Men så ligger den också sydligast! Och har en portion av den kända »Gävleandan»... Emellertid påstår ordföranden, brandchef Sven Rohlén, vid ett samtal med FLYG:s utsände att klubbens framgång helt är flygförare Gösta

Forslunds förtjänst. År 1938, när klubbens verksamhet var av tämligen blygsamt format, hade Forslund sekretariatet på fickan och lånade ibland sin frus hushållspengar för att klara portona, berättar hr Rohlén. Maken till offervillig entusiasm får man leta efter!

Från att först ha varit modellflygarnas pådrivare och uppeldare blev Gösta Forslund klubbens målflygare och har dragit in mycket pengar, varigenom finanserna ordnats — resultat: en utrustning av bästa klass, bestående av 2 st motorflygplan (GV-38:an SE-AHY »Babsan» och J-12:an SE-ALB »Gunder»), 1 st segelplan (Babyn SE-SAT), 4 st glidflygplan (därav en byggsats under arbete) samt annat som hör till glid- och segelflygverksamheten. Dessutom har klubben byggt en KSAK-hangar. Allt detta har ett brandförsäkringsvärde av 80 000 kr och i sommar är de sista skulderna betalda.

Klubbens glid- och segelflygutbildning har under instruktör Forslunds ledning fört en ambulerande tillvaro — ända bort till Rommehed. Men man längtar helt naturligt efter att få ett fält nära Gävle — denna brist på flygfält hemmavid är nog det enda som hindrar Gävlebygdens flygklubb att bli lika stor som flygklubbarna i Norrköping och Malmö! Men till dess gläder sig Gösta Forslund åt att få studera braktermiken över Mokorset och de »långa vågor» som han tror finns däruppe. Vi får nog snart höra något...

— Gävlebygdens flygklubb satte ju i gång med motorflygutbildning 1938—39 och vi hoppas kunna starta igen efter kriget, säger brandchef Rohlén till sist. Dessutom funderar vi lite smått på att själva ordna taxiflyg. Ingen skulle bli gladare än jag om någon ringde hit och sa: »Gör klart för flygning till Västerås genast — jag har brått!»...

### Norra Ängermanlands flygklubb

Härovan behandlade vi den främsta klubben i fråga om motor- och segelflyg. Ingen blir stött för att vi på andra plats nämner den främsta modellflygklubben, Norra Ängermanlands flygklubb i Örnsköldsvik. Denna klubb har tagit ett initiativ som rönt uppskattning landet runt, nämligen anordnat en kurs i modellflyg för lärare. Klubbens modellflygare är de bästa i Norrland och det är »bara» ett flygfält som man väntar på för att även kunna starta regelbunden glid- och segelflygutbildning.

— Det är inte bara en prestigesak utan en praktisk nödvändighet för Övik att få



Gävlebygdens flygklubbs allt-i-allo, instruktör Gösta Forslund, undervisar en berömd elev, Gunder Hägg.

ett flygfält, säger ordföranden, kommunalborgmästare G. Liljebäck. Vi kan inte tänka oss att Norrlandslinjen skall gå förbi Övik. Och så måste vi ju kunna segelflyga... Men vi har gott hopp om klubbens framtid i övrigt. Industrimännen här är intresserade medlemmar och stöder oss. Näja, nog borde väl vi ha en bra klubb, vi som har flygplanfabrik i stan! Bara vi får ett fält så...

### Sundsvalls flygsällskap

Denna klubb hade sin storhetstid före kriget, då t ex 1939 på våren en stor flygdag anordnades. Sedan dess har det varit en del målflygning men glidflyget börjar först nu ta form och fart. Disponent Valentin har skänkt en byggsats till SG-38 och dessutom har klubben köpt en färdig SG-38. Björkqvallsflyg har donerat en vinsk. Ett utmärkt flygfält med hangar finns på Skeppsholmen. Man har planer på en utställning till hösten. Så nog blir det nyheter från Sundsvall snart!

### Östersunds flygklubb

Klubben bildades 1937 på initiativ av dir. K. E. Karlsson. Intresset dalade men föddes på nytt 1941. Sedan har det stigit så sakteliga. Numera är överstelöjtnant Bjuggren ordförande och flygplanmästare H. Carlsson gruppchef. Klubben har stor hjälp av flygflottiljen på Frösön, som förser den med instruktörer, flygfält och ett handtag då och då. Medlemsantal c:a 75. Äldste aktive är 53-årige färjemannen Oscar Nilsson från Norderön — han färjar sommartid och bygger-flyger vintertid. Bogserbil har skänkts av Bilbolaget i Östersund och en fallskärm av dir. K. E. Karlsson. Fabrikör Jonsson — A-diplomat med två söner och en dotter som aktiva medlemmar (fyra medlemmar i en familj segelflygare, det är väl flygsinne) — har

(Forts. på sid. 28.)

En del av Gävlebygdens flygklubbs imponerande materielpark utanför hangaren. Från vänster »Pixojkens», GV-38:an »Babsan», den av Jönköpings flygklubb förhyrda Klemmen SE-AIM, J-12:an »Gunder», Babyn SE-SAT, transportvagn och bil. Fin materiel att sköta för mekanikern Martin Munter!



# SEGELFLYG-



Världens främsta verk i sitt slag  
av HIRTH - HUGOSSON - ÖVGÅRD

Den kände segelflygaren m. m. Ing.  
G. H. DÉRANTZ, KSAK, skriver:

„Tillåt mig först och främst att gratulera till handboken. Det är skönt att veta, att den nu finns komplett, och jag tror, att den kan bli en best seller, åtminstone i våra kretsar. Jag var nere på Alleberg i går, och bokverket diskuterades flitigt. Särskilt fäste man sig vid, att boken innehåller så mycket aktuella nyheter.»

I varje bokhandel eller från förlaget  
— Samtliga fem delar nu utkomna —  
Del. 1—4 pris 2:50 kr. pr del. Del 5  
pris 3:50 kr. Verket inb. i gediget  
blått klotband pris 13:50 kr.

Förlag: SVENSK FLYGTIDNING, Malmö



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

## TILL SALU

Ett par EDO-flottörer säljas, passande  
Cub eller liknande flygplan. Displacement  
500 kg. Svar till Rune Nilsson, Stenslund,  
Box 1113, Falun.

## ÖNSKAS KÖPA

### Vem har flygning?

Följande nr av FLYGNING önskas köpa.  
Årgång 1920 nr 9—12 samt årgång 1921  
nr 11—12. Svar med pris till FLYG:s  
red., Västmannagatan 69, Stockholm.

# Nytt svenskt sträckrekord

Ljungbyhed—Norrköping

330 km

Den nye sträckre-  
kordhållaren löjtnant  
Rolf Svartengren.



Kriget har bromsat många andra nationers segelflygverksamhet och gett Sverige en chans att hinna ikapp dem. Vi ha börjat hinna dem nu... Det senaste distansrekordet sattes tisdagen den 11 juli och lyder på 330 km, en siffra som inte skäms för sig någonstans på hela jordklotet. Fågerblads rekord (304 km) slogs med heder!

Den nye rekordflygaren själv, löjtnant Rolf Svartengren, berättar vid FLYG:s påringning följande:

— Flygningen blev hastigt bestämd och var inte alls planlagd. Jag skulle flyga med aspiranterna som vänligt, då meteorologen meddelade att det var »Stockholmsvåder» — vilket här nere i Ljungbyhed händer bara 2—3 gånger per sommar. Kapten Ugglan hade inte tid att flyga själv utan sa åt mig: »Nu ska du flyga till Stockholm». Hastigt och lustigt plockade jag ihop de nödvändiga prylarna och efter en timme skedde starten med flygbogsering från Ljungbyhed. Kl. 10.22 kopplade jag på 350 m strax söder Ljungbyhed. En trång blåsa gav mig 3½ m/sek stigning men sedan ramlade jag ner till 150 m höjd över fältet. En ny blåsa förde mig upp till molnbasen på 900—1000 m höjd. Så blev det fina kaminer hela vägen till Markaryd, jämn och god stigning, så där 1—2 m/sek. Norr om Markaryd var det sämre termik, glesare belägna och mycket mindre blåsor. Där över skogsmarkerna sjönk planet kraftigt så att höjden 15 km norr Strömsnäsbruk endast var 300 m — men den verkliga höjden var förstås mindre på grund av landskapets höjning.

Lyckligtvis fick jag anslutning igen, fortsätter löjtnant Svartengren, och steg med 1/4 m/sek till 700 m, så att jag kunde ge mig iväg till en större blåsa. Till slut nådde jag molnbasen igen, den låg nu på 1200—1500 m höjd. Passerade strax öster sjön Bolmen. Vid Värnamo ändrade jag kursen mot Nässjö. Mellan Värnamo och Bodafors var det närapå att det blivit slut på färden, ty planet sjönk till 300—400 m — men jag segade mig upp igen. Naturligtvis hade jag redan utsett landningsplats »utfallats»... I närheten av Nässjö var det bra termik — bästa blåsan gav 5—7 m/sek stigning under molnbasen. Där kom jag upp till 1650 m utan att gå in i moln. Molnbasen hade således höjt sig ytterligare. Över sjön Sommen tog termiken slut, så den måste jag hoppa över utan hjälp av uppvindar. Norr om sjön var jag nere på 400 m men fick syn på en liten vit

»hiss», som växte. Den hakade jag på och steg till 1500 m.

Resten av turen var en ren dans på rosor — det var bara att flyga rakt fram under en finfin molngata med enstaka cirklar då och då. Under rakflygningen höll jag en hastighet av 90—100 km/t och höjden var 1400—1600 m. Men i höjd med Norsholm var det en lucka i termiken, och jag sjönk. Jag kom in över Norrköping på 1000 m höjd och låg en stund över stan och cirklade medan jag funderade på om det var värt att fortsätta. Flaggan på F 13 hängde emellertid slak och molnen över Kolmården höll på att upplösas och därför landade jag på flottillen kl 17.10 efter en flygtid på 6 tim 48 min.

Eftersom löjtnant Svartengren inte haft tid att plocka med sig någon kudde hade han endast fallskärmen att sitta på, vilket försakade en del sittvärk. Men i övrigt tyckte han att Kranichen var trevlig att flyga på sträcka med, även om den är lite trögare än Weißen.

Enligt de nya rekordbestämmeiserna från KSAK kommer löjtnant Svartengrens resultat att räknas som rekord för ensitsiga segelplan, då han inte hade någon passagerare och ej heller 75 kg ballast i baksits.

## Jönsson flög 250 km

Nu har halmstadlaxen Gunnar Jönsson varit ute och sniffat igen. Torsdagen den 29 juni flög han med Weihe från Halmstad till Halna i närheten av Töreboda, en sträcka på 25 goda mil.

Starten skedde i flygsläp kl 10.40 och kopplingen på 300 m. Kurs Oskarström—Gislaved—Uricehamn—Alleberg. Dittills hade termiken varit god och flyghöjden hade hållit sig mellan 400 och 1900 m. Norr om Skövde var det skralare med termiken och vid sjön Viken blev det sjunk på 3 m/sek. Landningen skedde i närheten av Halna kyrka efter en flygtid på 5 tim 10 min.

## Uthållighet i termik

Det har blivit modernt med uthållighetsflygningar i termik och det är inte långt ifrån att man på en del håll börjat anse denna sorts flygning som en särskild tävlingsgren. Nåja, sämre företag kan man ge sig in på — och det är utan trivsel ärofullare att t ex göra femtimmarsflygningen för silver-C i termik än på hang!

Men om man till denna kategori även räknar sträckflygningar så kommer man in på galeit spår — ty därmed premieras fängsamhet och sträckflygningens ändamål förfelas. Red. anser att man kunde komma överens om den regeln (förslagsvis) att uthållighetsflygningar i termik inte gillas om man flugit mer än 30 km från startplatsen. Landning på startplatsen eller ej? Ja, det kan diskuteras. Emellertid: en regel i detta fall kan avgränsa sträckflygning från uthållighetsflygning — antingen det ena eller det andra, ingen kompromiss!

Om vi alltså bortse från Svartengrens



flygning på 33 mil och Jönssons på 25 mil är en flygning under första veckan i juli av *S. G. Österdahl*, Linköpings flygklubb, på 6 tim 21 min den längsta vi hittills hört talas om i termik.

En ren uthållighetsflygning i termik utfördes emellertid av fänrik *Gunnar Carlsson* söndagen den 9 juli. Han vinschstartade från F 13:s flygfält med en Weihe, kom upp till 2700 m höjd (men saknade barograf) och landade på samma plats efter 5 tim 58 min 50 sek.

När vi ändå hålla på att tala om segelflyget vid F 13 i Norrköping kan det vara befogat att i förbigående omnämna att denna verksamhet nyligen påbörjats med fänrik Carlsson som instruktör. Vilken dag som helst äro 20 A-elever — de flesta volontärer — klara med sina prov. Byggledare är brottarstjärnan furir *Laroy Månsson* — utan denna drivande kraft stode jag mig nästan slätt», säger fänrik Carlsson. När Månsson tog sitt C-diplom termikflög han förresten i 2 tim 18 min och uppnådde en höjd av 1300 m. — Segelflygarna på F 13 sträva efter att i ädel tävlan nå ännu bättre resultat än Norrköpings flygklubb. Ännu klär flottiljen inte klubben i bredd men...

Vid F 11 i Nyköping är förre motorflygläraren från Norrköping fanjunkare *Gösta Brink* i farten som instruktör. Han flög för en tid sedan sina fem timmar för silver-C i termik med en flygtid av 5 tim 13 min. Dessutom har Brink gjort sträckflygningar med Weihe bl a till Barkarby och Norrköping (ca 90 km), berättar chefen för segelflygutbildningen vid F 11, kapten Erik Berthel, när FLYG ringer och hör »hur det går». En del elever har gjort kortare sträckflygningar med Baby.

Från F 5 i Ljungbyhed berättas att aspirantskolechefen kapten *Sven Ugglå* legat uppe över 5 tim i termik och skulle vara den förste kapten vid flygvapnet som erövrat silver-C. Dessutom ha 2 silver-C tagits vid krigsflygskolan hittills i sommar.

P. M.

## Finskt höjdreord

Löjtnant P. Tarkkonen har i Jämsjärvi satt nytt finskt höjdreord i segelflygning med 4800 m.

I meddelandet påstås att rekordet även skulle vara nordiskt. Då emellertid ingenting uppges huruvida siffran är topphöjd eller höjdvinst, kan man ej veta om det var nordiskt rekord, när det sattes. Efter Fägerblads rekordflygning den 18 juli är det ju ingen tvekan om saken.

# Vem köper "bästa-höjd-pris"?



Aldenhelms trofé av ebenholts och silver skulle passa mycket bra som pris för högsta uppnådda höjd under en flygning vid FLYG:s segelflygtävling — vem köper den?

Det fattas ännu många priser till FLYG:s höjdflygtävling och den som vill stödja saken har således stora chanser att kunna bidra med en eller annan belöning för goda flygningar. Denna tanke blev aktuell när en av stöttepelarna i Stockholms segelflygklubb, *Curt Aldenheim*, kom upp på redaktionen och visade ovanstående eleganta trofé. Han har själv ritat den och snidat sockeln i ebenholts samt låtit guldsmed O. Torrestad göra silverarbetet. Det är ett utsökt vackert verk och det vore synd om det inte komme till användning som pris i en segelflygtävling, lämpligen FLYG:s höjdtävling.

Här är alltså ett gynnsamt tillfälle att få skänka ett flott vandringspris för t. ex. största uppnådda höjd på en flygning! Ring till FLYG (tel. Sthlm 30-1192 eller 31 34 58) så ska vi gärna underhandla med Aldenheim!

Kom med ett anbud! Det vackra priset kan ge segelflyget ännu en puff — uppåt.

## STOCKHOLMS SFK

### har snart fullt lagresultat

Stockholms SFK kan snart stoltsera med fullständiga lagresultat i FLYG:s höjdtävling. Vi borde egentligen redan förut ha talat om att *Björn Anderssons* sammanlagda höjdvinst efter flygningen den 24 juni (se FLYG nr 14/44) uppgår till 6550 m (denna sista flygnings vinst, 2050 m, insattes i stället för ett tidigare resultat på 1180 m). Vem klär honom?

*Tord Andersson* (Björns bror) är ett nytt namn i tävlingen. Tord kan redovisa två flygningar: den 5 juli med Baby från Skarpnäck, vinschstart, höjdvinst 1105 m; den 9 juli med Baby från Bromma, flygstart, höjdvinst 1120 m.

Enligt tre sena rapporter har *Sten-Ove Frösell* den 1 juni med Baby från Skarpnäck fått höjdvinst 1160 m; *Ake Larsson* den 3 juni med Weihe från samma plats vinst 610 m (hans andra resultat i tävlingen); *Tage Larsson* den 17 juni med Baby från samma plats vinst 940 m.

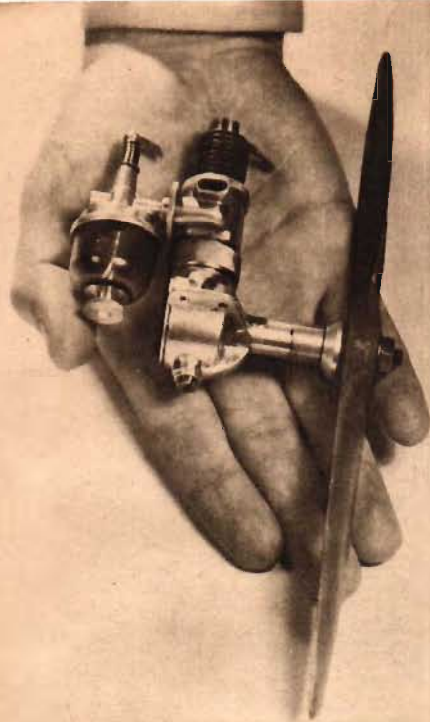
De två färskaste rapporterna i höjdtävlingen är särskilt glädjande, då de kommer från andra klubbar än »den gamla vanliga Stockholms segelflygklubb».

*Birger Björklund*, Norrköpings flygklubb, flygstartade den 9 juli med Baby från SE—SAO från Kungsängen och kopplade på 175 m. Till slut lyckades han kava sig upp till 2275 m. Höjdvinst 2100 m. Bravo, heja, Norrköping!

*Sven Widengren*, Västerås flygklubb, vinschstartade samma dag från Johannisbergs flygfält med Olympian SE—SAE. Efter koppling på 270 m steg han så småningom till 1400 m, sjönk till 800 m — men sedan tog han sig upp till 1650 m. Höjdvinst 1380 m.

På förekommen anledning påpekas att losskoppling vid flygstart ej får ske på större höjd än 300 m — detta stod tydligt angivet i FLYG nr 4/44, där tävlingen utlystes. Klistra upp det särtryck av bestämmelserna, som tillställts klubben, i klubblokalen eller hangaren! Man får ej resonera så att kopplingen kan ske på vilken höjd som helst om man bara sedan går ner till 300 m vid någon lämplig blås! Flygstarterna får inte favoriseras, ty det är få klubbar som har råd att hålla sig med bogserflygplan.

P. M.



**EN HANDFULL KRAFT.** Ing. Pinottis mästerverk GP-Diesel i »Agatons» hand. Denna motor står sig gott i konkurrensen med t. ex. den här på samma sida beskrivna »Dyno I», ja förresten med vilken modellmotor som helst över hela jordklotet. Och den pryder FLYG-44:an!

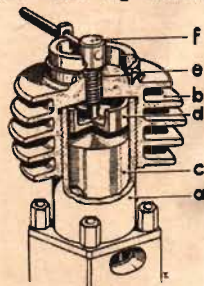
Med »Dyno I» har schweizarna funnit en god form för motor med kompressionständning, som utan insprutningspump arbetar som s k förgasardiesel. Motorn är en vanlig trekanal-tvåtaktare med en på baksidan fäst sugförgasare. Överströmskanalen från vevhuset till cylindern ligger på propellersidan (på skissen just under typbeteckningen Dyno.) Två avloppsslitsar finns mitt emot varandra. Kannans översida är slät och utan styrfläns för spolluften. Vevhuset är gjutet i lättmetall. Dess övre del med spolkanal och slitsar för avlopp är separat samt genom fyra cylinderbultar inspänd mellan vevhus och cylinder. Vevhusets baksida täckes med ett ingångat lock. Den härdade och slipade vevaxeln är lagrad i en lång bussning. Den långa vevstaken med bronsbussningar, kannan, som är utan kannringar, kannbulten och cylindern är samtliga av stål. Cylinderns kylmantel är av lättmetall.

Av särskilt intresse är regleringen av motorns varvantal genom den på skissen visade anordningen för ändringen av kompressionsrummets volym. Sedan motorn startat tryckes den i cylindern kärvt inpassade toppkolven (d) nedåt genom vridning av ställskruven (f), varigenom kom-

# Dieselmotorn "Dyno I"

pressionen och därigenom varvantalet ökas tills motorn går jämnt och fint.

Motorn drives med en speciell blandning, som uttryckt i volymprocent består av: paraffinolja 24 %, terpentin 24 %, fotogen 24 %, smörjolja 15 %, eter 13 %. Trots det höga förbränningstryck, som uppstår i motorer med självtändning, har denna motor visat sig kunna köras i ett

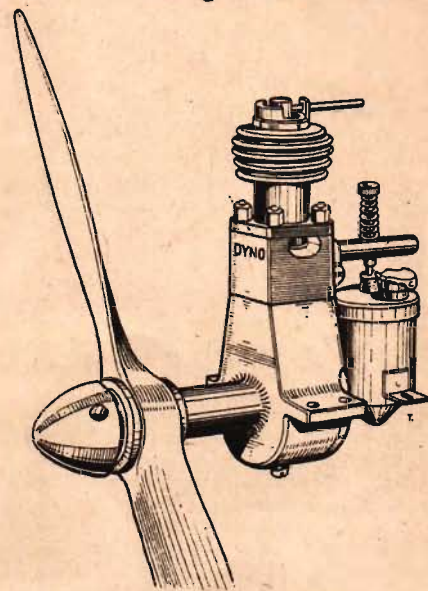


Genomsnitt av cylindern på »Dyno I».

sträck utan märkbar förslitning.

Tekniska data för motorn är: cylinderdiameter 12 mm, cylindervolym 2,04 cm<sup>3</sup>, slaglängd 18 mm, kompressionsförhållande 1:14, varvantalet 6000—7000 v/min, effekt 1/10 hk och vikt 250 g med propeller (28 cm diameter och stigning 16 mm).

Rlä.



I klass

## "INTRESSEMÄRKEN"

för  
finska  
modellflygare



III klass

De finska modellflygarna kan tilldelas s k intressemärken om de ligger i ordentligt. Två av märkena syns här ovan. Märkena utdelas åt de modellflygare som utfört någon av nedanstående prestationer.

	Gummimotormodeller	Segelmodeller	Förbränningsmotormodeller
III kl märke	1 min flygning	1 min flygning	utfört bygge
II kl märke	2½ min flygning	3 min flygning	6 min flygning
I kl märke	5 min flygning	6 min flygning	20 min flygning

III kl märket är utfört i brons, II kl märket förkromat och I kl märket förgyllt. För särskilt förtjänstfull verksamhet eller prestation kan ett mästarclassmärke i guld utdelas efter Luftvärnsförbundets prövning. Märkesproven avläggs med början från klass III. En flygning berättigar endast till ett märke. För högre klass måste sålunda en ny flygning utföras. För III kl märket existerar inga begränsningar beträffande modellernas byggnad men för att få erlågga proven för II och I kl måste de uppfylla de nationella (internationella) bestämmelserna.

Tiden tas från starten (för segelmodeller vid losskopplingen) till dess modellen »Stöter mot något hinder» eller försvinner ur tidtagarnas åsyn. Tiden tas med minst ett stoppur i två tidtagares eller vittens närvaro. Som tidtagare kan vilken välfredad medborgare som helst fungera förutsatt att han fyllt 14 år och kan avläsa tidtagarur.

Ansökningsblanketter för erhållande av intressemärken fås från Luftvärnsförbundet eller klubbarna.

## Kalmar

### Allt för bilen

HOS

## RYDBERGS

Tel. 3 57, 16 34

KALMAR NYA BILVERKSTAD

### Nya och begagnade cyklar

slangar — däck — reservdelar

### Fagergren & Johnssons Eftr.

Kaggensgat. 17—19 KALMAR Tel. 3 43

## Trävaror

KÖPES TILL HÖGSTA DAGSPRISER

av

### AKTIEBOLAGET KALMAR LÅDFABRIK

Tel. Kont. 27 58—8 57 - Fabr. 20 58

### ARMBANDSUR

högsta kvalitet

Stötsäkra och Vattentäta!

Chronografer!

### H. ESBJÖRNSSON & SON

UR- OCH OPTISK AFFÄR

Storgatan 11

Tel. 8 83

Medlem av Sveriges Urmakareförbund

## SÖDRA KALMAR LÄNS HEMSLÖJDSFÖRENING

Larmgatan 26. KALMAR. Telefon 253.

UTSTÄLLNING OCH FÖRSÄLNING  
SVERIGES ÄLDSTA HEMSLÖJD

## LAMBERGS

### Färghandel

Storgatan 13 - Tel. 7 00

S:a Vägen 35 - Tel. 21 16

Kaggensgatan 7 - Tel. 4 91

## PETERSSONS

### FOTOGRAFISKA MAGASIN

Storgatan 27 - Kalmar

Tel. 16 78

Framkallning — Kopiering — Förstoring  
Inramningar

## Bröderna Nybloms

BOKBINDERI och KARTONGINDUSTRI

SNABBT och KORREKT utförande

Billiga priser

N. Långgatan 4 - KALMAR - Tel. 18 31

## Modell steg till c:a 1.200 m



Vart skall den här segelmodellen ta vägen med Kaj Thorsén?

En god flygning med modellplan utfördes i början av juli av en 15-årig Ljungbyhedspojke, Kaj Thorsén. Ett plan av hans egen konstruktion kom in i en termikblåsa och lyftes till väders med stor hastighet. Thorsén trodde med säkerhet att han sett sitt plan för sista gången. Eftersom segelflygning pågick på Ljungbyheds flygfält satte han sig i förbindelse med fören i bogserplanet, som kunde konstatera att modellplanet uppnådde en höjd av ungefär 1 000—1 200 m. Till samtligas förvåning landade planet efter 43 minuters flygtid nästan exakt på samma ställe som starten skett. Den som blev glad var naturligtvis Thorsén.

Kaj Thorsén har hållit på med modellflygning i flera år. Tyvärr finns det ingen klubb i Ljungbyhed som tar hand om sådana unga pojkar.

## Flyg-44-tävlingen uppskjuten till SM

På många begäran har FLYG-44-tävlingen uppskjutits till den 26—27 augusti och hålles i samband med SM i modellflyg. (Om SM se nr 6 av »Modellflygaren»).

Försenade FLYG-44-byggare har således en chans att nu anmäla sig, vilket skall ske senast den 10 augusti (helst ännu tidigare). Eftersom vi i semesterbrädskan glömde att sätta in en anmälningkupong i nr 13, där reglerna publicerades, räcker det med anmälan i vanligt brev till Tidskriften FLYG, Västmannagatan 69, Stockholm. Allteftersom anmälningarna anländer sändes en dubbel nummerlapp varav ena halvan skall klistras på modellen (se FLYG nr 13) och den andra på ett slutet kuvert med namnsedel, som skall insändas tillsammans med modellen.

Modellerna skall vara FLYG tillhanda senast den 19 augusti.

## ”Ett fynd även för den störste charmör”

skriver en läsare om den nya boken Hur man gör bekantskaper av förf. o. konstn. Hans Iwan. En önskebok för den som vill bli känd med och omtyckt av kvinnor och män för nöje och nytta. »Hur man blir bekant med flickor på promenad, bio, danser. Hur man får bekanta på tågresor och främmande platser. Hur man leder människor dit man vill» och 12 andra kap. En lärorik bok för svenska förhållanden, som verkligen ger något nytt. Pris kr. 3:75. Sändes mot postf., inneh. ang. ej. Privat avsändare om så önskas!

NORRÖPPINGS BOKBAR - Avd. F  
Lilla Torget 3 - Norrköping

## Kalmar

Förkromning - Förmickling - Metallarbeten  
utföres förstklassigt till billiga priser

## A.-B. Kalmar

### Metallindustri

Värnsköldsgatan 23

Tel. 11 43

A. T. HOLGERSONS Eftr.

## Smides- & Mek. verkstad

N. Vägen 41

KALMAR

Tel. 2 61

Utför allt vad till yrket hörer  
prompt och till humana priser

## RÖRLEDNINGAR

alla slag

VÄRMEAKTIEBOLAGET

### Oscar Nilsson & Son

Ronneby - Tel. 6 07

Kalmar - Tel. 10 70

Virserum - Tel. 41

## Tag in på

### HOTELL CONTINENTAL

KALMAR

Humana priser. God betjäning.  
Öl- och vinrättigheter.

## TURISTBAREN

S. Långgatan 25

Tel. 28 89

Serverar hela dagen vällagad mat,  
även halva middagar. Kaffe med  
hembakat bröd.

Månadsabbonenter mot billig taxa.

## BERGSTRÖMS

### KONDI TORI

LARMTORGET

Telefon 48

REKOMMENDAS

## I Holmgrens Konditori

Kaggensgatan 5 - KALMAR  
Tel. 50 - 10 59

erhållas de bästa varor och  
den största sortering. Be-  
ställningar emottagas tack-  
samt och utföres punktligt  
och noggrant.

• SERVERING •

## Blommor!

Vackra Bords- o. Kistdekorationer utföres

LINDENS BLOMSTERHANDEL

Tel. 6 62 - Växthusen 10 52

Medlem av F. B. F. — Egna driverier.

# ÖRNUNGEN

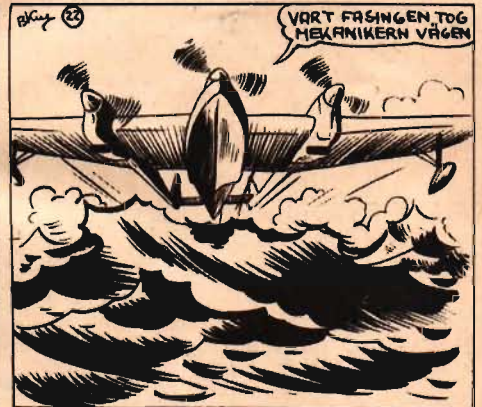
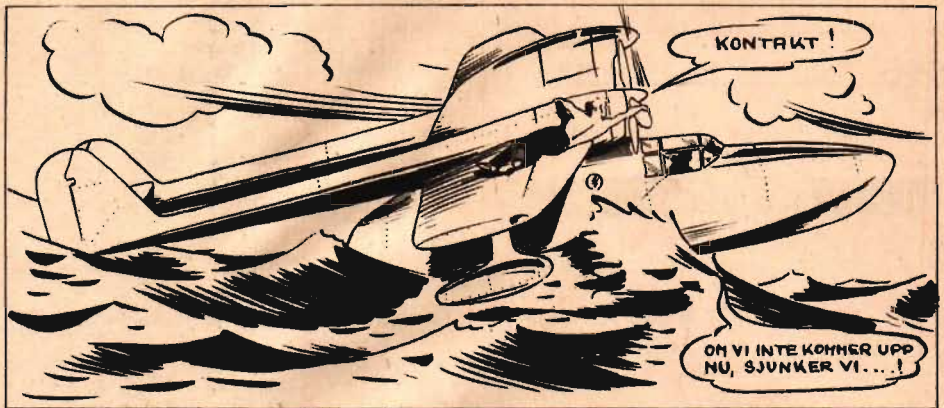
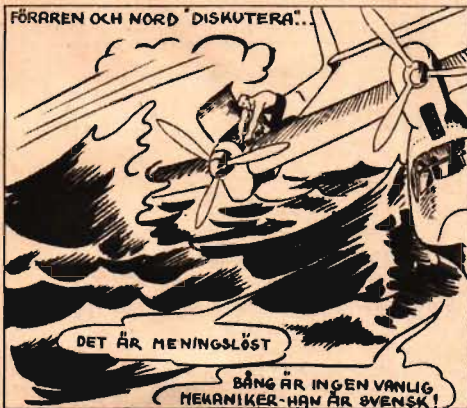
## flyger jorden runt



TEXT AV  
MAJOR H. VICTORIN

En ÅRserie

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 destination till Södra Ishavet. På vägen stöta de på en flygbåt, som ligger och driver, sedan dess ena motor stoppat.



### NORRLANDSKLUBBARN

Forts. fr. sid. 23.

upplåtit sin bilverkstad för vinschbygge. Medlemmarnas optimistiska arbetsflit har gjort att klubbens framtid numera ter sig ganska ljus...

#### Luled flygklubb

Klubben har, säger fanj. Harry Blomqvist, en god uppsättning glid- och segelplan samt övrig materiel — åtminstone i paritet med de möjliga uppgifterna — och är föremål för ett stadgat intresse bland luleiter och övriga norrbottningar. Man håller på att bygga ut på bredden i första hand. Trots de militära myndigheternas stora tillmötesgående att låta klubben flyga på flygbaskarens fält är dock flygfältfrågan på sitt sätt olöst. Och löst blir den inte förrän klubben tillsammans med Norrbottens övriga klubbar disponerar ett eget flygfält. Men att nämna tanken på ett eget flygfält för sportflygningen betraktas av de flesta som symptom på »snart på kusen». Just nu.

#### Sandvikens flygklubb

Det mest framträdande kännetecknet på denna klubb är dess omfattande propagandaverksamhet. Jämsides med det egentliga klubbarbetet bedrivs nämligen en akt-

ningsvärd presskampanj i ortstidningar i form av artiklar, intervjuer och notiser. Resultat: medlemsantal 120 st. Stödjande medlemmar: Sandvikens Jernverks AB, See Fabriks AB och AB Svensk Rakklunga. 1943 påbörjades glidflygbygge. Vinsch har inköpts och instruktör engagerats. Underhandlingar om flygfält pågår. Klubben är en av de bästa modellflygklubbarna i landet. Vid en trimningstävling noterades t ex drygt 1000 m höjdvinst och 62 min flygtid. Klubben har även anordnat ett par större modellflygtävlingar.

#### Övriga flygklubbar

Hammerdals flygklubb har tidigare haft en storhetstid — det var medan grannen Östersunds flygklubb delvis kavade i dödvatten. Målflygningar har utgjort den hu-

vudsakliga verksamheten. Men klubben kan komma igen!

Mer eller mindre oskrivna blad är följande flygklubbar: Bodens flygsällskap, Kalix flygklubb, Malmbergets flygklubb, Umeå flygklubb och Angermanlands motorklubb flygsektion. Om deras framtid vet man inget men »hoppet är vår vän» — hoppet och optimismen måste alltid vara en flygbiten människas trognaste följeslagare!

P. M.

Nytt från Norrköping. I likhet med tidigare är anordnar NFK även i sommar kurser för erövrande av A-, B- och C-diplom samt S-certifikat. Som skolchef tjänstgör klubbens beprövade segelflygare, ingenjör H. Klipp, instruktör är trafikflygare L. Löwgren och vidare medverka flera av klubbens egna medlemmar som segel- och glidflyginstruktörer. Fram till den 10/7 ha hittills i sommar erövrats 10 A-, 9 B- och 18 C-diplom samt 6 S-certifikat. Eleverna ha kommit från skilda orter och det är för klubben en glädje att konstatera att de synas trivas väl med klubben och utbildningen på Kungsängens flygplats.

Hos KSAK har klubben begärt att få köpa ett av de Klemm-plan, som flygvapnet nu lösgivit, och klubben hoppas inom den närmaste tiden kunna utöka sin motorplanpark med det fäktta planer SE-AKN. Vidare har klubben beställt ytterligare en Grunau Baby. När dessa båda plan kommit står klubben väl rustad med 7 motorflygplan, av vilka 3 äro uthyrda för militära flygningar, en tvåsitsig Kranich, 3 Grunau Baby och 4 glidflygplan, alltså sammanlagt 15 flygplan att möta de uppgifter som stunda.

R.H.

### OMSLAGSBILDEN



visar denna gång reservkadett Norén, vilken segrade i Flygkadettskolans flygfälttävling i Hagshult, varom läses på sid. 6-7. Lilla bilden t. h. visar en rad SK 14 i Hagshult och den vänstra bilden kulsprutorna på en »Barrauda».

## Kalmar

### KALMAR LÄNS SLAKTERIER

försälja till lägsta dagspriser Charkuterivaror, Kött och Fäsk, Ost, Konserver och Dalkatesser, Vilt m. m.

Aterförsäljare på de flesta platser. OBSERVERA! Ni kan alltid tryggt lämna en KLS-butik, ty endast ett kontrollslakteri har sträng kontroll.

Kungl. Medicinalstyrelsen utser veterinärer och mikroskopister, som utöva kontrollen utav råvaror, fabrikation och hygien. Egna butiker i Kalmar, Oskarshamn, Nybro, Högby, Mällila, Mörlunda, Rockneby, Emmaboda, Päråd, Färjestaden.

### MEKEN SOM MÅSTE FLYGA

Forts. fr. sid. 20.

—Ouliin, brusar det mot honom.

Han sneglar på den bleke Smiths gläpande haka och ängsliga blick bort mot guldet i burkarna och skrattar till. Han hoppar upp i kärran, viftar glatt åt mängden vars vrål tystnat och efterträtt av ett förväntansfullt sorl. Han ger kärran full gas och viner iväg. Nu skall vi visa de goda yankees hur en svensk flygmekaniker kan bära sig åt, tänker han småskrattande, och uppsluppet slår han på en topproll några handsbredder över hangartaket, går upp på ett par tusen meters höjd och kommer blixtrande i en störtdykning rakt ned mot åskådarna, tar upp kärran på nytt och drar ett ärevarv på rygg två meter över mängdens huvuden. Han nickar över och vrålar ut genom entréportarna och kommer tillbaka samma väg med dollarsedlarna yrande av luftdraget och med ett klädsträck plus bl a två par hemtrevligt röda onämnbare i hjulstället. Tar sikte på den ensamme Smith som för andra gången denna händelsedigra dag dyker ned i den kletiga leran.

— Är ni Cyrus L. Smith, hör han en grov röst intill sitt öra. Smith hoppar till inför den oväntade frågan. Han tittar upp och genom lerlagren urskiljer han en polisuniform och hjärtat är färdigt att stanna.

— Jaaa, svarar han ansträngt.

— Läs det här, kommenderar Lagens Arm och vecklar upp sista editionen av Golden Mirror framför Smiths stela ögon. Han sträcker ut handen efter tidningen, hör ett kraftigt tilltagande dån bakom sig, tidningen rycks med ett fräsande ur hans hand och försvinner med den Olinska maskinen bort i fjärran, och med två par onämnbare kärleksfullt lindade kring sin hals störtdyker Cyrus L. Smith i sällskap med Lagens Arm för sista gången i dyn.

Det som sedan följde kan ju kallas för flatskratt. Gärna det. Men i så fall var det århundradets världsrekord i fråga om storgnagg från tjugotretusensjuhundra-femtiofem människotrupar. De övriga femtusenfemhundra orkade inte mer. Dom kröp omkring i leran — snyftande.

Lagens Arm reser sig med ett väldigt frustande, och med en näve som ett mindre öskar sopar han bort leran från ögonen. Han stirrar omkring sig med blodsprängda ögon och vacklar bort till en grupp av tre ynglingar som kvidande vrider sig på marken som en sorts mänsklig laokongrupp. Han nappar åt sig ett exemplar av Golden Mirror som sticker ut ur den enes ficka och återvänder till Smith, som rest sig upp i sittande ställning, mer förmår han inte. Nu är han slut.

— Läs, kommenderar Lagens Arm, och ser med intresse hur Cyrus L. Smiths huvudhår alltmer reser sig.

KASSERAD FLYGARE INNEHAR  
VÄRLDSREKORD I BUSFLYGNING.

Flyglärare vägrade certifikat.

Cyrus L. Smith tar sig förtvivlad över pannan. Varför i herrans namn stack han inte med detsamma. Nu är allt förlorat.

— Nå, hala fram med certifikatet nu genast, annars blir det sex månader!

Smith tittar bedövad på den myndige polisen, men så dyker ett plötsligt ljus upp

## Norrköping

FLYGARENS tvättbekymmer löses enkelt om han RINGER 24151

### Kneippbadens Ängtvätt

Strandvägen 28 - Norrköping  
utför nämligen all HERRTVÄTT förstklassigt, snabbt och billigt.

### IVAR LÖWGRENS EFTR.

(Johansson och Lindskog)

N. Rådstugatan 16 - Tel. 249 10  
NORRKÖPING

Platsens största sortering av  
VARTA ACKUMULATORER o.  
PERTRIX TORRBATTERIER  
Laddningsstation och Billelektrisk service

### LÄDERVAROR

Kappsäckar, Resväskor, Portföljer,  
Körkortsfodral, Cigarrettetulor m. m.

### LIEBERTHS LÄDERVARUFABRIK

G:la Rådstugugatan 24 - Tel. 239 30  
Reparationer utföras

### Strand Hotell

Drottninggatan 2 - Hamngatan 4

NORRKÖPING - Tel. 209 24, växlar 249 79

Servering av kaffe, the, smörgåsar m. m.  
MODERNT - CENTRALT - NY REGIM  
Vördsamt I. LJUNG

### G.A. ANDERSSONS

MEK. VERKSTAD

Hantverkaregatan 7 - Norrköping  
Telefon 239 43

Tillverkare av höjd-, sänk- och vridbara  
kontors- och fabriksstolen »STARK»  
i fyra modeller

### NORRKÖPINGS RÖRLEDNINGSAFFÄR

E. HARRY NILSSON

Prästgatan 11 - Tel. 236 95 - Norrköping  
Bostadstel. 216 45

Reparationer och nyanläggningar utföras  
snabbt och omsorgsfullt till humana priser

### BOLINS ELEKTRISKA INSTALLATIONSBYRÅ

Hospitalsg 30. (Nya Torget) Norrköping  
Telefon 238 41, 238 73

Utför Nyanläggningar och Reparationer  
av alla slag

Neonanläggningar Kylanläggningar

### Frisör och Tobaksaffären

FYRBYLUND - Tel. 112 79

Frisörsalongen, Finspångsvägen 76  
Tobaksaffären, Grenadjärv. 4 - Tel. 239 96

Rekommanderas

Vördsamt

Bertil Sandin

## Karlsborg

### BYGGNADSFIRMAN

A. LARSON  
KARLSBORG

Telefon 151

LEVERANTÖR  
TILL FLYGVAPNET

## Linköping

### BAUER & ANDERSSON

FÄRGERI & KEMISK TVÄTTANSTALT  
Tullgränd 4, Linköping  
Telefon: 24 44

Vårt motto:  
Gott arbete och humana priser

### A. BLOM & C:o

Norrköpingsvägen 6, LINKÖPING

Tel. 17 14 Verkmästaren ankn.

HISS-, TRAPP- och BALKONGRÄCK,  
PLÅTARBETEN, ELEKTRISK SVETS-  
NING, REPARATIONER ALLA SLAG  
Järnkonstruktioner - Angpannebesiktning

NYBYGGNADER och REPARATIONER  
utföras av

CARL SANDBERGS  
BYGGNADS A.-B.

Ullevigatan 5 - LINKÖPING - Tel. 65 58

### Martin Ängquist A/B

FÄRGERI- & KEMISK TVÄTT

Storgatan 34, Linköping

Kontoret Tel.: 20 47 Affären Tel.: 2 07

## Norrköping

Statskontrollerade och kylhusbevarade  
KÖTT-, FLÄSK- o. CHARKUTERIVAROR  
Lämnar högsta garanti för prima varor  
Gör därför Edra inköp i  
**NORRKÖPINGORTENS  
SLAKTERIFÖRENING**

Butiker:  
G:la Rådstugugatan 52, tel. 204 68, 246 78  
Villagatan 2, tel. 262 81

## NORRKÖPINGS CYKELMAGASIN

Telefon 219 72  
Knäppingsborgsgatan 25  
(mitt emot S:t Olovsks.)  
REKOMMENDERAS

## OSVALD SVENSSON CYKELVERKSTAD

Trozelligatan 28 Telefon 233 49  
**CYKEL- & SPORTAFFÄR**  
Reservdelar Reparationer  
Aukt. service för Lättviktsmotorecyklar

## Har Ni onda fötter

så gör ett besök hos oss. Även kylskador  
behandlas

Kvartslampa Beställ tid  
**SYSTER TORAS FOTKLINIK**  
Innehavare: SARA ABERG  
Hospitalsg. 17. Tel. 262 62. Affärstid 9-6.

## Kjellman & Bothvidsons TRYCKERI

Innehavare N. Hellron  
Trädgårdsg. 1 - Tel. 200 56 - Norrköping  
Utför alla slags trycksaker för verk och  
Inrättningar Handel och Industri  
Snabbt utförande - Humana priser

## Nässjö

• När Ni besöker NÄSSJÖ tag in på •

## Hotell Hemgården

Järnvägsgatan 32 Telefon 8 38  
TREVLIKA RUM MED GODA BÄDDAR  
Prisbilligt

## Uppsala

## Uniformer kem. tvättas

## AROS kemiska

UPPSALA  
Svartbäcksgat. 8. Adilsgatan 27.  
Tel. 33944 Tel. 33922

i hans hjärna. Minen ljusnar och han re-  
ser sig upp, sticker händerna i byxfickorna  
och spänner ut bröstkorget.

— Smart trick, va, säger han pösande.  
— Va, frågar Lagens Arm dumt?

— Det förstår ni väl att det bara är  
frågan om ett reklamtrick. Steppa med in  
på kontoret, sergeant, och ta en drink skall  
jag skaka fram certifikatet under tiden.

Lagens Arm kliar sig i huvudet, glör  
ilsket på sina av lera fullklettade skor och  
följer Smith i kölvattnet.

Cyrus L. Smith nappar tag i armen på  
sin partner och drar honom avsides.

— Hur i helsike ska vi klara den här  
biffen...

— Sch, partners solkiga näve stoppar  
resten.

— Ta det lugnt pojkar, infaller en djup  
röst. I den här staten är det jag som  
ordnar med sådana där papper. Plocka  
fram flygaren ska han få sitt papper. Fast  
det är min själ förolämpande att sticka  
till en sån där gudabenådad flygare papper  
på att han kan göra två flata åttor.

Som en pil dyker Cyrus L. Smith in på  
kontoret åtföljd av en flaska whisky, en  
Smith sprucken på bredden av ett alla ti-  
ders småleende. Han kör som vanligt upp  
högra handen för att peta kubben i en  
glad aktervinkel, men upptäcker liksom  
Lagens Arm att naglarna inte är riktigt  
välpolerade och stryker med en något be-  
svärad min klorna mot byxbaken medan  
Lagens Arm dystert äser hans förehavande.  
Hans blick ljusnar dock märkbart när  
whiskyflaskan kommer på bordet.

Där finner dem i sinom tid en mycket  
ogenerad Olin, glatt vinkande med ett pap-  
per. Han räcker fram det dyrbara doku-  
mentet på vilket ett stadigt tumavtryck be-  
stående av lika delar sot och olja place-  
rats rakt över datumstämpeln, och för-  
måler artigt.

— Varsågod, certifikatet, herr kommis-  
sarie.

Lagens Arm vinkar avvärjande.

— Ja, ja, jag ser — att bläcket knap-  
past är torrt som — hm, som jag själv.

— — —  
»Ja du Sonja, nu är man äntligen inne-  
havare av det åtrådda certifikatet. Får  
högga vederbörande på Karlberga reda på  
att jag erövrat certifikat efter så där fjor-  
ton månader här i landet, skrattar dom väl  
ihjäl sig. Nu vill jag lära mig flyga på  
allvar, och det skulle jag vilja göra i  
Sverige, för där vet jag att jag får en  
skola som ingen annanstans i världen. Ba-  
ra dom nu vill ha mej som elev. I värsta  
fall får jag väl ta till samma taktik som  
sist för att övertyga dom. Säkrast är väl  
dock att du förbereder dig på det och går  
igenom en kurs i sjukvård i fall du skulle  
få mig till patient...»

Sonja tittar upp på sin väninna med ett  
småleende.

— Vad skall man tro om det här?

— Du skall inte tro någonting alls, kom-  
mer det fränt från väninnan. — Jag ger  
inte ett rött öre för sanningen i det där  
brevet. Om jag kunde begripa varför du  
går och dillar om den där stackarn, när  
du kan få det bra med Börje. Han är ju  
blixtkär i dej. Slå du bort tankarna på den  
där. Det är mitt råd.

Sonja sitter tyst ett ögonblick, hennes  
fingrar glider omedvetet över tangenterna,  
och så säger hon halvt för sig själv.

— Jag undrar vad en sjukvårdskurs  
kostar?  
(Forts. i nästa nr.)

## Västerås

## M Ö B L E R

Mattor, Gardiner & Sängkläder  
köper Ni bäst och billigast från

## MÖBELKOMPANIET

MUNKGATAN 5 - VÄSTERÅS  
Telefon 350 52

Rekomm. våra Dubbelsoffor och Fåtöljer

## BRÖDERNA ÖSTMANS ÅKERI

Vargbogatan 12 - Tel. 308 19

Utför alla slag av  
KÖRNINGAR och TRANSPORTER  
med häst och bil

## E. PETTERSSONS

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

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

## Nya Kemiska Tvätten

(Gamla mejerigården)

Sturegatan 11 VÄSTERÅS Telefon 325 20

Mottager kostymer och kappa till tvätt  
och pressning

REKOMMENDERAS

## Gynna

VÅRA ANNONSÖRER!

## Eslöv

Byggnadsfirman

## CARL NIHLÉN

Utför jämväl kostnadsbe-  
räkningar och värderingar.  
Tel. 404, Eslöv.

## Halmstad

## H. MÜLLERS EFTR.,

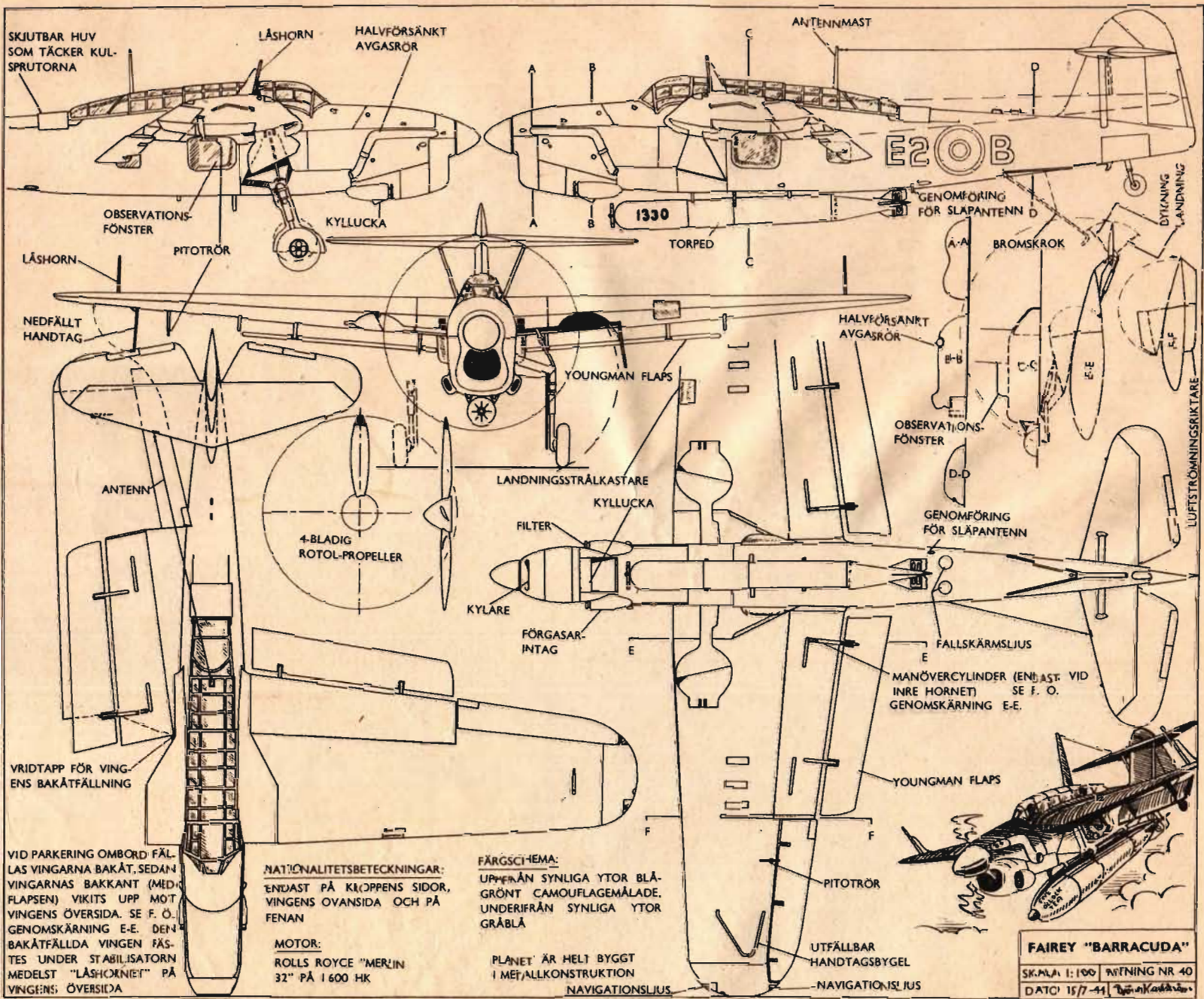
HALMSTAD

Storgatan 48 Telefon 98

## UR-, OPTISK- o. MUSIKAFFÄR

Reparationer av Ur och Musikinstrument  
utföras med största omsorg

**FAIREY  
"BARRACUDA"**



Tillverkare: Fairey Aviation Co., Hayes, Middlesex, England.  
 Typ: Fångarräddningsplanet torped- och stört- bombplan.  
 Besättning: 3 man.  
 Motor: 1 st. 12-cylindrig, viftskrydd kolls- Royce Merlin 829, V-hetor på 1600 hk.  
 Maxhastighet: Trolligen c:a 475 km/t.  
 Marschhastighet: Omkring 400 km/t.

Spännvidd: 14,98 m.  
 Längd: 12,34 m.  
 Höjd: 4,05 m.  
 Vingsyta: —  
 Toppåhöjd: Sannolikt omkring 6000 m.  
 Flyghastighet: Sannolikt omkring 1000 km.  
 Besättning: 2 st. riktiga 77 mm. ksp. 1 dub- bollaerätige 1 bakre stesen.  
 Bomblast: 1 st. 900 kg. (48 cm.?) torped eller 975 kg. bombor.

VID PARKERING OMBORD FÄLLAS VINGARNA BAKÅT. SEDAN VINGARNAS BAKKANT (MED FLAPSEN) VIKITS UPP MOT VINGENS ÖVERSIDA. SE F. Ö. GENOMSKÄRNING E-E. DEN BAKÅTFÄLLDA VINGEN FÄS- TES UNDER STABILISATORN MEDELST "LÅSHORNIET" PÅ VINGENS ÖVERSIDA

NATIONALITETS BETECKNINGAR:  
 ENDAST PÅ KRÖPPENS SIDOR,  
 VINGENS OVANSIDA OCH PÅ FENAN

MOTOR:  
 ROLLS ROYCE "MERLIN  
 32" PÅ 1600 HK

FÄRGSCHEMA:  
 UPPFRÅN SYNLIGA YTOR BLÅ-GRÖNT CAMOUFLAGEMÅLADE.  
 UNDERFRÅN SYNLIGA YTOR GRÅBLÅ

PLANET ÄR HELT BYGGT I METALLKONSTRUKTION

**FAIREY "BARRACUDA"**  
 SKALA: 1:100 RITNING NR 40  
 DATUM: 15/7-41

# Vätskekylning ger

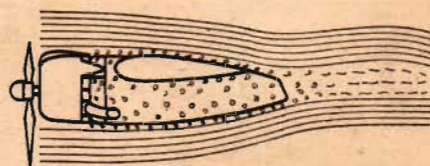


## effektbesparing

Det nya bombplanet SAAB 18B har vätskekyllda motorer. Det ligger nära till hands att tro att den omfattande vätskekylaren skulle förorsaka en stor ökning av luftmotståndet. I själva verket har den vätskekyllda motorn ett betydligt lägre motstånd än den luftkylda. På en luftkyld motorinstallation pressas nämligen den uppvärmda kyl Luft ut under kylklaffarna runt motorkåpan. Åstadkommer virvelbildningar omkring hela motorgondolen och stör strömningen på vingens översida.

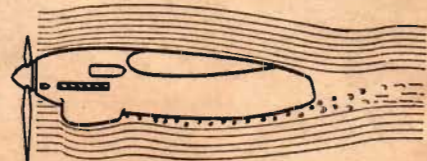
På en vätskekylad motor är kyl Luftströmmen koncentrerad till kylarutloppet på gondolens undersida. Strömningen längs gondolens sidor och - framför allt - på vingens över-

sida, där lyftkraften är störst, förblir därigenom ostörd. Detta innebär minskat luftmotstånd och ökad lyftkraft, vilka tillsammans åstadkomma en betydande effektbesparing.



### Luftkyld motor

Den uppvärmda kyl Luft, som strömmar ut genom den ringformiga öppningen bakom motorn, stör strömningen över hela motorgondolen och vingens översida.



### Vätskekylad motor

Den uppvärmda Luft från vätskekylaren sveper endast över motorgondolens undersida.