

Flyg



Nr 18
1944

LÄS:
MED FLYGPLAN SOM PUDERVIPPA
ETT FLYGÅRDRAAMA I DJUNGELN

45
öre



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

ANNONSAVDDELNING:

Chef: A. HULTIN - Tel. 32 08 11

EXPEDITION:

Förlagsaktiebolaget FLYGNING
 Sveavägen 53 - Stockholm

Postgirokonto: 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 Fotogravyranstalt
 Stockholm 1944

VIKTIGARE FLYGFÖRBINDELSER

från den 10 juli 1944 tills vidare

Fr. Berlin	12.00 f. Köpenhamn	13.30 V
» » »	» » »	V
» » »	12.00 » Malmö	13.00 V
» » »	» Oslo*	V
» » »	7.15 » Stockholm	10.35 V
» Helsingfors**	12.30 » »	15.20 D
» » »	** 12.30 » Åbo**	15.05 D
» Köpenhamn*	» Berlin*	V
» » »	10.00 » »	11.30 V
» » »	13.45 » Malmö	13.00 V
» » »	» Oslo*	V
» Malmö	8.30 » Berlin	11.30 V
» » »	8.30 » Köpenhamn	9.45 V
» » »	8.30 » Oslo*	V
» Milano*	» Stockholm*	V
» Oslo*	» Berlin*	V
» » »	» Köpenhamn*	V
» Stockholm	13.50 » Berlin	19.10 V
» » »	8.30 » Helsingfors**	13.20 D
» » »	13.50 » Milano*	V
» » »	13.50 » Wien*	V
» » »	8.30 » Åbo**	12.00 D
» Wien*	» Stockholm*	V
» Åbo**	10.45 » Helsingfors**	13.20 D
» » »	13.50 » Stockholm	15.20 D

Tiderna äro angivna i å resp. orter gällande tider.

V = Trafik vardagar.
 D = Trafik dagligen.

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

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

FLYGTJÄNST



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

SVEN BORGGREN

Homeopatläkare, Garvareg. 3, Stockholm
 Vardagar 11—2, 5—7. Tel.: 50 94 04, 50 03 24
 Nerv-, Hjärt- och Magsjukdomar. Astma, Reumatiska sjukdomar, Kvinnosjukdomar, Sexuella rubbningar, Impotens (könssvaghet hos män).
 Förfrågningar besvaras även skriftligen.

H ELEGANTA

Festklänningar, Brudutstyrlar, Capes, svarta Kappor och Klänningar uthyras!

Y

FRANSKA MODESALONGEN

»Damernas i glädje och sorg.»

R

Drottninggatan 51, 1 tr. (vid Epa).
 STOCKHOLM. Telefon: 11 93 39.

Obs. Även avdeln. f. uthyrn. av Herrkläder.

Cementrör

godkända av Statens provningsanstalt

NYA CEMENTGJUTERIET

SKILJEBO

Telefon: Västerås 342 17, 347 12

FILM FOTO FÖRSTORINGAR

Bloms Fotofirma

Stora gatan 44. Tel. 302 44

V Ä S T E R Å S

Malmens minnen

Flygargenerationen av i dag känner Malmen såsom boplaten för en av flottiljerna ur vår yngsta försvarsgren. Sakerligen vet den också, att flygets vagga en gång stått just här. Naturligtvis skapar detta traditioner. Redan finns på Östgöta flygflottilj en hel del materiel och andra saker från flygets barndom vilka man nu på flottiljen hoppas skola kunna samla i ett litet flygmuseum, vilket åt eftervärden kan bevara minnena från denna flygets första tid här i Sverige.

Emellertid är det icke blott till flyget, som Malmens traditioner äro knutna. Örtsforskare, som sysslat med Malmens ålder, ha nämligen ansett, att Malmen sedan urminnes tider varit den plats, där östgötarna samlats till krigståg och där de övats i vapnets bruk. Att fullt historiskt bevisa detta är väl icke så lätt. Men i varje fall kan det framläggas dokument, som visa, att Malmen varit östgötarnas »camperingsplats» alltsedan vår nuvarande krigsmakts tillblivelse under Vasakonungarna. Och så har i varje fall mer än tre århundradens östgötasoldater där haft sitt militära hem.

Söker man skapa en bild av Malmen i forna tider, finner man, att övningsplatsen till en början låg i sydvästra hörnet av slätten, d. v. s. ungefär där CVM nu ligger. Under århundradens lopp flyttades den gamla »camperingsplatsens» i söder allt längre norrut. Byggnadernas antal växte. Och så småningom blev mötesplatsen det trivsamma, om en slottspark påminnande sommarläger, som så många gamla östgötasoldater med smärta togo farväl av, när regementena år 1923 flyttade till de nya kasernerna i Linköping.

Än i dag stå flera av de byggnader kvar, vilka en gång användes av I 4 och I 5. Bl. a. har de senast inryckta rekryterna en tid bebott samma baracker, som en gång I 4:s knektar. Och i det nyrenoverade, moderniserade sjukhuset inrymdes i den gamla goda tiden dels en verkstad för tillverkning av uniformer och dels musikrum samt bostad för musikkåren. Likaså står än i dag den gamla officersmässan kvar.

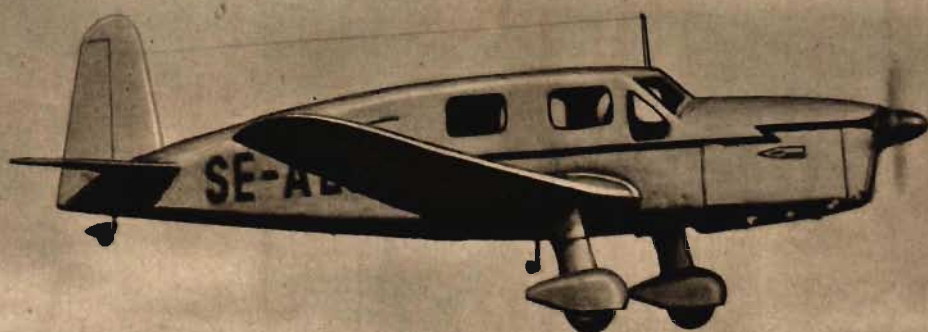
Mycket skulle säkerligen alla dessa gamla byggnader kunna förtälja. Men det mesta har väl fallit i glömska. En ny tid har brutit in. Men för den skull bör icke denna nya tids generation glömma, att den lever och verkar på traditionsbunden historisk mark. Så resonerar man också på F 3, när man nu tänker försöka komma över ett gammalt äkta östgötskt soldattorp. Lyckas det, kommer detta att flyttas till flottiljens område och där möbleras och ordnas just så ett soldattorp i forna tider. Kanske finnes också någonstans i Östergötland någon välvillig donator, som på sina ägor har ett sådant soldattorp, vilket ändå står obebott.

Vidare är det meningen, att till det planerade soldattorpet samla alla de saker och minnen från gamla Malmen, vilka sakerligen finnas litet varstans ute i bygderna och som annars kanske snart nog kommer att falla i glömska eller rent av kastas på sophögen.

Genom dessa planers realiserande skulle F 3 åt eftervärlden kunna bevara dels minnen från flygets barndom, som säkerligen för kommande generationer bli av oskattbart värde, dels också de traditioner, som för hela Östergötland äro så starkt förbundna med Malmen. Det är sålunda synnerligen understödsvärda planer man umgås med på F 3.

Kem.

KONTAKTEN MED MARKEN



Att flyga och att flyga väl fordrar god kontakt med marken. Särskilt har detta framgått vid våra många olikartade flygningar för försvarsmakten, där ett rationellt utnyttjande av flygplanen fordrar att piloten och den militära stationen kunna samtala med varandra.

Redan från början utexperimenterades därför en kompakt kortvågsanläggning för telegrafi och telefoni, som installerades i samtliga våra flygplan.

En utveckling av denna är ultrakortvågen, som demonstrerades på vår utställning i S:t Eriks-Mässan. Ultrakortvågen är genialiskt enkel att sköta och möjliggör samtal på samma enkla sätt som vid vanlig telefoning.

Ultrakortvågen kan förutspås i framtiden komma att ingå i alla civilflygplans utrustning för förbindelse med flygledarna vid flygfälten. Den ingår redan nu i våra flygplan.

Björkqvallsflyg

Miles Magister



Miles Magister var före kriget över hela världen känd som "den nya aerans främsta övningsflygplan" och Miles Master är sedan krigsutbrottet standardövningsplan för R. A. F:s jaktflygare. Dessa båda typer äro endast två av de märkliga milstolparna i utvecklingen av Miles Aircraft, vars flygplan, konstruerade efter revolutionerande idéer, komma att bli ledande på framtidens civila flyglinjer.

Miles AIRCRAFT LTD.
READING ENGLAND



Elyg

NORDENS STÖRSTA FLYGTIDNING

SJÖFART OCH LUFTFART - HAMNAR OCH FLYGPLATSER

Svenskarna är utan tvivel ett sjöfarande folk, vars fartyg seglar på alla hav. Vi har fartyg för oceantrafik, för nord-sjö- och östersjötrafik och för kustfart. Hamnarna är avpassade för den trafik de skall ta — vi har dem av alla slag från djuphamnar till fiskehamnar och skulle kunna kalla dem atlant-, nordsjö- och kusttrafikhamnar. Men vi har i hela riket icke en enda hamn som kan ta oceantrafikens största jättar. Vi måste nöja oss med det medelstora tonnage, och de nationer som seglar på Sverige måste göra det med fartyg, vilkas storleksgrad är anpassad efter våra hamnförhållanden. Det är icke känt att vår sjöfart lidit något avbräck genom detta förhållande.

Nu rustar vi för atlanttrafik även i luften. Därför måste vi skaffa oss flygplatser också för atlanttrafiken — europa-trafikens och den inhemska trafikens flygplatser är för små. Vi har tidigare berört denna brännande fråga och skall icke nu upprepa något av vad vi sagt beträffande nödvändigheten av att vi snabbast möjligt skaffar oss dessa atlantflygplatser. Men vi skall något närmare beröra frågan hur stora dessa flygplatser bör eller måste vara.

Till en början erinrar vi om det kända faktum att den hittillsvarande erfarenheten lärt oss, att våra flygplatser måste utvidgas långt utöver ursprungligen tänkta mått, och att ett utvecklingsstadium icke slutförts förrän nästa börjat. Inför dessa erfarenhetsrön ligger det onekligen nära till hands att man vill försöka undvika den fatala belägenhet som skulle uppstå, om framtiden skulle visa att atlantflygplatserna underdimensionerats men att de förlagts till sådana platser att en utvidgning icke kan ske. Tanken har som bekant knäsatts inom 1943 års flygplatsutredning, och vi har i dessa spalter tagit bestämt avstånd från den. Vi vidhåller vår åsikt utan att förneka logiken i den tankegång som utmynnat i kravet på 5.000-meters startbanor. Även i England har detta krav rests, och där har t. o. m. offentligen uttalats att det amerikanska Idlewild med sin högst 3.000-meters startbanor är föråldrat redan vid tillkomsten.

Nu ligger emellertid saken så till hos oss, att våra atlantflygplatser måste vara belägna i närheten av Stockholm och Göteborg, och att man i dessa städers omnejd praktiskt sett knappast kan få tag i sådan mark att 5.000-meters banor kan anläggas. Man får vara glad om man får tag i 3.000-meters banor.

Vi måste således göra en dygd av nödvändigheten och nöja oss med 3.000-meters banor.

Efter att ha fastställt detta kan vi trösta oss genom att göra en jämförelse med vår sjöfart. Förhållandena är lik-

artade. Vi har våra djuphamnar för oceantrafiken, men vi har inga hamnar för de största fartygen. Om vi bygger flygplatser för de flygplan som nu trafikerar Atlanten är vi på säkra sidan — vi kan delta i luftfarten över oceanerna. Men vi kan inte göra det med de största flygplantyperna. Detta innebär en begränsning, men den är ofrånkomlig och har ingen avgörande, sannolikt inte ens någon större betydelse.

När kriget bröt ut och uppsköt förverkligandet av planerna på en reguljär atlanttrafik, hade i USA röster redan höjts mot det ständigt ökade kravet på flygplatsernas storlek. »Hittills har flygplatserna måst rätta sig efter flygplanen — men nu har vi kommit därhän att flygplanen måste rätta sig efter flygplatserna.» Så ungefär kan tankegången uttryckas.

Nu när man förbereder sig på öppnandet av en intensiv atlanttrafik har frågan åter dykt upp, om också i andra former. Mot tendensen att sätta in jätteflygplan i trafiken har hävts kravet på en begränsning av storleken. Många skäl talar för att använda de »mindre» flygplantyperna, bl. a. kortare lastningstider och flera turer per dygn. I denna strid mellan de största och de stora flygplantyperna har de sistnämnda en mäktig bundsförvant: flygplatserna.

Det är inte bara Sverige som brottas med svårigheter att få tag i flygplatser med 5.000-meters banor. Snart sagt alla andra länder möter samma svårigheter om också inte alltid i samma form. Och en sak är fullständigt klar: någon gång måste den övre gränsen för flygplatsernas storlek vara nådd. För Sveriges del är gränsen 3.000 meter. Amerikanerna har hittills stannat vid samma gräns — och det skall starka skäl till för att få dem att överskrida den.

Det finns ett annat sätt att lösa frågan för dem som fasthåller vid kravet på de »största» flygplanen, nämligen att ge dessa sådana flygegenskaper att de kan använda nuvarande flygplatser. I den mån denna väg icke är framkomlig får man ge sig till tåls med att öka flygplanens storlek.

Sådant är läget, sådan problemställningen överallt i världen. Om vi svenskar sätter stopp när vi nått den gräns som kan betecknas med namnet Idlewild, behöver vi säkerligen inte vara rädda för att förlora vår atlantluftfart — se på våra atlanthamnar för sjöfarten! Om vi kan ta den stora massan flygplan får vi vara nöjda, liksom vi är nöjda med att kunna ta den stora massan fartyg. De största typerna både på vattnet och i luften får undvika oss, och många, många andra med oss.

W. K.

Vad vi däremot icke ta med oss, är något som alltför ofta fått förenas med livet innanför de grå murarna i gamla sortens kaserner: soldatandan i ordets sämsta bemärkelse, kommissandan. Låt de ljusa och glada omgivningarna härute driva bort kverulans, missnöje och sådant. Den nya förläggningen är bra, den rätta andan i den måste var och en själv bidra till.

Ovan ett »utriv» av överste Westrings flottiljorder den 1/8. T. v. El Alamein vaktar nya F 1.

SVENSKA BOMBARE I BONDEMILJÖ

Av FLYG:s utsände FLYGMAN

Kungl. Västmanlands flygflottilj har flyttat ut på landet. Inte för en week-end eller för några korta ljuva sommarmånader. Nej, ordentligt! FLYG:s utflugne Flygman, som själv är gammal »F 1-gangster» har varit på ort och ställe och konstaterar att konstitigt skulle den vara funtad, som inte kunde finna sig tillrätta på den »vackra bondgården» vid Hesslö, där äkta yankees går omkring bland Liberators och Fästningar och stänker internationellt över den hypermoderna anläggningen.

förtjusande sätt. De röda, gula och gröna pastellväggarna står stilenligt mot skogen och de gyllengula fälten.

Förutom kanslihus och vaktlokal har 11 andra nybyggen tagits i bruk: 4 kaserner med plats för åtta man i varje logement inredda med uppfällbara resårmatrasserade sängar; förläggningar för kadetter och aspiranter, som ligger två och två i praktiskt disponerade rum, värnecentral, sjukstuga, skolbyggnad, beredskapslokal med plats för brandbilar och ett från takåsen till källaren gående torkrum för slangar; och slutligen matsal, vilken är värd ett kapitel för sig.

Potatisskalning förr straff, nu nöje

För blott ett par år sedan kunde det hända att divisionschefen som straff för någon förseelse i tjänsten kommenderade vederbörande syndare till potatisskalning. På nya F 1 vore det en parodi. Där går köket nästan uteslutande för maskin. Potatisskalning för hand är ett minne blott. Nu vandrar »jordpära» från stora backar ner i en skalmaskin, som samtidigt tvättar. Per hiss åker potatisen sedan upp i köket och placeras i ångskåp stora som små kolonistugor rymmande potatis för ca 400 man. Många mi-

Det här var sorgligt! Man känner sig inte alls hemma. Inga kalkstenstrappor där miljontals steg gjort håligheter, som malajerna svor över när de skulle skura. Ingen stekande het grusplan, där rekryter svettades under purunga fänrikars nitiska Exercis I. Inga skrangliga järnsängar i logementen, där 30 man snarkade i ädel tävlan och den dåliga ventilationen gjorde luften tjock av dunster och tarmluft. Inga dammiga vindar där pilsnersura fanjunkare i letandet efter förkomna pryglar kunde ge luft åt sin ilska över den kära kommissen... Aj, nu höll man på att bli sentimental. F 1 är sig inte likt, det är visserligen sant — men inte tråkigt. Tvärtom! Det är bara det att man blir förvånad när man kommer ut till Hesslö och i ett huj får ögna igenom allt det nya — ungefär som man ögnar i en väl redigerad bildtidning.

»El Alamein» vakar

När man just nu nalkas nya F 1 går man in köksvägen. Men ganska snart bör den breda autostrada, som går nästan spikrakt från Västerås till flottiljen, vara klar och då stöter man vid infarten på en av dessa för de svenska flygflottiljerna numera så typiska vaktlokaler i ökenfortstil. De brukar också snabbt få namn efter sådana och F 1:s mannar talar numera inte om att de skall gå vakt utan omskriver gärna detta otrevliga göra med det romantiska: »Jag skall ingå i El Alameins styrka.»

Men i övrigt har flottiljen inget av Sahara över sig. Nej, den är svensk, bondskt svensk. Kanslihusets vita fasad glittrar fram mellan björkarna som en manbyggnad på en herrgård och de många annexen ligger spridda på Badelundaåsen på det mest





Nästan som en svensk herrgård, eller hur? Det är nya kanslihuset på Badelundaåsen. Infällt några av de 32 Fästningar och Liberators, som gästa F 1. Kontrast!

nuter dröjer det inte förrän de ångande kan bullas upp på mannarnas »granitfat» som tål det mesta. Och att »Kronans kaka» smakar, därom vittnar det förhållandet att man måst införa kupongsystem för att de verkliga storätarna inte skall gå och ställa sig i kön för andra gången. Men så blir också maten särskilt tilltalande, när man från serveringsdisken kan kasta en blick in i de vita kakelglänsande köksregionerna med dess rostfria jättekittlar rymmande upp till 450 l. Ingenting kan heller bli härsket då fyra kylrum, stora som vardagsrum i en Gärdesvåning, står till husmors disposition.

Gamla kasern inget dårhus

Det ryktades tidigare att det gamla Västmanlands regemente och senare flygflottiljs kaserner inne i Västerås skulle förse med gallerfönster, madrasserade celler, promenadgårdar o. d. och bli sinnessjukhus — ett dystert slut för väggar som gömt stolta traditioner. Men nu har det visat sig att det stora etablissemet mer än väl behövs för flygvapnets centrala skolor. Dessa har svällt till oanade proportioner och redan nu kan man förutsäga att utrymmet blir trångt, när skolorna i höst flyttar in i de nyrenoverade lokalerna.

Det fanns emellertid en hel del därinne som F 1-borna trots all ny trevnad går och längtar efter. Det fanns idrottsplats, bastu och friluftsbad. Staten anslog inga medel till dessa ändamål på Badelunda. Men »bombarna» står inte rådlösa. Man har satt igång med en insamling och fått in en hel del

lusidorer redan. På fritid jobbar F 1-pojkarna nu med att dränera vad som senare skall bli idrottsplatsen.

— Och inte nog med det, bullrar löjtnant Grönberger, flottiljens energiske idrottsofficer. Vi håller också på att bygga upp vårt friluftsbad. Det blir en bastant brygga i T-form härnere vid Mälaren! — Men bastu återstår ännu. Och hur det nu skall gå till att få tid och pengar till den, det begriper inte jag. Men gå ska det!

På Badelunda är det annars bara markenteneri, officers- och underofficersmäss som saknas. Men väggarna har vid det här laget redan börjat spira. Gymnastiksalen däremot groor ännu så länge endast på papperet.

USA-plan på flygfältet

F 1 har emellertid fått mer än en ny och elegant ytterrock. Det har fått amerikanskt inslag i sin totalbild: på fältet står inte mindre än 32 flygplan av typerna Liberator och Fästning, ett fåtal målade och de övriga metallglänsande i solskenet. FLYG:s utsände slår sig i slang med den amerikanske 28-årige captain, som tillsammans med ett femtiotal av sina landsmän pysslar om maskinerna. Vi kliver upp i en Fästning men kaptenen ifråga är inte så förtjust i detta flygplan. Han klänger visserligen vikt på »kattgången» och demonstrerar alla de instrument och grejor, som fanns beskrivna i förra numret av FLYG men det är först,

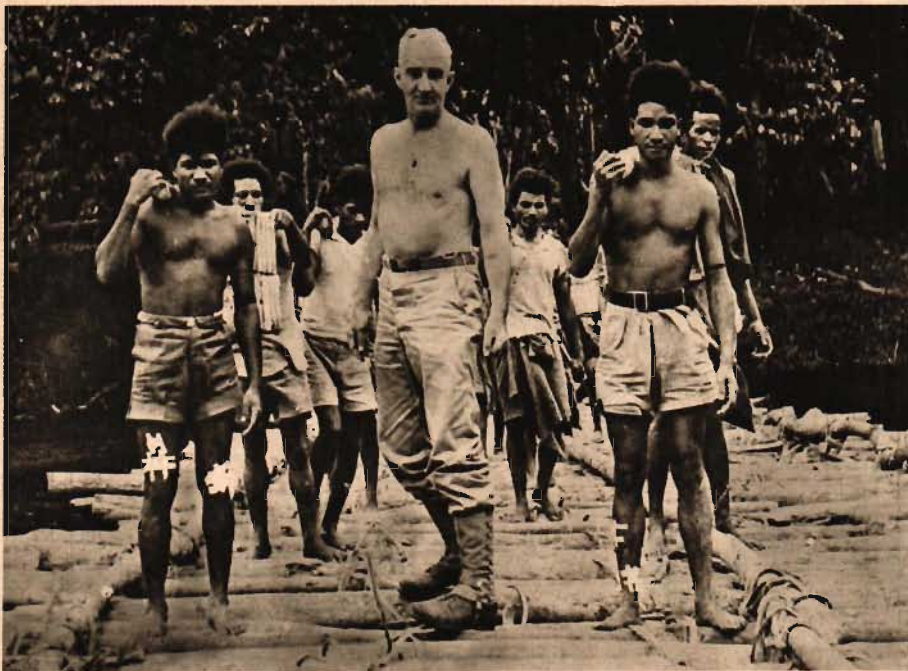
(Forts. på sid. 34.)



Längst t. v. i bildraden beundrar en F 1-sergeant Boulder Buff. Den drastiska målningen, där flygsegrarna kommer som avföring ur buffeln, är anbrungad på en Liberator. I mittbildens ses vpl Eriksson helt idylliskt köra hästräfsa bland yankee-planen.

»Saken är avsågad» säger bitr. intendenten vid F 1, löjtn. Astrand, och visar på en lada, som man för att släppa fram en väg måst säga mitt itu.

Närmaast tar husmor, fröken Maud Lindblad, en titt in i ett av det hypermoderna kökets värmeskåp.



T. v. General Eichelberger, som är befälhavare för de amerikanska styrkorna på Nya Guinea, på vandring i djungeln tillsammans med ett lag infödingubärare.

ning. Ett träd fångade vänstervingen och bröt den mellan motorn och kabinen. Chefen dödades där han satt vid spakarna, andre-piloten slungades genom vindrutan och de fann honom senare död femton meter framför flygplanet.

— Vi slog i med gasen i botten, berättade Kershner senare. Man kunde känna hur motorerna arbetade för att dra oss över. Men endast därigenom att Vandevoort höll upp nosen räddades livet på några av oss. Fem soldater utom föraren och andre-piloten dödades ögonblickligen eller levde endast några minuter. De överlevande arbetade för att rädda en av soldaterna, Laurence Petterson, tydligen av svensk härkomst, vilken överlevde kraschen men gjorde misstaget att försöka ta sig ut genom den brinnande nosen och brändes till döds. Vi fann att omkring sex meter av stjärtpartiet och toaletterummet var oskadat. Det var allt som fanns att skydda 17 män, däribland flera svårt skadade, från det kalla regnet. Först och

SEX AV TJUGOTRE KOM

Först nu — nära två år efter det att det hände — har historien om »Flygande holländaren» släppts av de militära myndigheterna. Den dramatiska berättelsen om räddningen av sex man av sammanlagt tjugotre är ett skrämmande dokument över vad mänskliga varelser har måst utstå i kriget i Stilla havet.

Flygkriget över Europa betyder tunga luftvärnsspärrar, horder av fientliga jaktplan och en viss procent förstörelse och död. Luftkriget över de fuktiga djunglerna på nya Guinea och andra öar i Stilla havet betyder kanske färre granater och spårlyskulor och kanske inte så effektivt fientligt motstånd i luften. Men själva naturen i de områden, över vilka detta krig utkämpas, den öde vildheten under de brittiska och amerikanska flygare, som krigar i dessa avlägsna delar av världen, det dödliga klimatet och många andra saker gör att kriget över djunglerna inte är mindre farligt än kriget över den andra ändan av världen. I dag, när amerikanska baser har upprättats på alla öar i amerikansk hand och starkt mekaniserade förband upprättats både till lands och sjöss för att understödja flygbesättningarna, är det väl litet bättre för flygarna. Under de tidigaste krigsdagarna, när allt detta saknades, var emellertid en del flygbesättningsars äventyr så skrämmande, så fruktansvärda, att de endast kan berättas sedan månader och år har gått och man kan vara absolut säker på att ingen av de saknade någonsin kommer att återvända.

Här är den dramatiska historien om »Flygande holländaren», ett amerikanskt transportflygplan, som den 10 november 1942, startade från Port Moresby på Nya Guinea, högkvarter för general Eichelberger, befälhavare för de amerikanska styrkorna i detta avsnitt. Det startades med 23 män — 3 amerikanska flygare och 20 infanterister från 32:a divisionen. Sex av dem återvände.

»Flygande holländaren» var en av dessa flygande transportpionjärer, som lade ut »sin flygmatta» över ett område, vars räckvidd begränsades av Kokoda och Buna, för-

såg de stridande med förnödenheter och förde de sårade tillbaka. Det hade fått sitt namn därför att flygplanchefen, löjtnant W. Vandevoort, var av holländsk härkomst. Vid spakarna satt som andrepilot sergeant Steve Pitch. Den tredje besättningsmannen var menige Kerschner. Och tjugo man satt bakom dem. I dag när nattvinden brusar genom övre Stanleys ensamma dal, säger infödingarna, att det är dånet från »Flygande holländarens» motorer, när den ännu en gång förgäves söker efter landningsplats bland de mossbevuxna klipporna i djungelns tak.

»Flygande holländarens» män fann sig själva fångade av regnet, där de marschade fram på 200 km/t genom en tillsluten dal på Nya Guinea. De stirrade efter en öppning i djungeln men kunde inte hitta någon. De var förlorade i en förbillande labyrint av svarta klippor och branta bergväggar. En höjd reste sig framför dem. Vandevoort försökte dra upp nosen och lyckades nästan. Men »Flygande holländaren» gick i. Den tog nästan i krönet av en 35 graders slutt-

främst rensade vi upp vraket. Endast en person åt gången kunde sova i toaletterummet. De andra stod utanför i regnet. När någon utanför blev så trött att han ramlade ihop, brukade vi ta ut den som sov i toaletterummet och lägga dit den som kollapsat i stället.

— Den förste som fick lägga sig och sova i toaletterummet var jag själv, berättar Kershner vidare. Och sedan kom två infanterister, Montes och Mobley. Vi lade de svårast skadade på den flata delen av durken, som var hel. De låg skyddade för regnet där och vi kunde ta hand om dem ordentligt. Sergeant Holleman och en annan kamrat vid namn Grove gjorde det så bekvämt som möjligt för dem. De två stannade ute i regnet hela natten. Jag hade vrickat ena fotleden och den värkte fruktansvärt.

Vi hade lyckats rädda två burkar tomat-sås, tre lådor reservportioner, en del konserverat kött och två chokladransoner. Det var allt vi hade för 17 karlar. Vi utvalde de fyra starkaste att ge sig väg nedför bergen för att försöka få tag i hjälp. Det var inget resonnemang om vilka som skulle gå. Korpral Grove utsågs till ledare. Vi kom överens med dem att de skulle skicka någon tillbaka till oss, trots att vi inte visste var

En bild av Port Moresby dit de sev överlevande efter otroliga strapasser lyckades ta sig fram. Infödingarna kalla denna ort för Killa-Killa.

På bilden längst ner t. v. på nästa sida ses några infödingar på Nya Guinea beundra en amerikansk terrängbil. Fotot ger en uppfattning om de primitiva förhållanden de amerikanska soldaterna få leva i på denna front.



T. h. två av de infanterister som medföljde på den ödesdigra flygningen serg. Holleman (t. v.) och korporal Mobley. Under marschen tillbaka i djungeln levde de på strängt taget ingenting.

vi var. Vi visste att vi satte allt hopp till dem så vi beslutade att ge dem en tredjedel av vad vi hade av mat. De tog också kompassen från instrumentbrädet, reglagen med färgade knoppar för att locka infödingarna, en regnrock och ett gevär med femtio patroner.

Våra tändstickor var våta. Men vi samlade upp allt löst trä från vraket, skruvade loss en bikonvex lins och använde den som brännglas, tills vi fick igång en eld — det hade tillfälligt slutat att regna. Sedan gjorde en av de oskadade någon sorts stuvning till de skadade i sin hjälm. Det var kallt och blött på natten. De som hade stannat utanför försökte hålla kroppsvärmen åtminstone till mörkningen genom att ta åkarbrasor. Efter det att elden hade kommit igång kunde de hålla sig varma i nästan fyra dygn, ty så länge räckte bensinen i vraket, och en hoppfull rökpelare klättrade upp mellan de tätt trädbevuxna väggar omkring dem.

— Det kom plan varenda dag och letade efter oss, fortsätter Kershner. Men den

TILLBAKA

tunna rökspiralen var för tunn. På femte dagen hade prästen, kapten Barron, den ende officeren efter Vandevooorts död, blivit mycket svagare. Han kunde inte flyttas. En liten grupp gick ut i den mossgröna djungeln nästa dag och fann liken efter sergeant Steve Pitch och en mexikan, Margito Padilla. Vi grävde två gravar och Barron läste en bön. På sjätte dagen började Holleman och Mobley prata om att vi borde försöka ge oss i väg från vraket. De sårade instämde. Eftersom två grupper skulle ha större chans än en att ta sig fram, ansåg de att vi skulle ge oss i väg.

— Söndagen den 16 november gav vi oss i väg. Eftersom min fotled var mycket bättre kunde jag gå med. Vi hade ännu en kompass, som vi hittat under Pitches kropp. Vi tog med oss litet torkad frukt. Vi hade också varsin maltsockertablett och två chokladkakor. Nästan alla våra sår var infekterade. Vi åt upp chokladen på andra dagen och när vi passerade en bergskam hittade vi två stora grodor, som vi också åt upp och en källa med färskvatten. Vi kastade slant om grodorna och jag hade tur, ty jag fick grodbenen. På morgonen den 30 november sade Holleman: »Det här är vår största dag.» Och bland alla de saker vi hittade den dagen var också en liten by-



stig, så upptrampad och tydlig att vi helt enkelt inte kunde missa den. Den lilla stigen var det första spåret efter människor på fjorton dagar.

— Vi vilade där i två timmar. Jag var så dödstrött, att jag inte förstär, hur jag lyckades komma igång igen. Vi följde stigen och efter omkring en och halv kilometer fann vi en liten hydda och i den en låda infödingspotatis. Det var tacksägelsedagen och vi kände oss som pilgrimmer. Först trodde vi att vi måste stanna där, tills någon kom dit, men på kvällen hörde vi buller som från djur, stora djur. Mobley och Holleman träffade på två ungdomar.

De hade en smula erfarenhet av papuaner och kunde få dem att låta bli att bli förskräckta. De förde oss till en plats, där det fanns ett sällskap på tre män, tre kvinnor

och några barn. De gav oss potatis, frukt-saft, en banan och ett stycke sockerrör. Dessa människor var mycket primitiva men vänliga, men de var långt borta från sitt ursprungliga hemvist och hade själva ont om mat. Vi tillbringade mer än en dag tillsammans med dem och gav oss sedan i väg tillsammans med två av männen, men de försökte endast visa oss vägen och lämnade oss sedan. Vi var alltför svaga då för att hejda dem och ville det inte heller. Vi förstörde en hel dag genom att ta fel väg, som vid förstod så småningom, och arbetade oss tillbaka genom djungeln samt fann till slut en gammal infödingsträdgård. Där fann vi tillräckligt med mat för två dagar och gjorde upp en eld på natten. Uppifrån nästa berg kunde vi se några hyddor, men när vi nådde fram dit såg vi att de var övergivna för länge sedan och vårt hopp dog nästan helt och hållet, när vi fann att vi hade gjort hela denna ansträngning alldeles förgäves. Ty vi var mycket svaga vid det laget och särskilt Mobley led svårt av feber. Slutligen blev vi kvar en hel vecka i den övergivna byn, skötte om Mobley och hoppades att infödingarna skulle komma tillbaka. En kväll stack en papuan fram sitt hårprydda huvud ur en buske, men när vi försökte tala med honom sprang han sin väg.

— Den 8 december sprang två hundar genom vårt läger och litet senare kom en liten mager gubbe och två pojkar mot oss. Vi erbjöd dem en del av vår föda, och saker

(Forts. på sid. 22.)





T v. Dir Tor Eliasson, Ing Kjell Grauers, meken Knutsson och på vingen trafikflygare Osbahr se fryntliga ut efter den lyckade bepudringsdebuten. — Infädd en bild av den 8 cm långa tallmätarlarven.

Nedan en av »Ballonghusarerna» i den nästan kalätta skogen och därunder en bild av utblåsningsröret under flygplanets buk.

kerligen är lätta att observera från flygplanet. Rätt var det är får planet en svans efter sig — ett lätt vitt stoftmoln, som strömmar ut någonstans i stjärten och fördelar sig på en ganska stor bredd — mellan 25 och 50 m — innan det försvinner ner bland tallkronorna.

Hunnet till den bortersta ballongen avslutar planet sin molnbildning och gör en vid lov bort mot utgångspunkten. Men samtidigt höjer manren vid min sida ett jägarhorn till läppa och några muntra signaler eka i dalgångarna. Genast försvinner ballongerna, man hör galopperande hovtramp i den tysta morgonen och efter någon minut skjuter ballongerna upp på helt andra ställen i skogen c:a 25 m från det ställe där de först varit synliga. Flygplanet kommer igen och åter börjar samma historia. Det är en skvadron livhusarer som sköter den detaljen.

På detta sätt gå miljontals larver sitt öde tillmötes. Och skogens skönhetsfläckar försvinner så småningom. Flygplanet fungerar som pudervippa kan man säga. Men pudrets sammansättning och verkningar är av helt olika slag än det som man återfinner på våra damers toilettbord. Detta puder heter Gesarol och är rena giftet. Det hänger sig fast vid tallbarren och sedan behövs det bara att Tallmätaren vid sin

MED FLYGPLAN SOM PUDER

Rapporter från såväl Amerika som Ryssland, Tyskland och Schweiz har vid skilda tillfällen berättat att bepudring från flygplan av stora skogsområden skett för att utrota skadeinsekter, som uppträtt i sådana mängder att de var på väg att ödelägga miljontals med skog. Här i Sverige har sådant förfarande mot skadeinsekterna aldrig varit i bruk förrän morgonen onsdagen den 23 augusti. Det var ett av tallmätarelever illa åtgångt område i Västergötland, närmare bestämt Allvasjö häradsallmänning intill Vätterns västra strand, som då blev föremål för giftbepudring från ett av Svensk Flygtjänsts flygplan. Naturligtvis fanns representanter från stockholmspress, Göteborgspress och övrig landsortspress liksom filmare, radiomän och sakkunniga på platsen för att berätta om denna »giftpremiär» vars verkningar synes bli ödesdigra för miljontals larver men samtidigt räddar åtskilliga 100 000-tals kronor i virkesvärde. FLYG:s utsände var också på platsen och berättar på dessa sidor i ord och bild om den unika händelsen.

»mätande» gång kommer i kontakt med det fina stoffet så är hans liv ett avslutat kapitel. Han dör visserligen inte på fläckerna men hans nervsystem kommer ur funktion, han får något slags kramp och efter en knapp timme är allt slut.

— Det är en grym död, säger förstmästare von Essen, när vi efter att ha åsett Sveriges första skogsbepudring från luften, antrar ner från det gungande tornet som fungerar som radiotorn för förbindelse med flygplanet via en huvudstation på Allvasjö gård.

— Men den är tyvärr nödvändig, fortsätter han. Den här skogen har en beräknad omloppstid på c:a 180 år och blir den förstörd uppstår nästan oersättliga skador. I september i fjol kalät tallmätaren försvarliga områden här på Hökensåsens och i år har den återvänt i så riklig mängd att man räknat omkring 60 puppor på varje m² mark. När man sedan vet att varje honfjäril lägger 100 ägg är det tydligt att det gäller livet för skogen. Staten har i insikt härom också anslagit 30 000 kr för försöken att komma åt skadeinsekten från luften.

Att det blev Svensk Flygtjänst, som fick hedersuppdraget att utföra denna första bepudring, är knappast ägnat att förvåna. Företaget har redan tidigare visat prov på god organisationsförmåga och prickfria flygningar till samhällets gagn — man behöver endast peka på deras luftvärnsflygningar, deras transporter av livsmedel till avlägsna arbetarläger i Lapplandsfjällen för att nu ta ett par exempel — och man förstår att arbetet med bepudringen lagts i rätta händer.

Puderspridaren av lättmetall

Nere i Vättern ligger Flygtjänsts SJE—ABZ och guppar vid strandbrädden, när FLYG:s utsände tillsammans med bolagets sympatiske direktör Tor Eliasson kommer dit för att ta en titt på de ombyggnader

— Från FLYG:s utsände FLYGMAN. —

ALLVASJÖ, 23 aug.

Jag står i ett av fyra avbarkade jättegranar när uppbyggt torn som elastiskt gungar när man tar sig upp i det och vars övre plattform befinner sig en 5—6 meter över skogstopparna. Så långt ögat förnär se finns det bara skog. Klockan är endast halvfyra på morgonen och kalla vita dimslöjor täcker dekorativt lägre liggande partier av skogen. Men gryningsljuset avslöjar att också naturen har sina skönhetsfläckar. Stora ytor i den omkringliggande skogen verkar bruna och på sina ställen spretar tallarnas grenar kala mot himlen.

— Titta där, och där! och där! Det är tallmätarens verk! Den har nu brett ut sig på ett område av c:a 3 000 har. En otäck gynnare! Död åt honom...

Det är överste krigsherran i striden mot tallmätarlarven, förstmästare Alf von Essen som står bredvid mig och med sitt pekfinger cirklar in särskilt illa åtgångna partier av skogen. Han ser beslutsamt ut över dessa stora hörjade områden, som han är satt att sköta. Liksom på beställning kommer det plötsligt ett flygplan svepande på låg höjd över skogen. Det går in på en bestämd kurs vars längdriktning är utstakad av gulröda ballonger, som färgsprakande sticka av mot skogens grönbruna och sä-



Th ses giftpudret under flygning som ett dammoln dala ner över miljontals tallmätare för att föra dem till sällare jaktmarker. (Foto SF-Journalen.) — Infäld överst Rickard Osbahr under en av sina pudervyningar. — Där under gör »pudervippan» en start från Vätterstranden.

Nederst på sidan en interörbild med »köttkvarnen».



VIPPA

för bepudringen som gjorts på denna den ena av Flygtjänst bägge Junkermaskiner av typen W-34. Vi möts av planetns förare Rickard Osbahr och konstruktören till den särskilda »köttkvarn», som blivit inbyggd i flygplanet för bepudringens skull, Kjell Grauers. Ing. Grauers är just i färd med att på ett cigarettpapper göra skissen till en mindre korrigerig, som måste utföras på det venturirör varigenom pudret sprides ut — en erfarenhet från dagens flygning då pudret visade benägenhet att stocka sig — men han är snart färdig att berätta om sin konstruktion.

Vad beträffar själva ombyggnaden av planet rör sig denna om ytterst små korrigeringar. Man har röjt undan en del av inredningen — passagerarstolar m. m. — för att ge plats åt de 500 kg Gesarolsäckar, som medföljer på varje flygning samt själva pudermataren. Däremot har man inte behövt göra något särskilt hål i durken då det hål, som användes för att släppa ut mällkorven vid lv-flygningar kunnat använ-

das för att släppa igenom förbindelseröret mellan mataren och utblåsingsröret.

Pudermataren är tillverkad av lättmetall och upptar en yta av 2,4 m². Höjden är 0,75 m och hela apparaten väger med motor endast 35—40 kg. Av detta väger den trattformiga behållaren, som tar 120 l, endast 16 kg.

Matningssystemet är lika enkelt som genialiskt. Sedan behållaren fyllts väntar endast maskinens mekaniker på att föraren skall trycka på en knapp inmonterad på hans instrumentbräde. Därvid tändes en lampa inne i kabinen och meken sätter igång en av batterier driven likströmsmotor, som sätter en i botten på behållaren anbringad skruv i rörelse. Denna skruv matar då ut det finfördelade pudret, som till sin konsistens liknar potatismjöl.

Vid detta skede befinner sig således giftpulvret utanför flygplankroppen men ändå inte i fria luften. Det faller nämligen ner i främre delen av på ett c:a 3 m långt vågrätt liggande venturirör under flygplanets buksida. Röret ifråga är trattformigt mot flygplanets nos och fångar liksom in luft där, som rör sig med en hastighet av 38,5 m/sek (flygplanets hastighet c:a 140 km/t). Denna luftström transporterar sedan pulvret ut genom rörets bakända med en hastighet av 13,5 m/sek. Från bakändan sprider sig Gesarol-stoftet i en vinkel på 18° till minst 25 m bredd.

— Lasten på 500 kg räcker således för 500 sek spridning vilket är avsett att täcka 500 tunnland. Det hela är mycket enkelt men effektivt, säger ing. Grauers, som till slut avslöjar att hela apparaten tog sex dagar för att bli till, från första konstruktionsutkastet till den leveransklara varan.

Den lilla korrigerig han gjorde då vi träffade honom gällde inbyggandet av mindre skärmar i venturiröret avsedda att förhindra en turbulens där, som gjorde att pulvret stockade sig vid väggarna.

»Köttkvarnen» som maskinen kallades på

grund av sin likhet med en sådan har tillverkats av Ernst Grauers A.-B., Stockholm och kostar c:a 3600.— kr.

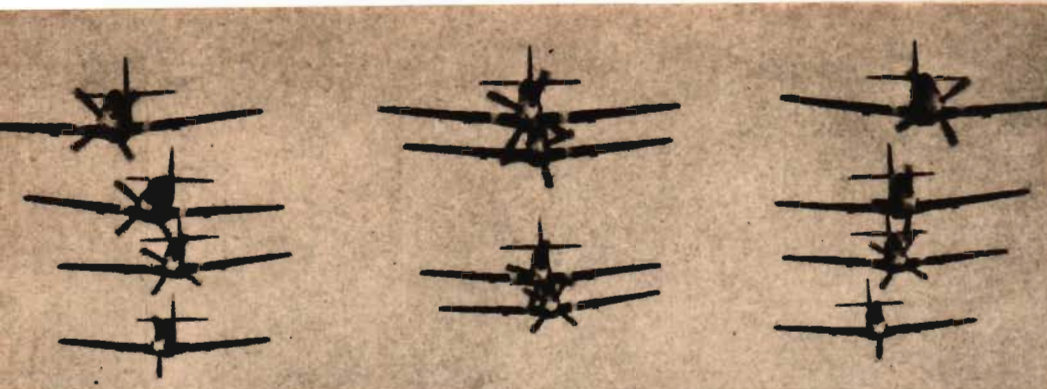
Flygman drack giftet i öl

Så såg alltså den apparat ut som spred död och fasa omkring sig i tallmätarnas värld. Att »dödsflygningen» skedde så tidigt på morgonen har sin särskilda orsak. Det sker inte därför att larverna äro särskilt mottagliga eller sömniga då, nej, det har med termiken att göra. Det finfördelade giftet tål nämligen inte att utsättas för några vindar innan det fastnat på tallbarren. Då flyger det all världens väg och hamnar i bästa fall på ett skogsområde där det inte behövs. Man är därför tvungen att flyga i gryningen innan solen börjat värma upp skogen.

Men är vädret lämpligt faller det fina stoftet ner fördelat med endast 0,8 gram på kvadratmetern. Mer behövs inte heller för att det skall verka. Genom sin olika elektriska laddning med tallbarren häftar det fast vid dessa och har sedan oavsett väder och vind en verkningstid på c:a sex veckor.

Det måste ju vara ett ytterst farligt gift för människor och djur, tänker naturligtvis läsaren. Men så är underligt nog inte fallet. Det är ju som tidigare nämnts inte fråga om något matgift utan det angriper i stället larvernas nerver. Människan och alla varmblodiga djur har emellertid ett nervsystem som tål den lilla påfrestning det här är frågan om. Signaturen hade tillfälle att pröva detta vid en middag som Flygtjänst hade för pressrepresentanterna efter demonstrationen. Han fick en kraftig dosis Gesarol i sitt ölglas men är trots detta vid tillräckligt god vigör att kunna ge en skildring av detta det första försöket i Sverige att bekämpa skadeinsekter från luften. Ytterligare ett område där flyget kan göra en insats av betydande mått.





VAD ÄR DETTA (I)? — Den som med framgång deltar i vår identifieringstävling (sid. 30—31 i detta nummer) bör kunna räkna ut vad ovanstående bild föreställer. Fundera först och titta sedan efter på sid. 34, där lösningen finns. Så mycket kan emellertid sägas att det leke rör sig om biplan och »kvadruppelplan...»



VAD ÄR DETTA (II)? — Mera en fixeringsbild än ett kunskapsprov. Även lösningen till denna gåta finns på sid. 34.

TRAFIKPLANET CONSOLIDATED 39

Consolidated-Vultee håller f. n. på att provflyga prototypen till ett av sina nya efterkrigstrafikplan, Consolidated 39, i San Diego och en fullskaletrapp med fullständig utrustning har demonstrerats i Henry Dreyfuss ateljéer i New York, där inredningeh komponerats. Serietillverkningen skall dock inte börja förrän efter kriget. Det nya trafikplanet har Davis-vinge och »Liberators» landningsställ och motorinstallation men en alldeles ny och mycket större — längre och vidare — flygkropp. Consolidated 39 är utrustad med 4 st Pratt & Whitney »Twin Wasp»-motorer på vardera 1.100 hk och har plats för 48 passagerare med bagage samt dessutom något över 500 kg post vid flygsträckor upp till 4.000 km. Som nattplan kommer den att innehålla bekväma bäddar, rymligare än de vanliga på tåg, för 24 passagerare. Det finns också ett lastrum, där något över 5 ton last kan stivas in. Normal marschhastighet kommer att bli 386 km/t med 60 procent motoreffekt. Maximala flygsträckan med 320 km/t ekonomisk fart blir c:a 6.500 km. Vikningshastigheten är 142 km/t. Normala flygvikten uppgår till c:a 25 ton men planet är hållfasthetsberäknat för nära 29 ton.

Fyra alternativa inredningsförslag har uppgjorts av Dreyfuss. Lättviktsmaterial och duk användes i inredningen; mattan väger t. ex. endast 0,61 kg/m². En mängd nyheter ha införts för att öka passagerarnas bekvämlighet. Polaroidfönster tillåter t. ex. att man reglerar det inströmande dagsljuset; de moderna toaletterummen, av vilka herrarnas ligger strax framför mittsektionen och damernas nära stjärtpartiet, har bl. a. manshöga speglar och stolarna i kabinen är försedda med en läslampa i nackstödet vänstra »vinge» samt radio, av-

skärmad så att inte ens grannen i stolen bredvid kan höra den. I ett avseende synes dock komforten inte vara fullt modern. Det säges nämligen att passagerarna skall tvätta sig med tvålimpregnerat papper, vilket synes innebära, att toaletterummen inte förses med varmt och kallt vatten. Detta tvålpapper är ingen nyhet och anses åtminstone inte i England vara särskilt tillfredsställande.

Consolidated 37

Consolidated-Vultee har naturligtvis stora planer för efterkrigstrafiken och bl. a. projekteras nu ett lyxflygplan för atlanttrafik med plats för 150 passagerare. En modell har nyligen demonstrerats för journalister i Consolidateds fabriker i Fort Worth, Texas. Spännvidden blir över 60 m och det nya planet har t. v. beteckningen Consolidated 37. Det skall flyga New York—London direkt.

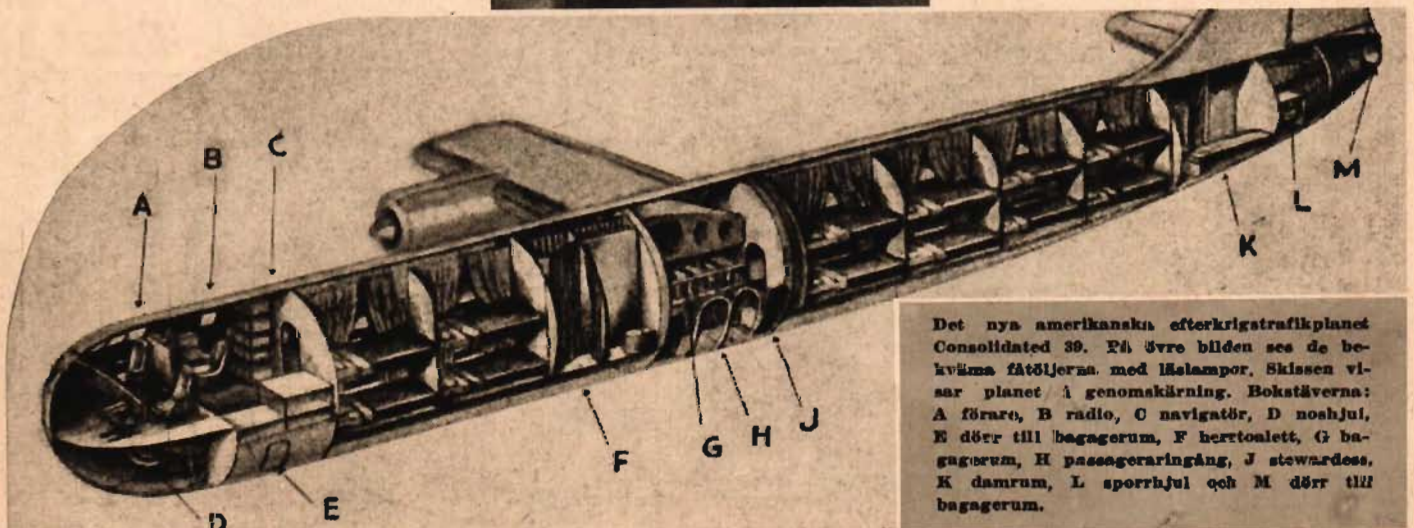


Bristol »Beaufighter»

Det tunga brittiska dag- och nattjaktplanet Bristol »Beaufighter» skiljer sig enligt den tyska FLUGSPORT från torpedplanet »Beaufighter» genom en kortare nos, som endast sträcker sig fram till i höjd med motorerna. Planet är utrustat med 2 st Bristol »Hercules III»-motorer på vardera 1.400 hk (1.270 hk på 4.600 m). Beväpningen består av 4 st 20 mm akan samt 6 st 7,7 mm ksp. Maxhastigheten är 530 km/t på 4.700 m. Topp höjd 8.800 m.

Reaktions-»Brabazon»

Enligt en intervju i Daily Telegraph med mr R. H. Dobson, verkställande direktör i A. V. Roe, Ltd, framhåller denne beträffande Avro's två nya efterkrigstrafikplan »Tudor» och »Brabazon», att dessa till en början kommer att utrustas med vanliga propellerförsedda motorer men att de senare möjligen kommer att förses med reaktionsmotorer. En del uppgifter har i samband härmed frigivits. Av »Tudor» kommer att byggas två olika versioner, en för atlanttrafik med en flygsträcka på upp emot 6.500 km och en för kortare distanser med plats för sammanlagt 64 passagerare. Maxhastigheten blir c:a 560 km/t, vikten 36—37 ton och kostnaden c:a 850.000 kr (45 000 £). Marschhastigheten kan på 4.000 m med »medelkompressor» bli 467 km/t och på 7.000 m 494 km/t. Den mest ekonomiska marschhastigheten för längsta möjliga flygsträcka blir 386 km/t. »Brabazon» får en flygvikt på nära 55 ton och en flygsträcka på över 8.000 km.



Det nya amerikanska efterkrigstrafikplanet Consolidated 39. På övre bilden ses de bekväma fåtöljerna med läslampor. Skissen visar planet i genomskärning. Bokstäverna: A förare, B radio, C navigatör, D nosjul, E dörr till bagagerum, F herretoilet, G bagagerum, H passageraringång, J stewardess, K damrum, L sporrhjul och M dörr till bagagerum.

FLYGNYTT

från ALLA FRONTER

»Marauder» på natten

Martin B-26C »Marauder» insattes i slutet av maj för första gången i nattuppdrag mot tyskockuperat område. Det var flygplan ur nionde taktiska amerikanska flygkåren och första nattraiden inträffade nästan på årsdagen av den första Marauder-raid från England. Dessa nattraider beteckna en ny fas i den amerikanska luftkrigföringen, eftersom inga flygplan ur USAAF, stationerad i England, tidigare utfört nattuppdrag. Den 21 juli hade inalles fem sådana nattraider gjorts.

Pipers i massor

Piper Aircraft Corporation, USA, byggde 1939 1.806 lätta flygplan och under 1940 3.016. Den 15 juli 1944 hade antalet lätta Piperplan vuxit till 13.000. Piper tillverkar tusentals fler lätta flygplan än något annat bolag och var det första bolag som kunde tillverka ett flygplan för mindre än 1.000 dollar (c:a 4.000 kr).



AUTOGIRO I USAAF. En Kellett YO-60 med en 300 hk Jacobs-motor landar här på en liten öppen plats i skogen. Autogiron tillhör USAAF Materials Command. Ett antal sådana maskiner har försetts med genomskinnlig botten i kabinen och genomgår tjänstprov.

Indragbara flottörer

Enligt FLUGWEHR UND -TECHNIK har engelsmännen konstruerat sjöflygplan med indragbara flottörer. Konstruktionen förutsätter att flygplanet är försett med två flygkroppar eller bommar. För att undvika att den aerodynamiskt ofördelaktiga undersidan på flottörerna i infällt läge vändes nedåt vrides flottörerna vid indragningen 180 grader så att den strömlinjeformade översidan kommer nedåt.



DET NYA RYSKA JAKTPLANET JAK-9, som nämndes i FLYG 9/44, ses här på ett nytaget foto. JAK-9 har en 1.100 hk M-105P-motor och maxhastigheten uppges till c:a 555 km/t. Spännvidd omkring 10 m och längd c:a 8,5 m.

Bofors var först

Officiellt meddelas i England, att det första nedskjutna exemplaret av det tyska »besättningslösa flygplanet», d. v. s. lufttorpeden V 1, föll offer för en Boforskanon — sannolikt en 40 mm luftvärnsautomatkanon — under befäl av sergeant Williamson och placerad vid Engelska kanalen.

Allierad eskortjakt

De tunga amerikanska bombplanen eskorteras vid raid mot Berlin först av Republic »Thunderbolt», vilka dock trots extratankar inte kan flyga ända till Berlin och tillbaka. De återvänder alltså efter en viss flygsträcka till sina baser i England, varefter eskortuppdraget övertas av Lockheed P-38J »Lightning» och North-American P-51 B »Mustang». När de tunga bombplanen återvänder efter fullgjort uppdrag »plockas» de åter upp på hemvägen av »Thunderbolt», som eskorterar hem. I mitten av juni upptäckte dock fyra »Thunderbolt»-förare vid vändpunkten att de hade tillräckligt med bränsle kvar, varför de följde med ända till Berlin, cirklade över staden under bombfällning och återvände sedan med bombplanen hem, varigenom de satte nytt distansrekord för »Thunderbolt».

Focke-Wulf FW 390

Enligt engelska uppgifter har tyskarna satt in ett nytt jaktplan med beteckningen Focke-Wulf FW 390 i striderna i Frankrike. Det är ett enmotorigt jaktplan, som utvecklats från FW 190 och FW 290. Den engelska källan — Times — uppger också att utvecklingen av Messerschmitt Me 109 — Me 209 alltså — insatts över Frankrike. Me 209 säges vara utrustad med en motor i 2.000 hk-klassen.

Ny superbombare

Enligt färskare amerikanska uppgifter skall Consolidated-Vultee Aircraft Corp. ha ett nytt flermotorigt superbombplan under tillverkning, benämnt B-32 »Dominator». Motorerna är desamma som på B-29 »Superfortress».

Robot-jakt

När de tyska robot-bomberna först brummade in över England, insattes till en början framför allt Hawker »Typhoon» under dager och senare »Mosquito» på natten för att bekämpa dem. Även »Spitfire» och »Mustang» har insatts. På sistone har dock framför allt den nya Hawker »Tempest» skurit lagrar som robot-dödare. »Tempests» höga hastighet är ett speciellt plus vid robot-jakt, eftersom »Wunderwaffe» varken kan göra undanmanövrer eller besvara elden. Enda risken för de angripande jaktplanen är att den exploderande roboten skall skada dem. Roboten är också mycket sårbar och det behövs visst inte, att man träffar den explosiva laddningen för att oskadliggöra »helveteshunden». Skjuter man sönder den automatiska piloten i robotens stjärt, så störtar den ofelbart. Samma sak inträffar om reaktionsmotorn träffas eller om vingarna skjuts sönder. Om denna beskjutning sker över Kanalen eller oboboda trakter, så gör det ju ingenting, att roboten störtar till marken och exploderar. (Se teckning på robotjakt sid. 15.)

Focke-Wulf FW 200 K2

Den senaste versionen av Focke-Wulf FW 200 K2 »Kurier» är försedd med 4 st BMW 801-motorer och har en maxhastighet på 459 km/t på 5.500 m. Bevapningen uppges vara en 20 mm akan under nosen samt ett okänt antal 7,9 mm ksp och 13 mm akan.

DOUGLAS A-20 »HAVOC» har utrustats med ett ryggtorn med 2 st 12,7 mm ksp. Som jaktbombarer bär planet 918 kg bomber och 9 st ksp. Bombversionen har 5 st ksp. — Ryssland har fått över 2.000 »Havoc» enligt läne- och uthyrningslagen.





Stockholms flygklubbs nyförvärv, en KZ-II-Coupe med fasta slots. — På bilden t. v. förarsitsen med instrumentbrädan. Sedan fotot togs har variometer och instrumentbelysning tillkommit. Handtaget närmast brädan är till hjulbromsarna. — Undre bilden visar vänster vingens slot, bestående av en höjd »piätremsa», som tvingar luftströmmen att följa vingens översida.

FLYGA SAKTA MED "BREVLÅDE-VINGAR"

Att komma ut till Bromma flygplats i Adessa dagar är att få en försmak av det civilflyg vi kan vänta efter krigets slut. Förutom några trafikplan ser man ett tiotal sportflygplan av olika typer. De startar på målflygningsuppdrag och kommer småningom tillbaka och landar med några smågupp på någon av asfaltbanorna. Liv och rörelse, motorsurr och flygargiädje.

Jag har ett alldeles särskilt angenämt ärende i dag: att provflyga Stockholms flygklubbs nyaste flygplan, en läcker KZ-II-Coupe. Om det varit en gammal vanlig KZ-II-Coupe skulle en provflygning inte varit befogad men nu är det så att just detta flygplan kan uppvisa en nyhet, nämligen fasta slots i vingarnas framkant. KZ-planen är ju kända för att inte precis vara idiotsäkra men med slots får planet faktisk den egenskapen.

Sida vid sida med Gunnar af Ekenstam startar jag på provturen. Sedan den första ovanan med spakens placering mellan förarna (och det Y-formade handtaget) övervunnits känner jag hur perfekt kärran lyder varje roderutslag utan att dock flaxa till för varje förarens andetag. Man sitter underbart bekvämt som i en flott bil, rymligt

och med finfin sikt. Variometern står under stigningen på +2 m.

På god höjd provar vi slotsen! Av med gasen alldeles, spaken sakta bakåt. Nu tvingas luftströmmen av slotsen att trots den stora anfallsvinkeln följa vingens översida och fortfarande bära planet. Till slut sitter man där med spaken i magen och farten är 80—90. Nosen ligger högt, roderverkan är fortfarande perfekt.

— Man kan göra vad som helst med den här kärran, säger »Eakis» stolt. Fin maskin! Alla målflygarna i klubben vill ha den jämt.

Och så provar vi vingklaffarna.

farten 110, njukt ut med

dem — och sedan fixeras variometernålen på 5 m/sek sjunk. När vi går in för landning kommer vi in på 100 m höjd över fältgränsen men sätter oss tack vare klaffarna ändå tämligen långt tillbaka.

Nu måste jag bekänna en sak: när jag steg ur planet klappade jag förstulet den

blänkande rödmålade nosen... Alla tiders sportkärria! Den marschar på 160 km/t och har en så pass ekonomisk motor som Cirrus på 90 hk. Men priset då? Jaså, 25.000 kr. Är det inte tilltaget i överkant? Även med strålkastare och positionsljus är väl detta ett rövarpris!

— Nej, påstår »Eakis», man måste ju tänka på att (Forts. på sid. 22.)



NORRLAND I BOKNÖD

men självförsörjande ifråga om flygmotormekaniker

Var ska man få tag på någon lärobok i flygmotorns elektroteknik?

Det är rektorn för Västernorrlands läns centrala verkstadsskola i Sundsvall, G. M. Johansson, som gör denna fråga när FLYG:s utsände besöker honom. Frågan är icke retorisk — men väl »rektorisk» — och rektorn väntar sig således ett svar på den. Han är tacksam för upplysning snarast, ty han har lyckats få i gång en avdelning för flygmotormekaniker, vilka måste få den bästa utbildning som står att erhålla. Och det tycks inte finnas någon ordentlig handbok utarbetad i ämnet flygmotorelektroteknik, åtminstone ingen lättåtkomlig sådan.

Centrala verkstadsskolan i Sundsvall har sammanlagt 150 elever, uppdelade på 10 avdelningar, därav den redan nämnda för flygmotormekanikeraspiranter från länet. Det är andra året som denna hypermoder-

na utbildning pågår och i år delta 10 ungdomlingar — normalt brukar det vara 15 men inkallelser och influensa ha minskat skaran i år.

— Utbildningen är mycket grundlig, säger rektor Johansson. Det blir först en allmän mekanisk skolning och sedan går vi in på det speciella området med både teori och praktik. Jag kan nämna elektroteknik (den olycksaliga utan läroböcker), yrkesräkning, ekonomi, yrkesritning, teknologi och motorteknik.

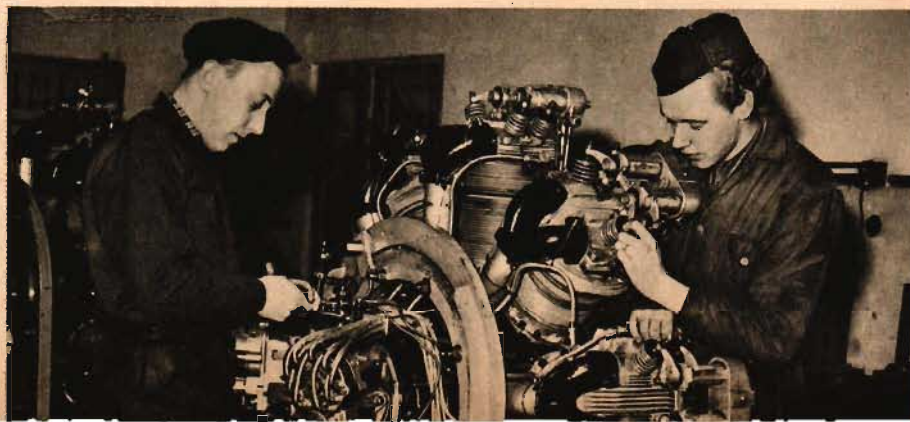
Flygmotormekanikerna ska vara civilanställda, är det mening, säger rektorn till

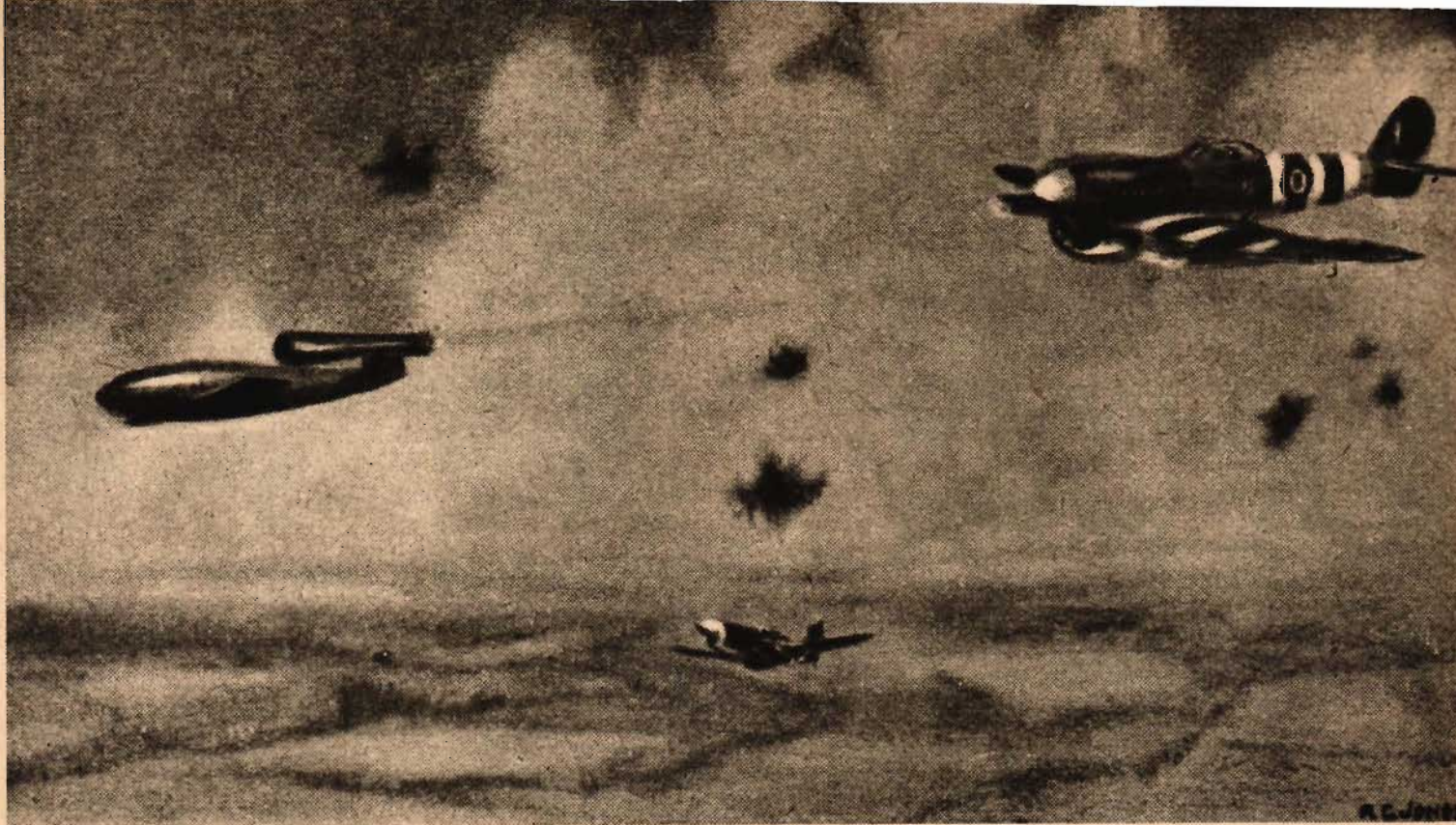
sist. Emellertid ska vi härnäst utbildade även vanliga flygmekaniker, vilka sedan kan anställas som volontärer vid flygvapnets förband. Det blir 2 avdelningar för dessa och till de 30 elevplatserna i första omgången har vi fått 158 ansökningar från länets olika delar.

Man kunde tycka att när norrlänningarna göra sitt bästa för att bli självförsörjande i fråga om flygmekaniker av alla slag så borde det övriga Sverige, enkanterligen vår flygindustri, kunna hjälpa dem att få fram den lärobok som djupt saknas! Vem ilar till bistånd?

Det kan nämnas att en liknande verkstadsskola finns i Sandö — vid den berömda Sandöbron över Ängermanälven — där ett gammalt övergivet glasbruk med många arbetarbostäder fått släppa till lokalerna. Pro Mille.

Två ängermanlänningar och en Bristolmotor vid Västernorrlands läns centrala verkstadsskola i Sundsvall.





Femte krigsårets »hemliga vapen» på den tyska sidan, robotbomben, som en engelsk tecknare i FLIGHT ser den, bekämpad av en »Typhoon» och en »Mustang». Det effektivaste sättet att få slut på »helveteshundarnas» härjningar är emellertid att förstöra deras startbanor, vilka också varit utsatta för ihållande bombanfall i stor skala.

KRIGET I LUFTEN

Av AVIATOR

I Västeuropa medförde slutet av augusti stora händelser. Efter bombattor utan motstycke kom hela fronten i rörelse. Loire och Seine nåddes och överskredos. Paris föll. Förspelet till dessa stora framgångar, nådda främst av pansartrupper och partisaner var de allierades intensiva förbindelsebekämpning. Redan i ett tidigt skede hade man bombat sönder broarna över Seine nedanför Paris och övervakade kontinuerligt från luften andra medel att ta sig över floden. Samtidigt stötte pansartrupperna fram till Seine ovanför Paris och fångade sålunda in en samling tyska divisioner, som ställdes mellan framryckande kanadensare framför sig och den av flygvapnet spärrade floden bakom sig. På en vecka förstördes 900 lok, 1 800 järnvägs-vagnar och 500 tankvagnar samt skadades ytterligare 6 000 järnvägsvagnar. Den sjunde tyska armén, vars motstöt mot Kanalen stoppades av flyget den 6/8 råkade nu i säcken; under dess försök att retirera österut blev den illa åtgången av de allierades jaktplan och jaktbombplan, som oavbrutet jagade fordon längs vägarna. 10 000 fordon förstördes på mindre än en vecka, därav nära 4 000 den 18 augusti.

Ända t o m den 25/8 låg den tyska vedergällningselden med V 1 hårt över Storbritannien, i England uppskattade man då, att 7 000 robotar sånts i väg, d v s i genomsnitt 180 om dagen. Den 26/8 upphörde plötsligt anfallen med robotar och då detta skrives är det obekant om uppehållet skulle bli långvarigt. Det kan mycket väl vara föranlett av läget på marken, som började göra robotkusten ohållbar. Varken jaktflyg, bombflyg eller luftvärn hade kunnat få bukt med detta nya vapen, endas basernas erövring var effektivt motmedel. I juli döklades 2 400 och sårades 7 100 civilpersoner i England av robotbomber.

Samtidigt med att de allierades motorburna trupper för full fart närmade sig tyska rikets gränser från väster, söder, öster och sydost började luften fallen mot hemorten i Tyskland att öka i styrka.

Bomber Command anföll den 16/8 under mörker Kiel och Stettin med 1 200 bombplan, sedan man natten innan sänt 1 100 plan med 5 000 ton mot jaktbaserna i Holland. Den 18 fällde 1 000 flygplan 150 000 brandbomber över Bremen och den 26/8 sändes en stor styrka ända till Königsberg.

Ättonde flygkåren gjorde det ena storanfallet efter det andra mot industrimål i Tysklands inre. Det rörde sig främst om oljemål — bensinfabriker, raffinaderier — och motorindustrier, både för flyg och stridsvagnar. Man synes gå in för att lamslå de motoriserade vapenslagen för att lägga landet öde inför de egna motsvarande vapnen. Målen lågo vid Braunschweig, Mannheim-Ludwigshafen, Magdeburg, Leipzig, Halle, Dessau, Dresden, d v s i centrala Tyskland, 800 km från England. Antalet bombplan låg väl över 1 000 och formeringarna sträckte sig över 40 miles längd. Luftstriderna kring dessa väldiga kolonner blevo helt naturligt mycket omfattande, men intrycket var att det tyska jaktflyget icke var lika starkt som på senvintern. Orsaken kan vara detacheringar till östfronten och även till försvaret av sjunde armén i Normandie. Den tyska flygledningen har säkert svårt att avväga jaktflygets fördelning mellan fronterna och hemorten. Ur den synpunkten blir uppgiften lättare, sedan tyskarna, som troligt är, dragit sig tillbaka till försvarslinjer inom det gamla rikets gränser. För att försvåra reträtten dit påbörjade det tunga bombflyget i god tid bombning av broarna över Maas, som äro lika viktiga strategiska punkter vid

återtaget till Tyskland som vid utfallet därifrån 1940.

Den franska frihetsrörelsen slog upp i full låga över hela landet och vann stora framgångar, den största med Paris befrielse. Allt detta krävde tillförsel av vapen och ledare, vilket varit möjligt endast luftvägen; 1 000-tals ton förnödenheter ha tillförts maquis-trupperna av allierade flygplan.

På östfronten kämpades till en början hårdast vid Ostpreussens gräns och framför Warszawa. Frihetstrupperna i Warszawa, som tagit upp striden litet för tidigt blevo hårt ansatta även från luften. Brittiska flygplan tillförde dem förnödenheter men långt ifrån tillräckligt.

Samtidigt med att den stora ryska offensiven längst i söder satte igång, trädde Rumänien genom en kunglig kupp ut ur det tyska blocket. Följderna härav kunna ännu icke tillfullo överblickas, men det är uppenbart, att Rumänien inom kort blir ett ryskt uppmarschområde för anfall mot Tyskland från sydost. Man kommer säkert också snart att flytta fram de amerikanska flygbaserna i Ryssland, i och med att Ploesti förlorats, gör tyska bränsleförsörjningen en katastrofal förlust. Tyskarna besvarade konung Mikael's alliansbrott med bombanfall mot slottet i Bukarest.

På sydfronten var det tämligen lugnt vid landstridskrafterna i Italien. I stället kom den 15/8 den väntade landstigningen i södra Frankrike. Denna hade länge förberetts genom bombanfall mot järnvägar, hamnar, flygplatser och befästningar i hela Midi. Denna senaste anfibeoperation blev den dittills lättaste. Motståndet lyste med sin frånvaro, särskilt i luften. Då de 800 fartygen i landstigningsflottan kl 06 nådde kusten hade redan 14 000 man luft-

trupper landat i försvarets rygg utan att möta något som helst motstånd. Lufttransporterna utgingo från Romområdet och skedde sålunda över en sträcka på över 400 km, vilket är betydligt mer än som förekommit tidigare. Avståndet från närmaste allierade flygbas till Rivierakusten var för stort för vanliga jaktförband. Jaktskyddet vid landstigningen ombesörjdes nu av flygplanen från 7 hangarfartyg, som kryssade utanför kusten. Icke heller sjöstyrkorna med deras 800 fartyg mötte något motstånd utanför kusten, varken från luften eller från sjön. Därmed var halva slaget vunnet. Det visade sig också snart att de tyska stridskrafterna i södra Frankrike voro svaga och företaget artade sig till en rask militärpromenad norrut genom Rhonedalen. Det kunde icke dröja länge förrän de allierades trupper från väster och söder skulle mötas i Lothringen.

I och med de sensationella framryckningarna i norra och södra Frankrike, i Rumänien och vid Ostpreussens gräns har det tyska våldet krympt ihop och man kan vänta sig att försvaret kommer att upptas innanför rikets gamla gränser. Detta innebär emellertid att de allierades flygbaser kunna följa efter och att luftkrigföringen mot Tyskland kan öka betydligt i styrka. En Lancasterbombare tar nu mot inre Tyskland (800 km) 2 å 3 ton bomber men mot Frankrike (400 km) 4 å 5 ton. Kunna baserna förläggas t ex till Metz, Warszawa och Budapest blir trycket mot Tysklands försörjning väsentligt hårdare. Det är emellertid komplicerat och tidsödande att flytta baserna för tungt bombflyg, men det är troligt, att förberedelser för sådan framskjutning redan börjat. »Skyttelbombning», som hittills föga utnyttjats, kommer

Bilden visar entrén till Björkvallesflygs och SAA:s monter. I förgrunden en 60 hk Walter-motor med propeller av egen tillverkning.



Sverige — ett 3-timmarsland

Man fick en försmak av freden och fredsflyget, när man bland tusen och en inontrar på årets St Eriksmässa i Stockholm fångades av A/B Björkvallesflygs intressanta expoavdelning.

»Sverige — ett tretimmarsland» var den lockande rubriken på en skärm med Sverigekartan indelad i halvtimmarscirklar med Stockholm som utgångspunkt och med periferibilder från Lapplands fjäll och Skanörs badstränder. En annan skärm gav samtidigt ett statistikbesked om att Björkvallesflyg vid det här laget i beredskapsflygningar gjort sträckan jorden runt inte mindre än 75 gånger, vilket borgar för att bolaget när freden kommer står väl rustat att till punkt och pricka genomföra den taxiflygservice som planeras.

I övrigt hade bolaget gjort en rolig sammanställning av uppgifter och föremål från sin målflygningsverksamhet och dotterbolaget, Skandinaviska Aero A/B bidrag med tillverkningsdetaljer, sådana som skidor, hjul, spryglar av trä och metall, en vacker lamellbyggd träpropeller i valnöt m m.

— Men vad som drog mest publik bland de 63 000, som besökte mässan, det var ultrakortvägssändaren med vilken besökarna själva kunde tala med Björkvallesflygsförare, som under tv-flygningar befann sig i luften på 11—12 miles avstånd från Stockholm, berättar Björkvallesflygs energiske chef dir. Ake Forsmark, när FLYG intervjuar honom om intresset kring hans utställning.

— En annan sak som intresserade var det utmattningsprov på ett roderbeslag, som vi utförde under utställningen. Det utsattes med en elektrisk motor för vrid- och spänningsmoment motsvarande 100 ggr den påfrestning delen blir utsatt för normalt under hela sin livslängd.

— Vi rustar f ö för fullt för den fredstid, som nu börjar skymta, och i dagarna ha vi som en liten förberedelse ökat vårt aktiekapital från 150 000 till 300 000 kr, slutar dir. Forsmark.

Utförandet av den intressanta Björkvallesxpon på St Eriksmässan har handhåfts av Ake Hultin.

Floldda eller nyckelharpa?

Björkvallesflygs gissningstävling i samband med St Eriksmässan är nu avgjord. Tävlingen, som får anses ha varit svår gav blott 81 svar och av dessa hade endast 18 svarat rätt: Det var en feribalk!

Den först öppnade rätta lösningen bar namnet hr G. Nyrén, Renstjernsgatan 39, Stockholm, som alltså när freden kommer får sig en halvtimmars flygtrip. Det var nämligen det lockande priset! Flygman.



Låt oss lösa dem

A.-B. SVENSKA SPIRALFABRIKEN

— Fridhemsgatan 43 • Stockholm. —

Vätskekyllning ger



effektbesparing

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

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

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



Luftkyld motor

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



Vätskekyld motor

Den uppvärmda luften från vätskekylaren sveper endast över motorgondolens undersida.

FLYGVAPEN.

I strålände sol och en ljum men enöf vind gick årets flygvapenmästerskap den 17 och 18 augusti nere i Nyköping med överste Schyberg och hans mänar som charmant värddar för öfver 170 deltagande — en ur alla synpunkter välregisserad flygarfest tyvärr utan nämnvärd publik. Finaldagen vrålade emellertid general Norden-skiölds 19:a öfver fältet och han satt sedan som trogen åskådare på parkett för att efter tävlingen förrätta utdelningen av den lämligen omfattande prissamlingen till vilken FLYG bidragit med inte mindre än ett 15-tal hederspriser. F 7:s fåtaliga men fullgoda idrottsmän rakade åt sig en öfverlägsen seger med 39 slutpoäng mot F 8:s och F 2:s resp. 29 och 28. FLYGs utsände FLYGMAN ger nedan några synpunkter på mästerskapen och summerar resultaten.

publik så var det i varje fall fantastiskt välarrangerat. Allting fungerade perfekt och idrottsplatsens banor voro i utmärkt skick t. o. m. bättre än Stadions sade flera tävlande, som deltagit i stora tävlingar i Stockholms friidrottsborg. Kapten Lemart Bunke, numera i flygstaben, kan tillskriva sig en stor del av åran härav. Att funktionärerna skulle sköta sig med den åran var endast att vänta då överste Schybergs väldisciplinerade flottilj stod för arrangemangen. F 11 är f. ö. en av de mest välvärdade flottiljerna vi har i landet. En riktig önskeflottilj för aspiranterna på Ljungbyhed skulle man tycka. Synd bara att de inte ha tillfälle att göra bekanskap med den innan de få uttala sitt önskemål om placering.

Flygvapenrekord vid försöken

Försökstävlingarna och mellanheatet bjöd vid tävlingarna på en hel del fina resultat, som i ett flertal grenar blev bättre än finaltävlingarnas. Sälunda satte praktmänniskan asp. Havel F 5 nytt flygvapenrekord i kulstötning med 13,87 m vid försöken och asp. Gundt F 4 nytt personliga rekord i höjdhopp med 1,83 m (för två år sedan 1,82).

Vid försöksloppningarna inträffade en hel del som man inte väntat. På 100 m blev tippade segraren korp. Sjöberg F 1 utslagen och på 400 m slog Johansson F 2 Granzell F 8 — der blivande segraren — med 5/10 sek. I det bästa mellanheatet delade emellertid Granzell förstaplatsen (52,4) medan Johansson och Jönson F 4 gjorde dött lopp på 52,5. Vem av dem som egentligen borde fått gå till finalen är fortfarande

Nyköpings gästabud — utan gäster!

Utan tvivel ha de numera årligen återkommande flygvapenmästerskapen en funktion att fylla. Uppslutningen kring dem blir allt livligare. I år ställde inte mindre än ett 170-tal deltagare upp representerande samtliga flygflottiljer så när som på en. Till och med det ännu icke färdiguppsatta F 14 deltog. Varför inte F 6 Karlsborg ställde upp är signaturen obekant. I varje fall berodde det inte av brist på idrottsmän. Flottiljen i fråga slog med god marginal årets flygvapenmästare endast 14 dagar före mästerskapen vid en duell de bägge flottiljerna emellan i samma grenar, som ingick i denna tävling. Hade F 6 deltagit skulle troligen slutresultatet sett något annorlunda ut. Som det nu var lade en klick stjärnidrottsmän från F 7 — fänr. Åkervall, furir Persson och vpl Johansson — beslag på förstaplaceringarna i ett antal grenar och vann därmed smärtfritt hela tävlingen medan övriga flottiljer slogs om de vunsbitar som inte smakade herrar stjärnor. Slutresultaten ger sålunda ingen bild av bredden på idrotten hos de olika flottiljerna. Den kan vara hur usel som helst bara man har några fenomen till hands. Därmed inte sagt att så var fallet med F 7 — därom vet man som sagt ingenting.

Ett sätt att avhjälpa denna stjärnkult skulle vara att införa en bestämmelse om att

ingen fick tävla mer än i en gren och att flottiljerna skulle få (inte måste) skicka alla som vid försökstävlingar på hemmaplan nått ett visst resultat till mästerskapen. På så sätt skulle också dessa idrottsfester bli mera omfattande. Ty det är ett som är säkert: De bidraga i hög grad till förbrödningen och gemensamhetsandan inom flygvapnet.

Som redan nämnts inledningsvis kan publikintresset från allmänhetens sida vid dessa tävlingar betecknas som skåpen svagt och följden blir att pressen ägnar dem ett minimalt spaltutrymme. Det var dock en mycket hög klass på resultaten i ett flertal grenar och troligen skulle det öka idrottsintresset på flottiljerna om manna visste att deras ansträngningar beaktades av press och publik. Kanske kunde tävlingarna också kopplas samman med flyguppvisningar av något slag och möjligen utgöra uttagningstävlingar för kamp med andra vapenslag. I Amerika och Finland t. ex. hör motsvarande friidrottstävlingar till de populäraste och ha ingalunda den interna karaktär som de fått vid de svenska vapnen. Åttningsstone flygvapenledningen lär redan ha beaktat dessa synpunkter och det skall bli intressant att se hur nästa års mästerskap, som skall gå på Stadion i Stockholm, ser ut!

Var Nyköpings gästabud utan gästande

Ovan t v två praktkarlar, som var med om att föra F 7 till segerplatsen, furir Persson (t h) segrare på 100 m och längdhopp samt fänr Åkermark 2:a i längdhopp. — Nedan t v tar sig asp Havel F 8 en titt på musikens instrument innan han gjorde segerkastet i kula. — Nedan i mitten ordna sig tldtagare och måldomare före ett lopp och t h vilar furir Granzell F 8 ut efter sitt 400 m lopp.



Vi hava ej blott motorrenoverings- och bilreparationsverkstad utan även en fullt utrustad mekanisk verkstad med tillhörande konstruktionsavdelning, varför vi kunna åtaga oss såväl konstruktion som framställning av olika apparater och detaljer inom den mekaniska verkstadsbranschen.

Stockholm
Torsgatan 23 **ERNST GRAUERS A.-B.** Telefon "Ernst Grauers"

Spjutkastning (FV-rekord kadett Asthner F 2 59,54 1943). Storfavoriten Asthner visade i denna gren sin särklass genom att slå närmaste man med c:a 5 m. Det blev också ett nytt mästerskapsrekord på 56,55. Han innehade också det gamla rekordet på 56,04, som stod kvar sedan 1942. Asthners seger befordrade tillfälligtvis F 2 till ledningen.

Resultat: 1) Asthner F 2 56,55, 2) Wexel F 9 51,86, 3) Rapper F 12 51,41. Poängställning: F 2 28 p, F 4 27 p, F 7 26 p, F 8 25 p, F 10 12 p, F 5 och F 11 11 p, F 3 10 p, F 9 9 p, F 13 7 p, F 1 6 p samt F 12 4 p.

Diskus kastning: (FV-rekord vpl. Lindberg F 10 40,59 1942). I denna gren hade man tippat den 22-årige granne idrottsmannen asp. Havel F 5 som segrare. Han nådde i försöken 40,47 m men stannade i finalen på 38,73 och passerades av vpl Johansson F 7 med 40,21 m. Av någon underlig anledning kom fjärde och femte man från kvalificeringstävlingen furir Engberg och vpl Pettersson F 2 ej upp i finalomgången. Detta var en stor missräkning för F 2 eftersom båda voro goda för 37 m. F 7 tog nu denna gren och den definitiva ledningen.

Resultat: 1) Johansson F 7 40,21, 2) Havel F 5 38,73, 3) Deliert F 8 37,94. Poängställning: F 7 34 p, F 8 29 p, F 2 28 p, F 4 27 p, F 5 18 p, F 9 och F 10 12 p, F 11 11 p, F 3 10 p, F 13 7 p, F 1 6 p, F 12 4 p.

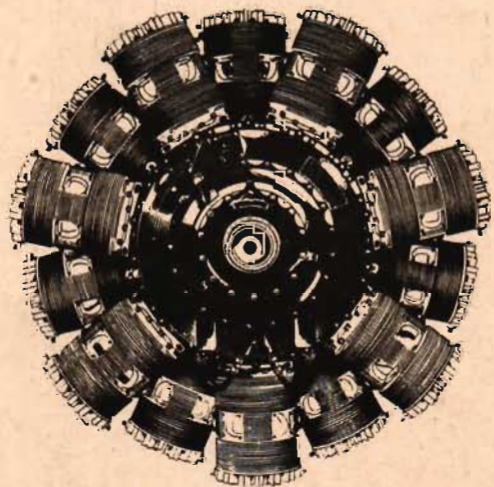
Kulstötning: (FV-rekord asp. Havel F 5 13,87 1944). Havel som redan visat goda takter i diskus kastningen satte i denna gren nytt mästerskapsrekord och hade samtliga sina resultat i finalomgången över 13,5 m. Med bättre fotarbete i ringen och större tillslag i utkastet torde han kunna tävla med svenska eliten. Utan större teknisk färdighet har han tidigare gjort över 14 m.

(Forts. på sid. 33.)

LUFTKYLDA FLYGMOTORER...

TILLVERKARE AV DEN

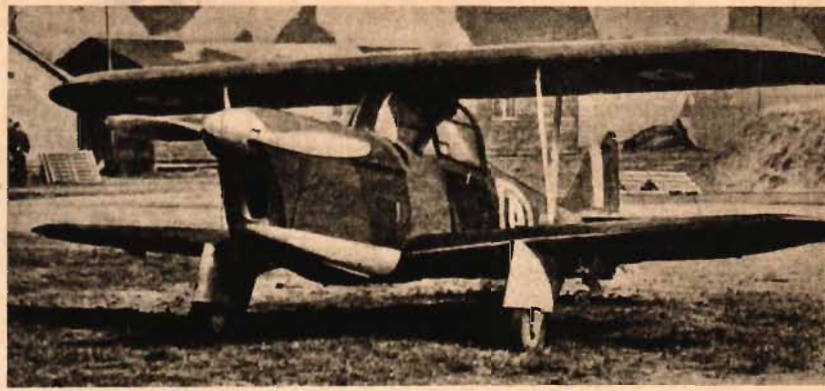
BERÖMDA "HERCULES" SLIDVENTIL
MOTORN, SAMT AV "TAURUS," "PERSEUS"
& "MERCURY," "PEGASUS" & "JUPITER"



Bristol

THE BRISTOL AEROPLANE COMPANY LTD · BRISTOL · ENGLAND

Om ett tungt lastat långdistansjaktplan skall starta från ett medelstort flygfält i England för att ge sig ut på »uppdrag i Bretagne» eller ännu längre bort — hur skall man då kunna minska vingbelastningen så att planet verkligen kommer upp i luften? Mr W. R. Chown vid F. Hills and Sons har löst uppgiften på sitt eget sätt: ett flygplan, Hillson »Bi-mono», vars övervinge kunde kopplas loss sedan flygplanet startat. Något praktiskt värde har hans skapelse icke men experimentet var värdefullt för flygtekniken. — T. h. »Bi-mono» som biplan. Losskopplingen sker vid vingstöttornas nedre infästning. — Härunder ses filmbilder på losskopplingen i luften.



Biplanet släpper övervingen — blir monoplan

Moderna flygplan har blivit så fulladdade att det inte lönar sig med en ytterligare ökning av den redan förut höga vingbelastningen om man vill förbättra prestanda. De största problemen uppstår vid start och landning. Om man ökar vingbelastningen ännu mera så kommer kanske planet inte upp i luften ens! Och landningen skulle då bli ännu livsfarligare... om man lyckats starta!

Den omständigheten att t. ex. ett långdistansjaktplan måste medföra en mängd bränsle till sin kraftiga och törstiga motor gör att det blir starten som utgör det största problemet. Under flygningen dricker ju motorn upp bränslet och vid landningen har vingbelastningen således avsevärt minskats. Dessutom har man vid landningen hjälp av klaffar, slots och andra listiga anordningar.

Hur ska man då göra för att minska vingbelastningen vid starten? Ja, t. ex. med ett lätt och kraftigt moderflygplan, som hjälper det tungt lastade långdistansplanet upp i luften och sedan släpper det i väg på egen hand. Mest bekant härvidlag är försöken med Short-Mayo Composite. Det tog 4 år innan experimenten 1938 kröntes med framgång — men då var hela historien omodern! Saken dog i tysthet.

Tyskarna har försökt med raketer som start hjälp på Ju 88 och Do 217. Men finns det inget annat och enklare sätt? Många flygtekniker har brytt sina hjärnor, först och främst i England.

När invasionen i England syntes nära

förestående år 1940 gick mr W. R. Chown, chef för F. Hills and Sons, Ltd, upp till Air Ministry med ett förslag till ett flygplan med stor stridskraft men på samma gång litet, lättflugt, billigt och lättbyggt samt kapabelt att operera från normala engelska fält och landsvägar. För att uppnå dessa egenskaper tänkte sig Chown en avkastbar vinge. Gubbarna var inte särdeles intresserade men Chown gav sig ändå katten på att fullfölja idén.

Det enklaste sättet fann Chown vara att bygga ett normalt lågvingat monoplan med en extra vinge ovanför kabinen. Motorn blev en 200 hk Gipsy Six. Flygkroppen gjordes av stålrör och kläddes med plywood. När övervingen kopplas loss följer vingstöttorna med denna.

Under arbetets gång gjorde man en skalmodell av »bi-mono»-planet och provade den i en vindtunnel i Farnborough. De vid tillfället upptagna filmerna visade att losskopplingen av övervingen var säker över ett stort hastighetsområde samt att det inte var någon risk för att den farande vingen skulle skada stjärtpartiet.

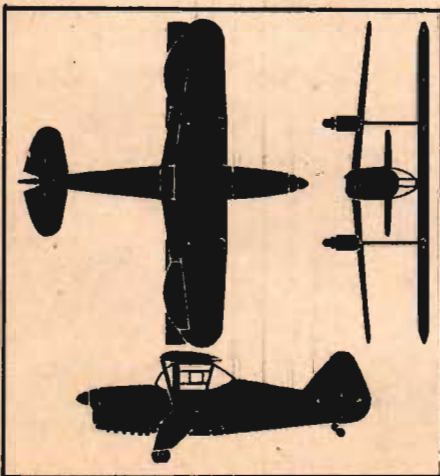
Trots att Hillsons konstruktionsavdelning vid denna tidpunkt hade tämligen obetydlig erfarenhet på andra typer än sportplan fullbordades konstruktionsarbetet på 32 dagar. Bygget utfördes av ett fåtal entusiastiska människor och efter 72 dagar var planet klart för provflygning. F. Hills and Sons hade utfört en bragd.

Många flygningar gjordes både med en

och två vingar men man fick vänta en tid innan den verkliga provflygaren, mr P. H. Richmond, anlände och kunde göra den första losskopplingen av övervingen uppe i luften. På nära 1.400 m höjd drog Richmond i utlösningen. Hjälpvingen »stegrade» sig och gjorde en baklängesvolt, medan planet efter att ha sjunkit knappt 100 m fortsatte som monoplan. Hela tiden hade en Lockheed »Hudson» med filmare och flygexperter hållit sig i närheten av »bi-mono»-planet. Hillson hade lyckats!

Under försöken användes en tvåbladig träpropeller men senare har en tvåbladig constant-speed metallpropeller ritats av de Havilland speciellt för detta plan.

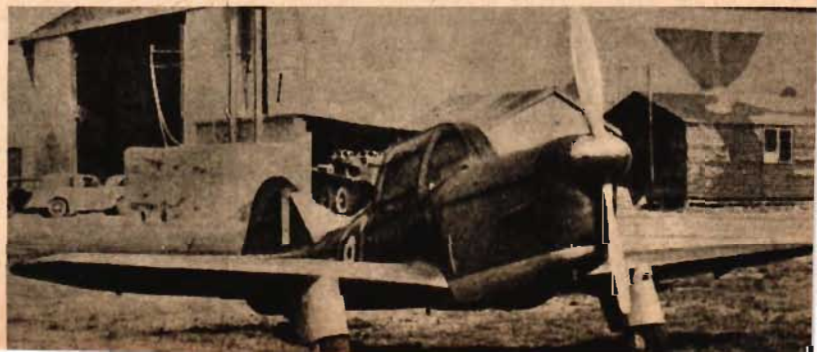
Hillson »Bi-mono» konstruerades endast och allenast för att pröva »kastving»-arrangemanget. Någon praktisk betydelse torde »Bi-mono» icke få, därtill är nackdelarna alltför många. Det skulle i längden bli alltför dyrt att försöka t. ex. ett förband långdistansjaktplan med hjälpvingar och förresten så måste man tänka på att inte skada folk på marken med nerdräsande vingar. Antingen måste därför vingen släppas över vatten eller förses med fallskärm — båda tråkiga utvägar. Dessutom — en inte minst viktig invändning — är det vingytan som bestämmer bl. a. stjärtpartiets utformning och storlek. Ändringar på vingytan medför alltså svåra rubbningar i stabilitet och kontroll. Man måste således söka andra vägar till minskning av vingbelastningen. P. M.



HILLSON "BI-MONO"	DATA		
	Monoplan	Biplan	Övervingen
Spännvidd m	6,09	6,09	6,09
Längd m	5,94	5,94	5,94
Höjd m	1,93	2,13	
Vingyta m ²	6,13	12,26	6,13
Flygvikt kg	849,15	890,46	41,31
Vingprofil	RAF 34		Clark Y
Vingbelastning kg/m ²	136,66	71,78	
Effektbelastning kg/hk	4,25	4,45	

* Vikterna gäller för planet med träpropeller.

T h Hillson »Bi-mono» som monoplan, dvs med hjälpvingen avkopplad. — T v treplansklass över biplanet »Bi-mono». (Ur AEROPLANE)



Kalmar

TAPETSERARE C. B. RUNDBLOM

Stoppning av alla slags möbler,
inläggning av mattor samt
gardinarbeten

Tullslätten 21 - Tegnérgatan 4
Kalmar Telefon 15 00

A. CENELL, Cykelverkstad

Unionsgatan 11 Tel. 25 85

Försäljer ledande cykelmärken, såsom
HERMES, VEGA, REX m. fl.

Utför alla slags cykelreparationer
omsorgsfullt och till facila priser

Karlskrona

Vart skall man gå i Karlskrona
för att få gott kaffe?

J O, till

NYA KONDITORIET

Tel. 23 18 - Norra Kungsgatan 24

Kristianstad

CARL NILSSON

Trävaruhandlare

Tel. 11 Kristianstad

Byggmästarefirman Bröderna PERSSON

Kontoret: Ö. STORGATAN 42 - Tel. 14 67
Verkst.: V. STORGATAN 62 C - Tel. 14 70

Kristianstad

Utför alla slag av byggnadsarbeten,
reparationer m. m. till moderata priser.
Kostnadsförslag på begäran.

Parfumeri A. BÄCKGRENS Eftr.

Birgit Svensson

V. Storgatan 30 - Tel. 16 58

KRISTIANSTAD

TILL SALU

ÄLDRE EXEMPLAR AV FLYGNING
till salu. Svar till »1934—1939», denna
tidnings annonskontor.



Kungl. Brävalla flygflottilj, F 13, i Norrköping anställer efter 1/10:
en 2. trafikledare (flygförarutbildad resoff i flygvapnet eller vpl
flygförare) i lönegrad MEo 15 (f n 477: — kr per mån).
Ansökningstiden utgår 20/9.

Närmare upplysningar lämnas av depåadjutanten, F 13, eller Arbetsförmedlingen i
Norrköping.

Linköping

BAUMGARDT



Kvälltetsinstrument i gängse storlekar
Reparationer, Pianostämmingar
J. O. Baumgardts Flygel- & Pianofabrik
Gründad 1857 Linköping Kungl. Hovl.

AKTIEBOLAGET AHLSSON

Järn- och Redskapshandel

rekommenderas.

LINKÖPING Telefon: Växel 56 10

GEORG NILSSON

MALMSLÄTT

KOPPAR- & PLATSLAGERI

• Telefon 50 •

Alla till yrket hörande arbeten utföras
omsorgsfullt till lägsta priser

Malmö

Fredrik Nyström A.-B.

Kungl. Hovleverantör

MALMÖ

Bästa inköpskälla för sportproviant

KAFFE - KONSERVER - SPECERIER

OTTO MAGNUSSON

Byggmästare

Kontor: Österportsgatan 6 A

Tel. 74 574 MALMÖ

Norrköping

RITZ HÔTEL

NORRKÖPING

Stadens modernaste hotell

Enkelt rum Kr. 5—8

Dubbelt rum Kr. 10—12

Radlo i alla rum. Luftskyddsrunn. Garage.

Restaurant. Betjäningssavgift.

Nytt — Modernt — Trivsamt — Billigt

Tel. Namnanrop: Hôtel Ritz

SEX AV TJUGOTRE . . .

(Forts. fr. sid. 9.)

och ting började se litet ljusare ut. Han pekade på en rund medaljong, som han bar om halsen. På den stod en inskription: »Papuanska territoriet. Byn Coucillor». På kvällen gick de två ynglingarna sin väg och kom tillbaka med ett bylte, omlindat med gröna blad. Det var en opossum och vi åt upp vartenda dugg på den, till och med ögonen, inälvorna och öronen. Den 10 december gav vi oss i väg igen mycket starkare. Vid middagstiden kom vi till en verklig by. Där fick vi sockerrör. När vi frågade om Port Moresby, reagerade infödingarna inte alls. Vi visste inte, att de kallade det Kila-Kila. Sedan nådde vi en missionsstation och där fann vi en man, som verkligen hade varit i Amerika. Vi stoppade ett meddelande i ett gasmaskfodral och skickade i väg honom. Han återvände med fyra australiensare, en mr Morris och hans hustru, samt två underofficerare. Tack vare dem nådde vi Port Moresby den 20 dec.

— Där fann vi två av de män, som hade gett sig i väg för att skaffa hjälp, de två andra hade drunknat i en flod. Vi lämnade alla upplysningar om »Flygande holländaren» till spaningspatrullerna. Jag togs in på sjukhus och där talade de om för oss, att vi inte skulle ha kunnat hålla ut mer än sex eller sju kilometer till. Jag åt sex mål om dagen och förstod vad som menas med att äta riktig mat. Jag ökade över tjuugu kilo på femtio dagar.

Så långt korpral Kershners berättelse om äventyren i djungeln. Alla tänkbara ansträngningar har sedan dess gjorts för att finna det saknade planet. Ännu vet ingen var »Flygande holländaren» ligger. GFL.

FLYGA SAKTA . . .

Forts. fr. sid. 14.

fabriken inte har kunnat lägga upp serietillverkning än — med tiden går nog priset ner.

KZ-an har sålts av AB Aero Service, som ju är Skandinavisk Aero Industris representant i Sverige. Beteckningen är SE—ANN.

Stockholms flygklubb har nu en verkligt förnämlig flygplanpark: nämnda SE—ANN, KZ-II-Sporten SE—AKA, kabin-klemm 35:an SE—AKO, Klemm 25:an SE—AHI och Hornet Mothen SE—ALE. Dessutom hyr klubben dir. Olofssons Puss Moth SE—AHO. Ja, vi får inte heller glömma Kranichen — men den är ju inget motorplan, även om den är lika dyr som en KZ-II-Coupe . . . Pro Mille.

”GROVSALTINGAR”

Forts. fr. sid. 25.

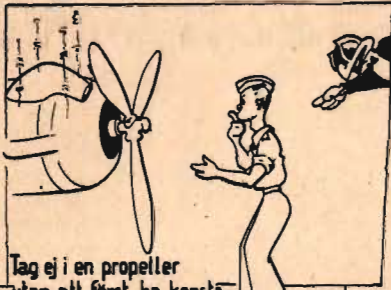
förresten på tiden att han tar C snart, ty han är en av vårt lands segelflygpionjärer med anor från Käseberga och Hanumars backar i Skåne. Även i Tyskland har han svept omkring åtskilligt med sina härtestar. Han gjorde alla allebergare till sina vänner och ingen hade hjärta att förebrå honom när den varma och trista tropikluften avlöste den gynsamma polarluften och sopade bort termiken samma dag som FLYG:s medarbetare kom till berget för att försöka sig på silver-C.

Nu har hangarportarna stängts för i år på Alleberg. Vi ses där igen nästa sommar, ni »salingar» och vi vanliga segelflygare! P. M.



I RINGSIKTET

SAAB-varning



Tag ej i en propeller utan att först ha konstaterat att motorn är kall och kupérad.



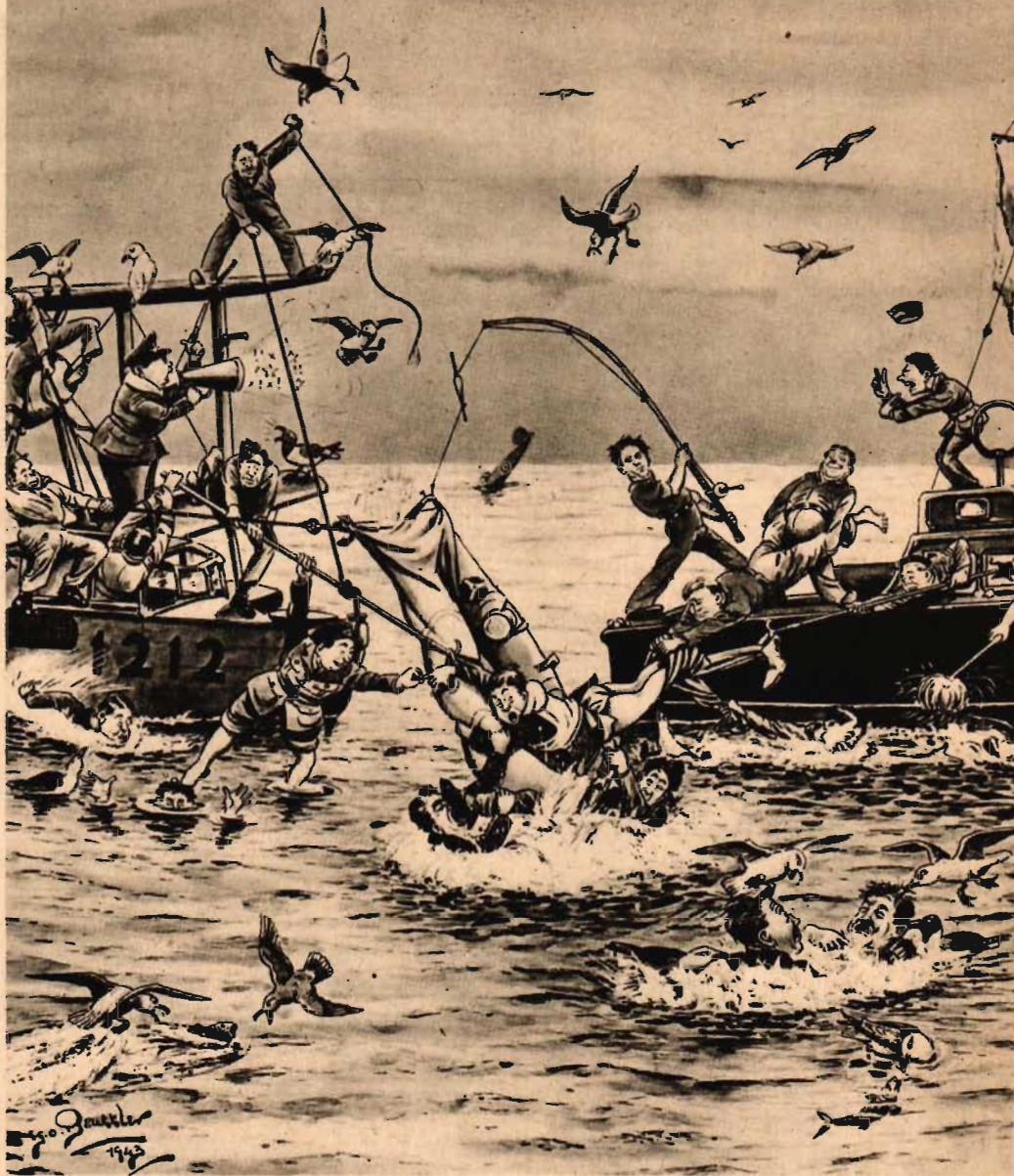
Det kan gå illa!

Aeroplanbolagets trevliga och instruktiva varningstavlor ha gång efter annan skymtat på Ringsiktets spalter och blivit livligt uppskattade. Det är därför inte utan en suck som vi nu publicerar den sista i raden. Den ger en eftertrycklig varning för att leka med propellern på en motor som inte är kupérad. Tack SAAB!



Luftikus

har med stigande förvåning iakttagit att ingen kallat invasionen för I liksom man säger klockan K, timmen T o s v. Tidvis har han trott sig kunna förstå att det berodde på att man var rädd för att det inte skulle bli någon invasion av. Numera finns det ingen anledning att vara blygsam eftersom de allierade snart kan sätta pricken över i-et, fastslår Luftikus.



RIVALISERANDE RÄDDARE

Oakley Beuttler, som är Wing-Commander i det engelska flygvapnet visade i nr 16 av FLYG sin enastående förmåga att i en teckning fånga humoristiskt laddade situationsbilder. I detta nr återkommer vi med en annan teckning av honom, som åskådliggör rivaliteten mellan flottan och flyget då det gäller att i rapporterna kunna uppvisa största antalet räddade. Det är besättningen på en gammal Walrus, som upptäckt några nödlandade flygare och skyndar till platsen samtidigt som en av flottans lättare enheter når fram. Dräpligt! (Ur the Tatler.)

Tysk flygarhumor



Utan kommentarer



Ullé



PRO
MILLE:

TRIANGELTÄVLING PÅ GOTTLAND?



Eftersom KSAK:s segelflygundersökning på Gotland behagade äga rum strax före pressläggningen av FLYG:s förra nummer kunde vi tyvärr inte skyffla in alla goda bilder som den utsände tagit på rosornas ö. Därför kommer här en efterskörd i fråga om såväl bilder som text. — BILDERNA: Längst upp i v på sidan: Gotlandsflygarnas hang vid Brissund norr om Visby, fotat från flygplan med milbefes tillåtelse. Själva hanget ligger en bit från stranden med skog och åkrar framför. — Längst upp i h en vrång bild av klubbordf ing. P. M. Bengtson, som ser fram emot en stor framtid för öns segelflyg. — Den cigarettrökande indianen med C-diplom är gruppchefen Ake Larsson, som skall hjälpa ing. Bengtson med planernas förverkligande. — I vänstra spalten under rubriken: löjtnant »Jidde» Karlsson kunde i den sneda vinden inte hänga kvar så länge på hanget att fotografen hann fram med motorplanet utan fick nöja sig med en bild efter Babyns landning på en åker vid stranden. — Nederst i mittspalten: Gotlandspressen blir alltmera segelflygsinnad. Red. Norrvi visar höjdrodrets funktion på Weißen för red. K. G. Anderson, Gotlänningen (närmast), red. Bert Grönberg, Gotlands Fölkblad, och red. Ake Enström, Gotlands Allehanda (tjänstgjorde som flygmedarbetare under redaktör Storms semester).

mig. Vi kan inte ta guld-C här på Gotland men allt annat. A- och B-skolning skall vi ha här på Visby flygplats men C-utbildningen och den högre förlägger vi till Roma-terrängen så snart vi kan. Hoppas också kunna inbjuda fastlandets segelflygare att pröva vår himlablommål. Om — jag menar när — vi får i gång en »termiskskola» vid Roma så vore det ju mycket lämpligt att avsluta säsongen med... håll i dig, nu kommer det... en triangeltävling runt

ön, t ex Visby—Lärbo—Hemse—Visby. Det är 15 mil, lagom eller hur? Segelplanen skulle då bogseras en viss tid eller viss sträcka, kanske en mil, från Visby och sedan finge deltagarna välja om de ville flyga banan med- eller motsols. Förnämlig tävlingsform, tycker jag, och speciellt lämpad för Gotland. Banans längd och placering kan ju varieras.

— Bravo! Då är jag nöjd. Den tävlingen vill jag vara med på... Och i övrigt?

— I övrigt löper maskineriet väloljat, fortsatte ing. Bengtson. Vår sekreterare, löjtnant Sigurd Stengård, sköter alla papper på ett utomordentligt sätt och aldrig klickar det. Vi har tre instruktörer, segelflygditen Gösta Falck och glidflygditona Sven och Curt Härlin. Vi har två glidplan, en Baby, en vindsch som blivit berömd, en bogserbil och en liten wirehämtningsbil. Ja, och så »Spetsbergs-Mothen» SE—ADZ och diverse övrig utrustning. Dessutom har vi köpt en Klemm 35, som vi får hit snart. Så vi står väl rustade!

— Tack och heder! Moswey på dej och lycka till!

Klemm 25:an segade iväg ut över havet. »Jidde» sökte sig förstas upp till molnbasen och så, jag tror minsann att gubbarna bar oss en aning även långt ute över vattnet! När vi med tiden (det var ju en drög vi åkte med) kom till fastlandet söder om Bråviken hälsades vi välkomna av en våldsam cumulusgata. Efter landningen hörde vi att »Norrköpings hopp» Olle Björling hängt uppe i gatan i två timmar. »Jidde» tackade för lånet av Klemmen och tragglade tåg till Stockholm, medan jag tågade till Alleberg på semester. Där var det trövligt (se nästa sida) men så trängt och ned så dålig termik — just då åtminstone — att jag numera skarpt funderar på att bli den förste fastländske segelflygaren på Gotland, om, nej när ing. Bengtson får i gång sin »termiskskola»...

Segelflygundersökningarna på Gotland hade just avslutats. Strax innan chefsinstruktören »Jidde» Karlsson och jag skulle starta med Klemm 25:an från Visby på väg ut över det vilda Östersaltet mot Norrköping gick jag fram och tillbaka på hangarplattan, fram och tillbaka. Som i vända, ja, det var vända. Mina tankar vände och vred sig kring ämnet: »Vad skall man göra med all den här präktiga termiken över rosornas ö? Den får inte förfaras».

Till slut kunde jag inte hålla mig längre utan rusade fram till herr ordföranden, ingenjör Bengtson, hängde mig i krokig arm i hans rockslag och väste:

— O, dyre segelflygbroder, giv åt Mille en tanke även! Dina och Gotlands flygklubbs planer? Jag skall inte skvallra!

— Skönt att kunna bygga planer på hälleberget, syrade ing. Bengtson belåtet. KSAK:s undersökning är hälleberget och svävar inte i det blå... hm, ja, du förstår



HEMGJORD HUV

Under Allebergstävlingarna såg man många bevis på svenskens händighet. En detalj som väckte smickrande uppmärksamhet var de hemgjorda huvor som en del flygväpenskap hade på sina Babys. Här ses en sådan. Den eleganta huvan är F 5:s. Konstruktören, turfr L. Löfstedt — egentligen tillhörande F 4 — sitter i planet.





— Tre danska segelflygare under en svensk ving på Alleberg. Premierlöjtnant Bendtsen (t v) har tydligen sagt en lustighet, som kaptenlöjtnanterna Danielsen och Holm (t h) skrattar åt. Det rör sig kanske om Bendtsens färska mustasch? — Meteorolog Tage Svensson i Babyn får instruktioner före starten av trafikledaren och instruktören Henry Engström (»salt» flygare).

”GROVSALTINGAR”

— Från FLYG:s utsände PRO MILLE. —

ALLEBERG i augusti.

Det var en gång en gosse som hette Bosse. Han blev segelflygare och kom slutligen till Alleberg på F-kurs för att kämpa till sig silver-C. En vacker dag flög Bosse iväg på sträcka men måste landa innan femmilen var avverkad. Han gick ner vid en bondgård och det dröjde inte länge förrän bonden kom ut ur stugan, tittade på flygaren, på molnen och på flygaren igen. Sedan drogs gubbens mun till ett ironiskt löje, som utmynnade i följande saftiga tillrättavisning:

— Hur kunde du trilla ner när det finns så här fina blåsor?

Ja, mycket får en segelflygare gå igenom innan han blir en salt kille eller »salting», som det numera heter på Alleberg efter årets sista F-kurs.

Det var gott om »saltingar» på den F-kursen. Nå, varför nöja oss med »saltingar»? Fram i ljuset med »grovsaltingarna»! Tre danskar och en svensk kunde göra anspråk på detta hedrande epitet. Danskarna, tre flygofficerare, var kaptenlöjtnanterna J. B. Danielsen och Vagn Holm samt premierlöjtnanten A. S. Bendtsen. De hade fått speciellt tillstånd att flyga på Alleberg för att efter kriget komma

tillbaka till sitt land som silver-C-flygare och erfarna föregångsmän på området. Endast en nu levande dansk har silver-C förut. Femtimmars och höjden lyckades de klara — men sträckvädret uteblev. Bendtsen flög till Skövde men annars var det — ännu sämre. Trots detta var danskarna de gladaste vänner och bussigaste kamrater man kan tänka sig. De blev oerhört populära, våra vänner danskarna!

— Vi är mycket tacksamma för att vi fått komma hit till Alleberg och flyga, sade Danielsen. De erfarenheter som vi samlar här kommer att bli mycket värdefulla för det danska segelflyget, som skall sättas i gång igen efter kriget. Visserligen har vi flugit segelplan i Danmark också — »härens flygtrupper» hade några Babys i Köge, men det blev mest glidflygning på grund av dålig termik m m — och först här har vi fått flyga högvärdiga plan. Och vi är glada för det goda kamratskap som möter oss bland de svenska segelflygarna. När vi danskar t. ex. kom ner efter fem-

timmarsflygningen blev vi lika hjärtligt gratulerade som »femtimmarssvenskar» och vi har fått dra kärror lika mycket som alla andra. Vi har blivit en av er! Och ni är alla välkomna att hälsa på Danmarks segelflygare så småningom!

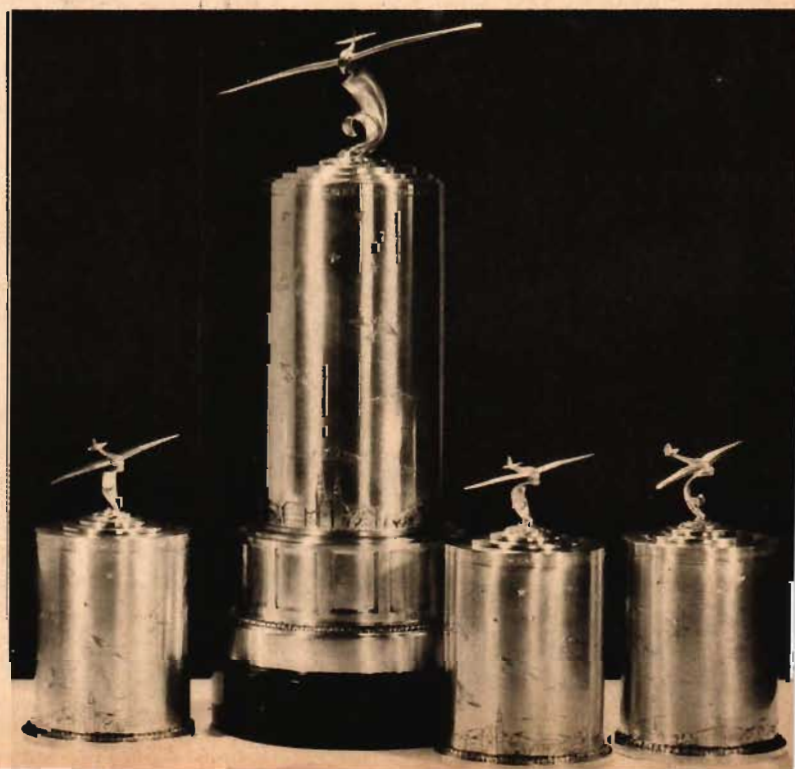
Vi kommer, var så lugn, käre Danielsen! Och välkommen tillbaka hit med Bendtsen och Holm som lagkamrater vid första internationella eller nordiska tävlingen på Alleberg! Kontakten Sverige—Danmark skall vi uppehålla.

Den svenske »grovsaltingen» på berget var vårt segelflygs egen meteorolog Tage Svensson, som vistades där för att dels undersöka bl a de termiska förhållandena samt förekomsten av långa vågor och Moazagotl-moln, dels avlägga proven för B och helst också C. Dessutom föreläste han oerhört fängslande i sitt ämne under kursens gång.

B:et klarade Svensson med glans men C-vinden på hanget svek honom. Det är (Forts. på sid. 22.)

FLYG:s HÖJDTÄVLING

DIR. C. A. WICANDERS VANDRINGSPRIS för bästa klubbtag i FLYG:s segelflygtävling är nu klart och kan beskådas på bilden här bredvid. Asymen av det underbart vackra priset bör kunna sporra klubbarna att göra en kraftig slutspurt för att få ihop 9 goda höjdrresultat, fördelade på tre medlemmar. Alltså: laget är icke fullt förrän tre klubbmedlemmar fått vardera tre höjdnöteringar — först då kan klubben aspirera på vandringspriset och de 1000 kr som medföljer. Tidslaget har tyvärr lagt många hinder i vägen för vårt segelflyg men de som äger möjligheter bör utnyttja dem — andra lagpriset är 500 kr (om de tävlande lagen är fler än två). — De mindre priserna på bilden är miniatyrer, av vilka en varje är utdelas till segrande klubb som ständigt egendom. S P U R T A !





Ordföranden i den inaktiva Stockholms segelflygklubb, civiling Lennart Svedberg (t h), spanar medan kumrer Tore Björklund, KSAK, tydligen grubblar över administrationsfrågor.

SEGELFLYGDAG på Skarpnäck

Stockholm segelflygklubb anordnar söndagen den 10 sept en stor segelflygdag, som lovar att bli ovanligt intressant. Vi prejar klubbens ordförande, civilingenjör Lennart Svedberg, med en fråga om »innehållet».

— Vi har försökt lägga upp ett ur publiksynpunkt tilltalande program, svarar ing Svedberg. Först blir det en kort visning av utbildningens gång fram till flygstart med Baby. Sedan demonstrationsflyger ett plan av varje högvärdig typ som finns i Sverige — Olympian flygs av Fägerblad. Därpå följer ett intressant moment, nämligen tids- och landningstävling mellan »Flygar-Lasse» och Gundersen från F 8 i var sin Baby. De skall hålla sig i luften en viss bestämd tid och prickbelastningen är en prick för varje under- eller över-skridande sekund och en prick för varje decimeter från märket. I övrigt blir det passagerarflygning med Kranich — utlottningen sker på inträdesbiljetterna — formationsflygning med tre Babys från F 8 samt som avslutning avancerad flygning av Bengt Olow i Fi-1. — Det är mest tack vare tillmötesgående från general Norden-skiöld och överste Silfverberg som flygdagen kan anordnas. Ledare för uppvisningarna är ing. Bertil Florman.

Varför inte

Tvåsitsigt skolglidplan?

Skolningen i DK måste fram om vårt segelflyg skall nå hög standard! Det är ett förslag som tål att fundera på!

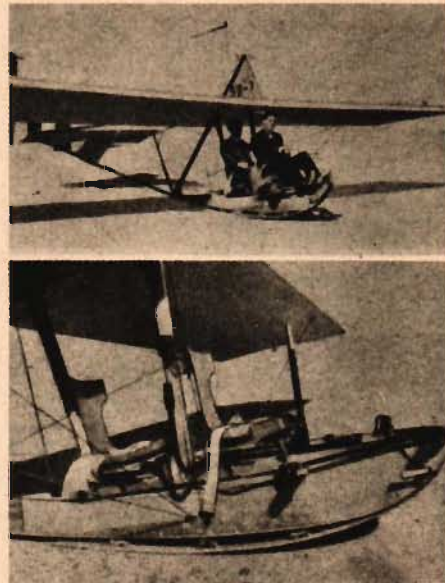
Typritningen visar ett projekt till ett tvåsitsigt skolglidplan av enklaste konstruktion. Pris vid serietillverkning 6 000—8 000 kr. Planet, som är avsett att insättas för den första rutschen för C-skolningen, har framkropp av stålrör, bak-kropp av vanlig träackverkskonstruktion och en med stålstöttor försedd tvåbalksvinge, byggd på konventionellt sätt. »Landningsstället» består av ett kraftigt hjul samt skodd skida med stötdämpare.

Bakre föraren sitter i flygplanets tyngdpunkt. Trimning sker genom att främre förarsitsen flyttas framåt eller bakåt på en med spjorrar försedd glidbana, »system Åhblom».

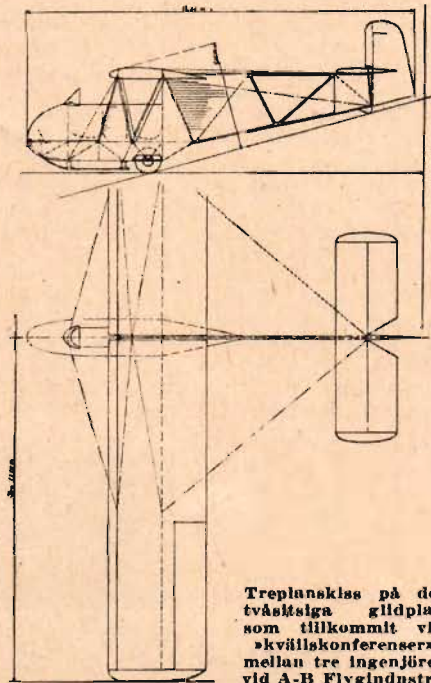
Planet har förarsitsinklädning samt en stor, lös främre huv, som gör att man från framsits kan flyga antingen öppet eller täckt. Vinge och stabilisator äro byggda med utbytbara, pressade fanérspetsar.

Med tanke på produktionskostnader och reparationsmöjligheter har materialet valts så billigt som möjligt. Sålunda bestå stöttor och stålrörskropp av kolstål MS 01/1.

Data och ungefärliga prestanda äro sammanställda nedan men några mera ingående



Ungrarna har redan länge haft ett tvåsitsigt glidplan, som användes vid nybörjarskolningen. Lärarens plats är den bakre och hans spak sitter svängd ut åt höger.



Treplanskiss på det tvåsitsiga glidplan som tillkommit vid »kvällskonferenserna» mellan tre ingenjörer vid A-B Flygindustri.

beräkningar ha icke utförts. Projektet har egentligen tillkommit efter några »kvällskonferenser» med ingenjörerna Weibull och Andreasson och gör på intet vis anspråk på att vara fullständigt. För säkerhets skull — för att ingen skall komma och beställa ett! — är det kanske bäst att framhålla att vi icke ha för avsikt att bygga det här skisserade planet.

Data och prestanda: spännvidd 11,20 m, längd 8,34 m, höjd 1,75 m, tomvikt 145 kg, flygvikt 305 kg, vingyta 17,6 m², vingbelastning 17,3 kg/m², sidoförhållande 1:7, brottlastfaktor 8. Lägsta flyghastighet 50 km/t, minsta sjunkhastighet 1,35 m/sek, bästa glidtal 1:14. R. Abelin.

Namntävlingen om Fi-1

Den i nr 23/43 av FLYG utlysta tävlingen om ett bra namn på det svenska segelplanet Fi-1 har nu avgjorts. A/B Flygindustri, som slutgiltigt granskat de insända 298 namnförslagen, har funnit att intet av namnen är särskilt slående, varför firman föredrar att låta planet behålla endast fabriksbeteckningen. Under sådana förhållanden kan det givetvis inte heller bli frågan om någon prisutdelning.

LUFTFÄRDFÖRSÄKRINGAR

tecknas av följande till Den Nordiska Poolen För Luftfärdförsäkring anslutna bolag

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



»Agaton» trimmar segrarmodellen (t v) och markstartar en annan FLYG-44 från Skarpnäcksfältets golvjämna startbana härövan. — På bilden t h demonstrerar ing Pinotti en FLYG-44 för överstarna Silfverberg och Enell (t h).



Huvudstabo vann GP-Dieseln

»AGATON» SER PÅ FLYG-44-TÄVLINGEN



Efter tävlingarnas slut visade sig de två bästa FLYG-44-byggarna för fotografen med sina fina modeller. T v segraren Arne Widén från Huvudsta, som får FLYG:s ståtliga pris GP-Dieseln, och t h andre man Tore Haglund från Hofors.

Söndagen den 27 augusti var en hektisk dag för Agaton för då gick flygtävlingen för de fem bäst byggda FLYG-44-orna av stapeln. Han borrade, skruvade, tankade, startade och sveltades i en jämn följd och det var ingenting att undra på, för dagen var både varm och spännande — men lyckad!

Agaton var i dilemma — starta fem stycken »nya» modeller på en och samma dag ... de fem bästa modeller som insänts och utvalts. Men inte en kvadd inträffade och modellerna visade trots sitt otrimmade skick en förbluffande god flygförmåga. Vad sägs till exempel om dagens bästa tid, 1,59,5 uppnådd med 39 sek motortid av Tore Haglunds modell? Denna tid uppnåddes med en för Agaton »obekant» mo-

dell, som motortrimmats med ca två starter före tävlingen!

Själva tävlingen började kl 1300 i varmt och något kyttigt väder. Sista flygningen hade avverkats vid 16-tiden och rönt stort intresse från den närvarande tävlingsexpertisen. Mellan de två bäst byggda modellerna blev kampen spännande och slutade oavgjord med poängsumman 9 för båda de tävlande planen. Då poängerna var uppdelade på både byggtävlingen och flygtävlingen var det byggtävlingen som vägde tyngst. Detta för att som tidigare sagts trimningen inte kunde utföras med samma omsorg för alla de fem modellerna som för en, vars speciella egenskaper ägaren humit sätta sig in i.

För den skull utgick Arne Widéns modell som segrare med byggpoängen 5 och flygpoängen 4, före Tore Haglunds, vilken fick 4 poäng i byggbedömningen och 5 i flygtävlingen. Hurra för segraren, som får komma upp på FLYG:s redaktion och ta emot prismotorn ur chefredaktörens hand!

Modellerna var anonyma för Agaton under tävlingen och startordningen lottades. Värdet var under hela tävlingen tämligen stadigt, varför någon som helst »stuppflygning» inte kom till stånd.

Starterna var markstarter och alla mo-

dellerna kom upp efter relativt kort rullsträcka. Ja, *alla* är inte med sanningen överensstämmande, ty en av de utvalda modellerna tappade hjulen under trimningsflygningarna och kunde inte ställa upp, då tävlingsledningen inte hade en välförsedd reparationsverkstad med sig. Eftersom det visade sig att det var ett s k »byggfel» — hjulen hade inte fastlöts — fann tävlingsjuryn att det var ödet som spelat in... Även ett annat av planen råkade ut för ett mindre haveri. Vid första landningen tappade det vingbaldakinen, som var dåligt fastlimmad. Då limtub emellertid medföljde tävlingskommittén reparerades planet men då det vid nästa flygning tappade fennan blev även det utdömt.

Under tävlingens lopp uppenbarade sig överste Silfverberg i sällskap med överste Enell och ingenjör Florman. Samtliga var mycket intresserade av att förbränningsmotorflyget skulle få sin givna plats i svenskt modellflyg och överste Enell yttrade bl a:

— Detta bör bli den verkligt exklusiva modellflygklassen, som kommer att även ge åskådarna något att titta på. Kommer så radiostyrning med i spelet kan ju verkliga flygupvisningar inläggas i tävlingsprogrammen...

RESULTAT (motortider inom parentes)

Place-ring	Modell nr	Ägare	Flygtider			Bygg-poäng	Flyg-poäng	Slut-poäng
			Start 1	Start 2	Start 3			
1	03	Arne Widén, Huvudsta	1,40,5 (0,45,0)	1,20,0 (0,36,0)	1,30,0 (0,45,5)	5	4	9
2	10	Tore Haglund, Hofors	1,17,2 (0,33,1)	1,59,5 (0,39,0)	1,31,2 (0,43,0)	4	5	9
3	17	Helge Johansson, Vansbro	0,45,3 (0,34,0)	1,42,1 (0,43,0)	1,19,8 (0,33,3)	2	3	5
4	08	Nils-Ake Nilsson, Hardemo, 16 år	1,19,0 (0,44,0)	Utgick på grund av att fennan lossnade		3	0	3
5	20	Bo Johansson, Eskilstuna	Tappade hjulen under trimning			1	0	1



Så här fridsamt var Skarpnäck på sina håll under lördagen.

Att prata om väder är onakligen rätt banalt men när det gäller modellflygning och speciellt Svenska Mästerskapen är det mer än väl på sin plats. Vädret vid årets SM var nämligen fint från början till slut och så har inte varit fallet sedan det första SM hölls 1938. Glada modellflygaran-leten var alltså synnerligen lämpligt.

Skarpnäck har gott rykte om sig som mfl-fält. Ytterligare belägg för den saken fick man från första stund på lördagen. Inga modeller sågs bli onormalt behandlade av vindarna under trimningen, tvärtom. Någon termik spårades emellertid inte och alla bespetsade sig på en hård och rättvis tävling.

"Bananen" stör lördagslugnet

Klockan 16 precis förkunnade Dérantz' högtalarförstärkta stämman att det gick an att börja. Men när det gäller att starta i början av en period besitter modellflygar-erna allttjämt en viss blygsamhet, som inte är vidare klädsam. Att söla denna gång hade

Svenska landslaget mot Finland ntgjordes av fr v Curt Jansson, »Bananen», Lennart Segerfelt och Ove Melsner.



SM I LUGN OCH RO

Nya mästare och revansch för Jämijärvi

emellertid sina risker och mer än en modellflygare »sumpade» sin första start, bl a »Bananen». Hans start godkändes dock först av tävlingsledningen men det kom in skriftlig protest, som förändrade läget. Mot protesten ville »Bananen» protestera men det ville inte tävlingsledaren vara med om. Diskussionen om det inträffade blev stundom rätt häftig och gjorde ingen människad glad.

Det var ordning och reda på tävlingsplatsen och tidtagarna räckte till. Några intrasslade linor såg vi inte och allt gick så lugnt och stadat till att man knappast trodde det var modellflygarnas SM. Det var strängt taget för lugnt och någon s k SM-stämning fanns inte. Men den kanske har avskaffats på officiell väg.

Mot kvällen mojnade vinden och augusti-aftonen blev väl stilla för segelmodellerna. Friden stördes då och då av det ettriga knattrandet från dieselmotormodellerna och bra trimstartar gjordes. Tävlingsstarterna gick däremot inte alls.

När klockan närmare sig 19 började speakern räkna minuterna och sekunderna och precis på slaget ljöd visselsignalen, som betydde det samma som: Strid upphör!

Strax därefter kunde man konstatera att följande bästa resultat hade uppnått:

Klass S 1: 1) E. Olsson, Bjuv, 3,02,0, 2) S. E. Christenson, Halmstad, 3,01,2, 3) L. Liljedahl, Alingsås, 2,41,1.

Klass S 2: 1) K. Sandberg, Borås, 6,24,5, 2) K. A. Andersson, Höör, 3,51,4, 3) I. Nilsson, Halmstad, 3,23,8.

Klass S 3: 1) C. Jansson, Stockholm, 4,10,8, 2) O. Meissner, Bjuv, 3,34,2, 3) S. Andersson, Eskilstuna, 2,55,1.

Klass G 1: 1) S. Isacson, Linköping, 1,56,8, 2) H. Eliasson, Göteborg, 1,49,9, 3) K. E. Svensson, Linköping, 1,28,2.

Klass G 2: 1) K. E. Svensson, Linköping, 1,48,6, 2) S. Stark, Stockholm, 1,42,2, 3) K. E. Landegren, Västerås, 0,54,8.

Klass G 3: 1) B. Blomgren, Stockholm, 2,46,8, 2) O. Eklöv, Eskilstuna, 2,12,1, 3) H. Eliasson, Göteborg, 1,14,6.

Finnarna i söndagsvind

Det fina vädret fanns kvar på Skarpnäck. Enda skillnaden från lördagen var att startplatsen flyttats söderut på grund av ändrad vindriktning. Ja, så hade finska



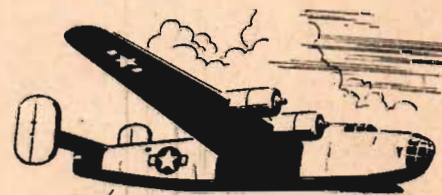
Ende man på plan som försvarade titeln: Curt Jansson.

landslaget äntligen anlant med vår gamle vän Lennart Poppius d v s »Poppe» i spetsen. Direkt från båten kom laget och satte genast igång trimmandet. Vi följde finnarnas övningar och fann att modellerna som vanligt gled suveränt. De första tävlingsstarterna gick det goda trimmet till trots åt skogen (eller skall man säga marken?). Finnarna hade nämligen oturen att dra upp sina modeller i nervindsområden. Tiderna blev därefter.

Svenska laget såg man inte mycket till. Det var ju med i SM och kunde inte hålla ihop på samma sätt. Bra resultat uppnådde de i alla fall, det var huvudsaken. Seger-vissheten lyste i deras ögon.

Vid lunchdags tittade vi dels i protokollet, dels på tävlingen med FLYG-44, där vår vän »Agaton» härjade med svullet pek-

"LIBERATOR"



Modellbyggsats 3:50 + porto.

WENZELS Apelbergsgatan 48
STOCKHOLM



Göteborg vann överraskande lagsegern mitt framför näsan på Vingarnas trenne lag (bildens t v). — Torbjörn Isacson var åter i elden med mustascher och en bastant S 3:a. — T h tre bra motormodellflygare fr v svenske mästaren i klass G 3 Bengt Blomgren samt S. Blom och B. Johansson, Vingarna.



finger och oljebestänkt nuna. Han berättar därom på föregående sida.

Beträffande protokollen fann vi att Erik Olsson från Bjuv fortfarande ledde S 1, att Nygren från Sandviken gjort en fin tid i klass S 2 och att Curt Jansson höll stilen i S 3. G-modellerna gick på i ullstrumporna. Traditionen likmätigt gjorde Landegren bra resultat. Hans första start var under minuten som vanligt. Bengt Blomgren höll sig väl framme i G 3, medan Roggentin inte startade alls.

När torrskaffningen var slut, »Flygar-Lasses» läskedryckslager länsat och glassgubbarna i det närmaste »utätna» började 3:e perioden.

Finnarna fortsatte att dra upp modeller som nervindarna strax återbringade. »Poppe» mulnade och blev snart medveten om att slaget var förlorat. SM-deltagarna lyckades annars över lag finna gynnsamma vindar och tider på uppåt 20 minuter noterades. Dagens grannaste start utfördes av hrr Blomgren och Forsberg — de gjorde en s k parstart med topproll och ungefär lika lång flygtid.

Mitt upp i allt tävlandet kom överste Silfverberg — en flygofficer som modellflygarna är stor tack skyldiga. Han förstår modellflygets betydelse, vilket säkert på sin tid bidrog till att modellflyget fick statsunderstöd. Överste Silfverberg — och hans kolleger — ser vi gärna på fler tävlingar.

Klockan 15 var tävlingen slut, åtskilliga deltagare likaledes, ty dagen hade varit varm. Sexton prick skulle det bli prisutdelning. I väntan på belöningar var det nerpackning och allmän förvandling till det yttre. Sälunda uppstod en flyglöjtnant (Sune Stark), en kustartillerifänkrik (Torbjörn Isacson) och en resoffkadett (Sven Forsberg).

Tjugo minuter försenad började nytto-saksutdelningen. »Bucklorna» var i minoritet. Inte heller fanns det några mästerskapsplaketter men de kanske kommer.

Protokollet innehöll många överraskande saker. För det första vann Göteborg över Vingarna i lagtävlingen, för det andra blev det en okänd mästare i G 1 (Helge Eliasson, Gbg, 2.34,4. Grattis!) Även i S 1 fick de gamla råvarna stryka på foten för en ny man, nämligen Erik Olsson från Bjuv. Han noterade 3.35,8. Inte illa!

G 2 gick till K.-E. Landegren på 3.28,4 och G 3 till Bengt Blomgren. Båda tog förra året var sitt SM-tecken men då i G 1 resp G 2. Nygren från Sandviken, en av årets Jämijärvarfärdare vann S 2 på dagens bästa genomsnittstid, 4.43,0. S 3 slutligen

vanns av Curt Jansson från Vingarna. Han var den ende som behöll titeln.

Så var det F-klassen, där resultatet blev mycket ledsamma. Det berodde nu inte på att modellerna var dåliga, utan fastmer på en olämplig tävlingsform. Segrare blev S.-Å. Theder från Karlskoga på hemlig tid. Vid strimstarten gjorde hans modell uppåt 2½ min och »Bananen» var inte sänre.

Så hurrades det för tidtagarna under överste Enells ledning, tal utväxlades och populära »Poppe» överlämnade finska lagets specialpris, en bastant finnkniv. Och så var de 7:e mästerskapstävlingarna i modellflygning slut. *Wingström.*

Slutresultat

Sverige vann landskampen överlägset med en sammanlagd genomsnittstid av 10 minuter 15,8 sekunder. Det finska laget hade 5 minuter 53,5 sekunder.

De bästa slutresultaten i SM blev: Klass S 1: svensk mästare Erik Olsson, Bjuv, 3.35,8, 2) Bertil Dahlquist, Halmstad, 3.31,8, 3) Curt Janson, Stockholm, 3.29,3.

Klass S 2: svensk mästare Gunnar Nygren, Sandviken, 4.43,0, 2) Kurt Sandberg, Borås, 3.14,4 3) Kurt Olof Svensson, Halmstad, 2.57,6.

Klass S 3: svensk mästare Curt Jansson, Stockholm, 3.41,3, 2) Sven Andersson, Mariefred, 3.28,6, 3) Ove Meissner, Bjuv, 3.22,0.

Klass G 1: svensk mästare Helge Eliasson, Göteborg, 2.34,4, 2) Sigurd Isacson, Linköping, 2.08,3, 3) Karl-Erik Svensson, d:o, 1.27,2.

Klass G 2: svensk mästare Karl-Erik Landegren, Västerås, 3.28,4, 2) Bengt Blomgren, Stockholm, 2.24,5, 3) Sune Stark, d:o, 1.28,9.

Klass G 3: svensk mästare Bengt Blomgren, Stockholm, 2.02,6, 2) Sven Forsberg, Linköping, 1.45,3, 3) Oswald Eklöf, Eskilstuna, 1.41,7.

(Forts. på sid. 33.)

Nyhet!



»BANTAM» Spännvidd 100 cm.

En ny strålande segelmodell i klass S:1.

»BANTAM» — en utveckling av de mycket omskrivna »paraplymodellerna» är utrustad med en helt ny vingprofil och är konstruerad efter de senaste erfarenheterna.

»BANTAM» är god för flygtider om 3—5 minuter.

Byggsats till »Bantam» innehåller alla delar kontursågade, lister, plywood, arbetsbeskrivning, ritning i full skala, äkta diplompapper till bekländnad, även lim etc.

Prima material för modellflyg. Stor sortering och till billiga priser.

Pris endast kr. 4: 75 + porto.

Illustr. katalog sänd. mot 20 öre i frim.

SVENE. TRUEDSSON

MODELLFLYGINDUSTRI - MALMÖ 9

Sänd mot postförskott plus porto

..... st. byggsats »Bantam».

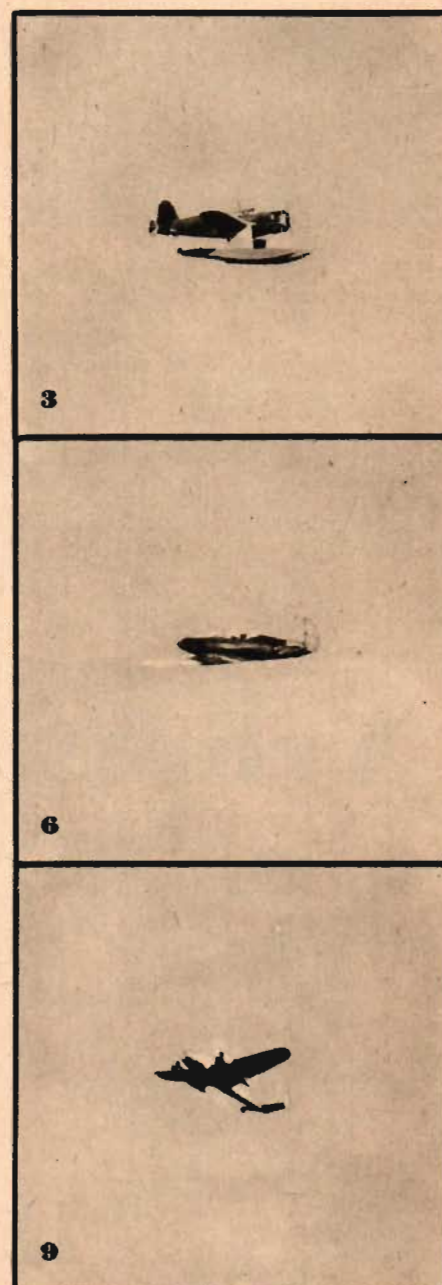
Namn

Adress

»Poppe» bland de sina håller hemlig överläggning på finska. — Nedan finsk vinschstart.



FLYGPLANIDENTIFIERING NR 2



IDENTIFIERA DE NIO FLYGPLANEN

Flygstaben och FLYG fortsätter i detta nummer det praktiska 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.

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.

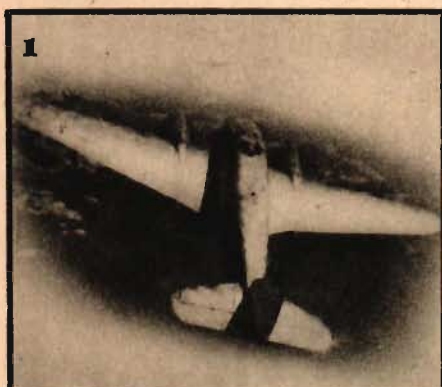
För att höja intresset för identifieringsuppgifterna har FLYG beslutat att i varje omgång uppställa tre priser. Först öppnade rätta lösningen belönas med 25 kr., den därefter öppnade med 10 kr. och den tred-

je i ordningen med en helårsprenumeration 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 33 användes för lösningen. Det är enda sättet för oss att säkert kunna hålla reda på de många tusentals svaren.

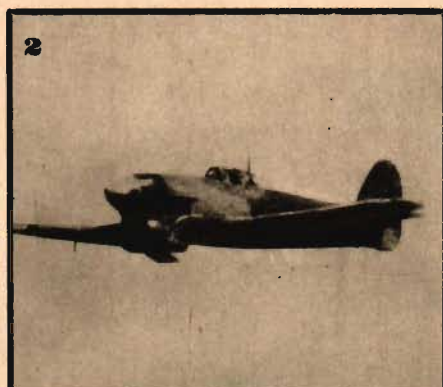
Lösningen på andra etappen skall vara FLYG:s redaktion, Västmannagat. 69, Stockholm, tillhanda senast onsdagen den 20 september och kuvertet vara märkt FLYGPLANTYPER 2.

LÖSNING TILL FLYGPLANIDENTIFIERING NR 1



1

S 16 (CAPRONI CA 313): Svenskt-italienskt. 2-motorigt. Lågvingat. Enkelt stjärtsidplan. Flygkroppens tvärsnitt fyrkantigt. Nosen bred och glastäckt. Långt framskjutande, smala motorgondoler. Jfr Henschel Hs 129, Me 210, DB-3F.



2

HAWKER »TYPHOON»: Engelskt. Lågvingat. Relativt tjock vinge. Nedhängande kraftig kylare under nosen. Stor avrundad spinner. Jfr »Hurricane», »Warhawk».



3

DB-3 F: Ryskt. 2-motorigt. Lång strömlinjeformad nos med flera glasfönster. Triangulär stor fena. Stjärtskon. Jfr Heinkel He 111, S 16.



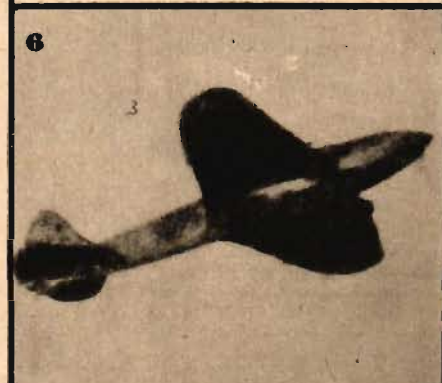
4

WESTLAND WHIRLWIND: Engelskt. 2-motorigt med hängande och långt framskjutna motorer. Högt placerat stjärthöjdsplan. Flygkroppen pennliknande. Kraftig beväpning i nosen.



5

ARMSTRONG-WHITWORTH »WHITELY»: Engelskt. 2-motorigt. Dubbla stjärtsidplan. Stjärthöjdsplanet lågt placerat och stöcker ut utanför stjärtsidplanen. Flygkroppen lång och rak. Jfr Dornier Do 215, B 3 (Junkers Ju 86).



6

IL-2: Ryskt. Lång symmetrisk spetsig nos. För ryska flygplan karakteristisk stjärt (pilformigt, bakåt tillspetsat stjärthöjdsplan och bred triangulär fena). Avrundad övergång mellan vinge och flygkropp. Runda kåpor för landningsställ på vingarnas undersidor.



7

J 8 (GLOSTER »GLADIATOR»): Svenskt-engelskt. Biplan. Fast landningsställ. Stagad vinge. Ett par stötor på varje vinge. Jfr Henschel Hs 123, J 11 (Fiat CR 42).



8

JUNKERS JU 87: Tyskt. Fast landningsställ med karakteristiska hjulkåpor. Fyrkantigt stjärtsidplan. W-formad vinge.



9

MESSERSCHMITT ME 109: Tyskt. Lång symmetriskt spetsig nos. Lågt stjärtsidplan. Högt placerad stabillator. Låg, i flygkroppen inbyggd huv. Jfr »Spitfire», »Hurricane», »Araucobra».

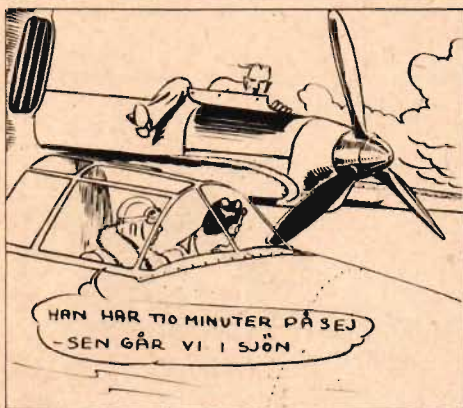
FLYGVAPNETS CHEF, GENERALLÖJTNANT B. G. NORDENSKIÖLD,

uttalade i förra numret den förhoppningen att denna tävling, som utarbetats av FLYG i samråd med flygstaben skall väcka intresse inom hela det svenska försvaret. Då detta skrives har inte tävlingstiden för den första etappen gått ut men redan nu någon dag efter det att premiärnumret gått ut verkar det som om tävlingen skulle bli en succés. Givetvis är det en hel del som haft svårigheter med de »minimala» bilderna — utan svårigheter vore det ju ingen tävling — men många av läsarna ha lekande lätt löst uppgifterna. Härövan offentliggör vi nu lösningen på den första etappen och i nästa nr kommer namnen på vinnarna. Hade Ni rätt?

ÖRNUNGEN flyger jorden runt



Text av
Major H. Victorin
En **HIL**-serie



FLYGSODAN
113
BOM

AV 2418 BJARRE.



Västerås

KÆDING & Co.

Stora gatan 13 - Västerås - Tel. 308 09

Specialaffär för
HATTAR, MÖSSOR och PÅLSVAROR
UNIFORMSMÖSSOR

GENGASKOL o. VED

Indian Bilolja - Auto-Tillbehör
Gislaveds Bilgummi - Tvättning
Smörjning

BILÄGARNAS INKÖPSFÖRENING
MUNKGATAN 14 Tel. 326 22 - 326 88

Öppet 7 f. m.—6 e. m.

GUMMIFIRMA A. CARLSSON

Hantverkaregatan 1
VÄSTERÅS

Specialaffär i gummivaror

Östersund

IVARSONS

Auto-Elektriska

BERTIL RAHM

Prästgatan 44 - ÖSTERSUND - Tel. 12 34
Postgirokonto 222 73

Specialverkstad för allt elektriskt å motor-
fordon - Bosch service - Reservdelar för
alla Billektr. system - Laddningsstation

FRITZHEMS Handelsträdgård

L. S. JÖRGENSEN

Fritzhem - Östersund - Tel. 20 67

Affären: Cityhallen - Tel. 31 07

REKOMMENDERAS

Goda varor

Reellt bemötande

Östersunds Skinnberederi

Inneh. E. A. Ericsson

Telefon 9 96

Pälsskinn av alla slag mottagas till
BEREDNING och FÄRGNING

Nylunds

Smides- & Mekaniska Verkstad

Olsson & Pettersson - Östersund - Tel. 3 42

Järnkonstruktioner, Byggnadsmålden,
Grövre Plåtarbeten, Gas- & El. Svets-
ning, Reparationer, Ritningar & Ny-
konstruktioner utföras.

FLYGVAPENMÄSTERSKAP

Forts. fr. sid. 20.

Genom vpl Johanssons, F7, förnämliga andra placering skaffade han sin flottilj ytterligare marginal till slutsegern. Bland finalisterna återfanns fänrik Wachtmeister F11, som gick ut som etta på fjolårets kaddettkurs.

Resultat: 1) Havel F5 13,03, 2) Johansson F7 13,51, 3) Nilsson F21 12,86.
Slutlig poängställning: F7 39 p, F8 29 p, F2 28 p, F4 27 p, F5 23 p, F10 och F11 14 p, F9 12 p, F3 11 p, F13 7 p, F1 6 p, F12 och F21 4 p.

F11 vann fotbollmästerskapet

Slutstriden i årets flygvapenmästerskap i fotboll gick mellan F11 och F3. Det sistnämnda laget vann slantsinglingen och valde att spela med vinden och solen i ryggen. Matchen blev en av de sämsta i hela flygvapenturneringen med en synnerligen snigelartad fart. F11 som ju spelade på hemmaplan låg hela tiden så när som på en kvart i slutet av matchen på F3:s planhalva och segern till hemmalagets favor var därför rättvis även om två av målen sattes på straffsparkar. Det var vänsterhalven vpl Eklöv som var F11:s specielle straffläggare och skickligt lade in en straff i varje halvlek. Underligt nog har F11 vunnit fler-talet av sina matcher i årets turnering på just straffsparkar. I det här fallet var emellertid som nämnts segern rättvis, vilket F11:s åtta hörnor mot F3:s två pekar på.

Matchens första mål sattes av F3, som lyckades slita sig loss för någon minut från F11:s kedja. Utjämningen skedde sedan med en straffspark och halvtidsresultatet var 1-1. I andra halvleken kom F3:s andra mål men F11 fick sig då tilldömt en tve-tydig straff, som jämte ytterligare ett mål säkrade segern med 3-2.

SM I LUGN OCH RO

Forts. fr. sid. 29.

Klass F (förbränningsmotormodeller): svensk mästare Sven Åke Theder, Karl-skoga.

Lagtävlingen vanns av Aeroklubben i Göteborg med Vingarna, Stockholm, på andra och tredje plats.

Bästa genomsnittstiden under båda da-garna hade Gunnar Nygren, Sandviken, med 4.43,0.

De individuella resultaten i landskampen blev: 1) Ove Meissner, Bjuv, 3 min. 5,3 sek., 2) Curt Janson, Stockholm, 2.55,9, 3) Rune Andersson, d:o 2.42,8, 4) Raimo Antikainen, Finland, 2.01,6, 5) Ville Seppo Relander, d:o 1.40,6, 6) Lennart Segerfelt, Stockholm, 1.31,8, 7) Dick Karlsson, Finland, 1.20,3, 8) Paavo Helminen, d:o, 51 sekunder.

FLYGPLANIDENTIFIERING 2

TÄVLINGSKUPONG.

DE NIO FLYGPLANEN ÄRO:

- | | |
|---------------|---------|
| 5. | 6. |
| 1. | 7. |
| 2. | 8. |
| 3. ...S.17... | 9. |
| 4. | |

NAMN:

ADRESS:

Östersund

Metropolkonditoriet

Storgatan 34 - Telefon 6 28

Östersund

REKOMMENDERAS

Östersunds Rostfria Verkstad

Diskbänkar, Tvättrännor,
Charkuteri- och Mejerikärl

Införda offert!

Telefon 24 39 - Östersund

Hedersgåvor och Sportpriser

i stort urval

SILVER, NYSILVER och TENN

Hovjuvelerare

C. G. HALLBERGS GULDSMEDS A-B
Prästgatan 25 - Telefon 4 25
Östersund

S. THELANDERS

Herr- & Damskrädderi

Prästgatan 12 - Tel. 29 40

Rekommenderas!

Beställningar mottagas tacksamt. Allt
arbete utföres fackmässigt. Vägjort!
Ställfult! Pressningar och reparationer ut-
föras skyndsammast.

Vördsamt S. Thelander

★ Besök

POSTILJONEN

Hamngatan 15 - ÖSTERSUND

Telefon 30 19

GOD OCH BILLIG MAT

ETT TRIVSAMT STÄLLE ÄR

Dala-Caféet

Prästgatan 61 - Östersund

Telefon 14 41

GOTT KAFFE, THE, LÄSKEDRYCKER

**LUXUS är
en kaffesort
som man
aldrig byter
bort**



**Brandstationen
Matinrättningen
Vakt- och
Arrestbyggnaderna**

vid flygets nya
Hesslökaserner

har utförts av

**BYGGNADSFIRMAN
ANDERS DIÖS**

Kopparbergsvägen 15-17
Västerås. Tel. 33625 - 34351

Fabriksboden

Källgatan 18 - Tel. 320 13
Västerås

REKOMMENDERAS

d. Ery

**SERIEFOTO,
ATELIE
& FOTOMAGASIN**

Kopparbergsvägen 9
Västerås. Tel. 330 80

SVENSKA BOMBARE

Forts. fr. sid. 7.

när vi närmar oss den Liberator i vilken han själv efter att ha fått en motor sönderskjuten vid en tysklandsraid för knappt mer än en månad sedan ofrivilligt blev turist här, som han blir värtalig och på slangspäckad amerikanska berättar om Liberatorn »Bull» och hans många likar — »Douglas Drip», »Bad Penny» och allt vad de heter. Utanpå »Bull» finns som namnet anger en stor tjur målåd.

— Det var vår skolas (college) insignium, berättar kaptenen. Och även när det är krig hänger man fast vid de civila välsignelserna. Men bombarna som trillar ut under svansen och anger antalet flygsegrar är av senare datum, försäkrar yankeen-kaptenen.

— Liberator är f. ö. ett mycket lättflyget plan, kommenterar han vidare. Noshjulet underlättar i hög grad landningen men man gör aldrig trepunktslandning med kärran.

På tal om Hesslö flygfält ansåg amerikanen detta vara ypperligt, dock inte för plan av Liberatorns storlek, för vilka det fordras asfalterade startbanor för att inte de bomblastade planen skall sjunka igenom.

Då vi kommer upp i förarhytten demonstrerar han den utmärkta anordning, som möjliggör för piloterna att ställa in stolarna i olika lägen — även för sömn, ett läge som ofta begagnas vid längre flygningar. Bland instrument och knappar finns också ett par askkoppar och kaptenen avslöjar att rökning är tillåten men inte när planet är laddat med bomber.

— Är man röksugen så har man bråttom till målet skämtar vår captain, vars ätt ursprungligen stammar från vårt grannland Norge.

Så har alltså gamla F 1 som sagt fått ny kappä men därinnanför är allt som vanligt. Och det finns traditioner att bevara, konservatism och kverulans att övervinna. Kanske den nya miljön — de nya B 18-planen och yankee-inslaget — kan få överste Westrings på, flottljorder offentliggjorda förhoppningar i den vägen att bli realitet.

Flygman.

Vad är detta?

De problematiska fotona på sid. 12 föreställer:

I. Jaktplan typ »Mustang III» i tät formation.

II. Flygkroppar till lastglidplan typ Waco CG-4A i väntan på vingar vid en RAF-bas.

OMSLAGSBILDEN

visar denna gången i trefärgstryck tecknaren Björn Karlströms uppfattning om den första till trafikplan ombyggda »Flygande flötningen», vilken döpts till Sam. De två närmast följande ha döpts till Jim och Tom. Utöver i FLYG nr 17 meddelade uppgifter om »Sam» kan nämnas: Spännvidd 31,5 m, längd 23,5 m, spårvidd 6,5 m, tomvikt 17 ton, flygvikt 25 ton. Bränsletankarna rymmer 10 500 liter, vilket räcker för 15 timmars flygning med den ekonomiska marschfarten 310 km/t. Flygsträckan över 4 500 km. Hösta flyghöjd 10 000 m, gynnsammaeste höjd 7 000 m.



E. PETTERSSONS

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

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

**Bröderna NARVING
Charkuterifabrik**

VÄSTERÅS - Tel. 318 41, 318 10 - Hyttan
PARTIAFFÄR
REKOMMENDERAS

**ASPLUNDS
BAGERI Eftr.**

Innehavare: EINAR ÖHRMAN
— Rekommenderas —
Butiker: Stora gatan 86, Stora Torget 2.
Telefon 308 44, VÄSTERÅS.

Västerås Ängtvätt

Inneh.: ANNA MYHRMAN
Snickaregatan 4
(Mitt för Västmanlands Allehanda)
Telefon 317 39
Utför all slags Tvätt
OBS! Första klass STÄRKTVÄTT

**Standards Kemiska
VÄSTERÅS**

Stora gatan 2 H. Telefon 308 00
**KEMISK TVÄTT
PRESSNING · FÄRGNING**

**BJÖRKSTEDTS
FÄRG- och KEMIKALIEAFFÄR**

Stora gatan 16, VÄSTERÅS
Telefon: 323 27, 237 68
Stor sortering av Tapeter i alla prislägen

**OLSSONS
Bilverkstad**

Tel. 355 70, bost. ankn. Skiljebo
Tel. 355 70, bost. ankn. Västerås
ALLT INOM BRANSCHEN

Det erkänt goda Arosbrödet köpes hos
GRAND BAGERI

Prisbelönt för sin goda smak
Tunbyvägen 40, VÄSTERÅS
Tel. 345 44



KUNGL. SVENSKA AEROKLUBBEN

ANSLUTEN TILL FÉDÉRATION AERONAUTIQUE INTERNATIONALE (F. A. I.)

RIKSORGANISATION FÖR DET SVENSKA CIVILFLYGET

ADRESS: MALMSKILLNADSGATAN 27, STOCKHOLM TELEFON 23 23 65

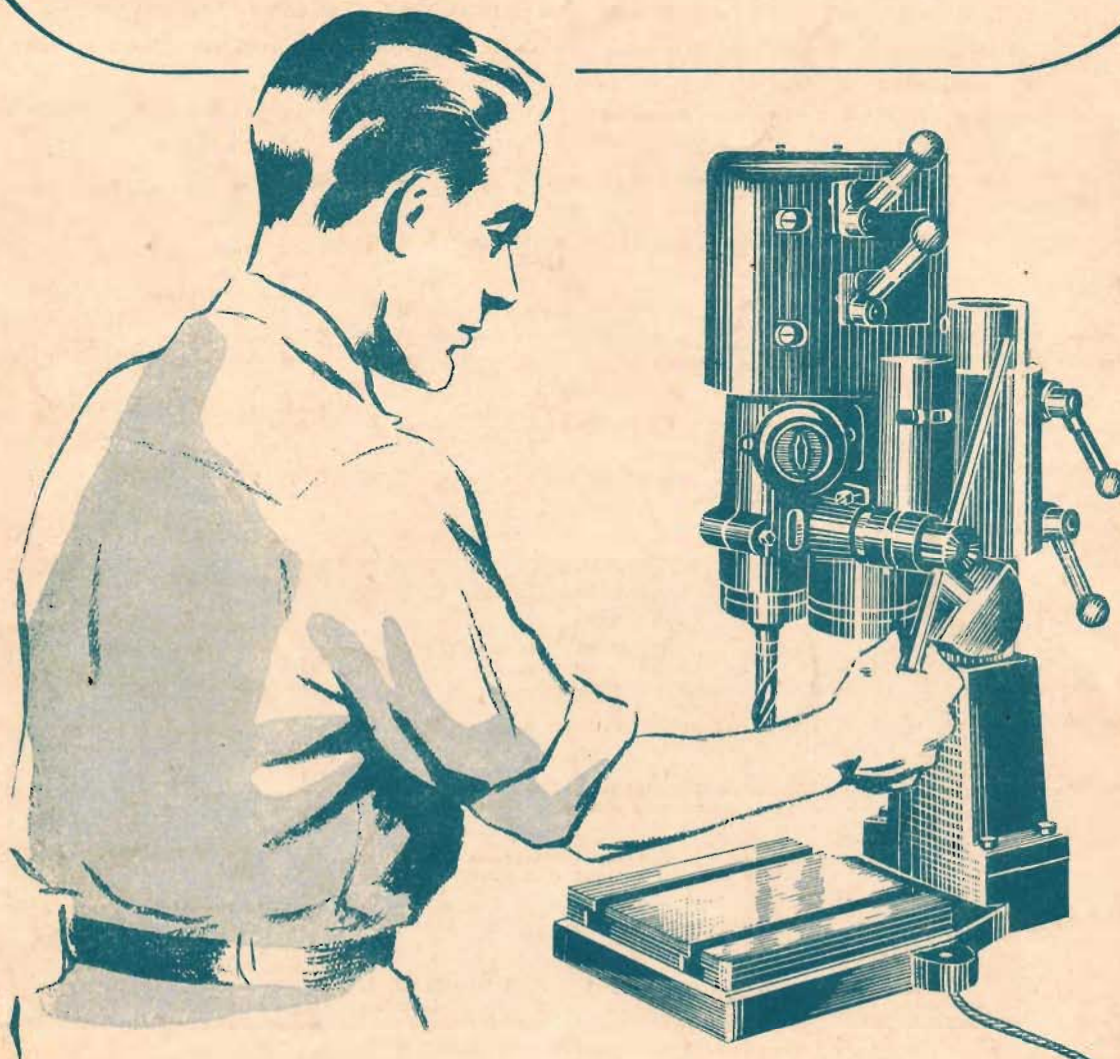
TILL KUNGL. SVENSKA AEROKLUBBEN ANSLUTNA ORGANISATIONER

M = Motorflyg. S = Segelflyg. U = Modellflyg. ■ = Aktiv verksamhet inom vederbörande sektion. □ = Ingen aktiv verksamhet.

	M	S	U		M	S	U		M	S	U
Aeroklubben Göteborg, Göteborg 30. Tel. 17 40 60.	■	■	■	Jönköpings Flygklubb, Jönköping. Vaggerydsavdelningen.	□	■	■	Tekniska Högskolans Flygklubb, Kårhuset, Drottning Kristinas väg, Stockholm.	□	□	□
Aeroklubben i Skåne, Malmö 8. Tel. 712 90 eller 106 42.	■	■	■	Kalmar Flygklubb, Kalmar. Tel. 21 47.	□	□	■	Tranås Flygklubb, Tranås. Tel. 20 39.	□	□	□
Arboga Flygklubb, Arboga.	□	□	■	Karlsborgs Flygklubb, Karlsborg. Tel. 42.	□	■	■	Umeå Flygklubb, Umeå. Tel. 33 22.	□	■	■
Avesta Flygklubb, Avesta. Tel. 57 54.	□	□	■	Karlskoga Flygklubb, Karlskoga. Tel. 307 13 eller 304 20.	■	■	■	Jörnnavdelningen.	□	□	■
Bjuvs Modellflygklubb, Bjuv. Tel. Mörarp 110.	□	□	■	Korsnäs Flygklubb, Korsnäs. Tel. 78.	□	□	■	Uppsala Flygklubb, Uppsala. Tel. 326 29.	□	■	■
Borlänge-Domnarvets Flygklubb, Borlänge. Tel. 331 07.	■	■	□	Kronobergs Flygklubb, Växjö. Tel. 12 72.	□	□	■	Varbergs Flygklubb, Varberg. Tel. 10 90 eller 2 37.	□	■	■
Borås Flygklubb, Borås. Tel. »Allmänco».	□	■	■	Landskrona Flygklubb, Landskrona. Tel. 17 61.	□	□	■	Vimmerby Flygklubb, Vimmerby.	□	□	□
Buss- & Spårvägspersonalens Flygklubb, Creutzgatan 1, 2 tr., Stockholm. Tel. 53 06 92.	□	□	□	Lidköpings Flygklubb, Box 69, Lidköping. Tel. 3 49 eller 89.	■	■	■	Vingarna, Stockholm 5. Tel. 25 62 53.	□	□	■
Eskilstuna Flygklubb, Köpman-gatan 29, Eskilstuna. Tel. 358 00.	□	■	■	Limhamns Modellflygklubb, Stranden, Limhamn.	□	□	■	Stocksundsavdelningen.	□	□	■
Eslövs Flygklubb, Eslov. Tel. 119.	□	■	■	Linköpings Flygklubb, Svenska Aeroplan A.-B., Linköping. Tel. Namnanrop: »Aeroplanbolaget».	■	■	■	Värmlands Flygklubb, Nygatan 4, Karlstad. Tel. 161 45.	□	■	□
Falköpings Flygklubb, Falköping. Tel. 3 38 eller 2 60.	□	■	■	Luleå Flygklubb, Timmermans-gatan 35, Luleå.	■	■	■	Sunneavdelningen.	□	■	□
Flygtekniska Föreningen, Kungs-holmstorg 1, Stockholm. Tel. 52 00 10.	□	□	□	Malungs Flygklubb, Malung. Tel. Namnanrop »Eliassonsläders».	□	□	□	Västerbergstagens Flygklubb, Faek 77, Ludvika. Tel. 6 70 eller 5 69.	□	■	■
Gotlands Flygklubb, Visby. Tel. 16 11.	■	■	■	Norra Angermanlands Flygklubb, Box 30, Örnsköldsvik. Tel. 22 89.	□	■	■	Västerdalarnas Flygklubb, Dala-Järna. Tel. 1 28.	□	□	■
Gävlebygdens Flygklubb, Mokorset. Tel. Myssje 1 24 eller Söderham 22 98.	■	■	■	Norrköpings Flygklubb, Norrköping. Tel. 302 31.	■	■	■	Västerviks Flygklubb, Västervik. Tel. 10 99.	□	□	■
Hoforsavdelningen.	□	□	■	Orsa Flygklubb, Box 1021, Orsa. Tel. 185.	■	□	□	Västerås Flygklubb, Centrala flyg-verkstaden, Västerås. Tel. 372 70.	■	■	■
Ockelboavdelningen.	□	□	■	Roslagens Automobil- & Flygklubb, Björkvalfsflyg, Norrtälje.	■	■	■	Ystads Segelflygklubb, Ystad. Tel. 10 22.	□	□	■
Skutskärsavdelningen.	□	□	■	Rättviks Flygklubb, Vikarbyn. Tel. 24 eller 60.	□	■	□	Angermanlands Motorklubbs Flyg-sektion, Sollefteå. Tel. 4 35 eller 8 75.	□	□	■
Storviksavdelningen.	□	□	■	Sandvikens Flygklubb, Sandviken.	□	■	■	Örebro Läns Automobil- & Flyg-klubb, Örebro. Tel. 114 87.	□	■	■
Söderforsavdelningen.	□	□	■	Skövde Flygklubb, Skövde. Tel. 26 00.	□	■	■	Östersunds Flygklubb, F 4, Öster-sund. Tel. Namnanrop: »Flyg-flottiljen».	□	■	□
Halle-Hunnebergs Flygklubb, Trollhättan. Tel. Namnanrop: Aeroplanbolaget.	■	■	■	Stockholms Flygklubb, Stockholm 40. Tel. 28 25 60, 28 32 46.	■	□	□	Östra Sörmlands Flygklubb, Gnesta. Tel. 1 56 eller 2 66.	■	■	■
Lokalsektioner:				Stockholms Segelflygklubb, Ahlströmorgatan 10. Tel. 50 97 67.	■	■	□	Segelflygsektionen, Rådhusgatan 6, Södertälje. Tel. 318 09 eller »Wedaverken».	□	□	□
Trollhättan	■	■	■	Sundsvalls Flygsällskap, Sundsvall. Tel. 32 34.	■	□	■	Modellflygsektionen. Tel. 332 68.	□	□	□
Uddevalla	□	■	■					Mariefredsavdelningen.	□	□	■
Vänersborg	■	■	■					Nyköpingsavdelningen.	□	■	□
Brålanda	□	□	■					Strängnäsavdelningen.	□	□	■
Halmstads Flygklubb, Box 151, Halmstad. Tel. 45 45.	■	■	■								
Hammerdals Flygklubb, Hamner-dal. Tel. 13.	■	□	■								
Hjo Flygklubb, Hjo. Tel. 2 05.	□	□	■								
Hälsingborgs Flygklubb, Hälsing-borg. Tel. 120 19.	□	■	■								

BLIV MEDLEM I KUNGL. SVENSKA AEROKLUBBEN

Flera borrhål per krona



Tack vare starkt rationaliserad tillverkning leverera vi goda standardbormaskiner till lågt fast pris, vilket betyder lägre driftskostnad för våra köpare. En- och flerspindliga bormaskiner i bänk- och pelarutförande för allmänna verkstadsarbeten. ● Vi voro först i Sverige att tillverka direktdrivna bormaskiner.

AB ARBOGA
MASKINER

Arboga • Telefon (växel) 20

