



Flyg

Nr 17 • 1944

Pris 45 öre



LÄS:



**TERMIKSÖKARE
PÅ GOTLAND Sid. 7**

**"FÄSTNINGEN" NR 1
OMBYGGD**

Sid. 6-7, 18-19, 21-22, 23

**HUR GÅR DET MED
ATLANTFLYGFÄLTET?**

Sid. 5



**CHEFSTIGERN
I KINA Sid. 9**



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

Utkommer varannan torsdag

REDAKTION:

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

ANNONSÄVDELNING:

Chef: A. HULTIN - Tel. 32 08 11

EXPEDITION:

Förlagsaktiebolaget FLYGNING
 Sveavägen 53 - Stockholm

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 & Åkerlunds Fotogravyrinstalt
 Stockholm 1944

VIKTIGARE FLYGFÖRBINDELSER

från den 10 juli 1944 tills vidare

Fr. Berlin	12.00 t.	Köpenhamn	13.30V
» » *	» » *	» » *	V
» » *	12.00 »	Malmö	13.00V
» » *	» » *	Oslo*	V
» » *	7.15 »	Stockholm	10.35V
» Helsingfors**	12.30 »	»	15.20D
» » **	12.30 »	Abo**	15.05D
» Köpenhamn*	» » *	Berlin*	V
» » *	10.00 »	» » *	11.30V
» » *	13.45 »	Malmö	13.00V
» » *	» » *	Oslo*	V
» Malmö	8.30 »	Berlin	11.30V
» » *	8.30 »	Köpenhamn	9.45V
» » *	8.30 »	Oslo*	V
» Milano*	» » *	Stockholm*	V
» Oslo*	» » *	Berlin*	V
» » *	» » *	Köpenhamn*	V
» Stockholm	13.50 »	Berlin	19.10V
» » *	8.30 »	Helsingfors**	13.20D
» » *	13.50 »	Milano*	V
» » *	13.50 »	Wien*	V
» » *	8.30 »	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 inga avgångs- och ankomsttider för flyglinjerna söder om Berlin längre publiceras. Av tabellen framgår dock vilka viktigare linjer, som trafikeras. Resenärerna kunna erhålla exakta tidsuppgifter efter ankomsten till Berlin. Det är därför att rekommenderas, att även de här angivna tiderna kontrolleras hos biljettförsäljningsstället, innan resa anträdes.

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

Ett fabriksnytt
sportplan
 2-sitsigt, G. V. 38,
till salu.

A.-B. GÖTAVERKEN
 Göteborg • Tel. Namnanrop

NORMANS
 BOKBINDERI
 AKTIEBOLAG

BOKBINDERI
 KARTONGFABRIK
 och
 LITOGRAFISKT
 TRYCKERI

Lutmakaregatan 68 - Stockholm

Tel. 30 01 88
 30 01 91
 30 01 92

Tillverkar alla slags Kartonger samt allt vad som hör till bokbinderiyrket



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

OMSLAGSBILDEN



visar denna gång SILA:s första ombyggda »flygande fästning», SE-BAH, som tar 14 passagerare och 3 tons last på medellånga sträckor. Av småbilderna är den ena från termikundersökningarna på Gotland och den andra från »flygande tigrarna» i Kina.

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.

»17-öring» och »Flygbiten luftbevakare»: Skriv till Flygvapnet, Utbildningsavdelningen, Marinpost 40, Stockholm, så får ni alla upplysningar. Edra utsikter synas vara relativt goda.

»Begoton»: Tänk vad FLYG:s »Agaton» skall bli smickrad när han ser den ödmjuka signaluren (B kommer ju efter A). Här svaren: Bis efter ett flygplans namn eller fabriksbeteckning betyder att typen är en ny version. — Sidoförhållande är förhållandet mellan vingens medelljup och dess spännvidd. Beräknas enklast genom att man dividerar vingytan med spännviddens kvadrat. Ex.: Vingytan = 1 m² och spännvidden = 10 m (måste tydligt vara ett segelplan!). Sidoförhållandet är då 1:100.

N. B., Uppåkra: Det finns stora möjligheter för Er att bli antagen som volontär för flygsignalistutbildning. För att få anställning som signalist vid ABA fordras dock mera. Sälunda krävs 1 klass radiotelegrafistcertifikat, kunskaper i två levande språk motsvarande dem som gäller för realexamen och sjö- eller flygpraktik under minst ett år. Aldern får vara högst 27 år.

Blivande segelflygare: Det belgiska sportplanet »Topsy S» kostade c:a 7000:— kr. Spännvidden är 7,47 m, längden 5,72 m, höjden 1,47 m och vingytan 9,29 m².

Max-hast är 140 km/t, marschhast 112,6 km/t och landn-hast 64 km/t.

En senare utvecklingstyp är byggd och går under namnet »Topsy S 2». Den har täckt kabin och högre hastighet (max 195 km/t).

Vill Du till Flygvapnet?

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

officersaspiranter	1 flygvapnets aspirant- broschyr
reservofficersaspiranter	
flygingenjöraspiranter	
reservintendentsaspiranter	1 flygvapnets volontär- broschyr
volontärer	

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

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

sagerare och drar 350 liter bensin i timmen medan den ombyggda »fästningen» drar 700 liter med 14 passagerare plus 3 tons last på ungefär samma sträcka.

Ombyggda »fästningen»

I detta nummer av FLYG finns på sidorna 18—19 samt 20—21 en rikt illustrerad beskrivning av den senaste versionen av »flygande fästningen» — B—17G. Där finns också en röntgenteckning, på vilken man i detalj kan se vilka förändringar som vidtagits på bombplanet, när det förändrades till trafikflygplan. Här kanske kan nämnas, att Boeings representanter förklarar, att Svenska Aeroplanbolagets ombyggnad av B—17 är den förnämsta ombyggnad av ett bombplan till trafikplan som någonsin gjorts någonstans och att Boeing begärt noggranna ombyggnadsritningar samt att Schweiz, där också många »fästningar» nödlandat, bett att få ritningarna för att eventuellt »bygga interkontinentala trafikflygplan».

Låt oss alltså övergå till att tala om hur bombplanet B—17 ombyggts till trafikplanet F—17.

När det gällde att beräkna tyngdpunktspaceringen visade det sig önskvärt att placera något av lasten längst fram i nosen. För att få detta lastutrymme blev det nödvändigt att bygga om nosen och göra den litet vidare samt ungefär en halv meter längre. På det viset blev det möjligt att i nosen lägga in ett lastrum på 1,8 m³, avsett för bagage och post. Lastning sker genom en noslucka, vilken är fäst på gångjärn och öppnas rakt åt sidan.

Omedelbart bakom detta lastutrymme ligger radiohytten och radioutrustningen är placerad på baksidan av främre lastrumets bakre vägg och utmed vänstra sidan av flygkroppen. I radiohytten finns också ett bord för radiosignalisten samt två vridbara stolar, av vilka den ena kan användas av en andra radiosignalist på längre sträckor eller navigatören. Avdriftsvisaren sitter på sin ursprungliga plats.

Radioutrustningen är konstruerad och byggd av A/B Standard Radiofabrik i Ulvsunda i intimt samarbete med ABA. Den består av: flygplansändare, ABA-typ 353-10, flygplanmottagare, ABA-typ 353-31, pejl- och målflygningsapparat, ABA-typ 354-32, ultrakortvägsmottagare för ledstråle samt huvud- och försignal vid blindlandning, ABA-typ 356-31 (ledstråle samt huvud- och försignal kallas av ABA kort och praktiskt för radiobana), förstärkare för besättningstelefon, ABA-typ 359-90, omformaraggregat, ABA-typ 353-70. Dessutom övrig apparatur såsom tonkontroll, antennenpassning m m.

Som reservutrustning användes av den ursprungliga amerikanska utrustningen bl. a. följande: sändare, General Electric typ Liasion, omformaraggregat, G. E. typ Liasion, mottagare, R. C. A. typ Liasion, två sändare, Western Electric typ Command, två mottagare, W. E. typ Command, omformaraggregat, W. E. typ Command, automatisk radiokompass, Bendix typ. Dessutom ytterligare utrustning såsom tonkontroll m m.

Bättre radioutrustning än denna får man nog leta efter och signalistmiljonären Rydell var också stormförtjust, när FLYG:s utflugne klättrade ner till radiatorummet och »hörde sig för». Man skönjer ABA:s skicklige instrumentchef Olof Carlstein bakom verket.

Fönstren i radiatorummet och astrodomen i taket är desamma som på den ursprungliga versionen.

B-17 i pumpig silhuett över Bromma.



Den ombyggda fästningen drar 700 liter bensin i timmen. Det behövs mycket »soppa» för en långfärd.

Förarrummet

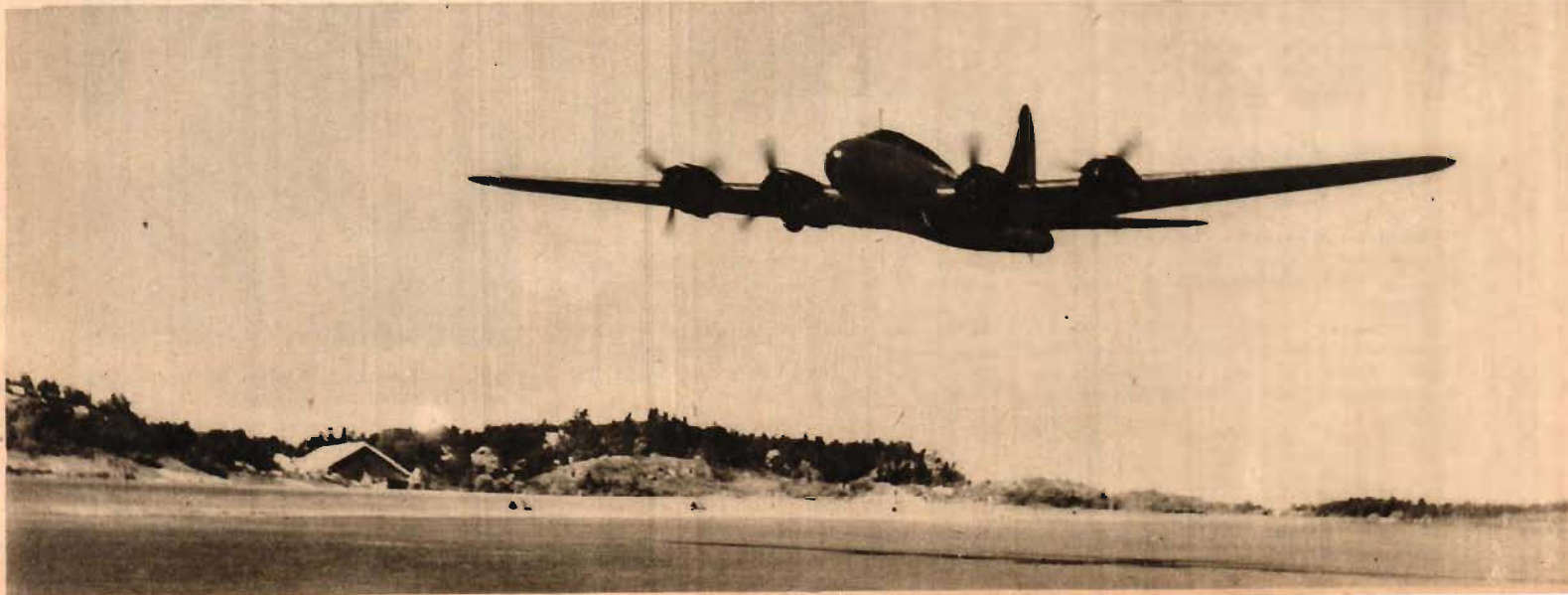
I förarrummet är de två sätena för förare och andre-pilot oförändrade. Instrumenteringen är i stort sett densamma som på bombversionen. Bakom föraren, som sitter till vänster, finns en stol för färdmekanikern och bakom andre-piloten, som samtidigt är navigatör, finns ett navigeringsbord och en svängbar stol, som antingen kan vridas bakåt för att passa navigatören, när han använder navigeringsbordet, eller också framåt för att ge plats för färdmekanikern mellan de två förarsätena, när han skall observera motorinstrumenten.

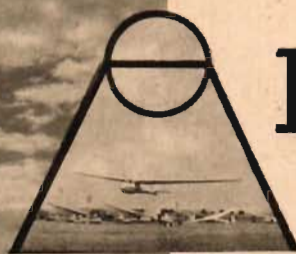
De viktigaste instrumenten är omkalibrerade enligt metersystemet. Flyginstrumenten är placerade till vänster på instrumentbrädan framför föraren i överensstämmelse med svensk kutym. Av samma anledning är bränsleblandningskontrollernas riktning omkastad. I taket är en extra astrodom, vilken helt enkelt täcker öppningen efter det borttagna kulspjutetornet på ryggen.

Syrgasbehållarna är borttagna från förarrummet. Några av dessa är dock placerade i utrymmet under förarsätet, sedan det blivit plats där efter borttagandet av kontrollerna för bombställen och bombluckorna.

Huvudlastutrymmet

Det tidigare bombschaktet är ombyggt till huvudlastrum. Öppningsmekanismen för bombluckorna är, som redan antytts, borttagen och den vänstra bombluckan är alltid stängd. Ovanför
(Forts. på sid. 27.)





ALLEBERGS- andan är god

GAMLE RHÖN-UVEN ROLF BERGWIK
GÖR JÄMFÖRELSE MED WASSERKUPPE

Av FLYG:s utsände PRO MILLE

BABY STARTAR från Allebergskalotten. Mitt-
strecket i A:t bildas av en startande Welhe.

Den som eventuellt förut gått omkring med ett gediget moralkomplex och andlig stärkkrage samt därför misströstat om svensk ungdom skulle säkert för ett ögonblick ha upphört att kverulera om han besökt Allebergstävlingarna. En sådan samling präktiga unga män med glimten i ögat och värme i handslaget ser man sällan på en gång i vardagslivet. Det tyckte också en av besökarna — dock utan moralkomplex — den gamle Rhön-uvan ingenjör Rolf Bergwik, en av svenskt segelflygs pionjärer.

— Jag har just glatt mig åt att andan häruppe är så bra, ungefär likadan som på Wasserkuppe 1923, när jag var med på Rhöntävlingarna, säger yng. Bergwik. Det som har imponerat på mig mest här på berget var att se Fägerblads grabbar repa-

rera hans plan sedan de övriga gått till sängs. Rätta tagen att inte ge tappat utan hugga i med nya tag! — Men det är bara i fråga om andan man kan göra jämförelser med Rhön. I övrigt är allting olika. På Rhöntävlingarna 1923 fanns det inte två flygplan som var lika — här har vi enhetliga, fabriksbyggda typer. På Wasserkuppe hade vi bara gummirepstart och var helt hänvisade till hangvinden, ty termiken var inte »uppfunnen» då. »Sträckflygningarna» gjordes direkt från hanget, dvs det blev rena glidflygningen. Tack vare stor spännvidd lyckades ett plan av typ »Consul» vid tävlingarna 1923 sätta nytt sträckrekord på 19 km! Stor sensation! Dessa stora spännvidder förorsakade emellertid många haverier på grund av obekantskap med vingarnas egensvängnings-tal, som låg alltför nära störningsfrekvensen. Men man lärde sig en hel del av haverierna och uppmärksammade egensvängningens betydelse vid konstruktionens genomförande. — De många höjdrekor under Allebergstävlingarna tyder på att det behövs syrgasutrustning i segelplanen. — Jag talade om skillnaden eller likheten mellan Rhön- och Allebergstävlingarna. En sak

glömde jag: väntan på segelflygväder. En sådan här väderväntan känner jag igen från Wasserkuppe. Det var inte dagar utan veckor vi väntade och längtade innan vädret blev lämpligt.

Att överhuvud taget jämföras med det historiska Rhön, är inte så illa för Alleberg—44...

Tävlingsreglerna?

Andan är alltså inget att klaga på. Men hur är det med tävlingsreglerna?

— Jo, rätt bra, svarar kapten Sven Ahlöm, i d chefsinstruktör och i d ledare för Allebergstävlingarna. Men det är klart att de skulle kunna modifieras. Nästa år kommer vårt segelflyg i en högre standard och då passar kanske reglerna. Nu har de flesta för liten träning. Det hade förstås varit bättre att anordna dem på värsidan då termiken är pålitligare. Den verkligt fina formen för tävlingarna vore emellertid att göra en »rundflygning» med dagsmål t ex i Jönköping, Linköping, Norrköping osv för att till slut komma tillbaka till Alleberg. Den tävlingsformen är idealisk. När det är dåligt väder höjdflyger man och när det är jätteväder sträckflyger man. — Deltagarna i klass II är inte tillräckligt ertarna att själva välja mål. — Och på varje dagsmål tar ortsklubben inträde till flygplatsen och tjänar en del pengar! Denna tävlingsform hade man visst i år menat att utlysa men det gick
(Forts. på sid. 24.)



— Fy sjutton, pojkar, det ser inte ut som om det skulle bli nån termik i dag. Usch, vad man blir sömnlig i sånt här väder!



— Itallå där, nu föds ett termikbarn där uppe...



— ... nu väntar vi i gång, för nu vill jag starta. Är barografen allright?

SEGRARENS HEMLIGHET:

Påverkad av feststämningen vid avslutningssupén yppade Bengt Olow för FLYG:s utsände hemligheten med sin framgång:

— Man skall aldrig ge sig, även om variometern visar på noll. När jag i dag låg och kavade på noll över Billingen hade jag ingen stigning men sjönk inte hel-

ler — då låg jag kvar och väntade på en termikutlösning. Så småningom kommer det något som räddar en. Men givetvis måste man alltid ha landningsfält rekognoscerat »utfallatt». Först när man sjunker till under 100 m kan man börja fundera på landning!

T. h.: Weißen har fått härlig termik i en molnbas över Gotland. Infällt: På hämtningsfärd från transportvagnen sett.

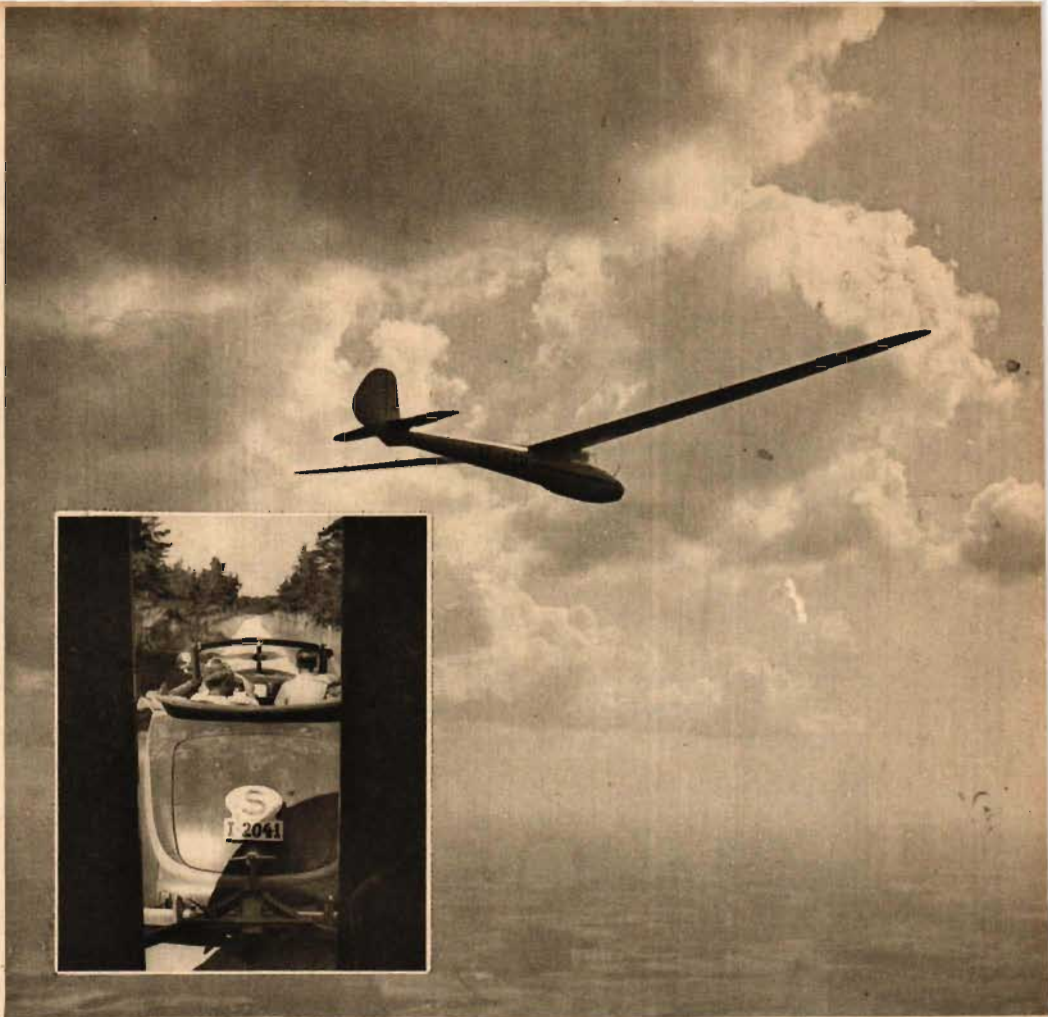
Alleberg håller på att få en konkurrent! Gotland — som tillhåll för högre segelflyg är ingen utopi utan har reell bakgrund. Detta har en av KSAK nyligen anordnad undersökning av den gotländska segelflygterrängen visat. FLYG:s utsände har deltagit i expeditionen och skildrar här undersökningen.

— Från FLYG:s utflugne PRO MILLE. —

GOTLAND, i augusti.

Gotlänningarna har fått mycket till skänks av Vår Herre — en vacker ö att bo på, en underbar huvudstad, härliga badstränder och ett ljuvligt sommarklimat. Och nu har KSAK upptäckt att öfolket med det kärva språket och den hederliga rättframheten även begåvats med fina segelflygmöjligheter.

Vid utställningen Flyg-44 i Visby i våras lyckades landshövding Nylander förmå överste Enell att avge ett slutgiltigt löfte att sända dit experter och flygplan för att undersöka termiken.



GOTLAND HAR TERMIKHUVA

Så kom det sig att chefsinstruktören, löjtnant »Jidde» Karlsson, begav sig dit i spetsen för en liten styrka specialister samt en Weißen och ett bogserflygplan av typ Klemm 25, som lånats av Norrköpings flygklubb. »Styrkan» bestod till en början av redaktör Yngve Norrvi, KSAK, och FLYG:s utsände men ett par dar senare tillstötte essen Stig Fägerblad och meteorologen fil. mag. Walter Persson.

Gotlandstidningarna visade stort intresse för undersökningarna och följde flygningarnas gång i stora artiklar.

Att åka iväg på sådana här segelflygundersökningar är oerhört spännande och den gotländska undersökningen var synnerligen givande ur alla synpunkter. Det var inte utan att deltagarna i expeditionen kände sig som vikingar i österled! Under den vecka som provflygningarna pågick — 6—13 augusti — var det termik varje dag. Det är klart att uppvindarnas syra varierade men flyga kunde man alltid.

Nedan studerar fr. v. löjtn. J. G. Karlsson och flygförare Gösta Falck barografen medan kanter J. V. Sundahl lystet kikar efter mer termik. T. h. gratulerar hämtningsfolket Falck till hans sträckflygning.

Två herrar är alldeles särskilt glada över de resultat som nåddes: löjtnant Karlsson, som fick sin guld-C-höjd, och Gotlands flygklubbs flygförare Gösta Falck, som dels uppnådde silver-C-höjden, dels flög sträckan för samma märke.

Guld-C-flygning

»Jiddes» guld-C-höjdflygning skedde måndagen den 7 augusti över Romaterrängen mitt på ön. Topphöjden blev 3 750 m (höjdv 3 150 m). Den dagen växte det segelflygarblomkål över hela Gotlands mitt och molnen tornade upp sig till god höjd. Starten hade skett från Visbyfältet och löjtnant Karlsson landade på Roma, sedan han hängt upp och provat höjdmolnens bärighet tills han tyckte det var nog. Uppvindens styrka uppgick ibland till 12 m/sek. Ett femtimmarsprov för silver-C den dagen hade varit »småpotatis»... När Karlsson skulle bogseras till Visby igen sågs

han koppla loss på 200 m höjd över ett sädesfält, cirkla sig upp i en stark blåsa och så småningom försvinna över Visbyhorisonten. Han fick 1 700 m topphöjd och tog sig i motvinden fram till Visby.

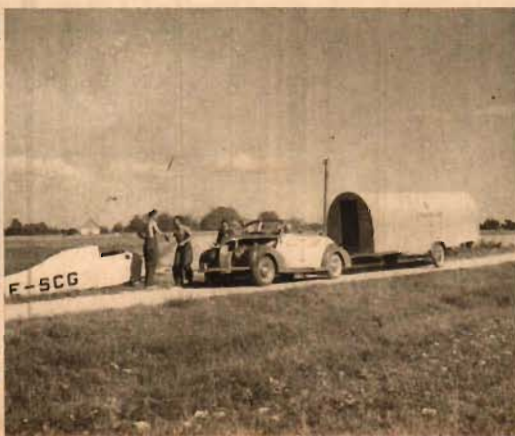
Gotland är idealiskt

Både Karlsson och Fägerblad nådde under »segelflygveckan» förnämliga höjder och blev alltmer förtjusta i Gotlands möjligheter. Chefsinstruktören sade t o m att Gotland är idealiskt för högre segelflygning och han hoppades att man så småningom kunde förlägga en »termikskola» dit. Gotland skulle alltså bli ett andra Alleberg...

Gösta Falck tog sin silver-C-höjd på måndagen med 1 600 m höjdvinst. Han gjorde första försöket till 5-milsflygning den 8 men sträckan blev bara omkring 45 km ty molnbildningen upphörde, »gatan» var slut. Nästa dag gick det bättre. Han bogserades i klubbens Baby till Lojsta, kopplade loss och flög norrut under en präktig molngata.

Under vägen fick han sällskap en bit med löjtnant Karlsson i Weißen och ett animerat samtal utspann sig. Norr om Tingstäde vände Karlsson nosen mot Visby och efter diverse kringelikrokar nådde Falck Hallshuk i norra delen av Gotland — hurra, över 70 km och sträckan för silver-C klar! Höjdvinsten var flera gånger över silver-C-fordringarna. Så är det bara femtimmars kvar och så bra som termiken är på ön så blir det nog endera dagen... Ett verkligt termik-silver-C...

(Forts. på sid. 28.)



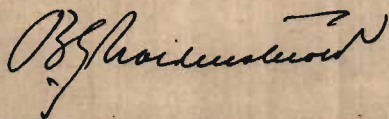
SKJUT BARA PÅ FIENDENS FLYGPLAN

OFÖRLÅTLIGT ATT ICKE LÄRA KÄNNA IGEN FLYGPLANTYPERNA

FLYGVAPENCHEFEN SÄGER:

Det är min bestämda åsikt, att utbildning i flygplanidentifiering vid såväl flygvapnet som övriga försvarsgrenar är av stor betydelse för vårt luftförsvar. Den pristävling, som flyg i samråd med flygstaben regelbundet kommer att anordna fr o m detta nummer, hoppas jag skall väcka intresse inom hela det svenska försvaret.

Stockholm den 16 augusti 1944.



Till de mera dyrköpta erfarenheterna under det nu pågående kriget hör de förluster, som uppstått genom vådabeskjutning av egna flygplan. Dessa förluster har i vissa krigförande länder varit relativt stora, särskilt i början av kriget. En mängd dyrbar material har gått till spillo, men mest kännbar är dock förlusten av utbildad flygande personal, som är särskilt svårersättlig. omfattande åtgärder har också i dessa länder vidtagits för att förhindra sådana onödiga förluster. Det viktigaste och mest rationella har därvid varit, att personalen vid flygvapnet, luftvärnet och luftbevakningen grundligt utbildats i flygplanidentifiering.

Flygplanidentifiering har emellertid blivit av stor betydelse även av andra orsaker. Om man betänker att de modernaste flygplanen kunna förflytta sig med en svindlande hastighet av nära 200 m/sek, förstår man att de motåtgärder, som måste vidtagas för att bekämpa en dylik motståndare, måste utföras snabbt. En jaktflygare eller ett luftvärnsbatteri får icke tveka. En fördröjning av blott några få sekunder kan vara ödesdigert och ge motståndaren tillfälle att öppna eld först. Den tid, som står till buds för identifiering av vän eller fiende efter det att ett flygplan upptäckts, är alltså ytterligt kort. Det är givetvis därför av stort värde för jakt och lv, om dessa genom luftbevakning bli förhandsorienterade om vilken flygplantyp, som anfaller. Därigenom underlättas identifiering. För jaktflygaren betyder det dessutom, att han på förhand får veta en hel del om sin blivande motståndares kapacitet, om man nämligen känner till flygplantypens i fråga egenskaper såsom prestanda, beväpning och pansarskydd. Härigenom kan han i god tid planlägga sitt taktiska uppträdande för att på bästa sätt bemästra fienden.

Även i vårt neutrala land förtjänar denna utbildningsdetalj att uppmärksammas, vilket i viss mån framgår av en del inträffade vådabeskjutningar av lv. Inom flygvapnet har denna utbildning under sista året intensifierats. Några av de erfarenhe-

ter, som därvid vunnits och kan vara av mer allmänt militärt intresse, kommer i det följande att behandlas.

Förmågan att identifiera flygplantyper är högst olika hos olika människor. Många har en medfödd begåvning härvidlag och behöver bara ha sett en typ en enda gång, för att sedan lång tid efteråt kunna känna igen densamma. För det stora flertalet människor är dock identifieringskonsten ganska svår. Modern flygsinnad ungdom, som sysslat med modellbygge och flitigt studerat diverse flyglitteratur, har i allmänhet tillägnat sig en anmärkningsvärt god allmänbildning beträffande olika flygplantypers konstruktion och utseende och visar sig ofta vara mycket skickliga i identifiering. Modellbygge har för övrigt visat sig kunna skapa intresse och förutsättningar för identifiering och rekommenderas därför livligt såsom en lämplig form för fritidssysselsättning på förbanden.

Hur många flygplantyper måste man då känna till? FIB (flygplanigenkänningsbok) upptager 66 typer. I denna saknas emellertid flera typer, som tillkommit sedan bokens tryckning. En överslagsberäkning av de vanligaste krigsflygplanen i USA, England, Ryssland, Tyskland, Finland och Sverige ger c:a 100 typer. Av dessa torde 25% vara mindre aktuella för Sverige. Utbildningen kan därför beräknas omfatta c:a 75 typer.

Utbildningsmålet skall vara att bibringa eleverna god färdighet i identifiering av flygplantyper på stort avstånd. Sådana detaljer, som karakterisera flygplanet och är väl synliga på stort avstånd, skall därför i första hand inläras.

För att lära sig 75 st flygplantyper måste man gå metodiskt till väga efter ett visst system. Flygplantyperna inläres land-

(Forts. på sid. 31.)

44 EGNA FLYGPLAN NEDSKJUTNA

Det har vid upprepade tillfällen under detta krig hänt, att luftvärnet beskjutit egna flygplan, många gånger med ödesdigert resultat.

I »New York Daily Mirror» ha dessa bekymmer kommenterats i avslutning till en redogörelse från US Army berörande Sicilien-operationen. Under denna hade vid ett tillfälle 23 allierade transportplan med 400 man ombord skjutits ned av såväl egna mark- och sjöstridskrafter som fienden. Vid ett senare tillfälle hade enligt Reuter 21 egna transportplan skjutits ned av de allierades sjöstridskrafter. Dessa förluster — 44 transportplan — måste anses mycket stora med hänsyn till att blott c:a 2 500 man lufttransporterades vid dessa tillfällen.

Författaren förebrår de ansvariga, för att de icke under de gångna 4 krigsåren lärt sin personal vad som kräves, och fruktar för att det inte blivit bättre sedan förliden sommar, trots de obegränsade möjligheter, som stått till förfogande. Flygvapnet har rätt att fordra en bättre ledning av den personal, som austryar luftvärnspjäserna.

Utbildningsskede	Moment nr	Omfattning	Ant
I	1	Ändamål med fplidentifiering. Flygplans konstruktion och indelning med hänsyn till användning vid olika flygslag. Flygplans märkning.	Teoretisk genomgång och praktisk demonstration på modeller och bilder.
	2	Möjligheter till identifiering. Flygplans indelning enligt FIB. Allmänna identifieringsdetaljer enligt FIB som karakterisera flygplans utseende.	Eleverna får lära sig beskriva och rita identifieringsdetaljer. (FIB:s Begreppsförklaringar.)
	3	Svenska flygplantyper.	Typerna inläres landvis och gruppvis enligt FIB. Eleven lär sig beskriva typernas identifieringsdetaljer.
	4	Utländska flygplantyper.	Övning i identifiering på nära håll.
II	1	Modeller, bilder, silhuetter av svenska flygplan på stort avstånd.	Som hjälpmedel användes modeller, tryckta bilder och bildband.
	2	D:o av utländska flygplan.	Vid föreläsning skall eleverna se modeller och bilder på ett avstånd, som motsvarar i verkligheten förekommande spanningsavstånd.
	3	D:o av svenska och utländska flygplan på begränsad tid.	
III	—	Tillämpningsövningar.	Prov med tidsbegränsning. Film och tryckta bilder (identifieringsblad) användas.



CLAIRE L. CHENNAULT, den sanne, outtröttlige flygkämpen, som fick rätt till slut. Hans utseende påstås komma det värsta gangsteransikte i Hollywood att få något av kerub över sig och det kan kanske vara sant men mest typiskt för hans ansikte, är nog den orubbliga viljan och den starka karaktären — en karl som vet vad han vill. — T h en bild från marktjänsten i det frivilliga amerikanska »tigerförbandet» i Kina.



FLYGKÄMPEN CLAIRE L. CHENNAULT

Knappast någon officer med aktivt befäl nu har lidit mera och kämpat hårdare för sina idéer än general Claire L. Chennault, den berömda befälhavaren för »De flygande tigrarnas» i Kina. All hans teorier var riktiga har bevisats av RAF över England och av hans egna framgångar i Kina.

När generalmajor Claire L. Chennault presenterades för Winston Churchill under Kairokonferensen, sade premiärministern efter att att noggrant ha studerat honom: — Vilket ansikte! Vilket ansikte! Tack gode Gud att han är på vår sida.

Ingen som en gång sett Chennaults ansikte glömmet det någonsin eller försöker att tala om det. Magert, vilt, betvingande, obevekligt, likt en stor rovfågel med den djärvt böjda näsan, utstående kindknötar och djupa fåror i det bruna, läderartade skinn. Jämförd med honom verkar det bovaktigaste ansiktet bland Hollywoods gangsters något av kerub. Man skaffar sig inte heller ett så dramatiskt ansikte som Chennaults genom att öva sig framför en spegel. Man får det på den hårda smala vägen. Den smala vägen för Claire Chennault innebär bl a tjugi års kamp för hans idéer om hur flyget skall användas under krig. Han ignorerades och stöttes ideligen tillbaka ett hundratal gånger från 1923 till 1937. Sedan så småningom blev han struken ur armén och »drog sig tillbaka med anledning av partiell olämplighet på grund av dövhet».

Inte dess mindre har han idag i andra världskriget avancerat till en av de mest framstående flygtaktikerna och hans personlighet och prestationer har skapat honom en popularitet, som kanske är större än den som någon annan enstaka soldat fått. I själva verket synes Chennault, som skapade de fruktade »Flygande tigrarna» med den skralast tänkbara flygmateriel,

var en hjälte som gjord för vår flygsinnade ungdom.

En ung infanteriofficer — tidigare skollärare i en liten stad med 4500 invånare i Louisiana — tittade ut från de blodstänkta skyttegravarna vid Soisson och blev imponerad av luftmaktens möjligheter. Han såg för sin inre syn kommande luftstrider mellan tusentals bombplan och jaktplan, han såg fullständig förstörelse av hela städer och snabbare jaktplan. Hans åsikter delades inte av många av de kommanderande generalerna på den tiden och han hade vissa svårigheter att bli överflyttad till flygstridskrafterna. Han stannade kvar i militärtjänst efter det kriget var slut och blev en beslutsam och talför förespråkare för Billy Mitchells idéer om »det självständiga flygvapnet». Vad Mitchell och hans anhängare ställdes ansikte mot ansikte med under sin långa vanmäktiga kamp för att vinna erkännande, illustreras värtaligt i en historia om president Calvin Coolidge.

Orubbedd att godkänna ett anslag till några hundra övningsjaktplan frågade presidenten hur många flygfält, som skulle utrustas med sådana plan. Sex, fick han till svar. — Då skär jag ned de här sakerna till sex flygplan, sade han. Ett för varje fält. Instruktorerna kan flyga dem och de andra kan sitta på marken och se vad som händer.

»Fördömd flygidioti».

År 1927 var Chennault chef på ett flygfält i Texas, när ett antal höga generaler besökte det på en inspektionsresa. Plötsligt syntes fyra av Chennaults plan över fältet, fallskärmar utvecklade sig under dem, en del bärande soldater andra kanfässäckar. När de nådde marken sprang soldaterna fram till säckarna, drog ut kulsprutor och lätta kanoner och besatte snabbt kontrolltornet och andra viktiga platser på fältet. Chennault vände sig till den högste genera-

len för att få hans omdöme. Denne gentleman tittade åt andra hållet och muttrade någonting om »mer av denna fördömda flygidioti.»

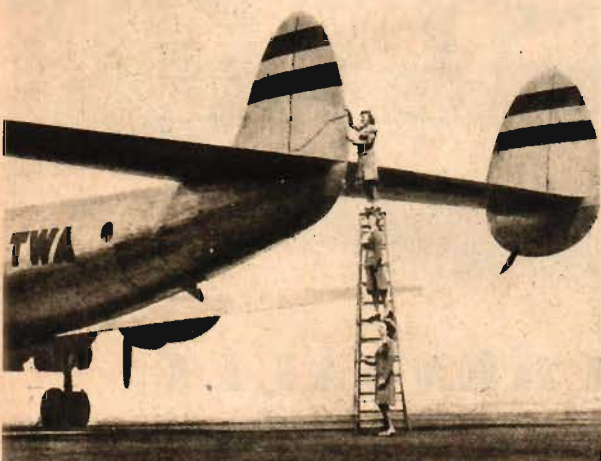
Så den första demonstrationen i historien av krigföring med fallskärmstrupper var ingen succé. Men andra nationer sutto inne med armarna i kors. Några få veckor senare uppsökte Sovjetryska regeringen Chennault och erbjöd honom ett femårigt kontrakt i Sovjets flygtekniska experimentavdelning med 10 000 dollar om året. De upprepade envis sitt erbjudande många gånger, alltid förgäves. Chennault var inte road av idén att hjälpa Ryssland att bygga upp sitt flygvapen. Han ville hjälpa till att försvara sitt eget land, då den tiden kom när detta skulle börja tänka på försvarsfrågor. Med usel lön och ännu uslare uppmuntran fortsatte han sina studier och experiment. Hans bok »Tre män i en flygande trapets» blev en praktisk illustration till hans teorier om användningen av jaktplan under krig. Under det tidiga 30-talet var man i de flesta av världens generalstabers överens med den italienske generalen Giulio Douhet, att det tunga bombplanet hade inskränkt jaktens betydelse till en obetydlighet. »Ge oss en mängd stora snabba bombplan, sade Douhets lärjungar. Sätt massor av kanoner i dem och vi skall inte endast pulverisera varje tänkbart jaktförsvar utan kommer också att fullständigt sopa bort varje nations lust att slåss.»

Chennault angrep våldsamt denna teori i tre artiklar som publicerades i Cost Artillery Journal under titeln »Jaktförsvarets betydelse». Om man undantar att han understöddes av några få andra »ytterlighetsmän» var han en profet utan ära. Han kunde inte bevisa sina påståenden genom aktuell krigföring, ty det fanns inget krig till hands. Men när kriget kom, fick världen fullgoda bevis för att Chennault hade rätt.

(Forts. på sid. 36.)



Lockheed »Constellation» ses här ovan med sina 57 passagerare och sammanlagt nio mans besättning, varav två kvinnliga stewardesser på den civila versionen. — T v demonstreras »Constellations» imponerande stjärtparti.



LOCKHEED "CONSTELLATION"

Transcontinental and Western Air Inc. har satt in sin första Lockheed 49 »Constellation» i trafik. Det är samma flygplan, som den 17 april i år i TWA:s färger gjorde rekordflygningen Burbank, Kalifornien— Washington, en sträcka på c:a 3 700 km på tiden 6 tim 58 min, vilket innebär en medelhastighet av 531 km/t, d v s långt över något annat f n i tjänst varande trafikflygplans marschhastighet. Medvind? Howard Hughes, förre rekordhållaren »från kust till kust» och världsrekordinnehavare »jorden runt» satt vid spakarna. »Constellation» har numera också — i ett enda exemplar ännu så länge(?) — tillförts U. S. Air Transport Command med be-

teckningen C—69. Följande färiska uppgifter ha offentliggjorts: motorer 4 st 2 200 hk Curtiss-Wright 3-3550-35 »Duplex Cyclone» 18-cylindriga luftkylda dubbelstjärmotorer. I militärversion har C—69 en flygvikt på över 41 ton under det att flygvikten på civilversionen torde stanna vid omkring 39,5 ton. Spännvidden är 37,49 m, längden 28,95 m och höjden 7,16 m. Flygsträckan är 6 450 km. Topphöjden 7 600 m. Planet är försett med högtryckskabin. På medellånga flygsträckor tar den 57 passagerare. Besättning består av 7 man plus 2 st stewardesser. De kvinnliga stewardesserna bortfaller på den militära versionen.

NYA BRITTISKA TYPBOKSTÄVER

Även engelsmännen har nu lagt sig till med typbokstäver på sina krigsflygplan liksom tidigare Sverige (B, J, Tp etc) och USA m fl. Anledningen är naturligtvis, att det blivit allt svårare att hålla reda på vad de olika typerna har för funktion. I AEROPLANE klipper FLYG följande hittills fastställda »verifikationer» och de viktigaste typerna därunder:

A. S. R. (Air Sea Rescue = sjöräddningsplan): »Spitfire IIC», »Lysander III», »Walrus II», »Hudson V».

B. (Bomber = bombplan): »Mosquito IV» och senare versioner, »Wellington med »Hercules XVI».

C. (Cargo = lastflygplan): »Warwick», »Wellington».

F. (Fighter = jaktplan): »Mosquito II» och senare versioner, »Spitfire VB, VC, IX».

F. B. (Fighter-Bomber = jaktbombplan): »Mosquito» (Mk II med yttre bombställ under vingarna), »Spitfire VB, VC, IX, XII», »Mustang III».

G. R. (General Reconnaissance = allmänt spaningsplan): »Wellington» (speciella kustbevakningsversioner), »Whitley VII».

H. F. (High Altitude Fighter = höjdjaktplan): »Spitfire VII» (som alltså tvärt emot tidigare uppgifter skall vara ett höjdjaktplan. Red:s anm.) och andra versio-

ner (VIII och IX. Red:s anm.), »Mosquito».

L. F. (Low Altitude Fighter = lågjäktplan): »Spitfire VB, VC samt XII (alla med klippta vingar).

N. F. (Night Fighter = nattjaktplan): »Mosquito».

P. R. (Photographic Reconnaissance = fotospaningsplan): »Spitfire XI», »Mosquito».

R. P. (Rocket Projectile = raketprojektilplan): »Hurricane», »Typhoon IB», »Swordfish I», »Beaufighter X och andra versioner».

S. T. (Special Transport = specialtransportplan): »Albemarle I och II».

T. (Trainer = skolflygplan): »Mosquito III», »Battle I», »Hurricane I», »Defiant II», »Mohawk IV», »Tomahawk II», »Blenheim I, IV och V».

T. T. (Target Tug = målboogerare): »Defiant II», »Henley III», »Battle I», »Hurricane I», »Lysander III», »Bermuda I», »Botha I», »Roc I», »Fulmar I».

Märkligt nog synes de tyngsta bombplanen »Lancaster», »Halifax» etc. inte ha fått någon bokstavsbezeichnung. AEROPLANE förutsätter, att följande beteckningar måste tillkomma:

A. T. (Anti-Tank = pansarvärnsplan, som dock kan förväxlas med USA:s-

Advanced Trainer = övningsflygplan. Red:s anm.): »Hurricane IID» med Rolls-Royce »Merlin 32».

G. T. (Glider Tug = lastglidplanboogerare): »Albemarle I och II», »Halifax II serie IA och senare versioner», »Lancaster I», »Stirling III», »Wellington», »Dakota I, II och III».

T. B. (Torpedo Bomber = torpedbombplan): »Beaufighter X».

Ny SAAB-skapelse

I en intervju i Teknisk Tidskrift meddelar SAAB-chefen direktör Ragnar Wahrgren, att tillverkningen av typ 17 numera avslutats i Linköping och snart skall vara det även i Trollhättan. B 18 serietillverkas i Linköping, säger dir. Wahrgren, och meddelar därefter, att nästa typ redan är under serietillverkning. Om det är ett ännu nyare bombplan eller SAAB:s första jaktplan avslöjar han dock inte. Vi får väl snart tala om det?!

P-61 "Black Widow"

Northrop P—61 »Black Widow» (Svarta änkan) — det modernaste nattjaktplanet — är numera i tjänst vid flera divisioner i amerikanska arméflygvapnet. Den är utrustad med 2 st 2 000 hk Pratt & Whitney GR—2800 »Double Wasp» 18-cylindriga luftkylda dubbelstjärmotorer. P—61 projekterades 1941 och flög första gången som prototyp i maj 1942. Det är försett med noshjul. P—61 säges vara det modernast utrustade jaktplanet i världen just nu med alla det nuvarande krigets betydelsefullaste erfarenheter tillvaratagna. Spännvidd 20,12 m, längd 14,91 m. Flygvikt c:a 11 500 kg. Beväpningen består av 20 mm akan och 12,7 mm ksp i okänt antal.



Northrop P-61 »Black Widow» ses t v i luften och t h på nästa sida i treplansritning ur AEROPLANE. Även ritningen över F 5 B »Lightning» t h därom är ur samma tidskrift.

FLYGNYTT

från ALLA FRONTER

En ny Caproni S 16



Den nya S 16 — Caproni 313 G.

Caproni Ca 313 — i svenska flygvapnet kallad S 16 — finns numera i en ny version — Ca 313G — ett övningsflygplan, som används i tyska Luftwaffe. Besättningen består av 5 man, d v s en lärare, en signalist, en färdmekaniker och två elever. Till det yttre liknar den vår S 16 men har en annan nos och något starkare motorer — Isotta Fraschini Delta RC 40 på 800 hk mot RC 35 på 750 hk. De yttre måtten är de samma: spännvidd 16,65 m, längd 11,80 m och höjd 3,70 m men vingytan uppges av LUFTWISSEN till 39,2 m² mot 38,90 på S 16. Maxhast 350 km/t (S 16 395), flygsträcka 1 190 km (1 200), flygvikt 6 300 kg (5 650), tomvikt 4 650 kg, nyttig last 1 650 kg, varav 1 050 kg bränsle, vingebelastning 160 kg/m², effektbelastning 3,94 kg/hk, landningshast. 150 km/t.

Boeing "Superfortress"

Boeing B-29 »Superfortress» började projekteras redan i slutet av 1939 och när amerikanska arméflygvapnet i januari 1940 gjorde en framställning till flera amerikanska flygplanbolag att skapa ett tungt bombplan, som var snabbare, tyngre beväpnat samt hade större bombast och längre flygsträcka än något annat då existerande tungt bombplan, var Boeings konstruktörer redan i full fart med »modell 341», som också syntes uppfylla fordringarna. Under hand fann man på flera förbättringar men den allvarliga krigssituatio-

nen nödvändiggjorde ytterligare ansträngningar. »Modell 341» förstörades och blev »modell 345», som accepterades av USAAF, i maj 1940, varefter typen fick beteckningen B-29. Boeings Seattle-verkstäder tillverkade de tre första prototyperna XB-29 och samtidigt började man tillverka verktygen för serieproduktionen. F n är fem olika huvudverkstäder sysselsatta med serieproduktion av B-29, nämligen Boeings verkstäder i Seattle, Renton och Wichita, Martins verkstäder i Omaha, Nebraska, och Bells nya verkstäder i Marietta, Georgia. B-29:s alla manöverorgan och andra »örörliga delar» är helt el-drivna med undantag för hjulbromsarna, som manövreras hydrauliskt.

En B-24 i timmen

Innan Henry Ford började med flygplantillverkning yttrade han, att han tyckte att produktionskapaciteten hos flygplanverkstäderna var otillräckligt svag. Det kan väl inte vara någon konst att bygga ett tungt 4-motorigt bombplan i timmen, sade han och blev vederbörligen avhånad. Men nu är Henry Ford där. Vid hans verkstäder i Willow Run kördes en fullt färdig B-24 »Liberator» ut på hangarplattan varje timme. Den 5 000:de »Liberatorn» lämnade nyligen Willow Run »assembly line» och fick namnet Five Grand, vilket helt enkelt betyder femtusent.

Messerschmitt Me 264

Enligt AEROPLANE meddelade en oidentifierad tysk radiostation omedelbart efter attentatet mot Hitler, att en 4-motorig Messerschmitt Me 264 stod uppvärmd på Lechfeld-flygfältet för att flyga Hitler till Japan, om de tyska generalernas kupp skulle lyckas. Radiorösten meddelade, att Me 264 hade en flygsträcka på 9 980 km och att ett flygplan av denna typ förra året gjorde en direktflygning från det tysk-ockuperade Europa till Japan. Det är första gången man hör talas om befintligheten av detta tyska flygplan.

P-38J PR F-5B

Fotospaningen spelar en oerhört stor roll i det moderna kriget — det gäller ju dels att utspana blivande mål, dels att efter anfallet konstatera skadeverkan — och jaktplan börjar i allt större utsträckning användas för sådan spaning även på mycket långa avstånd. Bl a har också »Lightning» byggts i en specialversion, som heter P. R. (Photographic Reconnaissance) F-5B,

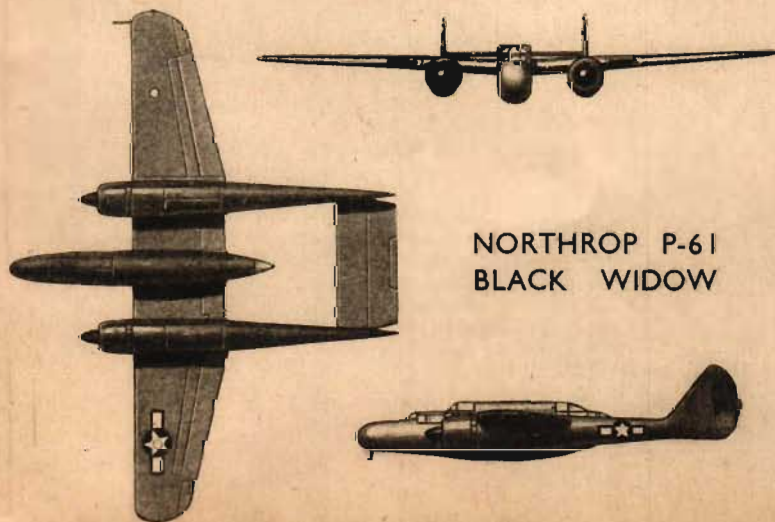


INGET HEMLIGT VAPEN utan helt enkelt en »Spitfire IX», som får sina extratankar fyllda med öl för invasionsstrupperna i Normandie.

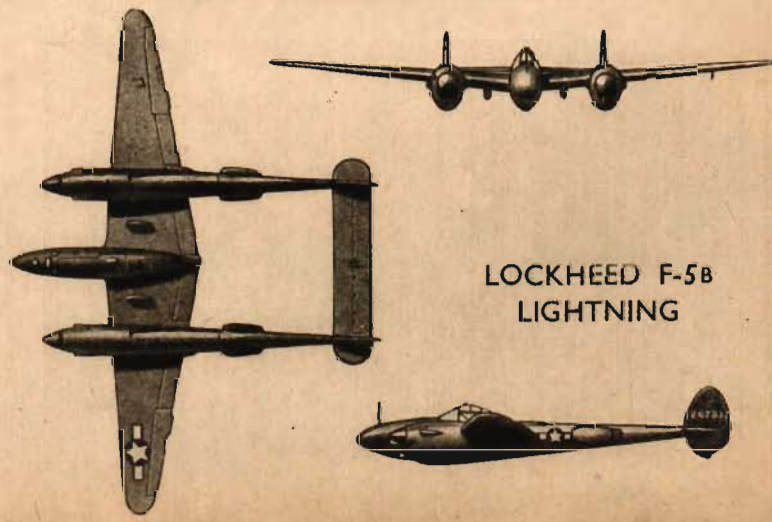


POSTJAKTPLAN kan man kalla denna »Hurricane IIC», vars extratankar fyllas på post och tidningar i Normandie. Flygplan är onekligen användbara.

utrustad med icke mindre än fem kameror framför förarsätet. Den är en obehävnad version av P-38J med 2 st 1 500 hk Allison V-1710 12-cylindrig vätskekyld V-motor. En tidigare version — F-5A —, som i stort antal opererat som fotoplan över olika fronter sedan länge, har 2 st Allison V-1710-F17 på 1 375 hk. Enda yttre skillnaden mot P-38J är frånvaron av vapen i nosen samt de fyrkantiga foto-fönstren på F-5. Numera är alla F-5A och B camouflagemålade i en enda färg, sannolikt mörkgrön. Spännvidd 15,85 m, längd 11,53 m. »Lightning» tar nu som bombjaktplan 459 kg bomber under varje vinge.



NORTHROP P-61
BLACK WIDOW



LOCKHEED F-5B
LIGHTNING

HÅRDARE TAG!

FV fotbollsturnering har börjat. Kampen om mästertröjan och dir. Vikanders vandringspris ser ut att bli hårdare än tidigare, sedan nya bestämmelser utfärdats vilka numera endast tillåter rekryter och stamansända att delta.

1:a och 2:a omgången ha avverkats enligt följande (utslagningsmetoden tillämpas):

1:a omgången: (hemmalaget nämnes först): F 2 — F 16 3—1, F 3 — F 6 3—2, F 4 — F 21 2—0, F 5 — F 10 4—0, F 7 — F 9 0—1, F 8 — F 1 2—3, F 13 — F 11 2—5. F 12 stod över till 2:a omgången.

2:a omgången: F 1 — F 2 1—3, F 3 — F 4 4—0, F 12 — F 9 1—9, F 11 — F 5 4—3.

„För det var bara en pärla, en pärla från Jarlens pjuck!» sjöng F 2:s trogna supportere som ses på bilden t. h. Infällt följa löjtnanterna Fahlander, som skrivit nedanstående artikel och Grönberger (t. h.) det ofta nervpirrande spelet, som t. ex. vid tillfället då fotot nederst på sidan togs: F 2-målvakten kniper en närboll.



Fjölärsmästarna F 2 hade besvärligt att få ihop ett lag till första matchen på grund av flottiljens utspridning längs Svea Rikes kuster. Någon samträning hade ej kunnat arrangeras. Efter 2½ tim spel (2 förlängningar) i matchen mot F 16 hade spelarna emellertid hittat »melodien» och ordnade till 3 mål på sista kvarten.

1942 års mästare F 1 levde högt på sin vi, allsvenska bollfenomenet Vincent Persson aus Degerfors, som gjorde hat tric och därmed berövade F 8 segerchanserna. Övriga matcher gävo väntade resultat, även om Flygkrigsskolans mäste anses överraskande stort mot fjölårsfinalisterna från Malmö.

2:a omgången bjöd på överraskande stora målsiffror. F 9:s målfrosseri i Kalmar bådär om en målfarlig kedja. Göteborgarnas fotbollstraditioner förpliktar. I Linköping exekverades F 4 utan större ceremonier. Däremot tycks Flygkrigsskolans »elva» ha mött hårt motstånd i Nyköping, varom målsiffrorna 4—3 till F 11 och 4 straffsparkar till F 5:s nackdel vittna.

I Hägernäs-elvans »moraliska finalmatch» mot »arvfienden» F 1 på Arosvallen bjöds på »bästa div. II-spel» enligt gamle oförbrännerliga kämpens och domarens »Myran» Karlsson, utsago. Som alltid när tvenne jämgoda lag mötas i eng. fotboll blev det spännande 90 minuter. Tyvärr spelades matchen på grusplan, varför F 2-s snabba kedja aldrig kom riktigt till sin rätt. F 1

hade fördelen av kraftig medvind i första halvlek, varför deras synbarliga övertag (4 hörnor, 8 målskott) borde ha resulterat i litet flera mål. Först i matchens 48 min (exaktare 2 min 50 sek över tiden i första halvlek) lyckades degerforsaren Vincent Persson (naturligtvis) överlista ypperlige Edberg i F 2-s mål.

De föregående extra minuterna i första halvlek kom roslagspojkarerna att blixtra till. Hela laget övergick till högt uppdraget anfallsspel, »kanonerna» skickades fram och halvorna serverade läckra bollar, där de inte föredrog att själva kruta på. 29 direkta målskott gav 3 mål i utdelning. Eleganta handbollsmästaren och keepern korpral Rydberg var oemotståndlig, likaså målvirket. Cf Gustavsson och vy Kruuse jättemissade s k givna mål. Men så lossnade det: vhb vicekorp Jarl lade på en långsökare på frispark från halva plan som gick spikrakt via ribbens underkant och målvaktens fingerspetsar i nät (i 21 min). Ställningen 1—1. Nu presterades det verkliga »gentlemannaliret» på bägge sidor. Rydberg halvmissade vid ett farligt F 2-anfall och i klunga gjorde F 1 självmål (24½ min) 2—1 till F 2. Hhb Nilsson, som utgjort F 2-s »hemliga vapen» och ytterrock mot alltid hyperfarlige Vincent Persson lättade på uppvaktningen och stack emellan med en blixtvist i kedjan då och då; efter en elegant dribbling slog han på en perfekt rökare, otagbart så det sjöng i

nätmaskorna, 3—1 och applåder. Den hårda planen gjorde spelarna märkbart stela men hejaklackarna, speciellt F 2:s, voro i strålände form och eldade upp sina gunstlingar. F 2-spelarna bars ut i gull-stoll av 60 uppresta supportere.

Bäst i segrarlaget var halvbackskedjan med chb »Lintottens» Johanson som primus motor, målvakten Edberg och hi Hjort. Mest dominerande på plan var F 1-s vi Persson och hi Magnusson, Karlskoga.

Efter matchen bjöds på en gemytlig kamratfest på »Klippan» med musikgissningstävling och plakettutdelning i F 1:s regi. Tidigt påföljande morgon bevakades flottiljens nya hemtrevliga anläggningar vid Badelunda, Västmanlänningarnas städse visade värdskap är föredömligt och stiltfullt. Man trivdes storligen.

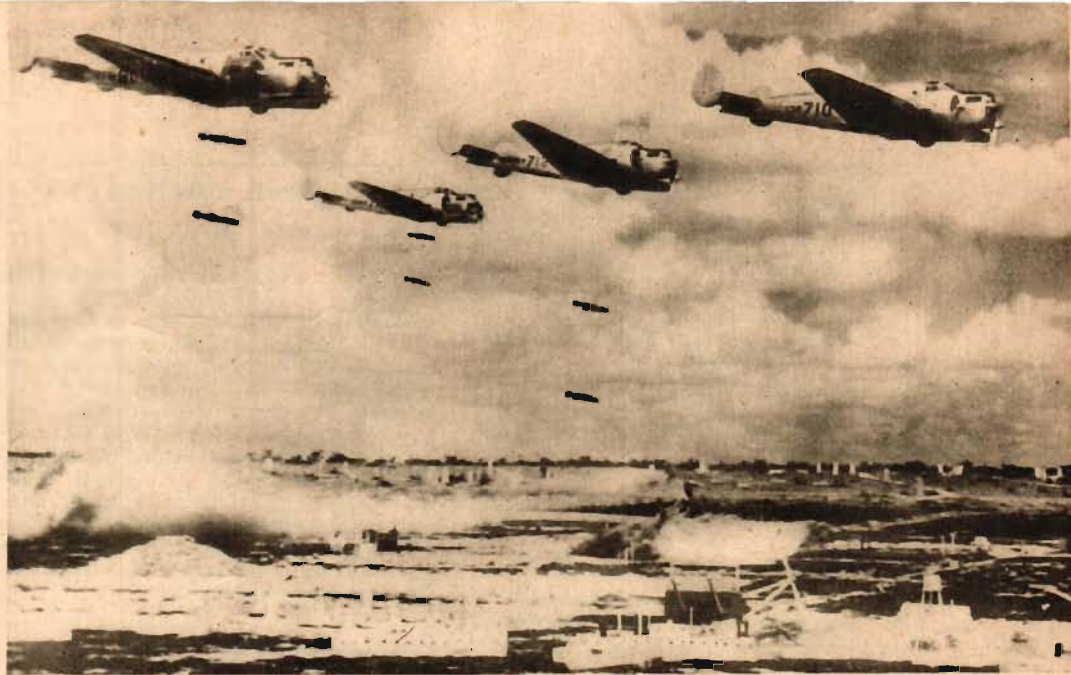
SMI-turneringen i fotboll 1944

I Sveriges Mil. Idrottsförbunds mästerskapsturnering i fotboll 1944 om H. K. H. Kronprinsens pokal har F 1 slagits ut av F 3 med 7—0 i första omgången. F 2 är fortfarande »still going strong» och har via segrar över infanteriskjutskolan (4—0) samt ing. I (5—1), avancerat till finalmatchen mot Signalregementet inom Östra militära idrottsdistriktet. (S 1 slog ut P 3 i semifinalen med 4—1). Tyvärr blir det lite för mycket av det trevliga ledarspelet för F 2-s del, enär bägge mästerskapsturneringarna »köras» samtidigt. Men blir det »the double» för Roslagens flygflottilj i F V- och S M I-mästerskapen så är ju belöningen värd uppföringarna. (Forts. på sid. 28.)



JAPAN BOMBAS

De amerikanska anfallen mot den japanska hemorten med Boeing B-29 »Superfortress» har i varje detalj varit väl förberedda. För att besittningarna skall vara fullkomligt säkra på att hitta de rätta målen har man vid ett flygfält i sydvästra USA byggt upp relativt fullständiga modeller av de japanska städer, som skall anfallas. På bilden t h ses ett förband övningsbombplan av typen Beech AT-11 »Kansas» med blivande Japan-besättningar ombord fälla övningsbomber mot det uppbyggda målet. Särskilt viktigt är det, att bombfällarna osvkligt kunna hitta sina mål och genom upprepade övningsfällningar mot modellmålet. Innan den verkliga ruden insättes, blir hela besättningen så »hemtam» över det verkliga målet att alla misstag ifråga om målval är uteslutna. Beech AT-11, som användes som övningsbombplan, kan ta 400 kg stridsladdade bomber, dvs 10 st på vardera 40 kg. (Se vidare klippbild i FLYG nr 23/43.)



KRIGET I LUFTEN

Av AVIATOR

I Västeuropa medförde början av augusti den länge väntade och hårt tillkämpade övergången till mera rörlig krigföring till lands. Det var general Bradleys amerikanska trupper som bröto igenom i västra Normandie och därefter rullade upp hela Bretagne i rask takt. Då detta skrives, hade man redan nått fram till Loire och omfattningsstötter mot Paris från sydväst började redan skönjas. Från båda sidor framhölls flygvapnets stora andel i det nya läget. Vid amerikanarnas framryckning in i Bretagne skedde förflyttningen genom en relativt smal korridor söder om St Malo-bukten, där vägarna helt naturligt voro överbelagda med trupptransporter. Här satte tyskarna in en kraftig motstöt med pansar, stödd av bombflyg, för att nå kusten och avskära amerikanerna i Bretagne. Det lyckades emellertid icke, och detta tillskrives främst de allierades båda taktiska luftflottors våldsamma motanfall mot pansarspetsarna. Den amerikanska offensiven stöddes vid några tillfällen också av åttonde luftflottans tunga bombplan, vilka med förbindelsebekämpning i stor skala — 7/8 med 1 500 flygplan — från Paris till Bordeaux sökte avskära tyskarnas återtag och framkalla »vertikal omfattning». Britternas offensivförsök vid Caen voro mindre framgångsrika trots kraftigt flygstöd även där; den 7/8 fälldes Bomber Command 6 000 ton bomber i detta område, en bombinsats utan motstycke tidigare. General Leigh-Mallory framhöll att denna »taktiska» användning av det tunga bombflyget tillkommit på hans initiativ och att ett dylikt storanfall motsvarade en veckas artilleriförberedelse. General Montgomery uttryckte sin tacksamhet till flygvapnet över dess ovärdliga insats på slagfältet ehuru dess normala uppgifter lågo och borde ligga längre bakom fronten.

Från tysk sida fortsatte man anfallen med bomber och torpeder på sjöfarten i Kanalen. I övrigt fingo robotbomberna (lufttorpederna) stå för huvuddelen av verksamheten. Över fronten förekommo endast sällan tyska flygplan.

Från brittiskt sida fördes kampen mot robotbomberna som förut med bombanfall mot startbanor och bombförråd samt med jakt och lv. Man tyckte sig skönja någon

minskning i frekvensen. Enligt Churchill hade den 1/8 5 340 robotar nått England med resultat att 4 735 personer dödats, 14 000 sårats, 17 000 hus raserats och en miljon människor evakuerats från London. Detta bör jämföras med hösten 1940 då ca 6 000 personer dödades per månad.

Bomber Command, som i viss utsträckning bands av robotbekämpningen, anföll i övrigt mål vid fronten samt ubåtsbasen i Brest, däremot endast i mindre omfattning mål i Tyskland. I juli fälldes RAF 57 000 ton bomber, varav 13 000 mot Tyskland. Åttonde luftflottan åter riktade sig övervägande mot Tyskland. Antalet bombplan höll sig därvid vanligen över 1 000. Anfallsmål voro främst oljeanläggningar — fabriker och raffinaderier — jämte flygindustrier, hamnar och järnvägsstationer från München och Stuttgart i söder över Magdeburg och Hannover till Hamburg samt Anklam och Peenemünde — tyska flygvapnets försöksstationer vid Östersjön. Ytterligare amerikanska bombplan hamnade i Sverige som en följd av företag mot Östersjökusten. Stora luftstrider utkämpades över Tyskland.

Amerikanska bomber laddas nu med ett nytt sprängämne, RDX, i stället för trotyl, vilket uppges innebära 50 % ökad verkan, en uppgift som säkert tarvar bekräftelse.

Den 3/8 anfölls tyska slagskeppet Tirpitz i Altenfjord ånyo av brittiskt hangarfartygsflyg. Fartyget torde just ha reparerats och varit på provtur efter skadorna från anfallet för fyra månader sedan. 80 flygplan deltog, men skadorna synas ha blivit obetydliga denna gång på det vid en fjällsida förtöjda, svåråtkomliga fartyget. Däremot skadades svårt ett närliggande f d valkokeri, numera verkstadsfartyg.

Tyska flygvapnet fick en ny generalstabschef, då generallöjtnant Werner Kreipe efterträdde den vid attentatet mot Hitler omkomne generalöverste Kortzen.

De allierade tillkännagav att lufttrupperna med lufttransportförband slagits ihop under ett gemensamt befäl, nämligen den amerikanske flyggeneralen Brereton med den engelska lufttruppssgeneralen Browning som närmaste man. Detta skulle möjligen kunna tyda på förestående nya invasionsföretag luftledes, något som dock för

ögonblicket synes mindre sannolikt. Brereton efterträdde som chef för 9:e luftflottan av general Vandenburg.

På Östfronten inträdde ett något lugnare skede, medan ryssarna samlade sig för nästa stora offensivväg, mot Östersjökusten, Ostpreussen, Schlesien och Karpaterna. Under tiden pågick kraftig förbindelsebekämpning särskilt mot Ostpreussens järnvägsnät, som en gång förde Hindenburgs arméer till seger. I Finland kunde försvararna rapportera sin första större framgång i det att två ryska divisioner försatts i motti vid Ilomants, en säkerligen välgörande uppmuntran och erinran om vinterkrigets bragder. I övrigt synas ryssarna tillsvidare ha minskat sitt intresse för den finska fronten.

Från ryskt håll framhölls att tyska flygvapnet här och var ökat sitt motstånd i luften, särskilt vid Warszawa, där stora luftstrider utkämpades, och över Ostpreussen, som evakuerades av civilbefolkningen. Den väntade utbrytningen av ryska flottan ur Finska viken kom icke till stånd och är säkerligen alltför riskabel innan hela Estland med Revals hamn besatts. Det bör för övrigt framhållas, att blotta tillvaron av ryska sjöstridskrafter ute i Östersjön icke är nog för att stoppa tyska evakueringsstransporter från Balticum och Finland. Dessa kunna skyddas av tyska sjö- och flygstridskrafter. Dock har ryska flygvapnet redan etablerat en flygbas väster om Riga.

Allierade specialkorrespondenter om-tala det ryska flygvapnets våldsamma expansion och nuvarande kvantitativa styrka, uppnådd under ledning av fältmarskalken Novikov. Man har koncentrerat sig på massfabrikation av enklast möjliga flygplantyper, utan onödiga instrumentering och lätta att sköta. Förbrukningen är därför desto större, men det spelar tydligen mindre roll. Därför består det ryska flygvapnet med undantag för general Golovnovs strategiska flyg nästan helt av jaktplan och lätta bombplan.

I Italien fortsatte de allierades framryckning sakta mot norr och Florenz föll. Det taktiska flygvapnet bekämpade förbindelserna närmast bakom den »gotiska

linjen». De strategiska förbanden utförde omfattande förbindelsebekämpning över hela södra Frankrike, vilket möjligen kan tydas så, att man förberedde ett kringgående sjövägen av tyskarnas högra flygel F ö företogs anfall med upp till 700 tunga bombplan mot oljemål i sydöstra Tyskland, Ungern och Rumänien. Det ober Schlesiska industriområdet, som tidigare varit säkrat för anfall, anfölls flera gånger.

För understödsoperationer på Balkan tillkom ett nytt kommando ur RAF under befäl av general Elliot. Det är troligt att detta förband disponerar av partisaner försvarade framskjutna baser i Jugoslavien.

I *Fjärran Östern* avslutades Guams återerövring. Med denna bas och flygfältet på det närbelägna Tinian har tryckcentrum vandrat ännu närmare Japan. Alltjämt är det dock endast Superfortress som har räckvidd nog för att nå Japan från baser i land. Ett par företag gjordes med dessa flygplan i litet antal från 20:e luftflottan i Kina. Amiral Mitschers stora hangarfartygsflotta — Task force 58 — gjorde en framstöt till Bonin-öarna, »endast» 1000 km från Japan, där en konvoj revs upp. Från nyvunna baser i holländska Nya Guinea, Noemfoeröarna, gjorde landbase-rade bombplan framstötter mot Moluckerna och Filippinerna, som förut legat utom räckhåll.

Under sjuveckorsfälttåget i Marianerna ha japanerna enligt amerikansk uppgift förlorat 931 flygplan mot 199 amerikanska.

13/8 1944.

CLAIRE L. CHENNAULT

Forts. fr. sid. 11.

Han är i själva verket inte någon blind frigångare i sin debatt om jakt contra bombplan. Liksom Mitchell och Seversky har han alltid trott på ett omsorgsfullt sammansatt flygvapen. Han har sagt, att med bombplan som komplement till hans amerikanska frivilliga flygförband (De flygande tigrarna) i Burma 1942 skulle japanerna lätt ha kunnat hållas tillbaka tillräckligt länge för att de allierade skulle ha hunnit bygga ut sitt markförsvar. Men vad en väl ledd, hårtslående jaktstyrka kan åstadkomma har senare demonstrerats av Chennault själv under hans historiska strider över Kina och Burma.

Jätteuppgift i Kina.

1936 tog Chennault avsked från armén efter en oenighet med de dåvarande högre officerarna. Inte många månader senare kallade marskalk Chian-Kai-Chek honom till Kina och anförtrode honom uppdraget att organisera det praktiskt taget icke existerande kinesiska flygvapnet och bygga upp ett förband av frivilliga amerikanska och engelska förare, som var villiga att slåss för Kina mot den japanska angräparen, Svårigheterna var ofantliga. Det fanns inga flygplan, inga vapen och inga män. USA var i fred med Japan och officiellt motarbetades all värning av frivilliga till flygförbandet i Kina. De enda plan som levererades än så länge var omoderna Curtiss P-40 vilka officiellt hade konstaterats vara underlägsna japanernas »Nollor».

Trots allt detta anställde Chennault omkring 3-4 dussin unga flygare, vilka delvis lockades av den goda lönen, delvis emedan de ville skaffa sig erfarenhet av luftstrid, gav sig iväg till Kina. De smugglades förbi den japanska blockaden till Hongkong, Singapore och andra hamnar i brittisk hand utklädda till tjänstemän, missionärer, skådespelare och journalister och bildade slutligen grundstommen i »tigerförbandet», som senare blev amerikanska arméns 14:e flygkår.

»Flygande tigrarnas» framgångar har skildrats i böcker, tidskrifter, artiklar och filmer och kommer för ö med början senare i höst att utförligt skildras i en ytterligt spännande och dramatisk artikelserie i FLYG. Det finns därför ingen anledning att här närmare gå in på dem. Här är dock en förteckning över deras främsta prestationer: De höll Burmavägen i 65 dyrbara dagar mot alla de japanska flygstridskrafterna i Kina, de höll fienden borta från Kunming, infartsvägen till Kinas huvudstad Chungking. De bidrog i hög grad till de stora kinesiska segrarna vid Ichang och Changteh och har utträttat underverk, när det gällt att förstöra fiendens skeppsfart utmed kusten och på floderna. Och vad som var ännu viktigare, de krossade i hela Asien den japanska myten om oöverbinnerlighet. Med en förlust av åtta flygplan i strid sköt »tigrarna» ned omkring 500-600 fiender.

Fenomenal Kinakännare.

Utom det att han är Kinas populäraste jaktflygare anses också Chennault vara den förnämste nu levande experten på dess topografi. Denna kunskap har han helt och hållet själv skaffat sig. När han reste till Kina 1937 existerade praktiskt taget inga flygkartor. Han har kartlagt Kina nästan från början till slut och om man vill landa ett flygplan på någon öde plats »1000 km från ingenstans» kan Chennault tala om allting om den, inte bara om möjliga landningsplatser utan kan också kasta in några uppgifter om förhärskande vindar, väderleksförhållanden, infödingarnas sinnesstämning och kvaliteten på den lokala ankjakten. Han har skaffat sig denna kunskap genom att flyga över väldiga vidder för att söka reda på landningsfält, som skulle kunna behöva användas senare.

När amerikanska arméns flygvapen anförtrode honom befälet över 14:e flygkåren, lämnade Chennault den kinesiska flygtjänsten. På baksidan av det dokument, som gav Chennault ett hedersamt avsked som chef för den amerikanska frivilliga flygkåren, har en kvinnlig hand skrivit: »Han utträttade det omöjliga». Det är signerat »Mei-Ling Soong Chian (Madame Chian-Kai-Chek) hedersbefälhavare för amerikanska frivilliga flygkåren». Men ett ännu större erkännande fick han samma dag av fienden. På grund av omorganisationen hade 14:e flygkåren haft mycket ont om jaktplan under de sista tre veckorna. Den kvällen lyssnade Chennault och hans stab på en radioutsändning på engelska från Tokio. — Vi har nu ovedersägliga bevis för, sade hallämnen, att våra bevingade riddare i luften har skurit ned de amerikanska flygstyrkorna i Kina till endast 300 plan.

Chennault och hans män log just då — ty under de fyra senaste veckorna hade 14:e flygkåren haft exakt 23 plan att kämpa sin del av andra världskriget med.

G. F. L.

4 månaders beredskap

— och fortfarande i god form

Även overallen har haft en krävande tjänstgöring, som den bestått bra. Men så bär den också sanforiseringsmärket — tecknet på krympfrihet och slitstyrka. Med sanforiserad overall slipper Ni gå i tvångströja efter första regnskuren.

Sanforiserat håller
— och håller mätten

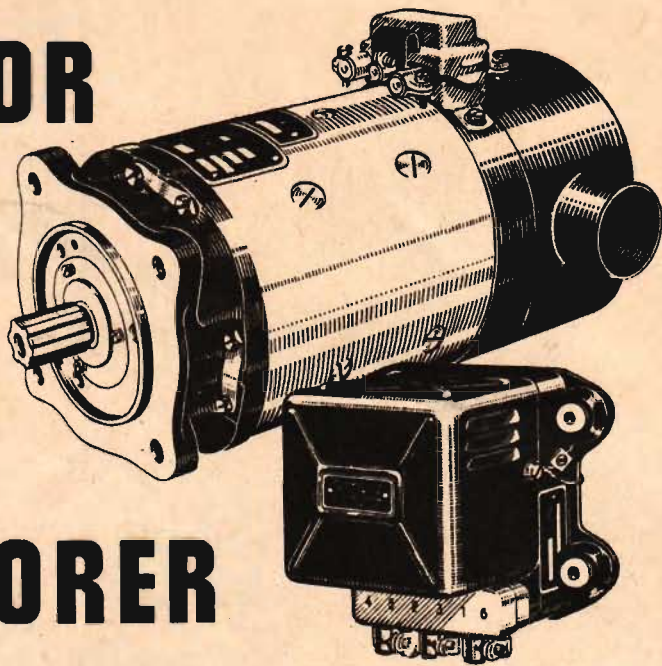


WÄFVERIBOLAGET

BORÅS



GENERATOR och RELÄ för FLYGMOTORER



Den likström, som driver den elektriska utrustningen i ett flygplan, alstras av en generator.

En flygplansgenerator måste kunna lämna mycket stor effekt i förhållande till sitt omfång och sin vikt; den måste därför vara konstruerad för mycket höga varvtal och ha en effektiv kylning.

De av Bosch-fabriken tillverkade hastigtgående flygplansgeneratorerna representera skilda typer från 12 volts spänning och 300 watts effekt med en vikt av 4,7 kg och maximi-varvtal på 5.000 varv/min. till 24 volts spänning och 2.000 watts effekt med en vikt av 11,3 kg och maximi-varvtal på 8.000 varv/min. Med hänsyn till torsionsvängningarna äro Bosch flyggeneratorer ofta försedda med en speciell torsionsaxel.

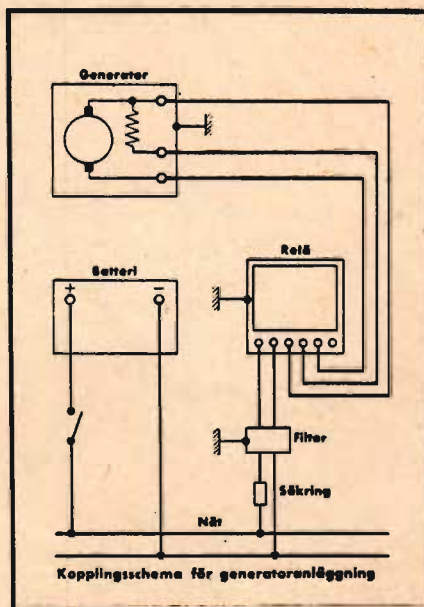
Generatoren är försedd med ett separat relä, som innefattar dels

ett kopplingsrelä, dels ett spänningsrelä och dels ett strömbegränsningsrelä. Kopplingsreläet skyddar batteriet mot urladdning, då generatorspänningen är lägre än batterispänningen, d. v. s. när motorn inte arbetar eller går med lågt varvtal. Spänningsreläet håller generatorns

spänning nära nog konstant oberoende av varvtalet och strömbegränsningsreläet skyddar generatoren och reläet från överbelastning.

För att radiomottagning skall kunna ske störningsfritt äro såväl generatorerna som reläerna avskärmade och reläerna dessutom försedda med avstörningskondensatorer.

Bosch-fabriken har lång och banbrytande erfarenhet, när det gäller att konstruera och framställa generatorer och reläer. Bosch generatorer och reläer för flygmotorer äro båda exponenter för oöverträffad



BOSCH-kvalitet

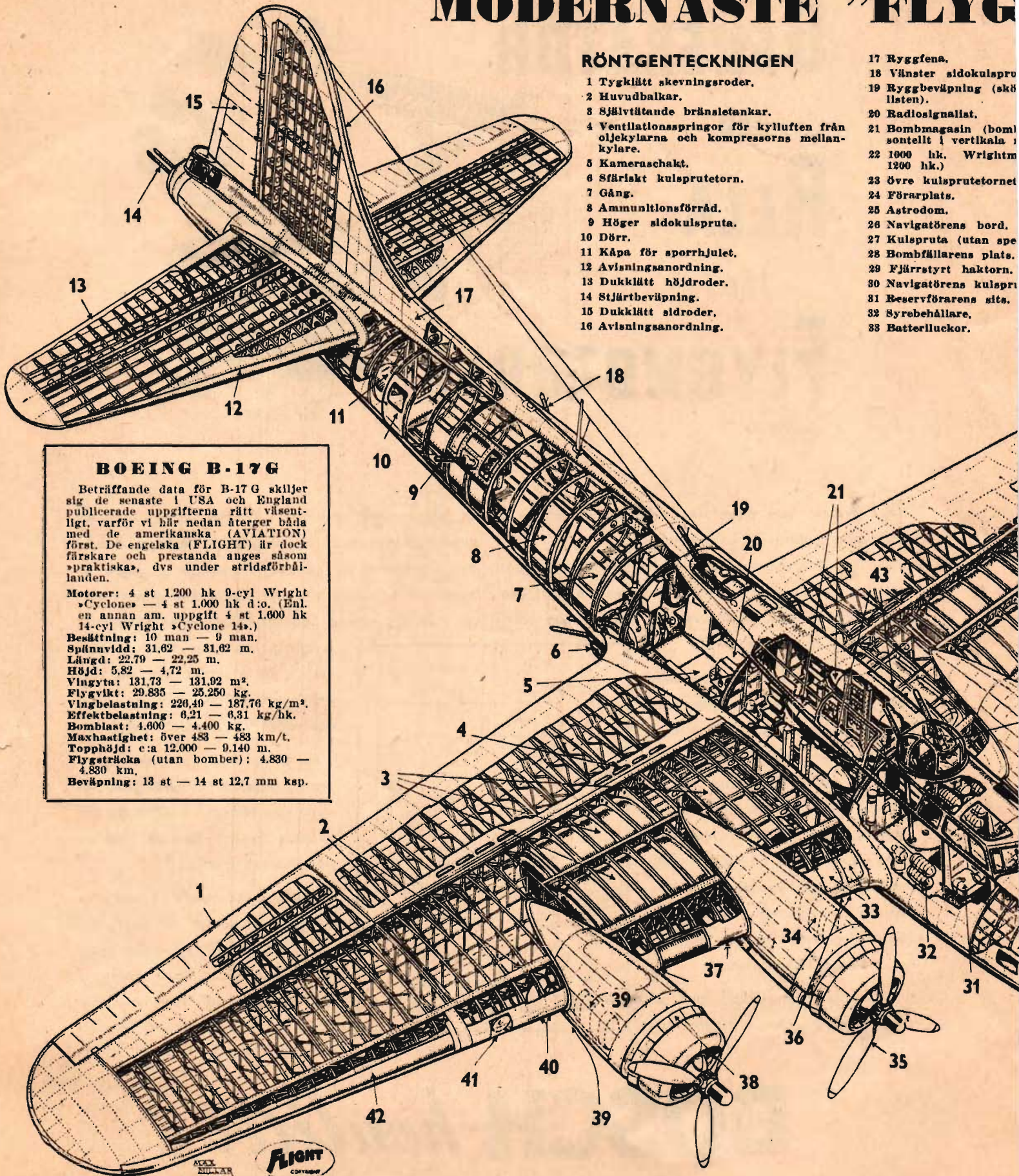
AKTIEBOLAGET ROBO • STOCKHOLM 7

MODERNASTE "FLYG

RÖNTGENTECKNINGEN

- 1 Tygklätt skevningsroder.
- 2 Huvudbalkar.
- 3 Självtäta bränsletankar.
- 4 Ventilationspringor för kyl Luft från oljekylarna och kompressorns mellan-kylare.
- 5 Kameranachakt.
- 6 Självklätt kulsprutetorn.
- 7 Gång.
- 8 Ammunitionsförråd.
- 9 Höger sidokulspruta.
- 10 Dörr.
- 11 Käpa för sporrhjulet.
- 12 Avslutningsanordning.
- 13 Dukkylt höjdroder.
- 14 Stjärtbeväpning.
- 15 Dukkylt sidroder.
- 16 Avslutningsanordning.

- 17 Ryggfena.
- 18 Vänster sidokulspruta.
- 19 Ryggbeväpning (sköld-låsten).
- 20 Radiosignalist.
- 21 Bombmagasin (boml-sontelt i vertikala).
- 22 1000 hk. Wright 1200 hk.)
- 23 Övre kulsprutetornet.
- 24 Förarplats.
- 25 Astrodom.
- 26 Navigatörens bord.
- 27 Kulspruta (utan spe).
- 28 Bombfällarens plats.
- 29 Fjärrstyrt haktorn.
- 30 Navigatörens kulspruta.
- 31 Reservförarens sits.
- 32 Syrebehållare.
- 33 Batteriluckor.



BOEING B-17G

Beträffande data för B-17G skiljer sig de senaste i USA och England publicerade uppgifterna rätt väsentligt, varför vi här nedan återger båda med de amerikanska (AVIATION) först. De engelska (FLIGHT) är dock färskare och prestanda anges såsom »praktiska», dvs under stridsförhållanden.

Motorer: 4 st 1200 hk 9-cyl Wright »Cyclone» — 4 st 1.000 hk d:o. (Enl. en annan am. uppgift 4 st 1.000 hk 14-cyl Wright »Cyclone 14».)
Besättning: 10 man — 9 man.
Spännvidd: 31,62 — 31,62 m.
Längd: 22,79 — 22,25 m.
Höjd: 5,82 — 4,72 m.
Vingyta: 131,73 — 131,92 m².
Flygvikt: 29.835 — 25.250 kg.
Vingbelastning: 220,40 — 187,76 kg/m².
Effektbelastning: 6,21 — 6,31 kg/hk.
Bomblast: 4.600 — 4.400 kg.
Maxhastighet: över 483 — 483 km/t.
Topp höjd: c:a 12.000 — 9.140 m.
Flygsträcka (utan bomber): 4.830 — 4.830 km.
Beväpning: 13 st — 14 st 12,7 mm ksp.



”FÄSTNINGEN” BOEING B-17 G

En beskrivning av den hårtslående amerikanska tungviktaren

Den åttonde i serien av fästningar och den femte aktiva (Ur FLIGHT)

Den första flygande fästningen kom till världen redan 1935. Och betecknades till en början med nummer 299. Den var för sin tid ett ovanligt stort plan och passade dessutom på att redan under sin jungfruresa göra en rekordflygning på den 3 400 km långa sträckan mellan Seattle och Dayton, Ohio. Denna prototyp följdes senare av den första serien, som bestod av 13 plan. Dessa var de första som bar beteckningen B-17 och levererades till USA Air Corps mellan januari och juli 1937.

Som nästa kom B-17A, en experimenttyp, vilken utrustades med motorer försedda med avgaskompressor och härigenom kan sägas vara det första steget i utvecklingen mot fästningen som höjdbombplan. Avgaskompressorerna, som beskrives närmare nedan, möjliggör att motorerna utveckla större effekt vid flygning på stora flyghöjder trots den mindre lufttäteten.

Efter A-typen följde en serie på 39 B-17B, vilka levererades i mars 1940, och dessa följdes snart av C-typen, på vilken beväpningen var avsevärd ökad i jämförelse med de tidigare typerna. Dessa B-17C var de första fästningar, som trädde i aktiv krigstjänst i det RAF använde dem för första gången under 1941. Trots den ökade beväpningen gjorde de föga succé vid sitt första framträdande och förlusterna var mycket stora.

Efterföljaren till C-typen, B-17D, levererades i september 1941, i ett antal av 42 st. Dessa fästningar var de första som utrustats med självtätande bränsletankar. Det bör påpekas, att Fortress ursprungligen avsågs som ett utpräglat defensivvapen och samtliga typer med beteckningen A-D var speciellt konstruerade med hänsyn till att kunna flyga långa distanser. Kort uttryckt ett vapen avsett för Amerikas försvar. Trots det faktum att det historiska debacklet vid Pearl Harbor kom som en fullständig överraskning för Amerika, utrustades Boeingbolagets verkstäder med verktygsuppsättning för tillverkning av den första verkliga krigstypen av fästningen, B-17E, ett helt år före händelserna i Pearl Harbor. Dock utfördes de flesta bomboperationerna från amerikansk sida under den första tiden av striderna i Stilla Havet med D-typen.

Fästningarna av typerna A-D brukar i Amerika med ett gemensamt namn kallas Fortress I, och vid tillkomsten av E-typen fick denna beteckningen Fortress II. Gentemot de tidigare modellerna uppvisar denna fästning många förändringar. Sålunda förlängdes flygkroppen med över 1,5 meter och försågs med beväpning i stjärten och kulsprutetorn, inbegripet det sfäriska buktornet. Dessutom fick fästningen nu sin karakteristiska anslutning mellan fena och flygkropp och stabilisatorns yta ökades genom ökning av dess spännvidd. Slutligen blev planetens hela utrustning ersatt av moderniserad. Fortress I vägde 18 000 kg. medan flygvikten för Fortress II ökades till 22 500 kg varför ovannämnda ökning av stabilisatorytan måste företas. Efter B-17E kom 17F, som tillverkades i 15 månader. Dessa B-17F har gjort utmärkta krigsinsatser och den rangplats de intagit befästes ytterligare av den senaste fästningstypen B-17G, vilken genom utrustningen med det fjärrstyrda haktornet med dess två 12,7 mm kulsprutor och det elektriska synkroniseringssystemet för avgaskompressorerna är bättre utrustad för sin hårda tjänst än någon av sina föregångare.

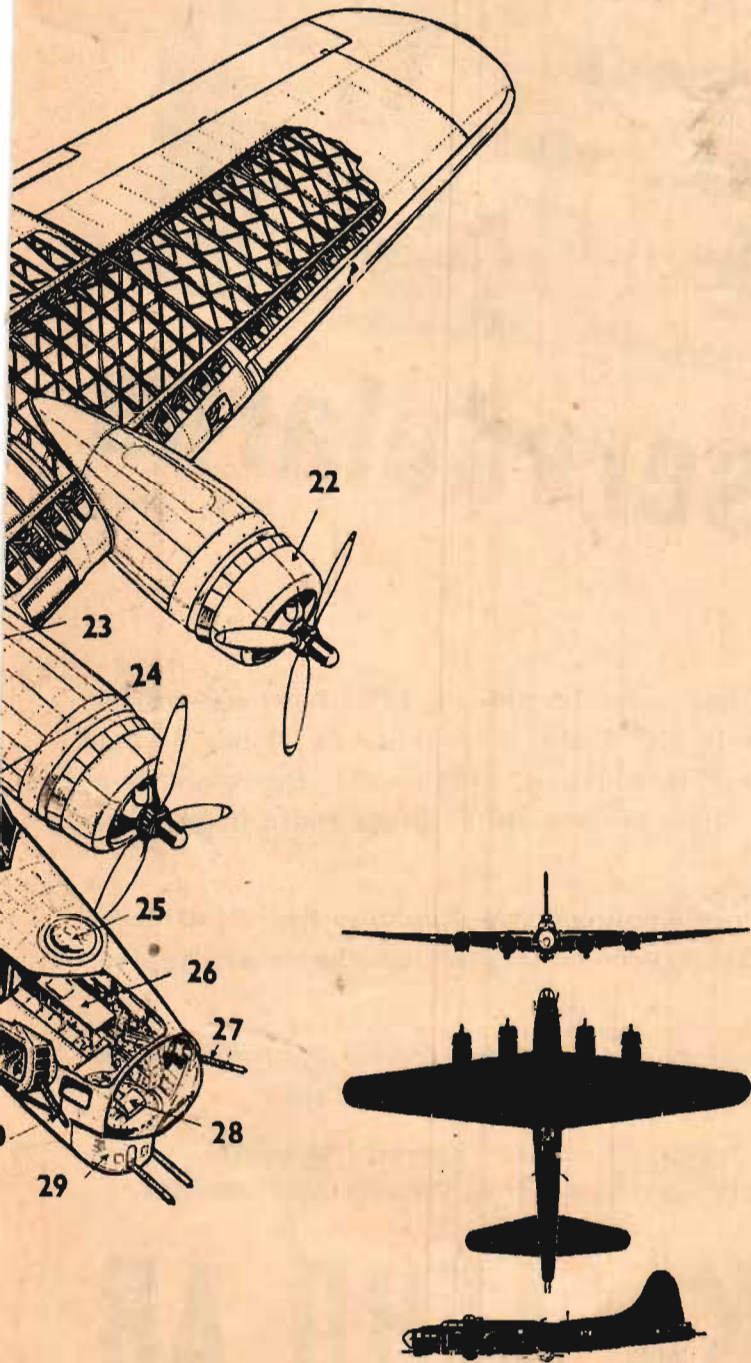
De viktigaste fakta om fästningen torde vara bekanta för det stora flertalet av läsarna, men det finns många drag hos detta intressanta plan, som tidigare icke påpekats.

Flygkroppen har cirkulär sektion utom i det område där överbyggnaden som sträcker sig från förarplatsen till signalistens plats är placerad. Den exakta cirkellinjen störes dessutom av bomblyckorna. Dessa är emellertid i likhet med kulsprutetornen och fenanslutningen att betrakta som utbyggnader från den huvudsakliga tvärsektionen. I längdled är kroppen delad i tre delar av vilka den främsta sträcker sig från nosen till främre huvudspantet rakt under förarens vindruta. Mittsektionen når härifrån till det spant, som bildar bakre väggen till radiosignalistens rum och den bakre sektionen från detta till stjärten.

(Forts. på sid. 21.)

- 34 Oljetankar.
- 35 Propellrar. (Hamilton Hydromatic.)
- 36 Luftintag till kompressorn och mellan-kylaren.
- 37 Luftintag till oljekylarna.
- 38 Kylklaffar.
- 39 General Electric turbokompressor (i varje motorgondol).
- 40 Luftintag till kompressorn och mellan-kylaren.
- 41 Landningsstrålkastare.
- 42 Avslutningsanordning i vingens framkant.

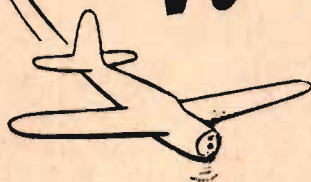
skytt).



Vilken motor har Ni?



Vi har reservdelarna



Trots avspärningen har vi fortfarande ett väl sorterat reservdelslager till bl. a. Renault 6 Q, Gipsy Six, Cirrus, Le Blond, Walter Mikron, Gipsy Major, Gipsy Minor, Continental. Dessutom kan vi, när så erfordras, tillverka delar till de flesta andra flygmotormärken.

I moderna flygserviceanläggningar vid Norrtälje flygfält utför vi de mest omfattande översyner och förnyingsarbeten av flygplan och motorer.

Att arbetet blir perfekt garanterar den 3-dubbla kontrollen: våra ingenjörer, luftfartsmyndigheten och slutligen Ni själv.

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

SKANDINAVISKA AERO AB

Tel. 1054

NORRTÄLJE

Tel. 1054

"FLYGANDE FÄSTNINGEN" B-17 G

Forts. fr. sid. 19.

För beskrivningen är det emellertid lämpligare att indela kroppen i sju delar. Dessa är i ordning från planet's nos:

1) bombfällarens och navigörens kabin som genom ett schack står i förbindelse med 2) förarplatsen bakom vars sitsar syrehållarna är placerade samt det övre motordrivna kulsprutetornet. 3) Bombrummet, där de båda gummibåtarna är placerade, och vilket är försett med »kattgångar» mellan bomberna ledande till 4) radiatorrummet. 5) Bakre huvudkabinen innehållande buktornet, hjälpradioutrustningen för bruk på gummibåtarna, sidokulsprutorna samt instigningsdörren på höger sida. 6) Ett utrymme innehållande sporrhjulet i infällt läge samt den automatiska piloten, samt 7) stjärtornet under sidrodret.

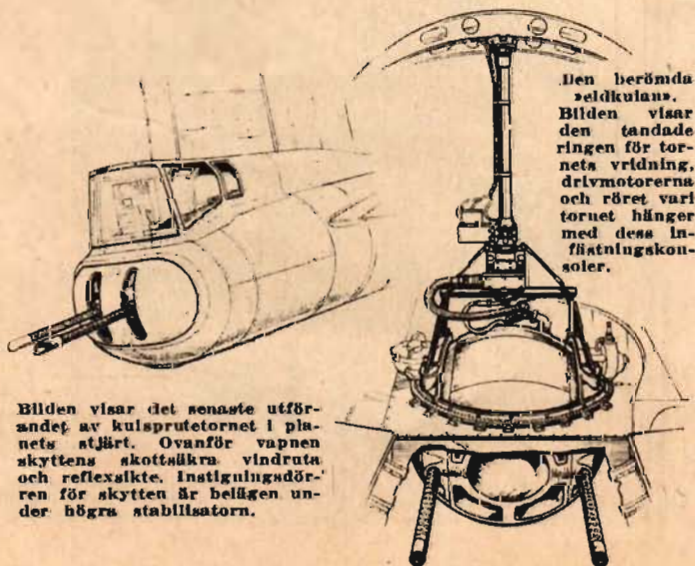
För att gå tillbaka till nosen består denna av ett enda pressstycke i konsthart, i vilket bombfällarens optiska instrumentutrustning är monterad. I motsats till det engelska flygvapnets bombfällare sitter deras amerikanska kolleger på en liten stol vid manövreringen av sitt vittberömda bombsikte. Nosbeväpningen består av fyra 12,7 mm kulsprutor av vilka två är placerade i det fjärrstyrda haktornet omedelbart under bombfällaren-främre kulspruteskyttens plats, en avsedd att användas av vilken medlem av besättningen som helst, placerad till vänster bakom nostyckets bakkant, samt en fjärde, vanligen betjänad av navigatören, monterad i en liten utbyggnad till höger en smula längre bak än den förra. Navigatören kan använda endera av dessa båda vapen allt efter omständigheterna.

Stolen varpå bombfällaren-skytten sitter är monterad ovanpå pivoten för haktornets rotation i sidled, medan motorn för tornets vridning i höjddet är monterad bakom stolen. Manöverorganen för tornets manövrering samt dess beväpning sitter på en stålfröskonsol, vilken normalt är insvängd till högra väggen, men vid användning kan svängas till mittläge. De två handtagen på konsolen är försedda med »dödmansgrepp» i form av små knappar, som då de intryckes sluter en elektrisk krets inom tornets elektriska system. Dessa handtag är kardanskt upphängda och deras rörelser överförs till rörelser hos tornet och kulsprutorna samt rörelser hos reflexsiktet som är monterat i nosens övre del.

Den kompakta förarplatsen

Kartbordet är monterat på vänster sida av navigatörens kabin med radioutrustningen ovanför hans vänstra axel vid det förutnämnda huvudspantets vänstersida. Bakom navigatören på planet's högersida finns avdriftsmätare och centralt placerad i taket en astrodom för navigation efter stjärnorna. Genom bakre schacket som måste passeras krypande på knäna kommer man till förarplatsen. Här finnes en reservutgång på höger hand. Dörren till denna kan utlösas och avkastas. Gången från nosen till förarplatsen är försedd med en trappa som mynnar vid sidan av och något bakom förarsitsen.

Fästningens förarplats ger intryck av en kompakt innehållsrikedom. Flygplanet flyges av två förare av vilka chefpiloten sitter till vänster och andre piloten till höger. Sikten är för båda mycket god, däremot är utrymmet mindre gott i det att de skjut-



B-17 G vid en Air Service Commanddepå under förberedelserna för provflygning efter omändringsarbeten. Haktornet och den något modifierade nosen framgå tydligt av bilden.

bara fönstren lätt komma i beröring med förarnas »yttre» axlar även då de äro stängda. Med tanke på de klumpiga kläder besättningen bär kan man lätt inse att några timmars vistelse i förarsitsen blir ganska obekvämt.

På de båda styrelarna är monterade halvrattnar, som är försedda med en mikrofonströmbrytare i ena spetsen. Sidrodret styres från pedaler av hängande typ. Pedalernas rörelser överförs genom vridning av dessa rör till roderledningarna. Mitt emellan förarna finnes en pelare som uppstår bränslekrannar, strömbrytare för belysningen och landningsljusen samt tändsystemet. Dessutom finns här manövreringsorgan för landningsstället, klaffarna samt kylklaffarna. På baksidan av denna pelare är gasreglagen och blandningskontrollerna monterade, samt bakom och nedanför dessa manöverorganen för propelleromställningen. Samtliga dessa manöverorgan är försedda med speciella friktionslås. Trimrattarna för stabilisatorn och sidrodret är belägna vid pelarens fot till vänster resp på baksidan, medan kontrollbrädet för den automatiska piloten är placerad under manöverorganen för propelleromställningen. Mellan förarsitsarna och nedsänkta i golvet finns spakar till parkeringslås för höjd- och sidroder (vänster spak) samt för sporrhjulet (höger spak). Lösningen av skevningsroder sker medelst en pinne som låser fast ratten vid styrelaren.

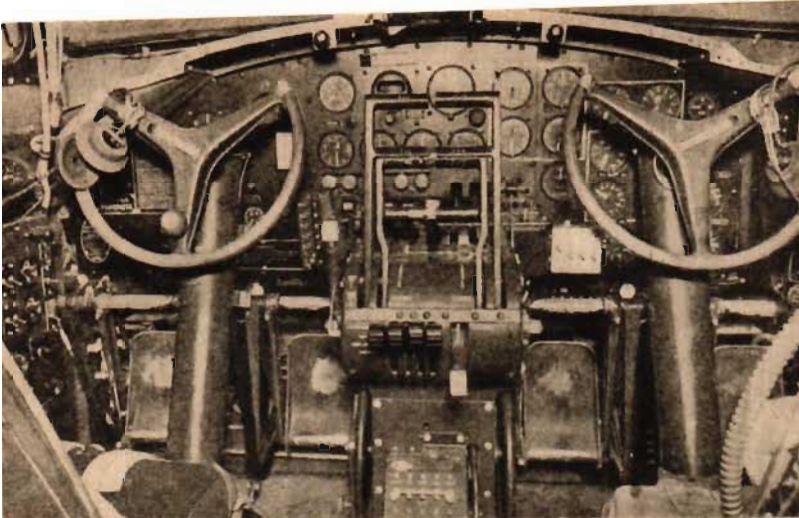
Instrumentutrustningen

Instrumentbrädan eller rättare — brädorna är välplanerade, men knappheten på instrument framför chefpiloten och trängseln på andre pilotens instrumentbräda verkar ganska egendomlig. Blindflygningsinstrumenteringen, vilken förutom de sex standardinstrumenten för blindflygning även innehåller utrustning för blindlandning är placerad mellan de båda förarna en smula åt vänster. Under instrumentpanelen finns de fyra handtagen för propellernas flöjning.

Framför chefpiloten sitter radiokompassen samt inställningen av girokompassen samt under dessa instrument vacuummanometern och syremanometern för båda förarna. Däremot har andra piloten på sin instrumentbräda samtliga motorinstrument, kompressormanometer, varvräknare, cylindertermometer, lufttermometer, manometer och termometer för olja, samt bränslemanometrar. Dessutom har han framför sig manöverorganen för luftfiltren i förgasaren (vilka används vid flyghöjder under 4 500 m) samt instrumentbelysningen, strömbrytarna för startmotorerna samt kontrollspakarna för mellankylaren och den motordrivna hydraulpumpen. Skulle denna bli skadad åligger det också reservföraren att sköta den hydrauliska handpumpen. I taket i spetsen av den V-formade vindrutans finnes en 8-dagarsklocka, en kompass av sfärisk typ samt manometern för avisningsanordningen. Bakom dessa och mitt i taket mellan förarna finns radions manövrerattar m m. Varje förarsits har ett starkt pansarskydd som sträcker sig från själva sitsen till i höjd med förarens huvud.

Transportabelt syrgassystem

Bakom förarsitsarna är monterade åtta stora syrehållare, tre på styrbordsidan och fem på babordsidan, samt ytterligare tio likadana behållare under golvet. Hela syreutrustningen består av fyra separata system, vilka normalt arbeta med ett tryck av 24,5 kg/cm². Varje system förser sin del av besättningen med



Förarkabinen i en B-17 E med fullständigt dubbelkommando. De fyra gasreglagen synes i mitten och under dem propelleromställningen.

syrgas och skada på endera under strid inverkar således icke på de övrigas funktion. Förutom detta centrala syresystem är varje medlem av besättningen utrustad med en liten transportabel syreflaska, vilken möjliggör för besättningen att förflytta sig i planet på stora höjder. Denna reservbehållare räcker under 2½ timme på en flyghöjd av 9000 m, och kan vid behov påfyllas från huvudsystemet. Flaskor av denna typ är monterade i kulsprutetornen.

Det övre kulsprutetornet är beläget bakom förarna och skytten här har behandlats en smula bättre i Fortress II än i de tidigare typerna. I dessa måste han stå i ett par stigbygglar vid manövreringen av tornet, men numera sitter han — mer eller mindre bekvämt — i en stoppad trapetsliknande anordning. De båda 12,7 mm kulsprutorna är monterade med stort avstånd sinsemellan och deras ammunition förvaras i 6 ammunitionslådor, 3 på varje sida under vapnen, och vridande sig med tornet. Vapnen och reflexsikterna rör sig likformigt med varandra och manövreringen och avfiringen sker medelst ett par »dödmansgrepp» liknande de tidigare beskrivna på haktornet. Ryggornet är monterat på en massiv ring och är fäst på två grova rör, som löpa samman på en vridbar platta i flygkroppens golv. På vardera av dessa stöd är monterade inställbara fotstöd för skytten.

Fästningens bombschakt uppvisar så stora skillnader från engelsk konstruktionspraxis man rimligtvis kan begära. Bomberna är upphängda horisontellt sida-vid-sida och sammanförda vertikalt i två rader på båda sidor om den trånga gången längs vilken man kan passera genom bombschaktet. Gången är monterad på översidan av en stabil balk av Warrentyp, vilken tjänar som anslutning mellan det främre och det bakre spantet i bombtrummet. På bombtrumets utsida finns kraftiga longerronger vilka tillsammans med nyssnämnda balk och de grova spanten bildar en styv central del av kroppen till vilken vingens främre och bakre balkfästen är fästade. Bombluckorna manövreras elektriskt. Varje lucka är försedd med en gängad hävarm som vrides av en reverserbar motor belägen under främre änden av gången. Till den bakre bärarmen överföres motorkraften genom böjliga axlar. Fördelningsventilerna för bränslet är monterade på bakre spantet i bombschaktet.

Radioutrustningen

Bakom bombtrummet ligger som ovan nämnts radioanläggningen med signalistens bord till vänster mot det framför liggande spantet. På hela väggutrymmet i denna del av planet är placerad den mångfaldiga och komplicerade utrustningen som behövs i våra dagar. I golvet är kamerachaktet beläget. Radiosignalistens bakre kulspruta är numera permanent monterad i en kardansk upphängning med en vilobelastad fjäder för de vertikala rörelserna. På tidigare typer löpte denna kulspruta på en räls och gjordes klar till aktion genom att man öppnade en dörr och drog fram vapnet. Detta arrangemang visade sig emellertid misslyckat till följd av de ofta svårartade förfrysningar som signalisten råkade ut för. Utan tvivel är den nu använda vapeninstallationen betydligt bekvämare och följaktligen har planet defensivstyrka ökat i motsvarande grad. Denna kulspruta har ett överraskande stort fält att beskjuta och matas med ammunition från en fåda placerad på högersidan av det bakre spantet.

En dörr med ett nätförsett fönster leder från radiokabinen till den stora bakre kabinen och omedelbart på andra sidan dörren sticker c:a en fjärdedel av det sfäriska buktornet upp genom golvet.

Det sfäriska kulsprutetornet

Buktornet är monterat hängande i ett stålör fäst i en i kroppens längdriktning gående lädbalk som i sin tur är fäst i två förstärkta spant. Detta rör är i sina ändar försett med konsoler för inspänningen. Tornets rotation åstadkommes medelst en inntandad ring monterad i golvet och tornets höjning och sänkning sker medelst tandade segment vinkelrätt mot denna ring.

Sidrodret är dukklätt.

Den främre och den bakre balken i stabilisatorn är av I-typ och på dessa är fästade spryglarna av pressad plåt. Beklädnaden är plåt, och framkanten är försedd med avisningsanordning.

Vingarna är utförda med bärande skal och skevrodrarna är tygklädda. Endast vänster skevroder är försett med trimroder och balansvikter. Både fram- och bakbalken är av Warrentyp och i balkarnas yttre ändar består fackverket av enkla trianglar. Spryglarna är av fackverkskonstruktion med triangulära fält utom i det område där bränsletankarna är belägna där en speciell konstruktion måste tillgripas för att bereda utrymme för tankarna. Av sådana finns tre i varje vinge. Vingspetsarna är avtagbara och avisningsanordningar finns i vingframkanterna samt mellan motorgondolerna.

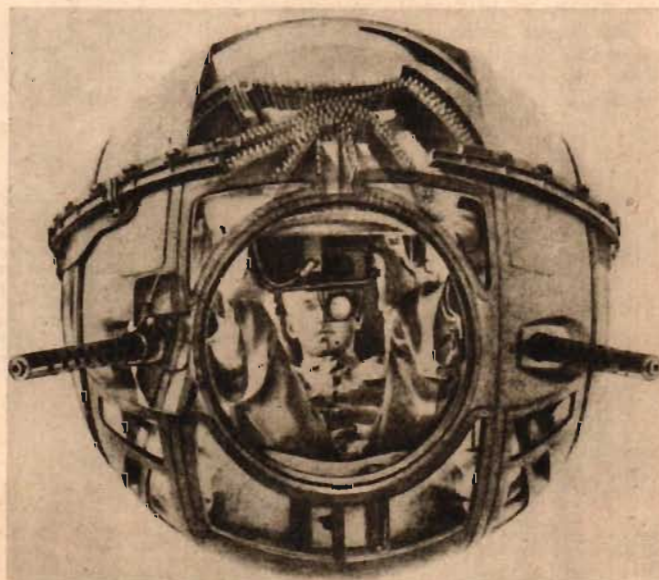
Dessa är uppbyggda i bärande skal och inrymma oljetankar för var sin 1000 hk monocylindrig Wrightmotor. Landningsstället som är helt fribärande infälles i de inre motorgondolerna och hjulen sticker fram något i infällt läge. I varje gondol finns också turbokompressorläggning för varje motor. Den schematiska skissen framhäver utmärkt planeringen av motorgondolerna.

Ursprungligen reglerades avgassystemet i varje motor av föraren och hölls i ett medelläge av en hydraulisk regulator. Detta system har nu efterträtt av den elektriska synkroniseringen varigenom alla motorernas kompressortryck kontrolleras, regleras och inställas av en enda väljare i förarrummet. Denna väljare är försedd med anordningar för justering av varje motor för att utjämna små variationer i varvtal och kompressortryck.

En kontrollenhet benämnd »Pressuretrol» påverkas av trycket i förgasarens insugningsledning, och variationerna i detta påverkar en potentiometer, vilken »under överinseende» av kompressorregulator styr motorn som reglerar avgasöppningen. Pressuretrols, regulatorer och omställningsmotorer är monterade i samtliga motorgondoler och det hela kontrolleras av väljarreglagen i förarhytten.

Detta system är otvivelaktigt ett stort steg framåt i strävan att i möjligaste mån avlasta föraren. Han väljer på normalt sätt driftsvarvtalet medelst att inställa propelleromställningen, men gasreglaget står på fullgas hela tiden och den motorn tillförda luftmängden bestäms av den enda »avstämningknappen». Och icke blott detta, varje motor får samtidigt lika stor och exakt avpassad luftmängd.

Flygande fästningen är nu efter nio års utveckling ett mycket bra militärplan, omtyckt av sina besättningar, härdigt och kapabelt att både ta emot och utdela hårda slag.



Skytten i det sfäriska tornet i skjutläge. Övan honom synes retexsiketen och ammunitionsmagasinet. Det mittersta partiet av tornet kan vridas i vertikallinnet medan kalotterna på båda sidoförblir orörliga.



Tack till trotjänare



Under högtidliga former fick den 1 juli marketentieföreståndarinnan fröken *Alfhild O. M. Johansson*, Östgöta flygflottilj, ur flottiljchefens hand emotta Kungl. Patriotiska Sällskapets medalj i guld av andra storleken för ej mindre än 20 års tjänst såsom marketentieföreståndarinna. Jubileet var sätillvida unikt som fröken Johansson alltsedan det första flygmarkententieriets tillkomst varit dess föreståndarinna. Sedan 1889 har hon varit anställd i det militära.

Högtidligheten inleddes med korum, till vilket flottiljens hela personal ställt upp. Därefter höll överste Beckhannmar ett anförande, vari han särskilt framhöll det glädjande i att i vår jäktade och rotlösa tid träffa en människa, som lugnt och plikt-troget är efter år utför sitt arbete på samma post.
Kem.



Luftikus

har varit på Alleberg och liksom alla andra travade han omkring och såg upp mot skyn för att följa de motorlösa flygmaskinerna. Härvid råkade han snava över en av dessa wires med vilka man drar upp flygplanen. I fallet slog han sig kanske illa och en segelflygaryngling sade i uppmuntrande ton:

— Ja, det gäller att se upp!
— Det var just det jag gjorde, gen-mätte Luftikus saktmodigt.

Glöm ej
att rösta!



Den 17 september stundar val till riksdagens andra kammare. Härnedan ger FLYG några tips om hur den inkallade kan rösta:

Inkallade kan rösta enligt följande tre metoder:

- 1 Alla gifta, vilkas hustrur äro röstberättigade, böra om möjligt rösta genom till hustrurna översända *äkta-make-försändelser*.
- 2 De, som icke kunna rösta genom äkta-make-försändelser, men äro säkra om att på valdagen kunna infinna sig vid någon fast postanstalt, skola använda sig av metoden *röstning på annan ort*.
- 3 De, som icke kunna begagna något av förut uppräknade sätt att rösta, böra rösta *före valdagen* på postanstalt.

Äkta-make-kvart tillhandahållas på landet av ordförande och ledamöter i valnämnd och kommunalnämnd och i stad genom magistratens eller valnämndens försorg, samt kunna av dem, som skola rösta på posten även erhållas där. *Valorganisationerna utlämna också sådana.*

Följande äga rätt att rösta före valdagen:

- 1 den, som med skäl kan antagas vara utom riket på valdagen,
- 2 den som utövar militärtjänst,
- 3 den som tillhör besättning eller annan personal på fartyg,
- 4 personal vid statens och enskilda järnvägar.



F 7 Segelflyg. Följande personal har fullgjort fordringarna för erhållande av segelflygcertifikat: Fanjunkare Öjvall; furirerna 8040 Wahlgren, 8024 Nilsson, 8041 Pettersson, 8046 Holm.

Segelflygdiplom C: Vpl ff, furiren 104 Wahlström; furirerna 8041 Pettersson, 8025 Grud, 8046 Holm, 8041 Forsmark; sergenterna Larsson och Lundblad; flarikarna Engzell och Edfeldt; furirerna 8022 Westrin, 172 Berglin; vpl ff 214 Hågeby och 656 Håck.

- 5 personal vid post-, tull- eller lotsverket.

Förutsättningen är för grupperna 2—5 att de till följd av sin tjänst icke kunna rösta på valdagen.

Närmare upplysningar kunna fås genom broschyrer på de olika förbanden.

Flygande fantasi

En mycket ung herre som lystrar till namnet *Lennart Nordenswan* har tillstått Ringsiktet en provkarta på förslag till divisionsmärken m m av vilka vi här återger ett usval. Vad säger herrar divisionschefer? Fantasien kan man inte klaga på...

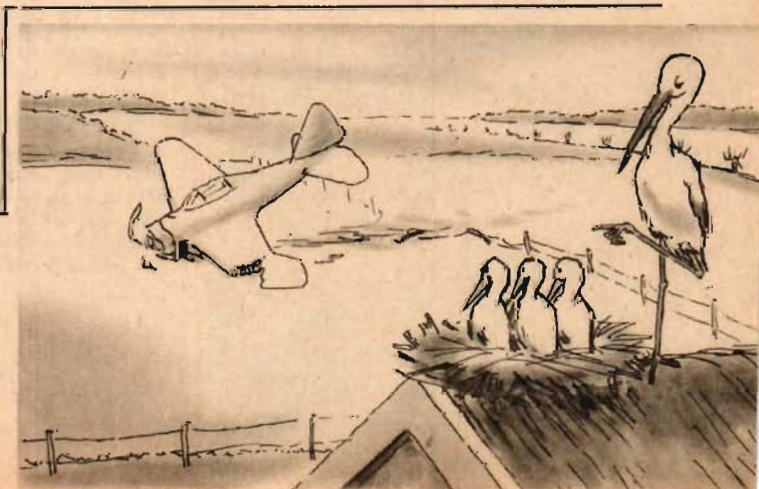
SPANINGSFLYG



JAKTFLYG



BOMBFLYG



Där ser Ni påjkar hur det går om man inte är försiktig!



BOGSERFÖRARNNA hade ett oerhört arbete — 28 starter per man en dag — men de tyckte att det bara var rolligt. I Moth'en hån ovan ses furir von Kræmer och framför fr. v. furir Berglin och fanjunkare Thunér. Bogsermek i bakgrunden.

ALLEBERG

Forts. fr. sid. 8.

inte, tyvärr. — En sak som jag vill påpeka särskilt är att en tävlande inte bör söka sig till samma moln som en annan om han ser att molnet är upptaget. Jag gick en dag miste om förstaplaceringen, genom att lämna ett fint fint moln av pur vänlighet därför att det kom ett annat plan som absolut skulle upp i det, ja, och därför att jag har hustru och fyra barn. — Jag tror säkert att vi få ordning på tävlingsreglerna snart!

Fi-1 får upprättelse

Under Allebergstävlingarna demonstrerades två segelplantyper, Fi-1 och »Moswey III». Flygarna var i allmänhet mycket nöjda med flygplanen.

Fi-1 i den nya versionen med ombyggd huv förekom i två exemplar och tävlingsflögs av Abelin och Jönsson. Men under omöjliga tävlingsdagar fick många av svenskt segelflygs spetsar provflyga dem. Detta hade till följd att Fi-1 fick full upprättelse. De flesta vet nog inte att det vilat en ganska mörk skugga över Fi-1 under försommaren men detta hade bara berott på att prototypen, som donerades av dir. Wicander till KSAK, inte var så bra som den borde. Det sadet t o m att den var mera svårflugen än en Olympia! Skug-

JÄMFÖRELSE FI-1 — MOSWEY

gan vek inför det beröm kärnan fick efter provflygningarna av den nya versionen, som bl a har ny huv och delvis stöstånger i styrningen av roden. Detta är Fi-1 värd och FLYG gratulerar!

»Moswey III» provflögs också av många elitflygare och fick mycket beröm för sitt uppförande så snart den kopplat loss från bogserplanet. Under släpet var planet emellertid mycket obehagligt på grund av alltför utpräglad roderkänslighet. Det såg illa ut t o m när Bengt Olow startade! Planet vinglade våldsamt...

Det är emellertid endast lätt botade barnsjukdomar som vidlädger typen och Wulf & Co har redan fått ändringsorder från fabriken i Schweiz, där man upptäckt samma fel. Det är felbalanserade sid- och skevroder som förorsakar böljegången i starten. Man behöver bara minska på balanserna — sedan OK! Ett underbarare segelplan i termik finns inte, tyckte chefsinstruktören, löjtnant J. G. Karlsson, när han hade landat och efter urstigningen började gnugga händerna! Och konkurrenten dir. Sölve Skerfving, chef för AB Flygplan, konstaterade att »det här är det enda segelplan jag vill ha som jag inte själv importerat». Ärligt sagt av en hedersman!



»RHÖN-UVEN» Rolf Bergwik (t. v.) studerar »Moswey III» tillsammans med importören dir. Kurt Wulf och ägaren flygningen Jör Bengt Wassgren.

Supé, tack och farväl

Kl 16 avblästes tävlingarna och på kvällen samlades deltagare och funktionärer till en supé på Stora Hotellet i Falköping. Därvid riktade överste Enell ett varmt

EN NY HUV har Fi-1 försatts med, som synes t. v. Bättre flygegenskaper m. m. har blivit resultatet. Framför vingen ses fr. h. disponent Sundblad, ing. Abelin, dir. Skerfving och en svägerska till den förstnämnde.

SILFVER-C-BERG försöker överste K. J. A. Silfverberg, souschef i flygstaben, att få rätt att kalla sig genom att ta sitt silver-C. Här t. h. ses han klar för start på Alleberg i en Weihe medan kapten Lennart Bunke assisterar vid huvet. Tyvärr dog termiken...

tack till flygvapnet för dess bistånd. Utan flygvapnets medverkan skulle KSAK ej kunnat anordna årets stora tävlingar på Alleberg. Samtidigt överlämnade översten till tävlingsledaren, major C. O. Hugosson, KSAK:s förtjänstplakett i guld. Överste Enell påminde om att »C. O.» för fem år sedan för första gången provflög på Alleberg i segelplan tillsammans med kapten Ahblom. Dessutom tackade översten bogserpiloterna, som frivilligt ställt sig till förfogande, samt likaledes bl a Falköpings lottakar, som skött utspisningen, och Falköpings Röda kors-kår, som haft en hel del småkavanker att plästra om. Chefslottan, fru Westrup, fick KSAK:s bronsplakett. Till slut uttryckte överste Enell förhoppningen att man nästa år skulle kunna anordna officiella mästerskap i segelflyg — och kanske nordiska mästerskap 1945...

Belöningarna

Vid prisutdelningen, som förrättades av överste Enell och överste Silfverberg, fick segrarna och deras efterföljare följande belöningar:

Klass II: 1) löjtnant Olow, F 5, Fylgias hederspris (en kristallvas), KSAK:s segelflygpokal och KSAK:s nya guldplakett; 2) fanjunkare Magnusson, F 1, SAAB:s hederspris och silverplakett; 3) löjtnant Flodén, F 9, ryttmästare Gyllensvaans hederspris och bronsplakett; 4) kapten Ahblom, KSAK, Gislaveds hederspris och bronsplakett; 5) löjtnant Swenson, F 7, Svensk Flygtidnings hederspris och bronsplakett; 6) löjtnant Rissler, F 4, Svenska Dagbladets hederspris.

Klass I: 1) Västerås FK, Nordiska Armaturfabr. hederspris (en instrumentbräda), luftfartsinspektörens vandringspris och guldplakett till varje man i laget; 2) F 8 Motormandins hederspris och silverplaketter; 3) F 16, Gislaveds hederspris och bronsplaketter; 4) F 1, Aftontidningens hederspris och bronsplaketter; 5) Stockholms SFK:s lag 1, Okänds hederspris och bronsplaketter; 6) Aerokl. i Göteborg, lag II, Svenska Dagbladets hederspris.

Guld-C-flygaren hyllas

Olow och Västerås flygklubb blev givetvis vederbörligen hyllade med stormande applåder. Men det är i alla fall tämligen säkert att den som fick de mesta applåderna var Stig Fägerblad, när han gick fram för att ta emot ett guld-C-märke för





TRE STRÄCKSEGRARE I KLASS II ses på de tre bilderna här ovan och t. h. På bilden längst t. v. löjtnant Rissler, F 4, som vann dagstävlingen Alleberg—Sätenäs onsdagen den 26/7 i besvärligt väder. Han pratar på bilden med dr. Sölve Skerfving. Längst bort t. h. kapten Cies Smith. — På bilden i mitten gör sig löjtnant Flodén, F 9, klar för start. Han vann hastighetstävlingen till Jönköping söndagen den 23 juli med 46 min. 37 sek. — På bilden längst t. h. ses fänrik Werner, F 3, vilken vann flygningen till Eds kyrka lördagen den 29 juli genom att ha bästa höjdvinsten — 4.778 m. — av dem som kom fram till målet 50 km. norr om Alleberg.

overallen som hedersbevisning för att han erövat det första svenska guld-C:et. Märket hade i hemlighet broderats av kontoristen i KSAK, glidflygerskan Lillebil Boman. Och Stig, som varit mycket allvarlig de senaste dagarna, sken upp inför de överväldigande applåderarna, det bästa sympatibevis för en oerhört populär Allebergschef.

Överste Silfverberg tackade för maten på uppdrag av chefen för flygvapnet. Han framhöll att det var av stort värde för flygvapnet att segelflygtävlingarna kommit till stånd och tackade de civila deltagarna för gott kamratskap samt flygvapnets deltagande personal för väl utfört arbete. Det svenska segelflygets resurser är små men trots detta är vi på väg att bli en segelflygande nation och när nu tävling även i klass II kunnat anordnas har vi tagit ett jättekliv framåt. Till sist utbringade överste Silfverberg ett fyrfaldigt leve för det svenska segelflyget.

Därefter höll fanjunkare Bergman talet till kvinnan på klingande vers och den danske överstelöjtnanten Örum hälsade från Danmarks segelflygare med en förhoppning att de snart skulle kunna räkna varandra händerna och börja ett givande samarbete. Sedan blev det dans till musik av segelflygarnas egen orkester.

P. M.

KRING ÄLLEBERG 1944

Sveafilm var i farten under hela tävlings-tiden med upptagningar till den nya segelflygfilmen »Örnungar». Regissör Ivar Johansson gjorde sig mycket populär på berget som en klämmig och rättfram hedersman. »Babs» och Lasse Dahlqvist beundrades vederbörligen, särskilt en kväll med lägerbål i Guldgrävardalen, då Lasses friska segelflygvisa sjöngs. Men tyvärr stämde det dällga vädret ner humöret på skådespelarna ibland. Näja, filmare liksom segelflygare är vana att vänta...

Så snart dagens mål hade bestämts utgick från Alleberg en kontrollantbil. Därvid hade KSAK god hjälp av bokhandlare Sörlin från Norrköping, som frivilligt och gratis ställde sig och sitt fordon till förfogande. Dessutom tog tävlingsledningen stickprov i klass I med »flygandes» kontrollanter, som plötsligt uppenbarade sig när något lag var på väg för att hämta en som uteländat. Inget fusk upptäcktes emellertid.

En dag med nordlig vind och dålig termik tvingades 3 st. Welhe ned på särskilt usla »fält». Flygplanen skadades, löjtnant Neijls (F 2) och fänrik Magnussons (F 21) så svårt att de ej hunno repareras under tävlings-tiden. Föglarblad kunde emellertid fortsätta sedan hans medhjälpare med expressfart lagat planet. — I klass I råkade fanjunkare Hällstedt, F 4, ut för ett missöde, som hindrade honom att fortsätta kampen. Trots detta kom F 4-laget på trettonde plats i slutprotokollet!

Det var ca 250 personer — tävlande, medhjälpare och funktionärer — som under segel-

DEN SKICKLIGE Allebergsmeteorologen Gerhard Örne ses på bilden t. h. mäta höjdvinden i en teodolit.

TÄVLINGSOMRADET anges på kartan t. v. Rödstreckat område för sträckflygning.

flygtävlingarna vimlade på berget och Sikagårdsfältet. Utspisningen skedde på berget i restaurangen, lektionssalen och två stora tält samt på Sikagårdsfältet i ett tält.

Den mest ansträngde lagledaren var civilingenjör Lennart Svedberg, som hade de fyra Stockholmslagen i elden. Han vistades mest på berget och uppmuntrade de tre Babylagen och såg till att allt gick som smort.

Uteländningarna skedde ibland på sådesåkrar, varvid en del markägare begärde synnerligen väl betalt för skadorna. En av de odalmän som fick flygbesök ville ha 100 kr. men gick efter påtryckningar ner till 25 kr. för skador på en rågäcker. På kvittot kom emellertid att stå »rågöcker»...

För segraren Bengt Olow var tävlingarna en ren förlust — på kr. 10:75. Han hade nämligen satt upp denna summa i ett vad att »Ceson» Bergman skulle vinna. Nej, det blev endast kr. 10:65, ty en av de sista dagarna kom 10 öre i ett brev från förra flygmekanikern på Rulltofta, Hedvig Nordwall — »här har du till putsmedel — hon hade hört red. Yngve Narvris ypperliga radioeko och läst i FLYG att Olow endast talade om putsning när han före tävlingarna lämnat in pokalen till KSAK...





YNGVE NORRVI, Aeroklubbens utmärkte Informationschef, som var utmärkt Allebergs-speaker och gav svenska folket upplyftande termikglimtar i radio.

Resultaten i årets Allebergstävlingar måste med hänsyn till det mindre goda vädret anses som tillfredsställande. Särskilt gäller detta klass II men även inom klass I bör enstaka prestationer ihågkommas.

Vad som däremot kan kritiseras är de tävlingsbestämmelser som utarbetats för klass I. Här nedan vill jag framlägga mina högst privata funderingar i detta ämne och även försöka lägga fram ett förslag till nya tävlingsbestämmelser, avsedda för nästa års tävling i klass I.

ALLEBERGSREGLERNA

Av GUNNAR KARLBOM

1. Vid 1943 års tävling bestämdes dagens mål av tävlingsledningen; i år fick varje tävlande själv bestämma målet. Den senare idén är utan tvivel god men förutsätter betydligt större meteorologiskt vetande och mer segelflygerfarenhet hos den tävlande än vad denna klass förmår. Man får inte glömma att just klass I rymmer »nybörjare» och målbestämningen för dessa del urartar i rena gissningen. En blick i årets tävlingsstartprotokoll under »angivet mål» och uppnått mål» ger klart bevis för riktigheten i mitt påstående. Någon invänder kanske att detta beror på det nyckfulla vädret men även vid bättre väder är det inte säkert att resultatet blir mycket bättre. Därför torde förra årets bestämmelse bli mer rättvis än årets.

Förslag: Dagens mål bestämmas av tävlingsledningen.

2. 1943 erhöll den som nådde angivet mål 100 poäng oberoende av distansens längd; i år erhöles poäng = antalet flugna kilometer projicerade på färdlinjen. Den senare bestämmelsen är utan tvivel den rättvisaste: en dubbelt så lång flygning bör ge dubbelt så hög poäng.

Förslag: Flugan sträcka, projicerad på ideala färdlinjen ger poäng = antal kilometer.

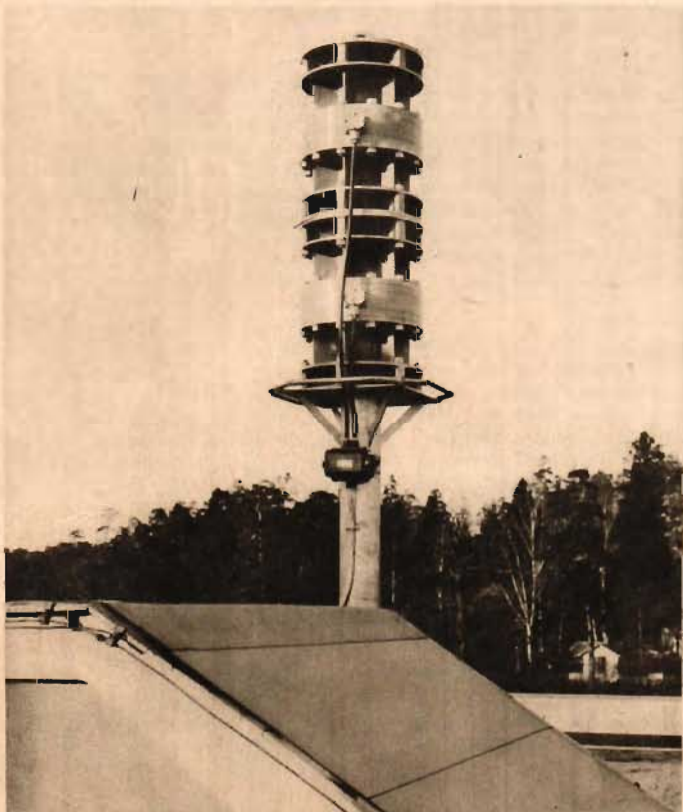
3. Landning på angivet mål gav förra året under första dagarna 25 poäng extra

men nedsattes till 10 poäng, enär 25 ansågs för kraftigt. Eftersom flygning till uppnått mål då alltid gav 100 poäng betyder detta att 25 % tillägg ansågs för högt och därför sänktes till 10 %. I år hade det höjts till 50 % och det skulle vara intressant att få veta anledningen till denna ned- och uppgång. Om vi drar de yttersta konsekvenserna av årets bestämmelser och antar att en tävlande valt ett mål på 150 km avstånd får han $150 + 75 = 225$ poäng, om han når fram; kommer han 1 km från målet får han 149. Den stora skillnaden i poäng motsvarar ej alls den lilla skillnaden i prestation, en sak som upptäcktes redan 1943. En »pricklandning» skall givetvis belönas, men tillägget i poäng skall inte vara av den storleksordning som i år använts.

Förslag: Landning på angivet mål ger 10 poängs tillägg.

4. 1943 var sträckflygningen kombinerad med höjdflygning alla dagar och sista dagen var ren höjdflygning. I år hade höjdflygningsmomentet tagits bort och endast sista dagen — i likhet med förra året — idkades höjdflygning. Tursamt nog ha båda åren gett gott väder sista dagen och goda resultat ha nåtts, särskilt i år. Eftersom höjdflygningen endast bedrivs en dag får man dock räkna med att under kommande år dåligt

(Forts. på sid. 33.)



- FLYGLARM -

AGA elektriska membransirener

Inga rörliga delar. — Ingen smörjning. — Ljudet uppnår omedelbart sin fulla styrka. — Distinkta, kraftiga signaler. — Fjärrmanövrering genom vanlig telefonledning.

Lämpliga för städer, köpingar och andra tät bebyggda samhällen samt industrialanläggningar och flygplatser.



GASACCUMULATOR

STOCKHOLM - LIDINGÖ

BOEING F 17 - 14 PASSAGERARE

Forts. fr. sid. 7.

denna lucka ligger ett lastgolv, som kan ta 3 ton fördelad last. Den högra bombluckan öppnas och stänges för hand och golvet ovanför den är arrangerat som en hiss för 2 ton och kan sänkas ner till marken och hissas upp elektriskt med hjälp av kablar och kabeltrumma. Några bombupphängningsanordningar finns naturligtvis inte kvar men »kattgången» i mitten finns där och på vänstra sidan är även yttre bombställsfästet borttaget för att ge mera lastutrymme. Det fasta golvet fyller samma konstruktiva funktion som det borttagna bombstället. Det effektiva utrymmet i huvudlastrummet är c:a 5,2 m³.

Passageraravdelningen

Den ursprungliga »fästningens» radiohytt är ombyggd till en passagerarkabin för sex personer, sittande tre och tre med ryggar mot flygkroppens sidor. Mellan de olika sätena finns stöd, starka nog att ta upp påkänningarna till och med vid en kraschlandning, även om den långsgående bromskraften skulle uppgå till 10 g. Golvet är sänkt, så att utrymmet i axelhöjd är fullt tillfredställande. Pumparna till propellrarnas avisningsvätska finns kvar på sin gamla plats och ett lådskydd är uppbyggt runt dem och tjänstgör samtidigt som trappsteg till lastrummet. En dörr leder dit in. Syrgasbehållarna i denna avdelning är borttagna. I taket finns en nödutgång och i utrymmet över lastrummet, bakom facken för gummibåtarna, finns en stega till denna nödutgång.

Två nya fönster ha tagits upp, så att det finns fyra fönster över de sex passagerarnas huvuden. Även om dessa fönster ligger över vingen har man därigenom en härlig utsikt över den underliggande terrängen, såvida man inte går i substratosfären eller över molnen förstås.

I det bakre passagerarutrymmet finns stolar — av den vanliga Douglas- eller Lockheedtypen — utmed flygkroppens sidor; fem på vänstra sidan och tre på den högra. Stolarna är placerade på »hyllor» för att komma i den vidaste kroppssektionen. Bakom sista stolen på höger sida finns hängare för ytterkläder. I bakre delen av passagerarutrymmet finns ett toaletterum och dessutom plats för ytterkläder och paket.

Varje stol har sitt fönster och det finns också ett fönster i toaletterummet. I väggen mellan toaletterummet och flygkroppens stjärtparti finns en dörr, som leder till stjärtrummet. Högra kulsprutelukkan i flygkroppen är borttagen och öppningen täckt, under det att vänstra kulsprutelukkan förvandlats till nödutgång.

Utrymmet i toaletterummet tillåter inte att sporrhjulet dras in, eftersom sporrhjulets indragningsmekanism kommer in i toaletterummet genom en särskild lucka strax ovanför toalettstolen. Manöverorganen för det indragbara sporrhjulet är dock bibehållna men är endast avsedda att användas i nödfall.

Ingångsdörren till kabinen är gjord något högre än tidigare och dörren mellan främre och bakre passagerarkabinen är borttagen.

Stjärtrummet

Stjärtrummet är oförändrat. Den militära utrustningen är naturligtvis borttagen men ingången och fönstren finns kvar. Stjärtrummet kan användas som lastutrymme endast i den mån tyngd-



Så här uppifrån—snett bakifrån ser den ombyggda »fästningen» en smula kuffisk ut. Lägga märke till akterskyttens plats, som finns kvar ehuru utan kulsprutor. En härlig fast litet slängig utsiktsplats. Infällt synes ena bombluckan nedfälld och hissen, som tar upp lasten i f. d. bombchaktet.

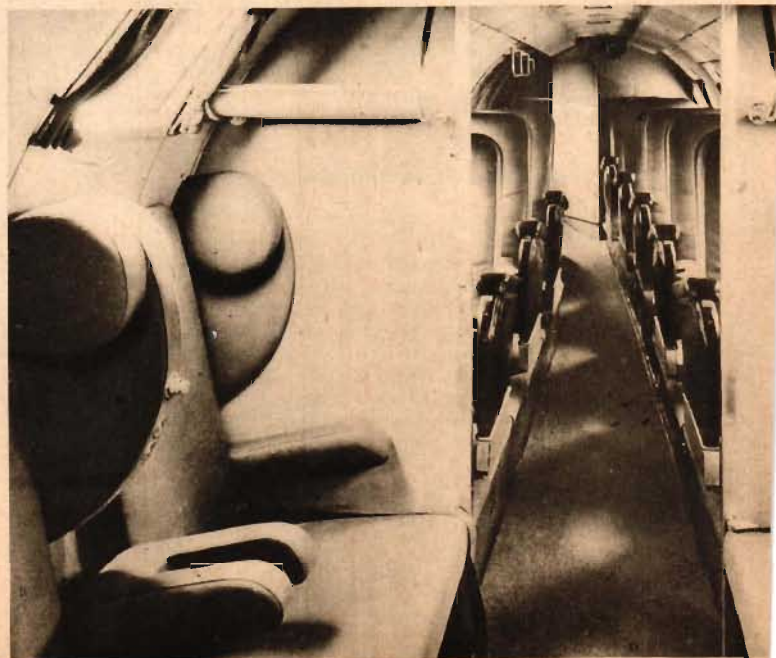
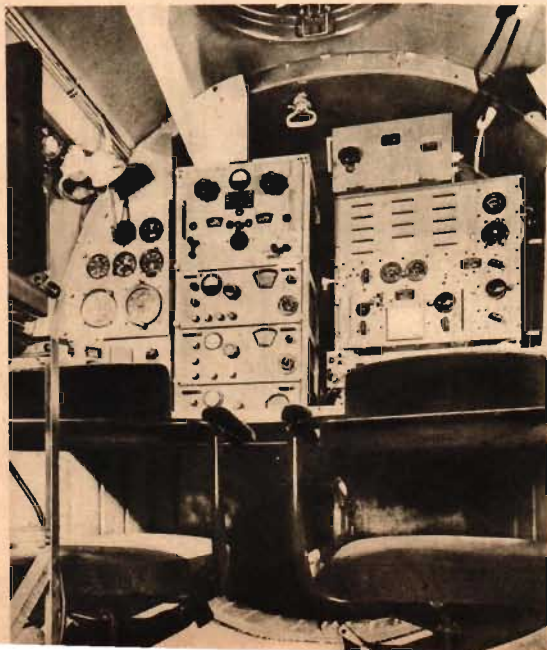
punktsläget tillåter det. I sådant fall måste man dock vara säker på att lasten inte kommer i kontakt med roderlinorna, som här ligger bara.

Elektriska installationer

Den elektriska installationen är fullständigt förnyad, eftersom luftfartsmyndigheten inte tillåter oskyddade kablar, vilka användas i militära flygplan. Ledningarna är samlade i huvudrör och förgrenade i rörliga metallhylsor. En del av fördelningsdosorna och de flesta anslutningsdosorna är ombyggda.

T. v. radioavdelningen med den nya ABA-utrustningen t. v. och den ursprungliga amerikanska t. h.

T. h. passagerarutrymmet sett framifrån. Närmast kameran en passageraravdelning för 6 personer (f. d. radiosignallistens plats) och därbakom plats för 5 + 3 personer i bekväma stolar. Dörren längst bak leder till toaletten.



GOTLAND HAR TERMIK

Forts. fr. sid. 9.

Kantor och A-diplomat

Så kan Gotlands segelflygare känna sig nöjda med KSAK:s undersökning. Det är också verkligen roligt att entusiasterna i Gotlands flygklubb får en sådan uppmuntran. Klubbens ordförande, ingenjör P. M. Bengtson, gick de sista dagarna av veckan omkring och sken som en sol och detsamma gjorde grupphöfen Ake Larsson. Den förre är 47 år och har tagit A-diplom, medan den senare har erövat C-diplom och är på god väg med S-certifikatet. En annan senior är 48-åriga A-diplomaten J. V. Sundahl, kantor och folkskollärare i Hejde, 3 mil från Visby. Han har cyklat åttio mil för att få glidflyga — och kan man läsa rätt i hans väderbitna ansikte blir det mer cykling för B- och C-diplomet. Sundahl är en företagsam man, som hoppat fallskärm (från torn) i Ryssland och i övrigt rest omkring lite varstans på jordklotet. Och som alla riktiga segelflygare är han också sångare — han var bl a med i Delawarekören till USA.

Vad är det då som gör att Gotland har så god termik?

— Jo, säger Fägerblad, det beror först och främst på öns kalkgrund. Det finns en massa myrar på Gotland och det finns sommartid fullständigt uttorkade ställen där kalken går i dagen som sprucket slamlager. Där steker solen på och man får en perfekt »termikugn». Jag förmodar att det är dessa »kalkmyrar» som skapar den pålitliga termiken. Uppvindarnas styrka ser också ut att vara större på Gotland än på fastlandet, i medeltal 3—4 m/sek mot fastlandets 2—3.

FLYG:s utsände lyckades pumpa löjtnant Karlsson på en hemlighet — han hade tänkt attackera svenska höjdrrekordet. En av dagarna skulle detta ha lyckats — ty molnen tornade upp sig till oanade höj-

der — men tyvärr var expeditionen för tillfället sysselsatt med andra angelägenheter. Näja, det går flera båtar till Gotland!

Hanget ännu ovisst

Klubben hade hyst en del förhoppningar om goda hangmöjligheter. Eftersom det ej var hangvind någon enda dag kunde man emellertid inte få någon riktig uppfattning om hur hanget vid Brissund norr om Visby var beskaffat. På fredagen försökte löjtnant Karlsson hänga kvar där med klubbens Baby men vinden avvek 45 grader från idealet och efter några »sljefar» måste han landa på en åker vid stranden. Men även om hanget inte bjuder till fest måste gotlänningarna vara storbelåtna — den bästa dansen för en segelflygare bjuder termiken upp till!

Sammanfattning

Om man sammanfattar erfarenheterna från segelflygundersökningarna på Gotland — vilkas resultat var en överraskning för expeditionsdeltagarna — kommer man fram till detta:

Gotland har utmärkt termik innanför kustbandet — Visby flygplats är således missgynnad i det fallet även om termik förekommer där också ibland. Månaderna juli och augusti i första hand och i andra hand september samt därefter juni är lämpliga för en »termikskola» enligt chefinstruktörens förslag. Hangskolning däremot bör undvikas dels på grund av att vinden så sällan är den rätta (nordvästlig för Brissundshaget), dels på grund av ej helt idealiska landningsförhållanden framför hanget.

En högre segelflygskola i Romaterrängen! Vilket framtidsperspektiv för Gotlands flygklubb! Den segelflygare som vill semestra på Gotland och flyga samtidigt bör därmed kunna få sin idealsemester. Det är inte långt från Roma till vilken badplats vid kusten som helst!

Efterskörd i nästa nummer. P. M.

HÄRDARE TAG

Forts. fr. sid. 14.

Marinspanarna kontra fjärrspanarna F 2—F 11

I en grandios semifinalmatch på idylliska Djursholms idrottsplats detroniserades fjolårsmästarna F 2 av Nyköpings segerinspirerade elva, som, (trots att »poj-karna från Näset» (= Hägernäs) ledde med 1—0, 2—1, 3—2 — det sistnämnda resultatet 17 min före full tid) i en fartfylld spurt lyckades kvittera — 3—3 på srtaff — och besegra F 2 med 5—3 (4—3 på självmål). Spelet var matchen igenom spännande och kunde lika väl ha resulterat i samma resultat till F 2; fjärrspanarna hade större utdelning på sina målskott — plus en framgångsrikt opererande innertrio och svärforcerad vänsterback. F 2:s hejarklack gratulerade segrarna med ett klämnigt »sa, sa, sa, bra, bra, bra, F-elva!» åtföljt av »Bunken kommer, bunknen går; nästa år är bunknen vår!»

Det drar ihop sig till en nervpirrende batalj i Nyköping mellan F 11 och F 3, vars spanarcorps tydligen skött spaningen av F 9:s slagkraft så ypperligt, att smått favoritbetonade Götet — F 9 — vingklippes med hela 6—1 i den andra semifinalmatchen. Överraskande har alltså bomb- och jakt detroniserats av spaningsflottiljerna. Finns det manne någon förklaring härtill?

Finalmatch i SMI-turneringen inom Stockholmsdistriktet F2—S1

I S M I-turneringen mötte F 2 sitt andra öde i form av Signalregementet, som i en hektisk finalmatch på Hjorthagens såphala plan utmanövrerade det reservbetonade flyglaget med 6—1 (2 självmål på hal-kans konto).

S 1 erhöll S M I:s silversköld och medaljer, F 2 mottog Lv 3:s silverplakett och silvermedaljer för sin 2:a plats.

En hel del ny utrustning är dessutom inbyggd, som t ex takbelysning och läslampor i kabinen, ringleddning till steward, ledningar för den nya radioutrustningen m m.

Isolering

Hela flygkroppen är isolerad med filt med undantag för noslastrummet och stjärtrummet. Passagerarkabinen är dessutom ytterligare isolerad genom icke brännbar acetatcellulosa, kallad »isoflex». Den isolerande filten är impregnerad med eldbeständigt preparat och glöder inte efter, om den utsätts för öppen eld. Insidan av passagerar- och besättningsrummen är täckt av duk och läder och lastrummen av hårdgjord wallboard och kanfas. Golven är av aluminiumplåt och toalettrummens innerväggar av träfanér.

Uppvärmning och ventilation

Det ursprungliga värmesystemet har fördubblats och garanterar nu, att hela flygplanet kan uppvärmas till rumstemperatur under vilka förhållanden som helst. Eventuellt cirkuleras en del av kabinluften än en gång med hjälp av en elektrisk fläkt för att undvika alltför hög inströmningstemperatur på ventilationsluften, när yttertemperaturen är mycket låg.

Den uppvärmda luften strömmar in i den främre passagerarkabinen genom ventiler i de långsgående sätenas vertikala väggar och i bakre kabinen genom »stolhyllornas» vertikala väggar. Den dras ut genom den kanal, som bildas av bakre kabinens »hyllor» och främre kabinens säten och efter att ha pas-

serat lastrummet blåses den ut genom evakueringsmyningar i lastrummets ytterväggar, varigenom också lastrummet hålles varmt.

Kall frisk luft tillföres genom särskilda ventiler, en för varje passagerare, vilka kan öppnas eller stängas individuellt och under hand regleras så att de ger den friskluftmängd som önskas. Riktningen på friskluftströmmen kart till en viss gräns ändras efter varje passagerares önskan.

Syrgasset

Beträffande syrgasset är avsikten att använda 11 av de lågtrycksbehållare för syrgas som ursprungligen fanns, 7 stycken instuvade under förarrummet, 2 stycken under det fasta vänstra golvet i huvudlastrummet och 2 stycken i stjärten bakom toalettrummet. Besättningen använder den ursprungliga syrgasportioneraren och de ursprungliga syrgasmaskerna men för passagerarna blir det en ny installation med 22 anslutningspunkter för syrgasmasker av en annan typ och två centrala regulatorer, som skötas av färdmekanikern. Detta system är utvecklat av ABA.

Lastkapacitet

Den civila versionen av »flygande fästningen» får normalt 4 mans besättning och tar 14 passagerare samt 3 ton last, bagage och post utom bränsle och olja för en flygsträcka av 1 800 km. Flygvikten blir då c:a 25,7 ton. Den maximalt tillåtna lasten i flygkroppen — passagerare och last — är omkring 5 ton.

G. K.

ELITFLYGNING I GÖTEBORG

Söndagen den 2 juli 1944 invaderade en Södel modellflygare från Aeroklubben i Göteborg Torslanda flygfält för att trimma för SM och för att eventuellt göra en stöt på det nya elitmärket. Vädret var ganska bra men det är ej lätt att vara modellflygare i Göteborg. Det enda ordentliga fält, som är tillgängligt, ligger 1,5 mil från staden och är som sagt Torslanda flygplats. 3 å 4 gånger om året visar sig termik där (till segelflygarnas grämselse) och den är sällan jämn på grund av att startbanorna, vattnet och kullarna omkring alltid gör luften orolig.

Emellertid svalnade startbanorna vid 4-tiden och en någorlunda jämn termik uppstod. Den första att göra en stöt på elitmärket var Assar Olsson, ganska nybliven guldflygare, som kommer, som fick en start på något över 8 minuter. Sedan följde en start av den lugne Leif Pettersson på över 24 minuter i S 3. Han sprang efter modellen nära 6 kilometer och kom tillbaka mera död än levande, men genomförde i alla fall senare sina flygningar för elit. Termiken började dock snart sina och Assar Olsson och klubbledaren Börje Börjesson gjorde nu 2 starter i S 1 på vardera något över 4 minuter. Assar Olsson genomförde provet och Börjesson gav sig inte utan gjorde en start till, där »kärnan» emellertid gick i stall och försvann i det höga gräset. Den återfanns inte förrän vid 9-tiden, våt av dagg, men avtorkades och drogs upp på nytt. Termiken hade nu alldeles försvunnit men tiden blev trots det 4,47 min, vilket ger en försmak om S 1-tider till SM. B. B.

FLYGVAPNETS B18

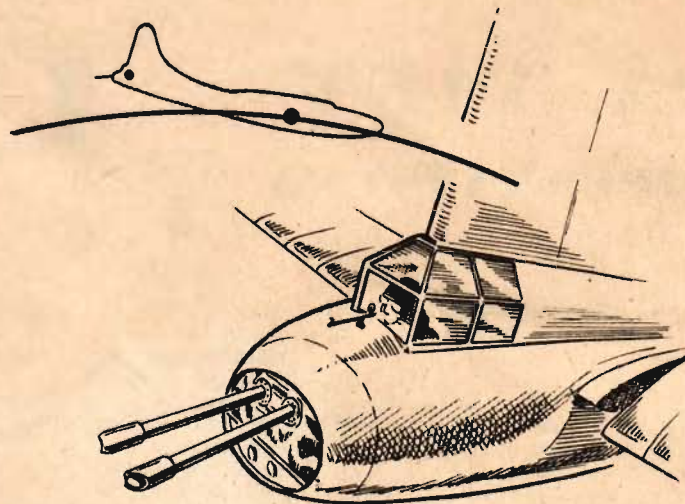


Modellbyggsats 4:— + porto.

WENTZELS

Apelbergsgatan 48
STOCKHOLM

VISSTE NI DET ... ?



Flygplanets tyngdpunkt ligger som regel någonstans i flygkroppen — över eller under vingarna. Har man anlag för luftsjuka är det alltid förmånligt att sitta så nära tyngdpunkten som möjligt. Ju längre bort från tyngdpunkten en person sitter, desto mera får han känna av förarens — speciellt i krigsflygplan — häftiga manövrer. — Ägna en tanke åt aktre skytten i en »flygande fästning» någon gång — han har det inte för lätt. VISSTE NI DET?

INVASIONSGLIDFLYGGET

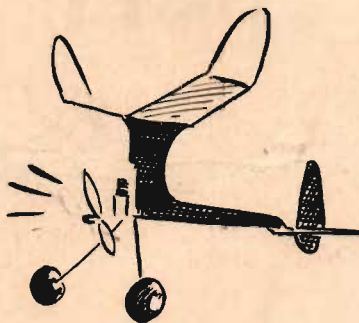
De lastglidplan, som huvudsakligen användes i invasionen, var som redan omtalats Airspeed »Horsa», General Aircraft »Hamilcar» och Waco CG-4A, vilken senare kallas »Haig» i USA och »Hadrian» i England. De motorflygplan, som användes för bogsering, var Armstrong-Whitworth »Whitley» och »Albemarle», Avro »Lancaster», Short »Stirling», Handley-Page »Halifax», Vickers-Armstrong »Wellington», Douglas C-47 »Skytrain» och Lockheed C-56 »Loadstar». Det största glidplanet — »Hamilcar» — är så stort att det måste bogseras av ett 4-motorigt bombplan. Douglas C-47 har bogserat 2 st CG-4A i taget. För snabb urlastning har man olika metoder. På Waco CG-4A och »Horsa II» är nosen försedd med gångjärn, så att den kan fällas upp omedelbart efter landningen. På »Horsa I» gjordes omedelbart före invasionen den radikala förändringen, att bakkroppen gjordes lös-tagbar. Flygkroppen delas alltså strax bakom vingens bakkant, varigenom urlastningen går snabbare och planet dessutom blir lättare att parkera. Förändringen har gjorts på basis av krigserfarenheterna från

Sicilien och Italien. Flygfoto-frafer av på så sätt isärtagna »Horsa»-plan publicerades omedelbart efter invasionen i tyska pressen som »mängder av sönderskjutna allierade lastglidplan». »Horsa» tar 25 fullt utrustade soldater eller 6 man och en »jeep» eller 7 man och en 37 mm pvkanon. Fallskärms-trupper ha burits av specialinredda »Albemarle», »Halifax» och »Stirling».

Rolls-Royce »Griffon»

Maxeffekten på den nya Rolls-Royce »Griffon»-motorn, som bl a användes i »Spitfire XII», har nyligen av flygmotorkonstruktören Fedden uppgivits till endast 1750 hk mot tidigare nämnda 2000. INTERAVIA antar dock, att man med 2-stegs 2-växlad kompressor skall kunna öka effekten till över 2000 hk. I samband därmed uppger tidskriften, att effekten på Rolls-Royce »Merlin 61 och 68» (den senare Packard-byggt) är 1520 hk. En ännu senare »Merlin»-typen har en maxeffekt på 1650 hk.

PÅ VI FT I DIPLOMATSTA'N



Kriget har, för Agaton liksom för så många andra, lagt kraftigt band på modellflyget.

Tack vare en mot modellflyget välvilligt inställd person, som hittat på en aldeles förträfflig dieselmotor, kan Agaton dock trots kriget så smått börja lufta sina dammiga modeller igen...

En vacker afton vandrade han ut på gårdet med sin FLYG-44-modell, för att göra naturen osäker för älskogsvandrarerna. Han var på sedvanligt gott humör och lyckades få igång motorn med alla fingrarna i behåll. Flugan Oscar, som även var tillstädes, uttryckte sin beundran över den lilla motorns ettriga knattrande och pep av förtjusning, då modellen cirklade iväg mot aftonskyarna... Motorn knattrade envist på, och planet skönjdes endast som en prick (mindre) mot himlen... då motorns smatter äntligen upphörde. Glidflykten började.



Sent omsider dalade den ned mot Diplomatstaden och försvann bakom trädkopparna... Agaton hängde efter på cykel men inte nog nära... Han såg tyvärr inte precis var modellen hamnade...

Sedan Agaton cirklade runt trakten på sin cykel och blivit utkörd från diverse privata områden beslöt han sig för att fråga sig fram...

Han ringde på första bästa dörr och den öppnades.

— Goddag, sade Agaton belevat. Jag letar efter en...

回.4.1.9.5.7.6, sade dörröppnaren.

Agaton kliade sig i huvudet, katten också, han hade sänat glömt, att han var i Diplomatstaden; det var bäst att tala utrikiska här för att bli förstådd.

— Ping pong! — Modellos bom-bom putz-weck! förklarade han och åsyftade bensinmotorn med det där bom-bom'et.

— Bom-bom! utropade varelsen förskräckt och pekade mot skyn, bleknade och hastade ner i skyddsrummet.

Överallt var det nästan likadant och Agaton började undra, om det var något fel på hans uttal eller om det kunde (hur otroligt det än låter) vara något fel på hans kunskaper i främmande språk. Det senare förefaller dock burleskt, om man tar i betraktande att han kan prata svenska, svensk-engelska, svensk-tyska och fikonspråket som en infödd.

Men skam den som ger sig. Agaton återtog sitt cirkulerande runt trakten och efter tre timmar kröntes hans sökande med framgång. Där — i det högsta trädet satt modellen. Precis i toppen naturligtvis, annars hade det inte varit en riktig modell.

Efter försiktiga efterforskningar fick han reda på att det var på militärt område planet landat och det blev att gå till vaktlokalen och skaffa sig en vaktpost som eskort. Trogen som en hund lufsade Oscar efter.

Trädet var högt, mycket högt. Agaton hade av gammal vana gått och skaffat sig den bruten stortå, så han var oförmögen att klättra i träd varför det blev flugan Oscar, som fick åtaga sig den detaljen i expeditionen. Han klagade över sin nya kostym men efter mycket argumenterande klädde han av sig i bara kalsipporna och gav sig i väg upp i trädet.

Under Oscars avklädningsceremoni samlades en del av en folksamling utanför



staketet och beskådade med undrande blickar Oscars förehavanden. En kvinnlig röst utbrast andäktigt: — Axel, tänk om det är en riktig däre! En annan yngre

kvinnlig varelse pep: — Elsa, Eva, Inga — hej flickor, skynda er hit — en naken karl klättrar i träd här!

Som alltid då en folksamling bildas kom även en polis långt om sidosid uppdykande i periferien. Han banade sig väg genom kön och gjorde sig beredd att klänga över staketet för att häkta

Oscar för förgelseväckande beteende. Då inskred vaktposten och kastade konstapeln tillbaka över staketet och sade att det var militärt område och vad där försiggick var endast av strängt militärt värde. Varpå konstapeln fick trösta sig med folkmassan, vilken han ordnade i prydliga formationer.

Plötsligt hov en äldre dam upp sin röst: — Jösses, det är en kattunge dom skall rädda, dom borde ha djurskyddsföreningens förtjänstplaket i guld, femte storleken med eklöv och briljanter!

— En katt, fnyste en äldre gentleman, fy tusan. Nej, det är en undulat. Den sitter på fjärde grenen nerifrån.

— Det är ett modellplan, inflickade Agaton.

— Tyst, morrade mannen. Han skall inte yttra sig när äldre folk talar. Det är en undulat och därmed punkt!

Slutligen brakade det till och både Oscar och modellplanet brådstörtat föll till marken.

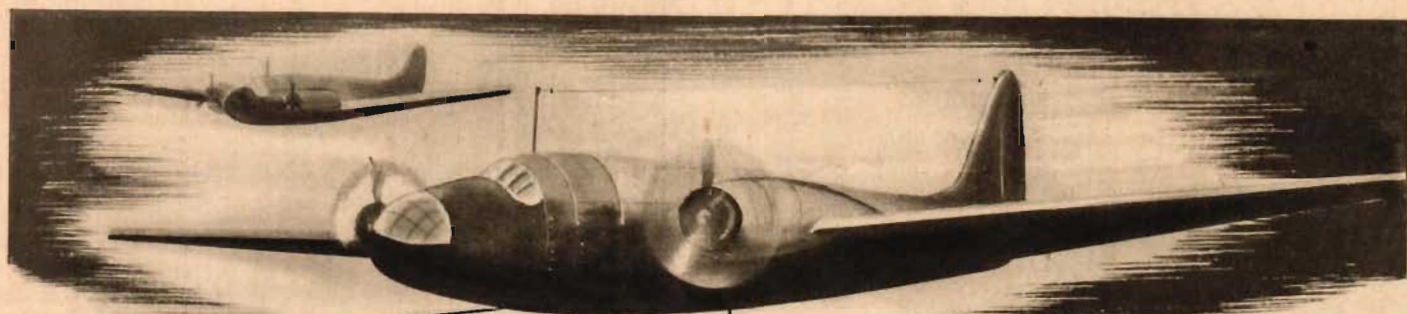
— Se där — se där, triumferade gentlemanen, vad var det jag sa', det var ett modellplan!

Agaton.

VILKA KLIPPBILDER?

— Läsarna får rösta —

Vilka klippbilder vill ni ha i FLYG? Vi kan inte ta in mer än två per gång men det kan ju hända, att en stor del av läsekretsen går och väntar på något eller några speciella plan utan att red har en aning om det. Red — som alltid i första hand tänker på läsekretsens bästa — är därför tacksam att få några små tips. Skriv några rader och sätt »KLIPPBILDEN» på kuvertet, så skall red göra sitt bästa för att tillfredsställa önskemålen. Den nya pärmen kommer snart.



svenskbyggda PESCO flygplanpumpar

Pesco precisionspumpar serie-tillverkas nu i Sverige i stor skala. Ett flerårigt experimentarbete har krönts med framgång och svensk yrkeskicklighet och ypperligt material har bidragit till att de svenska produkterna visat sig fullt likvärdiga sina förebilder. De i Sverige tillverkade Pesco-pumparna äro huvudsakligen avsedda för flygplanindustrin, men även andra typer äro under utarbetande. Skriv till System Paulin AB och konsultera deras pumpexperter om Pesco precisionspumpar.

SYSTEM PAULIN AB

Kungsgatan 33 Stockholm Telefon 21 43 03, 11 95 45

AB TÖNSETH & CO

Ulvsunda invid Bromma Flygplats Telefon Namnanrop



PESCO licenstillverkad bränslepump typ SR 600 CW. Kapacitet: ca 2.000 liter pr timme vid 2.500 varv/min.

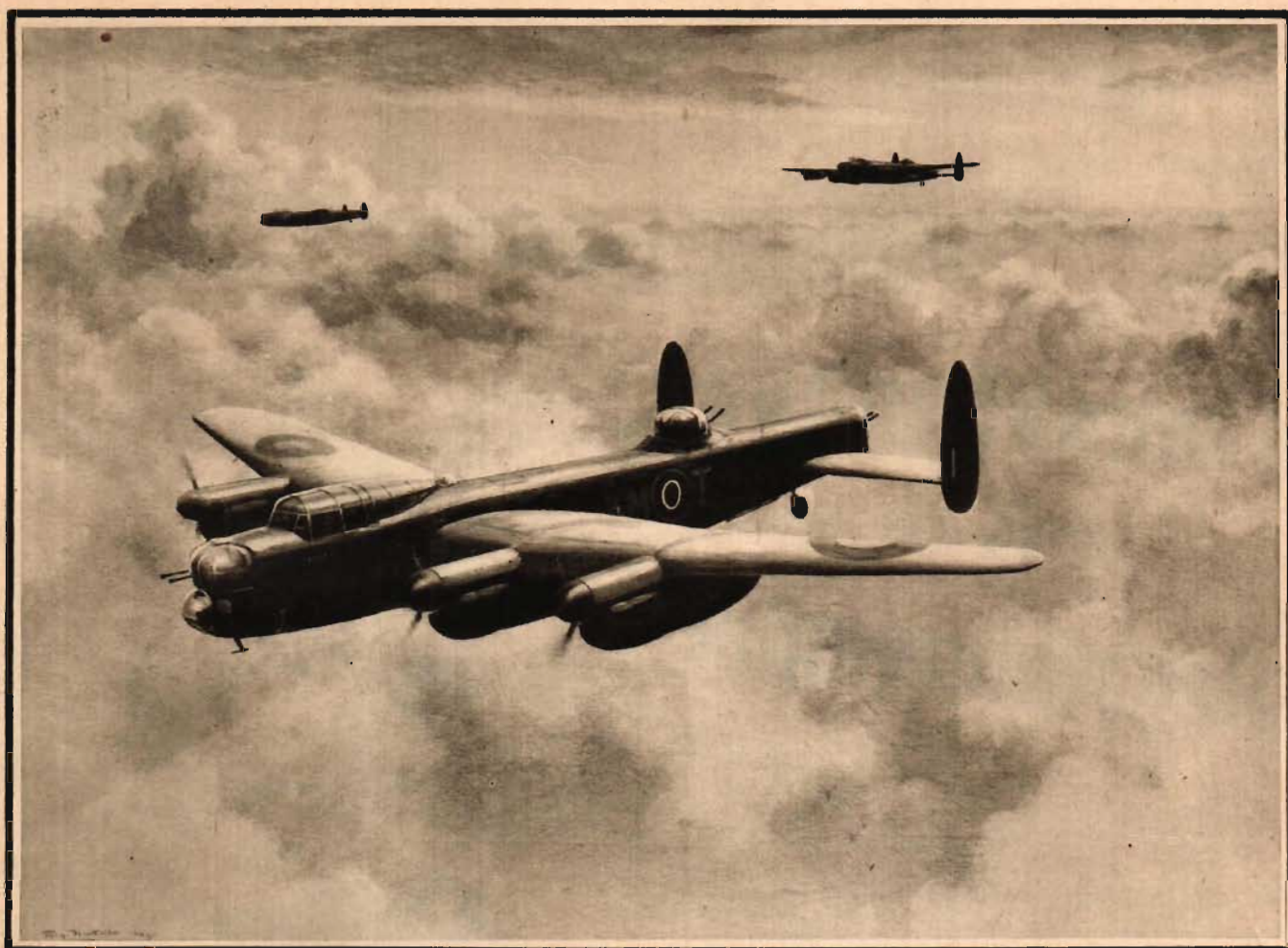


PESCO licenstillverkad hydraulisk pump typ S 214 H är en högtrycksoljepump av kugghjulstyp för avloppstryck upp till 100 kg/cm².



PESCO licenstillverkad vacuumpump typ S 207 C. Kapacitet: 570 liter fri luft pr minut vid 3.500 varv/min.

PESCO – världsberömda precisionspumpar för specialändamål



Projekteringen och den snabba serieproduktionen av det tunga bombplanet Avro Lancaster framstår som en enastående teknisk bragd. En civil version med speciellt projekterad flygkropp — Avro York — är också utrustad med Rolls-Royce-motorer och är i tjänst hos Transport Command.

HÅRDA SLAG UTDELAS

Brittiska tunga bombplan utföra de mest koncentrerade anfallen i krigshistorien. Varje enhet i Imperiets nattliga armador bär i sitt bombschakt en förödande last av exemplös storlek och kraft. Inga andra i tjänst varande flygplan i världen kunna bära de väldiga bomber, som väga inte mindre än sex ton och ingå i dess beväpning. En last, som tidigare krävde insättandet av tre bombplan, kan nu transporteras av ett.

Bomber Command kan på så sätt organisera de kraftigaste räder utan

stockningar på flygfälten och uppnå maximal koncentration över målet.

Frukterna av brittiska flygindustrins ansträngningar ifråga om planeringen av serieproduktionen av dessa luftens giganter märktes, när — månad efter månad — brittiska bombplan fällde tjugu gånger så många ton bomber mot Tyskland som fienden trots årtal av krigsförberedelser kunde fälla över Storbritannien.

Brittiska flygindustrien kommer med samma beslutsamhet att ägna sig åt fredsflygets problem.

THE BRITISH AIRCRAFT INDUSTRY

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



Elyg



NORDENS STÖRSTA FLYGTIDNING

ATLANTEFLYGFÖRÅGAN

När SILA:s verkställande direktör Per A. Norlin härom dagen flög till USA för att slutföra underhandlingarna om atlantflyglinjen, borde här hemma allt ha varit klart för atlantflygning — sprängskott från arbetet på förlängning av startbanorna till »atlantmätt» borde ha saluterat avfärden från Bromma. Men det blev ingen salut, allt var tyst och stilla.

Vad är anledningen?

SJÄLVSKAPADE SVÅRIGHETER

Låt oss tala rent ut: här i landet har skapats svårigheter mot förverkligandet av en av atlantflygningens förutsättningar, som är tillgång till flygfält av erforderlig storlek. Den sedan den 16 december 1943 arbetande flygplatsutredningen har sysslat med mycket och varit i mera än ett Grönköping för att utröna dess möjligheter att ta inhemsk, kontinental och interkontinental flygtrafik. Man har arbetat grundligt och byråkratiskt men utan hänsyn till nödvändigheten att snabbt skapa möjligheter för atlantflygningen, som dock sedan 1940 är vår största flygtrafikfråga. Detaljerna ha skymt huvudsaken, som skjutits på framtiden. Nu har dock lovats ett utredningsresultat — icke flygfältsresultat — till slutet av året. Det är så dags. Men när kan arbetet på flygfälten börja — och vara slutfört?

Utredningen har ytterligare fördröjts genom att inom utredningen rests det långtsiktande kravet på startbanor om 5.000 m längd, utan hänsyn till att världens modernaste och största flygfält, Idlewild vid New York, som längst banor får två om 3.000 m. Detta krav förde utredningen till — Vara, som ligger på Västgötaslätten. Man häpnar inför den absurda tanken på en flyglinje New York—Vara. Dess bättre är den avförd från dagordningen, så att dir. Norlin slipper smäleken att behöva ge amerikanerna en lektion i Västergötlands geografi. Men de 5.000 metrerna spökar ännu, hos oss men icke annorstädes. Varför då hos oss?

LÖSNINGEN

Det finns i Sverige tvenne orter dit atlantflygfält kan förläggas: Stockholm och Göteborg. Alltså kan frågan begränsas till att finna flygfält vid dessa våra båda största städer.

Våra egna flygtrafikk män ha föreslagit Skå-Edeby, och utländsk expertis av första ordningen har förklarat att Skå-Edeby är utmärkt. Naturligtvis kan ett och annat sägas emot — men var finns den i alla avseenden idealiska platsen? I varje fall inte i Stockholmstrakten.

Men det tar tid att fullständigt utbygga Skå-Edeby, och vi har inte denna tid till förfogande. Det gäller att *genast* skapa förutsättningarna för atlantflygningen. Det kan ske genom att förlänga Brommas längsta bana, nu 1.850 m, till 2.500 m — det går bra och är förvisso icke bortkastat arbete — och genom att samtidigt an-

lägga en bana på 3.000 m i kompletterande vindriktning på Skå-Edeby. Därmed är det garanterat att atlanttrafiken kan börja vad på flygplatserna beror. Sedan blir det en fråga på något längre sikt att utbygga de slutgiltiga atlantflygfälten vid Stockholm och Göteborg.

Flygplanfrågan för starten är redan löst. Härvidlag har flygbolagen med vår regerings målmedvetna medverkan och den amerikanska regeringens tillmötesgående följt en provisorisk linje. Amerikanska staten har till SILA via svenska regeringen lånat ut i Sverige nödländade »Flygande fästningar» som ombyggt till trafikflygplan. SILA kan sålunda när som helst starta, bara man har något fält att starta ifrån och underhandlingarna i USA om koncession slutförts.

Detta är dock endast en provisorisk lösning av flygplanfrågan. Det ingår också i dir. Norlins uppgifter i USA att slutgiltigt lösa frågan, vilket är liktydigt med att slutföra köpeavtalen om de fyrmotoriga moderna trafikflygplan för SILA:s interkontinentala flyglinjer.

USA, NORDEN OCH VI

Bara det faktum att den amerikanska regeringen visat sitt stora tillmötesgående i flygplanfrågan visar en positiv amerikansk inställning till det svenska atlantflyget. Vi måste väl värda denna amerikanernas inställning och framförallt icke omöjliggöra en lösning genom oändligt förhållande av flygfältsfrågan. Det är bedrövligt att som det nu är dir. Norlins uppgift försvårats vid förhandlingsbordet.

Några dagar före hans avresa till USA inlämnades hos State Department i Washington SILA:s officiella, av svenska staten stödda ansökan om trafikstillstånd för en svensk flyglinje Stockholm—Island—New Foundland—New York. Samtidigt inlämnades liknande ansökningar hos kanadensiska och isländska regeringarna för mellanlandningarna i Goose Bay och Reykjavik.

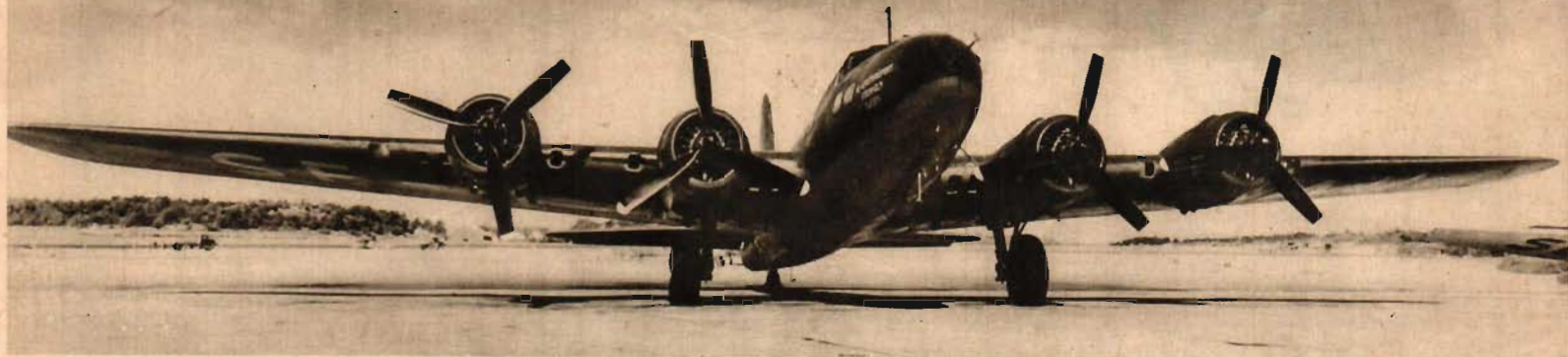
Självklart har vi svenskar icke försökt att vinna några fördelar på övriga nordiska länders bekostnad. Samtidigt med de svenska koncessionsansökningarna ingavs de danska för DDL, och både svenskar och danskar uttryckte förhoppningen att Norges DNL snart skulle komma efter. Det den 9 april avbrutna intima nordiska samarbetet i denna fråga har återupptagits.

Vi har inga hemligheter för någon. Under uppehållet i London informerar dir. Norlin i detalj de brittiska myndigheterna om det svenska trafikflygets planer och förhoppningar.

Den svenske underhandlaren kommer sålunda till USA med klara papper utom beträffande de svenska flygfälten. Hur vore det om han kunde få ett telegram, att även den frågan lösts efter de riktlinjer som det svenska trafikflyget utstakat och som — få vi innerligt hoppas — utredningen nu följer efter sina avstickare till Vara och annorstädes.

W. K.

BOEING F-17 — 14 PASSAGERARE



Boeing F-17, den ombyggda B-17, med plats för 14 passagerare, på Brommas betongplatta.

FÖRSTA OMBYGGDA "FÄSTNINGEN" KLAR FÖR TRAFIK

Av GUNNAR KNUTSSON

Svenska regeringen har av den amerikanska tillfälligt fått låna fem stycken »Flygande fästningar», som nödlandat i Sverige. Av dessa fem, som svenska regeringen i sin tur utlånat till ABA—SILA och vilka med amerikanska regeringens tillstånd här ombygges, göres tre trafikflygplan (av två tar man endast reservdelar). Den första av dessa »fästningar» har redan ombyggts av SAAB och har beteckningen SE—BAH samt har grundligt provflugits med utmärkt resultat. Den andra — SE—BAK — levereras i slutet av denna månad och den tredje — SE—BAM — i september. Dessa ombyggda »fästningar» är att betrakta, som en nödfallsåtgärd för att SILA skall ha något att starta med, men vi svenskar bör med tacksamhet konstatera, att USA välvilligt underlättat det interkontinentala svenska trafikflygets snara start. Möjligen kommer ytterligare ett par B—17 att byggas om. »Flygande fästningar» heter ju som bombplan B—17 men den »svenska» trafikversionen har döpts till F—17, där F lär vara amerikanske flygattachéns, överste Felix Hardisons, begynnelsebokstav.

Att flyga »flygande fästning», låt vara i civil version och att trafikflygplanet F—17 bara är en krislösning av det svenska interkontinentala trafikflygets flygplanproblem, är ingenting mindre än en upplevelse. När man flyger som passagerare i denna »trafikfästning» och kan vandra omkring och hälsa på i lastrum, hos piloterna och navigatören samt färdmekanikern och krypa ner till radiosignalisterna i nosen för att inte tala om den spännande ålningen genom toalettrumets bakdörr, förbi kåpan över stjärthjulets indragningsmekanism och ut till den kvarlämnade enkla stol, där akterskytten en gång suttit och haft det gungigt värre vid våldsamma undanmanövrer mot tyskt lv eller tyskt jakt eller kyttigt väder, så kan man inte hjälpa att fantasin börja spela en smula.

Annars är en flygning med Marshall Lindholm eller vilken som helst av ABA—miljonärerna vid spakarna inget äventyr; man känner sig precis som vanligt i ett trafikflygplan och man konstaterar kanske, att den stora 4-motoriga bjässen startar på Brommas 1 850 m långa längsta bana men att den lyfter i relativt svag motvind efter 25 sek och har mycket kvar av banan. Tar man sedan tid även på landningen, finner man att sätningen och rullningen också tar 25 sek och att man fortfarande har en bra bit kvar av de 1 850, när föraren bromsat upp, rusar vänstermotorerna och gör en högersväng på marken för att rulla in, tillbaka till betongplattan framför stationsbyggnaden. Och då kanske man börjar på att fundera över hur det kunnat bli tal om 5 000 m långa rullbanor för det svenska atlantflygfältet. Kanske man också läst, att New Yorks nya storflygfält inte får längre banor än 3 000 m, vilket efter en flygning med ombyggd »flygande fästning» synes väl tilltaget.

ABA och SILA — ja, vi alla svenskar — bör vara glada över att vi fått chansen att bygga om nödlandade Boeing B—17, vilka tills vidare utlånats till Sverige men kan få inköpas efter kriget till det marknadsvärde de skulle ha haft på försäljningsdagen i det skick de var efter nödlandningen i Sverige — före ombyggnaden alltså. Men denna tacksamhet får inte överskylla det faktum att ombyggda bombplan som trafikflygplan är en nödfallsåtgärd, som går bra i krigstid, när inga andra flygplan står att få, men som i fredstid blir alltför oekonomiska på grund av sitt ringa passagerare- och lastutrymme. Man behöver bara tänka på att de för närvarande i Sverige men också i de flesta andra länder mest aktuella trafikflygplanen efter kriget — Douglas C—54, som kommer i en version med högtryckskabin, tar 55 passagerare på medellånga sträckor mot den ombyggda »fästningens» 14. Om man vill göra en jämförelse med ABA:s nuvarande främsta trafikflygplan, Douglas DC—3, så finner man att detta flygplan på sträckor upp till 1 500 km tar 21 pas-



Nosen har förlängts och nospetsen utgöres av en lucka, varigenom främre lastrummet nås.

Aneby

SIMON MÅLKVIST SNICKERIFABRIK

Tel. 59 A N E B Y Tel. 59

Tillverkar alla slag av byggnadssnickeri,
leverantör till Armén av logementspallar
och lädor m. m.

Göteborg

A.-B. IDEALS MOTORFABRIK

Varv och Slip - Klippans varv
Oskar Jonson • Göteborg

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

Halmstad

Linneas Finbageri

ABEL ANDERSSON

Vapnövägen 10 - HALMSTAD

Telefon 32 65

REKOMMENDERAS

SKÅNSKA HEMBAGERIETS

SMABRÖD, KAFFEBRÖD m. m.
bakas alltid i bästa ingredienser

TARTOR och KRANSAR på beställning

Bankgatan 1 - Tel. 24 07 - Halmstad

Alex Anderssons Bageri

REKOMMENDERAR

sina utsökta brödsorter

Tel. 4 89, 11 33 - Halmstad - Tel. 4 89

A.-B. Janne Richardson, Halmstad

Tel. Nannanrop

Filial i Falkenberg - Tel. 6 96, 8 96

Specialitet: Motorrenoveringar (cylinder-
o. vevaxelslipning, lagergjutning)

Lager av: Kolvlar, kolvbultar och ringar
Reservdelar och tillbehör

Gengasaggregat »Källe» och »Bollinders»

★ Service och reservdelar för samma ★

FIRMA P. J. SVENSSONS

MEKANISKA VERKSTAD

Innehavare: Oskar Johansson

Furuvägen 4 - HALMSTAD - Tel. 17 9

Bost. Tel. 16 99

Alla mekaniska arbeten

Grovsmede, Elektrisk o. Autogensvetsning
samt Plåtarbeten

SKJUT BARA PÅ...

Forts. fr. sid. 10.

vis och först de svenska. Inom varje land
sorteras flygplanen i grupper enligt samma
indelningsgrund som i FIB, d v s med hän-
syn till vingarnas och motorernas placering
och antal, vilket är det mest iögonfallande
på flygplans utseende framifrån. Grupp-
indelningen är följande.

Grupp nr	Identifieringsdetaljer
1	Lågvingade 1-motoriga
2	» 2- och 3-mo- toriga samt 4- motoriga tan- dem
3	» 4- och fler- motoriga
4	Midvingade 1-motoriga
5	» 2- och 3-mo- toriga
6	» 4- och fler- motoriga
7	Högvingade 1-motoriga samt 2-moto- riga tandem
8	» 2-motoriga samt 4-moto- riga tandem
9	» 3-motoriga
10	» 4- och fler- motoriga
11	Biplan

För att skilja olika flygplantyper åt an-
vändes karakteristiska kännetecken — i
det följande benämnda identifieringsdetal-
jer, som karakteriserar typens utseende och
tydligt framträder på flygplanet i luften.
Vissa av dessa är av allmän karaktär, d v
s gäller för flera flygplan, t ex de iden-
tifieringsdetaljer, som i tabellen ovan är
angivna för grupperna. Följande detaljer
är dessutom de vanligaste:

antal stjärtsidplan,
stjärtsidplanens form,
flygkroppens längd och form, (t ex
kort tjock, lång smal),
nosens storlek och form (t ex kort,
trubbig, lång, spetsig),
huvens utseende och placering,
kspornens placering,
utformning av vinge,
utformning av vingstötta och stag.

Dessutom finnes speciella identifierings-
detaljer, som är karakteristiska för en typ.
De framträder kanske icke alltid med sam-
ma tydlighet som de föregående, men om
man på förhand känner väl till dem, så kan
de sedan lättare upptäckas. Dylika känne-
tecken är följande:

placering och utformning av kylare och
luftintag (t ex »Mustang», »Ty-
phoon»),
navkåpan (spinnerns) placering och
utseende (t ex »Thunderbolt»),
speciell utformning av motorgondoler
(t ex »Whirlwind»),
speciell utformning av vinge (t ex Ju
87, He 111),
speciell utformning av överbyggnad (t
ex »Beaufort», »Defiant»).

Utbildning i flygplanidentifiering indelas
i tre skeden. Under skede 1 lär sig eleven
att på nära håll identifiera och beskriva
olika flygplantyper. Under skede 2 lär han
sig att identifiera flygplantyper på stort av-
stånd. Under skede 3 lär han sig identifi-
era under tillämpade förhållanden. Exem-
(Forts. på sid. 35.)

Halmstad

Foto Zenta

Brogatan 7 HALMSTAD

gör bra amatörarbete o. Seriefoto.

Hyltebruk

HYLTEBRUKS BLECK- & PLÅTSLAGERI

Hyltebruk.

Telefoner 153 o. 68.

Utför rostfria inredningar samt alla till
branschen hörande arbeten.

Leverantör till Kronan.

Hälsingborg

Herbert Dahls Rörledningsfirma

Hantverkargatan 30

★

REKOMMENDERAS

Återvinn hälsa genom CHIROPRACTIC

Mottagning varje helgfri dag kl. 11—3.
Månd., onsd. och fred. kvällar kl. 5—7.

Drottninggatan 3, Hälsingborg. Tel. 163 64

Dr C. Peterson, Chiropractor.

Luleå

Luleå Laddningsstation

G. HOLM

Nygatan 9 - Tel. 10 22

Bostad S. Strandgat. 27—29 C - Tel. 18 98

Laddar, reparerar, försäljer Bil- o. Radlo-

batterier. Nya ständigt på lager

Lindar elektriska motorer och reparerar
elektriska apparater av alla slag

Årstidens blommor och krukväxter

från egna driverier köpas
alltid fördelaktigast från

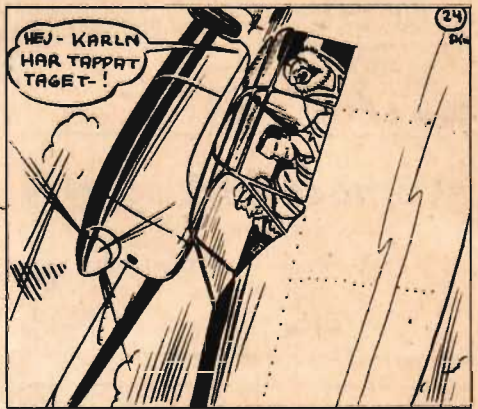
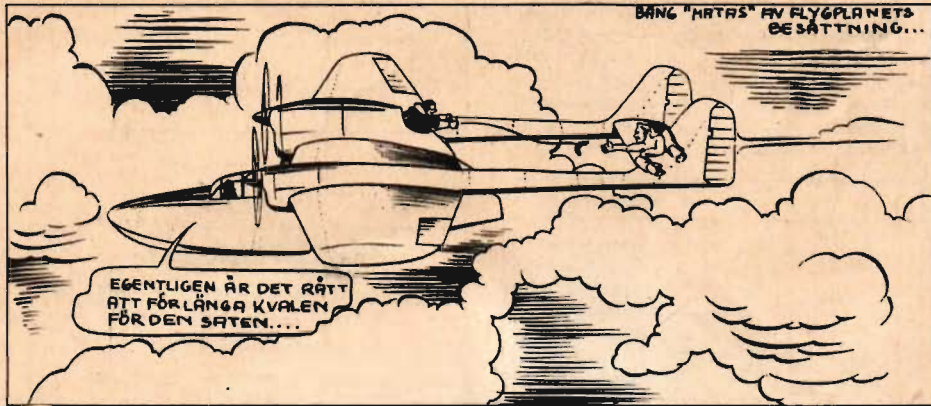
Kallkällans Blomsterhandel

Storgatan 29 LULEÅ Tel. 22 72

ÖRNUNGEN flyger jorden runt



Text av
Major H. Victoria.
En **NY** serie



FLYGSOLDAT
113
BOM

AV 2+18 BJARRE.



Norrköping

Strand Hotell

Drottninggatan 2 - Hamngatan 4
NORRKÖPING - Tel. 269 24, växel 249 79
Servering av kaffe, the, smörgåsar m. m.
MODERNT - CENTRALT - NY REGIM
Vördsamt I. LJUNG

Åskledaranläggningar

Provningar och Justeringar
Brandtelegraf-, Radlo- &
Lokaltelefonanläggningar
utföres noggrant och till lägsta pris av
Firma Åskskydd
Innehavare: EMIL ANDERSON
Vattengränd 5 - Norrköping - Tel. 284 80

Piteå

TURLISTA 68

Omnibussen LULEÅ—PITEÅ—LULEÅ

Vardagar	från Luleå	0.00
	» Piteå	15.00
Sön- o. helgdagar	» Luleå	0.00
	» Piteå	17.00

Telefon Luleå 25 04

ELIS DANIELSSON - Tel. Piteå 12 08

Gynna

VÅRA ANNONSÖRER!

Stockholm

KUNGSHOLMS ÅKERIFÖRENING

U. P. A.

EHRENSVÄRDGATAN 1
Tel. 51 06 72, 50 06 47

Utför gatu- och byggnadstransporter,
husrlvningar och schaktningar

LJUNGS Ur & Optik

Odengatan 91

Stockholm Tel. 30 35 32

Ur - Optik - Reparationer

Glasögon även efter läkarrecept

FOLKE NILSSON

FÄRG- & TAPETHANDEL

Hornsgatan 170 Telefon 41 32 42

REKOMMENDERAS

ALLEBERGSREGLERNA

Forts. fr. sid. 26.

väder helt kan omintetgöra all tävlingshöjdflygning. Jag anser därför att höjdflygningsmomentet sammankopplat med sträckflygning bör återinföras, och uppnådda silver- och guld-C-höjder är dock prestationer som bör belönas. Hur stor denna belöning bör bli är ju en annan sak, och 1943 års bestämmelse om 100 poäng för bästa uppnådda höjdvinst kan ej användas, när den ger förryckta resultat på de kortare distanserna. Förslagsvis kan man tänka sig 25 poäng pr tusen meters höjdvinst; en silver-C-höjd bör vara värd 25 poäng och en guld-C 75.

Förslag: Vid sträckflygning belönas varje meters höjdvinst med 0,025 poäng.

5. 1943 räknades till en början alla flygningar med landning utanför Alleberg som sträckflygningar. För att förekomma att ren glidflykt efter urkoppling skulle poängbelönas tillkom, såvitt jag vill minnas den bestämmelsen, att flygning utan höjdförlust i minst 5 minuter skulle ha förekommit för att flygningen skulle räknas som sträckflygning. I år hade fastställts en minimidistans på 20 km, en enligt min åsikt mindre lyckad bestämmelse. I det dåliga väder som ofta rådde med mycket svaga och begränsade uppvindar kunde det vara en prestation att hänga kvar så länge att man kunde komma någonstans, och en flygning på 19 km blev helt poänglös under det att den som hade turen att komma ytterligare 1 km plötsligt fick 20 poäng, ett resultat som gav nära 10% av totala poängantalet för bästa lag under hela tävlingen. Jag anser att varje sträckflygning — som är segelflygning, ej glidflykt — bör belönas, och plötsliga språng i poängvärderingen är alltid orättvisa. Någon invänder kanske att då hangvid blåser är det lätt att få 5 minuters flygning utan höjdförlust och sedan kan man glidflyga och få poäng. Man bör dock ihågkomma att den som flyger renast och har bästa trim på sitt flygplan alltid kommer högst på ett hang och därmed också får högsta poäng vid glidflykten, en sak som man mycket väl kan poängbelöna. Poängsiffran blir ju i alla fall förhållandevis låg.

Förslag: För att sträckflygning skall poängbelönas måste flygning i minst 5 minuter utan höjdförlust ha förekommit.

6. Sista tävlingsdagen var i år såväl som i fjol avsedd för höjdflygning med start och landning på Alleberg. Förra året gav bästa höjd 100 poäng och övriga resultat i proportion härtill. I år hade följande formel uppsatts:

$$H_{tot} = 100$$

$$H_{bästa} \cdot d$$

där H_{tot} = resp läggs sammanlagda höjdvinst

$H_{bästa}$ = bästa lagets höjd

d = antalet tävlingsdagar.

Denna formel är för mig oförståelig och ger läpnadsväckande resultat. Avsikten är att det värde formeln ger skall läggas till summan av resultaten av sträckflygningarna, där poängen räknats om till 100 för bästa lag och de öv-

(Forts. på sid. 35.)

Stockholm

Ax. Hellzéns Livsmedel

Allévägen 27 • JAKOBSBERG

Leverantör till Officersmännen F 8
BARKARBY

Joh. Stenberg & C:o Eftr.

STORGATAN 25, STOCKHOLM
Telefoner: 62 27 81, 61 46 47

Utför alla slag av
Plötslageri- och Mek. arbeten
Tillverka och försälja:
Potatisskalningsmaskinen »BJÖRN»
Röftruktökningmaskinen »BJÖRN»
Läv. till armén
FÖRSTKLASSIGT ARBETE - MODERATA PRISER

N. I. HULTGREN

MEK. VERKSTAD. JÄRN- &
METALLTRÄDSFABRIK
Regeringsgatan 88. Telefon 11 37 80

Specialité: Lampskärmställningar.
Utför svejsningar, elekt. monteringar,
reparationer av ringteknologer m. m.

Köksmaskiner

A.-B. SCHAUB & C:o

STOCKHOLM 20 - Tel. 49 25 25 växel

Metallskrot, Järnskrot

Högsta pris

NYA SVENSKA SKROT A.-B.

Norra Stationsgatan 21 • Tel. 30 65 23

Ni vill ha starka, snygga skrotreparationer

ha arbetet utfört på bestämd tid
ha ett reelt o. humant bemötande

Det får Ni om Ni vänder er till

WERNER CARLSSONSKOMAKERI

15 Furusundsgatan 15
(Ingång från baksidan av huset)

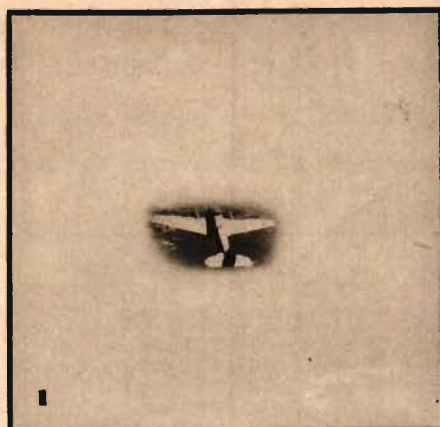
Alla slag av reparationer utföras.
Stor sortering av skrotäm, skrotbren m. m.
Tel. 62 08 48. A-förstid 8-6, lördagar 8-3

Wahlquists Färghandel

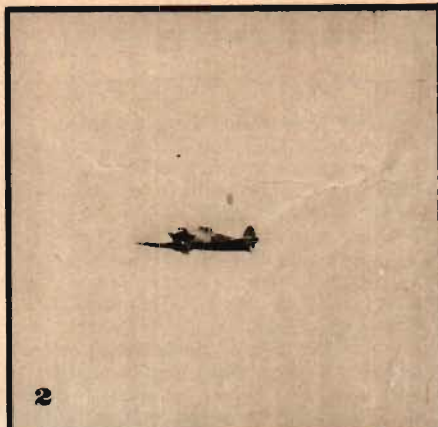
Östervägen 10 — Telefon 27 39 95

RÅSUNDA

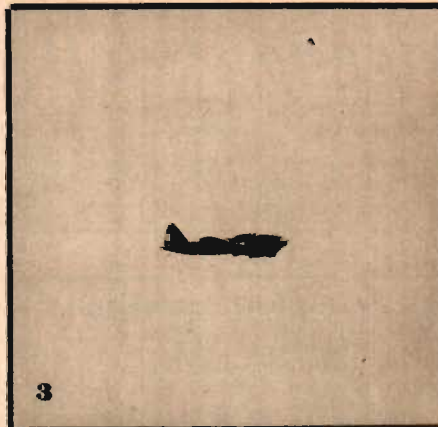
REKOMMENDERAS



1



2



3



4



5



6



7



8



9

IDENTIFIERA DE NIO FLYGPLANEN

FLYG ORDNAR TÄVLING

INTIMT SAMARBETE

MED FLYGSTABEN

Flygstaben och FLYG inleder i detta nummer ett direkt och praktiskt samarbete, som vi hoppas skall bli till glädje för alla våra nuvarande läsare men som i första hand avser att bidra till att flygplankännedomen på våra militära förband och frivilliga luftbevakningsstationer förbättras. I varje nummer av FLYG kommer nio identifieringsuppgifter i stil med ovanstående att införas och i närmast följande nummer kommer samma bilder i större format samt med förklarande text i

form av karakteristiska kännetecken för ifrågasvarande flygplantyper.

Betydelsen av att militära förband — särskilt vid flygvapnet, luftvärnet och luftbevakningen men också de övriga — snabbt kan identifiera inflygande flygplan framgår med all önskvärd klarhet av en artikel på sid 10 i detta nr. Där framhåller också chefen för flygvapnet, som är initiativtagare till denna tävling, att uppgifterna skall väcka intresse inom hela det svenska försvaret och studeras uppmärksamt. FLYG vågar utgå ifrån att dessa identifieringsuppgifter kommer att bli ett lika värdefullt som välkommet tillskott till det tyvärr ganska otillfredsställande identifieringsmaterialet på förbanden. Uppgifterna sammanställs av flygstaben som också svarar för de förklarande texterna till lösningarna.

För att höja intresset för identifieringsuppgifterna har FLYG beslutat att i varje omgång uppställa tre priser. Först öppnade rätta lösningen belönas med 25 kr., den närmast öppnade med 10 kr. och den tredje i ordningen med en helårsprenumerering på FLYG.

Då en ny tävling kommer i varje nummer och de olika etapperna griper in i varandra måste vi kräva, att kupongen på sid 35 användes för lösningen. Det är enda sättet för oss att säkert kunna hålla reda på de många tusentals svaren.

Lösningen på första etappen skall vara FLYG:s redaktion, Västmannagat. 69, Stockholm, tillhanda senast onsdagen den 6 september och kuvertet vara märkt FLYGPLANTYPER 1.

Stockholm

Nils F. Granlund FINBAGERI

Åsögatan 194 - Tel. 43 06 08

Tekniska affären SKATAN

HANTVERKARGATAN 37
Tel. 51 05 73

SJUKVÅRDSARTIKLAR
PARFYMER
TEKNISKA VAROR

Trädgårdhs åkeri

ATLASGATAN 1
STOCKHOLM

Telefon 32 16 55

Uppsala

A. b. GOZZI's

MURBRUKSFABRIK

Köpmangat. 5, Uppsala Tel. 331 87.

MURBRUKSFABRIKEN
Telefon G:a Uppsala 127.

Uniformer kem. tvättas

AROS kemiska

UPPSALA

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

Västerås

Pröva OLOVSSONS

BRÖD

Filial: Kungsgatan 5 och Saluhallen
VÄSTERÅS

Leverantör till bl. a. F I

Beställningar å tel. 337 98 o. 350 03

ÖNSKAS KÖPA

El-motor

köpes omkring 1/8 hk, 127 volt, begagnad.
Svar till Stig Andersson, Els Motor, Fors-
åsen, Föllinge.

ALLEBERGSREGLERNA

Forts. fr. sid. 33.

riga i proportion därtill. Om vi tar ett exempel ser vi genast vilka värden den formel leder till:

Vi antar att endast två tävlingsdagar förekommit. Under den första har ett lag anmält mål på 30 km s avstånd och kommit dit. Ingen har gjort bättre resultat och laget får alltså 100 poäng på distanstävlingen. Nästa dag, som är höjdflygningsdag sätter ett annat lag världsrekord men trots detta får laget endast 50 poäng enligt formeln. En flygning på 30 km blir alltså dubbelt så högt belönad som ett världsrekord i höjdflygning! Om vi ta ett annat exempel från tävlingen, ing. Nordholms flygning på 110 km — en mycket förnämlig prestation — finner vi att denna gav laget c:a 75 poäng under det att Silvborgs Guld-C-höjd endast gav 16,6. Jag anser absolut inte att ing. Nordholms prestation är 4—5 gånger bättre än furir Silvborgs, och även om Silvborg får 10 000 meters höjdvinst hade poängen blivit densamma. Ingen kan påstå annat än att ett världrekord i höjd är en förnämligare prestation än en sträckflygning på 11 mil, men formeln säger motsatsen. En prestation är en prestation oavsett antalet tävlingsdagar, och därför skulle givetvis d aldrig ingått i formeln; som även ur andra synpunkter är olämplig. Jag föreslår att höjdvinsten belönas efter samma grunder som i punkt 4 ev efter en annan skala, som kan diskuteras.

Förslag: Vid höjdflygning belönas varje meters höjdvinst med poäng.

Ingen sport är kanske så chansartad som segelflygning, i synnerhet när de tävlande ej är erfarna segelflygare. Att uppställa bestämmelser så att de ger full rättvisa är omöjligt, men man bör ju eftersträva att de enskilda prestationerna bedömas så rättvist som möjligt. Det vore mycket intressant att få höra övriga tävlingsdeltagares åsikter, och för nästa års tävlingsledning är det givetvis av stort värde att få höra så många parter som möjligt yttra sig i denna fråga.

Stockholm den 3 aug. 1944.

G. Karlbon.

SKJUT BARA PÅ...

Forts. fr. sid. 31.

pel på utbildningens allmänna gång framgår av tablån på sid. 10.

Film har med framgång använts inom flygvapnet. Flygstaben har för ändamålet iordningställt två identifieringsfilmer, som vardera innehålla c:a 30 typer. Filmen användes som prov under första visningen. Den visas därvid med avbrott för varje typ; varunder eleverna får anteckna. Därefter visas filmen på nytt med samtidig genomgång av lösningen, varvid läraren påpekar karakteristiska identifieringsdetaljer. Slutligen köres filmen upprepade gånger för eleverna för att »nöta in» typerna.

Inom flygvapnet har även särskilda identifieringsblad tillverkats med bilder av flygplan ur utländska tidskrifter m m. På dessa bilder har nationalitetsmärkena bortretuscherats. Bilderna har också i allmänhet förminskats till ett format, som motsvarar den synvinkel, i vilken man under verkliga förhållanden ser flygplan i luften vid normalt spaningsavstånd. Varje identifieringsblad innehåller 10 olika typer. Eleverna får därefter på begränsad tid lösa uppgifterna. För senare genomgång av provet har för läraren utarbetats en lösning, innehållande anteckning om på bilden synliga identifieringsdetaljer samt uppgift på de snarlika flygplantyper med vilka förväxling kan ske.

Utbildning i flygplanidentifiering är tidsödande, och det är i allmänhet svårt att i det ordinarie övningsprogrammet annat än mycket sparsamt inrymma särskild tid för denna utbildning. Identifieringsövningar kan emellertid med fördel kombineras med t ex skjututbildning, som fallet är vid flygvapnet. Den dödtid, som ofta uppstår vid praktiska rikt- och skjutövningar, kan utnyttjas för identifiering. Övningarna skall emellertid vara verklighetstrogna, trevliga och omväxlande och gärna i form av tävlingar. Då skapas ett levande intresse, och utbildningstiden utnyttjas effektivt.

C. L. H.

FLYGPLANIDENTIFIERING 1

TÄVLINGSKUPONG.

DE NIO FLYGPLANEN ÄRO: 5.

1. *S.H. Caproni C.H. 913* 6.

2. 7.

3. 8.

4. 9.

NAMN:

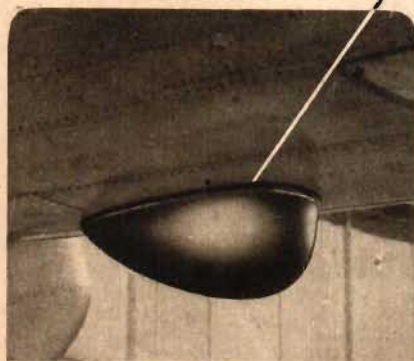
ADDRESS:



MOT HÖGRE FART

Kraven på flygplanens prestationsförmåga stiger ständigt. Farten är en av de viktigaste faktorerna. Under lika betingelser segrar alltid det snabbare flygplanet. Motoreffekten är emellertid inte obegränsad. Det

gäller för konstruktören att hushålla med hästkrafterna, så att de räcka till att ge flygplanet största möjliga fart. Varje detalj, som utsättes för luftmotstånd måste formas så, att den stjälar ett minimum av effekt.



PEJLRAMEN

på ett flygplan måste vara placerad utanför flygkroppens metallskal. Den äldre typen med sin stora ring förbrukade omkring 30 hk genom sitt luftmotstånd. På SAAB:s nya bombplan B 18 infördes en ny typ med ramen i en strömlinjeformad

kåpa. Effektförbrukningen sjönk till 3 hk – en besparing på 90 %.



skapar svenska vingar

SVENSKA AEROPLAN AB
LINKOPING · TROLLHATTAN