



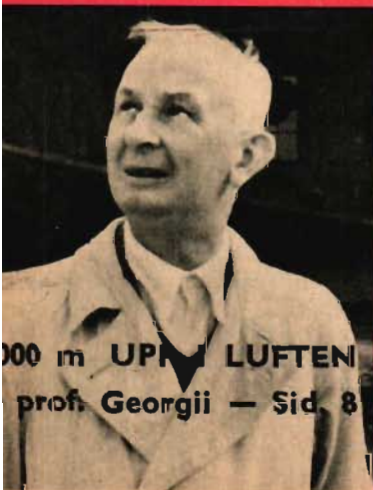
# Flyg



Nr 19 • 1944

Pris 45 öre

LÄS:



000 m UPP I LUFTEN  
prof. Georgii — Sid. 8

**FÖRE VAPENSTILLESTÅNDET**  
FINSKA FLYGARES HJÄLTEDÅD  
Sid. 6—7

**PÅ NORRLANDSTUR MED ABA**  
Sid. 16—17

**ETT ATLANTFLYGPROJEKT**  
Sid. 19

**NYA RYSKA FLYGPLAN**  
FLYGNYTT — Sid. 10—11





## FLYGTJÄNST



över hela Sverige

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



## Spiral- Fjädrar

Ventilfjädrar  
Böjliga axlar  
Fjäderbrickor  
m. m.

**GER SÄKERHET**  
för fullgod kvalitet

**FJÄDERFABRIKEN SPIROS**  
A.-B. ULVSUNDA

Leverantör av inredningar till  
Flygvapnet

**SANDVIKENS  
MÖBLERINGS  
AKTIEBOLAG**

**SANDVIKEN**

Tel. 38 39

Tel. 38 39

## BILLBERGS BOKHANDEL

VÄLSORTERAD BOK- OCH PAPPERS-  
HANDEL

**STOCKHOLM**

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

FÖR EDVÄR som östermalmsbo  
ligger det nära till hands att  
anlita Billbergs Bokhandel.  
Storgatan 24. Ett centralt läge,  
nära i östermalm, är förenat  
med en rymlig och väl försedd  
butikslokal.

## Fråga oss om flygning

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

»Bomme-rang»: Ja, ni har fullkomligt rätt. Angående uppgiften i nr 5 av Modellteknik (tidskrift) om ett för dess redaktion okänt amerikanskt jaktplan kan följande meddelas: Curtiss YIP-36 är en racer-version av ett äldre amerikanskt jaktplan konstruerat 1935 med beteckningen Curtiss »Hawk» 75A eller P-36, som det kallades inom det amerikanska arméflyg-

### VIKTIGARE FLYGFÖRBINDELSER från den 17 sept. 1944 tills vidare

Fr. Berlin	12.00	t. Köpenhamn	13.30V
» »	»	» Malmö	13.00V
» »	»	» Oslo*	»
» Göteborg	8.25	» Luleå	14.20D
» »	22.10	» Malmö	23.20D
» »	8.25	» Stockholm	10.10D
» »	8.25	» Sundsvall/ Härnösand	12.05D
» Helsingfors**	7.10	» Stockholm	9.40D
» »	7.10	» Åbo**	9.45D
» Köpenhamn	»	» Berlin*	»
» »	10.00	» »	11.30V
» »	13.45	» Malmö	13.00V
» »	»	» Oslo*	»
» Luleå	14.45	» Göteborg	21.55D
» »	14.45	» Malmö	23.20D
» »	14.45	» Stockholm	18.35D
» »	14.45	» Sundsvall/ Härnösand	16.45D
» Malmö	8.30	» Berlin	11.30V
» »	7.00	» Göteborg	8.10D
» »	8.30	» Köpenhamn	9.45V
» »	7.00	» Luleå	14.20D
» »	»	» Oslo*	»
» »	7.00	» Stockholm	10.10D
» »	7.00	» Sundsvall/ Härnösand	12.05D
» Milano*	»	» Stockholm*	»
» Oslo*	»	» Berlin*	»
» »	»	» Köpenhamn*	»
» Stockholm	12.40	» Berlin	18.00V
» »	20.10	» Göteborg	21.55D
» »	11.00	» Helsingfors**	14.30D
» »	10.30	» Luleå	14.20D
» »	20.10	» Malmö	23.20D
» »	»	» Milano*	»
» »	10.30	» Sundsvall/ Härnösand	12.05D
» »	»	» Wien*	»
» »	»	» Åbo**	14.10D
» Sundsvall/ Härnösand	17.00	» Göteborg	21.55D
» »	12.20	» Luleå	14.20D
» »	17.00	» Malmö	23.20D
» »	17.00	» Stockholm	18.35D
» Wien*	»	» Stockholm*	»
» Åbo**	12.55	» Helsingfors**	14.30D
» Åbo**	8.30	» Stockholm	9.40D

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 lufier, 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.

vapnet. Detta jaktflygplan såldes vintern 1939 till finska flygvapnet tillsammans med Brewster »Buffalo». Vid Englands kritiska läge 1941 sändes jaktplan även av denna typ över för att förstärka det hårt ansatta »Fighter Command» under »Blitzens» svåra dagar. Typen föreföll dock ej att bli särdeles uppskattad av de goda engelsmännen. Numera användes Curtiss P-36 av de allierade blott som skolplan hos den norska flygskolan i Canada. Efter det relativt korta och med tystnad förbigångna gästspelet i RAF, där typen döptes till »Mohawk», har en mängd utvecklingar varit i tjänst i USAAF. De mest kända äro »Tomahawk», »Kittyhawk» och »Warhawk». Slutlänk i kedjan bildar den vid denna tidpunkt redan föräldrade P-40F »Warhawk», som på sin tid utförde beundransvärda insatser i slaget om Tunisien. Då YIP-36 saknar beväpning torde denna ritning avse prototypen av P-36, vars beväpning bestod av 2 st 12,7 mm ksp, men som senare förstärktes med 2 st 7,7 mm ksp. Data och prestanda äro följande: Motor: 1 st 1100 hk Pratt & Whitney »Twin Wasp». Besättning: 1 man. Spännvidd: 11,37 m. Längd: 8,78 m. Höjd: 2,82 m. Vingyta: 21,92 m<sup>2</sup> Tomvikt: 2060 kg. Flygvikt: 2610 kg. Maxhastighet: 520 km/t (4600 m.). Marschhastighet: 422 km/t. Landningshastighet: 111 km/t. Topp höjd: 10000 m. Alltså långt ifrån några imponerande uppgifter och inte heller någon ny maskin. Varianten av YIP-36, »Mohawk», har vid åtskilliga tillfällen under de senaste åren omtalats i FLYG:s spalter. Red.



TIDSKRIFT FÖR FLYGVAPNET

Officiellt organ för

Kungl. Svenska Aeroklubben

Organ för

Föreningen Värnpliktiga Flygförare

Utkommer varannan torsdag

### REDAKTION:

Västmannagatan 60 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. MILLGARD  
Redaktionssekreterare: A. WALLIN

### ANNONSAVDDELNING:

Chef: A. HULTIN - Tel. 32 08 11

### EXPEDITION:

Förlagsaktiebolaget FLYGNING  
Svearågen 53 - Stockholm

### Postgirokonton: 1111.

### Prenumerationspris:

Heltår Kr. 9:75 - Halvår Kr. 5:—

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

Ahlén & Åkerhuds Fotografvyranstalt  
Stockholm 1944



## FLYG:s HÖJDTÄVLING

Efter Allebergstävlingarna har vädret lämnat en hel del övrigt att önska, varför det är ganska naturligt att noteringarna i FLYG:s segelflygtävling droppar in sparsammare nu än på försommaren. Dessutom har vi »tidsläget» och bristen på barografer.

Erik Pettersson, Västerås flygklubb, har inrapporterat en höjdvinst på 1 150 m. Han vinschstartade den 22 aug. från Johannisbergs flygfält med Olympian SE—SAE. Efter koppling på 290 m sjönk han till 200 m, varpå han klättrade till topphöjden 1 350 m.

Red. har en bestämd känsla av att det döljer sig många orapporterade resultat ute bland klubbarna. Tänk på att även till synes obetydliga noteringar kan ge »utdelning». Sänd in rapporterna snarast! Och SPURTA — än är det några dagar kvar till den siste september...

## OMSLAGSBILDEN



är en honnör för årets bästa höjdsegelflygning. Bilden visar löjtnant Arne Wennerström, F 6, som den 29 juli under Allebergstävlingarna fick en höjdvinst av 5 723 m med sin Weihe.

## Kristianstad

JÄRNHANDLA

hos

*Hans Larssons*

JÄRNHANDEL

Telefon 86 - 96

## Ronneby

**AUTOCENTRALEN**

Kungsgatan 55 A. Wallén Tel. 354

Modernt utrustad

Bil- & reparationsverkstad

Fordservice

Försäljning av Fisk-däck och slangar  
Reservdelar ständigt på lager

**BESÖK RONNEBY BAR**

Telefon 6 12 - Karlskronagatan 40

Ni äter gott och billigt frukost, middag och lunch. Varmrätter till 1 kr. serveras hela dagen. Erkänt gott kaffe.

LÄSKEDRYCKER - CHOKLAD

TOBAK M. M.

## Uppsala

*Uniformer kem. tvättas*

**AROS kemiska**

UPPSALA

Svartbäcksgat. 8.

Adulsgatan 27.

Tel. 33944

Tel. 33922



# IRVIN

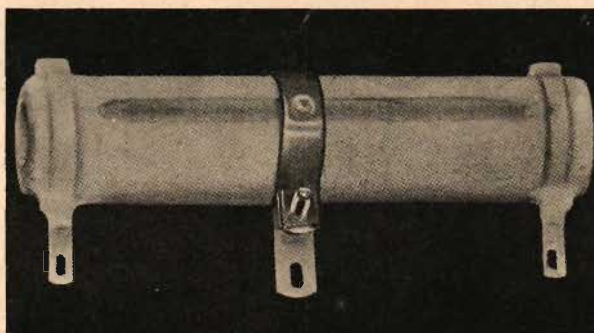
## FALLSKÄRMEN

## IRVIN FALLSKÄRMSAKTIEBOLAG

Kontor: Strandvägen 5 A · STOCKHOLM

Tel. 62 47 00

Telegr.-adr. Irvinchute



## VITROHM

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

Generalagent

**ULRICH SALCHOW**

STOCKHOLM - Tel. 10 77 84

Grossist:

**UNIVERSAL IMPORT A.-B.**

Stockholm, tel. 33 38 18

**A.-B. ÅSEDAHUS, Åseda**

Välkänt för sina högklassiga leveranser av

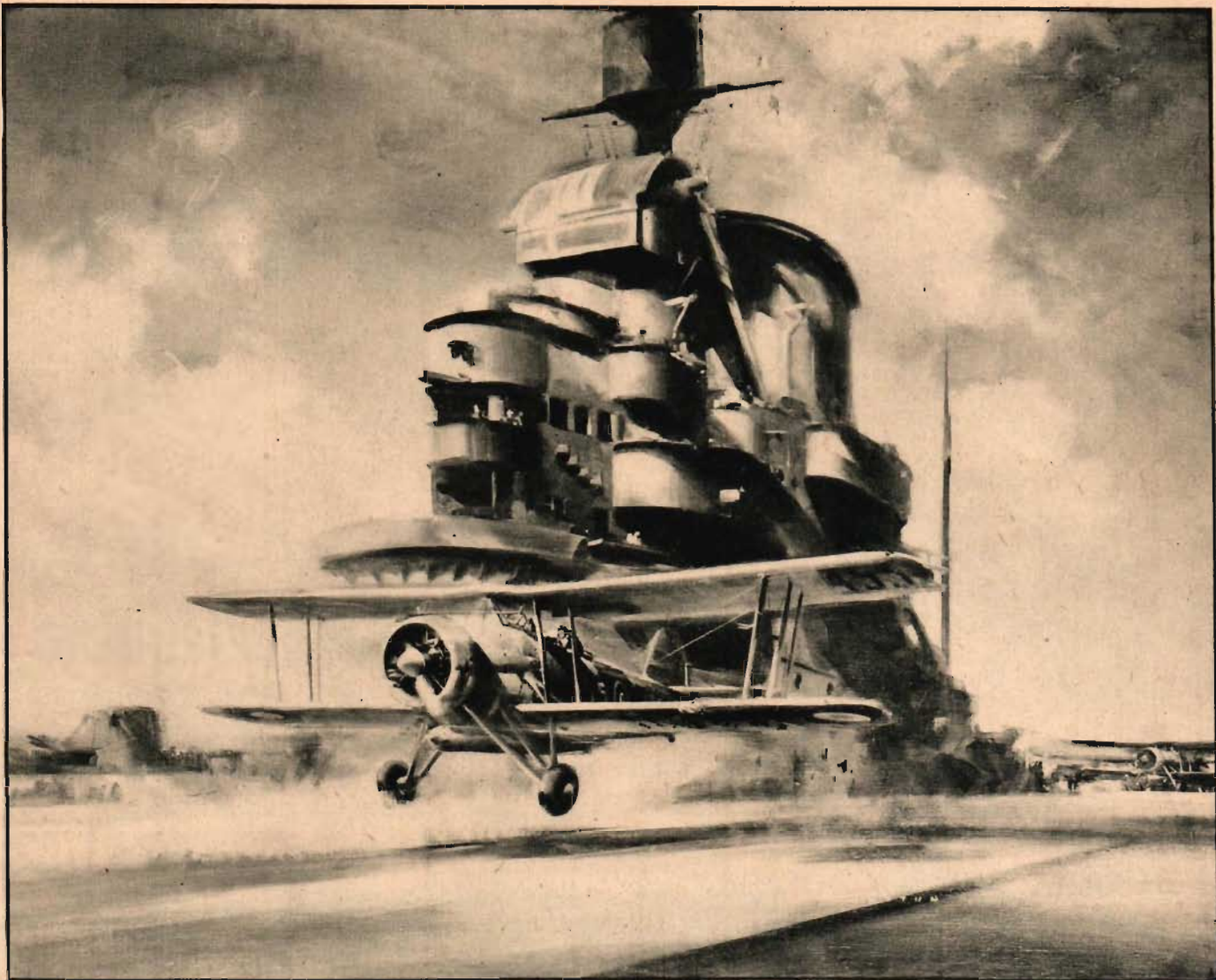
## MONTERINGSFÄRDIGA TRÄHUS

*Bygg för att bo varmt och trivsamt i*

*ett verkligt gediget* **ÅSEDAHUS** Tel. Åseda 156-167

Postadress Box 102 VETLANDA Tel. 707





Den brittiska flottan är banbrytaren beträffande torpedflyget. Fairey Swordfish torpedflygplan — Storbritanniens mest framgångsrika militära biplan — gjorde historia den natt de lamslog den italienska slagflottan i Taranto. Dessa flygplan ha varit ett av de främsta vapnen vid övervinlandet av det tyska ubåtshotet mot den allierade sjöfarten. Swordfish är utrustad med en Bristol Pegasus motor.

## HERRAVÄLDET TILL SJÖSS

Många äro de invecklade problem som brittiska flygkonstruktörer ha löst vid konstruktion och tillverkning av marinflygplan.

De hopfällbara vingarnas invecklade frågor, de konstruktiva svårigheter som äro förenade med start och landning på fartygsdäck, och framställningen av en speciell radioutrustning — dessa och många andra svårigheter ha övervunnits.

Det brittiska marinflyget har hemfört många lagrar i detta krig. Det första över havet nedskjutna flygplanet, det första framgångsrikt genomförda flygtorpedanfallet mot ett slagskepp, det första av störtbombplan sänkta fartyget — sådana äro de bragder som känneteckna dess utveckling.

Det brittiska marinflyget har konstruerats för att uthärda de största klimatväxlingar. Under krigets allra första veckor överflögo ett enda hangarfartygs flygdivisioner mera än sju miljoner engelska kvadratmils havsytta. I is, dimma, snöstorm, tropiska regn, sandstorm och brännande sol ha dessa flygplan motsvarat de högsta krav som kunna ställas på ett krigsflyg.

På det världsomspännande trafikflyget ställas likaledes krav på användbarhet för olikartade uppgifter och okänslighet för klimatväxlingar.

Man kan vara förvissad om att den brittiska industrien, som har framställt tusentals högeffektiva marinflygplan, också kan tillverka morgondagens trafikflygplan.

# THE BRITISH AIRCRAFT INDUSTRY

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





# Elyg

NORDENS STÖRSTA FLYGTIDNING

## PRIVATFLYGET och HANGARHYRORNA

På sina håll i dagspressen har anmärkningar framförts med anledning av de höjningar av hangartaxorna, som företogs fr. o. m. den 1 februari i år. Man har t. o. m. krävt att »de ansvariga personerna bör dragas fram i offentlighetens ljus, en rimlig begäran, som säkerligen hela svenska folket kommer att stödja». Tyvärr är vi inte övertygade om att hela svenska folket intresserar sig för saken — lyckligt vore om så vore fallet — men icke desto mindre är det skäl att hörsamma kravet.

Den i sista hand ansvarige är — Kungl. Maj:t, som den 14 januari fastställde de nya taxorna. Men Kungl. Maj:ts beslut fattades självfallet författningsenligt efter hörande av berörda myndigheter. Veterligen var det ingen av dessa, som hade någon invändning att göra, men till ett yttrande var bifogat ett avstyrkande från en flygklubb. Kungl. Maj:t tog dock icke hänsyn till detta avstyrkande.

Emellertid har Kungl. Maj:t icke tagit initiativet till taxehöjningen. Den härtill »skyldige» är Stockholms stad, bakom vilken skymtar chefen för Bromma flygplats, ingenjör Bertil Florman, som på stadens vägnar krävde en ändring av gällande taxor. Detta av två skäl: dels för att få bättre ordning på rabattsystemet, dels för att få en höjning av de abnormt låga hyrestaxorna till stånd. Det kan vara nog att framhålla att hangarhyran för en Moth inskränkte sig till 360 kr. per år. Detta förslag har efter grundlig behandling under ett par års tid resulterat i förutnämnda beslut av Kungl. Maj:t.

De principer, som varit vägledande för Kungl. Maj:ts beslut, kan avläsas ur kommunikationsministerns ställningstagande i sin instruktion till 1944 års flygplatsutredning, i vilken utredningen anbefalldes att ägna uppmärksamhet åt frågan i vad mån täckning kan och bör beredas det allmänna för civilflygets markorganisation. Statsrådet påpekade att de avgifter, som påläggs luftfarten för flygplatsernas användning, motsvarar blott en ringa del av de årliga utgifterna för underhåll och drift av luftfartsleder, flygplatsförvaltning, väderleks- och radiotjänst m. m. »Luftfarten åtnjuter sålunda betydande indirekta subsidier från det allmänna sidan.» Detta har hittills varit naturligt under det nya trafikmedlets försöksstadium, men i samma mån som detta passeras »måste det anspråket uppställas att trafiken får bära åtminstone de löpande kostnaderna för markorganisationen».

De taxehöjningar som gjorts innebär icke en tillämpning av den sålunda uttalade principen utan ett närmande därtill. Man har ansett att hangarhyrorna bära anpassas så att vid

normal beläggning hyrorna skall täcka utgifterna för själva hangarerna. Tidigare ha dessa på exempelvis Bromma gått med betydande förlust oaktat beläggningen varit onormalt hög, dvs. hundraprocentig.

Någon skälighets anmärkning mot dessa principer eller deras tillämpning kan icke göras. Privatflyget är ingalunda illa behandlat utan åtnjuter tvärtom ställningen som mest gynnad nation.

En annan fråga är om privatflyget kan bära de ökade kostnaderna för hangarhyra. Om så icke skulle vara fallet bör man undersöka möjligheterna att utjämna kostnadsökningen, men dessa möjligheter kan av principiella och praktiska skäl icke sökas på vägen mot sänkta hangarhyror. Den saken är klar eller borde åtminstone vara det.

Ihågkommas bör att taxorna vid de stora flygplatserna, dvs. de av staten och Stockholms stad drivna, måste bli högre än vid de sämre flygplatserna med deras billigare anläggningskostnader, markorganisation och service (där sådan överhuvudtaget finns). Det måste bli oekonomiskt att hyra in ett litet sportflygplan i en hangar som byggts för stora trafikplan. Vi går även av andra skäl mot en skilsmässa mellan trafikflygets flygplatser och privatflygets.

De i år fastställda taxorna kan emellertid sägas ha provisorisk karaktär såtillvida som 1944 års flygplatsutredning ju skulle utreda frågan om luftfartens del i kostnaderna för markorganisationen. Detta framgår också om än indirekt av statsrådets instruktion för flygplatsutredningen, där önskvärdheten framhålls att våra avgifter icke väsentligt avvika från sedvanlig taxenivå inom främmande länder. Denna taxenivå kommer icke att utöva något inflytande på våra förhållanden förrän efter fredsslutet. Då får vi också tillfälle att samla erfarenhetsrön beträffande de ekonomiska verkningarna av de nu fastställda taxorna, vilka sålunda kan komma att ändras — uppåt eller nedåt — efter våra egna erfarenhetsrön och med hänsynstagande till taxenivån inom andra länder.

Slutligen må erinras därom, att under nuvarande förhållanden frågan knappast har praktisk betydelse ur privatflygets synpunkt, eftersom det så länge kriget varar icke förekommer någon privatflygning. I den mån privatflygare utöva målflygning bestäms ersättningen härför med utgångspunkt från omkostnaderna, i vilka ingår också hangarhyrorna. Vi ska icke närmare beröra denna fråga utan nöja oss med att framhålla att ingen blivit ekonomiskt lidande på målflygning och ej heller kommer att bli det.



## FÖRE VAPENSTILLESTÅNDET:

**D**å detta skrivs är det åter lugnt vid våra fronter och ett flertal av våra flygare har dykt upp på permission i huvudstaden. Då man frågar dem hur det nu står till där borta vid våra fronter får man till svar: »Ingenting att göra just nu. Vi har inga mål att skjuta på.»

Men under några hektiska veckor levde vi i en fruktansvärd gastkrämning. Den ryska ångväkten rullade framåt och alla ställde sig frågan: »Var skall den stanna? Hur skall det sluta?»

Den ryska flyginsatsen var enorm. Tätt som ett plättak svävade de ryska markstridsmaskinerna över stridens brännpunkter och etappvägarna, och högre upp låg jaktplanen på lur. Från finsk sida var självfallet varje tillgänglig maskin insatt. Det vore trevligt att få skildra det ryska flygets taktik och våra motåtgärder, men dessa händelser ligger ännu för nära i tiden, de kan när som helst igen upprepas och det vore orätt att nu yppa orsaken till våra framgångar och priset vartill de köpts.

Att våra jaktflygare gjort en lysande insats ligger i öppen dag; det bevisas redan av nedskjutningsciffrorna som slog alla tidigare rekord vid våra fronter med bred marginal. Att deras prestationer uppskattats på högsta ort framgår bl a därav att två jaktflygare, kaptan Hans Wind och flygmästare Ilmari Juutilainen, för andra gången tilldelats Mannerheimkorset — en enastående utmärkelse.

Men inte endast jaktflyget utan också bombflottiljerna och spaningsplanen har utfört sagolika bedrifter och det innebär absolut ingen överdrift att påstå att det i väsentlig grad berodde på våra flygares skicklighet, mod och offervilja att den hotande katastrofen till slut kunde vändas i en klar avvärjningsseger. Och flyget fullgjorde sin uppgift med överraskande små förluster.

Kanhända randas snart den dag då en fylligare skildring av detta dramatiska fälttåg kan se dagens ljus. Tillsvidare får vi nöja oss med att återge några enskildheter ur våra flygares dagliga liv. Låt oss höra vad frontkorrespondenten Jori Ilanko har att berätta om flygverksamheten i Karelen.



Kaptan Paavo Kahla (t v) har utfört mer än 300 spaningsflygningar över flentligt territorium. Han kallas allmänt »Mästerspanaren» och har dekorerats med Mannerheimkorset.

## FLYGSTRID

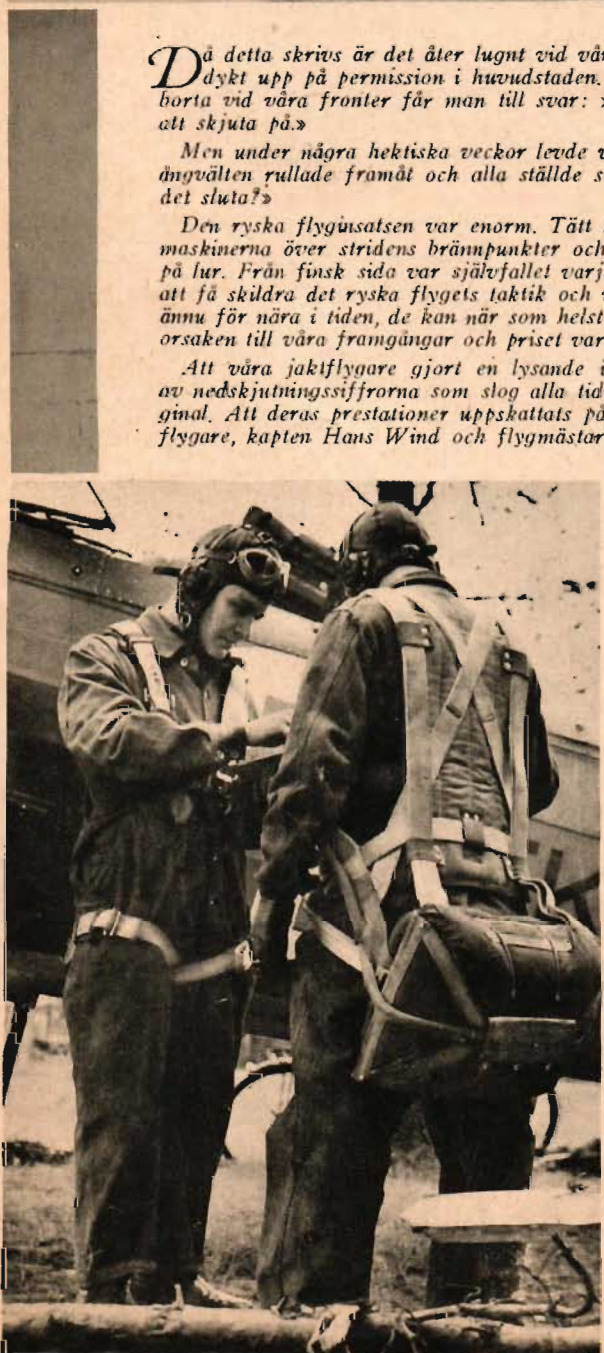
### Tur eller skicklighet?

Sedan tyngdpunkten för fiendens anfall förskjutits från Karelska näset till trakten norr om Ladoga tilltog våra där förlagda flygtruppers arbetsbörda i motsvarande grad. Dessa vidsträckta landområden måste ständigt utspanas och flygfärderna utsträcktes långt in på fiendens område. Också jaktplan måste insättas för spaning.

Den unge översergeanten Lars Huttinen hade fått ett spaningsuppdrag i riktningen Petroskoi. Till en början förlöpte färden i fullständig frid. På flygfältet i Salmeniska upptäckte han en ensam IL 2. Då fältet för övrigt såg tomt och övergivet ut kunde vår översergeant inte motstå frestelsen trots att spaningsuppdraget inte på långt när var slutfört. Han dök ner till angrepp och sköt några skarpa salvor genom markstridsmaskinen. Ingen störde honom och IL-planet förvandlades till skrot.

Nu var Petroskoi i turen. På fältet där stod över 30 maskiner, men luftvärnet sköt inte trots att vår spanare kretsade kring fältet på låg höjd. Det verkade underligt men orsaken framgick snart nog. Fyra dammoln växte plötsligt upp på fältet — jaktplanen gick till väders för att anfalla den djärva spanaren, och då behövde luftvärnet inte försöka sin ammunition — så tänkte väl ryssarna!

I trakten av Viitana gick ryssarna till anfall, och nu började en hård lek. »Laggarna» var skickliga och ilska. De hade fått höjd och angrep uppifrån. Deras taktik var väl uträknad. I tur och ordning anföll ett av planen medan de andra tre låg ovanför och hindrade den finska maskinen att stiga. Vår översergeant kravlade omkring i höjd med trädtopparna men kom inte en enda gång till skott, ty varje gång





FRONTKORRESPONDENTEN

JORI ILANKO

OCH REDAKTÖREN

PÄRTTYLI VIRKKI

OM

## HUR RYSKA STORANFALLET STOPPADES

. . . Gång på gång strök spårljusbanorna tätt förbi, men varje gång lyckades han med nöd och näppe hålla undan . . .



Ovan: »Den svarta Döden», kalla tyskar och finnar detta jaktplan som är av typen Iljušin-2. — Den röda telegrambilden överst på vänstersidan visar ett annat plan, som finnarna ofta mött; det ryska störbombplanet PE-2 (Petljakov-2) som har tre mans besättning.

# ER ÖVER FINSK-RYSK FRONT

han försökte höja nosen för att i sin tur anfälla blev han ansatt av tre fiender.

Den vilda dansen pågick i mer än en halv timmes tid. Föraren kurvade undan för fiendens kulkärvar. Gång på gång strök spårljusbanorna tätt förbi, men varje gång lyckades han med nöd och näppe hålla undan.

Till sist fick ryssarna nog av det fåfänga förföljandet, och dessutom hade de uppenbarligen skjutit slut på ammunition. Plötsligt avbröt de striden och försvann i riktning mot Petroskoi.

Då vår spanare såg att himmeln åter var obefolkad gjorde han också helt om och — återvände till Petroskoi, för spaningsuppdraget var inte helt slutfört. Färden förlöpte smärtfritt; endast på några få ställen blev han lamt beskjuten av luftvärnet.

Efter hemkomsten vidtog en intresserad granskning av planet, som i väl en halv timmes tid varit målet för intensiv beskjutning. I hela maskinen fanns inte ett enda kulhål!

### En annan översergeant med tur

Den 29:de juli utkämpades flera luftstrider och därvid utmärkte sig särskilt översergeant Eero Larjunen i kamp med en betydande övermakt. Han fällde då med säkerhet en Airacobra och en IL och skadade en annan IL.

De våra upptäckte en fiendeformation som bestod av fyra IL 2 med fyra Airacobror som skydd. Översergeant Larjunen hade framgång genast i sitt första anfall. Han lyckades överraska en Airacobra och angrep bakifrån och uppfifrån. En serie på

kortaste avstånd gick in i flygkroppen. Föraren var tydligen träffad, maskinen vacklade, gick över på rygg och störtade lodrätt ner i skogen.

Vid anfallet skingrades Airacobrorna och de våra kunde nu angripa IL-planen. Vår översergeant störtade sig över de två närmaste. Den första fick en lång salva, men den hade ingen synlig inverkan och han måste kurva för att undvika jaktplanen. Men om en stund råkade han på två andra IL-maskiner, som just börjat beskjuta vårt infanteri. Beskjutningen tog emellertid ett hastigt slut då vårt jaktplans kulkärvar började smattra mot det närmaste markstridsplanets pansar. De båda ryska maskinerna slog hastigt om kursen mot hemmets härd, men översergeant Larjunen följde troget efter. IL-maskinerna är sega baddare, ytterst starkt pansrade. Det erfordrades många välriktade salvor innan det ena planet fått nog och störtade i skogen vid Korpjärvi.

P. S. J—n.

### Finska störbombare uppmjuka brohuvudet i Vuosalmi

Redaktör IK-Pärttyli Virkki har deltagit i talrika störbombbräder på olika fronter i vårt grannland. Här nedan skildrar han en kraftig räd på Karelska näset mot den vid Vuoksen belägna brohuvudställningen i Vuosalmi.

IK- »Upp i luften, gossar!» dånar det i dörrspringan, där man skymtar huvudet av vår gruppchef. Trots den arla morgonstunden äro vi pigga och företagsamma. Dessa ord hä vi hört redan många gånger och alltid förorsaka de samma brådska. Vi klä oss blixtnsnabbt, samla den nödiga utrustningen och ila till bilen, som skall föra oss till flygfältet. Där stå redan männen från de andra flyggrupperna och vänta på starten. En av dem tuggar snabbt på en brödbit, han snappat åt sig, en annan ordnar ännu sin utrustning. Bilen styr mot fäl-

(Forts. på sid. 29.)



Nedskjutet ryskt spaningsplan, typ R-5.



# SEGELFLYG till 27 KM HÖJD

Hur högt kan man komma med segelflygplan? Är gränsen nådd eller vågar vi sikta högre upp emot en stilla rymd? Svar: gränsen är icke nådd och den höga rymden är icke stilla. I nedanstående artikel skisserar den store tyske segelflygmeteorologen professor W. GEORGII segelflygets framtid, baserad på vågbildningen i stratosfären. Artikeln har aktualiserats av de vunder sommarens ajorda terrängundersökningarna i jämtkändsfjällen. (Se sid. 7.)



Prof Georgii riktar blickarna mot de vågmoln som bildas vid alpernas nord sida.

Man kan tydligt urskilja tre utvecklingsperioder för det tyska segelflyget från dess första början till i dag.

Den första perioden omfattade åren 1920—1927 och gav beviset för att man segelflygtekniskt kunde behärska *uppvindarna vid berg och höjder*. Vidare har man denna period att tacka för de grunder för konstruktionen av segelflygplan som ännu gäller för våra dagars flygplan.

Den andra perioden, 1928—1938, löste problemet att utnyttja atmosfärens termiska energi genom *termiksegelflygningen*. Denna period gav glänsande utveckling och förde till sådana prestationer att segelflyget för alla tider säkrat sig en oomstridd ställning som en betydelsefull gren av flygkonsten.

Den tredje perioden kännetecknas av *vågsegelflygningen* och började med de första försöken någon gång 1937. Dess utveckling är av utomordentlig betydelse för segelflygningen och efter kriget kan den erbjuda segelflyget oöverskådliga möjligheter. Vi är i dag på väg in i stratosfärsegelflygningens period.

Ovanstående enkla uppdelning i tre perioder avspeglas tydligt i dithörande prestationer. Under hangflygningens period kunde segelflygplanen aldrig uppnå större höjder än 350 m över startpunkten. Under den andra perioden lyckades man 1938 med hjälp av den termiska energien i troposfären uppnå en höjd av 8200 m. Stratosfärsegelflygningen avser att utnyttja en stationär våg som uppstår som en strömning över ett hinder av en stabilt skiktad atmosfär. Dess övre gräns förmår vi ännu inte ange, då ju stratosfären som ett isotermiskt medium är synnerligen väl ägnat för bildning av dessa stationära vågor och någon övre gräns för den icke är tillnärmelsevis fastställd. Hittills har ett segelflygplan nått en höjd av 11400 m i detta område.

Forskningen hade uppsatt som mål att frigöra segelflygningen från hang och fin-

na möjligheter att flyga över slättland. Det var utan tvivel en historisk dag den 30 april 1928, då Bubi Nehring vid Darmstadt efter anvisningar från meteorologerna flög med ett litet motorflygplan till ett cumulusmoln och där med avdragen motor lyckades flyga i en kvart utan höjdförlust. Den termiska segelflygningens period inleddes med denna flygning och ledde till utomordentliga resultat.

Stratosfärsegelflygningen inleddes under sista förkrigsåren av flygarna i Grunau. På den schlesiska sidan av Riesengebirge uppnåddes under parallella vågmoln en höjd av 8600 m. Andra forskningsflygningar har visat liknande strömningsfält vid andra berg. Vid alpernas nordrand uppnåddes höjder av upp till 11400 m under vågsegelflygning under vägvisande karaktäristiska vågmoln.

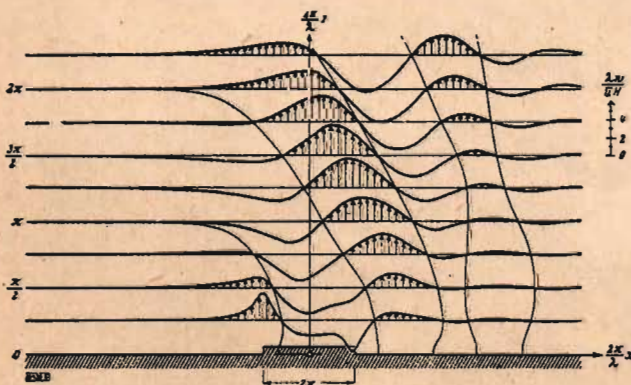
## Kölen fin vågbildare

För inkompressibla vätskor med fri vätskeyta har vägteorin utvecklats av lord Raleigh och lord Kelvin. För kompressibla gaser med stabil skiktning har G. Lyras anggett en exakt lösningsmetod under antagandet av stationär, friktionsfri strömning. Enligt Lyras vågekvation bildas för ett hinder med en halv våglängds bredd de avlägsna vågorna särskilt kraftigt medan däremot för en hinderbredd av en hel våglängd den första lävågen blir mycket starkt utbildad och de efterföljande mycket försvagade. På ett starkt schematiserat tvärsnitt av nord-sydlig riktning genom Alperna har Ruth Staffin använt Lyras vågekvation och erhållit en strömningsbild enligt fig 2, med en antagen vindstyrka av 25 m/sek. På bilden urskiljer vi åtminstone två kraftiga och utbredda uppvindsområden, det ena på 4—10 km höjd och det andra på 11—17 km. De genomförda för-

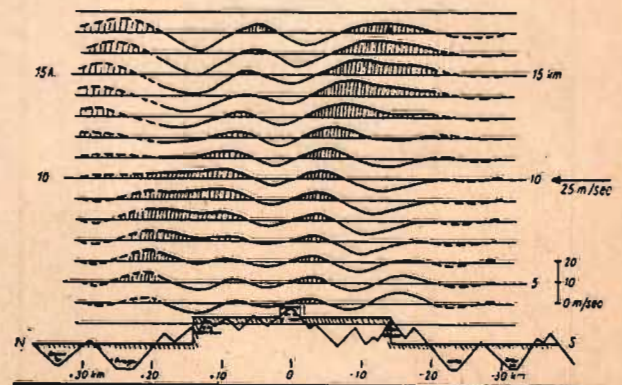
söksflygningarna har visat god överensstämmelse med teorierna, åtminstone till och med den till 11400 m höjd. Antagligen sträcker sig emellertid vägrörelsen väsentligt högre upp i stratosfären, då denna är särskilt gynnsam för vågornas utbredning. I Norge har man observerat iriserande sk pärlmormoln på 23—27 km höjd. Det synes berättigat att anta att det skandinaviska höglandet är särskilt väl ägnat att utbilda en vägrörelse i atmosfären av mycket stora mått, då den anströmmade västvinden når upp till mycket stora höjder. De höjder som därigenom kan uppnås med segelflygplan ger ett väldigt perspektiv för segelflygningens utveckling. På samma sätt som man frigjorde sig från beroendet av berg vid upptäckten av den termiska segelflygningen, kommer säkerligen icke vågsegelflygningen i framtiden att ligga bunden vid bergskedjor utan tillåta flygning över hela jorden. När ett berg utlöser vågbildning högt upp i stratosfären ligger det nära till hands att anta att kallluftsinbrytningar i stratosfären kan orsaka liknande vågbildningar som står stilla relativt kallluftmassan. Temperaturdiagram från registrerballonger visar oss också att det finns vågformiga utbuktningar på gränsen mellan troposfär och stratosfär, den så kallade tropopausen, över en kalllufttrygg i de undre luftlagren, varvid gränsen exempelvis på sju timmar har höjt sig tre kilometer.

Förklaringen av dessa tropopausvågor, som oberoende av markhinder uppstår ur ändringar i grundströmningen, får framställa grundproblemet för den kommande segelflygforskningen. Dess lösning kommer att ge den motorlösa flygningen oanade möjligheter. Men denna fråga kan endast lösas genom det för segelflyget naturliga och intensiva samarbetet mellan forskningen, som anger flygvägen, ingenjörerna som skapar ett lämpligt stratosfärsegelflygplan och flygarna, som besitter den skicklighet och framåtanda som är nödvändig för flygningarnas genomförande.

W. Georgii.



T v fig 1: Våghöjdens beroende av hindrets bredd. Vinden kommer från vänster. — T h fig 2: Vågornas fördelning över Hohe Tauern vid Alpernas nordgräns. Bergryggen starkt förenklad. Vindstyrkan 25 m/sek.







Det börjar bli trångt på Alleberg. I sommar måste massor av F-kursaspiranter avvisas. Snart torde också Hunneberg få tas i anspråk även av andra än Halle-Hunnebergs flygklubb, Aeroklubben i Göteborg och F 7. Gotland väntar också på att få tjäna vårt segelflyg. Men vi har ännu en terräng som är outnyttjad och outforskad — fjällvärlden. Där har vi antagligen att söka de stora resultaten, de svindlande höjderna — läs vad professor Georgii på föregående sida säger om vägbildningens 27-km-höjd i Norge! Det är naturligtvis Kölen som är den stora vägskaparen. Och kan vågor uppstå på ena sidan så kan de göra det på den andra också! Östersunds flygklubb har gjort en undersökning av terrängen kring Gröndalen och funnit fina landningsmöjligheter. Får vi be om en flygande undersökning nästa sommar!

## GRÖNDALEN — ETT HÖGRE "ALLEBERG"?

Det som hittills sagts och skrivits om segelflyg i fjällen är mest allmänt snack. Spekulationer kan visserligen vara bra men vid en viss gräns fordrar man att de skall bära frukt också. Därför hälsar FLYG med glädje den terrängundersökning som några medlemmar i Östersunds flygklubb i sommar företagit i fjällen söder om Undersåker i Jämtland, närmare bestämt vid Gröndalen på västra sluttningen av Anarismassivet. Initiativtagare har varit flygplanmontör Rune Hedlund, materielförvaltare i Östersunds flygklubb. Han berättar här nedan för FLYG om hur undersökningen kom till stånd:

— Under en fotvandring 1941 kom jag till Gröndalen och insåg trots min ringa kunskap i segelflyg att här måste finnas stora möjligheter. Sedan dess har jag försökt intressera andra för projektet men utan resultat — ända tills jag träffade Johan Blomberg. Redan veckan därpå drog en liten expedition upp till fjälls. Det var Johan Blomberg, verkställare Hugo Carlsson, gruppchef, bygglidare och klubbens allt i allo, Ake Jonsson, nitisk byggare av vinsch och övrig startmateriel, och så jag själv.

Vi steg av tåget i Undersåker, åkte bil söderut till Vallbo och gick sedan till fots i riktning mot Lunndörren. Vid Grönvaldens fåbodar vek vi av åt öster och tras-kade fram till Kungl. Jaktklubbens stuga i Gröndalen. Man kan ta sig fram mellan Vallbo och Gröndalen med häst och kärra.

Terrängen strax söder om jaktstugan är målet! Platsen ligger alldeles ovanför trädgränsen och har naturliga landningsmöjligheter på en uttorkad sjöbotten åt öster och en platå åt väster. Platån är ungefär 2000 m lång och som smalast c:a 500 m bred. I nordväst klyvs den av en dalgång, där ån Grönan börjar. Längst i NV är platån omkring 1000 m bred. Höjdskillnaden är knappt mer än någon meter på hela platån, varför någon planering i ordets fulla bemärkelse icke blir nödvändig. Det finns givetvis en del mindre svackor och dylikt

som borde fyllas igen för att det skall bli ett bra flygfält men som det nu är kan man mycket väl markera startbanor i alla väderstreck, som även motorflygplan kan starta och landa på. Markbeskaffenheten är god med ett slags fast grus, delvis täckt med ett lager tunn fjällmossa, som är mycket hård. Stenar finns inte alls.

Landningsmöjligheterna på den uttorkade sjöbotten är inte fullt så goda som på platån. Start- och landningsriktningarna blir f n endast syd-nordliga utom mellan höjdsiffrorna 869—866, där man kan starta åt alla håll. Sjöbottens storlek är c:a 2000—1000 m. Markbeskaffenhet hårt, skifferliknande grus, mycket hårdare än på platån, delvis täckt med mossa.

Hang finns också. Västhanget sträcker sig från fjället Stråntje i norr till Tjärventjåke i söder, längd omkring en halv mil, medelhöjd 300—400 m. Nordhanget mot St Gröngumpen, höjd 300 m, går även delvis utnyttja vid västlig vind. Vinden blåser till 90 % från V och N och från vinsch kan man säkert flyga från fjäll till fjäll med hjälp av hang och termik.

Jag kan också nämna att Östersunds flygklubb för ett par dagar sedan försäkrade sig om rätten att disponera området, som är renbetesland. Förläggning skulle kanske kunna ordnas i jaktstugan, som i regel bara används en gång om året, vid ripjakten.

Så långt Rune Hedlund, Johan Blomberg sjuder av entusiasm när man talar om Gröndalens chanser.

— Jag tror på Gröndalen, säger han. En riktig provflygning av terrängen, som jag hoppas KSAK och ÖFK kan ordna nästa sommar, skall säkert visa att det förutom hang finns god termik — det kokar faktiskt i »grytan» mellan fjällen där uppe! Och att det finns vägbildning tror jag meteorologerna kan påvisa. Men det bör vara mycket tränade segelflygare som skall flyga i Gröndalen, sådana som »sugit musten» ur Alleberg, kan man säga.

P. M.



Här nedan ser Initiativtagaren till Gröndalsundersökningen, Rune Hedlund, ut över Lunndörren (som har nödlandningsmöjligheter men farliga vindar). — I högra spalten överst: Finfin termik över Anaristfjällen och Gröndalen. — Därunder: Gröndalen norrifrån med platån, St. Gröngumpen t. h., del av västhanget t. v. och jaktstugan i dalen. — Expeditionen rastar. Fr. v. verkställare Carlsson, Jonsson och Blomberg.







»BLACK WIDOW.» T v en vacker bild av amerikanernas nya tvåmotoriga nattjaktplan Northrop P-61 »Black Widow» flygande över ett fjällmassiv. Enligt uppgifter från USA skall planet användas för eskort av »Super-Forfresses» på sådana längre rader, då jakt-eskort är nödvändig.

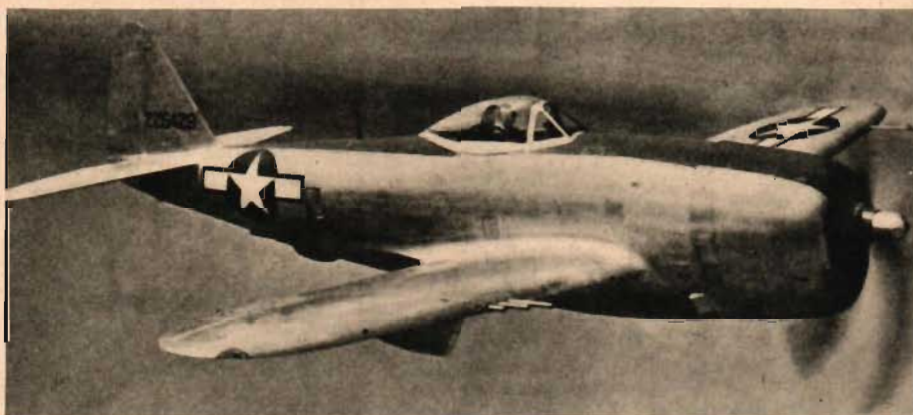
Ny »THUNDERBOLT». Nedan senaste versionen av amerikanernas mest använda jaktplan, Republic P-47 »Thunderbolt». Fotot, som hämtats ur den amerikanska tidskriften FLYING, visar tydligt den nya kablmen — »tear drop» eller »bubble», som den populärt kallas. Många andra allierade jaktplan, däribland ryssarnas JAK-9 och nu senast den nya JAK-3, har utrustats med liknande kabin. I övrigt har »Dunderbultens» tydligen inte utsatts för några större förändringar.

### Över 400 miles

Den amerikanska AIRCRAFT YEAR BOOK för år 1944 uppger, att USA har 5 jaktplan, som gör över 643 km/t (400 miles), medan England har 3, Tyskland 2 och Japan inget. De fem amerikanske typerna säges vara »Lightning», »Thunderbolt», »Hellcat» (!), »Corsair» och »Mustang». De engelska typerna nämnes inte men alla de moderna »Spitfire»-versionerna hör ju dit liksom »Typhoon» och den nya »Tempest», om vi nu bara skall hålla oss till de enmotoriga typerna. De två tyska bör vara Focke-Wulf FW 190, vars maxhastighet dock av engelsmännen efter provflygning uppgivits till 603 km/t, eller rättare sagt dess senare versioner FW 290 och FW 390, av vilka den senare dock inte var känd, då boken trycktes. Den andra tyska är givetvis Me 109 samt nu också dess utveckling Me 209.

### Kanadabyggda DC-4

Kanadensiska regeringen har träffat överenskommelse med Canadian Vickers, Ltd, i Montreal att bygga 50 st Douglas DC-4 trafikflygplan till ett pris av 350.000 dollar (c:a 1,4 milj kr) per styck. De skall användas på Trans-Canada Airlines, som äges av kanadensiska staten. DC-4 var säkerligen världens mest luxuösa trafikflygplan före kriget och är, som alla vet, det civila ursprunget till det under senare delen av kriget så berömda lastflygplanet Douglas C-54 »Skymaster». Utrustad med 4 st 1.100 hk Pratt & Whitney »Twin Wasp»-motorer kan DC-4 ta 40 passagerare på dagen eller 28 i bäddar på natten. Maxhastigheten är 426 km/t. De kanadabyggda DC-4:orna uppges dock komma att utrustas med Packard »Merlin». Man får en liten uppfattning om den luxuösa inredningen, när man hör att det finns varmt och kallt rinnande vatten i toalettrummen, elektriska rakapparater för de manliga och



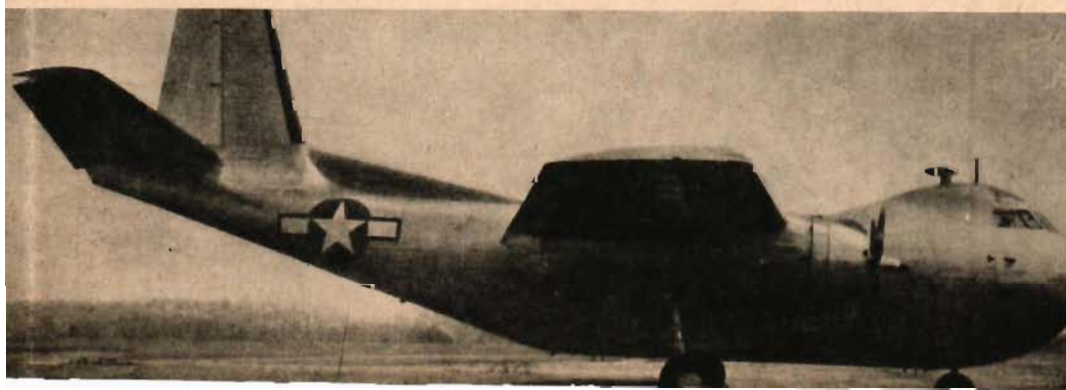
elektriska onduleringsapparater för de kvinnliga passagerarna. Hur? Nej, det finns ingen biografsalong.

### Zeppelin-flygplan

Enligt uppgift håller ett franskt bolag på att producera ett lastflygplan med beteckningen ZS0-523, som projekterats av den tyska Zeppelin Luftschiffbau G. M. B. H. i Friedrichshafen. ZS0-523 är utrustad med 6 st Gnome-Rhone 14-N-motorer på vardera c:a 1.000 hk. Flygvikten uppges vara 90 ton och planet är försett med 6 st delvis indragbara hjul.



»HAMILCAR.» Här ovan den första riktigt tydliga bilden av General Aircrafts lastgilldplan »Hamilcar», som tar 100 man eller en lätt stridsavagn. På D-dagen lussattes dessa plan i stora mängder, bogsärade av fyrmotoriga bombplan, framförallt »Halifax». — »CONE-STOGA.» T v det första specialkonstruerade transportplanet för amerikanska flottans flyg, Budd C-93 »Conestoga» (se FLYG nr 14/44).





# FLYGNytt

## från ALLA FRONTER

### Vought F4U-4 "Corsair"

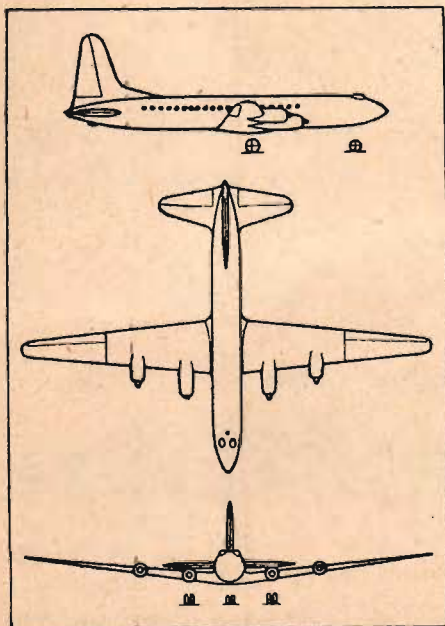
I den amerikanska tidskriften SKYWAYS februarinumner publiceras följande uppgifter om Vought-Sikorsky »Corsair», utrustad med 2000 hk Pratt & Whitney »Double Wasp»-motor med 2-stegskompressor. Maxhastigheten uppges till över 650 km/t, d v s betydligt högre än något japanskt flygplan i Stilla havet. »Corsair» har också längre flygsträcka än sina motståndare — 2 400 km. Beväpningen säges vara 6 st 12,7 mm ksp. Bepansringen är god. Topphöjden är över 11 km. Konstruktionen påbörjades 1939 och första provflygningen gjordes i maj 1940. »Corsair» säges ha nått stora framgångar i Stilla havet och dess förluster uppges vara mindre än en femtedel av motståndarnas.

### Japansk produktion

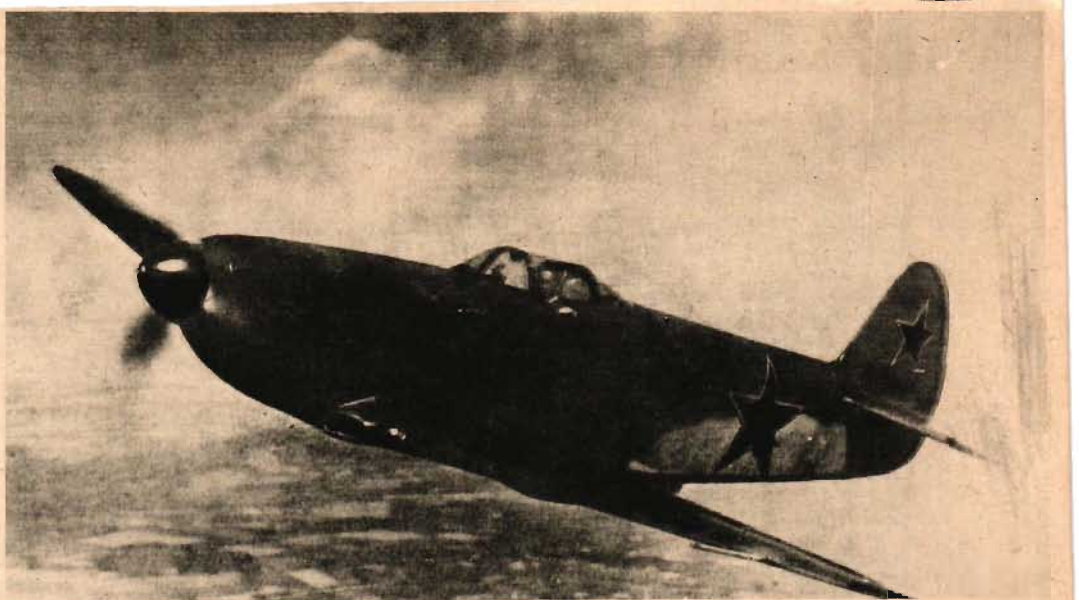
Enligt amerikanska uppgifter uppgick den japanska flygplanproduktionen i april till 1.200 plan i månaden. Huvudsakligen tillverkas jaktplan. S. k. bakade flygplan i konsthartsförstärkt fanér blir allt vanligare. Bl. a. bygges Mitsubishi-planen på detta sätt.

### Modellflygplan

Tillverkning av skalamodeller har tagit mycket stor omfattning i USA och enligt FLYING hade i januari bara en enda fabrik tillverkat över 2 miljoner modeller, avsedda



T h foto och skiss av den nya amerikanska patrullflygbåten Consolidated PBN-1 »Nomad». Skissen: fyllda ytan med streckade gränslinjer är gamla »Catalinan» och heldragna linjerna nya »Nomad». — T v nya USA-trafikplanet Douglas DC-7, omnämnt i FLYG nr 16/44.



NYA SOVJETSTJARNOR: Ovan JAK-3, det färskaste ryska jaktplanet i JAK-serien. Maxhastighet troligen över 600 km/t. — T v jaktplanet LA-5, som lär ha en maxhastighet på c:a 600 km/t med en 1.600 hk motor.

att användas bl. a. i stället för flygplankort vid undervisning i flygplanigenkänning. Modellplanen är byggda av cellulosa och konstharts samt tillverkas maskinellt. De säljas direkt till amerikanska staten och beräknas efter kriget komma att kosta ungefär 4 kr per styck. Tillverkningen omfattar 199 olika flygplantyper, varav 35 amerikanska.

### Allied »Trimmer»

Den amerikanska firman Allied Aviation Corporation håller nu på att bygga en tressitsig, tvåmotorig amfibie, som kallas »Trimmer». Den är byggd av plastiskt material utom motorfundamenten och har två 75 hk motorer. Fabriksledningen säger att ingen hangar behövs för planet, som t o m

kan ligga länge i saltvatten utan risk för skador på materialet. Av uppgifterna att döma skulle »Trimmer» alltså vara det idealiska flygplanet för bl a Kanada och vårt Norrland. För att inte tala om hur lämpligt planet vore vid våra salta kuster.

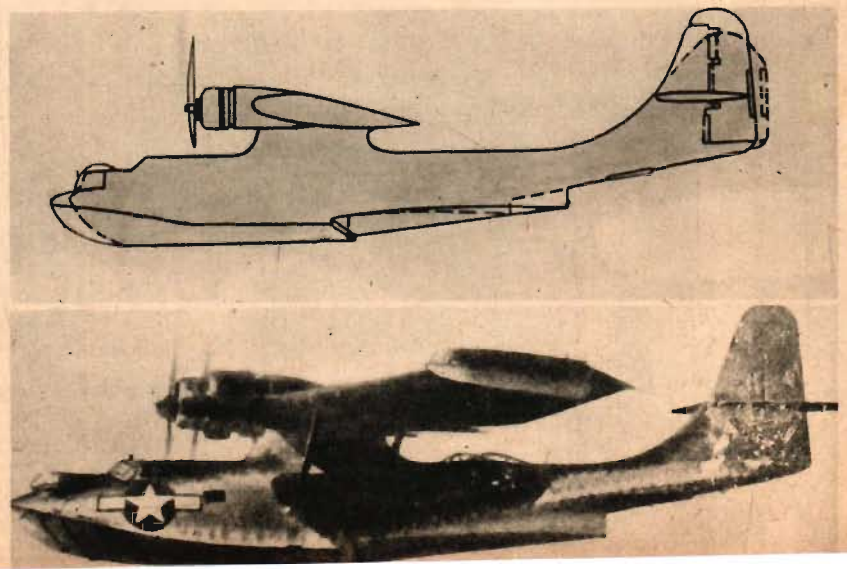
### 100.000 »Merlin»

Rolls-Royce-firman har meddelat, att den 100.000:de »Merlin»-motorn tillverkades i början av april 1944. Detta har möjliggjorts genom flera underleverantörer, av vilka de viktigaste är Ford Motor Co. och Packard Motor Car Co. i USA. Tillverkningen började i England 1937 och effekten hos »Merlin»-motorerna har underhand ökats från 1.000 till över 1.650 hk.

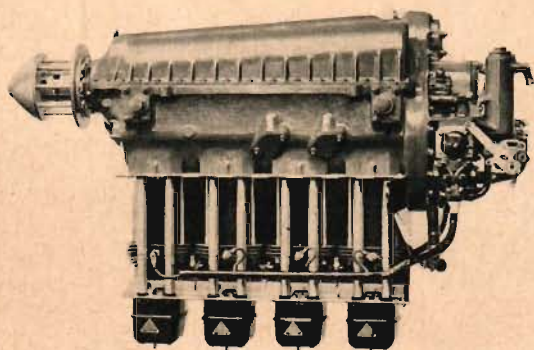
### CONSOLIDATED PBN-1 »NOMAD»

En ny version av den berömda amerikanska patrullflygbåten »Catalina» är nu i tjänst vid USA:s marinflyg. Den mest iögonfallande förändring som vidtagits är att planet försetts med en ny, högre fena. Roderytan är dock fortfarande ungefär densamma som på den ursprungliga »Catalinan». Vidare har nosen förlängts och det aktre steget på flygkroppens undersida har

flyttats en bit bakåt. Slutligen har vingens konstruktion förstärkts, vilket medfört att flygsäkerheten blivit avsevärt höjd. Flygvikten är på den nyaste versionen 12 700 kg, d. v. s. c:a 900 kg mer än på PBY-5. Slutligen har bränslemängden ökats från 6 000 till 8 400 lit. Sålunda måste också flygsträckan bli betydligt större på PBN-1 än på PBY-5.







Av sex

# DE HAVILLAND

Gipsy-motorer

i tjänst hos Svensk Flygtjänst AB. hava 2 st. en driftstid av sammanlagt 3 000 timmar under en tid av 29 månader.

Period mellan översyn 1 000 timmar,

Period mellan sotning 200 timmar.

*Generalrepresentant*

# AERO-MATERIEL

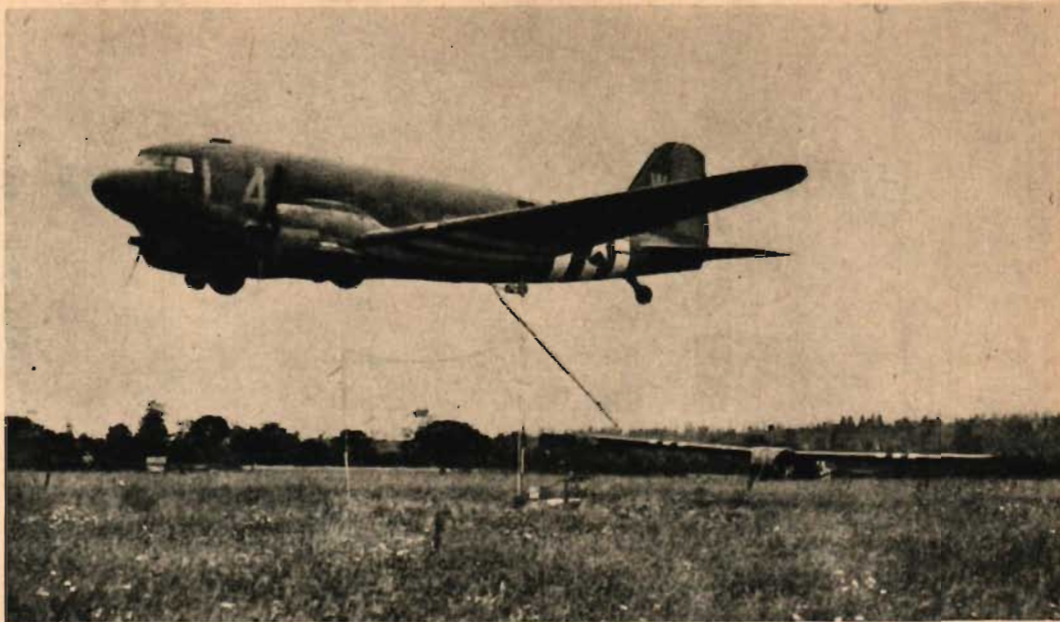
Birger Jarlsgatan 6

Stockholm



## "PICKING UP GLIDERS"

Lastgldflyget spelade såsom bekant en mycket stor roll vid själva invasionen men även länge efter den allierade landstigningen. Även för återtransporter från Frankrike till England har lastgldplan använts i stor utsträckning, men det är självklart, att de stora bogserplanen inte kan gå ned på de små fält, där lastgldplanen landa. Man har därför för återtransporterna använt det framför allt i Amerika utprovade s k pick-up-systemet och bilden t h visar hur en Douglas C-47 »Skytrain» plockar upp en Waco CG-4A »Hadrian» (England) eller »Haig» (USA). I stället för metallwire användes ett nylon-rep, dvs en bogsertrass av konstsilke, vilket visat sig vara utomordentligt framför allt på grund av dess stora elasticitet, varigenom de kraftiga rycken vid starten tas upp.



# KRIGET I LUFTEN

Av AVIATOR

I Västeuropa medförde slutet av augusti och början av september omvälvande händelser. De genombrott, som med hjälp av bombattor ästadkommits tidigare, resulterade i brådstörtande tyska reträtter och det stod snart klart att tyskarna beslutat utrymma hela Frankrike och Belgien. Brittiska och amerikanska pansarméer från väster och söder tävlade i marschhastighet. Samtidigt reste sig befolkningen och Frankrike—Belgiens befrielse så när som på de västligaste delarna blev ett faktum på kortare tid än någon kunde ana.

Strategiskt sett var emellertid de länge plågade och förtryckta folkens frigörelse icke huvudsaken. Det viktiga var att fånga in och krossa så många tyska infanteri- och pansardivisioner som möjligt och därmed försvaga det kommande försvaret av Tyskland. För detta ändamål var det icke tillräckligt att endast förfölja och försöka hinna i kapp eller kringgå med pansartrupper. Flygvapnet måste fullborda omfattningarna genom att förstöra förbindelselederna och transportmedlen. Förbindelsebekämpningen var i huvudsak färdig redan tidigare, genom den våldsamma och ihärdiga offensiv mot järnvägar och broar som pågått ända sedan i början av april. Nu låg i stället huvudvikten vid att sätta ned marschhastigheten för tyskarna genom anfall på fordonen. De båda taktiska luftflottorna fingo också obegränsade tillfällen till anfall på transportkolonner, stundom i rörelse, stundom i stockning. Oräkneliga fordon föll offer för lågflygande jaktplan och jaktbombplan, som ostörda härjade längs vägarna från Loire över Seine, Marne, Somme och slutligen även Maas samt upp genom Rhône-Saonedalen. Dagsresultat på upp till 1000 fordon — stridsvagnar, lastbilar och hästfordon — voro vanliga; den 3/9 förstördes över 2000 mellan Maas och Bryssel. Jakten på rullande järnvägsmateriel fortgick parallellt: under den 27—28/8 förstördes t. ex. över 200 lok och 700 järnvägsvagnar.

De tunga brittiska och amerikanska bombförbanden deltog i förbindelsebekämpningen och flyttade denna österut, in i Tyskland, först väster om Rhen, sedan i början av september i området närmast öster om Rhen, Västvallens nyckelpositio-

ner. Man kunde visserligen förutse att anfallet på denna starka linje icke gärna kunde komma till stånd ännu på någon tid, men de tunga förbandens målval angav som vanligt att förberedelserna voro igång. Det var Mannheim-Ludvigshafen, Karlsruhe, Stuttgart och Ruhrområdet, som främst anfölls. Både amerikanare och briter hade över 1.000 bombplan i gång under de stora företagen.

Under tiden växte de allierades siffror över tagna fångar och många inringade divisioner särskilt vid kusten mellan Seine och Schelde återstodo att likvidera. Flygvapnets andel i dessa resultat kan icke överskattas.

Från tysk sida var man särskilt angelägen att understryka att det var de allierades luftherravälde som framtvang det stora återtåget och avgjorde slaget om Frankrike. En tysk korrespondent skrev: »Planmässigt hemsökes varje skog, varje busksområde, varje byväg och stig. Bomberna föll runt omkring, raketer susa mot jorden, granaterna från flygplankanonerna briserade i terrängen, allt timme efter timme. Man önskar blott en enda sak, nämligen att det ännu en gång skall bli stillhet och lugn. Blott några få nattimmor kunna utnyttjas för truppernas försörjning och för att bygga nya spärrställningar. En tysk division hade fått till uppgift att säkra flanken under en reträttoperation. Då vägar och järnvägar voro förstörda måste den delas i en mängd små grupper som var för sig försökte ta sig fram till målet. Chefen måste i flera dagar köra omkring på de av jaktplanen hemsökta landsvägarna för att få kontakt med sina skingrade förband.»

Vid betvingandet av de kvarlämnade tyska garnisonerna i Brest och Le Havre insattes tunga bombplan i tusental.

Även några mål längre in i Tyskland anfölls, bl. a. Stettin och Königsberg natten 28/8—29/8, varvid 8 engelska bombplan hamnade i Sverige; 41 flygplan förlorades för Bomber Command i detta vittgående företag. Bombplan från England understödde också partisanerna i Warszawa med vapen och livsmedel, vilket kostade avsevärda förluster. Från polskt håll framhölls att hjälpen var alldeles otillräcklig och invånarnas resning krossades efter någon

tid. Det egendomliga i detta sammanhang är att det ryska flygvapnet med dess närbelägna baser icke alls synes ha medverkat till polackernas hjälp; icke ens ställt baser till briternas förfogande. Den mera omskrivna än utnyttjade skyttelflygningen hade annars legat nära till hands här.

I och med att den brittiska pansarmén nådde Schelde blevo robotbaserna vid kusten avskurna och den ena efter den andra erövrades. Därmed var det praktiskt taget slut med V 1 som motanfallsvapen och världen avvaktar med spänning vad de återstående, i utsikt ställda, avgörande vedergällningsvapnen kunna bestå av. Helt säkert måste det — såvida vapnen skola få någon som helst betydelse — vara något annat än det omtalade dubbelflygplanet, bestående av en förarlös sprängämnesladdad Ju 88, styrd av en Me 109 på dess rygg. Detta vapen måste vara betydligt lättare att bekämpa än robotbombarna. Beträffande de sistnämnda publicerades en brittisk statistik, varav framgick att det avsånts omkring 100 om dagen i 80 dagar, varav i början 33 % och mot slutet 70 % fälldes. Av 3700 fällda robotar kom 51 % på jaktplanen, 42 % på luftvärnet och 7 % på ballongspärrarna. Luftvärnet hade för detta försvar samlat 800 kanoner, 2000 automatkanoner jämte 20 amerikanska batterier. Flygvapnet hade i kampen mot robotarna — bombanfall mot baser och fabriker samt jakt — förlorat 450 flygplan och 2.900 man. Robotarna hade sålunda bundit ett betydande kraftuppbåd.

I augusti slog det brittiska bombflyget, som fällde 70.000 ton bomber, sitt tidigare rekord. Motsvarande amerikanska siffror har icke publicerats.

Brittiska Home Fleet utförde sin dittills största hangarfartygsoperation, varvid under en veckas tid anfall gjordes på flyg- och flottbaserna samt sjöfart i Nordnorge. Slagskeppet Tirpitz bombträffades den 4/9 i Altafjord.

Även på östfronten lossnade fronten, denna gång långt i söder, där Rumänien först och sedan Bulgarien föll till föga och ryska trupper kunde räcka marskalk Tito handen i Jugoslavien, därmed avskärande förbindelserna för tyskarna i Grekland. De rumänska oljefälten gingo för-



# REAKTIONSPLAN OCH JU 88 SOM BOMB

— Från FLYG:s Londonkorrespondent. —

LONDON i september.

Det tyska reaktionsplanet *Messerschmitt Me 163* observerades för första gången i formation, när amerikanska bombare i juli var över Polen. Planet tilldrog sig de amerikanska flygarnas stora intresse dels på grund av okonventionell konstruktion, dels på grund av hög hastighet. Sedermera har Mustangjaktplan varit i strid med *Me 163*, som av allt att döma har en begränsad manövrerbarhet och därför också är sårbarare än man i förstone skulle ha trott. Förutom *Me 163* har även ett annat tyskt reaktionsplan, *Messerschmitt Me 262*, rapporterats i operativa förband.

Tyskarna har tydligen fått i gång serieproduktion av reaktionsdrivna jaktplan och man kan också fastslå att denna produktion på allierat håll ansetts vara av sådan omfattning att den snart nog skulle kunna ha lett till ett allvarligt hot mot det anglo-amerikanska luftherraväldet över Europa, främst då i väster. Riktigheten i detta antagande understryks av det faktum, att Bomber Command i medio av juli — alltså när striderna i Frankrike krävde högsta möjliga flygunderstöd — avdelade stora styrkor för att bomba vissa tyska flygcentra, vilka rapporterats vara engagerade i tillverkningen av reaktionsplan.

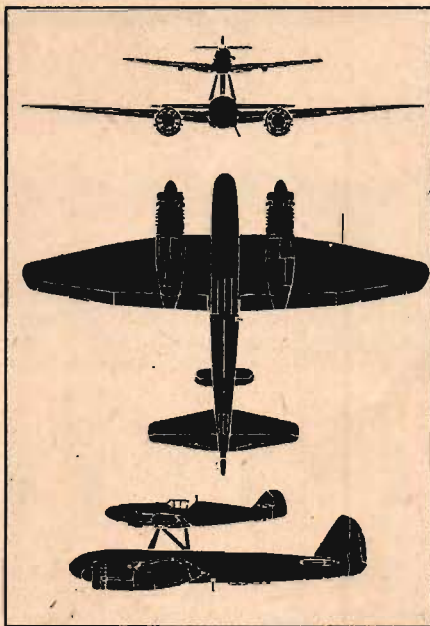
Helt säkert skulle som nämnts RAF inte vid nämnda tidpunkt angripit dylika strategiska mål på bekostnad av andra, mera taktiska, om man inte haft att göra just med ett om än ringa så dock omedelbart hot mot det absoluta anglo-amerikanska luftherraväldet.

Brittiska flygexperter har också framhållit att de tyska reaktionsplanen är »vapen med sting». Deras höga hastighet ger dem ett gott defensivt skydd men å andra sidan har det visat sig, att de inte är osårbara för långsammare plan av konventionell typ. Man har dock frågat sig varför allierade inte bemöter de nya snabba tyska jaktplanen med maskiner av liknande typ. Även de allierade bygger ju reaktionsdrivna jaktplan. Ja, det är riktigt men på allierat håll är man ännu inte — av olika orsaker — beredd att insätta reaktionsplanet i strid. Men även om man vore det skulle den korta räckvidden hos jaktplan av denna typ inte möjliggöra operationer djupt in i fiendeland.

lorade för den tyska försörjningsapparaten, något som måste få återverkningar på det tyska flygvapnet, även om detta, som alltmot synes bli fallet, blir helt hänvisat till hemortens jaktförsvär.

I Norden inträffade den väsentliga förändringen att även Finland slet sig ut ur det sönderfallande tyska blocket och uppnådde vapenstillstånd med sin övermäktige granne, utan att fördenskull behöva nedlägga vapnen tillsviðare — en prestation, som såvitt nu kan bedömas helt kan tillskrivas krigsmaktens respektingivande segerhet. En lärdom för framtiden om »kan det nytte»-politikens eller defaultismens felaktighet!

I Italien kom den adriatiska fronten i rullning framför åttonde armén, stödd nu liksom förut alltsedan slaget om Egypten av RAF ökenflyg (Desert air force). Vid landstigningarna i Jugoslavien medverka-



Ett av tyskarnas senaste »hemliga vapen» — »siamesiska kusinerna» *Me 109 G* och sprängladdade *Ju 88*, vilka starta och göra anflygningen tillsammans, varpå *Ju 88*:an »fälls» som en bomb, ev med hjälp av radlostyrning från jaktplanet. Ekipaget torde ha dålig fart och usel manövreringsförmåga. »Aeroplane» påpekar att skissen är ofullständig.

Förutom *Messerschmitt* har även *Junkers*, *BMW*, *Heinkel* och *Henschel* rapporterats vara speciellt intresserade i reaktionsdrift för flygplan, *Messerschmitt* är dock den enda tyska firma som har reaktionsdrivna flygplan i aktiv tjänst.

*Me 163* har inte några egentliga likheter med *Group Captain Whittles* uppfinning. Man föredrar också på allierat håll att kalla *Me 163* för »rocket plane» i motsats till anglo-amerikanernas »jet-plane». Redan till utseendet skiljer sig *Me 163* från en maskin av konventionell typ — det är i själva verket en flygande ving med plats endast för piloten. Enligt engelska uppgifter bygger *Me 163* i stort sett på samma

de RAF Balkanflyg samt femtonde amerikanska luftflottan. Luftlandsättningarna hade stor omfattning. Med dessa operationer, tillika med ryssarnas påbörjade inryckning i Ungern, började man kunna ana den tid, då baser för bombförband uppsattes även i Donauländerna och Tysklands hittills mest luftskyddade hörn kommer i fazonen. Från öster ha nämligen märkvärdigt nog inga bombföretag riktats mot Wien, Böhmen och Oberschlesien.

I *Fjärran Östern* pågick utbyggnad av de nyvunna allierade baserna på *Mariannerna* och nordvästra *Nya Guinea*, vilka användas för bombanfall mot *Boninöarna* — nästa anhalt på vägen mot *Japan* — och ostindiska öarna. I *Kina* operera nu 30.000 man amerikanska trupper, insatta främst för att rädda flygbaserna i *Honan*, på vilka *Chungking*s öde hänger.

10.9.1944.

principer som *Henschels* glidbomb och glider också på samma sätt som denna när »motorn» är fränkopplad.

*Me 163* framdrives genom att två flytande specialbränslen blandas i »raketutber», placerade utmed vingens bakkant, och bringas att explodera. Med »full gas på motorn» räcker bränslet för max tio minuters flygning men genom skicklig glidflygning och »ekonomisk» användning av »motorn», kan man göra flygningar på en halvtimmis längd på varje bränslepåfyllning.

Några exakta uppgifter om beväpning och maxihastighet på *Me 163* har ännu inte publicerats i den engelska fackpressen men det har antytts att raketplanet är försett med två kanoner samt att det torde kunna prestera mellan 800 och 1 000 km/t.

## »Siamesiska kusiner»

Den 25 juli nedsköt de allierade ett underligt tyskt flygmonstrum, vilket vid närmare undersökning visade sig vara ett jaktplan *Me 109 G* monterat ovanpå en bombare *Ju 88*. Bombaren hade ingen besättning och glasnosen hade förvandlats till en stor sprängkropp, fylld med högexplosiva ämnen. Såväl motor som roderkontroll av *Ju 88* skedde från jaktplanet, vars uppgift det var att styra den underliga flygtorpeden mot målet och därefter frigöra den likt en bomb från ett störtbombplan.

En bombningsmetod som denna är så gott som oförklarlig — den innebär ju ett oerhört slöseri med flygmateriel och måste bli oerhört kostbar. Ett beslut att offra ett tvåmotorigt bombplan pr fälld bomb kan blott ha framfötts i ren desperation.

I detta sammanhang kan det emellertid vara av intresse att påminna om de försök som gjordes i England före kriget med flygbåtar som hjälptes upp i luften genom ett liknande arrangemang, som tyskarna använder för sin *Me 109*—*Ju 88*-kombination, nämligen *Short*—*Mayo* »Composite». När flygbåten väl fått luft under vingarna frigjordes hjälplanet — där dock det undre — och återvände till startplatsen. Idén lancerades av major *B. H. Mayo*.

Det nya japanska fyrmotoriga bombplanet, vilket antas vara av *Mitsubishi*-ursprung, hr erhållit codebeteckningen *Liz*.

Från *USA* meddelas att *P-63* »*King Cobra*», som skall ersätta *Airacobra*, har kraftigare motor och bättre strömlinjeform än sin föregångare. Maxfarten uppges till nära 640 km/t, vilket inte låter så värst imponerande för ett hypermodernt jaktplan. Toppöjden är 11 000 till 12 000 m och längsta flygsträcka cirka 50 % mer än *Airacobrans*. Motorn är på 1 500 hk. och med hjälp av en särskild anordning är det möjligt att »lägga in» en »överväxel» för högre hastighet på högre höjder.

Amerikanska flottan experimenterar nu också med reaktionsplan för sitt flygvapen. En prototyp byggd med särskild tanke på operationer från hangarkryssare har nämligen nyligen ställts till det amerikanska flottflygets förfogande. Tekniker inom flottans experimenterar även med raket-hjälp vid »take-offs» av vissa typer hangarbaserade flygplan.

Gunnar Kristiansson.



T. h. granskar dir Engellau den på hans avdelning utställda Daimler-Benz-motorn, som nu levereras till flygvapnet liksom motorn på bilden nederst på sidan, Twin Wasp, vilken var inmonterad på en atrapp av en B 17-nos och drog minst lika mycket folk som den nya Volvo-folkvagnen.

Man behövde inte vandra omkring länge på Volvo-företagens stora utställning i Stockholm nyligen för att komma underfund med att Svenska Flygmotor AB stod för utställningens mest besökta avdelning och följaktligen också mest intressanta. Det vimlade av folk där, som fick en hel del roliga uppgifter med sig hem. Vem visste t. ex. att kolvarna i en flygmotor 22 gånger i sekunden utsättes för 9 tons tryck eller att ett litet 20-öres frimärke fäst på en förkompressorskoovel skulle — om det kunde sitta kvar — dra i skoveln med 3 kg. Säkerligen var det ingen som gick från den utställningen utan att ha klart för sig att en flygmotor är ett utomordentligt precisionsarbete, som Svenska Flygmotor AB skuljer sig från med den äran. Det behövs, upplyste en skärm, inte mindre än 2 mil riktningar till en motor och dess tillverkningsverktyg.

FLYGMAN har i anslutning till utställningen gjort en intervju med bolagets chef, direktör Gunnar Engellau, som har en hel del nytt och intressant att berätta.

## ”FLYGMOTOR” kan sin sak...

Chefen för Svenska Flygmotor AB i Trollhättan, dir. Gunnar Engellau, är inte mer än 37 år gammal och har gjort en snabb karriär. Han började egentligen i flygfacket 1930, då han blev uttagen för utbildning till flygingenjör vid flygvapnet. På den tiden togs det bara ut en sådan varje år. Han gick emellertid över till annan verksamhet och blev först verkstadsingenjör vid SJ, sedan planerings- och verkstadschef på Motala Verkstäder och slutligen teknisk försäljningschef i Elektrolux innan han kom till vår enda flygmotorfabrik, vars chef han blev förra året. Han och hans många medarbetare arbeta nu för fullt inför freden.

### Ungt bolag — ungt folk

— Jag själv är ung, mina ingenjörer och arbetare är unga, vårt bolag är ungt, säger dir. Engellau och fortsätter: Visserligen har Svenska Flygmotor AB nu 15 år på nacken, det bildades 1930 under namnet Nohab men dess verksamhet var av mycket ringa omfattning ända fram till 1939 då aktierna övertogs av Bofors och Ars' AB, först då kan man tala om tillverkningar i större skala. Bolagets aktier övergick 1941 till Volvokoncernen. I samband därmed nyanställdes en mängd ingenjörer och arbetare och sedan dess ökas arbetarantalet strängt taget för varje dag som går. Följden har blivit ett ungt bolag i alla hänseenden. När den här utställningen kom till, beslutade bolaget att ordna billiga resor för alla sina anställda hit, och de som varit i firman sedan 1935 skulle få åka gratis. Det visade sig då att endast 5 % av de anställda varit med så länge och det säger en hel del!

— Apropå den där resan, säger dir. Engellau, så var den ett led i våra försök att göra vår personal airminded. Vi gör mycket annat också: Vi har startat en egen segelflygklubb, vi har också kurser och föredrag, vilka arrangeras av särskilda instruktörer.

### Folkflygplanmotor på ritbrädet

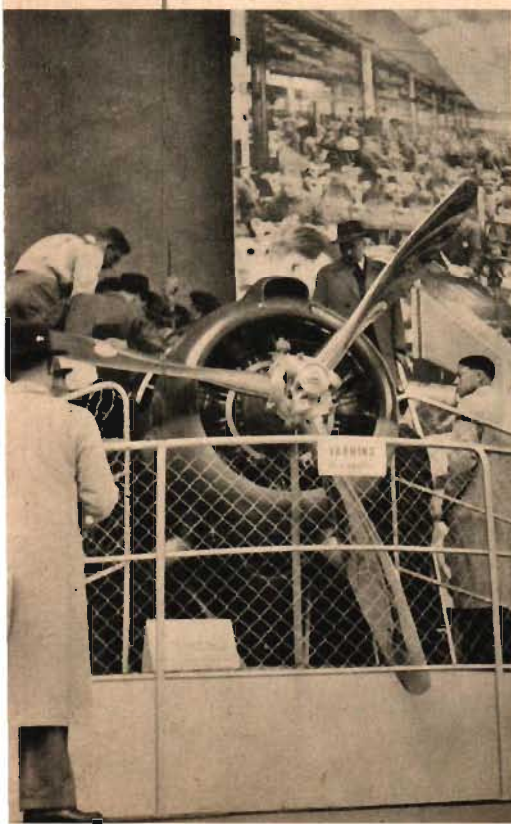
— Ser man tillbaka på Flygmotors tillverkning under de gångna åren, fortsätter dir. Engellau, så visar den på en stadig utvidgning i alla hänseenden. Den första flygmotorn vi tillverkade var en 600 hk Bristol My VI, som byggdes på licens. Så småningom fick bolaget ytterligare

Bristollicenser på motorer upp till 1.000 hk.

— Vad vi gör idag syns här på utställningen. Det är bl. a. en 14-cylindrig stjärnmotor, som byggts efter mönster av den amerikanska Twin Wasp på 1.050 hk och har fått typbeteckningen STWC3. Vidare licenstillverkar vi den 12-cylindriga hängande radmotorn Daimler-Benz DB605.

— Vad vi gör i morgon hör till bolagshemligheterna men så mycket kan jag säga att vår projektavdelning har flera projekt under arbete. Det kommer att ta några år än innan vi fullgjort våra leveransskyldigheter till flygvapnet. Vi räknar också med andra leveranser och något som vi lägger ner intresse på är utformandet av motorer lämpliga för sport- och folkflygplan. Givetvis har inte heller sådana nyheter som reaktionsdriften lämnats obeaktade.

— Framför allt inriktar vi oss på att göra egna motorer. Ett fullt modernt laboratorium står nu till vår disposition. Men vad som saknas är ett höjdlaboratorium och det går på 5 miljoner kr. Ett sådant måste vi ha för att kunna göra oss gällande på den utländska marknaden och det borde ligga i svenska statens intresse att förse landet med ett sådant laboratorium. Annars saknar vi inga av de förutsättningar som krävs för en vidare utveckling. Vi har skickliga ingenjörer och konstruktörer, en god arbetarstam och rymliga lokaler. Men om man betänker att en ny motor tar 4—5 år från första ritning till leveransklar vara — själva konstruktionen tar 2 år att utföra — och kostar c:a 10 milj., så säger det sig själv att en tillverkning, som inte har avsättning utanför våra egna gränser, inte blir lönsam. Serierna måste vara stora för att motorerna skall bli billigare, slutar dir. Engellau.



## ...men behöver miljoner



# SVERIGE ÄR ETT A

## VARDAGSMILJÖ PÅ NORRLANDSLINJEN FLYGMAN RAPPORTERAR EN GÅNG I TIMMEN

Stockholm—Luleå—Stockholm den 12 sept.

Jag sitter bekvämt tillbaka i en av Falkens passagerarstolar och skriver med maskinen i knät. Det går alldeles utmärkt! Vi har nyss startat från Bromma på väg norrut med ABA:s nya norrlandslinje. Det var premiär igår men FLYG vill hellre se och uppleva den nya inlandslinjen en vardag — en vanlig tisdag. Det är varken madeiravin eller champagnehuttar på mellanlandningsplatserna, inte heller utbringar ABA-chefen några hurrarop vid starterna. Det är rätt och slätt en vardagsflygning på linjen Stockholm—Luleå, som jag tänker skildra. Men det är inte fy skam det heller. I varje fall är dagens vädergud nådigare än gårdagens. Solen flödade över Bromma, när starten gick och jag har tänkt mig att plocka fram min maskin en gång i timmen för att delge läsarna mina intryck. Det är serverat:

**Kl. 12.00** Vi startade över en halvtimme försenade eller klockan 11.03 och sedan dess har en timme nu förflutit. Vi steg ganska snabbt och efter ungefär en kvart låg vi på 2000 m. Då hade Stockholm för länge sedan försvunnit under stabilisatorn och Uppsala låg nere till höger och mojade sig i akademisk högfärd där mitt på den breda Upplandsslätten, tycktes det. Efter ytterligare fem minuter syntes vi ha nått den bästa färdhöjden för dagen, 2100 m. Solen hade vi i ryggen. Den lyste glatt på några cumulusmoln snett under oss. Föraren övergick till planflykt och den första känslan av undran över det nya perspektivet hos flygpassagerare, som gör sin jungfruresa eller andra-resa, började släppa. De började kunna tala begripligt igen utan utrop sådana som: Tiiitta, oohh va' tjustigt, Varävi? o s v. Jag kom följaktligen lätt till tals med brudparet.

Ja, brudparet känner ni, som inte var med, naturligtvis inte till. Det var två moderna trevliga medpassagerare, som jag måste berätta om. De hade gift sig på lördagen och sökt få biljetter till den första trippen i måndags men kom inte med förrän i dag. Han var tandläkare, hette Tore Lundquist förresten, och frun hette Cherristin med Ch.

— På bröllopsresa? förmodar jag.

— Inte riktigt, ansåg brudgummen. Vi är på väg till Sundsvall för att undersöka möjligheterna där och det är klart att vi då tog flyget. Det skall jag göra varje gång jag besöker Stockholm. Enklast och bekvämast!

— Nu tänker jag se mig om efter lämpligt ställe att sätta upp praktik. Att vi söker oss norrut beror på två saker: Dels tycker vi båda om Norrland — i all synnerhet nu, sedan flyget fört det närmare Syd-Sverige, dels är det väldigt dåligt med tänderna här, slutar brudgummen med en blandning av fackman och skämtare i nunan.

Därmed lämnade jag brudparet åt sig själva att beundra varandra, brudens bukkett och den strålände utsikten.

Men det fanns fler trevliga medpassagerare. Vågingenjörerna Kjessler och Sjöström t ex. Den förra hade sin fru med sig. Hon skulle hälsa på bekanta i Sundsvall och de bägge herrarna var på väg till Piteå via Luleå där de som experter skulle delta i projekteringen av nya vägbyggen. Det lönade sig, påstod de, att flyga — ty tid är pengar! Här fanns alltså ett typiskt exempel på hur Norrlandslinjen kan utnyttjas.

Överhuvud taget kan man säga att svenskens stela uppträdande, sådant man känner igen det från järnvägsvagnarna, inte var aktuellt i Falken. Det var ett glatt samspråk laget över, alla storrivdes och t o m kvartetten skånska journalister, som slagit sig ner längst bak i flygplanet, uttryckte på sitt språk sitt välbefinnande.

En kvart i tolv passerade vi Älvkarleby. Det börjar bli Norrland på allvar under oss nu!

**Kl. 13.00** Sedan jag »knäppt ihop» skrivmaskinen sist, har vi hunnit en bit. Vi står nu på Skeppsholmens flygfält mitt emellan Sundsvall och Härnösand. Innan vi kom hit hann jag stifta bekantskap med byggmästare Pettersson från Luleå. Han flög till Stockholm igår och återvänder till Luleå idag. Han har inget ärende. Han har rest för sitt nöjes skull, säger han, för att känna tjustningen. Och jag är lika säker som

Överst på sidan tecknar sig Falkens silhuett mot den norrländska himlen under tankningen i Luleå. Därunder överlämnar ABA:s trafikledare i Skåne, G. Andersson, med varm hand en skånsk bakelse till norrlandsgrabben Allan på Skeppsholmens flygfält. T. v. säger överste Gösta Porat med hönör farväl till dir Florman strax före avgången från Luleå. Nederst fyller Falkens bensintankar på Bromma.

### SEGER FÖR FLYGPOSTEN

FLYG har tillåtit sig att göra ett litet experiment för att utröna hur pass mycket snabbare ett ilpostpaket (påtecknat: Med Norrlandsflyget) när Luleå än ett vanligt paket. Båda avsändes från Stockholm måndagen den 11 sept klockan 16.00 till den kände ambulansflygaren, förvärdsvärdare Harry Blomqvist, Varusgatan 2, Luleå. På tisdagskvällen ringde han och meddelade att flygpaketet kommit fram klockan 18.10. Först på onsdagen klockan 14.30 nådde honom det andra postpaketet. Flygposten segrade! Paketmottagaren ses i h »plåtad» då han var nere och tog emot FLYGMAN vid ABA-planet i Luleå.





# VÄRLÅNGT LAND

han själv på, att den där nöjestruppen kommer hundratal norrlänningar så småningom att göra. Ni skulle varit med när vi strax efter klockan tolv nådde Söderhamn på 1900 m höjd. Bottenhavet skimrade i en vansinnigt blå färg. Skogarna låg likasom och vilade på förmiddagen skiftande i umbra, grönt och mörkt blått. Vi for över Norrlands älvar liksom Nils Holgersson en gång. De stora fårorna var fulla av timmer som — precis som om man hade hållt ut tändstickor i rännstensvatten — följde med strömmen.

Och nu står vi som sagt på Skeppsholmens flygfält, där vi landade 12.41 eller precis 1 tim och 38 min efter starten. Jag har tagit farväl av det moderna brudparet med ett lycka till. Passagerarna har klivit ur och de flesta tar sig ett efterlängtat bloss på vördnadsfullt avstånd från Falken. En malmöjournalist har försvunnit in i den spartanska stationsbyggnad, som växt upp här sedan jag i november förra året gjorde en blixervisit på fältet i en liten Caudron. Han skulle försöka få tag på en norrländsk cellulosaaff, skämtade han hungrigt. Han fick bara känna doften av färskt trä, anförtrodd han nedslagen när han kom igen.

Som sagt — indirekt — så finns det ännu ingen restaurang på Skeppsholmens flygfält men det kan bli och flygfältet som sådant skäms inte för sig. I de två vanligaste vindriktningarna finns rullsträckor dock utan beläggning på resp 1700 och 1400 m och just nu är man i färd med att ytterligare utvidga fältet, som från början ingenting annat är än ett delta i älvmyningen.

**Kl. 14.00** Sedan klockan 13.25 har vi nu varit på väg mot Luleå. Vädret har försämrats något. Ett lätt molntäcke ligger under oss. Vi har mestadels surrat fram på 1600 m höjd och precis klockan 13.50 siktede vi Örnköldsvik med den pampiga Moälven efter att just ha passerat Köpmanholmens stora sulficellulosafabriker, där den stora bergknallen vid Nätrafjärden såg ut som en flintskalle, som det börjat växa hår på efter många år.

Under tiden har jag fått mig en pratstund med befälhavaren på planet för dagen, kaptan *Ake Duvander*, som ställt in autopiloten och lugnt kan gå in i planet och sätta sig bredvid mig ett slag. Han har tidigare flugit på Norrland, berättar han, men det var bara ett par gånger på linjen Sundsvall—Vasa. Han blev flygkapten i ABA 1941 — men på grund av sina många inkallelser väntar han inte att bli flygmiljonär förrän nästa år och nu kommer han huvudsakligen att flyga på den södra sträckan, Malmö—Stockholm alltså.

— Då en ny linje blir till, får man alltid räkna med att det under de första da-

(Forts. på sid. 30.)

T. h.: Tandläkarbrudparet Lundquist, blev det första brudparet på Norrlands-linjen. Nedan t. v. snyter sig flygledare T. Andersson medan Falkens förare, kapt. A. Duvander, tittar på. I bakgrunden den lilla ABA-stationen på Skeppsholmen. T. h. ses dess make i Luleå med Sveriges nordligaste och sydligaste trafikledare resp. G. Jansson, Luleå, och G. Andersson, Malmö, framför.

## ABA-chefen avslöjar

## NÄSTA ETAPP PÅ INRIKESFLYGET

I Luleå stod ABA-chefen själv, dir. *Carl Florman*, och väntade på att få kliva på för att efter premiärdagens middag i Luleå återvända till Stockholm. Under hakan satt den berömda slipsen, som han haft på sig alltsedan ABA:s start då något högtidligt eller viktigt inträffat. Den har nu varit med ett 50-tal gånger — bl a då ABA firade 10-, 15- och 20-årsjubileum, då Moskva- och Londonlinjerna öppnades m m — men den såg inte så farligt sliten ut för det. Kanske mest beroende på att han har den väl inlagd under mellantiderna. Det är fö en mycket enkel slips, denna riks-bekanta, med röda och vita ränder på mörkblå botten. I handen hade han sin resväska märkt med fredsdoftande hotellnamn sådana som Claridge London och Quirinale Rome.

Då vi hade hunnit en bra bit söderut och ABA-chefen tagit sig en tupplur — man sover underbart och vederkvickande i flygplan — var han redo att genom *Flygman* ge FLYG:s läsare svar på några frågor, som säkert har föresvävat var och en som läst om den nya inrikeslinjen Malmö—Luleå.

Vad är det t ex som fått ABA att öppna linjen just nu under brinnande krig? Man väntade sig fredsdagen som öppningsdag.

— Sverige är avlångt, konstaterar dir. Florman, och det var faktiskt vår enkla skyldighet mot svenska folket att så fort möjlighet fanns därtill öppna denna linje och därmed liksom öppna möjligheten till intimare samliv mellan Nord- och Syd-Sverige. ABA har väldiga lager av bensin



och när nu freden synes vara inom räckhåll, visade sig regeringen inte obenägen att släppa efter något på de stränga restriktioner, som tidigare rått i detta hänseende. Det var det ena skälet!

— Det andra är att vi behöver träna våra piloter, särskilt de nya. Att bums släppa dem på en utlandslinje under nuvarande förhållanden är mindre välbetänkt och därför passar denna linje alldeles utmärkt. De får nu gå med som flygstyrmän och under tiden utbildar vi nya. Vi har nu 30 flygare men behövs 54 att börja med när freden kommer.

Ett par andra frågor som man säkert ställer på tal om Norrlandslinjen är möjligheterna för sänkta avgifter där och vidare vilka etapper som ligger närmast i tur för inrikestrafiken. På dem svarar dir. Florman:

— Att avgifterna är för höga är vi väl medvetna om. Men de ha satts så pass höga efter överenskommelse med Järnvägsstyrelsen, som inte vill ha konkurrens med sin andraklasstrafik. Nu kostar det med flyg Sthlm—Luleå 140 kr och resan gör man på 4 timmar. I andraklass tåg med sovvagn och snälltåg kostar det 77 kr och resan tar 19—20 timmar. Nog tycker jag att en prisskillnad på 63 kronor är för hög för den tidsvinsten och jag skall nu söka få tillåtelse att sänka priset till 100 kronor. Det är lagom och säkert överkomligare för en bra mycket större kategori människor. Det är också fördelaktigare för ABA eftersom vi hellre flyger 20 passagerare för 100 kr/pers (≡2 000:—) än 10 för 140 kr/pers (1 400:—). Vi skall också försöka förmå staten att låta sina tjänstemän flyga på längre sträckor. Även för dem borde tid vara pengar!

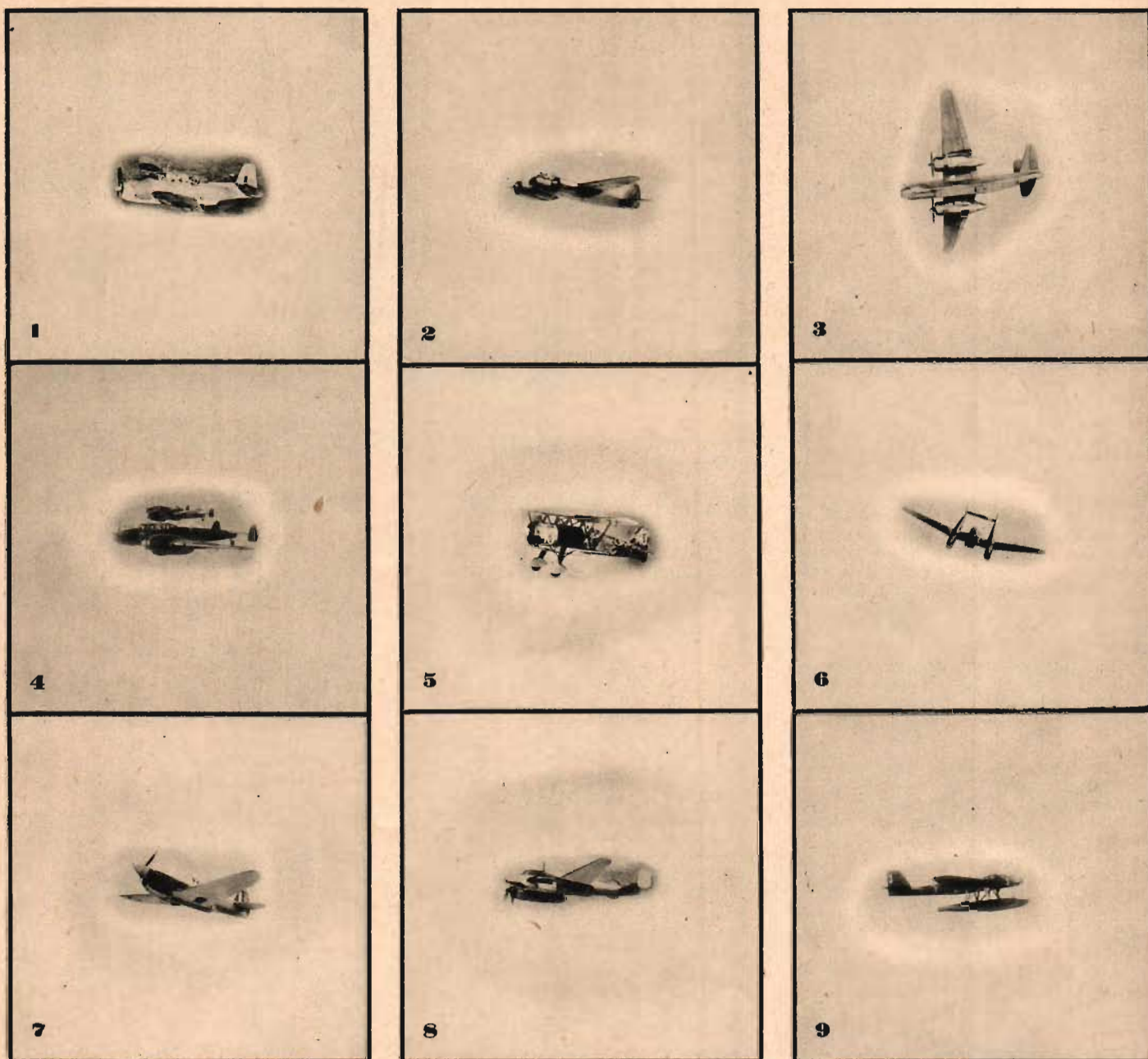
— Vad beträffar vidare utbyggande av inrikeslinjerna, så ligger nu Visbylinjen klar för start den 18 sept. Därefter kommer en direktlinje Stockholm—Malmö på tapeten och sedan står dubbleringen av Norrlandslinjen på listan. De bägge sistnämnda inrikeslinjerna blir inte aktuella förrän fredsdagen, slutar dir. Florman.

*Flygman.*





# FLYGPLANIDENTIFIERING NR 3



## 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 ifrågakvarande 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 sammanställas 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 31 användes för lösningen. Det är enda sättet för oss att säkert kunna hålla reda på de många tusentals svaren.

Lösningen på tredje etappen skall vara FLYG:s redaktion, Västmannagat. 69, Stockholm, tillhanda senast onsdagen den 4 oktober och kuvertet vara märkt FLYGPLANTYPER 3.



## Med svensk "glasveranda" över Atlanten

När de sista bomberna krossat människor och städer och den sista bombeskadern flugit över Kanalen, då skall oövernade jätteflygplan förena länderna över haven — fredens budbärare.

Några svenska atlantflygplan kan det inte bli tal om under de närmaste decennierna. SILA kommer att flyga »civiliserade fästningar» och senare riktiga »clippers», också de av amerikansk tillverkning. Men man kan ju alltid rita ett flygplan!

Huvudidén med denna atlantclipper är att ett så pass stort flygplan med lämplig utformning får tillräcklig profilhöjd för att kunna rymma såväl passagerare som motorer och övrigt i vingen. Projektet är alltså i stort en spekulativ vingkorda och profiltjocklek men har inte utformats som flygande vinge. Spännvidden är 60 m.

Detta flygplan har lika stora passage-



## ATLANTCLIPPERN — FREDENS BUDBÄRARE

rumrymmen för dagresor som motsvarande med flygkropp och härtill kommer speciella sovrum för nästan halva antalet passagerare samt en utsiktsplats av tämligen enastående art, nämligen i vingens framkant. Avsaknaden av flygkropp medför att totala motståndet minskas med c:a 20 %, vilket i sin tur ökar hastigheten bortåt 10 %.

Vingen är tänkt i skalkonstruktion med två balkar (dubbla, streckade linjer på treplanskissen). Mittsektionen har större korda än yttervingarnas rotändar och har liksom dessa en profiltjocklek av 18 %, ett högt men vid hastigheter omkring 400 km/t väl användbart värde. Vid spetsarna är tjockleken 12 % och profilen markerat framkantsvälvd (god tvärstabilitet vid låg fart).

Huvudsalongen är belägen mellan balkarna i mittsektionen och mäter 5x15 m. Takhöjden är över 2 m (dagrum vänsterlutad streckning på treplanskissen och sovhytter högerlutad, medan kors avser olje- och bränsletankar). Salongen ger bekväm plats åt 60 passagerare.

Framför frambalken finns i mittsektionen en stolrad för 15 personer med fri utsikt framåt-nedåt-uppåt genom glas i vingframkanten. (Se treplanskissen.) Tillträde hit sker genom »lätthål» i frambalken. »Solverandan» delas mitt itu av navigationshytten med köket bakom. Invid vingskarven ligger de två bränsletankarna och det uppfällda, dubbelhjuliga landstället. Bakom bakbalken finns 3 små sovhytter för sammanlagt 6 personer (fri höjd omkring 1,5 m) jämte hela last- och bagageutrymmet. Ljuset till samtliga rum kommer uppifrån. I salongen finns gallerförsedda fönster nedåt.

I vardera yttervingen ligger mellan balkarna 4 sovhytter — 4 platser var i de två inre och 2 var i de två yttre, d v s sammanlagt 24 personer i båda vinghalvorna. Framför sovhytterna löper en smal korridor med båda väggarna ljudisolerade och framför denna ligger i vingframkanten motorerna, som är lätt åtkomliga från korridoren med mer än meterlånga mellanrum i sidled. Motorerna kan alltså helt och hållet överses och ev. repareras under gång. Propellrarna sitter på konsoler som sticker

fram ur vingen. Luftintagen har placerats i vingframkanten.

Samtliga tillsatsvikter ligger som syns mycket nära tyngdpunkten, varför avvägningen vid olika last inte bereder några svårigheter.

Skarven mellan vingsektionerna täcks av kroppsbommarna, som är mycket smala men höga och samtidigt tjänar som »ändskivor» på den bredare och högre mittsektionen. Landstället har dubbla sporrhjul, då noshjul skulle ge en stjärthöjd av c:a 10 m för fenorna, vilket föga lämpar sig för en hangar.

Sammanlagt tar alltså denna »fredens budbärare» 75 dagpassagerare med stor bekvämlighet, varjämte sovhytterna vid behov kan möbleras om och rymma 30 dagpassagerare. Vid nattflygning blir normala passagerarantalet lika, d v s 75 i de bekväma, omställbara stolarna och 30 i sov-

hytterna. Summa 105 dag- eller nattpassagerare!

Som motorer avses Napier »Sabre» eller motsvarande med 6x2 300 hk. Marschfarten blir då omkring 400 km/t och toppfarten 450 km/t, siffror som torde vara ekonomiska för atlanttrafik. Planet skall hålla normala flyghöjder.

Till slut några data för min atlantclipper:

Spännvidd 60 m.

Vingyta 500 m<sup>2</sup>.

Sidförhållande 1:7,2.

Max vingkorda 13 m.

Längd 39 m.

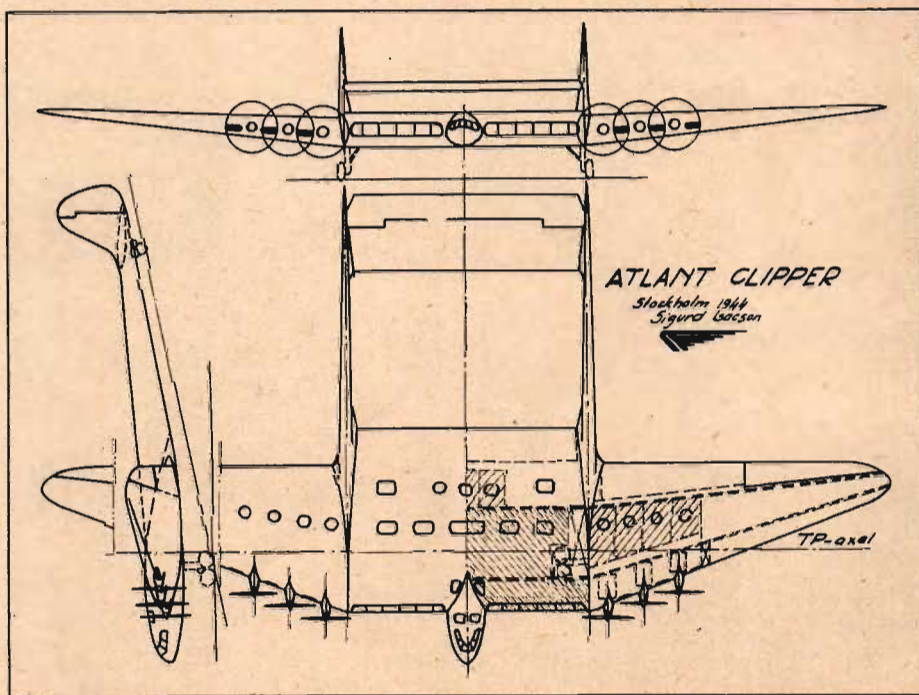
Höjd i markläge 5,5 m.

Nyttig last (105 pass + bag + gods) 16.000 kg.

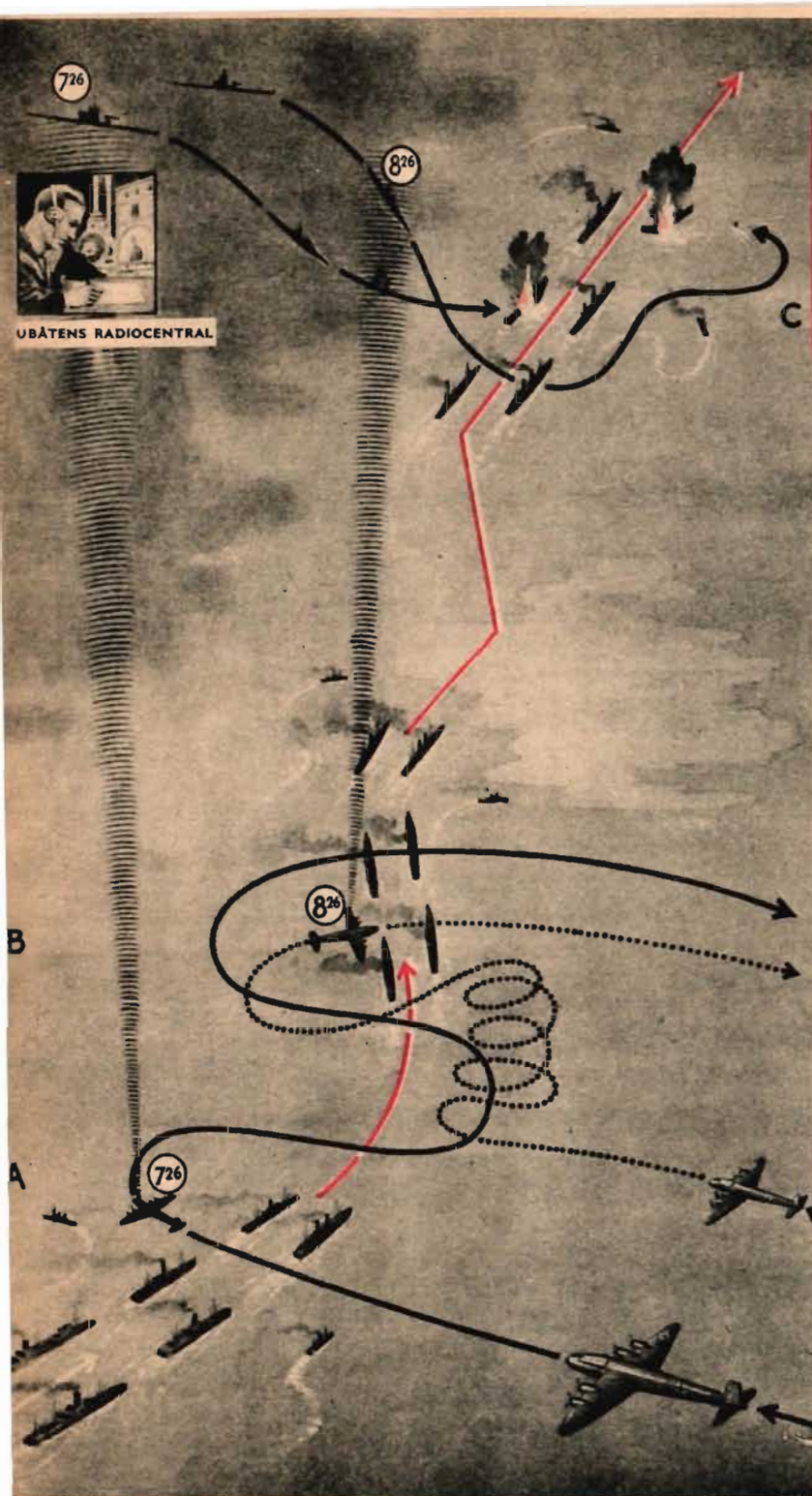
Flygvikt 70 000 kg (Bränsle 18 000 kg).

Vingbelastning 140 kg/m<sup>2</sup>.

Sigurd Isacson.







# FLYG OCH U-BÅTAR

Under kriget mot den allierade sjöfarten utvecklade och systematiserade tyskarna en intim samverkan mellan landbaserade flygplan och ubåtarna till havs. FLYG återger här efter tysk källa från 1942 ett par exempel på dylik samverkan. Tillvägagångssättet är intressant även om det för tyskarna förlorat sin aktualitet.

## ◀ FLYGPLANET SPANAR U-BÅTARNA ANGRIPER

**A.** Ett fjärrspaningsplan upptäcker långt ut till havs en av sjöstridskrafter skyddad konvoj. Klockan 7.26 avsänder det till en i farvatten liggande ubåtsflottilj uppgifter om konvojens läge och kurs samt återvänder sedan till fastlandet utan att kunna bomba konvojen då det på grund av de stora avstånden inte medfört bomber.

**B.** Ett senare startat fjärrspaningsplan har uppsnappat radiomeddelandet och finner konvojen på uppgivet ställe. Det följer konvojens rörelser och då denna ändrar kurs klockan 8.26 sänder flygplanet genast ett meddelande därom till ubåtarna.

**C.** Ubåtarna har med ledning av radiomeddelandena tagit sig fram till konvojen och gått till anfall.

## U-BÅTEN RAPPORTERAR FLYGPLANEN ANGRIPER ▶

**A.** En ubåt har träffat på en av starka sjöstridskrafter skyddad konvoj. Eskortfartygen hindra ubåten från att komma i anfallsläge, men denna avsänder ett radiomeddelande till ett landbaserat flygförband. Då konvojen senare ändrar kurs blir även detta rapporterat till flygplanen, som under tiden startat.

**B.** Flygplanen finna med hjälp av radiomeddelandena konvojen och bomba den varvid konvojen delar sig.

**C.** Ubåten följer den viktigaste delen av konvojen och sänder ett meddelande om dess position till senare strättat flygförband. Detta påträffar efter något sökande konvojen, som sålunda kan angripas för andra gången.







## I RINGSIKTET

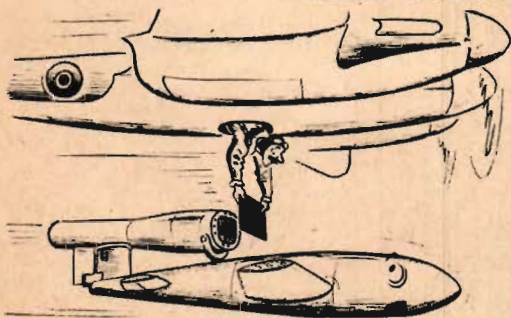
50-årig flygare



En av de »gamles» inom svenskt flyg, Moje Hinneresson, fyllde den 16 september 50 år.

Han är född i Ytterhogdal, Härjedalen, den 16 sept 1894. Tog studenten vid Falu h. a. läroverk 1914 och blev fänrik i Hälsinge regemente 1916. Alltså den förste härjedaling, den förste från detta gamla läroverk och den förste hälsingeofficer, som gav sig flygningen i våld. Kommenderad till flygtjänstgöring vid därvarande Ing 3 flygkompani på Malmslätt i mars 1920, erövrade flygcertifikat nr 200 den 6 juni 1920. Löjtnant vid I 14 1922 och vid flygvapnet 1 juli 1926. Kapten 1 juli 1929 och major i FV i oktober 1942 erhöi H. 1943 förtidspension från FV för att den 1 juli tillträda befattning i Kungl. Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen såsom flygplatschef tillika distriktschef vid Göteborg-Torslanda flygplatsförvaltning.

### Också ett sätt



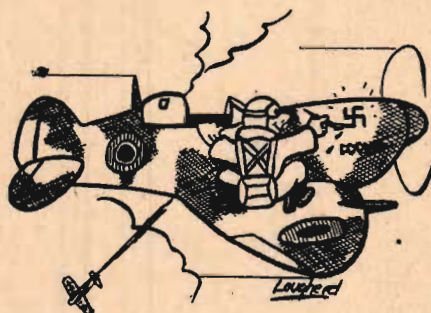
En engelsk skämttecknare har velat dra sitt strå till stacken då det gäller bekämpandet av tyskarnas obehagliga robotplan. Han föreslår att man bär sig åt som flygaren härövan. Måne han har tagit ut patient på uppfinningen?



### Bilden härövan

är tagen vid flygkadettskolans i Uppsala första examen i augusti då 36 flygande res-off.-asp. fick sina fullmakter av chefen för Flygvapnet som även fick skåda en grann formationsflygning där de blivande flygofficerarna som sista övertygande argument på sin flygkunnighet i formation ritade sin signatur — F 20 — på skyn.

### Den första segern



### Flygsoldaten sover



Flygvapnet har då det gällt nya förläggningar gått in för en modern och ändamålsenlig utnyttjning av utrymmena, som samtidigt ger mer svängrum och trivsel för den enskilde. I logementen ligger numera i regel endast 8 man tillsammans och bäddarna är bra mycket mer tilltalande än äldre tiders järnsängar. Bilden härövan är tagen i F 11:s nya beredskapsbyggnad. Sängarna är madrasserade och på ena sidan klädda med hemtrevligt blått eller rött tyg. De kunna fällas upp mot väggen och under den nedre finns en bänk till vilken således den uppfällda sängen utgör ryggestöd.

### Tja, varför inte?



— Frukt, tabletter, choklad, smörgåsar och läskedrycker!

### Pudervippans härjningar

A/B Svensk Flygtjänsts bepudring av västgötaskogarna nere vid Vättern har gett ett gott resultat rapporterar bolaget och FLYG vill komplettera reportaget i förra numret med några belysande siffror.

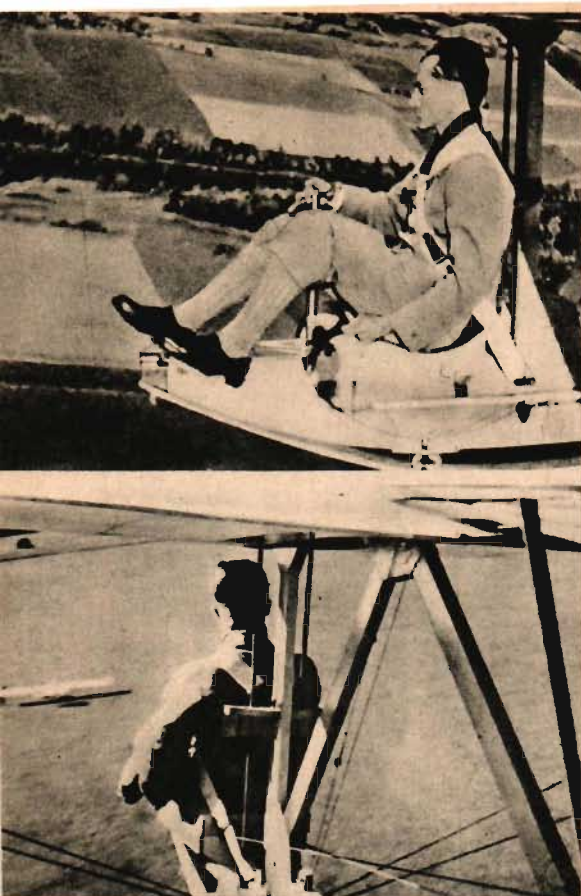
Litet varstans i de av talmätarlarven härjade skogarna hade man lagt ut ekrekrementfällor i storleken 1,5×0,70 m. På dessa stora pappark kunde man sedan avläsa resultatet av bepudringen. Man kunde dagen efter puderspridningen på en av dessa fällor räkna upp till 600 döda larver och man har senare konstaterat att resultatet i hela det område som flygplanpudervippan gått över var 100-procentigt.



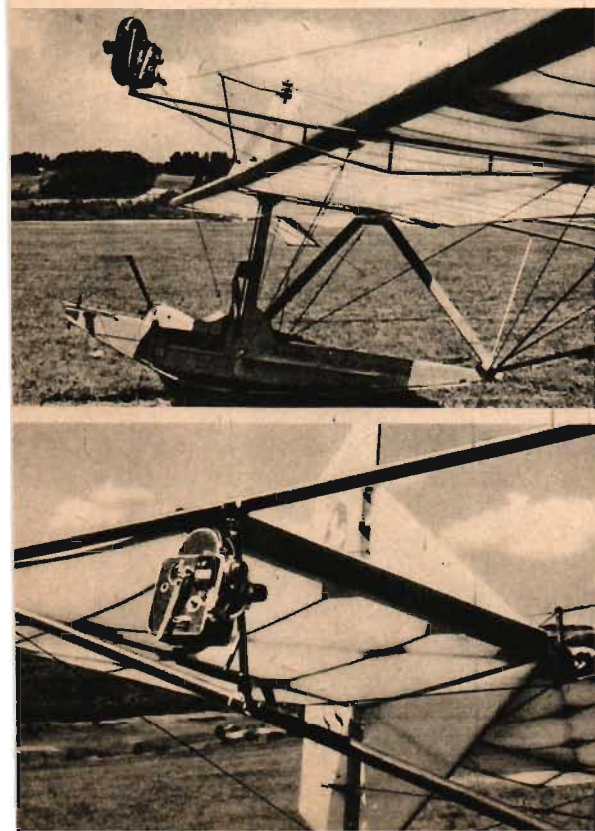
LuftFris

realiserar aldrig sina planer. De betala sig ändå till fullt pris, anser han!





**SCHWEIZISK GLIDFLYGFILM:** Den unge fotografen Charles Zbinden i Bern har enligt tidskriften »Schweizer Aero-Revue», nyligen fått en instruktions- och propagandafilm färdig. Det är en 16 mm ljudfilm med titeln »Segelflug-Anfängerschulung», som inspelats på uppdrag av »edsvarna luftämhetets» och stiftelsen »Pro Aero». Speltiden är 40 min och filmen visar hur glidflygskolning går till. Här ovan ett par klipp ur filmen och nedan ser man hur den automatiskt arbetande kameran monterades på olika platser på glidplanet. När få vi svenskar en sådan film?



## »RETURSPEL» FÖR WIBEN

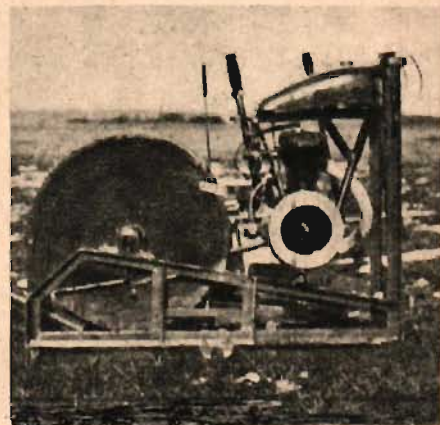
En stor del av de där 99 procenten som man sägs vara tvungen att arbeta för att få segelflyga resten, dvs 1 %, går åt till att dra tillbaka wiben efter start — åtminstone om man inte har motorecykel utan per fot skall utföra detta nödvändiga men slitsamma jobb.

Idealet vore ju att få wiben i retur omedelbart efter det wiben kopplats loss från flygplanet. Ja, det har vi svenskar (en del av oss) funderat på några månader alltsedan vi sågo en liten notis i »Deutsche Sportflieger» att schweizarna konstruerat en »returvinsch». Vi ha funderat men danskarna ha handlat. Den s k Stamgruppen i Danmark har enligt en artikel i FLYV konstruerat en sådan anordning och provat den med gott resultat.

»Returspillet» wire (med stålkalv) är avpassad efter startwibens längd och har en diameter på 2,5 mm. Wiben spolas upp på en trumma, som lagras i kullager. Trumman dras av en motorecykelmotor på 2—3 hk och kan frikopplas. Wirestyrning och sax skall finnas. För att lätt kunna flytta vinschen sätter man ett hjulpar under tyngdpunkten, då det bara behövs 1—2 man att dra iväg med den.

På startplatsen ställs returvinschen upp snett bakom flygplanet. Mellan planet och dess startwire schacklar man in en 10—20 m lång hjälpwire, som har ett ringpar i ändan mot planet. Returvinschens fria wireända kopplas med en karbinhake i kopplingspunkten mellan startwibens och den andra wiben.

Returvinschens trumma frikopplas och starten sker på vanligt sätt. Omedelbart efter urkopplingen startas returvinschen. Motorn kopplas till och accelereras jämnt till lämpligt varv, vilket hålles tills en utposterad man (c:a 20 m från returvinschen) varskor att returwibens ända närmar sig. Hjälpwibens, som hängt löst dinglande under returen, har kanske trasslat



Det danska »returspillet» från sidan.

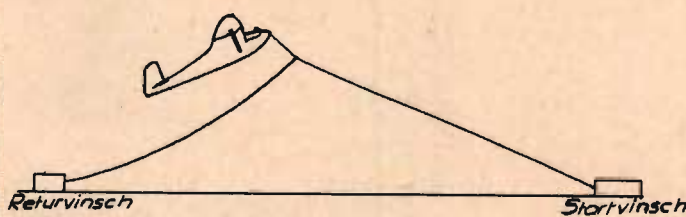
in sig en aning i de andra linorna men reds nu ut och fästes åter i flygplanet. Ny start!

Flera danskar, som i sommar besökt Al-leberg, ha berättat ungefär detsamma om returspillet men med tillägget att hjälpwibens försetts med fallskärm, varför den fria wireänden aldrig behöver beröra marken utan kan dras in helt innan den fallit ner.

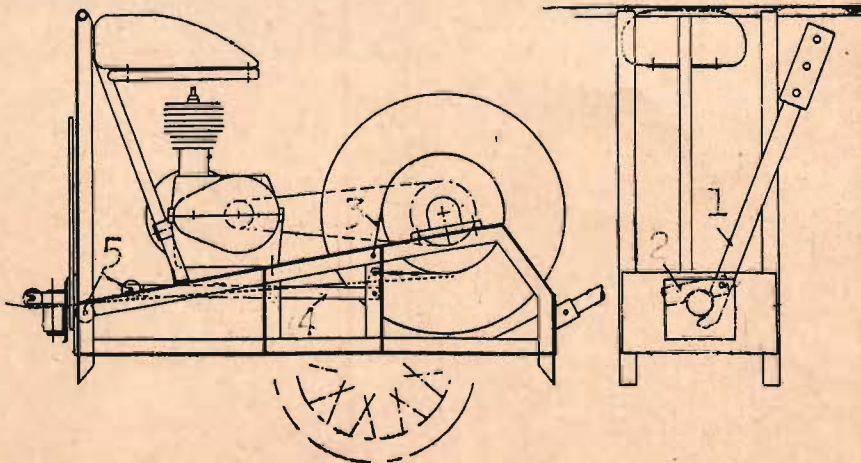
Returspillet's trumma har en automatisk broms, som träder i kraft så snart det icke är drag i wiben. (Se skissen längst ned och förklaringen i bildtexten.)

Även om returvinschen — eller bör den kanske hellre kallas *returspel*? — minskar tidsförlusten så betyder den dock en ytterligare komplicering av segelflygverksamheten. Risken blir större. Om t ex startwibens går av måste returwibens klippas av blixtnabbt, varför returspelskötaren måste vara välinstruerad och vaksam.

P. M.



T. v. »kopplingschema». Nedan skiss på returvinschen. 1) rörlig wiresax, 2) fast d:o, 3) bromsband, 4) bromsarm, som påverkar bromsbandet när wibens sluknar och ej trycker rullen 5) uppåt.





När Stockholms segelflygklubb söndagen den 10 september stod som värd på Skarpnäck för landets hittills flottaste segelflygdag hade den gamle regngubben Pluvius tagit fel på dag — han var nämligen på måndagshumör och lät sina tårar skvala så att den väntade vinsten spolades bort. Ja, flygdagen gick t o m med förlust på ett par tusen kronor. Men som propaganda för segelflyget var dagen mycket lyckad och kommer säkert att bära frukt. — På bilden t. h. ses tre Grunau Baby från F 8 rusa in för landning efter en strålande förbandsflygning. — Därunder Mosweyen (Sveriges andra) strax före landkänning.



## PLUVIUS CONTRA SSKFK: 0-1

Över tretusen människor håller på att skaffa sig ont i nacken genom att träget vända blickarna mot en regntung himmel. Men det obehaget jämte inträdesbiljetten till Skarpnäcks flygfält ger god utdelning. Strax under molntrasorna glider nämligen tre segelplan i tät formering omkring över fältet som sammanbundna med snören. Det är en tregrupp Babys från F 8 med löjtnant Lennart Winkler som ledare samt fänrikarna Gustav Hasselrot och Olle Carlsson som andre resp tredje man.

En grann syn! Med jämna mellanrum går gruppen över från V-formering till flank höger, flank vänster och kolonn. Allt fullständigt ljudlöst. Till slut, när gruppen ligger i höger flank på lämplig höjd i lovert om fältet, bryter vänsterkärnan ut, tätt följd av de övriga. Dykning (nästan) — katten på rätan och rätan på repet ser det nästan ut som. Då hörs — när den roliga speakern Norrvi händelsevis någån gång håller mun — luftens vinande kring planen. Så på låg höjd en svag hjulning, em efter en, och in för landning. Publiken drar andan igen och applåderar. Det var det värt!

Av denna skildring torde man få den uppfattningen att Stockholms segelflygklubbs flygdag blev succé. Ja, det är alldeles riktigt — utom i fråga om det ekonomiska utbytet, som blev uselt på grund av regnet.

— Vi har gjort en förlust på ett par tusen kronor, säger uppvisningsledaren, ing. Bertil Florman. Men om vi räknar ef-



ter så finner vi att propagandan för segelflyget har varit så stor genom den här flygdagen att klubben ändå har fått ett slags vinst. 0-1 till vår fördel!

— Alla människor har varit så hjälpsamma mot oss så det är en balsam på det ekonomiska säret, tröstar sig klubbens ordförande, civiling. Lennart Svedberg, med Stockholms flygklubb hämtade dir. Wulfs Moswey från Alleberg alldeles gratis, Flygindustri har också medverkat gratis — alla har jobbat gratis! Trots förlusten vägar vi komma igen nästa år, troligen i mitten av maj redan.

Men tillbaka till programmet! Dagens fräckaste flygning gjordes av löjtnant Bengt Olow men det var bara som det skulle, ty han visade avancerad flygning med Fi-1. Finare saker har sällan setts. Två höjdpunkter: en sväng i ryggläge på minst 180° och en looping på låg höjd strax före landningen. Han är suverän och man instämmer i Aftonbladets »betyg» åt honom: »Akrobat — O...low!»

Den punkt i programmet som publiken kunde följa med och förstå bäst var landningstävlingen mellan furir Arne Gundersen från F 8 och instruktör Sigurd Larsson från Stockholms segelflygklubb. Båda startade samtidigt i sina Babys med order att landa prick vid märke efter precis tre och en halv minuter. Startskott — vinscharna drog och kärrorna kom upp nästan samtidigt. Sedan sökte de sig ut till en »psykologisk» punkt någonstans vid

Stockholms segelflygklubb vann över regnguden och tillägnas här ett V-tecken i bilder från flygdagen.

baslinjen under idelig snålflygning för att när tiden började närma sig sitt slut dyka som hökar ner mot märket.

Det blev »Arne-först-och-Gunder-sen» som triumferade efter en elegant inflygning och landning 37,5 dm från märket och med 21,5 sek tidsbelastning. »Flygar-Lasse» kom tätt i svansen med 43 dm avstånd och 25 sek tidsfel. En perfekt uppvisning i precision!

Ja, det var mycket annat att titta på också. Först visades i korthet utbildningens gång från glidplan till segelplan och en av flygarna i Baby var den säkerligen första svenska uppvisningssegelflygerskan Disa Kreuger, som demonstrerade vinststart m. m. Därpå följde uppvisningsflygning med samtliga högvärdiga segelplan som finns i Sverige. Så vann en lycklig gynnare bland publiken, Stig Pettersson från Södertörns villastad, den på entrébiljetterna utlottade Kranich-turen och fick följa med Ekenstam upp i luften. Dessutom gjorde »Agaton» en uppvisningsstart med »världens minsta motorflygplan», kallad Agaton »Jeep». Nog med uppräknig...

Att segelflyget nu vunnit officiellt erkännande märktes på publiktopparna. En av de mest intresserade åskådarna var prinsessan Sibylla, som sade sig vilja ha en Kranich-flygning så snart det blir fint väder. Dessutom märktes prins Gustaf Adolf och general Nordenskiöld, vilken var mycket glad över sina pojkars prestationer — med rätta!

Pro Mille.



Härovan flygdagens enda kvinnliga flygare, Disa Kreuger, vid spaken i Baby'n. Hon är en mycket god flygare och kommer säkert att gå långt på det området. — Nedan Gundersen rotar i Baby-sitsen efter segern i landningstävlingen.

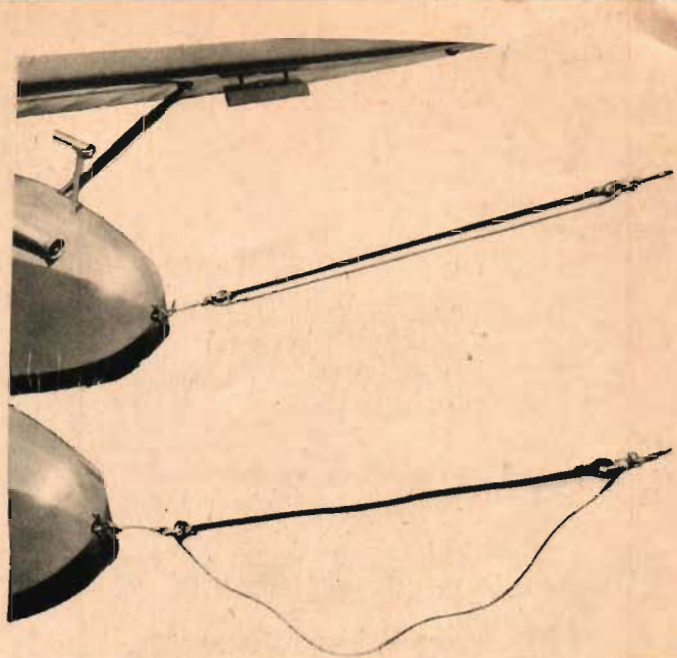


Samhällets spetsar på Skarpnäck. Prinsessan Sibylla har »Agatons» »Jeep» i handen (»Jälv» håller han FLYG-44:n). I övrigt: fr. v. prins Gustaf Adolf och general Nordenskiöld. Ing. Florman skymms av FLYG-44-vingen.





T. v. en F 4-Baby med »Bojo-grej» i nosen. Flyging. Bengtson (i uniform) tar en paus tillsammans med uppflannaren »Bollnäs-Johan». — T. h. anordningen på en F8-Baby. Övan med utdragen och nedan med ospänd gummikabel.



## GUMMIKABEL TAR BORT RYCK vid FLYGBOGSERING

Vilken segelflygare har inte någon gång suttit i ett flygbogserat segelplan och känt att det är något fel på denna startmetod som den tillämpas nu?

Vad nu? Kan man flygstarta på mer ett sätt? Jodå, det kan man visst det! Allas vår »Bollnäs-Johan», alias folkskollärare Johan Blomberg, har inte nöjt sig med att konstatera faktum utan funderat ut ett sätt att avhjälpa bristerna på den nuvarande flygstarten. Under sitt jobb som segelflyginstruktör på Frösön, närmare bestämt F 4, lät han göra en grej, som förvandlade flygbogseringen till ett himmelskt tillstånd.

»Grejen» är en gummikabel sammankopplad med en wire på så sätt att kabeln måste dras ut en bra bit innan wiren sträcks. Gummikabeln upptar påkänningarna i släpet och wiren tjänstgör endast som stopp.

Det blev många provstarter däruppe på Frösön och man var snart på det klara med att här var den rätta metoden! Lugnt och jämnt, inga ryck i wiren. Senare visade Johan en provgrej för överste Silfverberg i Stockholm samt lät segelflygarna på Barkarby prova den också. De blev förtjusta minst sagt.

— Men en olägenhet är att brottstycket stukas till kraftigt vid varje wirefällning, sade löjtnant Winkler. Men detta avhjälpes lämpligen genom att anordningen apteras mitt på bogserwiren.

Ja, det var egentligen Johans mening också, sa han. Det skall bli så i fortsättningen.

Ock så går vi en ny flygstarttid tillmötes tack vare »Bojo-grejen» (Bojo = Bollnäs-Johan). P. M.



»Bojo-grejen» studeras under försöken på Barkarby. T. v. om »Bollnäs-Johan» ses biträdande luftfartsinspektören civilling. Ake Gävert med en något mindre skeptisk min än vanligt.

### TILL SALU

#### KSAK UTBJUDER HÄRMED TILL FÖRSÄLJNING TRE FLYGPLAN,

typ Klemm 35 B (motor Hirth 504), vilka f. n. förhyras av flygförvaltningen, men vilka komma att återlämnas omkring den 1 nästkommande oktober.

Flygplanen äro:

SE—AIP flygtid cirka 613 timmar  
SE—AIW > > 742 >  
SE—AKD > > 917 >

Närmare detaljer beträffande flygplanen och köpevillkoren erhålls å KSAK:s generalsekretariat, Malmkillnadsgatan 27, Stockholm.

För ett av flygplanen kan byte mot ett flygplan av typ Tiger-Moth ifrågakomma.

Generalsekretären.



### TILL SALU

#### Sport-flygplan tvåsits.

AVRO "AVIAN" med gällande luftvärdighetsbevis till salu.

Svar till "Avro", d. t. k.

### PLATS ÖNSKAS

#### FLYGFÖRARE

Önskar anställning. Resoeffexamen. Svar till »Flygförare» — 23 år, d. t. k. f. v. b.

### LEDIG PLATS

#### BILREPARATÖRSKURSER

2—4 månaders utbildningskurser till bilreparatörer börjar den 16 oktober, 13 november 1944 och 8 januari 1945.

#### SVETSNINGSKURSER

3-veckorskurser i gas- eller elektrisk svetsning samt 8 veckors kombinerade gas- och elektriska svetsningskurser med praktik börja den 16 oktober, 13 november 1944 och 8 januari 1945.

#### HANDELSKURSER

om 5 månader i praktisk kontorsutbildning börjar den 30 januari 1945.

Prospekt och upplysningar mot 2 porten, då tidningens namn anges.

#### SKÖVDE PRAKTISKA SKOLA

Döbelnsgatan 9, Skövde.

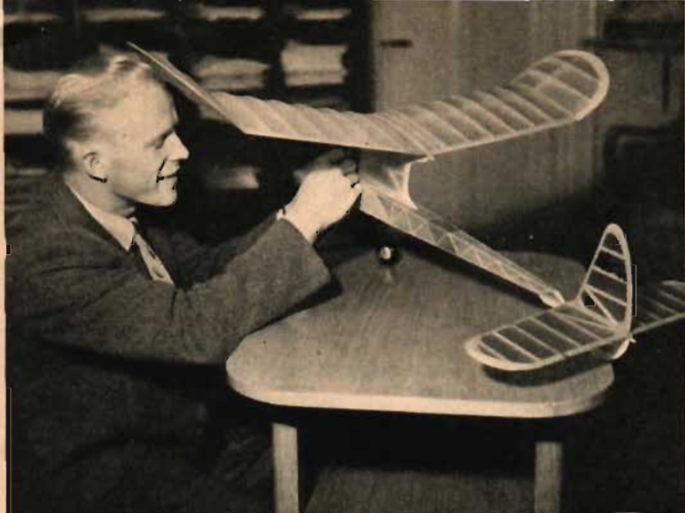
Tel. Skövde 1240.

#### Vem bar

#### "PRO MILLES" BOK

Den som i våras besökte FLYG:s redaktion och därvid passade på att låna en segelflygbok av »Pro Mille» ombedes återlämna den omedelbart. Boken behövs nämligen nu.





»Detta skall händ-  
 efter bli min musk-  
 sade Arne Widén se-  
 dan han ur överste  
 Kleens hand fått  
 motta FLYG:s pris-  
 motor. T. v. demon-  
 strerar han sin FLYG  
 -44 för fotografen  
 och t. h. monterar  
 han in motorn med  
 hjälp av sekr i Sol-  
 naeskadern, 19-åriga  
 Irma Gramer.



## TREAN ÄR LYCKOTAL för FLYG-44-segraren Arne Widén

Det var tydligen inte bara skicklighet som gav 27-åriga byggnadssnickaren Arne Widén segern i FLYG-44-tävlingen — turen spelade också in. Han säger åtminstone själv att siffran 3 varit hans lyckotal sedan han började skolan — och tävlingsnumret på hans modell var just 03 (nollan är stum).

Detta berättar Arne Widén när han kommer upp på FLYG:s redaktion för att ur huvudredaktörens hand ta emot tidskriftens vackra förstapris i tävlingen, en GP-Diesel.

— FLYG-44 är min första förbrän-

ningsmotormodell, berättar Widén. Jag började bygga modeller vid 15 års ålder och har sedan dess fått ihop omkring 80 modeller. Utom KSAK:s segelmodeller, skalmodeller och den här fina kärnan ritat jag alla plan själv. Min första tävling var FIB:s rikstävling 1937 men sedan har jag mest byggt och experimenterat. Nu i SM var jag med men det gick dåligt. Jag är mycket glad över att ha fått FLYG:s motor och nästa kärna av den här sorten blir nog en med U-kontroll, d. v. s. långa snören från rodren ut i ena vingen, så att man kan stå med dessa »tömmar» och styra modellen, som går runt, runt. Metoden är mycket uppskattad i USA. Och så ska jag förstås vara med om det blir flera duster i stil med FLYG-44-tävlingen.

Det kan tilläggas att Arne Widén är ledare för modellflygklubben Solnaeskadern samt att han snart även skall börja segelflyga. Sekreterare i Solnaeskadern är Widéns »ordinarie sällskapsdam», snart 19-åriga Irma Gramer, som bär KSAK:s modellflygmärke i brons. Detta har hon tagit med KSAK-modellen »Vargen», hennes första flygande modell, vid rikstävlingen inom Solnaeskadern. Fröken Gramer berättar att hon nu håller på med en av Widén konstruerad S-etta, »Alex», och med den skall hon tävla i Avestatävlingen den 24 sept. Arne håller strängt efter henne och kasserar allt som hon inte byggt i hans smak...

Andre pristagaren — Tore Haglund, är också värd en uppmuntran och därför har FLYG beslutat ge honom 50 kr. som andra pris för hans eleganta modell och dess fina flygning. Tore är 23 år och jobbar som ångpressare i sin fars kemiska tvätt i Hofors. För ett tiotal år sedan, då familjen



»Bra gjort», säger överste Kleen och överlämnar FLYG:s pris, GP-Dieseln.

bodde i Rättvik, började alla fyra (senior C. G. med fru och två grabbar) åka kring på tävlingar, där pojkarna deltog. Ja, även C. G. själv blev aktiv och tävlade som representant för Rättvik i FIB:s rikstävling medan sonen Tore samtidigt kämpade för Falun i samma kamp. En riktig modellflygarfamilj.

Nå, vad tycker FLYG-44-startaren, herr »Agaton», Björn Karlström själv, om tävlingen och modellerna?

— På förekommen anledning skulle jag vilja framhålla att det inte är lika lätt att bygga en förbränningsmotormodell som en vanlig, svarar han. Därför bör man inte bygga en F-modell som första verk utan först skaffa erfarenheter från »vanligt modellflyg». Annars blir det pannkaka och besvikelser.  
 P. M.



Giltigt från tävlingen. Protokollföreläsning »Sims», i vardagslag red:s sekr, ser efter hur en FLYG-44 (»Agatons») bör se ut.



## Resultat av modellbyggartävlingen

1. Per Zetterström, Stockholm
2. Lars Erik Örn, Stockholm
3. Vol. 46 Olsson, Ljungbyhed
4. Ove Holm, Brällunden, Stockholm
5. Sten Lorin, Enske
6. Tom Lundahl, Smålands Täby
7. Erik Rydström, Stockholm
8. Bo Hjelm, Stockholm
9. Sture Axelsson, Västerlång

*Pristagare bokatta i Stockholm uppmanas erhålla sina pris i vår affär. Övriga pristagare erhålla sina pris pr post.*

## HOBBYCIRKLARNA

### Uppsala

★ LÅT OSS FÅ LEVERERA EDRA ★

## Blommor

vid de olika högtidsdagarna

### SVENSSONS BLOMSTERHANDEL

Skolgatan 33      Telefon 25 19 - 9 52

Blommor förmedlas

### Med största omsorg

och noggrannhet expedieras Edra glasögon enl. recept. Fackkunskap och branschkännedom

**Chr. Rabénus Eftr. (A. Widman)**

### Optisk och Sjukvårdsaffär

Kungälgsgatan 7 · UPPSALA · Tel. 379

### Rybergs Måleriaffär

Firman etabl. 1883

Kungälgsgatan 41      Telefon 302 85

Utför allt vad till yrket hör

Verkstäder för billackering och möbelmålning - Snabb leverans - Vålgjort arbete

Humana priser

## "LÖWEN"

# TUR eller SKICKLIGHET vid SM?

Var det tur att Gunder Hägg sprang 1500 m på 3.43? Absolut inte! Visserligen har han haft tur så till vida att naturen begåvat honom med en härlig spänst men nog var det *skickligheten* som var den avgörande faktorn. Ja, nog är det skickligheten som avgör de flesta tävlingar. Modellflygtävlingar torde dock höra till undantagen. Det är synd att turen skall spela sådan stor roll vid detta slags tävlingar. Detta, att lyckan är en del bevägen, medan andra förföljs av oturen förtar alldeles tävlingslusten. T o m den som haft tur finner att det inte är roligt att tävla när han märker att han slagit sina medtävlare inte enbart genom skicklighet.

Det som gör modellflygtävlingarna så chansartade är uteslutande förekomsten av termik. Att en modell lyckas »fastna» i en termikblåsa medan en annan modell rent av hamnar i nedvindar — det är verkligen hasard. En modell kan exempelvis vara inom synhåll i 30 min och den andra modellen ramlar ned på 1½ min; under normala omständigheter kanske modellerna är jämgoda.

SM och landskampen på Skarpnäck kan med rätta räknas som den mest chansartade tävling som hållits i Sverige sedan maxtidsbestämmelserna kom till. Det var verkligen sorgligt att se hur våra modellflyggäster från Finland förföljdes av oturen. Ingen av deras modeller fick någon bra tid och ändå hade finnarna enligt egna påståenden idealiskt väder för sina modeller. Vid finnarnas misslyckanden i första perioden av landskampen såg man skadeglada leenden på de svenskes läppar men när det inte heller ville lyckas riktigt för finnarna i andra perioden — då försvann leendet och man kunde inte annat än förbanna finnarnas otur. Deras bästa tid i första perioden var omkring 50 sek men bästa svenska tid var ungefär 5 ggr bättre. Detta är väl ingen rättvisa — det är allom bekant att de finska modellerna har lägre sjunkhastighet än de svenska. Visserligen erhöill de svenska modellerna i regel drygt ett tiotal meter högre starthöjd än de finska men det visade sig att start-

höjden inte inverkad på »tuffflygningarna». Svenskarnas tur i landskampen låg däri att deras modeller inte hamnade i fallvindar men de hade *inte* sådan tur att deras modeller fick termik. Så svenskarnas resultat var absolut rättvisa.

I SM hade turen också en hel del att säga till om. Man såg alldeles perfekta starter, goda losskopplingar men ack, vilka flygningar *efter* kopplingen. Man såg många modeller som faktiskt ramlade rakt ned och förlorade 2/3 av starthöjden på ett fyrtiotal sek. När modellerna kom ned på ungefär 15–20 m höjd kunde de emellertid i de flesta fall återfå sin normala glidförmåga. En del flygare hade dock tur att få sina modeller i någon blåsa. Tävlingsens »urus primarius» Gunnar Nygren hamnade i en termikblåsa på ett synnerligen tursamt sätt. Efter en misslyckad koppling råkade hans modell i en fruktansvärd stall. Många medtävlare iakttog skadeglatt den nygrenska modellen och menade att åtminstone den var ur räkningen. Men Ödet ville tydligen bättre upp. När modellen kommit ned på 20 m höjd, fortfarande i en praktfull stall, greps den plötsligt liksom av en osynlig hand och drogs uppåt. Resultat 7 min.!!!

Två tuffflygningar som emellertid måste accepteras var Landegrens och Sven Anderssons flygningar i klass M 2 resp S 3. Den förstnämnde hade tävlingens absolut suveränaste motormodell. Den var suverän i allt — den startade mycket bra i en svag spiral och fick en härlig höjd tack vare kraxanordningen och glidet var som en modern segelmodells. Att hans modell i andra perioden fick termik får man inte räkna som tur utan som ett resultat av den goda höjden. Likadant var det med Sven Andersson. När han i andra perioden skulle starta sin vackra S 3:a fick han syn på ett par hökar, som låg och termikflög över den närbelägna skogen. Andersson var inte sen att bogsera sin modell mot hökarna. Och så, det lax! Modellen fångades av termiken och försvann in mot Stockholm. Händelsen är ett gott exempel på hur man utnyttjar termik genom skicklighet och inte genom tur.



## Boden

### A.-B. Bodens Bränsle- & Materialaffär

H. A. Lundström

Försäljer: Hyvlat och ohyvlat virke, även ångtorkat, listverk samt ved och koks. klyvspån, malen kutterspån och sågspån  
Infordra offert  
Telefoner: Kontoret 26 66, Bostaden 21 01.  
Sommarbostad: Mockträsk 1

Allt fotografiskt hos  
**Hansson Efr. Foto**  
(Sven Nilsson)  
Boden

### Malm & Söderblom

GULDSMEDSAFFÄR

B O D E N

Telefon 24 06

Förlovningsringar i Bollenguld  
Hedersgåvor — Sportpriser  
Gravyr och reparationer utföres under  
Fullständig garanti  
Egen tillverkning av lappsilver

### Hedenbrons Kafé

Rekommenderas vid utflykter och  
promenader

GOTT KAFFE — HEMBAKAT BRÖD

Telefon 23 57 — BODEN

Flygare besök

### Wallströms Café

KUNGSGATAN 49

Telefon 20 74

REKOMMENDERAS

### H. LINDEGRENS BAGERI

Lulevägen 36 - Tel. 11 85

B O D E N

REKOMMENDERAS

### ERIKSLUNDS-BAGERIET

V. LJUNG

Tel. 12 57 ERIKSLUND BODEN

Rekommenderar  
sina välkända tillverkningar



### Jubel-Kranich till Malmö

AB Flygplan i Norrköping kunde för kort tid sedan fira ett vackert jubileum. Det var när »Kippen» i närvaro av en del inbjudna — däribland Peter Riedel — kunde provflyga bolagets hundrade flygplan, en Kranich, som ses här ovan. Provflygningen gick lika bra som alla andra som ing. Kipp gjort med AB Flygplans segelplan och sedan var det bara att lasta karran på tåget, som skulle föra den till Malmö och köparen Aeroklubben i Skåne. Men dessförinnan fick »Kippen» efter landningen ta emot en blomkudd, ty det var ju ett jubileum även för honom. Bolaget har heder av evenemanget — inte lätt att bygga segelplan i Sverige!

### Finalmonteringen

Det var jobbigt — men nu är det klart vilka som skall belönas för sina insatser i finalmonteringen i FLYG nr 16. Detta måste ha varit en ovanligt intressant tävling ty mängden av deltagare var oerhörd.

De lyckliga vinnarna i **huvudtävlingen** var: 1) *Stig Nordlund*, Styrmansgatan 41, Stockholm (50 kr), 2) *Sture Folkesson*, Eklandagatan 52 C., Göteborg (25 kr), 3) *Arne Östblom*, Nyby, Box 821, Uppsala (10 kr), 4) *Stig Hedman*, Lillåsvägen 5, Tureberg (helsårspremi, på FLYG), 5) *Lenart Höglund*, Landsvägen 51, Sundbyberg, 6) *Gilbert Larsson*, Bergsgatan 12 B., Sundbyberg, 7) *Stig Persson*, Sunnanbyn, Holsåker, 8) *Bengt Dolff*, Vegagatan 44, Göteborg, 9) *Sven Ahlström*, Box 2173, Gävle 2, 10) *Lars Olausson*, Gamleby. (Nr 5—10 får FLYG för halvår).

Vinnarna i **öppna tävlingen**: 1) *Ivar Jansson*, Rindögatan 28, Stockholm (15 kr), 2) *Gunnar Fjellander*, Sölvesborg (10 kr), 3) *Thomas Formander*, Box 8, Läckeby (FLYG för helår), 4) *Göran Kockum*, Kungsgatan 12, Örebro, 5) *Holger Uppgårdh*, Mariehamn, Dalkarby, Finland, 6) *Harry Renstål*, Nyby, Box 832, Uppsala, 7) *Lars Linnér*, c/o Nilsson, Torshill, Eksjö, 8) *Hans-Ove von Rosen*, Hindby. (Nr 4—8 halvårspremi, på FLYG.)

Tack för god fight!

### Monteringen nr 5

Genom ett beklagligt missöde blev inte, som utlovades i FLYG nr 16, prislistan på femte etappen i monterings tävlingen införd i nr 17. Att det var en »Liberator» som monterades omtalades i nr 16, och vinnare blev *Karl Göran Lundqvist*, Scheelegatan 20, Stockholm (helsårspremi). 2:a blev *Leivart Nilsson*, Polhemsgatan 24, Karlskrona, och 3:a *Janne Ljungdahl*, Silverdalen (vardera en halvårspremi). Dessa har således sina pris att vänta.

### Olovs artikkelserie

Fortsättningen på »Segelflygets teknik» måste tyvärr på grund av utrymmesbrist stå över ytterligare. Men den som väntar ...

## Gävle

T I L L

### Gunnar Larssons

Cykelaffär och Reparatonsverkstad  
S. Kopparslagareg. 37 - Gävle - Tel. 8 25

går militärerna med sina cyklar  
för reparation, översyn och skötsel  
Nya cyklar, slangar, däck och delar

### Gör Edra FRÖINKÖP

hos den trädgårdsmästare, som  
för våra originalfröer, eller  
vänd Eder till våra affärer.

**J. E. OHLSENS ENKE A.-B.**  
**FRÖHANDEL**

Malmö

Stockholm

Gävle

## Göteborg



SÖDRA HAMNGAT. 29

## Halmstad

### Foto Zenta

Brogatan 7 HALMSTAD

gör bra amatörarbete o. Seriefoto.

## Härnösand

### MÖLLERS Efr.

(Otto W. Nordin)

Första klass Herr- & Damskrädderi  
Praktik London

Pressningar och reparationer  
utföres till facla priser

Storgatan 31 - Härnösand - Tel. 21 16

### ERNST EKLUND GUMMIVERKSTAD

Viktorlagatan 18 - Härnösand - Tel. 16 82

Vulkanisering med moderna maskiner  
Nya slitbanor  
Arbeten inom regummering i alla före-  
kommande dimensioner

### M. HÖIJER

Härnösand - Telefon 18 91

Köper och säljer

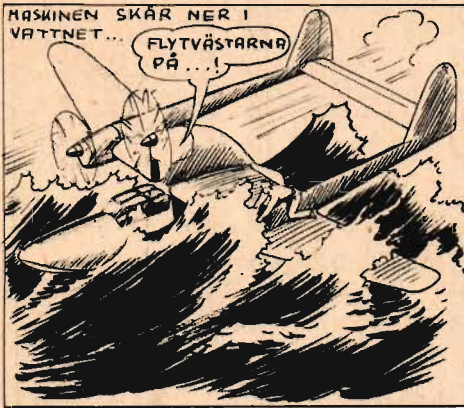
ALLT från Ångfartyg t. o. m. nubbs



# ÖRNUNGEN flyger jorden runt



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



MASKINEN SKÄR NER I VATTNET...  
FLYTVÄSTARNÄ PÅ...!



... OCH VINGEN BRYTS AV...  
SÅJA - NUÄR DET KLIPPT!



NÄGRA DAGAR SENARE

FYTUSAN VAD VI SKA LUKTA OM EN MÄNAD!



NORD STÄR PLOTSLIGT INTE UT LÄNGRE MED ATT SITTA SYSSLOLÖS OCH VÄNTA PÅ HJÄLP...  
HÄR NI NÄM GUMMIBÄT!

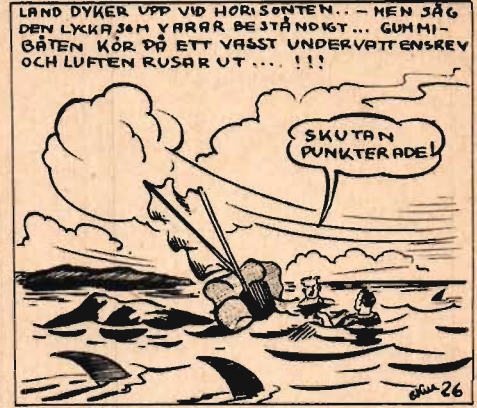
KLART - MEN NI TÄNKER VÄL INTE RÖ HEM



NOG HÄR JÄG SETT TOKAR MEN DOM HÄR TAR PRISET.



BESTÄMMELSENA FÖR JORDEN RUNT-FLYGNINGEN HÄR PÅ FRÄNSTÄLLNING REVIDERATS. FLYGNINGEN SKALL OMSLUTA JORDEN I TVÅ SKILDA CIRKELBÄN...  
VI SOM SNART FÖLLBORÄT ETT...!  
KIKÄ PÅ SÄÄ-STRÖMMINGEN



LAND DYKER UPP VID HORIZONTEN... - MEN JÄG DEN LYKKA SOM YÄRRÄR BESTÄNDIGT... GUMMIBÄTEN KÖR DÖ ETT VÄSST UNDERVATTENSREY OCH LUFTEN RUSÄR UT... !!!

SKUTÄN PUNKTERADE!

**FLYGSOLDAT 113 BOM**

AV 2+18 BJÄRRE.



STILIG ÖVNING DE HÄR! LÄT OSS NU SE PÄ HUR FALLSKÄRMSTRUPPERNA KLÄRÄR SIG!



TITTA! DÄR ÄR EN FALLSKÄRM SOM INTE UTVECKLAR SIG !!!

DE Ä BOM MAJOR, HAN HÄDE INGEN FALLSKÄRM ME SEJ.



INGEN FALLSKÄRM? ???

NÄ HAN TOG FEL OCH TOG PÄ SEJ EN RYGGSÄCK I STÄLLET.



STACKARS BOM! RING EFTER EN AMBULANS!



BEHÖVS INTE MAJOR! HAN KLÄRÄDE SIG PÄ "TUPP"!  
VÄ? PÄ "TUPP"?





## Härnösand

### NYA FINBAGERIET

K. J. NORLIN

Strandgatan 6      Telefon 2437  
HÄRNÖSAND

## Kalmar

### KALMAR LÄNS SLAKTERIER

försälja till lägsta dagspriser Charkuterivaror, Kött och Fläsk, Ost, Konserver och Delikatesser, Vilt m. m.

Aterförsäljare på de flesta platser.

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

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

### Allt för bilen

HOS

### RYDBERGS

Tel. 3 57, 16 34

KALMAR NYA BILVERKSTAD

### RÖRLEDNINGAR

alla slag

VÄRMEAKTIEBOLAGET

Oscar Nilsson & Son

Ronneby - Tel. 6 07

Kalmar - Tel. 10 70

Vlrserum - Tel. 41

## Linköping

### Martin Ängquist A/B

FÄRGERI- & KEMISK TVÄTT

Storgatan 34, Linköping

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

### Linköpings Biljardhall

Rekommenderas

Särskilt abonnemangsrum

Tel. 18 83 • Öppet dagl. kl. 13—23

Storgatan 18.

## Luleå

### Johan Olssons Eftr.

SKRÄDDERIAFFÄR

Storgatan 5

Telefon 20 72

1:a kl. CIVIL- & UNIFORMSSKRÄDDERI

Rekommenderas

### FLYGSTRIDER ÖVER...

Forts. fr. sid. 7.

tet och den friska morgonbrisen stryker bort den sista sömnmulan från ögonvrån.

På fältet får vi order. Ater till Vuosalmi för att sönderkrossa fiendens brohuvud, dit under natten förflyttats nytt artilleri, tanks och förråd, där nya löpgravar grävts och några nya pontonbroar uppenbarat sig. Uppgiften är välkänd. Vi har ju flugit från vår bas dit alldeles som längs en trafikled och skarpt iakttagit den verkan våra bomber åstadkommit på ömse stränderna om Vuoksen.

Ett efter ett starta planen. På bestämd höjd samlas vi och flyga till vårt mål. Piloten ger noga akt på motorenerna, spanaren sysslar vid sina apparater och telegrafisten provar förbindelserna, allt är klart. Bekanta vyer breda ut sig under oss. Vi stiga allt högre och högre. Föraren meddelar allt emellanåt höjden och säger slutligen till om att öppna syrekranarna. Vederkvickande strömmar syret jämnt från »Nappflaskan» till syrgasmasken och vidare i lungorna.

Målet ligger strax framför oss. Här och där synes på vår egen sida skogsbränder, som antänts av fienden. Våra jaktplan, som skydda angreppet, kretsas i omedelbar närhet, färdiga att gå lös på eventuella fiendejagare. Föraren och spanaren försäkra sig om, att målet är det rätta.

Vårt mål synes nu tydligt snett framåt under oss. »Nu låter jag henne gå», meddelar piloten lugnt, han har långt över hundra liknande flygturer bakom sig. Planet övergår lätt till störtflykt. Farten blir allt våldsammare, motorerna tjuta, nerverna spänns. Plötsligt skympar förbi vårt plan en fiendejagare — den försvinner åter. Samtidigt söker sig några andra jagare på oss bakifrån, men få av sitt eget luftartilleri en påminnelse om alltings förgänglighet. Vi susa med allt vildare fart mot målet. Blodet brusar i huvudet, den stora höjddifferensen sticker i öronen, men då man några gånger har kippat efter andan, hör man motordänet åter lika starkt som tidigare. Målet närmar sig allt mera... Nu! Genom ett lätt tryck på knappen befrias planet från den tunga bomblasten. Med en lättnadens suck hoppar planet till litet och fortsätter sin störtflykt ännu en bit. Piloten rättar lätt ut planet, varvid centrifugalkraften gör sig kraftigt kännbar.

Långsamt kretsande följa vi bombernas fall. Som allt mindre och mindre punkter försvinna de i djupet. Nu yr första eld- och rökpelaren upp. Med jämna mellanrum syns även andra pelare, av vilka särskilt den av 1000 kg:s bomben förorsakade skiljer sig från andra.

Ett efter ett störta planen mot sitt mål. Luftstridens helvete rasar under och omkring oss med full styrka. Tunga bomber söndersmula fiendemålet, luftvärnet vråker ut sin glöd mot himlen, olikfärgade pärlband slungas mot våra plan, jagarna försöka anfalla bombplanen och våra egna jagare överfalla djärvt fienden. Naturligtvis höra vi ej detta stridsbuller, men vi känna till dess ljud sedan gammalt.

Anfallet fortgår. Nya formationer anlända till målet, och allt flera noggrant avfytrade bombserier falla ner. Småningom täcker en tjock rök hela stället. Här och där synes ännu explosioner och eldsvådor, men vi vända åter.

Vi nära oss vår flygbas. Planet sänka sig på fältet och nöjda krypa männen ur.

## Luleå

### Tvättinrättningen

Maja Persson

Varvsgatan 22, LULEÅ — Tel. 1495

HOTELLTVÄTT - RESTAURANGTVÄTT  
HERRTVÄTT

### NYA

### CHARKUTERIAFFÄREN

Stationsgatan 30

Telefon 26 45

FÄRSKVAROR och SPECERIER

Rekommenderas

### Sjögrens Conditori

Storgatan 48 - Telefon 24 82

Då Ni önskar en god TÄRTA

beställ den hos oss

Tårtförmedling över hela landet

SERVERING

### FÖNSTERGLAS

Ofol. Spegelglas. Maskinglas. Råglas. Trädglas. Opaxitglas. Fönsterkitt m. m. Införda offert!

### Ahlstrands Glasmästeri

Tullgatan 19

LULEÅ

Tel. 20 86

## Norrköping

### Strand Hotell

Drottninggatan 2 - Hamngatan 4

NORRKÖPING - Tel. 260 24, växel 240 79

Servering av kaffe, the, smörgåsar m. m.

MODERNT - CENTRALT - NY REGIM

Vördsamt I. LJUNG

### G.A.ANDERSSONS

MEK. VERKSTAD

Hantverkaregatan 7 - Norrköping

Telefon 239 43

Tillverkare av höj-, sänk- och vridbara

kontors- och fabriksstolen »STARK»

i fyra modeller

### NORRKÖPINGS RÖRLEDNINGSAFFÄR

E. HARRY NILSSON

Prästgatan 11 - Tel. 236 95 - Norrköping

Bostadstel. 216 45

Reparationer och nyanläggningar utföras snabbt och omsorgsfullt till humana priser

### BOLINS ELEKTRISKA INSTALLATIONSBYRÅ

Hospitalg 30. (Nya Torget) Norrköping

Telefon 238 41, 238 73

Utför Nyanläggningar och Reparationer av alla slag

Neonanläggningar

Kylanläggningar



## Norrköping

**FLYGARENS** tvättbekymmer löses enkelt om han **RINGER 24151**

### Kneippbadens Ångtvätt

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

## NORRKÖPINGS CYKELMAGASIN

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

## OSVALD SVENSSON

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

### Har Ni onda fötter

så gör ett besök hos oss. Även kylskador behandlas  
Kvartslampa Beställ tid  
**SYSTER TORAS FOTKLINIK**  
Innehavare: SARA ÅBERG  
Hospitalg. 17. Tel. 262 62. Affärstid 9-6.

## Frisör och Tobaksaffären

FYRBYLUND - Tel. 112 79  
Frisørsalongen, Flinspångsvägen 76  
Tobaksaffären, Grenadjärv. 4 - Tel. 239 96  
Rekommenderas  
Vördsamt  
Bertil Sandin

## Sollefteå

# Skocity

Telefon 75 SOLLEFTEÅ Telefon 75  
Lämpligaste inköpskilla av  
**SKODON, GALOSCHER**  
m. m.  
Gods varor Låga priser

## Sundsvall

## Kaffeaffären IDO

NYBROGATAN 8  
Telefon 49 88  
SUNDSVALL

Rekommenderas!

## SVERIGE ÄR ETT ...

Forts. fr. sid. 17.

garna blir litet förseningar på alla håll innan personalen blir fullt trimmad, säger han. I dag har vi också haft en envis motvind, som sveper ner från nordväst och den plus andra atmosfäriska förhållanden har gjort att vi hållit oss på höjder omkring 2 000 m. Annars är höjden 3 000 m den som är mest ekonomisk och ger bästa farten för flygplan av typen DC 3.

— Den norra delen av linjen kommer nu att flygas till den 15 oktober, anförtror han oss. Sedan måste man lägga ner den till den 15 febr. beroende på att det inte finns några belysningsanordningar på Skeppsholmenfältet. Men man kan vänta att dessa blir klara redan till nästa vinter. Den södra delen av linjen kommer att gå året om.

Självt har kapten Duvander mest flugit på England under kriget och så snart den linjen åter öppnas — den ligger som bekant nere just nu — startar han på den.

På sin uniformsrock bär Duvander Vasordens gröna band som ett utmärkelsetecken för sina Englandsflygningar under kriget.

**Kl. 15.00** Nu närmar vi oss Luleå med stormsteg. Klockan fem minuter över halvtre pekade Falkens vänstra vingpets på Skellefteå samtidigt som den högra pekade på Römskärs guldvaskeanläggning vid Bottenhavet. Röken virvlade tjock och mäktig ur anläggningens stora fabrikspipa. Vi har styrt ut över kustbandet och det är en oerhört läcker färgkontrast mellan högeringens orange och havets blågröna dis.

LULEÅ — man känner väl igen staden, som i likhet med Stockholm ligger utspridd längs vattendragets — Luleälvens — stränder. Vi gör en vid lov på låg höjd över staden, stryker längs Kallaxhedens flygfält, där F 21 har sin hemvist, vänder och går ner och landar på fältet precis klockan 15.03, exakt 4 timmar efter starten i Stockholm. Det har varit en underbar färd. Med tåg skulle den ha tagit ca 19 timmar i anspråk.

På fältet möter oss överste Gösta von Porat, som redan tidigare i vintras i en intervju för FLYG förklarade sig med nöje hälsa Norrlandslinjen välkommen och hans »välkomna» idag bär syn för sägen.

Så skingras vi, några av de första passagerarna på norrlandslinjen, med ett hjärtligt tack för gott resällskap till olika destinationsorter i Norrland, möjligheternas land, som nu kommit oss sörlänningar närmare tack vare ABA.

### ”Ett fynd även för den störste charmör”

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

NORRKÖPINGS BOKBAR - Avd. F  
Lilla Torget 3 - Norrköping

## Sundsvall

Flygare! **RADIO**

Vid behov av  
vänd Eder till oss

Radioapparater högsta klass —  
Fullständig service

## NORRLANDS RADIO

Storgatan 9 SUNDSVALL Tel. 53 80

## S. VESTPHAL

KONDITIONER & FINBAGERI

Långgatan 38 SUNDSVALL Tel. 19 13

Kaffebröd, Småbröd och Konditorivaror  
av bästa kvalitet

## Måleriarbeten

UTFÖRES INFÖRDA OFFERT  
Telefon 28 06

Målarmästare

**ARILD ANDERSSON**

Alltid välkommen till

## Centralhotellet

SUNDSVALL Tel. Namnanrop

*Sportsupéer* Fullst. rättigheter  
God Mat  
Facila priser

## Söderhamn

EFTERFRÅGA ALLTID

Rydéns

”Bästa Bröd”

Brödet med den verkliga rågsmaken.

EDERTHEM

blir trevligast o. gedignast med möbler fr.

## ANTON JOHANSSONS

MÖBELSNICKERI • Söderhamn

Möbelaffär Norralagatan 12 - Tel. 23 29

Vackra, moderna enrumsmöbler på lager

OBS! Egen tillverkning

## K. Perssons

UR- & OPTISKA AFFÄR

Köpmangatan 5 - Telefon 21 74

Rekommenderas



# LÖSNING TILL FLYGPLANIDENTIFIERING NR 2

1



**MOSQUITO:** Tvåmotorigt. Enkelt, sockertoppsformigt stjärtsidplan. Hängande motorer, som skjuta långt fram till i höjd med nosen. Jfr Beau-  
fighter, Me 210.

2



**HE 111.** Tvåmotorigt. Enkelt stjärtsidplan. Vingens bakkant urupen invid flygkroppen. Elliptiskt stjärthöjdplan. Jfr Ju 88, Blenheim.

3



**S 17 S:** Njöllygplan med breda smanschetter på flottörstötorna. Hjälpe-  
fenor på stabilisatorn. Jfr Arado 196,  
Northrop N-3 PB.

4



**ME 210:** Tvåmotorigt. Enkelt stort stjärtsidplan. Hög och framåt snett avfasad nos med glastäckt huv. Flygkroppen vid stjärten mycket smal. Jfr  
Hs 129.

5



**HURRICANE:** Lågvingat. Brett, avrundat stjärtsidplan. Kylare på flygkroppens undersida framför vingens bakkant samt luftintag på nosens undersida. Nosens översida mjukt framsluttande. Avgasrör på motorns sidor. Jfr Spitfire.

6



**MIG-3:** Lågvingat. Låg, spetsig nos. Infälld huv, placerad långt bak. Antennmast framför huden. Triangulärt avrundat stjärtsidplan. Utfylld övergång mellan vinge och flygkropp. Jfr  
Me 109 G, Lagg 3, Spitfire.

7



**B 3:** Tvåmotorigt. Dubbla stjärtsidplan. Spaltvinge vid vingens bakkant. Rektangulärt stjärthöjdplan. Långt framskjutande nos. Jfr B 18, Do 217, Hudson.

8



**SB-2:** Tvåmotorigt. Medelvingat. Karakteristisk stjärt med enkelt brett stjärtsidplan och pillformig stabilisator. Avrundad övergång mellan vinge och flygkropp. Jfr Ju 88, Blenheim.

9



**B 18:** Tvåmotorigt. Dubbla fyrkantiga stjärtsidplan. Smal flygkropp. Avsmalnande vingar. Stor upphyggd glasnos. Motorgondolspetsarna framträda. Jfr  
DO 215.

## Vinnarna i första etappen

FLYG:s identifieringstävlingar tycks från första stunden ha blivit en succé. Den första tävlingsetappen avslutades som bekant den 6 sept och vid dragningen visade det sig att förstapriset på 25:— kr vanns av fänrik *L. Bruu*, F 12, Kalmar. Andrapriset gick till fänrik *C. A. Reimer*, Värnhemsgat. 12, Malmö, som således får 10:— kr, och tredjepriset — en helårspremieration på FLYG — gick till löjtnant *E. Jonsberg*, Fältpost 80152, Lösningarna till första etappen var införda i FLYG nr 18.

## FLYGPLANIDENTIFIERING 3

### TÄVLINGSKUPONG.

DE NIO FLYGPLANEN ÄRO: 5. ....

1. .... 6. ....

2. .... 7. ....

3. .... 8. ....

4. .... 9. ....

NAMN: .....

ADRESS: .....





## *Olika propellrar för olika uppgifter*

För att rationellt kunna utnyttja ett flygplan under olika uppgifter fordras att propellern är anpassad med hänsyn till flyguppgiftens art.

SAA, Skandinaviska Aero A/B, som har stor erfarenhet av flygningar i försvarets tjänst, konstruerar och tillverkar flygplansdelar. Bland dessa kan nämnas träpropellrar för alla förekommande behov till mindre civilflygplan, hjul, skidor etc.



**SKANDINAVISKA AERO AB**