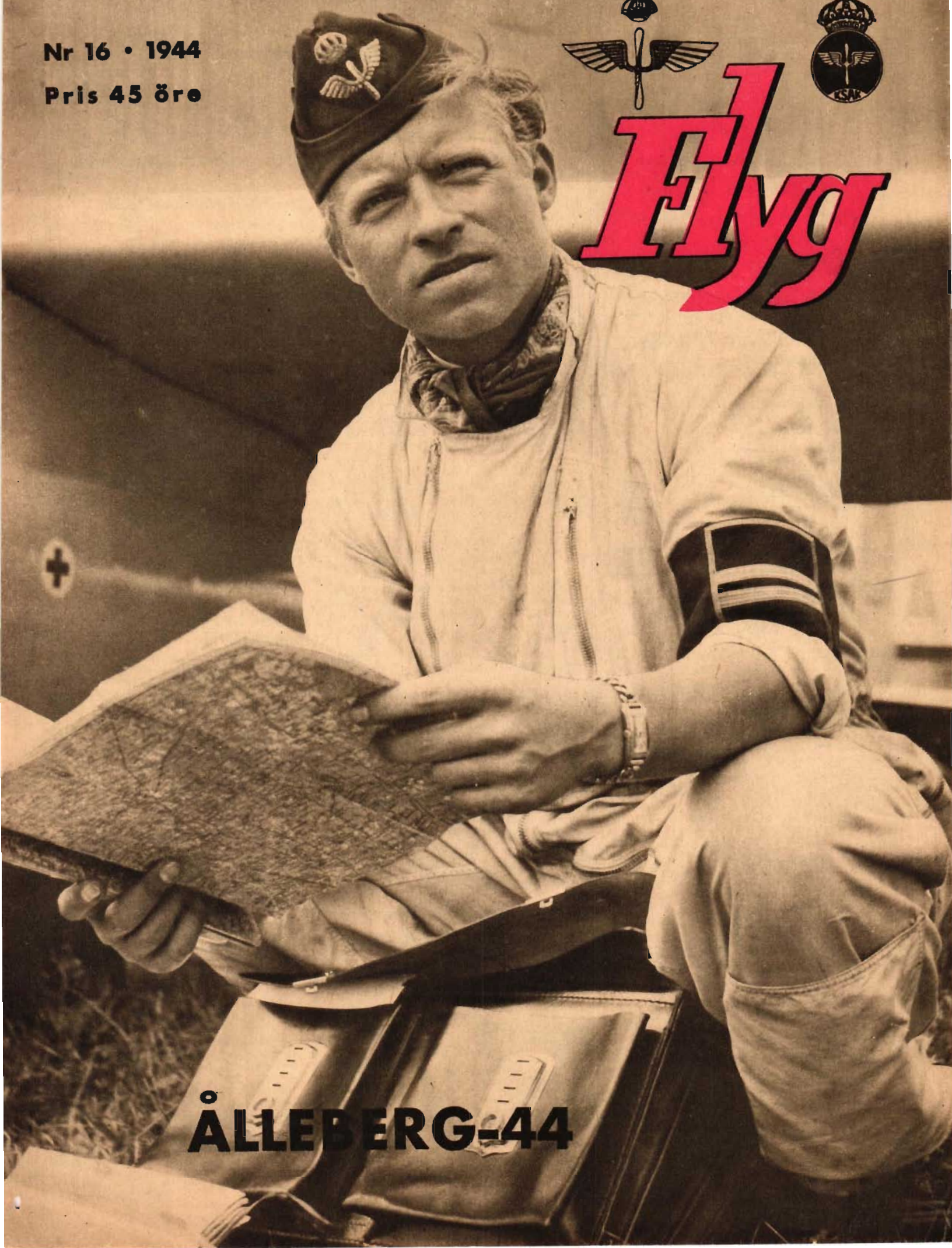


Nr 16 • 1944
Pris 45 öre



Elyg



ÅLLEBERG-44



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

Utkommer varannan torsdag

REDAKTION:

Västmannagatan 69 1 tr. - Stockholm
 Tel. 313458
 Huvudredaktör och ansvarig utgivare:
 Överste W. KLEEN
 Verkställande redaktör: G. KNUTSSON
 Tel. 301192
 Andre redaktör: H. MILLGARD
 Redaktionssekreterare: A. WALLIN

ANNONSAVDELNING:

Chef: A. HULTIN - Tel. 320811

EXPEDITION:

Förlagsaktiebolaget FLYGNING
 Sveavägen 53 - Stockholm

Postgirokonton: 1111.

Prenumerationspris:

Helår Kr. 9:75 - Halvår Kr. 5:—

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

Ahlén & Akerlunds Fotogravyranstalt
 Stockholm 1944

VIKTIGARE FLYGFÖRBINDELSER

från den 10 juli 1944 tills vidare

Fr. Berlin	12.00 t.	Köpenhamn	13.30V
» » »	» » »	» » »	V
» » »	12.00 »	Malmö	13.00V
» » »	» » »	» » »	V
» » »	7.15 »	Stockholm	10.35V
» Helsingfors**	12.30 »	» » »	15.20D
» » »	** 12.30 »	Abo**	15.05D
» Köpenhamn*	» » »	Berlin*	V
» » »	10.00 »	» » »	11.30V
» » »	13.45 »	Malmö	13.00V
» » »	» » »	» » »	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 »	Abo**	12.00D
» Wien*	» » »	Stockholm*	V
» Abo**	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 luga avgångs- och ankomsttider för flygförarna 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 austrädes.

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

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.

»Vadhdllare»: Att Bell »Airacobra» har sporrhjul i Hobbysirkulärns katalog (sid 25) men noshjul i FLYG, beror helt enkelt på att bilden i katalogen inte är någon »Airacobra» utan dess föregångare, experimentplanet Bell XFL-1 »Airabonita». Bilderna av Vultee »Vanguard» och Caudron C-714 »Cyclone» är omkastade i samma katalog. Maxhastigheten på Douglas DC-3 är enl. Jane's 1942 368 km/t och marschhastighet 331 km/t med 1050 hk Pratt & Whitney »Twin Wasp», d v s den motor, som de svenska DC-3:orna är utrustade med. Siffran är nog något för hög. ABA uppger att marschhast är c:a 300 km/t. Junkers Ju 52 har en maxhastighet av 305 km/t och en marschhast på 234 km/t.

»L. F»: Någon ritning på motorerna i B 18B, Daimler- eller Mercedes-Benz DB 605B, får tyvärr f n icke publiceras.

»GP»: Ritningar till GP-Diesel-motorn finnas ej till salu men väl själva motorn.

»Helårsprenumerant»: Det är mycket svårt att veta hur mycket det danska sportplanet KZ-III kommer att kosta efter kriget. Red. tror knapp ens att tillverkarna själva veta det än! Men det torde väl röra sig om 15 000—20 000 kr. Vi hoppas närmare den förra siffran!

»Flygplanmontör, F 11»: När en segelflygare tar silver-C får allmänheten i regel inte veta om uthållighetsprovet utförts på hang eller i termik, varför red. tyvärr ej kan svara på frågan om fanjunkare Brink, F 11, som gjort en flygning i termik på 5 tim 13 min, är den förste i Sverige som gjort sitt femtimmarsprov i termik för silver-C — men det är mycket möjligt. Emellertid gjorde bl a silver-C-flygaren Björn Andersson för en tid sedan en flygning i termik på över 5 tim (se art. om FLYG:s höjdtävling), så det börjar visst bli tämligen vanligt med sådana fina termikflygningar! Red.

OMSLAGSBILDEN



visar Sveriges f n bästa segelflygare, löjtnant BENGTT OLOW, segraren i den fria klassen vid Allebergstävlingarna. Han ser lite bister ut på grund av det opålitliga vädret, men så snart det börjar växa blomkål på himlen sticker han iväg!



Modellflygarnas SM och landskamp

Sommarens största modellflygevenemang, Svenska Mästerskapen, kommer i år att anordnas i KSAK:s egen regi, såsom redan omtalades i FLYG nr 15.

Samtliga innehavare av guld- eller elitmärke får delta, och tävlingarna väntas ge resultat av mycket hög klass. Täylingen gäller individuell och lagtävling i samtliga segel- och gummitotorklasser samt i grupp F (med dieselmotordrivna modellflygplan under 2,5 cm³ cylindervolymer).

Lördagen den 26 aug. hålles Svensk-Finska landskampen i största segelmodellklassen. Omedelbart därefter följer 1:a omgången i SM. 2:a och 3:e omgångarna går söndagen den 27 aug.

Parallellt med de båda andra stortävlingarna går slutligen »Flyg-44», den av FLYG arrangerade specialtävlingen för dieselmotordrivna modellflygplan.

Tävlingarna hållas i Stockholm på plats, som senare kommer att fastställas.

Lärare blir modellflyginstruktörer

Vid Slöjdseminariet, Näs har Kungl. Svenska Aeroklubben under försommaren utbildat 31 unga lärare till modellflyginstruktörer. Sammanlagt 38 man ha deltagit i kursen. Även under sensommarkursen, som började onsdagen den 19 juli anordnades en instruktörskurs för seminariets ordinarie elever. Utbildningen ingår i KSAK:s statsunderstödda modellflygverksamhet.

Vill Du till Flygvapnet?

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

officersaspiranter	} flygvapnets aspirant-broschyr
reservofficersaspiranter	
flygingenjöraspiranter	
reservintendentsaspiranter	} flygvapnets volontär-broschyr
volontärer	

Upplysningar beträffande anställning såsom meteorologaspirant erhållas t. v. endast från flygstabens utbildningsavdelning.

Broschyrerna erhållas kostnadsfritt från länsarbetenämnderna eller direkt från flygstabens utbildningsavdelning, flygvapnet, Stockholm. Namnanrop »Flygvapnet».

GÖTEBORGS TEKNISKA INSTITUT

STORGAT. 17, GÖTEBORG, TEL. 15 48 82, 15 65 19
INSPEKTÖR: PROFESSOR ANDERS LINDBLAD

Ingenjörskurser

Ingenjörskurser inom olika fack. Studietid: 2 1/2 år från folkskola, 2 år med realexamen, 1 1/2 år med studentexamen. Med realexamen och 6 månaders praktik samt avgångsexamen från institutets elektriska ingenjörskurs kan Kungl. Kommerskollegii teoretiska kompetens för A-behörighet erhållas. Dessutom kortare fackkurser på 4 månader. Begär program!
Nya kurser börjar i dagskolan den 21 aug.

ÖNSKAS KÖPA

El-motor

köpes omkring 1/8 hk, 127 volt, begagnad.
Svar till Stig Andersson, Els Motor, Forsåsen, Fällinge.

Annonsera i FLYG!

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.



KUNGL. SVENSKA AEROKLUBBEN

kungör härmed till ansökan ledig befattningen såsom:

Förste instruktör vid segelflyget

(tekniska detaljen).

FORDRINGAR: Fullständig militär motorflygutbildning, segelflygutbildning (segelcertifikat), flygteknisk utbildning och god praktisk erfarenhet beträffande segelflygmateriel, kompetens som besiktningssman av segelflygplan eller möjlighet att förvärva sådan samt organisationsförmåga.

Genomgången flyginstruktörskurs vid flygvapnet, kunskaper i utländska språk samt erfarenhet beträffande ungdomsledning önskvärda.

Befattningen är avsedd att tillträdas snarast.

Ansökningskrivelse, åtföljd av fullständig meritförteckning jämte intyg till styrkande av kompetensen samt med uppgift på löneanspråk, skall vara ingiven till KSAK:s generalsekretariat, Malmstillnadsgatan 27, Stockholm, före den 20 instundande augusti.

GENERALSEKRETERAREN.

För *ansvarsfull* registrering

Med sin osvikliga precision och stora effektivitet är Viscard-systemet som skapat för militärt bruk. Det användes inom Flygvapnet, Armén och Marinen för registrering, bokföring, kontroll och statistik.

VISCARD

IDUNS TRYCKERI AKTIEBOLAG

Vasag. 18, Stockholm · Tel. "Iduns Tryckeri"
Göteborg: Tel. 13 42 34 · Malmö: Tel. 269 60





BOLINDER-MUNKTELL

★ AKTIEBOLAGET BOLINDER-MUNKTELL • ESKILSTUNA ★



Flyg

NORDENS STÖRSTA FLYGTIDNING

ALLEBERG-44 — ETT LÖFTE

Segelflygtävlingarna på Alleberg har genomförts för tredje gången och för andra gången med flygvapnet som deltagare. Det har varit färre tävlingsdagar än i fjol men ändå måste man säga att resultatet delvis är strålande. Tävlingarna har varit av utomordentlig betydelse för svenskt segelflygs utveckling och har gett en hel rad goda erfarenheter beträffande både hur de skall uppläggas i fortsättningen och hur vårt segelflyg, som kommit så bra i gång, skall uppnå internationell standard.

Redan nu börjar man skönja var Sveriges segelflyg i framtiden skall stå internationellt sett — högt uppe bland världens främsta segelflygnationer. Sverige blir ett segelflygarland som världen måste ta hänsyn till när det gäller internationella tävlingar, internationella resultat eller — och det hoppas vi alldeles särskilt — internationellt värdefulla rön och forskning i världsegelflygets tjänst.

Före Alleberg-44 har det svenska segelflyget inte presterat så märkliga saker; Sverige var ett av de sista länder som gick in för segelflyg. Segelflygets förespråkare fick tala för döva öron ända tills avspärrningen i väster med åtföljande bensinbrist nödvändiggjorde ett praktiskt taget fullständigt slopande av det privata motorflyget i Sverige. Då återstod ingenting annat än segelflyg och det fick äntligen sin chans i Sverige.

Under de tre egentliga segelflygar som vi haft i vårt land har oerhört mycket uträttats — framför allt av oavlönade entusiaster i klubbarna och av centralorganisationen KSAK. Att detta ofta otacksamma arbete i vingården äntligen ledde till resultat såg man förra året, då staten officiellt och direkt förklarade sig villig att ekonomiskt understödja segelflyget. I det sammanhanget bör man återigen framhålla chefens för flygvapnet inställning såsom en avgörande faktor.

Först och sist är det dock de svenska segelflygarna själva som skapar det svenska segelflyget och i årets tävlingar vid Alleberg — eller rättare sagt på Sikagårdsfältet vid Falköping där den fria klassen höll till — har våra segelflygaress, som är långt flera än vad vi vågade hoppas på före Alleberg-44, i och med det fyrfaldigt slagna höjdrekorde (Fägerblads vackra höjdflygning före tävlingen medräknad) fört upp Sveriges segelflyg till en standard, där man med fullt fog kan börja tala om rekord.

Vi skall inte förhåva oss, ty de goda höjresultaten omedelbart före och under Allebergstävlingarna är givetvis närmast en följd av lämpliga väderleksförhållanden, väl utnyttjade av skickliga flygare, men segelflyget har alltid varit, är och kommer att vara ett väderleksärende.

TÄVLINGSREGLERNA — EXPERIMENT

Årets tävlingsregler var helt nya och att betrakta som experiment. Ett experiment så till vida att det var första gången som de regler gällde, som ursprungligen skrevs för första segelflygolympiaden — den inställda... eller uppskjutna? — olympiaden i Helsingfors 1940. Dessa regler användes i klass II och kan måhända inte anses helt och hållet motsvara allmänna önskemål. Vid bedömningen måste man dock härvidlag ta hänsyn till

åtminstone två olika utgångspunkter: den första, som avser den nuvarande (eller kanske rättare föregående) standarden inom svenskt segelflyg, där man inte behövde sysselsätta sig med så »subtila» ting som internationella prestationer, och den andra, där man helt måste ta hänsyn till sådana prestationer, som kan anses såsom vardagsmat i ett olympiskt meeting.

Under Allebergstävlingarna nåddes flera utomordentliga resultat, vilka inte belönades med ens bråkdel av en poäng — vi behöver endast påminna om namnen Fägerblad, Bergman och Wennerström — därför att vederbörande i dagstävlingens allra sista moment landade något tiotal eller hundratals meter från målområdets gräns. Om man utgår från de prestationer, som för endast några månader sedan ansågs vara maximum inom svenskt segelflyg, kunde man kanske tycka att värderingen blivit alltför snål. Men avser man att bedöma sådana prestationer, vilka man med skäl kan anse som utslagsgivande för standarden i en olympisk tävling, ja då blir utgångspunkten en helt annan. Man måste då betrakta en landing utanför målområdet som ett klart underbetyg åt föraren. Såsom olympiska torde alltså de nuvarande reglerna möjligen kunna anses tillfredsställande men man bör nog tänka på en modifikation för svenska förhållanden.

De regler som tillämpades i klass I var också ett experiment, men ett experiment som på grund av årets tråkiga väderleksförhållanden nog inte blev så lyckat.

RADIO SOM KONTAKTMEDEL

Under tävlingarna inträffade tråkigt nog en del haverier, alla dock med lycklig utgång. De medförde emellertid en diskussion om vad man borde tänka på ur flygsäkerhetssynpunkt till nästa år. Enligt vad FLYG erfarit vill luftfartsmyndigheten, som ju är den högsta civila instansen, fordra obligatorisk radio- och syrgasutrustning i samtliga segelflygplan i den fria klassen samt dessutom flytväst på förarna. Flygvapnet erkänner det berättigade i syrgasutrustningen — Bergmans första rekordflygning — och flytvästar men anser radio onödig ur flygsäkerhetssynpunkt. Radions största värde torde väl ligga däri att förarna lätt kan hålla kontakt med sina medhjälpare och få transportvagnen till önskad plats — och det är naturligtvis en bra sak! Vid lämpligt väder för sträckflygning kan det bli omöjligt för en tävlande att hinna tillbaka till startplatsen samma dygn efter en långflygning om han inte hela tiden kan dirigera sin transportvagn att följa efter i »kölvattnet». Detta blir av största värde när nuvarande körrestriktioner upphävs och när det gäller flygning på 30—40 mil. Den snabba återtransporten är nödvändig för att flygplanet nästa dag skall kunna stå på startplatsen igen. Och i Babyklassen med dess begränsade flygsträckor och möjlighet att göra flera flygningar om dagen, kan radion få ännu större betydelse som kontaktmedel — om förarna inte är alltför orutinerade förstås.

Redan nästa år hoppas vi att Allebergstävlingarna skall kunna bli nordiska — och officiella svenska mästerskap — samt kanske redan året därpå internationella.

H. Millgård.

Alleberg 1944



EN BILD FRÅN SIKAGÅRDSFÄLTET vid Falköping, varifrån Klasse II startade. I förgrunden monteras en »Welhes».

OLOW SLET OCH SEGRADE

Av FLYG:s utsände "Pro Mille"

LÖRDAGEN DEN 22 JULI.

Aterigen har de svenska segelflygarna samlats på Alleberg för att mötas i ädelt kamp. Trots opålitligt väder kunde tävlingarna genomföras med goda resultat särskilt i klass II, högvärdiga segelflygplan, där tre nya svenska höjdrekor noterades. Här nedan rapporterar FLYG:s utsände de viktigaste händelserna dag för dag. FLYG försöker på 9 sidor i detta nummer skildra Alleberg—44 i ord och bild men mera kommer i nästa nummer.

Svenskt höjrekord

Hurra! Skapligt väder — för en som inte kan så mycket meteorologi som t ex Bengt Olow. Han grumsade om den låga molnbasen — 500 m på morgonen — och att det inte såg vidare bra ut. Näja, så blev han inte bäst i dag heller! Dagens man blev »Ceson», d v s Bengt C:son Bergman. Men det är bäst att gå i ordning... Vi tar klass II först.

Vid morgonuppställningen meddelade tävlingsledaren, major C. O. Hugosson, att klass II skulle målflyga till Jönköping i samband med höjdflygning. Klasskamraterna rusade iväg till Sikagårdsfältet för att göra sitt bästa i luften.

Bergman och Olow samt fanjunkarna Magnusson från F 1 och Brink från F 11 startade först och kom iväg bra.

Bergman kopplade på 500 m och steg sedan i svaga uppvindar till 4 000 m. Instrumenteri frös igen på 3 000 m. Sedan öjönk han till 700 m söder om Alleberg, men en ny blås förde honom upp till 2 000 m i ett moln, tröigen i Mullsjötrakten. Så bar det uppåt igen under hårt spakarbete. På

— DAGBOK FRÅN ALLEBERGSTÄVLINGARNA —

FREDAGEN DEN 21 JULI.

Obligatoriskt väder

Det är så gott som kutym att segelflygtävlingarna på Alleberg skall startas under ådliga auspicer. Dagens väder var alltså enligt reglerna. Den termik som fanns denna dag kunde man samla upp med tesked. När flaggan vid hangaren hissades och hälsades av de uppställda segelflygarna på slaget 8 fladdrade den inte mot någon för dagen hoppfull himmel.

Vid denna morgonuppställning med flagghälsning och ordgivning, som åter-

korn varje morgon, hälsade KSAK:s generalsekreterare, överste Harald Enell, »cumulus-uvama» välkomna och uttryckte en förhoppning att den bäste skulle vinna. Samtidigt passade han på att säga några vackra ord om Stig Fägerblads höjdrekor-flygning, som givit Sverige det första Guld-C:et.

Dagens resultat blev att förarna fick flyga in sig på sina respektive flygplatser, deltagarna i klass I på Allebergskalotten och andraklassarna på Sikagårdsfältet. Alldeles förspild kan man alltså inte säga att dagen var.

3 000 m var det klippt med instrumenten igen — de blev nedisade. Det var bara den elektriska girindikatorn — välsignad apparat! — som fungerade. På 4 000 m blev det bättre fart på stigningen, som ibland var uppe i 12 m/sek i det väldiga, svarta åskmolnet. På 5 000 m höjd var det väldigt mycket kytigt. Nedisningen blev värre. Huven var alldeles nedbarkad med is och Bergman såg inte ett dugg, berättade han senare för FLYG:s utsände. Skevrodren hade varit stumma de sista tusen meterna. När Bergman närmade sig hopphöjden — 5 600 m — orkade han inte längre. Just innan han var på vippen att somna drog han ut luftbromsarna och sjönk till 4 000 m innan han kvicknade till igen. När han kom ut ur molnen över Vättern något norr om Visingsös norra udde hade han blindflugit i 2 tim 15 min. Så satte han kurs på Jönköping och landade kl 12.35 på målet, Jönköpings flygfläkt. Hans höjdvinst var 5 162 m, och om han haft syrgasapparat så skulle världsrekordet i höjdflygning för ensitsiga plan kanske suttit löst, ty stighastigheten när Bergman avbröt flygningen var 4 m/sek. Fägerblads rekord blev alltså endast fyra dagar gammalt.

Stämningen bland de tävlande, sedan de fått reda på »Cesons» bragd, var synnerligen entusiastisk och alla kände sig mer eller mindre kontinentala — »nu har vårt segelflyg nått internationell standard», tänkte man.

Olow kopplade vid molnbasen och steg direkt till 3 700 m, varvid han hade en stigning av ibland 10 m/sek. Sedan gick han till Jönköping som ett skott — det tag endast 45 min från start till mål. Han var framme på målet före kontrollanterna! Hans höjdvinst var 3 150 m, vilket gav en god andraplacering efter Bergman.

De två andra som kommit iväg samtidigt landade också i Jönköping. Magnusson fick en höjdvinst på 2 029 m och Brink 1 993 m. Sedan de startat gick det inga fler tåg på en stund, och de övriga fick vänta till eftermiddagen. De fick sällskap med Olow, som kommit hem igen för att försöka klå »Ceson» — men han fick tji... efter att ha kämpat till sig 2 200 m höjdvinst tyckte han det var lönlöst och gick ner och landade.

I klass II kom 12 flygplan fram till Jönköping den dagen. De placerade sig i följande ordning:

1 Fanj. Bergman, FC Malmen ..	5.162	poäng
2 Löjtn. Olow, F 5	3.150	»
3 G. Jönsson, Halmstads FK ..	2.672	»
4 Löjtn. Swenson, F 7	2.482	»
5 Kapt. S. Ahblom, KSAK	2.420	»
6 Fanj. Magnusson, F 1	2.029	»
7 Fanj. Brink, F 11	1.993	»
8 Löjtn. Wennerström, F 6	1.981	»
9 Löjtn. Flodén, F 9	1.550	»
10 Fänr. Magnusson, F 21	1.175	»
11 Löjtn. Andersson, F 12	1.073	»
12 Ing R. Abelin, Halmstads FK	794	»

Full fart på berget

På berget var det full fart. Babys startade och transportvagnar kom tillbaka med uteländade flygplan ideligen, ideligen. Montering och start, upp i blåsorna igen! »Flygar-Lasse», även kallad Sigurd Larsson, Stockholms segelflygklubb lag I, tittade på molnen, klade sin vackra mustasch och stack. Och så, han kom fram till det mål han angett, Jönköping, vilket gav laget 81 poäng. (Poängberäkning: sträckan 54 km + hälften därav = 81.) När transportbilen fraktat hem Babyn SE—SCH igen startade lagkamraten »Länge Lasse», även



FANJUNKARE BENGT C:SON BERGMAN inledde tävlingarna med ett svenskt höjdrekor av internationell klass. Här ovan tar han sig en svalkande rekordklunk ur läskedrycksflaskan, som fru Gideon Karlsson försålt. På den infällda bilden hissas Bergman av entusiastiska konkurrenter.

kallad Ake Larsson, och hamnade så småningom i Broholm, 25 km från Alleberg. Men trots att Ake inte lyckades ta sig fram till Jönköping räckte hans 25 poäng till en förstaplacering för laget med summa 106 poäng. Den unge Olle Björling från Norrköpings flygklubb och furir Printz från F 2 kvade sig också fram till sina mål, Jönköping, och fick 81 poäng var. Furir Nilsson från F 7 gjorde två flygningar — landning nr 1 (mål Jönköping) i Habo, 38 km, och landning nr 2 (mål Åsperred) vid Gullereds kyrka, 32 poäng, summa 70 poäng. F 8:s Gundersen fick 24 poäng för en flygning till Blåhult och lagkamraten Mannesjö 38 poäng för sträckan till Habo = 62 poäng. Fanjunkare Hållstedt från F 4 och Anders Johansson från Aero-klubbens i Göteborg lag 1 landade på samma äng 500 m väster Jönköpings stadsgräns och fick vardera 50 poäng. Fred Nordholm från Västerås flygklubb erhöll samma poängtal för en flygning till Gällsta. I övrigt skedde landningarna litet varstans på och i närheten av färdlinjen, t ex i Sandhem och Blidsberg. Tio lag fick poäng och ställningen i klass I var på kvällen den 22 juli:

1 Stockholms Segelflygkl., lag 1..	106	poäng
2 Norrköpings flygklubb	81	»
2 Roslagens flygflottillj (F 2)	81	»
4 Skaraborgs flygflottillj (F 7) ..	70	»

TÄVLINGSLEDNINGEN letar ut dagens mål på stora hangarkartan. Fr. v. Bertil Florman, Gideon Karlsson och överledaren major C. O. Hugosson.

5 Svea flygflottillj (F 8)	62	poäng
6 Västerås flygklubb	50	»
8 Jämtlands flygflottillj (F 4)	50	»
8 Aeroklubben i Göteborg, lag 1	50	»
9 Karlskoga flygklubb	24	»
10 Västmanlands flygflottillj (F 1)	20	»

SÖNDAGEN DEN 23 JULI.

Rusning till Jönköping

Nåja, sämre väder har man faktiskt sett. Visserligen svag termik med låg molnbas — och inte någon vidare höjd på molnen heller, de var ganska platta — men nog skulle man kunna segelflyga i dem i nödfall.

I klass II, som hade målflygning till Jönköping, kombinerad med hastighetsflygning, blev det en verklig rusning till tändstickstaden under dagens lopp. Löjtnanterna Andersson, Neij och Rissler startade först, medan resten väntade. Så småningom rasade kall luft in från Vätern och





EN »WEIHE» startar från Sikagårdsfältet på släp efter en »Moth».

TÄVLINGSLEDAREN
MAJOR C. O. HUGOSSON:

Fler deltagare från klubbarna

— Det har framförts önskemål att flytta tiden för Allebergstävlingarna till försommaren. Jag är inte alldeles övertygad om att detta vore så lyckligt. Dels är inte grödan bärgad då, dels har inte de civila semesterar förrän efter midsommar och detsamma gäller flygvapnets personal. Dessutom är det statistiskt bevisat att fruntnimmersveckan inte har sämre väder än andra veckor. — Trångt här? Nej, vi skulle kunna ha 30 segelplan på berget, om vi finge 6 bogserplan, och 30 segelplan på ett fält i närheten med samma bogserhjälp. För övrigt hoppas jag på flera tävlingsdeltagare från klubbarna.



DEN HELSVENSKA »Fi-1» startar med F.I.-tillverkade »Weihe» i bakgrunden.

då förbättrades termiken så att hela gänget stack iväg.

Skulle Olow bli kung för i dag? Nej, han fick inga stighastigheter någonstans, högst tre kvarts meter. Nosen mot Jönköping i alla fall! Vid Sandhem hade höjden sjunkit till 400 m och han var tvungen att haka sig fast i en blåsa, som gav höjden 1 300 m. Nu hade 25 min gått och det var ingen tid att förlora. Men, o fasa, där låg löjtnant Flodén några kilometer framför, fast något lägre. Olow hängde sig i rumpan på Flodéns kärra och så blev det en rivande kappkörning — den tippade segerraren landade på målet 15 sek efter F 9-löjtnanten, som i år visat lejonklon mer än i fjöl. Flodéns tid blev 46 min 33 sek, medan Olow fick nöja sig med tiden 51 min 35 sek, som räckte till tredjeplacering för dagen. Löjtnant Andersson, F 12, blev tvåa med tiden 48 min 20 sek.

Det var intressant att stå på Jönköpings flygfält och uppleva invasionen av segelplan från Sikagårdsfältet och Alleberg. I klass II kom 17 fram och i klass I lyckades 8 segelflygare ta sig till Jönköping — de flesta hade bestämt sig för det målet. Tekniken varierade avsevärt. En del fick man se komma långt borta på låg höjd och ta sig in mått och jämnt. Andra generaler däremot var försiktigare och kom in på högre höjd. Fänrik Werner från F 3 t ex, han hade 900 m höjd över fältet och tog

ner höjden med flera varv runt målet, varigenom han emellertid förlorade flera dyrbara minuter, resultat: åttonde plats.

Två skickliga karlar i klass II fick inte en enda poäng den dagen, Stig Fägerblad och Björn Andersson. Detta måste tillskrivas ren otur. För Stig krånglade den ena dykbronsen och överhuvudtaget har han förföljts av en envis otur under denna sin första Allebergstävling. Men det går väl flera tag!

Fanjunkare Bergman kom som trettonde man den här gången men hans rekordflygning räddade fortfarande ledarplatsen åt honom. Löjtnant Olow var honom i härlarna och det var endast tusendelar av poäng som skilde dem åt. Övriga resultat härneda:

T. D.	M	S	D.	p.	T.	p.
pl.	pl.					
1	13	Bergman	80	25	3.482	3.644
2	3	Olow	51	35	5.428	6.578
3	5	Ahblom	54	29	5.154	7.574
4	1	Flodén	46	33	6.015	7.565
5	7	Jönsson	62	03	4.512	7.184
6	2	Andersson	48	20	5.794	6.867
7	4	Magnusson (F 21)	52	00	5.385	6.560
8	9	Wennerström	65	06	4.242	6.223
9	10	Magnusson (F 1)	67	57	4.321	6.159
10	17	Swenson	107	10	2.813	5.095
11	14	Brink	97	45	2.863	4.854
12	11	Abella	70	19	3.990	4.784
13	6	Nelj	62	00	4.516	4.514
14	8	Werner	65	30	4.275	4.273
15	12	Rissler	71	69	3.898	3.898
16	15	Winkler	90	24	2.817	2.817
17	16	Florén	107	05	2.813	2.815

8 000 Allebergsgäster

Uppe på berget skedde starterna fr o m middagstid inför ögonen på c:a 8 000 personer, som bl a genom effektiv affischering lockats dit för att se på uppvisningarna. Det blev en festlig dag i strålände sol och glansen förhöjdes ytterligare genom ett besök av general Nordenskiöld, som kom i en Sk 25. Generalen var mycket intresserad bl a av det nya segelplanet »Moswey II», som ägaren, flygingenjör Bengt Wassgren, förslat upp till berget i demonstrationssyfte. »Moswey» flögs av flera ledande män inom svenskt segelflyg och vann erkännande för utomordentliga flygegenskaper och elegant utformning. Dessutom gjorde major Grels Næslund en vacker uppvisning i avancerad flygning med Fi-1. Utmärkt speaker var KSAK:s informationschef Yngve Norrvi.

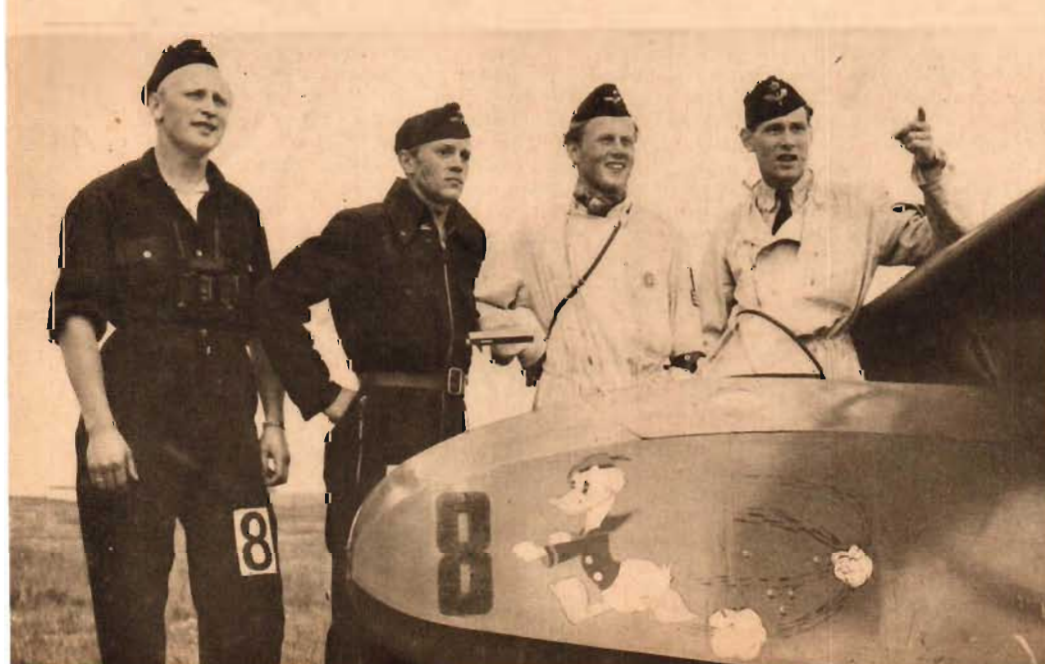
Som förut sagts valde de flesta förarna i klass I Jönköpings flygfält som mål och 8 flygplan kom fram. Den verkliga sensationsmannen var emellertid den envisa och vetenskapligt lagde termiksökaren Fred Nordholm från Västerås flygklubb. Han valde Värnamo som mål och lyckades också flyga den 110 km långa sträckan, en vacker flygning som gav 165 poäng och förde upp Västeråslaget från sjätte till första plats. Nordholms flygtid var 3 tim 26 min. En stor del av flygningen skedde i moln och planet blev nedisat två gånger. Nordholm har den verkliga tävlingstekniken... En ny »dark horse» hade framträtt! Och tänk att flyga dubbelt så långt med en Baby som med Weihe!

Gundersen gjorde ännu en flygning sedan hans kamrater misslyckats och skrapade ihop ytterligare 37 poäng genom att ta sig fram till Daräng. I övrigt ströddes Babys ut över landskapet mellan Alleberg och Jönköping.

Resultaten i klass I följer här nedan:

Total plac	Dagsplac	Klubb Flottillj	Dagspoäng	Totalpoäng
1	1	Västerås FK	165	215
2	4	Stockholm I	81	187
3	2	F 8	118	180
4	3	Norrköpings FK	81	162
5	10	F 7	50	124
6	8	Karlskoga	81	105
7	3	F 1	81	101

KALLE ANKA prydde F 8:s »Baby». Fr v furirerna Persson, Mannesjö och Gundersen samt fänrik Hasselrot.



ÖVERSTE K. J. A.
SILFVERBERG:

Tveksam om olympiareglerna

— En stor fördel med årets segelflygtävlingar är att de kunnat anordnas i två klasser. Jag har alltid hållit på att man inte bör låta rena segelflygare kämpa en hård kamp mot utbildade motorflygare, varför jag anser det är utmärkt att deltagarna i klass I ej får vara motorflygutbildade. Detta är fö en gammal tanke även hos luftfartsmyndigheten. Jag är tveksam om hurvida den olympiska formeln är den bästa i klass II, i synnerhet i chansväder. Detta tål att tänka på! — För att stimulera segelflygningen som sportgren undrar jag om det inte vore lämpligt att anordna segelflygtävlingarna som svenska mästerskap.



SVENSKA HÖJDREKORDHALLÄREN, löjtnant G. A. Wennerström — tredje höjdrekorddnehavaren på tio dagar — flankerad av svenske segelflygmästaren löjtnant Bengt R. Olow (t h) och löjtnant Winkler.

8	3	F 5	81	81
8	3	F 16	81	81
8	3	Göteborg II	81	81
8		F 2		81
12	12	F 4	27	77
13		Göteborg I		50
14	11	Stockholm III	40	40
15	12	F 9	27	27
16	14	F 6	20	20

MÅNDAGEN DEN 24 JULI.

Fruentimmersveckodag

När segelflygarna kröp fram ur sina tält resp. stugor på morgonen möttes de av en bedrövlig syn: Jämnrätt — »regn- tunga skyar». Det blev icke flygdag, eller rättare sagt icke tävlingsdag. Fruentimmersveckan började motsvara sitt rykte. Ingenting hände alltså.

TISDAGEN DEN 25 JULI.

»Olympia» i stället för »Baby»

»Mulen morgon ger klar dag». Det blev en dag med termik, ganska opålitlig men dock termik.

Linköpings flygklubb B. Florén i klass II fick denna dag tävla med en »Olympia», som utlånats av KSAK mot att Floréns duktiga medhjälpare lagade det. De energiska pojkarne jobbade genom dagar och nätter i tre dygn och fick det kvaddade planet klart till måndagen. Det var i första hand medhjälparna Österdahl och Persson som gått i bräsch och försakat nattsömmen, Flygingenjör Bengtson från F 4 besiktigade arbetet och berömde det som ett mästerverk. Han uppskattade att reparationen skulle kostat omkring 1500 kr, om den utförts vid någon segelflygfabrik. Florén kunde alltså ställa undan den »Baby» han dittills använt och sätta sig i ett högvärdigt plan.

Uppgiften i klass II var hastighetsflygning till Vittaryds kyrka vid Färinge, en sträcka på 138 km från Sikagårdsfältet. Det blev en hård och ofta vanmäktig kamp mot den svekfulla termiken. Den dagen strödde vädergudarna ut högvärdiga segel-

plan över terrängen söder om Alleberg. Det var endast tre förare som kom fram till Vittaryd, nämligen löjtnanterna Wennerström och Swenson samt Björn Andersson i nu nämnd ordning. Att klara av denna svåra sträcka i den dåliga termiken var en god prestation — men utan tur hade det varit omöjligt. De som dröjde med att starta mötte söder om Jönköping regn och ett jämnrätt termikhindrande molnskikt, som låg som en presenning över nejden. Fanjunkare Bergman lyckades ta sig fram nästan till Värnamo men måste vända för det förutnämnda molnskiktets skull. Han flög så långt som möjligt på återvägen, till Mullsjö, bl a, med tanke på att förkorta vägen för hämtningsbilen. Att denna sedan sökte honom ända ner till Skillingaryd är en annan sak! Det är inte alltid som fiffiga system vid hämtning går i lös.

Bengt Olow nådde till Skillingaryd och satte sig i uppförbacke i kanten av ett hässjöstöruppfyllt åkerfält. Han blev glad som en uppspelt speleman, när han hemkommen hörde att »Ceson» inte landat på målplatsen. Sven Ahblom kom till Mullsjö men vände kvickt och kämpade sig i motvinden tillbaka till Sikagårdsfältet — en prestation även det.

Fanjunkare Magnusson, F 1, tog sig ner på en myr. Löjtnant Flodén ansatte landning 15 km från målet men måste först ett par gånger från 350 m höjd ropa till en odalman: »Jaga bort oxarna! Jag ska landa här!», innan denne hörsammade kallelsen från skyn — utan att veta varifrån den kom — och Flodén kunde landa. Odal- mannen bjöd sedan hela hämtningslaget på mjölk och smörgås. Löjtnant Andersson från F 12 landade 5 km söder om Smålands Taberg och lärde sig under väntetiden starta oxar — underliga men trevliga apparater, tyckte löjtnanten.

Förändringar i poäng och placering i klass II här nedan:

Total- plac.	Dags- plac.	Flygtid min/sek.	Dags- poäng	Total- poäng	
1	1	Wennerström	129,0	5,349	11,572
2	2	Swenson	176,0	3,920	9,015
16	3	BJ. Andersson	185,5	3,720	3,720

F I avancerar i klass I

I klass I var sträckorna och målen mycket olika och det rörde sig om avstånd från omkring 30 till 150 km. Furir Lindgren från F 1 flög längst, 90 km. 90 poäng blev belöningen, och hans lag avancerade från sjunde till andra plats. I övrigt landade flygplanen litet varstans med varierade poängresultat. Dagens poängvinster och nya placeringar i klass I nedan:

Total- plac.	Dag- plac.	Klubb Flottilj	Dags- poäng	Total- poäng
1	10	Västerås	28	243
2	1	F 1	90	191
6	3	F 16	76,5	357,5
7	4	Karlskoga	49	354
9	2	F 9	87,5	114,5
10	9	Göteborg II	31	312
14	8	F 6	32	52
16	5	F 3	41	41
17	6	Stockholm II	40	40
17	6	Stockholm III	40	40

ONSDAGEN DEN 26 JULI.

Olow till tätplatsen

Klass II fick hastighetsflygning till målet F 7, Sätenäs. Endast fem man kom fram till målet, nämligen i ordning efter poängen Rissler, Olow, Swenson, Åhbiom och Brink. De hade startat tidigt insaa det mulnade igen alldeles. Vädret var följaktligen inte så där särdeles utan chansartat och besvärligt. Eftersom F 7 är löjtnant Swensons egen flottilj bjöds han tillsammans med löjtnant Rissler på lunch av den förtjuste flottiljchefen. Björn Andersson, Stockholms segelflygklubb, hade en väldig otur — han landade endast 1 km från målet — och löjtnant Andersson, F 12, och Gunnar Jönsson, Halmstads FK, hamnade omkring 10 km från Sätenäsfältet. Fanjunkare Bergman fick under flygningen syn på sin hämtningsbil och stack ut huvudet och ropade åt dem — dock utan resultat.

Olow gick upp till tätplatsen och Rissler åkte upp från femtonde till femte plats genom sin dagsseger.

(Forts. på sid. 16.)

ATT FLYGA

"TYPHOON"



Hawker »Typhoon» är f. n. ett av Englands mest aktuella flygplan. Det har utförligt beskrivits i FLYG, men hur är det att flyga? Om den saken berättar i denna artikel ur FLIGHT en av Hawkers mest rutinerade provflygare.

Den första uppfattning en flygare får av ett flygplan är i allmänhet förutbestämd att ändras avsevärt efterhand som han blir mera bekant med planet. Detta gäller i speciellt hög grad för »Typhoon» och jag är övertygad om att det stora flertalet »Typhoon»-flygare är överens på den punkten.

Det mest dominerande intrycket en flygare får när han första gången flyger »Typhoon» är en oerhörd styrka innesluten i ett väl avrundat skal, känslan av att flyga ett stort plan samt framför allt av den höga hastigheten.

Vid markkörning har föraren god sikt framåt utan att behöva ändra ställning alltför mycket och den utomordentliga sikt åt alla håll som den droppformade Perspex-överbyggnaden medger inger det största förtroende för planet även då man kör genom mycket trånga passager på marken.

Förarsitsen är mycket bekväm och placeringen av manöverorganen, instrumenten och hjälppapparaterna är välplanerad. Sitsen är fjäderupphängd och ger efter vid accelerationer upp till 4 g, varefter den blir stel. De horisontella fjädrarna i ryggstödet ökar ytterligare komforten för föraren.

Starten

I starten har naturligtvis ett plan med så stor motorstyrka en viss tendens att kränga, men detta kan lätt korrigeras och efter några få flygningar är det svårt att erinra sig åt vilket håll planet vill kränga. Landningsställs infällning sker mycket snabbt och planet uppnår på kort tid hastigheten för bästa stigning.

Vid övergången till horisontalflygning får man ett starkt intryck av planets stora hastighet och vid en blick på hastighetsmätaren finner man att denna känsla icke är någon illusion. Denna stora marschhastighet är ett stort plus för den som icke är så hemmastadd i navigeringskonsten som kanske vore önskvärt. Vid denna hastighet är avdriftsvinklarna mycket små och den tid man måste ägna åt navigationen blir inte lång.

Några få minuter i luften är tillräckligt för att övertyga t. o. m. den blygsammaste att han har fullständig kontroll och herravälde över planet. Roderkrafterna är an-

märkningsvärt små ända upp till de högsta flyghastigheterna, ehuru man till en början har intryck av att planet »svarar dåligt» för att vara ett jaktplan. Detta beror naturligtvis på de stora tröghetsmomenten kring alla tre axlarna, vilka är oundvikliga hos ett plan, som är betydligt större och tyngre än tidigare jaktplan.

Ingen känning av "stor maskin"

Det stora förtroende för planet man får på grund av den lätta manövreringen av såväl motorn som planet i förening med den goda sikten åt alla håll genom den avkastbara sliden motverkar snart den känsla av att flyga ett stort plan, som varje jakt-pilot erfar första gången han flyger »Typhoon».

Så snart föraren vant sig vid planets storlek och styrka finner han snart att planet besitter alla de egenskaper som äro karakteristiska för ett jaktplan. Detta blir speciellt klart då föraren upptäcker att »Tiffy» kan flygas utan att man behöver vara hård på handen. Alla manövrer kan utföras inom ett stort hastighetsområde och looping och roll kan göras med alla hastigheter från den långsamma och graciösa rörelsen till den extremt snabba.

Den tjocka vingen gör att planet uppför sig utomordentligt bra vid vinkningsgränsen, den stora vingbelastningen till trots. Det stora flertalet »Typhoon»-plan går över på höger vinge vid överstegring rakt fram, ett mindre antal går över på vänstra vingen och ett fåtal överstegrar rakt fram. T o m i överstegring vid hög hastighet är planets uppförande mycket gott. Ehuru planet icke »förvarnar» vid denna överstegring går ertagningen snabbt och höjdförlusten är relativt obetydlig. I alla manövrer är »Typhoon» mycket snäll. Med landningsklaffarna fällda kan branta svängar utföras t o m vid låga flyghastigheter.

Vid inflygning för landning tenderar planet att svänga först åt ena sidan och sedan åt den andra beroende på att landningsställbenen i regel icke gå ut absolut samtidigt. Då man reducerat hastigheten ytterligare finner man att landningsklaffarna är synnerligen effektiva, snabbt bromsar upp hastigheten och åstadkommer en brant glidbana. På grund av de stora klaffarna

är glidbanan betydligt brantare än vad föraren av planets läge kan sluta sig till men efter en smula övning är inflygningar i glidflykt under S-svängar lätta att utföra och under dessa manövrer inger planets lätta manövrering föraren stort förtroende.

Själva landningen sker rakt fram och går mycket lätt. Planet visar ingen tendens att doppa vingen i landningen men på grund av höjdstyrverkets stora effektivitet är det mycket lätt att landa med för låg stjärt. Detta är emellertid inte så allvarligt, då »Typhoons» kropp och landningsställ är mycket robusta. För att göra en trepunktslandning behöver dock »Typhoon» en smula mera omdöme än de flesta andra typer, vilka inte uppvisar så stor effektivitet hos höjdstyrningen vid landningshastigheten.

»Typhoon» är ett bra plan, som väl för-svarar sin plats i den långa raden av goda engelska jaktplan. Vid mera fridfulla tillfällen är planet ett utmärkt medel att lätta förarens sinne med en smula avancerad flygning. Dess stora motoreffekt och hastighet tillåter föraren att göra halv-loopings och roll med höjdvinster upp till 1800 m. Dessa egenskaper icke blott ger den avancerade flygningen ett karakteristiskt drag utan gör även »Tiffy» till ett fruktansvärt attackplan, vare sig anfaller utföras med kanoner eller bomber. Chefen för en »Typhoon»-division uttryckte som sin mening att planet förmodligen är det mest fruktansvärda förstörelseredskap som någonsin satts i händerna på en enda människa.

Motoranläggningen

Inget omdöme om »Typhoon» kan vara fullständigt utan några ord om Sabre-motorn, som är starkt delaktig i planets utomordentliga prestanda. De 24 ganska små cylindrarna och det höga varvtalet ger motorn ett mycket jämnt vridmoment och ger föraren en behaglig känsla att surra fram. Motorn ger intryck av stor effekt och detta i förening med det starka avgasljudet är ägnat att nästan skrämna mängden, som gör sin första start på fullgas. Emellertid finner man snart att alla misstankar äro onödiga. Motorns snabba reaktionsförmåga och mjukhet i gången ger föraren förtroende för den och bidrar starkt till nöjet att flyga denna goda kombination av flygplan och motor.

Den grundläggande konstruktionen hos både Hawker »Typhoon» och Napier Sabre innehåller stora möjligheter för ett framtida förbättrings- och utvecklingsarbete. Efterträdnarna till dessa båda föregångare komma att förväna även dem som äro vana vid nuvarande prestanda och slagkraft.

FINSKA JAKTFLYGARE I LUFTVÄRNSELD



Av kapten J. SARVANTO

Lv skjuter! är ett meddelande vi alltså oftast får höra då vi flyger över fiendens område. Meddelandet följes nästan undantagslöst av en kursändring och om krevadmolnen ligger otrevligt nära, är det bäst att dra på full gas, Jaktflygets stridsuppgifter är lyckligtvis ej sådana, att man är tvungen flyga rakt fram och med jämn fart en längre tid.

Det är ett känt faktum, att luftvärnsartilleriet är ryssarnas favoritvapen. De ha batterier i massor överallt, även på mindre viktiga platser. Och förunderligt bra förstår sig ryssarna på att skjuta med sina lv-pjäser. Redan under vinterkriget väckte det vår förvåning, att t ex då vi patrullerade på 6 000 eller 7 000 m höjd över slagfältet vid Summa de svarta krevadmolnen hela tiden följde oss på bra nog samma höjd, men tack vare vår flygtaktik med täta kursändringar fick våra flygplan då ej ens den minsta lilla skråma.

I detta krig har vi gång efter annan fått flyga i luftvärnets eld. Jag skall försöka skildra hur det känns. — I början av kriget, innan Karelska Näset ännu var återerövrat, hade vi ofta i uppdrag att utföra rekognosceringsflygningar i riktningen Lahdenpohja och Kexholm. I synnerhet batterierna vid Elisenvaara hade för vana att hälsa oss med starka koncentrationer. En gång passerade vi där förbi med 8 maskiner. Den första gruppen om 4 maskiner höll alldeles rak kurs och jag med min grupp följde ett stycke efter. Då visade sig plötsligt de oskyldigt utseende rökbollarna tätt bakom den första-gruppens flygplan. För säkerhets skull meddelade jag därom i radion, då det såg ut som om de ej alls lagt märke till beskjutningen. Men den gången brydde de sig ej om några större »undanflykter» utan tryckte blott ned nosarna en liten bit under horisonten. Men det uppstod ändå hela tiden nya krevadmoln bakom maskinerna och till på köpet ständigt på samma avstånd. De ryska kanoniärerna ändrade hela tiden inställningen och tog vår ökade fart i betraktande.

En dag då det var gott om moln befann vi oss igen i samma trakter och flög omkring där någonstans högt över molntäcket. Emellertid råkade vi på ett stort hål i molnen och strax visade sig de bekanta krevadmolnen runt omkring oss. Jag var

ej alldeles säker på var vi befann oss och därför sköt jag vår igenkänningssignal med min lypistol. Luftvärnet inställde omedelbart beskjutningen. Jag började då granska landskapet noggrannare och konstaterade, att vi befann oss långa vägar in på fiendesidan. Säkert trodde broder Ivan, att det var ryska maskiner då han såg mina röda raketer.

Krevadmolnen blev så småningom våra ständiga följeslagare på varje flygning och snart brydde man sig ej mera just alls om dem, ty i allmänhet höll de sig på behörigt avstånd, i synnerhet om man undvek att flyga rakt fram. Men otäckt kändes det en gång, då jag flög över fronten i Aunus och det plötsligt blixtrade till rakt framför ögonen på mig och det hördes en skräll, som om någon drivit till mitt flygplan med en jätteslägga. Jag kastade hastigt min maskin i en brant sväng och först då märkte jag, att luften omkring mig var full av krevadmoln.

Ovanför Kilpolansaari vid Ladoga var vi en gång ordentligt i blåsten. Vi kom intet ont anande norrifrån och gjorde blott för säkerhets skull små kurvor åt höger och vänster. Jag lade märke till mynningseld från ett stort antal kanoner. Allra först trodde jag, att det var fältartilleriet, som sköt, men i samma ögonblick började leken på fullt allvar. Jag försökte stiga i sväng för att undgå krevaderna. Då det inte hjälpte lade jag min maskin i en brant dykning men med lika dåligt resultat, ty där lag koncentrationer på alla håll och höjder. Vi hade det faktiskt riktigt hett om öronen, innan vi lyckades slingra oss undan ut över Ladogas lugna vatten!

Ryssarnas fartyg är f ö synnerligen välutrustade med luftvärns pjäser och skjutergör de med en energi värd en bättre sak. När vi varit med för att skydda våra bombplan vid deras anfall mot fientliga flottavdelningar, har vi alltid dragit en lättadens suck, då våra skyddslingar antligen fällt sina bomber och vi åter befunnit oss utanför lv-artilleriets räckvidd.

Den berömda »miljardmottin» vid Porlampi var ej ännu likviderad, då jag i spetsen för min grupp i lågflykt kom ut över ett fält, som bokstavligen vimlade av bilar och allsköns bråte. Vid vår ankomst uppstod där liv och rörelse och folk sprang

av och an som besatta. Många sekunder stannade vi ej där i trakten men jag hann dock se huru pansarvagnarnas kanontorn svängdes mot oss och vi blev tydligtvis beskjutna med alla upptänkliga slag av vapen. Det blixtrade överallt och därför tryckte jag ned min maskin mot trädtopparna. De andra följde mitt exempel och efter hemkomsten kunde vi konstatera att blott en av våra maskiner erhållit tre ofarliga kulhål.

På bäge händernas fingrar kan jag räkna de gånger krevadmolnen legat framför min maskin. Så gott som alltid ligger de bakom och det är därför naturligt att gruppledaren sällan upptäcker dem till en början utan vanligtvis är det någon som flyger längre bakom. I sådana fall är radion bra att ha. Nu händer det visserligen då och då, att en radiosändare ej befinner sig i bästa form, och då hör man ej några tydliga ord utan bara ett hest kraxande. Då drar man alltid öronen åt sig och den första instiktiva reaktionen blir en kursändring. Och ibland då vi ha flera grupper i luften på olika ställen kan det hända, att om någon vid Svir ropar i sin radio: »Lv skjut», så lägger sig flygplanen vid Seesjärvi i sväng, och när allting då ser lugnt och fridfullt ut, undrar man vem det är som ser smågubbar mitt på blanka förmiddagen.

Luftvärnsartilleriet vid Lotinanpelto var en tid mycket starkt. Vi var några gånger där för att skydda våra eldningsplan. Jag tror ej att besättningen i spaningsplanet hade vidare muntert när 32 granater exploderade runt omkring dem.

Vi ha som sagt allt skäl att lyfta på hatten för våra fienders lv-artilleri. Till sitt förfogande har de teknikens allra senaste vinnningar och de har ej sparat på rublerna, då de strävat att utveckla sitt vapen till högsta möjliga fulländning. Det är sålunda goda don ivanerna håller sig med, men egentligen var ju avsikten med dessa rader att svara på frågan hur det känns att flyga i luftvärnets eld. Den frågan kan jag besvara alldeles kort: Såvida man ej får en fullträff i sin maskin, så känner man ingenting särskilt. Och skulle man få en fullträff, nåja, då är också utsikterna att klara sig hem och berätta om sina intryck tyvärr synnerligen små.

INTERNATIONELLT

— Från FLYG:s Londonkorresp. —

Från Amerika meddelas nu hit att Douglas DC-7 (den civila versionen av det amerikanska flygets transportmaskin Douglas C-74) är utrustad med fyra luftkylda dubbelstjärnmotorer av ny typ. Dessa motorer utvecklade inte mindre än 3 000 hk var. Enligt en tidigare uppgift var det ursprungligen meningen att DC-7 skulle ha utrustats med Wright Duplex Cyclone R-3350 på 2 200 hk.

Tomvikten för DC-7 utgör 38 650 kg, medan vikten med full last är 65 250 kg. Spännvidd 52 m, längd 28,2 m. Ur exteriorsynpunkt ser DC-7 ut som en förstörd upplaga av Douglas C-54 (DC-4) »Sky-master».

FM-2 är beteckningen för den nya versionen av Grumman Wildcat, vilken bygges i USA av Eastern Aircraft Division av General Motors. Denna nya Wildcat har en kraftigare motor samt är lättare, vilket resulterat i en bättre stigförmåga på låg höjd och större manövrerbarhet.

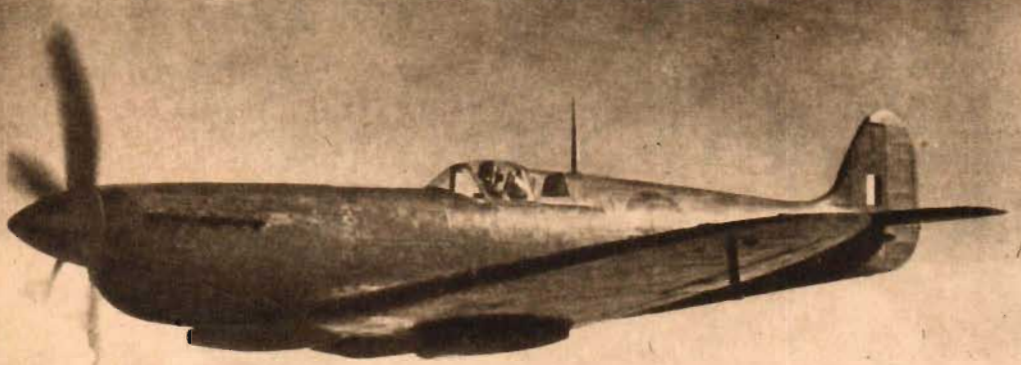
Meddelanden från Amerika ge vidare vid handen att inte mindre än fem olika flygplanstyper nu äro i full produktion. Curtiss XP-62 är ett nytt ensitsigt jaktplan, troligen en motsvarighet till Bells nya enmotoriga, ensitsiga jaktplan, P-63, som också är under full produktion. Det har spekulerats friskt om identiteten av Douglas A-26 tvåmotoriga attackbombare, och enligt senaste uppgifter är detta plan inte enbart en reviderad version av A-20 Havoc utan fastmera en helt ny konstruktion — med all sannolikhet det attackbombplan, som Truman-kommittén refererade till i en rapport nyligen.

Ytterligare några detaljer ha tillgivits beträffande Bygd RB-125, det tvåmotoriga högvingade transport-monoplanet i rostfritt stål. Planet kan i nödfall användas som flygambulans och har då plats för 24 bägar. Som transportplan kan det medföra två jeeps. Med full last uppges vikten till tio ton. Spännvidden är 36 m, längden cirka 20,4 m. Motorinstallationen utgöres av två i 200 hk Pratt & Whitney Twin Wasp R-1830 luftkylda dubbelstjärnmotorer, och maximala farten uppges vara 265 km/t samt längsta flygsträckan 2 750 km.

Ryktesvis säges Bygd RB-125 inom amerikanska flottans flyg ha fått beteckningen RB-1, vilket dock förefaller mindre troligt. R är visserligen den bokstav, som betecknar transportflyg inom marinen, men å andra sidan utgör R den gängse beteckningen för Boeing. Skulle RB-1 visa sig var riktigt beteckning, torde detta innebära att Boeing upptaget produktion även av detta plan.

Ett flertal nya namn och beteckningar på amerikanska plan i tjänst ha nu frigivits. Boeing 314, en fyrmotorig transportflygbåt, tjänstgör således nu i amerikanska flygets under beteckning C-98. Cessna UC-78, som tidigare lytt till namnet Bobcat, heter numera Grasshopper. Det tvåmotoriga

Miles M-20, som byggdes på 9 veckor.



»Spitfire XI»

FLYG kan nu meddela en del uppgifter utöver de i nr 15/44 om den senaste offentliggjorda »Spitfire»-versionen, efter Supermarine »Spitfire P. R. XI», som den heter (P. R. betyder Photograph Reconnaissance=fotospaning). Den är utrustad med 1 650 hk Rolls-Royce »Merlin»-motorer av serie 61, d v s »Merlin 61, 63 eller 63A», 12-cyl vätskekylda V-motor drivande de en 4-bladig Rotol-propeller. »Merlin 61»-serien är typiska höjdmotorer.

De två kamerorna är monterade vertikalt i kroppen strax bakom förarkabinen och arrangerade så, att de tar 60 procent »överskott» på alla bilder. De drivas elektriskt med ström från det normala radio-batteriet och exponeras automatiskt, sedan föraren vridit på en kontakt i kabinen. Värme från avgasen förhindrar att kameran fryser på hög höjd. Kameran är av typ F 52 med teleobjektiv och 91,4 cm brännvidd.

Beträffande topphastigheten på »Spitfire P. R. XI» har ännu inte officiellt meddelats, men Mk XI säges vara snabbare än Mk IX och säkert göra över 644 km/t. Yttre mått: spännvidd 11,22 m, längd 9,46 m, höjd 3,48 m, vingyta 22,48 m².

»Spitfire XI.» På undre bilden syns på undersidan bakom vingarna de två kameraglugarna.

JAKTPLAN BYGGDES PÅ 9 VECKOR

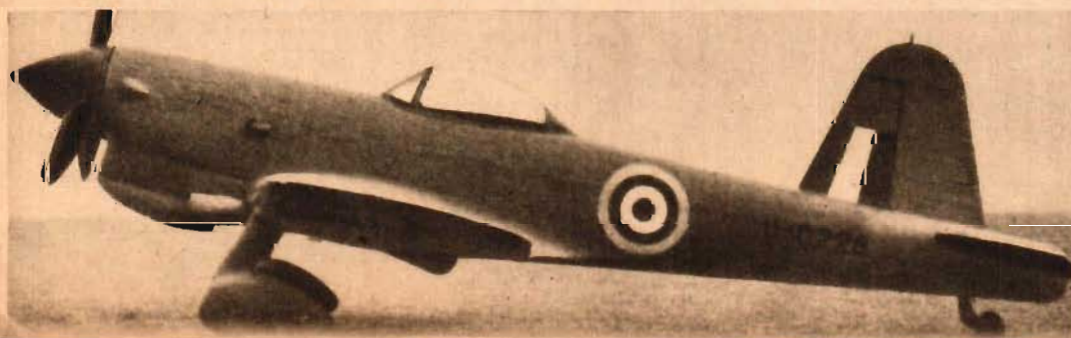
Världsrekordet i flygplanbygge är i dagarna exakt 30 år gammalt och kommer säkerligen heller aldrig att slås. I augusti 1914 konstruerade, ritade och byggde nämligen mr Noel Pemberton-Billing ett tvåsitsigt spaningsplan på 7 dagar. Nutidens krigsflygplan är allt för komplicerade för man ens skulle kunna tänka på att överträffa den rekordtiden men Miles Aircraft Ltd i England (eller Phillips & Powis Ltd, som firman hette då) satte augusti-september 1940 ett modernt rekord, som sannoligen inte heller skäms för sig. Firman konstruerade nämligen och byggde ett jaktplan med i det närmaste lika goda prestanda som »Spitfire» — på 9 veckor!

Det var i början av slaget om Storbritannien, då engelsmännen mot den väldiga tyska flygarmadan endast kunde sätta upp omkring 500 jaktplan, som firman beslutade sig för att snabb-bygga ett nytt jaktplan. Ett projekt utarbetades och framlades för flygproduktionsministern Lord Beaverbrook, som godkände det.

Det nya jaktplanet hade beteckningen Miles M-20, var försett med fast landningsställ men var trots detta snabbare än »Hurricane I» och endast en aning långsammare än »Spitfire II». Å andra sidan tog det mera ammunition till sina 8 st 7,7 mm ksp än sina ovannämnda samtida.

Den snabba tillverkningen av prototypen möjliggjordes av att en hel del standarddelar till Miles »Master» användes. En nyhet var den »stärkdroppformade» kabinhusen, som på sistone blivit sista skriket (ex. senaste »Mustang»). M-20 var utrustad med en 1 260 hk Rolls-Royce »Merlin XX»-motor, densamma som i Avro »Lancaster I» och Bristol »Beaufighter II» m. fl.

Innan M-20 hann komma i serietillverkning hade emellertid »slaget om Storbritannien» vunnits och »Spitfire VB» och »Hurricane IIB och C» hade ersatt de tidigare versionerna av dessa typer, varför M-20 icke serietillverkades. Rekordet står dock kvar.



FLYGNytt

från ALLA FRONTER



SAAB B 18 B synes här ovan på SAAB:s hangarplatta och t h i luften.



Tyska nyheter

Brittiska pressen sysselsätter sig f n i hög grad med de tyska nykonstruktionerna och i AEROPLANE för den 21/7-44 återfinnes bl a de tre vidstående silhuetterna av nattjaktplanet Heinkel He 219 samt transportflygplanen Junkers Ju 352 och Arado Ar 232.

Henkel He 219 synes vara utrustad med 4 st 20 mm akan i ett batteri under nosen samt 2 st 15 eller 20 mm akan i mittvingen. Flygplanet är dessutom bombbärande. Typiskt är att radmotorerna — 1700 hk Mercedes-Benz DB 603 — är monterade i stjärnmotor-cowlings liksom fallet är med en del Ju 88:or. Anledningen är att flygplanet även lätt skall kunna förses med BMW 801 luftkylda stjärnmotorer på 1600 hk.

Junkers Ju 352 är en utveckling av Ju 252 och sannolikt utrustad med 3 st. 1600 hk BMW 801 luftkylda motorer. Ju 352

finns i en militärtransportversion utrustad med 3 st tom med vardera 1—2 ksp av okänd kaliber samt en oöveäpnad civil version.

Arado Ar 232 är tydligen också utrustad med BMW 801-motorer. Inga andra uppgifter är kända. I detta sammanhang kan nämnas, att Arado Ar 240 (klippbild FLYG nr 15/44) enligt AEROPLANE sannolikt tar 900 kg bomber i st f 450 kg.

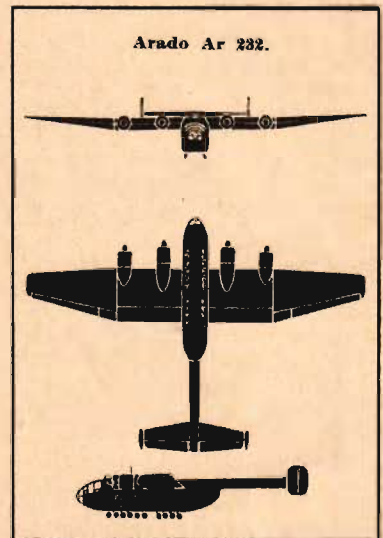
hangarbaserade jaktplanet Grumman F7F—1 säges ha döpts till Tomcat, medan en annan Grummantyp, det lätta amfibie-transportplanet J2F, givits det träffande namnet Duck.

Prototyperna till både Boeing XB—15 och Consolidated XB—24 är alltför i tjänst. Boeing XB—15 säges ha fått nya motorer, vilka ger planet en maximifart på cirka 325 km/t. Maskinen användes bl a till frakt- och personbefordran på routen Panama-kanalen—Trinidad, och vid jordbävningen i Chile flög det med full last av läkemedel dit ut. Boeing XB—15 har även mera aktivt använts för långdistansspaning till havs.

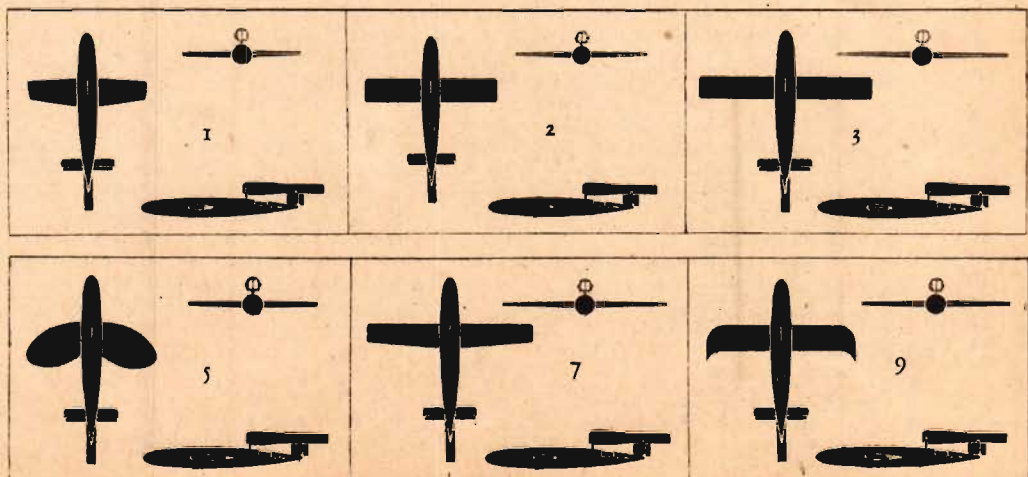
Prototypen till Liberator-planet har varit föremål för ständiga ombyggnader — varje gång B—24 har blivit modifierad, har samma modifiering vidtagits med den ursprungliga prototypen. Senaste fotografier av XB—24 visar också denna med samma exteriör som B—24H.

Handley Page har nu en civil version av Halifax-bombaren i produktion. Kroppen påminner om de Havillands »Albatross» men är något tjockare. Dubbelfenan och rodret däremot är trogna kopior av senaste Halifaxversionen. Några data eller ytterligare detaljer är ännu inte offentliggjorda.

Gumar Kristiansson.



DEN TYSKA FLYGANDE TORPEDEN finns som FLYG:s Londonkorrespondent omtalade i nr 15/44 i sex olika versioner, vilka här nedan synas i översiktstafalgar ur AEROPLANE





Den svårt skadade Börje lades in i bombrummet. Olin prövade den havererade B 3:ans motorer och de röta igång.

*Meken
som måste flyga.*

SVENSKT
ORIGINAL

Av H. Victorin—T. Enwall

VIII. BRAGDEN — UPPRÄTTELSEN

Stig Olin, en mekaniker med outsläckt trängtan efter att bli flygförare, har startat ett skolflygplan på sin flottilj bara för att visa, att han kunde flyga. Resultat: avsked på grått papper och utvandring till USA. Där lärde sig Olin s k »stuntflyging» och blev det stora esset i en flygcirkus. När detta slutkapitel börjar har Olin just återkommit till Sverige.

Sonja, vill du hålla upp ett ögonblick med ditt spelande, det är en sak jag måste tala med dig om.

Sonja tittar upp för ett ögonblick på Börje som står lutad mot pianot i hennes rum, men slutar inte spela. Börje blir irriterad och griper tag i hennes händer.

— Sonja, ett helt år har vi varit i varandras sällskap, nu går det inte mera. Nu får du inte hålla mej på sträckbänken längre, nu måste vi tala ut...

— Jag förstår vad du menar. Vi skall prata om flygning, inte sant? Nå, titta här får du se.

Hon reser sig upp går fram till bordet och räcker honom morgontidningen med ett mångtydligt småleende.

— Läs det här du.

Han ser på rubriken.

USA:s FLYGARESS I SVERIGE.

Intervju med svensken Stig Olin, som blev en av Amerikas skickligaste flygare utan certifikat.

Börje läser med intresse men slutar med en fnysning och kastar tidningen tillbaka på bordet. Han är plötsligt allvarlig.

— Jag beundrar dej för att du alltid har trott på honom, och jag är ledsen att Olin och jag skulle behöva skiljas åt på det sätt som vi måste göra. Han ser den varma rodnaden på Sonjas kinder och glansen i hennes ögon, då han för Olin på tal. Och han förstår instinktivt hur det är fatt. Han griper tag i Sonjas armar och drar henne intill sig.

— Förstår du inte Sonja, att jag älskar dig, du måste...

— Förlåt, jag kommer visst olämpligt?

Historien börjar egentligen inte där. Den hade börjat redan ute i hallen något tidigare. När den brunbrände och axelbrede herren med raska steg sprang upp för trappan till Sonjas lägenhet, fann han dörren öppen och stegade på utan vidare, och där i den mörka hallen blev han vittne till scenen mellan Sonja och Börje. Hade Olin haft sitt forna väsen kvar, hade han med all sannolikhet avdunstat men nu var rollerna en aning ombytta och något i Sonjas tonfall hejdade honom också. Det blixtrade till i Olin's ögon.

Han möter Sonjas förvånade och samtidigt glädjestrålände blick, innan hon med ett rop springer fram till honom.

Börje reser sig avvaktande och tittar blekt på Sonja och Olin, som är fullt upptagna av varandra. Slutligen vänder sig Olin till kapten Börje.

— Goddag kapten, tack för sist.

Börje sträcker stelt fram sin hand och hälsar.

Olin låtsas inte se Börjes underliga min utan fortsätter, vänd till Sonja.

— Ja, jag måste fortsätta med natttåget upp till Bergström. Han väntar mej i morgonbittida.

Sonja följer Olin ut i hallen.

I sin ägandes motorverkstad uppe i Bograngen i Värmland står Bergström, svettig och arg. Han håller som bäst på med motorn till fjärdingsmans gamla bil, som tydligen gett sig den lede på att inte vilja gå igång hur han är skruvar och grejar.

— Jädra skorv, mumlar han ursinnigt och torkar sig i ansiktet med en oljig trasselsudd. Här skulle Stickkan vara med!

Han snyter sig i handen men hoppar till för en rejäl spark i aktern.

— Flytta på dej, bonngubbe!

Bergström nappar åt sig startveven och snurrar runt fräsande av ilska. Men så tappar han hakan och munnen klyver sig i ett glädjestrålände leende, då han ser vem som står i den låga dörröppningen.

— Stickkan, gamla hederliga Stickkan, tjuter han och tätt tryckta till varandra börjar de dansa runt i bästa jitterbugstil med dammet rykande omkring dem bägge.

Arbetet är slut för dagen och de båda kamraterna sitter utanför Bergströms lilla villa och pratar. Bergström har ju läst så mycket om Olin's framfart där ute i staterna, men nu vill han ha reda på detaljerna. Och Olin berättar. Hotfullt svarta molnbankar börjar torna upp sig över skogsranden och vinden friskar i. Och så på en gång bryter ovädret löst. Blixtarna jagar varandra på himlen och lyser upp nejden omkring dem medan åskans brak mångdubblas av den mäktiga bergskedjan, som höjer sig skyhögt över grantopparna.

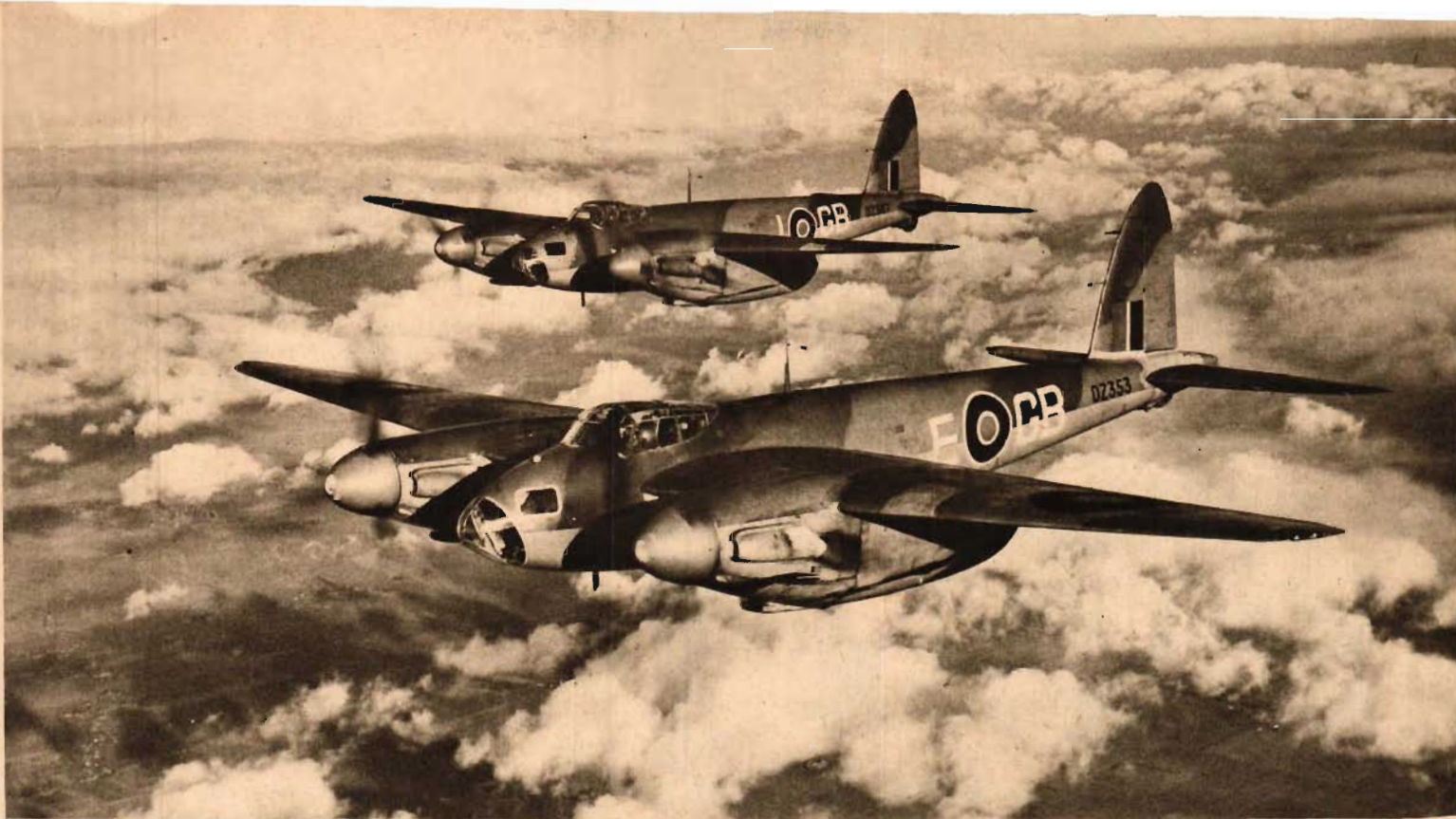
Plötsligt som på kommando lystrar de båda till. Genom stormens brus tränger ett annat mycket välbekant ljud fram och ökar i styrka. Bergström och Olin tittar ett ögonblick på varandra och reser sig halvvägs upp. Så flamar en kraftig blixt till, åtföljd av ett öronbedövande åskbrak. De hajar till för ett ögonblick. Men ändå fångas deras öron av det andra ljudet, som plötsligt försvinner. Så hörs några korta knallar åtföljda av ett kraftigt pipande ljud — en våldsamt smäll, och därpå blir allt tyst. Till och med åskan slutar dundra.

Utän ett ord springer de båda på dörren och ut i regnet och rakt in i skogen, följer stigen en bit, slänger sig över en gammal fallfärdig gärdsgård och där — där i en glänta står maskinen.

Olin ökar takt och är den första inne i maskinen. Han uppfångar i första ögonkast den hopsjungna figuren på förarplatsen och blodet som rinner nedför kinden, ser signalisten som kritvit i ansiktet fallit ihop bredvid sin radioapparat som osar brant gummi. De stela ansiktena inne på de olika platserna i planet.

Han böjer sig över föraren — kapten

(Forts. på sid. 33.)



»Mosquito»-bombplan under anflygning mot målet ovanför de ganska låga molnen. Det är »Mosquito IV» med 4 st 229 kg bomber i schaktet.

KRIGET I LUFTEN Av AVIATOR

Slutet av juli kännetecknades i Väst-Europa av de allierades kraftiga försök att slå sig ut ur brohuvudet i Normandie. Trots av flygvapnet skyddade, tämligen ostörda förbindelser över Kanalen och därmed en ständig ström av förstärkningar av personal och materiel till de kämpande trupperna blev det på länge ingen stor framgång för general Montgomerys framstöt, särskilt icke på den brittiska sektorn. Till en del kan detta förklaras med väderleken, som varit ovanligt ogynnsam för årstiden och både hindrat flygning och förvandlat marken till gytta för pansartrupperna. Ätminstone två gånger föregingos offensivstötter av flyganfall i mycket stor skala. Den 18/7 stöddes general Dempseys anfall öster om Orne av 2 200 tunga, medeltunga och lätta bombplan, som på 4 timmar fällde 7 000 ton bomber mot tyska ställningar och trupper söder och sydost om Caen. Här till kom en stor mängd bombjaktplan. Endast 9 bombplan förlorades. En vecka senare försöktes nya framstötter, nu både vid Caen och längre västerut, vid St Lo, där general Bradleys amerikanska trupper så småningom fingo större framgång. Denna offensiv stöddes den 24/7 i 2½ timme av 3 000 flygplan, nämligen 1 500 tunga bombplan, 500 eskortjaktplan, 500 medeltunga och lätta bombplan samt 500 bombjaktplan. Trots att det tyska motståndet i luften var obetydligt och trots att det försvarande luftväret vann relativt små resultat, lyckades de tyska trupperna tillsviðare i huvudsak hålla stånd i Caenområdet. Även det starkaste taktiska flygunderstödet är sålunda icke alltid nog för att bryta igenom ett starkt försvar, som av erfarenhet lärt sig att kämpa utan flyghjälp. Å andra sidan ha sålunda försvarstrupper högst reducerad offensivkraft, varför deras utsikter att på lång sikt hålla läget oförändrat icke äro gyn-

samma. Den tyska ledningen har tillsviðare bedömt det riktigast att icke blotta hemorten på jaktförsvaret utan att i stället lämna trupperna i väster i det närmaste utan skydd från luften.

På den amerikanska fronten nåddes emellertid den 26/7 ett genombrott sedan — enligt tysk uppgift — 1 000 tunga bombplan hela dagen stött anfallet under taktisk samverkan. Vad detta genombrott kunde utveckla sig till var ännu då detta skrives omöjligt att skönja. Tyskarna framhöllo att amerikanernas framgång helt kunde tillskrivas massanfallen från luften där den ena bombmattan efter den andra satt försvaret ur spel.

Det tyska flygvapnets verksamhet i väster inskränkte sig till torpedanfall under mörker mot fartyg utanför Seinemyningen tidvis med god framgång. Med »specialbomber» — ett nytt hemligt vapen? — uppgävos tre kryssare ha sänkts i hamnen och utanför Brest.

8:e flygkåren delade sin tid mellan anfall mot militära mål i Frankrike och hemortsbekämpning i Tyskland. Det i början av månaden inledda slaget om München fortsatte, så att staden fick åtminstone 5 storanfall på 9 dagar och torde därmed ha sällt sig till de »utraderades» skara. Ett företag riktades mot tyska flygvapnets försöksstation vid Peenemünde, där robotbomberna (lufttorpederna) och andra hemliga vapen utexperimenteras. Andra mål för storanfall voro flygindustrier och oljefabriker i Leipzig—Dessauområdet, samt Regensburg—Schweinfurt. Över 1 000 bombplan flögo stundom på ett företag.

Brittiska Bomber Command företog regelbundna anfall, mest under dagen, mot robotbombernas startbanor och förråd. »Vedergällningselden» fortsatte emellertid och kunde knappast ens förmås att avtaga i styrka. Man började emellertid återupp-

taga storanfall under mörker mot städer i tyska hemorten. Ruhr, Kiel (2 500 ton på 10 min den 23/7) Stuttgart och Hamburg fingo svåra anfall. Statistiken visade, att förlusterna visserligen voro något mindre än under vinterns stora operationer, men att det tyska hemortsförsvaret med jakt och luftvärn alltså var starkt.

20 000 särade ha nu flygtransporterats tillbaka över Kanalen.

Om flygoffensivens intensitet publicerades några siffror, 18/7 fällde 7 350 flygplan bomber; 21/7 flögo 1 100 bomb- och 900 jaktplan över riktskydd område; natten 20/7—21/7 fällde Bomber Command 4 500 ton; 16/7—21/7 (6 dagar) flögo 11 400 bombplan mot 106 mål och fällde 16 000 ton och förlorade 226 plan.

Syftet med den ökade offensiven mot hemorten i Tyskland kan vara politiskt, d v s man hoppas på att framkalla en kris av ett eller annat slag. Eljest skulle den vara ett tecken på att man ser avgörandet dröja, och därför måste återuppta den segslitna kampen om krigsförsörjningen.

Churchill förklarade vid ett besök på en flygbas i Normandie: »Det allierade flygvapnet har varit en av de stora faktorerna i denna väldiga invasion. Det lyckades hålla nere och förstöra kustbefästningarna. Detta besparade flottan väldiga förluster, som denna i annat fall måst betala.»

I kampen mot partisanerna i Frankrike satte tyskarna in även flyg. Staden Oyonnax, som hölls besatt av frihetstrupper, utsattes för ett kraftigt bombanfall. Även för de allierades bomber föllo många fransmän offer. I Caen t ex rapporterades 2 000 döda civilpersoner.

Genom attentatet mot Hitler förlorade tyska flygvapnet sin generalstabschef, generalöverste Günther Korten, som för endast ett år sedan efterträdde Jeschonek. Det var Korten, som efter att ha varit



SEGRANDE LAGET I KLASS I, Västerås flygklubb, lastar sin »Baby» i transportvagnen efter en uteländning. T. v. synes Fred Nordholm, vars vackra flygning till Värnamo söndagen den 23/7 gav klubben dess segerpoäng.

stabschef i tredje luttlottan under slaget om Frankrike planlade först flygvapnets medverkan i Balkanfälttåget och därefter erövringen av Kreta. Han förde sedermera en luftflotta på östfronten.

I *Ryssland* sköt den ryska offensiven fram snabbare än någonsin. I söder föll Lemberg, i centrum inleddes slaget om Warszawa, och i norr närmade man sig Riga och Memel med stora steg. Även Narva föll. Medverkan av flyg, särskilt Stormovik i oöverskådliga mängder, var särskilt stor i Galizien och i Lettland-Litauen. Enligt rysk uppgift förstördes under offensivens första månad 631 tyska flygplan, vilket är mindre än vanligt och tyder på att det tyska flygvapnet även i öster minskat avsevärt i styrka.

Finnarna framhöll att de tyska bombplanen hade stor verkan i försvarsstriden mot de ryska framstötarna. Vid ett ryskt bombanfall mot Kotka den 16/7 sänktes finska pansarskeppet Väinömoinen.

Från *Italien* är endast att nämna strategiska bombföretag mot södra Tyskland och Balkan. Anfall mot Münchenområdet koordinerades med anfall västerifrån. Flyg- och oljeindustrier vid Wien och Budapest samt Ploesti voro stående mål. Några företag under dager och mörker utsträcktes till Böhmen och Sudetlandet. Antalet starter per dygn höll sig som mest vid 2 000 för det allierade Medelhavsflyget, vars taktiska delar främst anföll landsvägstrafiken bakom fronten, särskilt vid Florens.

I *Fjärran Östern* fullföljde amerikanar-

ALLEBERG

Forts. fr. sid. 9.

Dagens poängvinster i klass II blev:

Total-plac.	Dags-plac.		Flygtid min/sek.	Dags-poäng	Total-poäng
1	2	Olow	58 40	5.281	13.850
2	3	Swenson	70 50	4.751	13.106
4	4	Abblom	85 20	3.445	11.019
5	1	Rissler	52 30	5.000	9.408
7	5	Brink	103 —	2.854	7.710

En »Baby» kom fram

Babyklassen hade också kursen och målen åt samma håll men någon större fram-

na Saipans erövring med landstigningar på Guam, Tinian och andra öar i närheten. Som vanligt skedde landstigning efter förberedelse genom flygbombning och gällde i första hand flygfältet på resp öar.

Även brittiska flottan i Indiska oceanen var i rörelse och förstörde genom bombanfall från hangarfartygsflyg samt artillerield örlogshamnen Sabang på Sumatra.

Från *produktionsfronten* meddelas att i USA nu tillverkas I10 Super Fortress i månaden. RAF avstod personal som nyligen rekryterats; den skulle i stället överföras till försvarsgrenar som hade större behov och mera förluster — ännu ett tecken på att upprustningen i luften icke kommer att drivas längre. 29/7. 1944.

gång hade förarna inte. Det var endast purunge Per-Olov Norrby från göteborgarnas andra lag, som flög till sitt mål i Husaby vid Kinnekulle, och fick 67,5 poäng. I övrigt skrapade Örebro, Stockholm II, F 16 och F 8 ihop några poäng men trots att Västerås flygklubb inte erhöi en enda poäng ledde laget vid dagens slut alljämt klassen tack vare Nordholms Värnamoflygning på söndagen.

Dagens resultat och ställningen i klass I:

Total-plac.	Dags-plac.		Dags-poäng	Total-poäng
2	5	F 8	8 23	203
5	4	F 16	16 25	182,5
6	1	Göteborg II	20 67,5	179,5
14	3	Stockholm III	11 27	67
19	2	Örebro	14 39	39

TORSDAGEN DEN 27 OCH FREDAGEN DEN 28 JULI.

Två tröstlösa dagar

Två tröstlösa dagar med regn och rusk. Fullkomligt omöjligt att segelflyga. Deltagarna satt på restaurangen på berget och spelade »stopp» och »luffarschack» m. m. Man började så smått att fundera på en effektiv hängning av väderguden, men eftersom det till slut var en del som identifierade denne med den hyggliga meteorologen Crone så fick det vara.

LÖRDAGEN DEN 29 JULI.

Rekord och 9 guld-C-höjder

Det var visst någon som bett till väderguden extra vackert, ty man kunde faktiskt börja tävla igen. Det blev en sensationernas dag — två nya höjdnoteringar över Bergmans rekordhöjdvinst på 5.162 m. Det var löjtnant Wennerström, F 6, som fick en höjdvinst på 5.723 m, och Bergman själv, som ökade sin höjdvinst till 5.440 m. Nu vore det väl märkvärdigt, om inte vårt segelflyg nått internationell standard! Och sammanlagt var det 9 deltagare i klass II som fick guld-C-höjd, vilka det var framgång av resultatlistan här nedan.

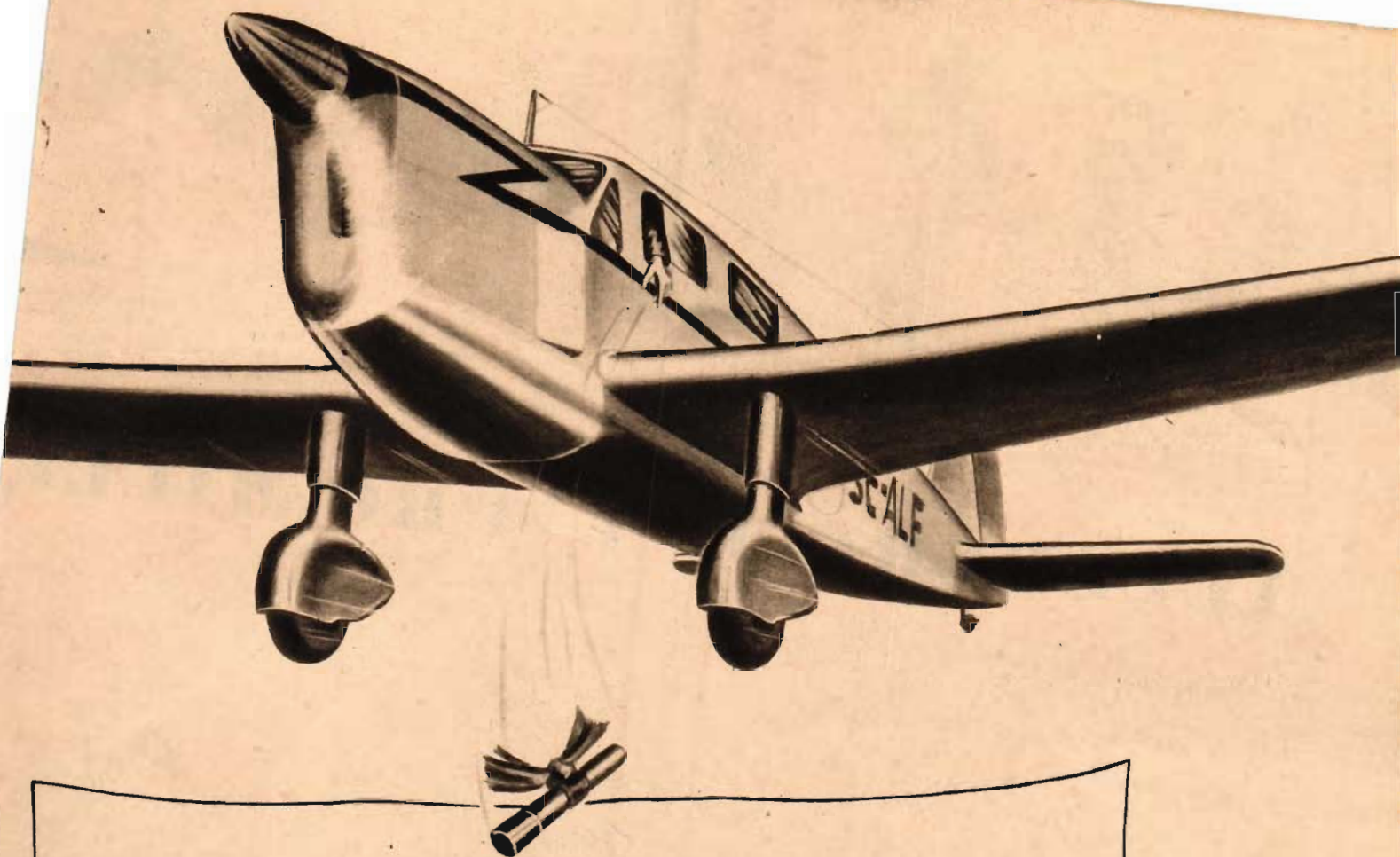
Dagens mål i klass II var förlagt till Eks kyrka, 50 km norr om Falköping, och kampen gällde även höjdflygning. Nio förare nådde målet — men inte Wennerström och Bergman.

Dagens bästa andreklassare var fänrik Werner från F 3, som snodde åt sig en höjdvinst på 4.773 m. Han kom in i samma moln som fanjunkare Bergman och steg med 10 — ibland 15 — m/sek till 5.200 m. Därifrån följde han rak kurs mot norr. Marksikt vid Kinnekulle, där han låg och väntade ett tag på att ett åskväder skulle passera målområdet, varpå han pep iväg dit han skulle. Belöningen var förflyttning från femtonde till åttonde plats i klassen. (Forts. på sid. 20.)

LUFTFÄRDFÖRSÄKRINGAR

tecknas av följande till Den Nordiska Poolen För Luftfärdförsäkring anslutna bolag

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



Besök vår monter på S:t Eriks-mässan i
Kungl. Tennishallen den 12 - 20 augusti.

*

Flyg i fredens Sverige.

Daglig kortvägsförbindelse genom högtalare med våra flygplan.

Utställning av tillverkningar m.m.

Björkvallesflyg

SKANDINAVISKA AERO AB

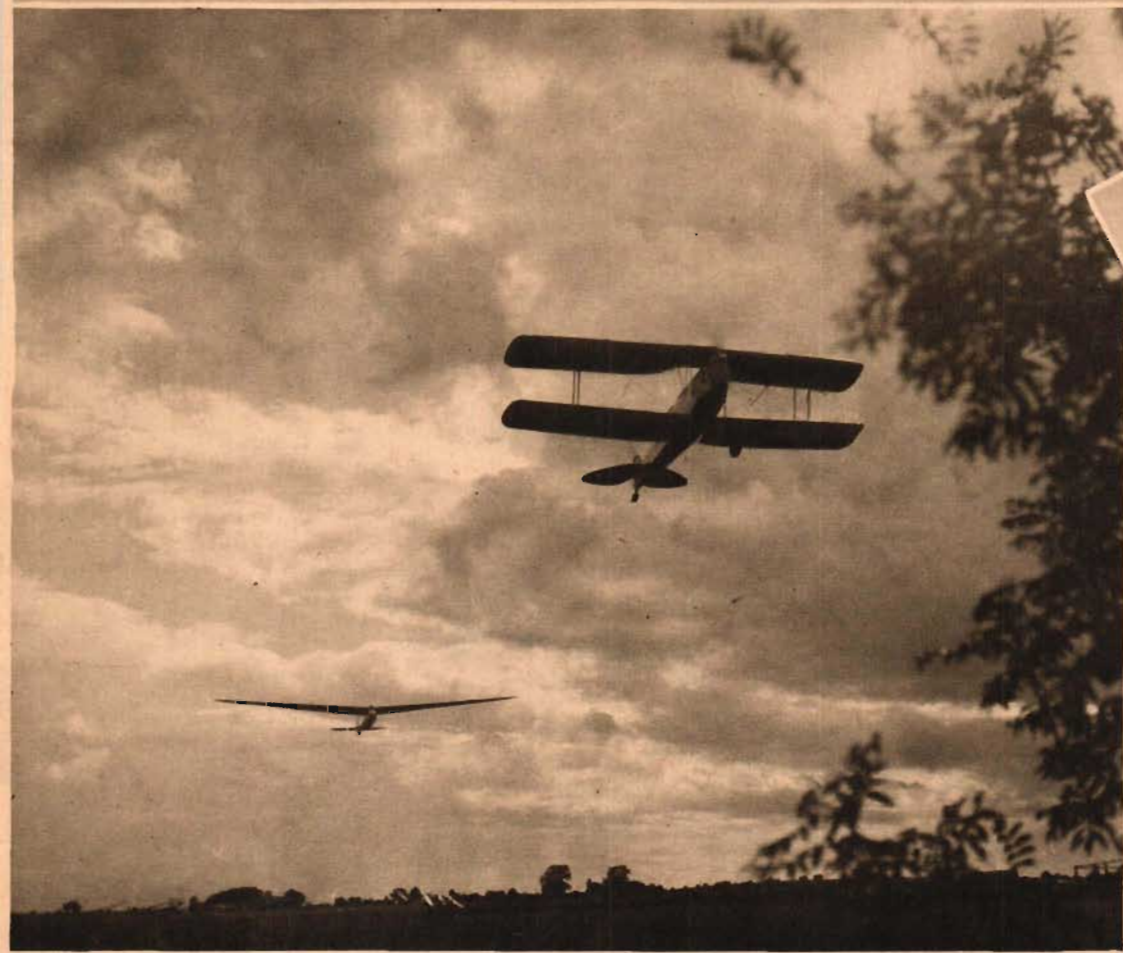




FLYGVAPENCHEFEN, GENERALLÖJTNANT B. G. NOBDENSKIÖLD anländer till tävlingarna i en Sk 25 och hälsas välkommen av tävlingsledaren, major C. O. Hugosson. — Generalen tar på sig sin flygtjänstmössa... och går och tittar på »Moswey III», som demonstreras av sin stolte ägare — flygingenjör Bengt Wassgren

→ med överate Enell som medintressent. — Expertkretsen utökad med Næslund, som just provflugit den ypperliga schweiziska akapelser en smula allvarliga ut men det är nog stum beundran. — raden kikar Sveriges förste privata segelflygare, Bengt Wassgren

ÅLLEBERG-44 I "PRO MILLE"



SIKAGARDFÄLTET vid Falköping användes som startplats för »högvärdiga klassen» och bilden t v visar hur en »Welhe» bogseras upp från fältet efter en »Moth». Flygvapnets gamla skolflygplan Sk 11 gör nu god tjänst på samtliga flottiljer som bogserare och en del ha utlånats till KSAK.



TERMISNACKET är i full gång på bilden t v. Vem skall vinna i dag? Vilket mål blir det?



ed major Grels
fyra herrarna
t h i långa
efter termik.



BILDER



»MOSWEY III» I ALLEBERGSLUFT under uppvisningarna söndagen den 23 juli. På de in-füllda småbilderna synas t v Bengt Wassgren sitta på »Moswey»-huvu- den klsande major Grels Næslund, som gillade SE-SDI högt och rent. T h »Moswey III» i vila.

SVART AV ASKADARE var det på uppvisningarna den 23 juli, som synes av bilden här t h. I förgrun- den »Moswey III».



TRANGT PÅ KALOTTEN var det, när alla deltagande klubbarna i Klass I drog fram sina »Babys» till startplatsen. Men sänjan var lika bra som ävlingshumöret. Så det gick fint. (Bilderna nedan.)

MELLAN SLAGEN kan man rubricera bildserien i mitten. Överst t v lämnar Gunnar Karl- bom, Göteborg, startbesked till Journalföraren K.-E. Övgård och t h Linköpingsslaget i Klass II: fr v Österdahl, Molin, Smith, Rotsman, Florén och Persson. På undre bilden använder fanj Brink (t v) hemliga vapnet »V-3», d v a bouvax.



SKIDAN LAGAS på F 8:s »Welkes» på bil- den t v medan en an- nan åio just bogse- ras upp.



ALLEBERG

Forts. fr. sid. 16.

Tvåan, fanjunkare Magnusson från F 1, fick höjdvinsten 3 523 m och därmed en skjuts uppåt i protokollet från tolfte till sjunde plats.

De övriga som kom fram till målet var Flodén, Olow, Winkler, Rissler, Björn Andersson, löjtnant Andersson och Ahblom.

Just som flygarna tampades som bäst drog en svår åskfront förbi och gav dem de särdeles goda höjdvinsterna men också många spännande minuter. Rissler såg på 1 000 m höjd en svart vägg och dök in i den — stigningen sprang upp till 15 m/sek. På grund av alltför våldsamma kytt måste han avbryta klättringen och gick ut på nordostlig kurs. På 3 500 m höjd såg han en glugg i molnen — under honom var bara vatten. Han befann sig tydligen över Väner! Sydostlig kurs och småningom ny glugg: bromsarna ut! Där nere låg Mariestad. På 500 m kom han ner under molnen och flög nästan i rote med Flodén sista biten till målet. Rissler talade sedan om att hans höjdmätare stannat på 2 500 m fast den är graderad till 6 000 m. »Om jag fortsatt så skulle jag ha hamnat i Karlstad».

Olow kom ner och sade att det var en av de besvärligaste flygningar han gjort — »förresten är olympiareglerna alltför chansartade... de gamla hederliga Rhönreglerna är bättre», tyckte han.

Löjtnant Andersson flög i turbulensen under åskfronten och höll konstant höjd

(Forts. på sid. 24.)



IRVIN FALLSKÄRMEN

IRVIN FALLSKÄRMSAKTIEBOLAG

Kontor: Strandvägen 5 A · STOCKHOLM

Tel. 62 47 00

Telegr.-adr. Irvinchute

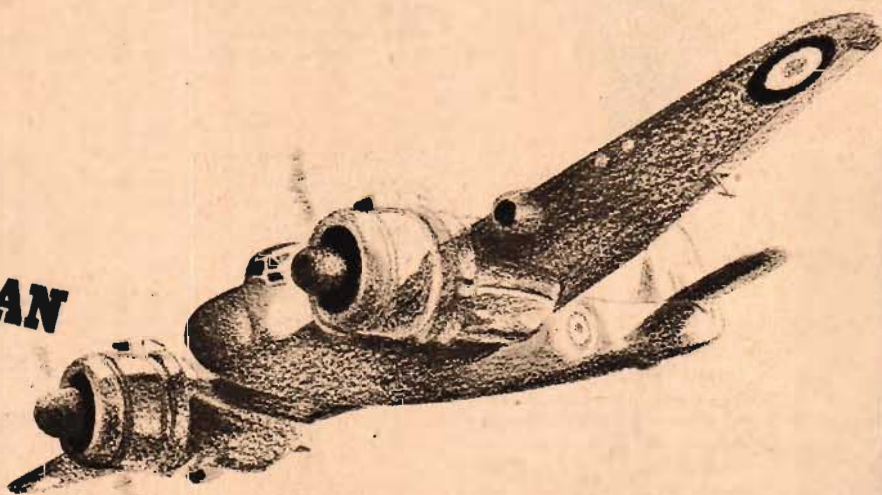
CIVIL- & KRIGSFlyGPLAN

KONSTRUERADE OCH

BYGGDA AV EN

PIONJÄRORGANISATION INOM

DEN BRITTISKA FLYGINDUSTRIN



Bristol

THE BRISTOL AEROPLANE COMPANY LTD · BRISTOL · ENGLAND

FAIREY "SWORDFISH"

TIO ÅR I TJÄNST OCH MED ENASTÄENDE REKORDLISTA

— "BISMARCK" — TARANTO — MATAPAN —

— Från FLYG:s Londonkorrespondent. —

LONDON, i juli

Helt säkert skulle blott ett fåtal på stående fot kunna besvara frågan: Vilket är världens unikaste och framgångsrikaste dubbeldäckade flygplan? Många kanske börjar genomleta minnets innersta gömslen och vrår för att söka komma ihåg någon maskin från flygets tidigaste barndom. I så fall slösar de blott i onödan med hjärnenergin, ty det planet som åsyftas är alltså i produktion och alltså i aktiv tjänst.

Dess namn är Fairey »Swordfish». Det är sant att det fanns till redan före 1939 och re'n gammalt då, men ännu våren 1944 tillverkades det i stort antal här i England — inte därför att det ej fanns nyare konstruktioner i st f »Swordfish» utan därför att detta plan gång på gång visat sig lämpat för nya uppgifter och som motvapen mot tyska nykonstruktioner och attackmetoder, vilka tid efter annan utgjort hot mot de allierades krigs-ansträngningar.

Nu har det emellertid beslutats att produktionen av Fairey »Swordfish» successivt skall upphöra för att lämna plats åt de nykonstruktioner, som i ständigt stigande antal tillföres Fleet Air Arm, den engelska flottans flyg. När sista »Swordfish»-maskinen kommer att lämna fabriken är dock ännu för tidigt att säga, men även länge efter det produktionen fullständigt upphört, kan man räkna med att få se »Swordfish»-plan i tjänst på olika platser runt om i världen.

Det finns därtill heller ingen *absolut* garanti för att ej det nuvarande beslutet om att »Swordfish» inte längre skall tillverkas än en gång upphäves, ty det har tidigare vid olika tillfällen hänt att det »i sista stund» med strålande resultat fått på sin lott att neutralisera nya tyska vapen eller ny tysk taktik. Och så har motorder givits om att produktionen skall fortgå i full omfattning ännu någon tid...

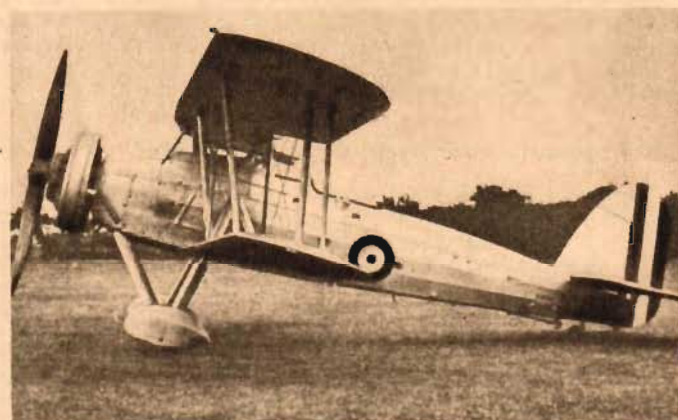
Med hänsyn till ett relativt enkelt utförande har »Swordfish» vunnit större krigsära och flera framgångar än något annat plan i världen. Det var, som nämnts, omodernt redan före 1939 och räknat efter nuvarande standard är »Swordfish» mäktigt endast en fjärdedel av den hastighet, ett modernt jaktplan presterar. Men trots detta har denna flygplanstyp uppnått krigsresultat, som skulle vara smickrande till och med för maskiner konstruerade ett decennium senare.

Första ordern om att fortsätta produktionen av »Swordfish» kom, när prioriteringsrätten för Fairey »Barracuda» annullerades 1940 med följd att leveransen till Fleet Air Arm av detta plan fördröjdes med över två år. Det var också på nyåret 1940, som Captain (numera Commodore) M. S. Slattery i egenskap av chef för flygmaterielavdelningen i amiralitetet föreslog mr. Robert Blackburn, att hans firma — Blackburn Aircraft Ltd. — skulle börja bygga Fairey »Swordfish». Fairey Aircraft Company var vid det tillfälle fullt sysselsatt med att producera det då nykonstruerade Fairey »Albacore». Det ansågs dock ur många synpunkter lämpligast, att Fairey Company ostört fick fortsätta tillverkningen av detta nya plan i stället för att överlåta den i andra händer och återgå till att bygga »Swordfish».

Mr. Robert Blackburn samtyckte slutligen till Captain Slatterys förslag, trots att även hans firma redan hade fullt upp att göra. Nya fabriksbyggnader och monteringshallar måste emellertid uppföras, men samtidigt skisserade mr. Blackburn upp en grupporganisation av medleverantörer, vilka skulle svara för till-



»FARFAR SWORDFISH», dvs Fairey T.S.R. 1, den ursprungliga föregångaren till »Swordfish». Störtade 1 sept. 1933.



»PAPPA SWORDFISH», dvs Fairey T.S.R. 2, producerad 1934 och närmaste föregångare till »Swordfish».

verkningen av olika delar och stå under kontroll av Blackburn-bolaget.

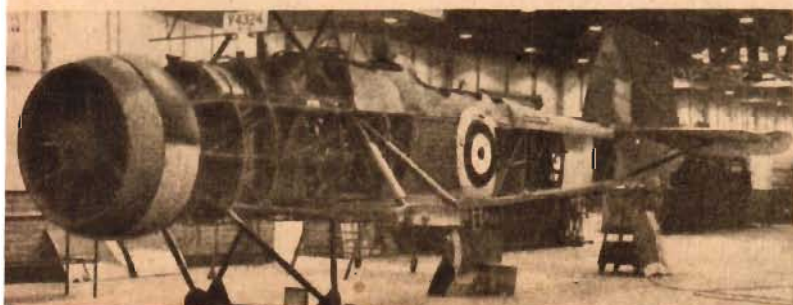
Blackburn-gruppen omfattade fyra stora »dotterbolag», vilka sedan vart och ett för sig hade egna leverantörer. Gruppens uppgift var att organisera produktionen från alla dessa mindre enheter, så att strömmen av olika delar till monteringshallarna aldrig sinade eller föranledde några stopp. Men det gällde inte bara att garantera de delar, som behövdes för själva flygplansproduktionen — därtill kom så en kvot på 60 procent reservdelar.

Grupp-uppdelningen hade en stor fördel, nämligen att den gjorde det omöjligt för motståndarparten att med sitt flygvapen rikta ett förödande knockout-slag mot den totala tillverkningen av »Swordfish»-plan. Men samtidigt hade systemen också en svag punkt: ett misslyckande av en eller annan orsak av något av »dotterbolagen» innebar ett äventyrande av hela den upp-gjorda produktionsplanen.

En sådan situation uppstod i själva verket också, när ett av de fyra huvudbolagen genom oerfarenhet visade sig oförmöget att följa det uppgjorda programmet. Man lyckades dock i sista minuten avvärja allvarigare följder genom att ge order om ett omedelbart överflyttande av bolagets tillverkning till Blackburns huvudfabriker. Genom perfekt samarbete från båda sidor lyckades man inom den förvånansvärt korta tiden av sju dagar verkställa denna omplacering, vilken omfattade inte bara hundratals arbetare utan även verktyg, maskiner och halvfärdiga flygplan-delar. Efter jämnt en veckas uppehåll var arbetet åter i full gång — men nu under erfaren ledning.

Ett särdrag i Blackburns gruppssystem var dettas stora elasticitet. »Swordfish» konstruerades ursprungligen att vara ett spa-

EN BLACKBURNBYGGD »SWORDFISH», som kallas »Blackfish», under slutmontering.





DYKANDE »SWORDFISH» med torpeden i högsta hugg.

nings- och torpedflygplan, men utvecklingen och tillkomsten av nya vapen utökade de uppgifter, för vilka maskinen kunde användas. De ändringar, som behövde vidtas för att göra »Swordfish» lämpligt för andra uppdrag än de ursprungliga, kunde emellertid — tack vare gruppsystemet — göras under produktionen, d v s man behövde aldrig hejda strömmen av flygplan från monteringshallarna.

Från grundsten till flygplan på 11 månader

Det var i januari 1940, som grundstenen lades till den centrala monteringshallen för den nya »Swordfish»-tillverkningen, och endast elva månader senare lämnade det första färdiga »Swordfish»-planet denna hall, vilken trots en ovanligt sträng vinter stod färdigbyggd redan i juni. De första delarna från de övriga fabriker i gruppen började strömma in i juli, och sedan dröjde det inte länge, förrän produktionen var i full gång. Fleet Air Arm, som har lätt för att finna smeknamn för allting, kallade träffande nog de Blackburn-byggda »Swordfish»-planen för »Blackfish».

Första ordern omfattade endast några få hundra plan, men den följdes snart nog av nya beställningar. Blackburn-gruppens leveranskraft ökades också snabbt månad för månad, och strömmen av »Swordfish» från Blackburn-fabriker blev allt stridare.

Men steg produktionen, så steg också efterfrågan, orsakad av flera betydelsefulla framgångar. Det starka ubåtshotet mot den engelska handelsflottan 1941 krävde omedelbart ett effektivt vapen mot ubåtarna, och i samband härmed byggdes ett antal mindre eskorthangarfartyg. Flygplanutrustningen för dessa hangarfartyg berodde helt på produktionen av »Swordfish»-plan.

Redan då hade emellertid »Swordfish» figurerat i flera operationer fjärran från de brittiska öarna: i Norge, vid Oran, i den strålände sjösegern vid Taranto, då ett par »Swordfish»-divisioner lamslog italienska flottan mot ringa egna förluster, vidare under striderna i Grekland, på Kreta, i Syrien och på Cypern, i den andra stora sjösegern vid Matapan, under ökenstriderna från Mersa Matruh till Bengasi samt i slaget om Malta. Dessutom ha »Swordfish»-plan äran av att ha spelat den ledande rollen vid infångandet och sänkandet av det tyska slagskeppet Bismarck.

I maj 1942 kunde »Swordfish» lägga ännu en seger till sina föregående. Denna månad sänkte nämligen »Swordfish»-plan,

»STRINGBAG» MED NYTT STING, t v en modern »Blackfish» och t h en lika ny »Swordfish» försedda med det senaste brittiska flygplan-räpnet — raketprojektiler — under undervingarna.

som opererade från eskorthangarfartyg, ett stort antal tyska ubåtar samt skadade dessutom allvarligt ytterligare ett antal. Förlusterna för tyskarna måste ha varit högst kännbara, ty i fortsättningen visade sig de tyska ubåtarna endast sporadiskt och de allierade kunde konstatera en sensationell reducering i kolumnen sänkt handelstonnage. »Swordfish» hade effektivt täppt till det »gap» i mellersta Atlanten, som kustbaserat långdistansflyg inte förmådde täcka.

De bragder, som »Swordfish»-plan registrerat utanför sina ursprungliga uppgifter, äro otaliga. Under striderna i Nordafrika, landsattes t ex brittiska agenter bakom de tyska linjerna i Tunisien med hjälp av »Swordfish»-plan, och i västöknen använde Fleet Air Arm »Swordfish» för allehanda transportuppdrag, inkluderande befordran av personal och ammunition. Vid ett tillfälle flögs t o m en motorcykel, vilken fastgjorts i planets torpedslingor, från en brittisk flottbas till Alexandria. Vid ett annat tillfälle rädde det en sådan brist på flygplan i östra Medelhavet, att amiral Andrew Cunningham samt general Wawell med sin stabsoverste fick göra resan från Kairo till Alexandria stående i ett »Swordfish»-plan.

Det har dock hänt att ända upp till fem personer på en och samma gång trängts i »Swordfish»s baksäten, vilka ursprungligen avsetts för endast två.

Flygning med bortriven vingbeklädnad

»Swordfish» har också uppträtt som något mellanting mellan biplan och monoplan. En »Swordfish»-pilot råkade nämligen under häftig beskjutning av tyskt luftvärn få ena halvan av undervingen svårt skadad — bli a revs tygbeklädnaden bort. Piloten beslöt sig för att göra en snabb landning, slet bort tyget även på den andra hälften av undervingen, startade på nytt och flög utan vidare intermezzon maskinen tillbaka till dess bas.

Som bevis på »Swordfish»s slagkraft till sjöss kan nämnas, att plan av denna typ från baser på Malta under en viss period sänkte i medeltal 50,000 ton italienskt tonnage per månad, trots envisa axelanfall mot öns flygplatser. Toppsiffran var 98 000 ton på en månad.

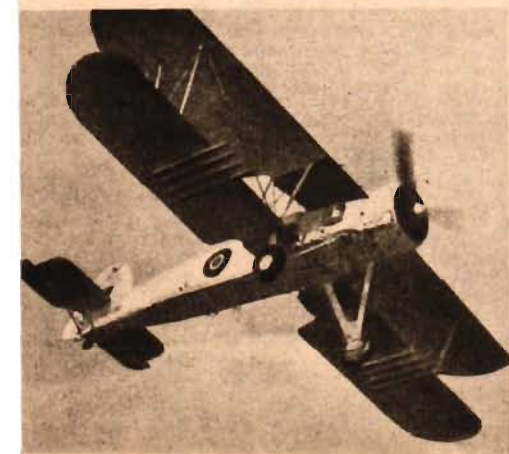
»Swordfish» har även flitigt använts för träningsändamål och många tusen kulspruteskyttar har övningssskjutit från maskinens baksäten. Rekordet innehas av en gammal trotjänare, som efter flera månaders aktiv krigstjänst varit en flygande plattform för inte mindre än 1 500 kulspruteskyttar, vilka sammanlagt avfyrat över miljonen skott. Därtill har »Swordfish»-plan varit »nattens mål» i hundratals övningar för manskap vid luftvärn och sökarljus.

När Blackburn började producera »Swordfish», var dess kapacitet till en början endast 22 plan pr månad. Men redan efter en kort tid kunde en kraftig uppgång av produktionssiffrorna iakttas. Denna ökning av kapaciteten har sedan fortgått utan avbrott, ända tills »Swordfish»s efterträdare — »Barracuda» — beordrades i full produktion.

Blackburns framgångar i tillverkningen av »Swordfish»-plan gjorde dem självskrivna att också få bygga »Barracuda». Men för att bereda plats för denna tillverkning, måste man avveckla produktionen av »Swordfish». När denna avveckling är till fullo genomförd, sättes också punkt för det minnesvärda kapitel i den brittiska aviaticens historia, som handlar om konstruktion och produktion av biflygplan. Vickers »Walus» och de Havilland biplan gör ännu gott arbete som träningsmaskiner, men Fairey »Swordfish» är sist i raden av biplan i aktiv tjänst.

»Swordfish» kan dra sig tillbaka i stolt medvetande om att ha en lysande och förnäm krigsrekordlista, vilken i sitt slag är utan motstycke. Dess kärleksfulla smeknamn »Stringbag» kommer förvisso också att bli ihågkommet länge efter det andra, mindre beprövade flygplanstyper fallit i glömskans djup.

Gunnar Kristiansson.





Brev från Kat B.

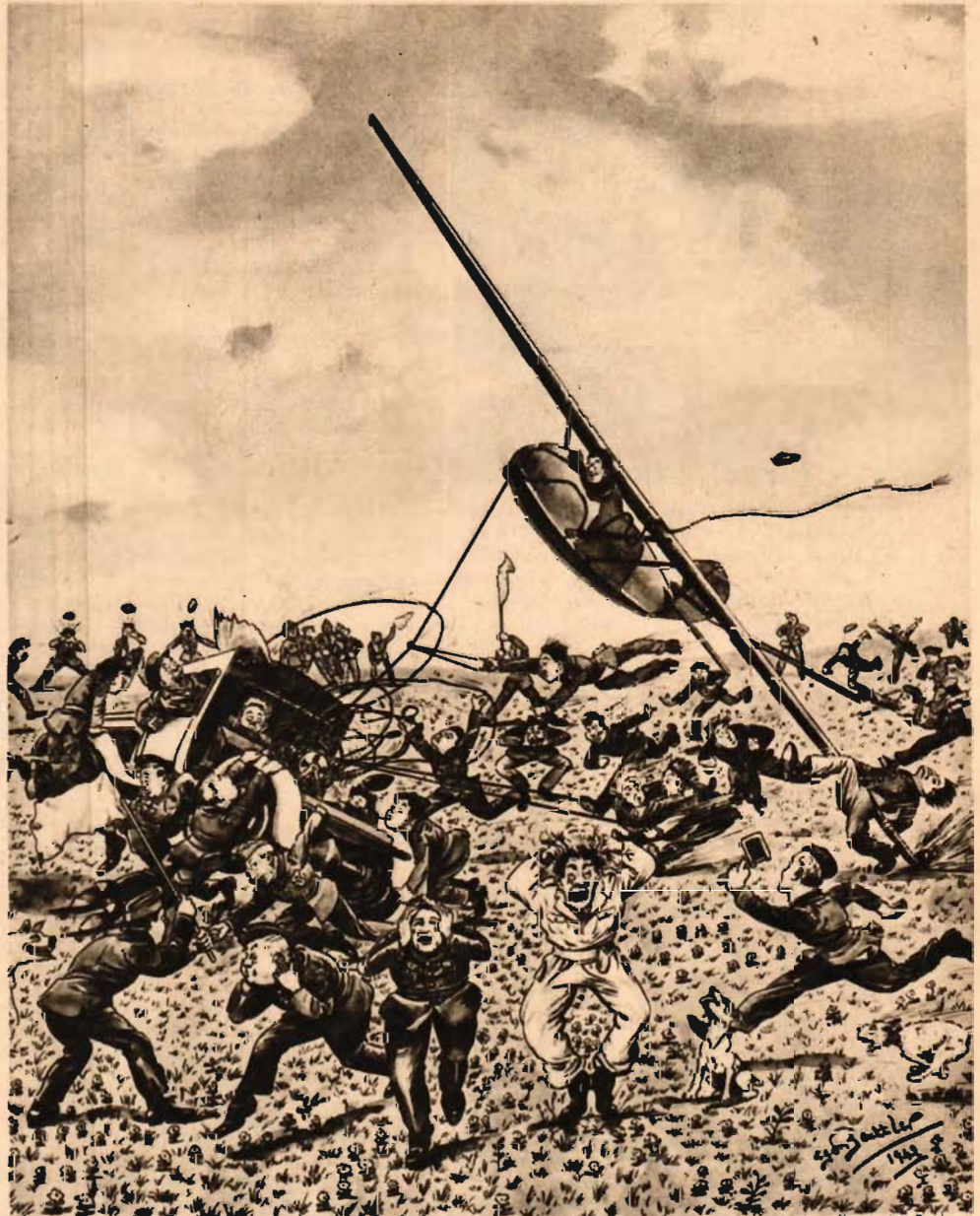
Ensam i SK 12:an

Så kom då den tid, då man ensam och på egen hand fick styra en aerodyn! Första ensamflygningen försiggick utan sensationer om man undantar att en prick på fältet blev omkullkörd av en elev vid landningen. Även om det blev en prick i protokollet, så var det dock en första klassens »pricklandning».

Förmodligen är det ingen av oss som är född till flygare och stackars Sk 12:an får lida en hel del av vår omilda behandling. — Det var inte jag! sa eleven, som ringde till Lund. Han hade just ramlat ner som ett dasspapper och var rädd att få betala en kvaddad seismograf.

Ett luftfartyg är ju »en apparat eller anordning, som kan hållas uppe i luften på grund av luftens statiska eller dynamiska återverkan». (Avskrift OSF.). Vid starten är man skeppare på det där luftfartyget och man skeppiflar på gasen med skepparens självmotveta säkerhet. Så börjar luftens återverkan och det blir tid att stiga och svänga. Det darrar i skrovet och libellkulan ligger som en pressad växt i ena hörnet; man degraderar sig själv till styrman. När landningen ansättes är man en stackars lättvotros, man vinglar neråt och undrar hur det skall gå. Men Sk 12:an är snäll, mycket snäll, och hon hittar vägen till märket, krämar sig för trafikledaren, gör några eleganta hopp och rullar sakta framåt. När det börjar rassla i hjulen blir man åter skeppare, och en ovanligt bra sådan.

Men FRS har mycket annat än flygning att bjuda på. Det finns ju både navigeringskivva och Q-förkortningar, det finns långa läxor i engelska grammatiken och mystiska matematiska formler. Man skall skriva hemuppsatser och lösa hastighets-trianglar, man skall sparka boll mot flyglärarna och springa två varv runt fältet och man skall gå till sängs kl 2200! Ja, vi är ganska upptagna unga män och för-



gäves går flickorna i Skytteskogen och söker vårt sällskap. (Hm, sa greven, med betoning på varje stavelse.)

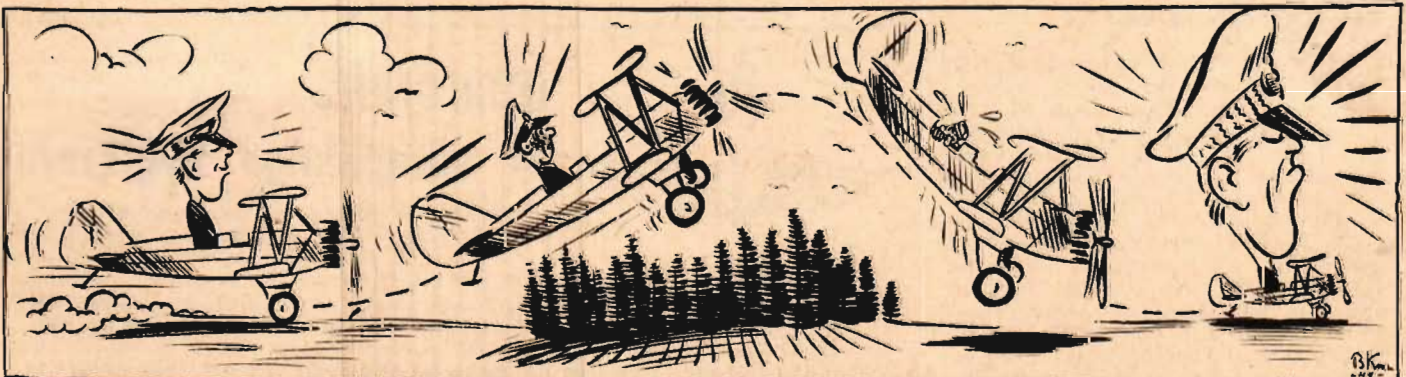
Vår decimerade men förhoppningsfulla skara trivs för övrigt ganska gott här nere och vi hälsa kompisar i fält och på flottiljer.

Tosse.

ATC lär segelflyg

Utän att gå in på några jämförelser med Alleberg visar vi här hur en flottiljehel i RAF föreställer sig att det ser ut när ATC tränar segelflyg och vitschen hänger upp sig. Mannen i vit overall är instruktör. Eleven ser mera förtjust ut!

(Ur The Tatler)



Så här känner sig »Tosse» första gången han flyger ensam i Sk 12:an. (Se brevet från Kat B här ovan.)



TVAA I KLASS II blev kanske något överraskande den ekonomiskt flygande, alltid lika pålitlige fanjunkare Gösta Magnusson från F 1. Här ovan ses han studera barografen efter sin vackra höjdflygning näst sista tävlingsdagen.

ALLEBERG

Forts. fr. sid. 20

men inte mera heller. De sista 15 km gick han på 100–200 m höjd. Allt lägre sjönk han. Inget märke syntes — »gräset skymde!» Äntligen såg han en vingte sticka upp över några buskar — »där landar jag så får jag sällskap åtminstone». Det var kanske målet — ja, stämde! Den mest spännande mållflygning löjtnant Andersson varit med om.

Björn Andersson flög 2 timmar blint, kom ut över Väneren och måste radikalt ändra kurs — för att inte flyga till Karlstad! Han hade endast behövt använda två blåsor för att komma den långa vägen (till målet). Löjtnant Winkler hade turen att få tag i en så kraftig blåsa att han inte hade behov av någon mera blåsa på hela vägen.

»Uteländningar» var det tämligen gott om. Brink flög 5 mil blint på 70 min men måste landa vid Åskekärr väster om målet, vilket han dock kunde se! Boris Swenson, F 7, kom också nära målet. Värsta oturen hade dock i det fallet Wennerström, som landade en liten bit utanför målområdet. Det hade minsann blivit poäng annars. Fägerblad hade kvar sin envisa otur och tvingades ner vid Skara.

Det nya höjdrekorde

Wennerström kunde trösta sig med att ha noterat största höjdvinsten hittills i Sverige, 5 723 m. Han startade kl. 12.25 och kopplade på 550 m höjd, varpå han steg direkt till 1 500 m. Kryssade mellan molngubbarna till han fick en stigning på 6–11 m/sek. Där höll han sig till 4 000 m höjd. Instrumenten frös och inte hade han någon elektrisk girindikator. Ett oändligt snickeri att hålla kärran rätt. Snart bar det iväg upp till 6 500 m (enligt höjdmätaren), där han blåste ut ur molnet, tog ut bromsarna och fick mark-, förlät sjöiskt, över Väneren norr om Kinnekulle. Stack in i moln åt sydost, kom ut på 800 m söder om sjön Längen — rak kurs på målet, som han dock missade. Vått i gräset av regnet

— Weißen gled långt, rutschade in i ett taggtrådsstängsel och åsamkade sig några skramor.

»Ceson» Bergman startade bland de sista, fick ingen anslutning och gick ner igen. Ny start efter termikstudier. Koppling på 450 m och in i en blåsa, som drog till 6 200 m enligt höjdmätaren. Ibland var stigningen 18 m/sek! Bergman kom ut i toppen av molnet (en ovanlig händelse) och tänkte först sticka iväg på sträckan. Men så fick han syn på ännu en molngubbe, som såg ut att gå ännu högre upp. In i den! Det skulle han aldrig ha gjort, erkände han sedan, ty han kom in i fallvindsområdet på 5 500 m höjd. Alla instrument var frusna utom längdlnings- och höjdmätaren. Skevrodren hade han redan från början hållit i oavbruten rörelse så att de ej hann nedisa.

Fallvinden ja, den var stundtals lika stark som upp vinden: 18 m/sek. Barogrammet ser förskräckligt ut — nästan rakt upp och sedan närapå rakt ner. Planet kom in i ovädercentrum, inga gluggar i molnen — jämntjockt. Temperaturen var omkring — 20°C. Isbildningen, över 5 cm tjock isbark, förorsakade att planet's tyngdpunkt flyttades framåt — isen lägger sig mest fram till på vingar och kropp — så att kärran blev väldigt framtung. »Ceson» satt med spaken i magen och dykbromsarna fullt ute men inget kunde hejda nerfarten.

Några besvär av syrebrist hade Bergman inte denna gång (och inte Wennerström heller förresten) men det berodde väl på den snabba stigningen, varvid han inte hann bli uttröttad. Landningen skedde en mil från startplatsen. Föraren hade inga chans att ta sig fram till målet, det var bara att dräsa ner och landa så skapligt som möjligt. Höjdvinsten, 5 540 m, var en ny triumf för Bergman och att han samma dag slogs av Wennerström bevisar bara att de svenska segelflygprestationerna står i höjd med utlandets. Fyra nya svenska höjdrekorde på mindre tid än två veckor — fantastiskt!

Fi-1 går i gärdesgård

De båda deltagande Fi-1-planen hade en träkig dag men det enas uppförande kom att vända detta till godo. Rätt vad det var kom nämligen telefonmeddelande till vakt-tältet att nr 18 var ur spelet efter en kvaddning. Gunnar Jönsson i den ena Fi-1 hade kommit ner ur ovädet efter 15 km flygning och fått marksikt i höjd med en trädtopp, varpå han skyndsammast landade på en tillsynes jämn sädesåker. »Jönsson» hade god fart, 50–60 km/t, tog upp i »axhöjd». Plötsligt sa det »pang-bom» —



BÄSTE CIVILIST, om man nu kan kalla en kapten i flygvapnets reserv och flygkapten i ABA så, var Sven Ahblom, KSAK. Han placerade sig på fjärde plats efter en serie omdömesgilla flygningar. På bilden instruerar han sin 7-årige son Björn.

ja, bom är egentligen oriktigt, ty det blev fullträff! Nosen drämde rakt i en låg stengärdesgård, som »växte» bland de vajande stråna. Stålrörsnosen trycktes in ordentligt och »segelflygare Jönsson» skadade ena foten lindrigt. »Hade jag haft en Båby eller annan kärra av trä så skulle jag varit ett par ben kortare nu», sade reklam-makaren Jönsson efteråt. Disponent Sundblad och yng. Abelin tycktes riktigt belåtna med kvadden!

Abelin ja, han var den ende som hade syrgasutrustning i sitt plan, den andra Fi-1. Men han var också den ende som inte fick någon som helst anslutning. Han kom överhuvudtaget inte ifrån fältets närhet. Bittert att denna höjdflygningsdag med strålande resultat och syrgas i kärran bli sittande på fältet medan de övriga utan syrgas nådde svindlande höjder...

Dagens resultat i klass II:

T. D.	Höjd-	Total-
p. p. Förare	vinst Poäng	poäng
1 4 Olow	3.350	3.350 17.209
2 — Swenson	(3.350)	— 13.168
3 6 Rissler	3.062	3.062 12.560
4 9 Ahblom	1.537	1.537 12.556
5 — Wennerström	(5.723)	— 11.572
6 3 Floden	3.357	3.357 10.922
7 2 Magnusson F 1	3.523	3.523 9.873
8 i Werner	4.773	4.773 9.048
9 8 Andersson, F 12	2.045	2.045 8.912
10 — Bergman	(5.540)	— 8.644
13 7 B. Andersson	2.957	2.957 8.677
16 5 Winkler	3.188	3.188 6.006

(Forts. på sid. 30.)



UTBILDNING

FLYGVAPNET

av värnpliktiga flygförare.

Utbildningen börjar — under förutsättning av Kungl. Maj:ts tillstånd — i början av februari 1945. För antagning fordras bl a att fylla högst 25 år under 1945 och besitta kunskaper motsvarande realexamen.

Utbildningen kan sökas av varje värnpliktig (även i tjänst varande). Yngling, vilken år 1945 fyller 19 eller 20 år och icke är inskriven såsom värnpliktig, kan det oaktat, om han i övrigt fyller fordringarna av chefen för flygvapnet antagas för utbildningen.

Ansökan skall vara inkommen till chefen för flygvapnet före den 1 september 1944. Närmare upplysningar kunna erhållas från flygstabens utbildningsavdelning, postadress: Flygvapnet, Stockholm. Telefonanrop: "Flygvapnet".

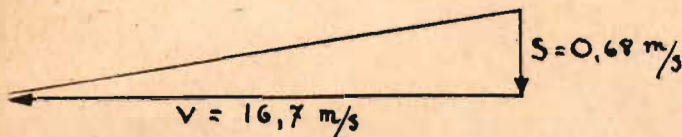
SEGELFLYGNING I MOTVIND

MED VILKEN FLYGHASTIGHET KOMMER MAN LÄNGST?

Av civilingenjör ÅKE GÄVERT

När man flyger med ett segelflygplan i hård motvind måste man trycka planet, d v s öka farten, för att komma så långt som möjligt. Anledningen härtill får man klart för sig, om man studerar »glidtalet relativt marken» och hur detta varierar för olika flyghastigheter och olika motvindshastigheter.

För att ta ett konkret exempel skall vi litet närmare studera DFS Olympias flygegenskaper, närmare bestämt dess glidtal och sjunkhastighet. Vi utgår från hastighetsdiagrammet i fig 1, som visar sjunkhastigheten som en funktion av flyghastigheten (hastigheterna i diagrammet är angivna i förhållande till den flygplanet omgivande luften). Av diagrammet framgår, att vid en flyghastighet av 60 km/t = 16,7 m/s är sjunkhastigheten 0,68 m/s. Flygbanan och glidtalet erhålles ur nedanstående figur och formel, där glidtalet betecknas med G, sjunkhastigheten med s och flyghastigheten med v:

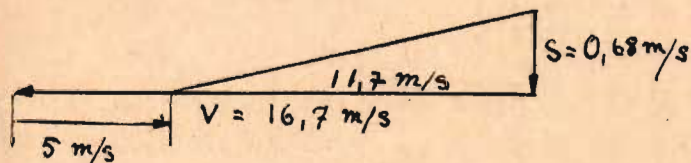


$$G = \frac{s}{v}; \quad G = \frac{0,68}{16,7} = \frac{1}{24,6};$$

Detta är alltså glidtalet relativt luften, eller, vilket är det samma, i stillastående luft glidtalet relativt marken.

Vi antar nu, att vi har en horisontell vind med en hastighet av 5 m/s och att Olympian flyger rakt mot vinden med en flyghastighet av 60 km/t = 16,7 m/s. På 1 sekund rör sig då Olympian 16,7 m genom luften, men eftersom hela lufthavet på denna sekund har förflyttat sig 5 m i motsatt riktning, har följaktligen Olympian rört sig 16,7 - 5 = 11,7 m över marken. Sjunkhastigheten är givetvis oförändrad 0,68 m/s, eftersom vinden är horisontell och alltså ej påverkar flygplanets vertikala rörelse. Såsom framgår av nedanstående figur blir vid denna vindhastighet glidtalet i förhållande till marken

$$= \frac{0,68}{16,7-5} = \frac{0,68}{11,7} = \frac{1}{17,2}.$$



Antar vi att motvinden är 16,7 m/s, blir flygplanets rörelse över marken 16,7 - 16,7 = 0, d v s planet sjunker lodrätt ned med en sjunkhastighet av 0,68 m/s.

Minskas flyghastigheten under 16,7 m/s synes planet flyga baklänges, d v s glidtalet relativt marken blir negativt. Ökas däremot flyghastigheten, kan man pressa sig fram mot vinden och för att nå längst måste man därvid flyga med en viss bestämd hastighet.

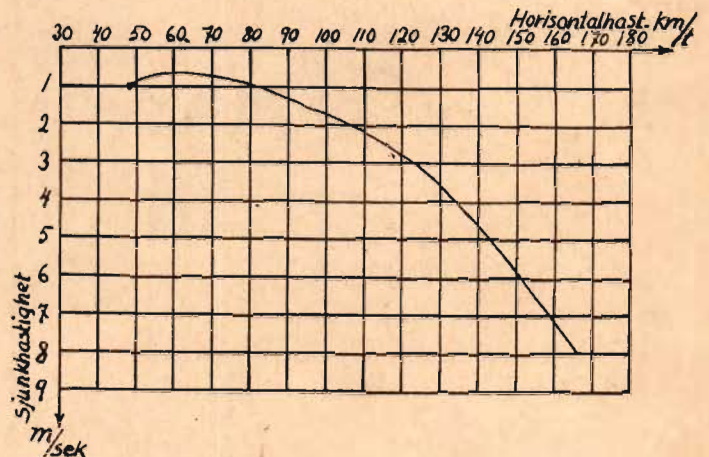
Anta att vi ökar Olympians hastighet till 80 km/t = 22,2 m/s. På 1 sek. förflyttar sig då planet 22,2 - 16,7 = 5,5 m över marken och sjunker vid denna hastighet 0,98 m (enl hastighetsdiagrammet). Glidtalet relativt marken blir då $\frac{0,98}{22,2 - 16,7} = \frac{1}{5,6}$.

Vid en hastighet av 90 km/t = 25 m/s rör sig planet 25 - 16,7 = 8,3 m över marken pr sek och sjunker 1,31 m pr sek. Sålunda blir glidtalet relativt marken $\frac{1,31}{25 - 16,7} = \frac{1}{6,3}$.

Med denna högre hastighet kom vi alltså ändå längre fram,

Fig 1. DFS-Olympia.
Hastighetsdiagram.

Efter Lewin B. Barringer: "Flight without power."



men med vilken hastighet skall man vid denna givna motvind flyga för att nå längst? För att besvara denna fråga kan man göra så, att man beräknar hur glidtalet relativt marken varierar för olika flyghastigheter och ritar en kurva över de sålunda erhållna värdena. Vid den flyghastighet, där denna kurva har sitt maximum (högsta värde, topp), är glidtalet relativt marken bäst, och med den flyghastigheten når planet längst från en given höjd.

Beräkningen genomföres lämpligen i tabellform på följande sätt. I tabellens första lodräta kolumn sätter man olika flyghastigheter, t. ex. 50, 60, 70, 80 o s v km/t och i andra kolumnen dessa hastigheter uttryckta i m/s (dessa värden erhålles genom att dividera motsvarande värden i km/t med 3,6, enär $1 \text{ m/s} = \frac{60 \cdot 60}{1000} = 3,6 \text{ km/t}$).

I tredje kolumnen sättes de mot flyghastigheterna svarande sjunkhastigheterna (erhållas ur hastighetsdiagrammet). I nästa kolumn införes de beräknade värdena på glidtalet relativt marken för resp flyghastigheter (erhålls genom att dividera flyghastigheten i m/s med sjunkhastigheten i m/s; ej tvärtom, enär i tabellen glidtalet anges med sitt inverterade värde). I följande kolumner beräknas glidtalerna för olika vindhastigheter, t ex 2, 4, 6 8 o. s. v. m/s (erhålls genom att flyghastigheten i m/s minus vindhastigheten i m/s divideras med sjunkhast. i m/s).

De för de olika vindhastigheterna 0, 2, 4 o s v erhållna glidtalerna relativt marken inprickas i ett diagram, fig 2, varvid en serie kurvor erhållas. De flyghastigheter, som svarar mot dessa kurvors maximivärden, utgör de hastigheter, vid vilka bästa glidtalerna relativt marken erhålles för ifrågakvarande motvind. Dessa värden har i fig 3 inprickats i ett diagram med flygplanets hastighet i km/t efter den ena axeln och motvindens hastighet i m/s efter den andra och sammanbundits till en kurva.

Genom att för en viss motvind, t ex 20 m/s, följa en vågrät linje till kurvan och därifrån följa en lodrät linje till axeln för flyghastigheten erhålles den hastighet, 114 km/t., som ger bästa glidtalet relativt marken vid den givna vindstyrkan, 20 m/s.

Av diagrammet framgår, att vid vindstilla erhålles bästa glidtal vid flyghastigheten 64,5 km/t., och att hastigheten skall ökas ju mer motvinden ökar. Härav skulle man kunna dra den slutsatsen, att man i medvind borde flyga med lägre hastighet än 64,5 km/t. för att få bästa glidtal. Av kurvan för glidtalet vid vinden 0 m/s i fig 2 ser man emellertid, att glidtalet blir sämre, om hastigheten minskas under 64,5 km/t. Visserligen blir sjunkhastigheten mindre vid flyghastighet under 64,5 km/t (se hastighetsdiagrammet, fig 1), men sjunkhastighetens minsta värde

Fig. 2. DFS - Olympia.

"Glidtalet relativt marken" som funktion av vindhastigheten

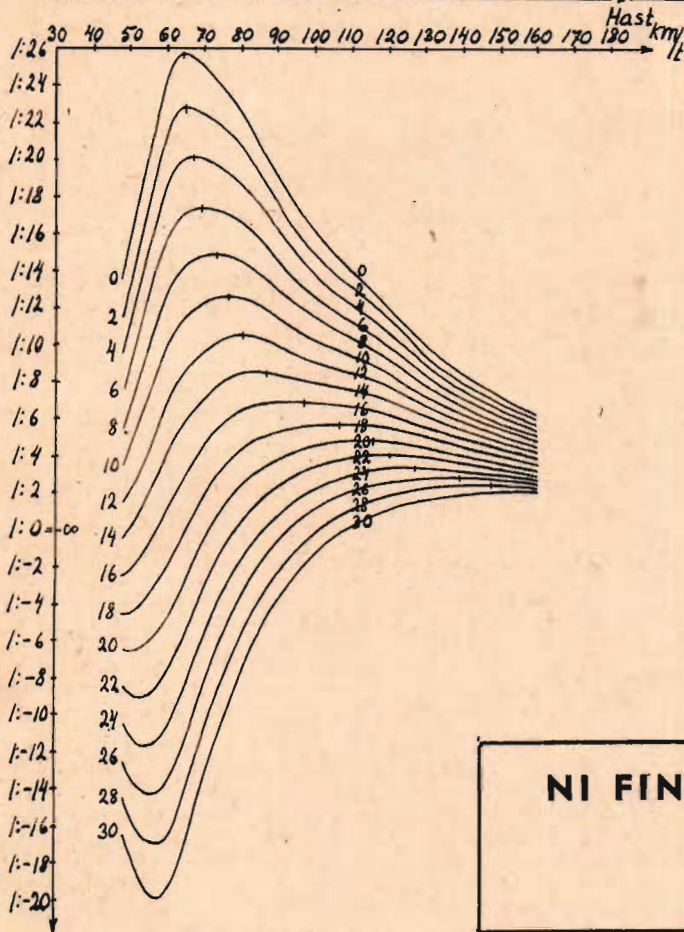
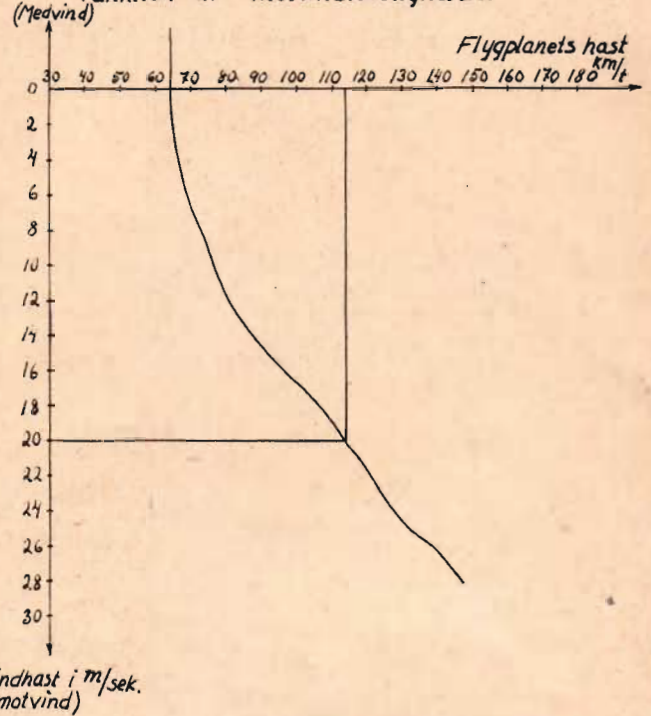


Fig. 3. DFS - Olympia.

Diagram över "bästa glidtalet relativt marken" som funktion av motvindshastigheten.



NI FINNER ALLTID
de bästa och mest givande
artiklarna om segelflyg i FLYG

uppnås redan vid en flyghastighet av 60 km/t, och vid än lägre flyghastigheter ökas sjunkhastigheten. Flygplanet kommer i stall.

För att nå längst i medvind skall man alltså flyga Olympian med en hastighet av 64,5 km/t = hastigheten vid bästa glidtalet. Detta framgår även av kurvan i fig 3, som vid 64,5 km/t övergår i en lodrät, rät linje i »medvindsområdet».

Liknande beräkningar som denna kan göras för alla typer av segelflygplan, om man har tillgång till vederbörande flygplantyps hastighetsdiagram. Det skulle säkerligen vara av visst värde att för varje flygplantyp rita upp ett diagram över »bästa glidtalet relativt marken» för olika motvindshastigheter och ha detta diagram uppsatt i förarrummet. Under förutsättning att man på ett ungefär känner till vindhastigheten på olika flyghöjder, skulle man därav kunna få god hjälp vid bedömandet av vilken hastighet man bör flyga med för att säkert komma fram till flygfältet i stark motvind. A. G.

Beräkning av glidtalet relativt marken vid motvind av olika hastigheter för DFS Olympia

Glidtalet är angivna med sina inverterade värden.

Flyghast. km/h	Sjunk. m/s	Sjunk. hast. m/s ²	Glidtal relativt marken vid motvind i m/s av																
			0	2	4	6	8	10	12	14	16	18	20	22	24	26	28	30	
48,5	13,5	1,0	13,5	11,6	9,5	7,5	5,6	3,5	1,5	-0,5	-2,5	-4,5	-6,5	-8,5	-10,5	-12,5	-14,5	-16,5	
50	13,9	0,92	15,1	12,9	10,7	8,6	6,4	4,2	2,0	-0,1	-2,3	-4,5	-6,6	-8,8	-11,0	-13,2	-15,3	-17,5	
60	16,7	0,69	24,6	21,5	18,6	15,7	12,7	9,8	6,9	3,9	1,0	-2,0	-4,9	-7,8	-10,8	-13,7	-15,6	-19,6	
65	18,0	0,70	25,7	22,8	20,0	17,1	14,3	11,4	8,5	5,7	2,9	0,0	-2,9	-5,7	-8,6	-11,4	-14,3	-17,2	
70	19,4	0,78	24,9	22,4	19,9	17,3	14,8	12,2	9,6	7,0	4,5	1,9	-0,6	-3,2	-5,9	-8,3	-10,9	-13,6	
80	22,2	0,99	22,7	20,7	18,6	16,6	14,5	12,5	10,5	8,4	6,4	4,3	2,3	0,3	-1,8	-3,8	-5,8	-7,9	
90	25,0	1,31	19,1	17,6	16,0	14,5	13,0	11,5	9,9	8,4	6,9	5,3	3,8	2,3	0,8	-0,7	-2,3	-3,8	
100	27,8	1,73	16,1	14,9	13,8	12,6	11,5	10,3	9,1	8,0	6,8	5,7	4,5	3,4	2,2	1,1	-0,1	-1,3	
110	30,6	2,19	14,0	13,1	12,2	11,2	10,3	9,4	8,5	7,6	6,7	5,7	4,8	3,9	3,0	2,1	1,2	0,2	
120	33,4	2,76	12,1	11,4	10,7	9,9	9,2	8,5	7,8	7,0	6,3	5,6	4,8	4,1	3,4	2,7	1,9	1,2	
130	36,1	3,59	10,1	9,5	9,0	8,4	7,9	7,3	6,7	6,2	5,6	5,1	4,5	4,0	3,4	2,8	2,4	1,9	
140	38,9	4,56	8,5	8,1	7,7	7,2	6,8	6,4	5,9	5,5	5,0	4,6	4,2	3,7	3,2	2,8	2,4	1,9	
150	41,7	5,75	7,3	6,9	6,6	6,2	5,9	5,5	5,2	4,8	4,5	4,1	3,8	3,4	3,1	2,8	2,4	2,1	
160	44,5	7,1	6,3	6,0	5,7	5,4	5,1	4,9	4,6	4,3	4,0	3,7	3,5	3,2	2,9	2,6	2,4	2,1	

NI LÄSER VÄL
Olows segelflygserie
i FLYG?
Började i nr 25/43, forts. i nr 17/44

J Ä M I J Ä R V I

gav svenska modellflygarna

LANDSKAMPSSMÖRJ

FIN REHABILITERING
GENOM "BANANEN"
OCH CURT JANSSON

FLYG-44 VANN

Lagledaren, scoutsekreterare
OVE HUZELL, rapporterar

Det svenska landslaget i modellflyg, bestående av Rune »Bananen» Andersson och Curt Jansson, Vingarna, Stockholm, Sven Göran Lindholm, Hobby, Örebro, Gunnar Nygren, S. F. K. Sandviken och undertecknad som lagledare avreste lördagen den 15 juli 1944 till Åbo med Finlandsbåten. Vi möttes på kajen av Dick Carlsson från Jakobsstad, en av de uttagna till returlandskampen i Stockholm den 26 aug. och med honom som ciceron ställdes färderna via Helsingfors till Jämi.

Att resa i Finland var en speciell upplevelse, dock icke någon angenäm sådan. I tågträngseln fick man söka fördriva tiden så gott sig göra lät. Sälunda plockade Curt blommor på banvallen i uppförsbäckarna och »Bananen» slog sig i slang med ett flertal fimgubbar och lyckades med diverse fingergymnastik och gurgelljud föra timplånga samtal, lärande sig flera av de viktigaste finska orden.

Paradiset Jämijärvi

Jämijärvi är ett paradiset för modell- och segelflygare. En c:a 60 meter hög gräs- och ljungklädd sandås bildar hanget med olika »hyllor» sträckande sig i nord-sydlig riktning och med hangarer, verkstäder och förläggningar samlade i nordändan. På båda sidorna om hanget finns utmärkta segelflygfält, där även våra högststartävlingar hölls. Miltals runt om sträcker sig sedan skogklädda myrmarker, mossar och sjöar. Jämi blir på så sätt en gryta i terrängen, där s k »vrältermik» skapas vid lämpligt väder.

Sedan vi installerat oss, badat finnbastu och ätit samt trimmat något vidtog första dagens tävling: klass A (S 1) handstart från högsta hanget. Utöver glidtal, sjunkhastighet och andra flygtekniska faktorer tillkom den av oss döpta »jämijärvska hangstarttekniken», som finnarna visade sig suveräna på. (Vi lärde oss också denna senare.) Endast Göran Lindholm lyckades placera sig, i det han nådde tredje plats. Utmärkt tävlingsledare var löjtnant Lenart Poppius, »Poppe» kallad, och i hans regi gick också samtliga övriga tävlingar. Ett antal soldatgossar var tidtagare och en



En exträtävling med en svensk chokladkaka som första pris samlade massor av deltagare på hangkanten, T v den lycklige segraren.

skicklig stab vid protokollbordet gav de tävlande snabba uppgifter under tävlingarnas gång.

»Bananens» M 1:a byggsats

Påföljande dag, onsdagen den 19:de gick klass A gummimotormodeller, (M 1). »Bananen» tippades allmänt som segrare, då hans trimningsstarter voro vida överlägsna de finska. Tyvärr »exploderade» gummisnodden vid första starten och förvandlade modellen till byggsats. Svenskarna voro härvid ur leken, då »Bananen» var enda svenske deltagare. Tandagnisslan! Kvällen användes till flitig trimning av S 3:orna, då landskampen utlystes att gå av stapeln påföljande dag.

Torsdag morgon! Ett önskeväder rådde för finnarna, svenskarna ville ha något starkare vind, när man samlades omkring »Poppe» för numrering av modellerna. Finnarna mötte upp med 40 tävlande mot Sveriges 4 mannar. Man hade på finskt håll ursäktat sig för att de bästa finska modellflygarna på grund av krigstjänst ej kunde närvara, men man hoppades, att de i Jämi samlade pojkar skulle kunna bjuda svenskarna ett värdigt motstånd.



»Bananen» med sin segrande S 2:a, vars fena endast är stor som en tumme. »Bananens» protest mot den grå teorin.

Curt Jansson (t v) diskuterar vingprofiler med tävlingsledaren, löjtnant Poppius.

Finsk termikkänslighet

Trots att lagledarens »termikkänsliga» axlar spådde uppvind över varje grässtrå och trots att de svenska modellerna fick betydligt bättre höjd, fick vi se oss klart slagna i såväl lagtävlingen, som individuellt. Tre starter gjordes och bästa medeltid fällde utslaget. De svenska modellerna hade en förunderlig förmåga att söka sig in i nervindsområdena, de finska modellerna drogs däremot till allt vad uppvind hette. En klen tröst var att dagens längsta flygning gjordes av Göran Lindholm, som fick tiden 4 min 52 sek.

Den finska laget, bestående av: D. Carlsson, L. Kokko, T. Silmunen och S. Viljanen, segrade alltså på medeltiden 2.00,8 med Sverige på andra och därmed sista plats, (dansk och tysk representation utblev) på tiden 1.44,4. Den individuella tävlingen blev också, tråkigt nog, en finsk seger. Bästa svenskar var Lindholm och Andersson, som belade 5:te resp 6:te plats. Finnarna hade alltså fått revansch för fjolårets kraftiga nederlag.

Att något måste göras, för att Finlandsresan ej skulle sluta med en katastrof, konstaterades i det svenska lägret, där man smidde hemiska planer för kvällens tävlingar i S 2, eller som finnarna kalla den, klass B, handstart. En lugn hangvind rådde, när »Poppe» kallade till start. Fortfarande massanslutning av finska modeller (närmare 60 st).

Fyra starter skulle göras. Den första i





Svenskarna Lindholm (t v) och Nygren på väg upp mot hangets högsta topp.

nummerordning, de följande vid valfri tidpunkt. Jansson tog omedelbart ledningen med tiden 1.12,8 följt av flera finnar. I andra omgången noterades 1.20,0 för »Bananen» och Janssons tid slogs av ytterligare fyra män, samtliga finnar. Att »Bananen» kunde bättre visste vi, då han presterat 1.48,0 vid trimningsstart. Tredje omgången blev ett misslyckande för »Bananen», och hans tid slogs av finnen Kekäläinen, som hade 1.20,6.

»Bananens» tankestyrning

När »Poppe» ropade ut fjärde omgången, hade »Bananen» intagit horisontalplanet för att samla krafter till sin s k »tankestyrning». Kekäläinen misslyckades med sin start men ingen av flitigt startande finnar och svenskar tycktes kunna hota hans goda resultat.

Jo, »Bananen» hade sin start kvar! Han sparade sig till bland de sista och när han slutligen anmälde till start, blev det dödstyst bland den samlade meningsheten. Man kunde höra den traditionella knappålen falla i en mosse »bortigenom».

Modellen gick fint ut över hanget, steg några meter och drog sig bort mot en skogskant. Nu började »Bananen» tankestyrning att fungera. Han lade benen i kors, vek sig dubbel och fäktade mystiska rörelser med armarna och så, modellen svängde snällt för att komma tillbaka längs hangkanten. Så drog den sig från hanget och gick ned i en vacker plané för att slutligen landa. Klockorna knäppte och tiden blev 1.23,0. Jubel bland svenskarna!

Nästa dag, fredagen den 21, ingick med regn och kraftig vind. Mot middagen klarade det dock, varför klass B högstart utlystes. Till skillnad mot klass A, där 100 m lina användes, skulle här 200 m begagnas. Tävligen omfattade tre starter och bästa tid avgjorde. Vädret syntes vara utmärkt med goda termikmöjligheter, men med landskampen i gott minne var vi inte alltför optimistiska utan beslöt studera finnarnas flygningar i det längsta under första perioden för att sedan göra våra starter. De finska tiderna i denna period höll sig omkring tre min. När så svenskarna till slut drog upp sina modeller, tog Lindholm ledningen med tiden 4.04,1

En spännande duell

I andra periodens slutskede seglade ett härligt termikmoln upp över startområdet. Finnen Weneskoskis modell fick anslutning

och steg kraftigt. Nu blev det liv i »de våra». Andersson och Jansson hade sina starter kvar och med förenad hjälp lyckades vi få dessas modeller att kurva in i uppvindområdet. En strid började nu, inte mellan modellerna, utan mellan tidtagarna, som med kikare sökte följa planen så länge som möjligt. »Bananens» tidtagare gav upp först, då modellen försvann in i ett moln efter nära 6 min flygning.

Kvar stod alltså Janssons och Weneskoskis tidtagare, spanande allt längre bort mot horisonten. Weneskoskis man gav upp först och hans klocka stannade på tiden 13.01,2. Strax efter knäppte Janssons tidtagare tiden 13,54,4. Under tredje perioden försämrades vädret, varför slutresultatet blev en svensk seger genom Janssons flygning. »Bananen» blev fyra, Lindholm sexa och Nygren tionde bland 50 startande.

Tidernas mest spännande

Fredag kväll. FAI-högstart. Samma stora deltagande från finsk sida.

3 starter skulle utföras och medeltiden av de två bästa räknades. Tidsbegränsning per start 8 min och 200 m linlängd. Tävligen blev den mest spännande strid, som tävlande såväl som åskådare, någonsin fått uppleva.

Det började med att Dick Carlsson tog ledningen i första perioden med tiden 3.54,2. Jansson, den siste startande i denna period putsade något till 3.57,5. Övriga höll sig under 3.30,0. I andra perioden nådde »Bananen» 4.07,1 men denna tid stod sig inte länge, då fruktade finnen Antikainen med sin vackra, typiskt finska modell nådde 4.58,0. Tyvärr (höll jag på att skriva) flög »kärran» bort och måste till varje pris återskaffas för att slå »Bananen», som

kom spankulerande med sin »FAI-Banano-Special», redo till en ny 4-minutersflygning. En skallgångskedja om cirka 30 man utsändes av »Poppe» och under stort lugn förberedde »Bananen» sin sista flygning. När denna till slut var fullbordad, stannade klockorna på 5.29,0! Något för Antikainen att bita i.

Det ansågs allmänt, att »Bananen» skulle vinna och då Jansson ytterligare »putsat», drog det ihop sig till svensk dubbelseger. Om Antikainens modell återfanns inom tävlingstiden, måste den vara bra uppblött av allt vatten sedan eftermiddagens regnskurar. Modellen var, liksom övriga finska, klädd med vanligt omslagspapper och otillräckligt impregnerad.

Tio minuter före »full tid» uppenbarade sig Antikainen med sin modell drypande av vatten. Den hade till råga på allt landat i ett kärr. Under allmänt finskt jubel förbereddes starten. Modellen måste flyga minst 4.38 för att nå »Bananens» medeltid 4.48. Första startförsöket misslyckades men till slut steg modellen vackert till en utmärkt höjd. Då klickade kopplingen! Först efter dryga minuten syntes den lilla fallskärmen. I en stor lov drog sig »kärran» ut över en mosse. Solen hade redan gått ned och vi hoppades termiken skulle vara försvunnen, men allt hopp var förgäves. Över mossen steg modellen i en svag kvällstermik för att slutligen försvinna bort i horisonten. Tiden blev under rådande förhållanden fantastiska 5.20,0. Hemskt! Andersson blev tvåa, Jansson trea och Nygren femma. FAI handstart inställdes på grund av otjänlig väderlek.

»FLYG-44» bär sig illa åt

Lördag — regn. Söndag — uppbrottsdagen. På morgonen tävling med förbränningsmotormodeller. Tre finska modeller voro anmälda samt undertecknad, som ende svensk. Finnarna hade egna konstruktioner försedda med Dyno-motorer. Svenska »åket» var en GP-dieselförsedd »FLYG-44». Härmed erkännes villigt, att mina kunskaper i trimning äro minimala och i »FLYG-44»-flygning inga. Under hela gångna veckan hade »FLYG-44» ansett sin publik med många roliga flygningar och vållat mig gråa hår. »Kärran» var nämligen oerhört pig på att avancera i de mest oväntade ögonblick. Det var ett under att hon var hel till tävligen. Under trimning hade FLYG-44:an dock presterat modiga 5 min varför det var med ganska stor förtröstan på försyten, som jag ställde upp emot bl a fruktade Salenius, vars »knarr» presterade 10 min utan svårighet.

(Forts. på sid. 31.)

Svensken Lindholm klar för handstart från hangtoppen. I bakgrunden synes t v den brunna matsalsbyggnaden, som nu håller på att repareras, och t h en hangar med bygglökalor för modellflygarna.



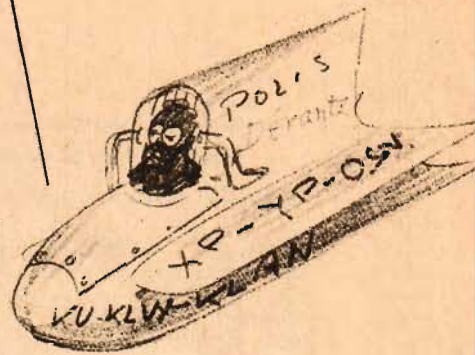
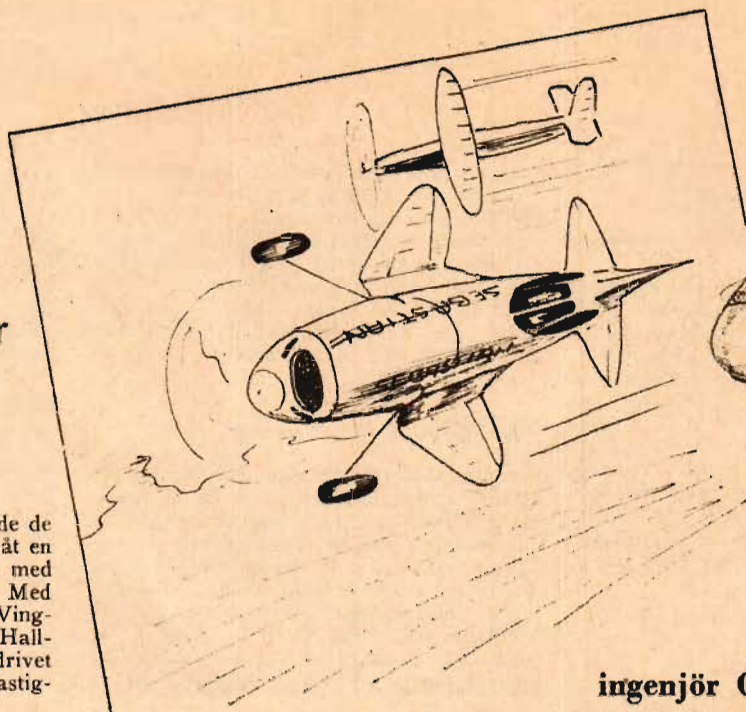
Intressant upptäckt ger nya rekord- bestämmelser

En dag för snart fyra år sedan kunde de svenska modellflygarna glädja sig åt en förstasidessensation, som slagits upp med flerspaltiga rubriker i dagspressen. Med beundran läste man, hur en medlem i Vingarna, dåvarande stockholmaren Ulf Hallvig, lyckats pressa ett gummimotordrivet modellflygplan till den imponerande hastigheten av 81,8 km/t.

Rekordet, som står sig än i dag, godkändes sedan KSAK:s modellflygkommitté i vanlig ordning granskat ansökningshandlingarna och konstaterat, att gällande rekordbestämmelser till alla delar uppfyllts. Dessa rekordbestämmelser grundade sig på de internationella reglerna, utfärdade av Fédération Aéronautique Internationale (FAI), som anger, att hastigheten skall uppmätas på en bana, som är 50 meter för gummimotormodeller och 100 meter för förbränningsmotormodeller, att banan skall överflygas i båda riktningarna inom loppet av 30 minuter, att tidtagning sker mellan de ögonblick då modellflygplanet passerar start- och mållinjen, att genomslittiden som uppmättes vid de båda flygningarna skall vara utgångspunkt för hastighetsberäkningen och slutligen att en uppnådd hastighet för att kunna godkännas som nytt rekord måste överstiga tidigare gällande rekordhastighet med minst 3 m/sek. Den franska originaltexten är åtminstone i detta fall fullt entydig, och kan knappast missuppfattas vid översättning.

Varken FAI:s eller KSAK:s regler sade något om sättet för uppmätning av flygtiden, och vid det tillfälle, då Hallvigs flygning gick till historien använde man stoppur, graderade i 1/5 eller möjligen 1/10 sek, d v s samma instrument som alltid kommer till användning vid tävlingar eller rekordslagning inom modellflygsporten.

Om man nu roar sig med att matematiskt analysera Hallvigs rekord, visar det sig att den noggrannhet man kan uppnå med det tillämpade mätningförfarandet är så liten, att resultatet angivet i km/t för det första inte kan anges med en decimal.



Förste instruktören för
modellflyget

ingenjör G. H. DÉRANTZ

AVSLÖJAR REKORD!

Siffran »8» efter decimalkommat i rekordet kasseras utan tvekan. För det andra visar det sig, att inte ens entalssiffran är korrekt. Den kan likaväl vara en femma som en etta. Följaktligen måste vi kassera den siffran också. Och sedan är det sannoligen inte mycket kvar.

För att närmare klarlägga detta väljer vi ett exempel:

Låt oss alltså anta, att en modell gör en hastighet av exakt 90 km/t. Det gör $90 \times 1000 : 3600$ eller 25 m/sek. Gäller det nu ett gummimotordrivet modellflygplan användes en 50 m lång bana, vilken alltså överflygas på exakt 2 sek.

Låt oss vidare anta, att just det ovan angivna förhållandet inträffar vid ett praktiskt rekordförsök. Vad kan då hända med stoppur och tidtagare?

Det tar längre tid att beskriva flygningen, än det tar för modellen att passera den 50 meter långa banan, men vi måste gå igenom händelseförloppet i detalj. Alltså: Starten går. — Flygplanet passerar startlinjen och förste tidtagaren startar sitt stoppur. — Två sekunder senare passerar flygplanet mållinjen och den andre tidtagaren startar sitt stoppur. — Tidtagarna möts och stoppar uren genom att trycka dem mot varandra. De stannar alltså i samma ögonblick, och den angivna tidskillnaden anger den tid flygplanet varit på väg mellan starten och målet.

Nu kan det emellertid hända, att den andre tidtagaren råkade trycka 1/100 sek för tidigt. Sådant är mänskligt. Eftersom den verkliga tiden antogs vara exakt 2 sek, kommer den angivna tiden istället att vara 1,9 sek, d v s på den lilla hundradelssekunden hann inte stoppurets visare slå över sitt sista delstreck. Felbedömningen på 1/100 sek ger alltså ett felaktigt utslag på stoppuret av 1/10 sek. Och vad kan då detta lilla fel betyda?

Jo, 50-metersbanan på 2,0 sek betyder en hastighet av 25 m/sek eller 90,0 km/t, men 1,9 sek ger en hastighet av 26,316 m/sek eller 94,7 km/t. Skillnaden är sålunda icke mindre än 4,7 km/t, och sådant kan man väl knappast tolerera.

Om man nu istället antar, att den andre tidtagaren som står vid mållinjen trycker exakt, medan tidtagaren vid startlinjen trycker 1/100 sek för tidigt, vad händer då? — Jo, tidskillnaden, som egentligen är exakt 2,0 sekunder anges som 2,1 sek. 2,1 sek betyder en hastighet av 23,810 m/sek eller 85,7 km/t, och här blir alltså skillnaden mellan den verkliga hastigheten och den uppmätta 4,3 km/t.

Den lilla felbedömningen på 1/100 sek gör alltså, att hastigheten 90 km/t kan utläsas till högst 94,7 och minst 85,7 km/t. Differensen är 9,0 km/t, en siffra som tydligt anger, vad det noterade svenska

(Forts. på sid. 31.)

ALLEBERG

Forts. fr. sid. 24.

Uppe på Alleberg var glädjen ingalunda stor denna dag. Instrålningstermik förekom ju inte utan endast molntermik i samband med åska. Därför lyckades Babyflygarna inte få anslutning från sin urkopplingshöjd 500 m. Den ende som fick några poäng var den säkre F 8-flygaren Arne Gundersen, som flög 23 av sina bestämda 77 km och därför fick 23 poäng. Han kröp därmed närmare Västerås flygklubb men någon omplacering i protokollet blev det inte. F 8:s summa höjdes till 226. Bara 17 poäng efter Västerås flygklubb.

SÖNDAGEN DEN 30 JULI.

Fägerblads termiknäsa

Sista dagen. Nu gällde det! Skulle tvåan löjtnant Swenson lyckas hota den satte resen Olow. Men i så fall måste Olow misslyckas och Swenson häva in nära 5 poäng. Nja... Näää... Tja... Synd att Swenson inte fick något på lördagen! Nu är det nog ingen chans längre.

Vädret var termikvackert men inte riktigt pålitligt. Det bar inte i längden. Här visade Stig Fägerblad vilken termiknäsa han har och hur bra han utnyttjar varje liten blåsa som han får tag på. Han hastighetsfög till målet Ek på 37 min och blev dagens etta. Äntligen hade han fått det lilla tillskott av tur som segelflygare behöver och trängde sig in på 14 plats efter att dittills varit oplacerad. Det var inte långt ifrån att bragden hälsades med större tillfredsställelse än Olows seger. Varför skall Olow vinna jämt?

Tvåa blev den träge småpoängplockaren fanjunkaren Magnusson, F 1, med flygtiden 43 min 15 sek. Han steg till 4 000 m i första blåsan och gick framför en åskfront rakt på målet med 120 km fart. Trea blev Winkler, fyra Flodén och femma Olow.

Den sistnämnde hade försökt tidigt på dagen men ej lyckats få det att nappa utan måste landa ute på ett uselt fält. Framåt eftermiddagen gav han sig iväg igen och kom in över Billingen. Där var det nära att han gett upp ty variometernålen bodde faktiskt på noll. På 100 m höjd över berget strosade han omkring i en kvart på aftontermik för att vänta på någon termikutlösning, som kunde rädda honom. Så darrade nålen upp på 1/2 m stigning... 1 m... och så småningom arbetade han sig upp i ett moln, som gav 1 1/2 m stigning. På 1 800 m gick han på rak kurs mot må-

let och kom fram med 100 km fart efter en arbetsam flygning på 1 tim 41 min. Han behövde inte skämmas sista tävlingsdagen!

Allebergstävlingarna höll på att sluta illa. Strax efter det dagens flygningar börjat råkade fanrik Werner kollidera i moln med fanjunkare Brink. Båda förarna råddade sig emellertid med fallskärm och kamraterna på Sikagårdsfältet drog en lättadens suck.

Guld-C-höjd för Silvborg

Uppe på berget frågade man sig ivrigt: »Skall F 8 kunna knappa in de 17 poäng som skiljer laget från Västerås flygklubb och ta mer i dag än västeråsarna?» — Eftersom det var sista dagen och publik på Allebergskalotten, hade tävlingsledningen redan före kampens början bestämt höjdflygning för förstaklassarna. Men F 8-

ingarna Gundersen (kallad »Arne-först-och-Gunder-sen») och Mannesjö hade otur och den dagen fick de intet, inte en enda poäng. Det fick inte Västerås heller, varför ställningen dem emellan förblev oförändrad. Den bästa prestationen var furir Silvborgs flygning med en höjdvinst på 3 475 m. Guld-C-höjd! Bravo! Hans F 16-kamrat, furir Lindquist, hjälpte till med 175 m höjdvinst, vilket blev summa 16,7 poäng. F 16 segade sig därmed upp från femte till tredje plats i totalställningen. Övriga goda höjder för dagen var furir Printz' (höjdvinst 1 511 m) och furir Gullbrandssons (1 074 m). Silver-C-höjder för dessa furirer från F 2 resp. F 5 — gratulerar!

Avslutningsfesten m m skildras i nästa nr.

SLUTRESULTAT I KLASS I med sista dagens poäng.

Total-plac	Dags-plac	Klubb eller flottillj	Höjdflygning		Poäng	Total-poäng
			Höjdvinst pr man	Höjdvinst lag		
1	—	Västerås FK	—	—	—	100
2	—	F 8	—	—	—	93,0
3	1	F 16, Silvborg	3.475	—	—	—
		Lindquist	175	3.650	16,7	91,7
4	6	F 1, Lindgren	325	—	—	—
		Lundin	220	545	2,5	91,5
5	12	Stockholm I, S Larsson	105	105	0,5	77,5
6	20	Göteborg II	—	—	—	74,0
7	11	Norrköping, Björling	175	175	0,8	67,3
8	7	Karlskoga, Johansson	343	—	—	—
		Phillip	159	502	2,3	65,3
9	10	F 7, Wahlgren	295	295	1,3	50,7
10	9	F 9, Olsson	730	—	—	—
		Andersson	75	905	3,7	50,5
11	2	F 2, Printz	1.511	1.511	6,9	40,3
12	3	F 5, Gullbrandsson	1.074	1.074	4,9	38,3
13	—	F 4	—	—	—	31,7
14	13	Stockholm III, R. Carlsson	100	100	0,5	28,0
15	5	F 6, Nilsson	625	—	—	—
		Ramström	80	705	3,2	24,5
16	8	Göteborg I, Karlbom	93	—	—	—
		Johansson	243	336	1,5	22,0
17	—	F 3	—	—	—	16,8
18	15	Stockholm II, T. Andersson	25	25	0,1	16,5
19	14	Örebro BFK, Zetterlund	50	50	0,2	16,2
20	9	Halle-Hunneb. FK, Bengtsson	313	313	1,4	1,4

SLUTRESULTAT I KLASS II med sista dagens poäng.

Total-plac	Dags-plac	Förare, klubb eller flottillj	Hastighetsflygning		Poäng	Total-poäng
			Flygtid min	sek		
1	5	Olow, F 5	101	—	2.475	19.684
2	2	Fanj. Magnusson, F 1	43	15	5.780	15.453
3	4	Löjtn. Flodén, F 9	58	50	4.250	15.172
4	6	Åhblom, KSAK	111	10	2.249	14.805
5	—	Swenson, F 7	—	—	—	13.166
6	—	Rissler, F 4	—	—	—	12.560
7	—	Wennerström, F 6	—	—	—	11.572
8	3	Winkler, F 8	52	50	4.732	10.737
9	7	Bergman, FC	124	—	2.016	10.680
10	—	Werner, F 3	—	—	—	9.048
11	—	Löjtn. Andersson, F 12	—	—	—	8.912
12	—	Brink, F 11	—	—	—	7.710
13	—	Jönsson, Halmstads FK	—	—	—	7.184
14	1	Fägerblad, KSAK	37	—	—	6.757
15	—	Bj. Andersson, Stockholms SFK	—	—	—	6.677
16	—	Fänr. Magnusson, F 21	—	—	—	6.560
17	—	Abellin, Halmstads FK	—	—	—	4.784
18	—	Netj, F 2	—	—	—	4.516
19	—	Florén, Linköpings FK	—	—	—	2.615

AVSLÖJAR REKORD

Forts. fr. sid. 29.

hastighetsrekordet egentligen är värt. Därmed intet ont sagt om rekordhållaren. Hans rekord kan vara för högt, men det kan likaväl vara för lågt. Vad man bör utläsa ur denna matematiska fundering är, att de tidigare tillämpade bedömningsgrunderna för hastighetsrekord i modellflygning är absolut otillfredsställande.

Det valda exemplet förutsätter tidtagning med stoppur, graderade i tiondel sek. De vanligast förekommande uren ge dock icke större noggrannhet än en femtedels sek, vilket betyder att de ovan beräknade felen i realiteten fördubblas.

Det är tydligt, att man vid uppmätning av de tider, som kommer ifråga vid rekordförsök med racermodeller måste använda långt känsligare och effektivare kontrollmetoder, än vad som tidigare varit fallet, och det är av denna anledning de nya rekordbestämmelserna givits följande formulering: »Arrangemangen skola från fall till fall godkännas av KSAK».

Därmed må tillräckligt vara sagt om det svenska hastighetsrekordet för modellflygplan. Låt oss syna det internationellt gällande världsrekordet i sömmarna.

Ryssen V. Vorontzov innehar sedan 1939 ett internationellt hastighetsrekord, som i FAI:s senast tillgängliga rekordlista (av den 26/11-43) uppges vara 101,250 km/t. Det med tre decimaler angivna rekordet förutsätter, att avläsningen skett med en förbluffande stor noggrannhet. 101,250 km/t är lika med 28,1250 ± 0,0001 m/sek.

Det skulle sannerligen vara intressant att veta, vilka anordningar ryssarna tillämpade vid tidtagningen för det vorontzovska rekordet. Man vet, att ryssarna använde sig av elektrisk tidtagning, men hur man vågat ange rekordresultatet med 3 decimaler, förtäljer inte historien. G. H. Dérantz.

JÄMIJÄRVI

Forts. fr. sid. 28.

I första trimstart flög Salenius'-apparaten bort efter att ha varit synlig i 12 min. Dick Carlssons modell kvaddade och finnen Rautio nådde blygsamma 30 sek. Kvar stod alltså »Flyg-44», som under ett flertal, enligt ägaren ofrivilliga loopings, Immelmanns, ja, till och med ett par topprollar flög till sig en seger med tiden (käre sattare använd minsta typerna) 1.47.8.

I en hastigt arrangerad handikap-tävling vann »Bananen» överlägset. Man fick starta med valfri segelmodell. S 1:or fingo flygtiden ökad med 40 %, S 2:or med 20 % och FAI modeller använda verklig tid.

Överstelöjtnant Waris i sällskap med svenske och schweiziske flygattachéerna övervar en del av tävlingarna. När vi på aftonen samlades till prisutdelning hurrades allmänt för en glad och minnesrik vecka och finnarna önskades välkomna till Stockholm de 26 aug. Vi fingo ett flertal priser med oss hem. »Bananen» belönades extra med en Dyno-motor för bästa svenska prestation. Toivo Lumme fick samma pris för motsvarande finska.

Hemresan ställdes över Helsingfors, där Finlands Luftvärnsförbund, med »Poppe»

ERÖVRADE FLYG-POKALER



FLYG:s VANDRINGSPOKALER, t v Individuell, t h lagpokal.

KSAK:s RIKSTÄVLING AVGJORD

FLYG har satt upp två vandringspris i KSAK:s Rikstävling för modellflygare, ett individuellt pris och ett pris till segrande klubb. Det är relativt dyrbara pokaler, som FLYG hoppas skall kunna bidra till att ytterligare höja intresset för modellflyget i landet och påskynda den utveckling, som den energiske modellflygchefen, ingenjör G. H. Dérantz, så intensivt arbetar för.

Utom de två vandringspriserna har FLYG ställt ett antal miniatyrer till KSAK:s förfogande, vilka skola utdelas som hederspris till varje års segrande modellflygare och modellflygklubb i KSAK:s rikstävling.

Vardera vandringspokalen erövrar för alltid efter 3 segrar men vandrar högst 6 tävlingsår, varefter den som har de flesta segrarna får den. Om två eller flera tävlande (klubbar) efter 6 tävlingsår skulle ha lika många segrar, ordnas en omtävling mellan dessa. KSAK och FLYG fastställer senast den 31/12 tävlingsbestämmelserna för nästkommande års tävling.

Här nedan resultaten för Rikstävlingen 1944.

KSAK:s RIKSTÄVLING - FÖRSTA TÄVLINGSÅRET 1944

1	X-43-48	G. Nygren, Sandviken	20 poäng	Flyg:s vandringspris plus miniatyr
2	W-131-38	G. Markesjö, Säter	20 »	KSAK:s guldplakett
3	H-44	B. E. Nilsson, Borgholm	20 »	» silverplakett
4	N-33-12	U. Johansson, Veinge	20 »	» »
5	B-63-55	B. Haraldsson, Lidköping	20 »	» bronsplakett
6	Z-52-15	F. Speljer, Trångsviken	20 »	» »
7	P-51-2	C.-O. Nordin, Trollhättan	20 »	» »
8	M-13-5	C. Persson, Höör	20 »	» »
9	U-21-44	E. Landegren, Kolbäck	20 »	» »

KLUBBTÄVLING

1	P-1	Allingsås Flygklubb	14.2 p.	Flyg:s vandringspris plus miniatyr
2	W-38	Säters Scoutkår av Sveriges Scoutförbund	13.8 p.	KSAK:s guldplakett
3	Z-15	Trångsvikens Modellflygklubb	10.0 p.	» silverplakett
4	M-5	Höörs Modellflygklubb	8.8 p.	» bronsplakett

som värd, bjöd på en härlig middag med bl a nyfångade kräftor, en obeskrivlig njutning efter Jämis spartanska kost.

Ove Huzell.

Resultat från Jämiärvitävlingarna

Klass A, handstart (bästa tid): 1) T. Lumme, F. 1.55.3, 2) M. Lehto, F. 1.45.3, 3) G. Lindholm, S. 1.20.6, 4) T. Silmunen, F. 1.16.1, 5) B. af Enehjelm, F. 1.14.1, 6) C. Jansson, S. 1.11.9, 11) G. Nygren, S. 1.05.2, 27) R. Andersson, S. 0.35.9.

Klass A, högststart, Landskamp (medeltid): 1) Finland 2.00.8, 2) Sverige 1.44.4.

Klass A, högststart, Individuellt (medeltid): 1) B. af Enehjelm, F. 3.20.2, 2) D. Carlsson, F. 3.04.6, 3) T. Silmunen, F. 2.24.6, 4) T. Lumme, F. 2.19.3, 5) G. Lindholm, S. 2.02.8, 6) R. Andersson, S. 2.01.4, 10) G. Nygren, S. 1.20.4, 12) C. Jansson, S. 1.24.2.

Klass B, handstart (bästa tid): 1) R. Andersson, S. 1.23.0, 2) A. Kekäläinen, F. 1.20.6, 3) J. Lempiäinen, F. 1.19.0, 4) H. Uppgård, F. 1.15.0, 5) H. Stenius, F. 1.14.3, 7) C. Jansson, S. 1.12.8, 11) G. Lindholm, S. 1.03.8, 19) G. Nygren, S. 0.51.2.

Klass B, högststart (bästa tid): 1) C. Jansson, S. 13.54.4, 2) J. Wenkoski, F. 13.01.2, 3) E. Haggren, F. 9.27.3, 4) R. Andersson, S. 5.47.0, 5) E. Ketola, F. 4.09.7, 6) G. Lindholm, S. 4.04.1, 10) G. Nygren, S. 3.07.9.

Klass FAI, högststart (medeltid, 2 flygn.): 1) R. Antikainen, F. 5.09.0, 2) R. Andersson, S. 4.48.0, 3) C. Jansson, S. 4.05.7, 4) D. Carlsson, F. 3.22.0, 5) G. Nygren, S. 3.20.1.

Handikap-tävling (bästa tid): 1) R. Andersson, S. 8.16.4, 2) T. Uitto, F. 5.51.1, 3) P. Salin, F. 5.48.0, 6) G. Nygren, S. 3.47.7, 14) G. Lindholm, S. 2.26.1.

Modeller m. förbränningsmotor (bästa tid): 1) O. Huzell, S. 1.47.8, 2) O. Rautio, F. 0.30.0.

ÖRNUNGEN flyger jorden runt



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

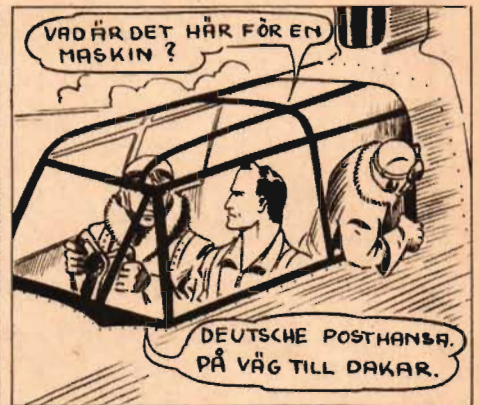


VÄND! HAN
MÅSTE
RÄDDAS!



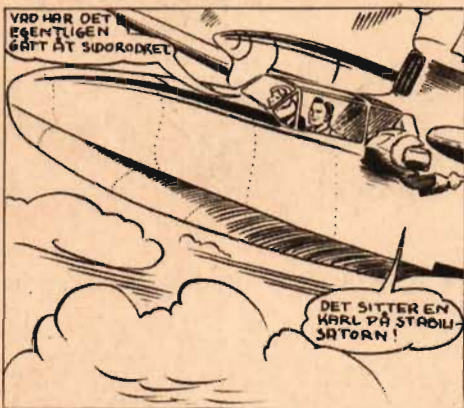
JAG KAN INTE!
SIDORÖDRET ÄR
LÅST!

UTOMÖRDENTLIGT
OCH VI GÅR MOT
BYDPOLEN.



VAD ÄR DET HÄR FÖR EN
MASKIN?

DEUTSCHE POSTHANSÄ.
PÅ VÄG TILL DAKAR.



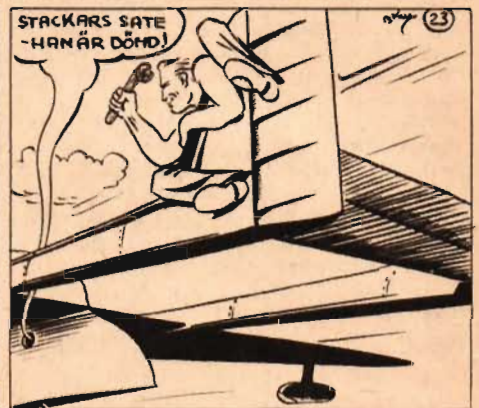
VAD HAR DET
ESENTLIGEN
GÅTT ÅT SIDORÖDRET?

DET SITTER EN
KARL PÅ STABIL-
SÄTORN!



DET ÄR BÄNG.
-SABLA SUGVÄRTA!

NORD RUSAR UPP OCH KASTAR.
EN BLICK ÅKTER ÖVER.....



STACKARS SÄTE
-HAN ÄR DÖD!

23

FLYGSODAN
M13
BOM

AV 2418 BJARRE.



DEN DÄR BOM HAN HAR VERKLIGEN
TUR. HAN SKÄLLADE HÄNDERNA I
KÖKET. HÄROMDAGEN OCH NU GÅR
HAN BÄRA OCH SLÅR DANK MEDAN
VI FÅ JOBBA.



VAD DE INTE I DAG SOM
PERMISSIONSSEDLARNA SKA
LÄMNAS IN?

JÖ VISS
SJTTON!



SÄJ KILLAR SKULLE NI VILJA
HJÄLPA MEJ ATT SKRIVA PERMISS-
SEDELN ???



NEJ!
KLARA DEJ SJÄLV.

DU HAR INTE
HJÄLPT OSS.



EN BRA KARL
REDER SEJ
SJÄLV.



HM. DEN DÄR BOM
HAN HAR VERKLIGEN EN
URUSEL HANDSTIL!
RENA KRÄKFÖTTERNA!

SEGELFLYG-



HANDBOKEN

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

FLYGTJÄNST



över hela Sverige

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

"FLYGANDE FÄSTNING"



Modellbyggsats 3:50 + porto.

WENZELS

Apelbergsgatan 48
STOCKHOLM

MEKEN SOM MÅSTE FLYGA

Forts. fr. sid. 14.

Börje. Han är medvetlös och blodet väl-
ler fram i en kraftig ström ur ett gapande
hål invid tinningen.

— Blixten träffade kärnan, hör han en
hes men välbekant röst från planets inre.
Det är Jansson och bakom honom sitter
Lindgren. Ödet hade återförenat gänget.
Bergström skickas in till samhället för att
hämta läkare och under tiden släpar man
ut den fortfarande medvetlöse Börje och
lägger honom försiktigt under ett träd.
Regnet och stormen fortfar med oförmin-
skad styrka. Olin tar en hastig överblick
över planet. Skadorna är inte så stora som
han fruktat, men inte vågade man flyga
det tillbaka.

Väntan blir lång och kapten Börjes an-
dedräkt allt svagare. Den övriga besätt-
ningens skador är snabbt avhjälpna med
planets förbandslåda.

Äntligen kommer Bergström tillbaka
med den pustande gamla provinsialläkaren.
Det tar många minuter innan den meto-
diske mannen får diagnosen klar, men då
han reser sig upp skakar han allvarligt på
huvudet.

— Tja, om det finns något hopp om
hans liv vet jag inte. Inte nog med att
han har ett svårt krossår vid tinningen.
Han har även fått en större utgjutning i
hjärnan.

Han vänder sig om till Olin, som vid de
sista orden vänt om till planet och nu är
i full färd i ena motorns inandöme.

— Det finns en chans, och det är att få
honon på operationsbordet inom två tim-
mar. Ja, helst snabbare. Blodförlusten är
nästan för stor för den fristen.

— Två timmar, skriker Bergström ge-
nom stormens dån. Det tar minst sex tim-
mar till lasarettet i stan.

— Kan ni inte flyga med honom?

— Inte tusan kan den där kärnan flyga
mer, svarar Jansson medan han ilsket gri-
maserar, då Lindgren drar åt gasbindan
allt för hårt över hans skadade knä.

Men Olin fortsätter sitt arbete. Kort
och skarpt tar han befälet. — Med hjälp
av några ortsbor som lockats till platsen
dras B 3:an upp till övre ändan av fältet.
Olin provstartar motorerna och de går
igång med ilska frustanden och harklin-
gar. Försiktigt bäddades kapten Börje ned
i bombrummet och läkaren tar plats bred-
vid. Han känner på den sjukas puls och
skakar åter på huvudet. Olin hoppar in i
förarsätet, drar på full gas och den tunga
maskinen vaggar allt fortare bort över det
dyfva fältet. Planet börjar släppa marken
men en kulle ger det en stöt, som skickar
den sackars eskulapen in i ett hörn där
han blir sittande kippande efter andan.
Endast några meter av fältet återstår, då
Olin lyckas få upp planet över trädtoppar-
na. Maskinen stampar och slänger våldsamt
i det häftiga övret Olin är halvt för-
blindad av regnet, som med våldsam kraft
slår honom i ansiktet genom den trasiga
rutan över förarplatsen. Motorerna arbe-
tar ojämt. Den lille doktorn ligger rak-
lång bredvid sin patient och svär en stilla
och dyr ed på att aldrig flyga mer.

— Låt bli att köra så där ojämt, piper
han genom dån, saligt okunnig om att
maskinen redan låg i landningsvarv vid
Karlberga.

Uppe i flygledartornet sjunger flygle-
daren en annan vers, ryter och vrålar sig



hedrar
för
värdefullt
stöd

Linghems Spannmåls AB, Linköping.

Lindelöf & Co, Göteborg.

Västerås

Rörlägningsaktiebolag

Smedjeg. 5. Tel.-adr.: Rörbolaget
VÄSTERÅS

Tel. Affärskontoret 307 07, Ingenjör-
kontoret 329 70, Ingenjör Kullgrens
bost. ankn. 307 75. Verkmäst. bost.
307 07 ankn.

Upprättar fullständiga förslag till samt
utför Centralvärmeledning, Gas-, Vat-
ten- och Avloppsledning, Bad- och
Tvättinrättningar, Vattenklosettanlägg-
ningar m. m., m. m. Reparationer.
Svetsningar. Förs. material i parti
och minut.

BENGTSONS ELEKTRISKA

8 NYGATAN 8

LULEÅ

TELEFON 27 86.

UTFÖR:

ELEKTR. INSTALLATIONER
FÖR HÖG- OCH LÅGSPÄN-
NINGAR.

Reparationsverkstad Nyg. 8. Tel. Ank.

FÖRSÄLJER:

MOTORER, KYLSKÅP, EL-
SPISAR OCH ELMATERIAL.

Malmö

FLORINS

JÄRN-, VERKTYGS- OCH
BOSÄTTNINGSAFFÄR

Södergatan 7 MALMÖ
Tel. Linjevåljare: 232 01, 179 44, 158 55
Bostaden 524 88
Rekommenderas

Varje dag har blivit fiskdag

Vid behov av fisk hänvänd Eder till

A.-B. MALMÖ FISKCENTRAL

Butiker i stadens alla delar - Tel. Namnanrop

Fredrik Nyström A.-B.

Kungl. Hovleverantör
M A L M Ö

Bästa inköpskälla för sportproviant
KAFFE - KONSERVER - SPECERIER

OTTO MAGNUSSON

Byggmästare

Kontor: Österportsgatan 6 A
Tel. 74 574 MALMÖ

MODERNA MÖBLER

för heminredning och komplettering

A. P. GYLLÉNS Möbleringsaffär

MALMÖ - Tel. 224 92

Utställning och kontor: Amiralsgatan 15
Fabrik: Majorsgatan 15

Gynna

VÅRA ANNONSÖRER!

Hälsingborg

Ramlösa Mejeris

Mjölkaffär - Hälsingborg

Sjöcronaplats 3 Telefon 128 21
Furutorpsgatan 35 Telefon 171 31
S. Stenbocksgatan 155 Telefon 176 01
Eneborgsvägen 21

Rekommenderas

Klintmans Konditori

DROTTNINGGATAN 11
Telefon 100 46

REKOMMENDERAS

hes i radiotelefonen över den reglements-
vidriga inflygningen, och slutar med skräck
i stämman:

— Va i h-e, skall de flyga rakt in i han-
garen? Är de alldeles tokiga?

En liknande tanke dyker även upp i
flottiljchefens hjärna; han har oroligt gått
fram och tillbaka på fältet, sedan de för-
sta rapporterna ingått från radiocentralen
att förbindelsen med Börjes maskin av-
brutits.

Han hoppar bokstavligen baklänges, när
den illa åtgångna B 3:an dånar in mellan
de öppna hangardörrarna efter att ha lan-
dat strax utanför. Förbittrad rusar han
fram och avlevererar en fräsande salva,
innan maskinen hunnit stanna. Håpen drar
han sig ett par steg tillbaka, när en helt
civil herre med rufsigt hår och ansiktet
uppsvullet och mörkrött av slagregnet re-
ser sig upp och svarar:

— Förlåt, överste, men vi har inte tid
med något prat nu. Var snäll och skaffa
ambulans, här gäller det sekunder.

Flottiljchefen tar sig åt huvudet. Ser
han i syne, eller är det inte den för ett och
halvt år sedan avskedade mekanikern Olin.

— Men, men vad, hur...

Olin avbryter honom.

— Kapten Börje ligger härinne; han kan
räddas om han får hjälp med detsamma.

I samma ögonblick öppnas luckan un-
der maskinen och den övriga besättningen
hoppar ut, stela och med bandage här och
var. Sist i raden kommer den stackars
doktor, vit i ansiktet och med ångest i
ögonen. Han tittar förvirrat på flottilj-
chefen som går honom till mötes. Hastigt
klarnar det i hans hjärna.

— Ja, här gäller det verkligen sekun-
derna. Skaffa ögonblickligen hit ambulans.
Halvt för sig själv tillägger han tystare:
— Jag skulle faktiskt behöva följa med
själv. Förbaskade karusell!

Inom några minuter är ambulansen
framme och för den sjuke till lasarettet.

Tio minuter senare på flottiljchefens
tjänsterum.

— En cigarett? Översten räcker fram
sitt guldetui.

— Tack, överste!

Olin sträcker ut sig i den bekväma få-
töljen och granskar sina nedsmorda
fingrar.

— Ja, det här var andra gången jag
olovligt flög ett av Karlberga flygplan,
överste. Men den här gången är jag inte
rädd för straffet. Ni kan ju i alla fall
inte avskeda mig.

Flottiljchefen småler och går fram till
Olin.

— För all del, jag tror inte ni behöver
föra den saken på tal. Den här gången
har ni gjort både mej, flottiljen och många
andra en stor tjänst. För resten ber jag
att få gratulera till certifikatet. Vi alla här
på flottiljen har följt era senaste eskapa-
der med stort intresse. Och förbaske mej
om jag inte misstänkte det förra gången,
att det skulle gå så här. Takten var bril-
jant och det sved i själen på mej att jag
måste avskeda er. Och nu — nu hoppas
jag att ni stannar hemma. Nu kommer ni
nog att behövas mer än väl misstänker jag.

— Hur så, frågar Olin.

— Om jag inte är alldeles felunderrät-
tad, har vi allmän mobilisering här i mor-
gon. Det blir nog ingen flygskola. Men
det räcker väl om ni får flyga vid Karl-
berga flygflottilj, och flyga — för gamla
Sverige.

S L U T.

Göteborg



Wockatz & Co. A.-B.

Gullbergsbrog. 3-5 Tel. 15 36 03, 15 36 17
köpa Stäckylle, Svensakull, Lump o. Textil-
avfall, beg. Tågvirke, Häst- o. Kotagel,
Järn- o. Metallsrot, kasserade Bll- o.
Cykeldäck, Innerslangar o. annat gummi-
avfall. Försälja Putsdukar, Stovar, Stopp-
ningsmaterial, Decauvillematerial.
Prisförfrågn. pr tel. 15 36 47 kl. 9-12, 1-5

HEJ—HOPP!

Här vi gå till

Odinsplatsens Konditori och Hembageri
Odinsplatsen 7 - Tel. 15 04 17

S T O P P !

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

Kalmar

Stadsparkens Restaurant

K A L M A R

Invid Slottet med utsikt över Sundet
Bästa mat- och förfriskningsställe under
sommarmånaderna
Konditoriservering Musik
Tel. 85

Ronneby

RONNEBY BRUNNS TVÄTTINRÄTTNING

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

Kemisk Tvätt emottages
Hämtas och hemsändes

Stockholm

SVEN BORGGREN

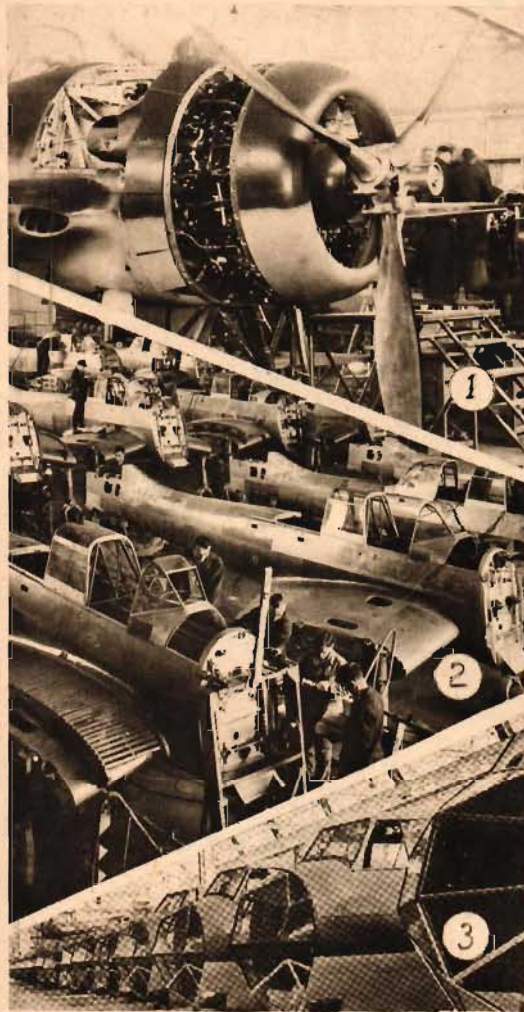
Homeopatläkare, Garvareg. 3, Stockholm
Vardagar 11-2, 5-7. Tel.: 50 04 04, 50 03 24

Nerv-, Hjärt- och Magsjukdomar, Astma,
Reumatiska sjukdomar, Kvinnosjukdomar,
Sexuella rubbningar, Impotens (könsvag-
het hos män).
Förfrågningar besvaras även skriftligen.

ÖHMANS SMIDESVERKSTÄDER

Porällinsbruket nr 12 - Karlberg
Telefon 31 38 84 STOCKHOLM
Grindar och Stängsel med uppmontering
Byggnadsmiden av alla slag
Reparationer
Elektrisk svetsning utföres
● Arbetar för armén och flyget ●

VILKA FLYGPLAN MONTERAS?



F I N A L I F L Y G:s M O N T A G E

Här kommer nu den med spänning avväntade finalen i FLYG:s monterings-tävling. Det är inte mindre än 6 olika uppgifter, som skall lösas och finalen kan väl närmast betecknas såsom halvsvår. Som hjälp kan red. — hygglig som alltid — tala om att det rör sig om två typer, som användas i svenska flygvapnet, två allierade och två tyska.

Efter de fem försöksomgångarna återstår endast ett 30-tal tävlande, vilka är berättigade att tävla om de uppställda 85 kronorna i kontantpriser. Det blev ett stort manfall i fjärde omgången, där en mängd läsare inte hade kunnat identifiera »Spitfire». Nå, det var kanske en svår bild.

En final med bara 30 deltagare är ju dock inte mycket att hurra för, och därför har red. i sin godhet beslutat, att göra två tävlingar i finalomgången. A) *Huvud-tävling* för de kvalificerade med minst 4 rätt om de tidigare angivna priserna 1) 50 kr, 2) 25 kr, 3) 10 kr, 4) helårsprenumeration samt 5—9) halvårsprenumeration. B) *Öppen tävling* för samtliga läsare. De som inte klarat försöksomgångarna måste väl dock bestraffas på något sätt, även om det svider i red:s goda hjärta. Priserna blir därför: 1) 15 kr, 2) 10 kr, 3) helårsprenumeration, 4—8) halvårsprenumeration.

Kuverten skall denna gång märkas på två sätt. Överst i vänstra hörnet skall det

stå *FINALMONTERING* och omedelbart därunder *HUVUDTÄVLING* eller *ÖPPEN TÄVLING*, allt efter den tävling ni är berättigad att delta i. För deltagande i huvudtävlingen fordras minst 4 rätta lösningar på de 5 försöksomgångarna. Rätta lösningen på montering nr 5 var »*Liberators*», tillverkad av *Consolidated Aircraft Corp., Lindbergh Field, San Diego, Kalifornien*. Prislistan kommer i FLYG nr 17. De fyra första lösningarna voro som be-

kant Faircy »*Battle*», Consolidated »*Catalina*», Junkers Ju 52 och Supermarine »*Spitfire*».

Lösningarna skall vara FLYG:s red., Västmannagat. 69, Stockholm, tillhanda senast den 1 sept. Och så glöm inte, att lokalportot i Stockholm numera är 15 öre. Red. är inte så pigg på att betala lösen för era tävlingssvar.

I nästa nummer en ny identifieringstävling.

F I N A L M O N T E R I N G

- | | |
|---------|---------|
| 1. | 4. |
| | |
| 2. | 5. |
| | |
| 3. | 6. |
| | |

NAMN:

ADRESS:

Vätskekyllning ger



effektbesparing

Det nya bombplanet SAAB 18B har vätskekylda motorer. Det ligger nära till hands att tro att den omfattande vätskekylaren skulle förorsaka en stor ökning av luftmotståndet. I själva verket har den vätskekylda 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.

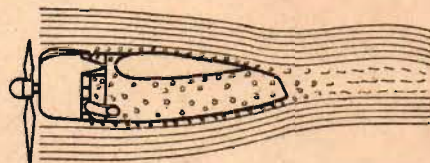
På en vätskekyld motor är kyl Luftströmmen koncentrerad till kylarutloppet på gondolens undersida. Strömningen längs gondolens sidor och - framför allt - på vingens över-

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



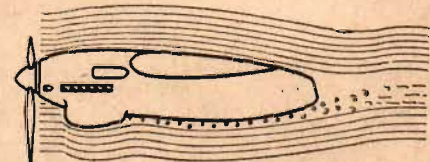
skapar svenska vingar

SVENSKA AEROPLAN AB
LINKÖPING · TROLLHÄTTAN



Luftkyld motor

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



Vätskekyld motor

Den uppvärmda Luft från vätskekylaren sveper endast över motorgondolens undersida.