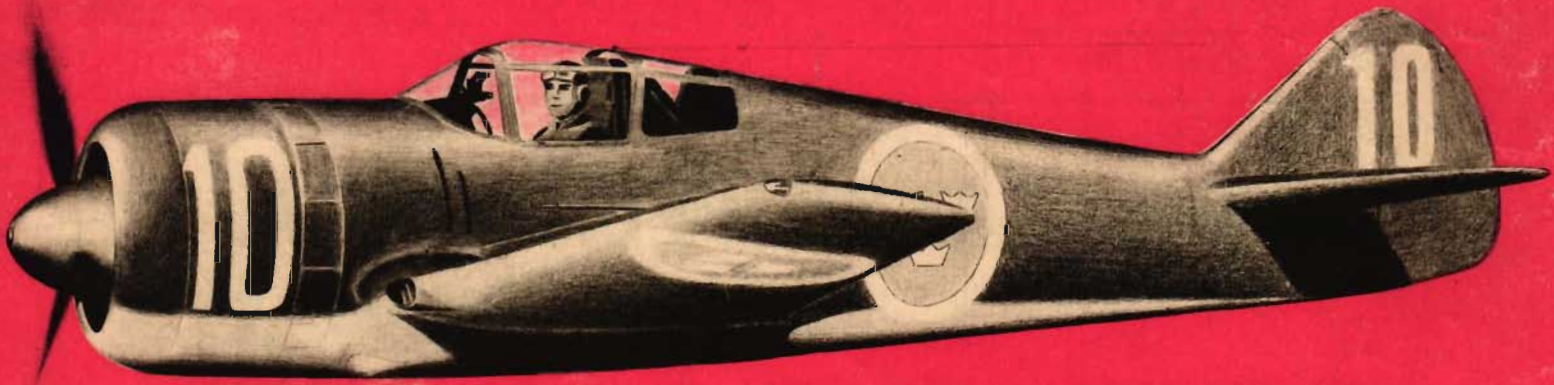
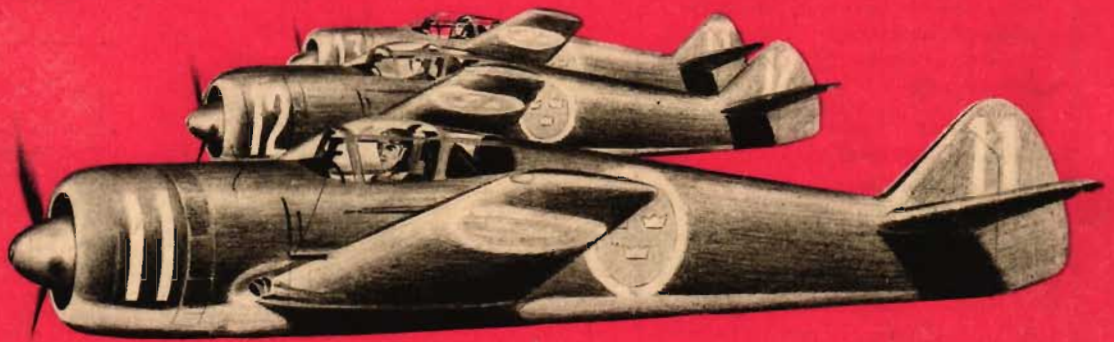




Flyg



Nr 20
1944

FLYGVAPENNUMMER

45

Läs: VAD FLYGET KAN

öre

sid. 5.



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. MILLGÅRD
 Redaktionssekreterare: A. WALLIN

ANNONSAVDDELNING:

Chef: A. HULTIN - Tel. 32 08 11

EXPEDITION:

Förlagsaktiebolaget FLYGNING
 Sveavägen 53 - Stockholm

Postgirokonton: 1111.

Prenumerationspris:

Helår Kr. 9:75 - Halvår Kr. 5:—

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

Ahlén & Åkerlunds Fotogravyranstalt
 Stockholm 1944

VIKTIGARE FLYGFÖRBINDELSER
 från den 17 sept. 1944 tills vidare

Fr. Berlin	12.00 t.	Köpenhamn	13.30V
> > *		> > *	V
> > *	12.00	> Malmö	13.00V
> > *		> Oslo*	V
> 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*	V
> >	10.00	> >	11.30V
> >	13.45	> Malmö	13.00V
> > *		> Oslo*	V
> 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*	V
> >	7.00	> Stockholm	10.10D
> >	7.00	> Sundsvall/ Härnösand	12.05D
> Milano*		> Stockholm*	V
> Oslo*		> Berlin*	V
> > *		> Köpenhamn*	V
> 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*	V
> >	10.30	> Sundsvall/ Härnösand	12.05D
> >		> Wien*	V
> >	11.00	> 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
> >	17.00	> Stockholm*	V
> Wien*		> Stockholm	9.40D
> Åbo**	12.55	> Helsingfors**	14.30D
> Åbo**	8.30	> Stockholm	9.40D

OMSLAGSBILDEN



Våra svenskkonstruerade och svenskbyggda J 22:or fick vid årets stora krigsövning sitt verkliga elddop. De och deras besättningar, som tillhörde E 3, vilket är uttytt »Tredje flygeskadern», gjorde en uppmärksammad insats i luftkriget genom planens snabbhet och användbarhet. Vid den stora paraden över Stockholm hade man tillfälle att jämföra hastigheten med andra svenska flygplans. En av FLYG:s tecknare, Georg Svenson, inspirerades av deras granna uppträdande och inspirationen gav upphov till den snärtiga teckningen på omslaget.

Tiderna äro angivna i å resp. orter gällande tider.

V = Trafik vardagar.

D = Trafik dagligen.

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

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

SVENSKA SKIFFEROLJE A.-B.

ÖREBRO

TELEFON: VÄXEL 19195

LEVERERAR FÖRUTOM OLJA OCH BENSIN:

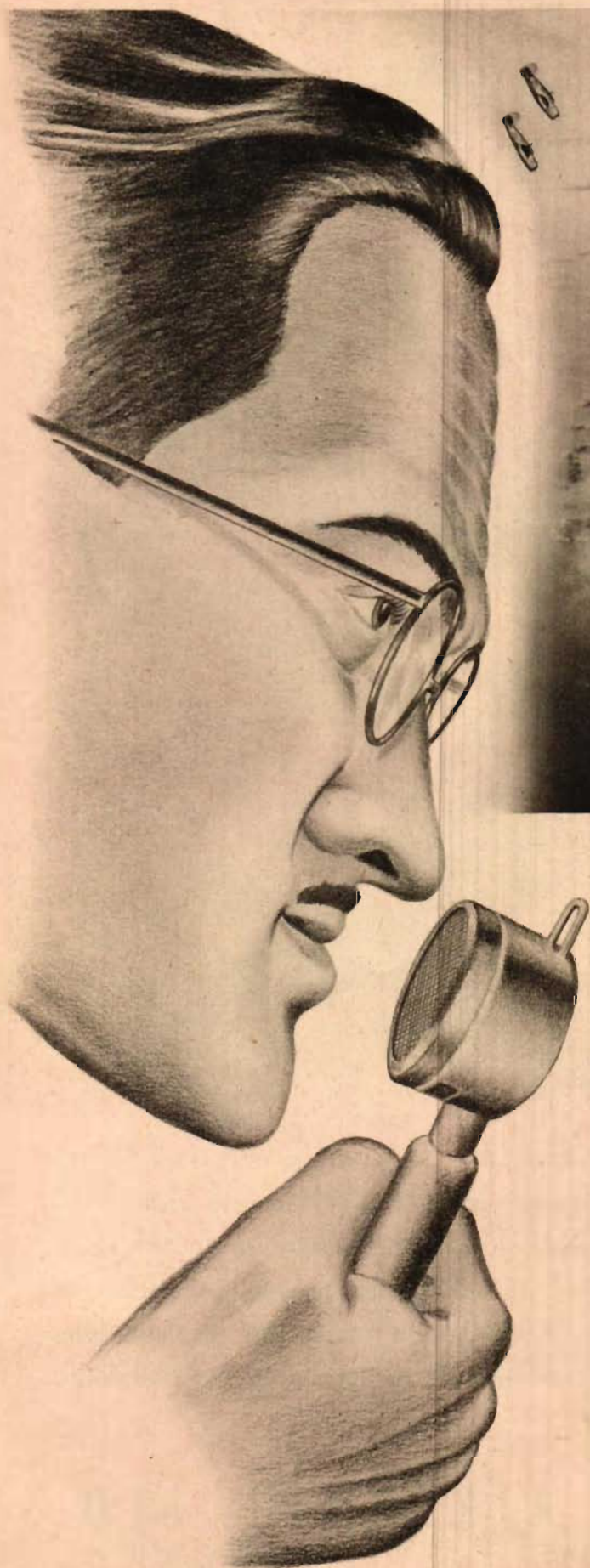
AMMONIUMSULFAT gödningsmedel

ORSTEN . . . Krosstorlek 20—50 mm lämplig för betonggjutning och vägfyllnad

SKIFFERASFALT för pappfabrikation, asfaltisoleringar, färgindustri etc.

SKIFFERASKA för trossbottenfyllnad, plattillverkning m. m.

SVAVEL för cellulosa-, gummi- o. elektrokemisk industri



Med radioreporter på FLYGVAPENÖVNING

Tack vare taxifygets medverkan kunde radiolyssnarna måndagen den 18 september få en direktskildring via stålband från höstens stora flygvapenövning.

Från ett av Björkvallsflygs flygplan skildrades "strider-na" på ort och ställe mitt ibland ilsket anfallande störtbombare av Radiotjänsts flygande reporter, Manne Berggren.

När bensinrestriktionerna lättar kommer taxifyget att spela en stor roll som radions och pressens tjänare.

Björkvallsflyg

Miles Magister



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

Miles AIRCRAFT LTD.
READING · ENGLAND



Elyg

NORDENS STÖRSTA FLYGTIDNING

FLYGVAPNET I RIKSFÖRSVARET

Ett föredrag för flygvapnets officerare den 18/9 1944

Tidningen »Folk och Försvar» har i sitt nummer 18, utkommet medan de allierades flyg som bäst höll på att driva tyskarna ut ur Frankrike, en artikel med rubriken »Vad flyget *inte* kan». I den uppräknas en hel del saker, som nog är ostridligt riktiga. Artikeln, som har amerikanskt ursprung¹⁾, har väl samma uppgift som slaven på triumfatorns vagn, nämligen att viska: kom ihåg att du är dödlig. Den uppgiften är kanske behövlig i Amerika, men absolut inte i Sverige, där flygvapnet varken hos allmänheten eller hos statsmakterna hittills firat några triumfer. Jag för min del tror att det är viktigare just nu att upplysa svenska folket om vad flyget *kan* än vad det *inte* kan. Krigets lärdomar glöms fort och flygvapnet är något som är mycket lättare att rusta ned, när freden kommer, än de andra försvarsgrenarna i stället för att, som krigserfarenheterna borde kräva, fortsätta utvecklingen.

Att studera krigets lärdomar bör inte vara något självändamål. Av luftkrigshändelserna i det andra världskriget måste vi lära oss både hur vi själva skall använda flygvapnet och hur andra kan komma att använda sitt flygvapen mot oss. Vi måste alltså studera också sådana uppgifter som inte kan tilldelas vårt lilla flygvapen, men som vi i stället måste vara beredda att försvara oss emot.

Man bör då lämpligen studera vad flygvapnet i detta andra världskrig utträttat först i kriget till lands, sedan i kriget till sjöss och slutligen i hemortskriget.

När perserkonungen Darius mötte spartanerna vid Termopylepasset, försökte han skrämja dem till kapitulation genom att omtala, att persernas pilar skulle förmöka solen. Konung Leonidas svarade, att han då med glädje skulle strida i skuggan. I det nu pågående kriget har det i stället varit flygplanen, som ibland förmörkat himlen över de försvarande arméerna med motsvarande resultat, nämligen nederlag för den som måst strida i skuggan, trots utomordentlig taperhet och dödsförakt. Det var tack vare det snabbt uppnådda herraväldet i luften som tyskarna kunde till fullo utnyttja sina motoriserade och pansrade arméer och slå världen med häpnad över sina snabba segrar i Polen 1939, Holland, Belgien, Frankrike 1940, Jugoslavien, Grekland och Ryssland 1941. Sak samma var det för japanerna i Fjärran Östern 1941/1942.

Den stora invasionen i Frankrike 1944 hade enligt brittiske flygchefens ord varit en omöjlighet, om icke flygvapnets anfäll på kommunikationerna hindrat tyskarna att kasta fram tillräckligt med reserver i tid. Den följande stora reträtten, uppgivandet av Frankrike och förlusten av 100 000-tals stridsdugliga soldater med utrustning var ett resultat av bombattor över försvarsställningarna, åtföljda av intensiv förföljning och fordonsjakt längs vägar och förbindelselederna bakom de återstående trupperna. Luftlandsättningarna fick stor taktisk betydelse — ett nytt medel att uppnå »vertikal omfattning». Allt detta intygas av

¹⁾ Den nämnda halvofficiella och halv militära tidningen uppgav en flygexpert som författare till »Vad flyget *inte* kan». I själva verket var det en tidningsman med politiska översikter till specialitet.



likväl övermakten i luften fällt utslaget. Våra lantstridskrafter kan i regel räkna med att uppta försvar med stöd av gynnsam terräng. Men att bygga på detta enbart går inte i längden, om tillförsellinjerna är ständigt förmörkade av fiendens flygplan. För vår armé borde slutsatsen härav vara att med alla medel eftersträva ett starkt, ja ett starkare svenskt flygvapen, det enda verksamma motmedlet mot fiendens flyg. För vårt flygvapen bör slutsatsen vara att vi måste kunna ge våra marktrupper jakt-skydd, och vi måste kunna genom anfall på trupper och förbindelser utjämna underlägsenhet på marken.

I fråga om sjökriget kan man numera lugnt upphöra med de gamla hetsiga diskussionerna om flygvapnets verkningsförmåga mot örlogsfartyg. Till och med de modernaste slagskepp ha fallit offer för flygvapnet. Ubåtskriget avgjordes sedan de allierades flyg fått tillräckligt med lämpliga flygplan och flytande baser. I Stilla havet är det båda sidornas fartygsburna flyg som är huvudvapnet i kampen mellan flottorna. Sedan amerikana nått överlägsenhet i dessa flygstyrkor har japanerna drivits undan från den ena öbasen efter den andra, trots att deras starka flotta ännu aldrig tillfogats något större nederlag. Andra örlogsfloetter har i många fall tvungits till överksamhet och icke kunnat lösa sina viktigaste uppgifter. Man frågar sig vad de franska, italienska, tyska och ryska örlogsfloetternas huvudkrafter utträttat i detta krig; om överksamheten beror på flyghotet eller på oföretagsamhet kan diskuteras.

Skälet till att de stora överskeppningsoperationerna i detta krig — mot Norge 1940, i Medelhavet 1943—44 och Stilla havet 1942—1944 — blivit så framgångsrika var inte blott att den försvarande flottan saknades eller hölls undan från sin viktigaste uppgift utan också att det saknades försvarsflyg, som i tid kunde ingripa mot transportflottorna. I de fall där invasionsförsök över havet misslyckats är det flygvapnet som slagit tillbaka transportflottorna, nämligen i Stilla havet ett par gånger. Dit bör också räknas den uteblivna invasionen mot England hösten 1940, krigets första stora vändpunkt.

Krigserfarenheten synes vara att försvaret bör upptagas i ett tidigt skede utanför kusten för att försvarsmedlen skall hinna verka flera gånger. Den som väl bitit sig fast på kusten har varit svår att driva bort. Skall vårt flygvapen tilldelas något större ansvar för det försvaret — och mycket talar för den saken — då bör det vara starkt och så offensivt sammansatt att det verkligen utgör en maktfaktor till sjöss. En nödvändig utveckling av jaktflyget bör därför inte ske på bombflygets bekostnad.

(Forts. på sid. 22.)



ÖB:s INTRYCK:

STÄRKT SJÄLVFÖRTROENDE

Vid den stora genomgången efter krigsövningen 1944 yttrade överbefälhavaren, general Helge Jung, följande under rubriken »Några allmänna synpunkter»:

Jag kan först med tillfredsställelse konstatera att den nu avslutade krigsövningen mellan huvuddelen av flygvapnet och flottan samt delar av armén kunnat plan enligt genomföras och att den har gett oss rika erfarenheter. Säkerligen har den också stärkt vårt självförtroende, vilket icke minst är av betydelse i dessa dagar.

Manövern avsåg ju främst att ge flygvapnet möjligheter att under tillräcklig tid öva dess huvuddel under så växlande förhållanden som möjligt.

Ett av de huvudsakliga övningsändamålen var att pröva den nya jaktorganisationen, som möjliggjorts genom jakteskaderns tillkomst samt genom att flygvapnet fått tillgång till nya tekniska hjälpmedel, som förut saknats. Jag ger mitt erkännande åt att denna organisation kunnat fungera så väl som den gjort under övningen, fastän vi fått röra oss med helt ny materiel och med för de nya uppgifterna förut otrimmad personal.

Ett annat av övningsändamålen för flygvapnet var att ge bombförbanden tillfälle att uppträda mot mål liknande dem som kan förekomma i krig. De anordnade målen har väl återgett detaljer som är sannolika för oss. Jag vill understryka det stora värdet av att, som här skett, utföra övningar mot sådana mål med stridsbomber och skarp ammunition. Jag anser det synnerligen viktigt att både den flygande personalen och markpersonalen får vana att handskas just med den materiel som de skall handha i krig — man kommer aldrig fram till samma resultat om man bara håller på med övningsbomber eller markerade anfall. En annan fördel med omfattande övningar med skarp ammunition är att man då har möjlighet att upptäcka tekniska fel, vilka aldrig helt kan undvikas men vilka på detta sätt som regel i tid kan avhjälpas.

Under övningarna har särskilt för bomb- och spaningsförbanden i ganska stort utsträckning förekommit flygningar över hav. Detta har medgett övning i navigering och angöring av kust, allt förhållanden av betydelse i vissa krigslägen.

Sist men ingalunda minst har bland övningsändamålen varit att öva samverkan mellan flygvapnet och de andra försvarsgrenarna. Vid de moment som avsåg samverkan mellan bombförband och kustflottan, framkom återigen det kända förhållandet hur svår det är att till tid och rum direkt åstadkomma samverkan mellan stridskrafter som har så olika hastighet och med vad flygstridskrafterna angår, så begränsad aktionsid. Här för gällande bestämmelser kommer att underkastas en noggrann omprövning.

Även de moment som avsåg samverkan mellan flygförband och förband ur armén belyser svårigheterna att få avlägset baserade flygförband att ingripa vid rätt tidpunkt mot taktiska mål i markstriden. Jag inser fullt väl de svårigheter som härvid föreligger. Då ett sådant insättande måste bli en av flygvapnets uppgifter i krig är det emellertid av vikt att tillvägagångssättet blir grundligt inövat.

Användningen av tunga bombförband såsom transportorgan för marktrupper kan vara av utomordentlig betydelse för insättande i tid av landstridskrafter. Tyvärr är våra fåtaliga bombförband alltför otillräckliga för att detta tillvägagångssätt skall kunna bli vanligt. En sådan transport förutsätter, om den inte undantagsvis kan utföras i mörker, att man vid tillfället i fråga har överlägsenhet i luften. I detta avseende gav övningen en felaktig bild, flårigenom att de eskorterande jaktförbanden hade fingerats. Hur det går om jakt helt saknas framgick under övningen med all önskvärd tydlighet: i så fall hade transportförbandet säkerligen blivit helt upprivet och förintat av de anfallande jaktförbanden.

Mitt bestående slutintryck av denna övning för flygvapnets vidkommande var att den ådagalagt den flygande personalens

förmåga att i stort sett väl handha sina flygplan under stridsutövning i luften. Att förbanden kunnat hållas fulltaliga under övningen utgör ett bevis även på markpersonalens skicklighet.

Haverier har icke förekommit under dessa övningar, ett förhållande som vi alla har anledning att med största tillfredsställelse konstatera.

Manövern bör ha gett ett gott utbyte även för deltagarna ur armén och marinen. Arméstridskrafterna ställdes inför hastigt växlande lägen, vilka krävde snabba beslut samt stor rörlighet och uthållighet av trupperna. Betydande prestationer genomfördes. Av särskilt intresse var de erfarenheter man erhöll rörande lufttransport av trupper och av dessas uppträdande i samband därmed. Delar av luftvärnet och luftbevakningen, som deltagit i övningarna, har i stort framgångsrikt fullgjort sin viktiga tjänst. Detsamma gäller om ett batteri ur kustartilleriet.

Betydande sjöstridskrafter bereddes övning i samverkan med flygstridskrafter såväl vid anfall mot som vid försvar av kust. Tillfälle erbjöds bl a att belysa en försvarande flottas möjligheter att genom maskering hålla sig dold för flyganfall och därmed bibehålla operationsfrihet. Under landstigningsoperationerna skulle örlogsfartygen under utnyttjande av dimbankar och mineringar sannolikt ha kunnat vålla den anfallande avsevärt avbräck. En förutsättning som f n icke är säkerställd är dock att tillräckligt jaktskydd står till förfogande.

Till slut vill jag framföra mitt uppriktiga tack till er alla — i övningsledningen och i förbanden — som genom edra insatser bidragit till de goda resultaten. Denna gång riktar jag detta tack främst till flygvapnets representanter, vilka burit den största tungan under dessa dagar.

Vad jag under denna övning sett, särskilt av flygvapnet, fyller mig med en viss förtrostan. Förutsättningen härför är emellertid att vi även i framtiden förblir ett försvarsvilligt folk med en vältrimmad och omedelbart insatsberedd krigsmakt.



JAKTESKADERNS ELDDOP

En division J 22 i slutna formering på väg mot de till stridsövningen rapporterade flentliga bombförbanden.

Tredje flygeskadern har debuterat i större sammanhang. Vad säger detta egentligen den stora allmänheten? Ja, kanske ingenting. Kanske meddelandet bara utlyser en motfråga: Har vi verkligen bara tre flygeskadern i Sverige? Vad skall man egentligen svara på sådant?

Man kanske börjar att tala om att tredje eskadern är detsamma som jakteskadern — E 3 på kortfattat militärt språk — och att fyra av våra hittillsvarande fem jaktflottiljer hör dit. Den här gången bestod E 3 av F 8, Barkarby, F 9, Säve, F 13, Norrköping, samt F 16, Uppsala, alla baserade i östra Sverige. Då lyssnar nog ganska många men de flesta av dessa säger helt säkert: Är nu fem jaktflottiljer något att skryta med? På det svarar man naturligtvis, — förlåt snälla herrn, även den sjätte jaktflottiljen är beslutad och kommer i Söderhamn och dessutom har riksdagen uppdragit åt regeringen att fastställa när den sjunde jaktflottiljen skall börja sättas upp.

För att inte helt sälja sin själ på oförståndets altare tillägger man: Men vem har egentligen skrutit över att vi får sex, kanske sju jaktflottiljer? Man kan tala om att man är glad över att det möjligen kan bli sju men man har inte tid att dra fram alla av krigserfarenheterna och inte minst den senaste stora krigsövningen 1944 i Sverige understödda övertygelsen att de svenska jaktflottiljerna borde vara inte bara sju utan många många flera.

Krigsövningen 1944 visade alltså — det dokumenteras också av överbefälhavaren själv på sidan 6 — att vår svenska jakt inte räcker till även om den som nu var

Av
GUNNAR KNUTSSON

fallet koncentreras till det östsvenska avsnittet. Ja, t o m endast en del av detta. Detta är intet försök att predika uppgivelse och »vad tjänar det egentligen till». Nej, det är ett försök att se kalla fakta i ögonen och konstatera, att den svenska jaktberedskapen kvantitativt sett inte på långa vägar är vad den borde vara. Finns det någon som helst anledning att undanhålla svenska folket detta? Nej! En god tröst är det visserligen att jaktberedskapen kvalitativt sett är mycket hög, men...

Vad skall jaktvapnet uträtta? Ja, det är sannerligen inte litet. Det skall skydda hemorten dag och natt — med lokal- och nattjakt — mot fientliga bombanfall, det skall skydda kustflottan vid dess manövrer under dagar, det skall skydda markstridskrafterna så att de inte blir nedkämpade av fientligt bomb- och låganfallsflyg, det skall eskortera egna bombförband, det skall skydda våra kommunikationer och livsviktiga industrier samt hela försörjningsapparaten, det skall vara berett att i sista hand avvärja en fientlig landstigning, det skall kunna slå tillbaka anfall av överlägsna markstridskrafter, det skall — i form av låganfallsflyg med pansarbrytande ammunition eller lätta bomber — kunna krossa fientliga pansarstötter, det skall...

Ja, uppgifterna är ingalunda slut med detta för jaktvapnet. Är det någon som tror att sex à sju jaktflottiljer — låt vara med dubbla eller tredubbla besättningar

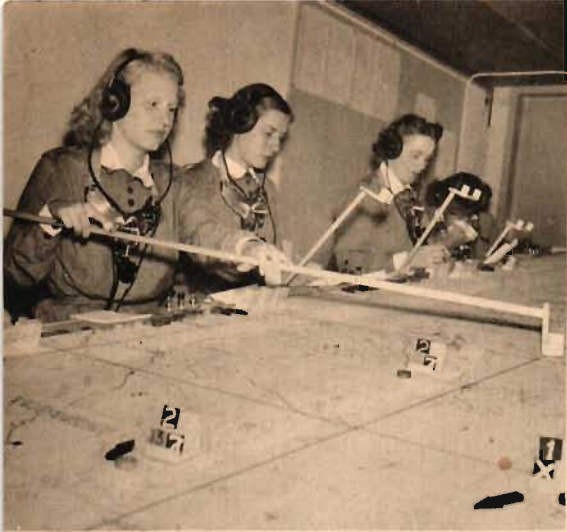
men med begränsat antal flygplan — har någon som helst möjlighet att gå i land med detta? Nej! Men ändå...
Jag avstår från reflexioner.

E 3 gjorde fin debut

Efter dessa klagande ljud måste det konstateras, att jakteskadern — E 3 — skötte sig finfint i sin debut i större sammanhang. De deltagande förbanden orkade hålla sig i luften under hela övningen, därför att denna endast pågick 5—18 september med tre vilodagar och genomgång den adertonde. Det var dock ingen tvekan om att jaktflygarna var de tröttaste och mest

Larm har gått på jaktbasen och jaktflygarna störtar i frysprång till sina väntande J 22:or.





I jaktens allra helligaste sitter lottor med långa rakor — en visjon av fredstidens croupierer i Monte Carlo.

JAKTENS ALLRA HELLIGASTE



Stridsledningen på sin höga estrad ser ögonblickligen när ett fientligt bombförband flyger in. Jaktens alarmeras.



ansträngda på den avslutade genomgången. Dock inte så trötta, som de skulle ha varit om de hade tillhört de fingerade jaktflottiljerna. De utnyttjades nämligen betydligt över bristningsgränsen, d v s så långt som endast fingerade jaktflygare kan stå ut med.

Men för att nu äntligen komma med något positivt. För första gången talades det nu offentligen om att det svenska jaktförsvaret visst inte sovit och att det svenska flygvapnet trots mycket begränsade resurser gjort en hel del. Med andra

ord, allmänheten fick genom pressen veta, att vi har ett noggrant organiserat jaktförsvaret, där de stora tekniska nyheter som vi ofta med beundran läst om från de krigförande stormakterna inte saknas utan tvärtom fungerar synnerligen väl.

Vi har fått se — titta på bilderna på denna och andra sidor — att vi har »composing rooms» precis som England och Tyskland, hemliga centraler långt nere under bombsäker svensk granit, där säkra signalflyglottor ta emot rapporter från ordinarie luftbevakningsstationer direkt eller via luftbevakningscentralerna, från jaktens egna luftbevakningsstationer eller från andra mera tekniskt betonade bevakningsorgan och blixtnabbt markerar varje fientlig inflygning genom att på de stora jaktförsvarsområdeskartorna med sina

Så snart ett fientligt bombförband flugit in över jaktens bevakningsområde »fängas» det av is och andra mera tekniska bevakningsorgan. Rapporter går omedelbart till signallottorna i jaktens stridsledningscentraler. Se röda pilarna.

långa rakor — à la Monte Carlo-croupierer — skjuta ut »marker» som genom särskilda beteckningar direkt anger för stridsledningen, vad det fientliga företaget »är värt».

E 3:s stridsledning sitter uppe på en hög estrad med överblick över hela spelet och kan per radio omedelbart ge order till närmaste jaktförband inom eskadern att ingripa. Det är klart, att det ytterst beror på den enskilde jaktflygaren, om han skall få »någon skalp» eller ej, men var säker på att han är tacksam för att på detta sätt tack vare det vittutgrenade bevakningsnätet och den centrala ledningen kunna få goda och säkra tips och inte behöva jaga förgäves eller i blindo så ofta som annars skulle vara fallet.

På de enskilda jaktförbanden finns liknande stridsledningscentraler och varje flottiljeförband kan alltså direkt ge order till sina jaktflygare, vare sig de befinna sig på marken i högsta eller fem till femton minuters beredskap eller i luften, så snart något akut inträffar och rapporteras på flottiljens lägeskarta.

I detta sammanhang vill man gärna ge en lika uppriktig som välförtjänt eloge till de flygvapnets signallottor, som frivilligt ställt sig till förfogande för detta påfrestande och ansvarsfulla arbete. Man är tacksam mot de arbetsgivare som givit sina flickor möjlighet att utbilda sig för denna viktiga tjänst och man hoppas att deras föredöme skall smitta av sig på andra.

Jakteskort — jag tackar

Undertecknad var bl a med i ett anfall, som F 7 insatte mot den fientliga invasionsflottan och dess transportfartyg, som just skulle till att sätta sina landstignings-

(Forts. på sid. 17.)



Luftlandsättning övas även i Sverige och visades för första gången vid krigsövningen 5—18 sept. Överst t. h. en till transportplan ombyggd B 3:a. Nederst t. h. ser man hur de luftburna infanteristerna snabbt lastas i ett trupptransportplan av typ Ju 52 och t. v. hur de sltter längs väggarna under transporten. Över dem anfaller jakten — en J 20.

En mängd fallskärmar dalar ner vid ett flygfält i Nyköpingstrakten. Luftinvasionen är kommen, timmen T, dagen D. Tämligen väl samlade hamnar skärmarna och deras last vid ena sidan av fältet, soldaterna frigör sig från selarna och... Ja, mannarna är fingerade så vi får inte se mer än skärmar med paket dala ned. Men man har väl fantasi och kan föreställa sig en del, där man sitter i flygpresskvarterets DC-3:a, som kapten Bosson flyger i snäva cirklar norr om det anfallna flygfältet.

Det är fienden som kommer utifrån havet och släpper ned fallskärmsjägare vid det svenska flygfältet. De har till uppgift att ta fältet för att få ett välbeläget luftbrohuvud för vidare härjningar. Det första den lede fienden gjorde var emellertid att störtbomba fältet med 60 st B 17 för att ta död på försvaret, vilket dock på grund av anfall från ettriga jaktplan (J 11



LUFTLANDSÄTTNING

Av PRO MILLE

och J 20) och försvararnas seghet inte lyckades.

»Hoppningen» är alltså fingerad men i fortsättningen uppträder riktig trupp, som skall försöka ta fältet.

DC-3:an fortsätter till Malmen för att avvakta iscensättningen av fiendens skumma planer. Denna gamla minnesrika flygförläggning är nämligen av fredsskäl, som det heter, förvandlad till bas för fiendens trupptransportflyg.

Vi startade från Barkarby i morgon-skumslet och kom efter det nämnda krigsskådespelet fram till Malmslätt vid anständigt uppstigningsdags. Längs ena fältkanten stod en massa B 3:or — en del av dem ombyggda till transportplan — och några Ju 52:or uppställda, omsvärmade av infanterister med packning och delvis tung bevapning. Krigarna tränade em- och debarkering av flygplanen, ty pressen stod



för första gången inför svensk (näja, enligt spelets regler var den fientlig) luftlandsättningsstrupp. Pojkarna hade ditkommanderats utan att veta vad deras tjänstgöring bestod i och först samma morgon fick de veta att de skulle upp i luften. Om ordern kom som en kalldusch så visade sig soldaterna vara härdade mot kallt vatten, ja, de sken faktiskt som solen inför »det okända».

För de allra flesta är luftdopet förestående. Av en hel tropp är det bara troppchefen som flugit förut — endast en gång med ett trafikplan! Men hur kommer det att kännas? Är ni inte lite skraja? — Nej, inte direkt. Man får väl ta det som det kommer — och förresten har vi ju våra spypåsar och i sista hand kaskarna...

Snart skall starten ske med första vå-
(Forts. på sid. 31.)





Specialekipering för våra flygare

Vi ha lagt an på att kunna erbjuda såväl befäl som manskap vid flyget en perfekt ekipering. Ett besök i vår affär skall visa, att även flygets personal kan köpa bra och billigt hos

HJ. SÖDERBERG UPPSALA
Vaksalagatan 14 Avd. herrkläder





AV

Flygman

MED B17

I DYKANFALL

FLYG har inte nöjt sig med att endast följa med i det flygande presskvarteret utan har också haft sina medarbetare med i de stridande förbanden. Det är så den här drastiska skildringen blivit till.

Jag sitter på spanarplats i en B 17 och runt omkring mig i lufthavet vimlar det flygplan av samma typ. Alla nosar pekar ut till havs. Under oss glider just ett stycke av Öst-Sveriges trasiga skärgård bort. Sedan är det bara blått. En flammande blå ton; inte solbelyst. Ty över oss ligger molnbasen på c:a 3000 m.

Vi drar oss sakt och sakt upp emot den och ju längre ut över Östersjön vi kommer, stiger vi. Samtidigt spretar förbanden taktiskt ut sig. Vi närmar oss den ö där fiendliga stridskrafter bitit sig fast och säkert finns det jakt i faggorna.

Vårt uppdrag är att »dive-bomba» ett av deras flygfält. Redan föregående dag ha våra spaningsplan av typen S 16 lyckats knäppa avslöjande foton av anläggningarna. De framkallade »plåtarna» berättar om ett fält med två startbanor försvarade av lv och annat försvar.

I fotots kanter kan man tydligt se figurer med flygplans typiska form, runda ringar markera kulsprutenästen och mitt över fältet löper de tydligt skönjbara startbanorna. Även för ett otränat öga borde det vara en smal sak att ställa »diagnosen»: FLYGFÄLT.

Dit är vi alltså på väg för att se vad det svenska störtbombflyget förmår. Helst bör hela anläggningen vara halvbränd kaffeved och meterdjupa krevadgropar, när flottiljen har gjort sitt. De svenska stuka-bombarna har fått så mycket reklam i pressen, att man inte bara väntar att de skall träffa, utan framför allt att de skall lägga sina bombserier med djävulsk precision. Nå, det skall bli intressant att se om de blivit »saltare» sedan sist jag såg dem i aktion.

Plötsligt brytes den anbefallda radiotystnaden. Det är divisionschefsplanet i andra divisionen, som ger order åt ett flygplan att beledsaga en kamrat hem. Det är tydligt att pojarna inte sätter allt på ett kort ens när det gäller sådana här vik-

tiga övningar. Safety first, lyder den gyllene regeln och med en vingtippling till farväl bryter sig två plan ur formationen. Det ena med knackande motor och det andra med samaritens uppgift att se till att »sjuklingen» kommer hem.

Men vi andra håller nosarna envist i riktning mot målet. Som på ett givet tecken delar emellertid divisionerna på sig. Det är endast flottiljstabsgruppen, som går rakt fram. Vi andra gör betydande avvikelser ur kursen. Vi skall nämligen nå målet med vissa sekunders tidsskillnad. Silhuetterna av de andra divisionerna B17-plan blir allt mindre och försvinner slutligen i havets och himlens blå dis.

Återigen ändrar vi kursen. Om 1 minut och 15 sekunder ska vi vara framme vid målet. Det ligger snett framåt i havet under oss. Ett fantastiskt skådespel utspelas framför våra ögon. Flottiljstabsgruppen har redan fält sina bomber och röken från min- och sprängbomberna glider ut från ön över vattnet. Division Atlestam (1 div) går just till anfall. Men den har det inte lätt. Kring den sista gruppen kretsar i vrålände djärva svängar jaktplan av typen J 20. Störtbombarna hade dock ingen möjlighet att uppta striden. För dem gällde det att inrikta sig på målet och sedan komma undan så att inte vår division skulle behöva vänta och locka ännu mera jakt till platsen. Det kunde inte hjälpas att första divisionen blev något stympad. Den decimerades — enl stidsdomarna — med fyra plan. Men resultatet av deras bombfällning var tydligt. Jag hann se hur en serie rev upp ena startbanan på mitten. En annan gjorde en stor grop av ett kulsprutenäste.

Och så var det vår tur. Jakten hade tydligtvis spottat ut för mycket bly på första divisionen och dess anfall mot oss blev mattare. Ett av våra flygplan — också det enl stidsdomarna — gick till marken. Men vi andra vräkte oss obekymrade ner från 2000 m i 40—50° dykvinkel mot må-

let, som med svindlande fart liksom flöt upp emot oss. Jag gäspade, svalde och fnös för att hålla jämn takt med lufttrycket...

Jag såg hur vår första grupp lade sina ägg. Det var i en stridsflygares ögon rena rama födelsedagskalaset. Bitarna från attrappflygplanen i fältgränsen yrde på toppen av de svarta krevadbuskarna. Hur föraren i mitt eget plan placerade sina bomber såg jag aldrig. Vi tog upp på lagom höjd men sniffade sedan ner över vattenytan och stack av utåt havet just som tredje divisionen satte in sitt anfall. Det såg jag således inte mycket av men enligt vad som senare framgick var detta det minst lyckade.

Men jakten... vart hade den tagit vägen? Nu skulle det ha blivit en lustiger lek om de satt in ett anfall. Troligen letade de efter oss uppe bland molngubbarna medan våra divisioner i lugn och ro kunde dra ihop sig till sina ordinarie formeringar nere på praktiskt taget 0 m höjd. Så småningom steg vi när vi närmade oss kusten igen.

Den som lyhört lyssnade på radion fick nu uppleva förbandets enda taktiska misstag under detta allt i allo väl genomförda anfall. Någon i division Ekdahl (3 div) begärde vindriktning vid hemmafältet. Sådant kan vara ytterst farligt om det gäller allvar. Det kan vägleda fienden till ett fält som kanske aldrig skulle blivit upptäckt annars.

Det var i alla fall belättna chefer, som efter angreppet på den fiendliga flygbasen summerade sina intryck: Fiendens flygbas var t v obrukbar, flertalet där baserade flygplan bortblåsta! — Störtbombarna blir allt saltare!

Det var ett skickligt upplagt anfall och man kan knappast hålla med den störtbombare som efter återkomsten åskade ljud och yttrade: Kan det vara Guds mening att det skall vara så enkelt?



Återupptagandet av normala affärsförbindelser kommer att kräva snabba resemöjligheter i anslutning till de reguljära flyglinjerna och det gäller också för dem, som måste kunna flyga efter behag. För detta ändamål är ett litet, pålitligt, ömt och ekonomiskt flygplan nödvändigt.

Dessa fordringar tillgodoses genom den med Gipsy-motor utrustade 4-sitsiga Percival Proctor, som kan ta en betalande last på 300 kg och flyga 805 km med så låg bensinförbrukning som 0,2 l per km. Proctor är en produkt från ett företag, som alltid specialiserat sig på små flygplan och dess värde har bevisats genom de millioner kilometer, som flugits i många länder av brittiska imperiets flygstridskrafter.

PERCIVAL AIRCRAFT

PERCIVAL AIRCRAFT LTD. LUTON BEDFORDSHIRE ENGLAND

JAKTEN PÅ WUWA

BLIR ALLT EFFEKTIVARE

Vid det här laget är det praktiskt taget fullständigt slut på Hitlers vedergälvningsvapen nr 1 — V-1 även kallat Wunderwaffe eller Wuwa — och medan England går och väntar på det ännu fruktansvärdare V-2 har de militära myndigheterna ansett tiden mogen att berätta hur Wuwa upptäcktes och bekämpades. Det är en synnerligen intressant historia, som samtidigt ger läsarna ett ganska gott begrepp om hur de krigförande arbetar med agenter och andra underrättelsemedel för att komma underfund med fiendens hemligaste planer.

När detta skrivs är det nästan aderton månader sedan kampen mot robotbomben eller lufttorpeden, tyskarnas s k Wunderwaffe (WuWa), började.

Det var i april 1943 som brittiska generalstaben fick fyra ganska obestämda rapporter från hemliga agenter, vilka var verksamma i Tyskland, att tyskarna höll på att konstruera ett nytt bombvapen med lång räckvidd och av någon helt ny typ. De brittiska underrättelseofficerarna gick till verket. Deras första uppgift var att försöka ta reda på var det nya hemliga vapnet framställdes eller åtminstone var de nödvändiga experimenten utfördes.

Det var klart, att platsen och vad som hände där skulle hållas ytterst hemliga av tyskarna. På basis av egna erfarenheter utgick brittiska underrättelsestaben alldeles riktigt från att experimenten utfördes på en liten sparsamt befolkad ö på tyskt territorium och inte i något av de ockuperade länderna. En sådan ö skulle ju vara lättast att avskärma från ovälkomna besökare nyfikna blickar.

Men — det fanns hundratals lämpliga öar i Tyskland. Från de små klippöarna i Bodensjön i söder till de större öarna i Pommern och Ostpreussen. Alla tillgängliga engelska agenter fick order att försöka lokalisera den rätta ön och rappor-

tera varje misstänkt verksamhet var det vara månne. Samtidigt satte man full fart på underrättelseväsendet i samtliga de tre försvarsgrenarna — armén, marinen och flygvapnet.

Lösningen kom genom en ren slump. En äldre berlin kvinna berättade för en av agenterna, att hennes son — nu på sjukhus — hade fått sina händer svårt brända medan han höll på med en ny och mycket hemlig uppfinning. Andra agenter fann att att ovanligt stora kvantiteter bensin med högt oktanvärde transporterades till östersjökusten i riktning mot ett distrikt, där inga större flygplatser var belägna. Följaktligen sändes spaningsflygplan ut för att fotografera de sannolikaste trakterna inom detta område.

Fotografier som togs tidigt i maj visade att vid Peenemünde, på en ö i Östersjön, fanns någonting som såg ut att vara en stor experimentstation. De brittiska underrättelseofficerarna var mycket förvirrade av utformningen av anläggningen, vilken hade många egendomliga och karakteristiska drag, som de inte kunde förklara. De började fotografera Peenemünde med täta mellanrum. På ett senare fotografi drogs expertgranskarnas uppmärksamhet till en liten tunn suddig fläck. Vid närmare undersökning kunde man se, att

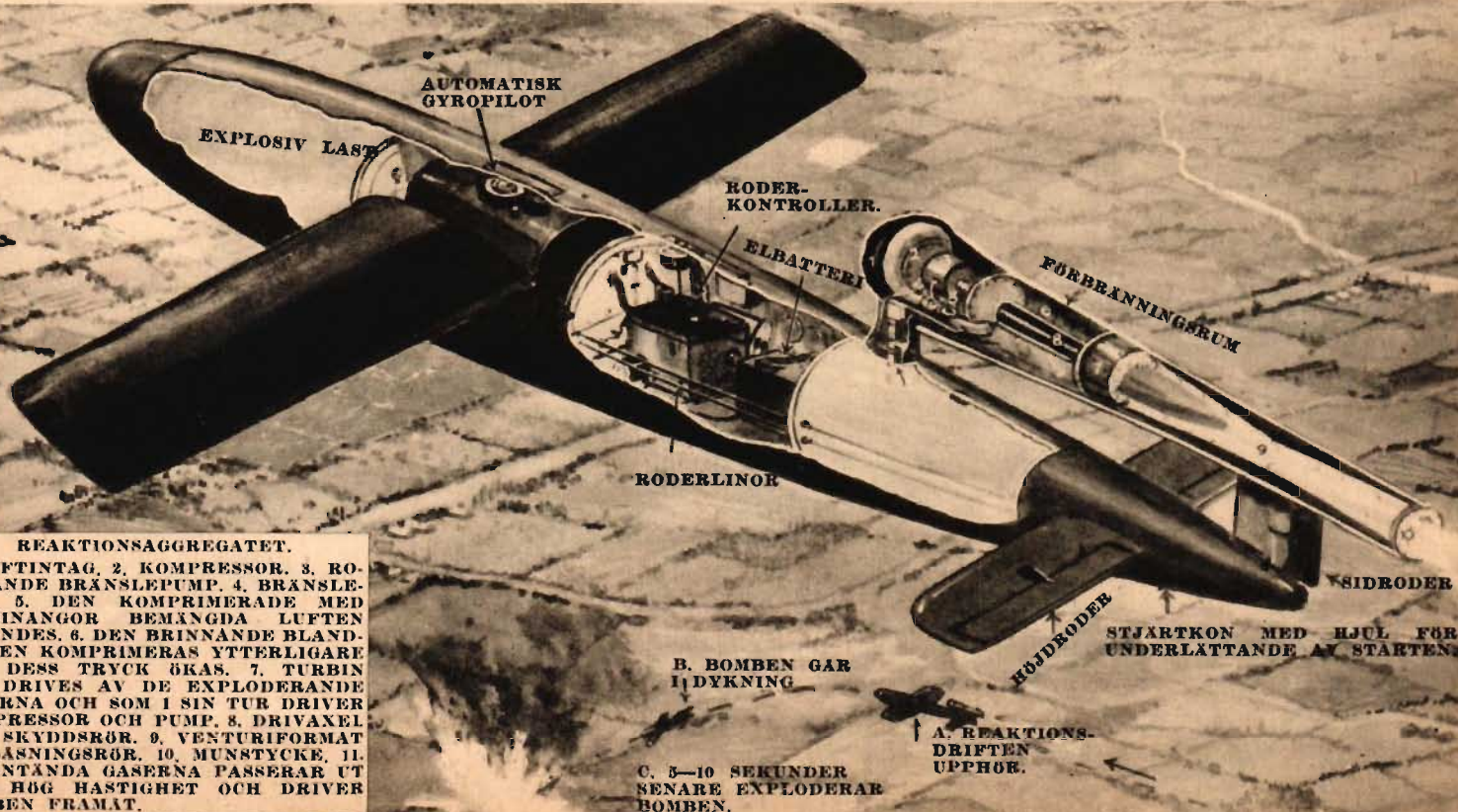


En av de flygande bomber, som aldrig lämnade Frankrike. Denna stod på näsan efter starten och föll ner helt nära besättningen som avsåt den.

föremålet hade formen av ett miniatyrplan. Det stod på vad som tycktes vara en lutande platta, försedd med skenor. Ett fotografi, taget vid ett annat tillfälle, visade att marken i närheten av denna platta hade svärtats av svarta strimmar, sådana som skulle ha kunnat åstadkommas av heta luftströmmar.

När man upptäckte detta och dessutom fått en del andra upplysningar fastställdes det, att det föremål som syntes på fotografierna måste vara ett förlöst reaktionsdrivet flygplan. Vid den tidpunkten visste

(Forts. på sid. 27.)

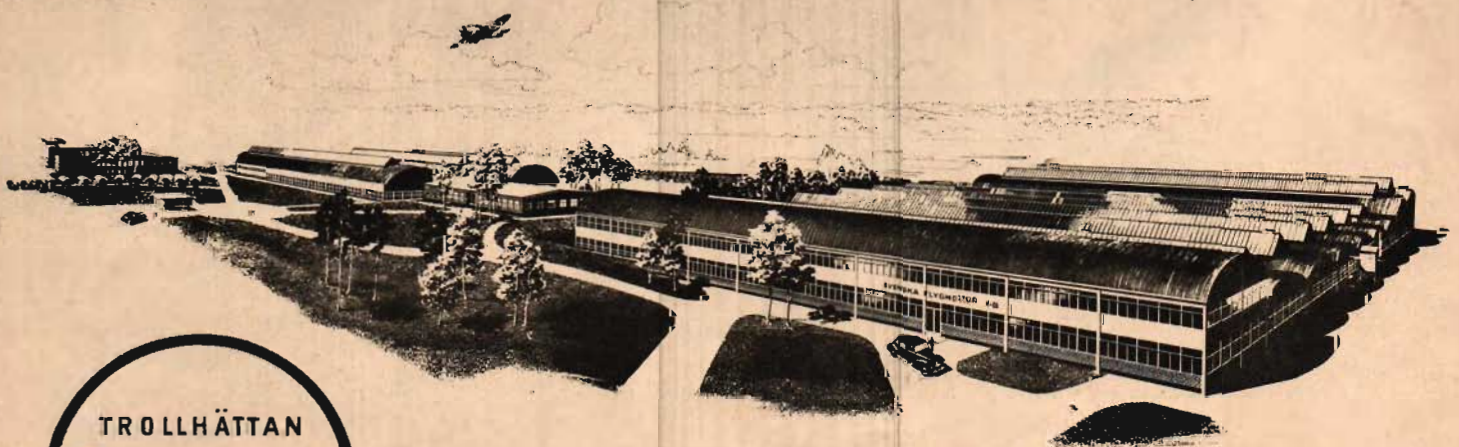
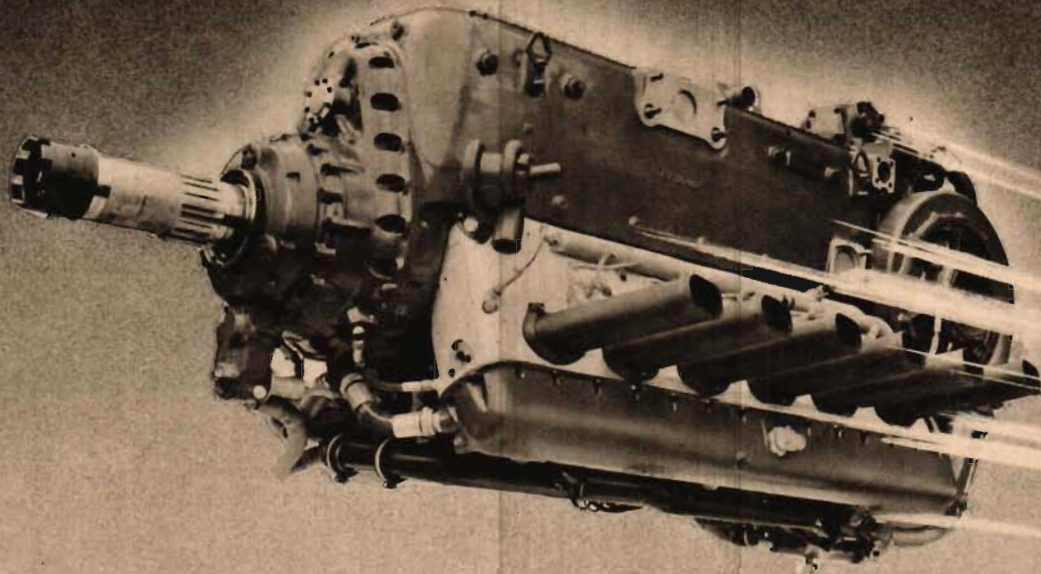


REAKTIONSSAGGREGATET.

1. LUFTINTAG. 2. KOMPRESSOR. 3. ROTERANDE BRÄNSLEPUMP. 4. BRÄNSLERÖR. 5. DEN KOMPRIMERADE MED BENSINÄNGOR BEMÄNGDA LUFTEN ANTÄNDES. 6. DEN BRINNANDE BLANDNINGEN KOMPRIMERAS YTTRELLIGARE OCH DESS TRYCK ÖKAS. 7. TURBIN SOM DRIVES AV DE EXPLODERANDE GASERNA OCH SOM I SIN TUR DRIVER KOMPRESSOR OCH PUMP. 8. DRIVAXEL MED SKYDDSRÖR. 9. VENTURIFORMAT UTBLÄSNINGSRÖR. 10. MUNSTYCKE. 11. DE ANTÄNDA GASERNA PASSERAR UT MED HÖG HASTIGHET OCH DRIVER BOMBEN FRAMåt.

C. 5-10 SEKUNDER SENARE EXPLODERAR BOMBEN.

12-CYLINDRIG VÄTSKEKYLD RADMOTOR TYP DB 605



SVENSKA FLYGMOTOR AKTIEBOLAGET — TROLLHÄTTAN

STARTEN

LÄSTGLIDPLANET LYFTER FÖRE BOGSERPLANET, VARS STARTSTRÄCKA ÄR ÖMKNING 1.200 METER.



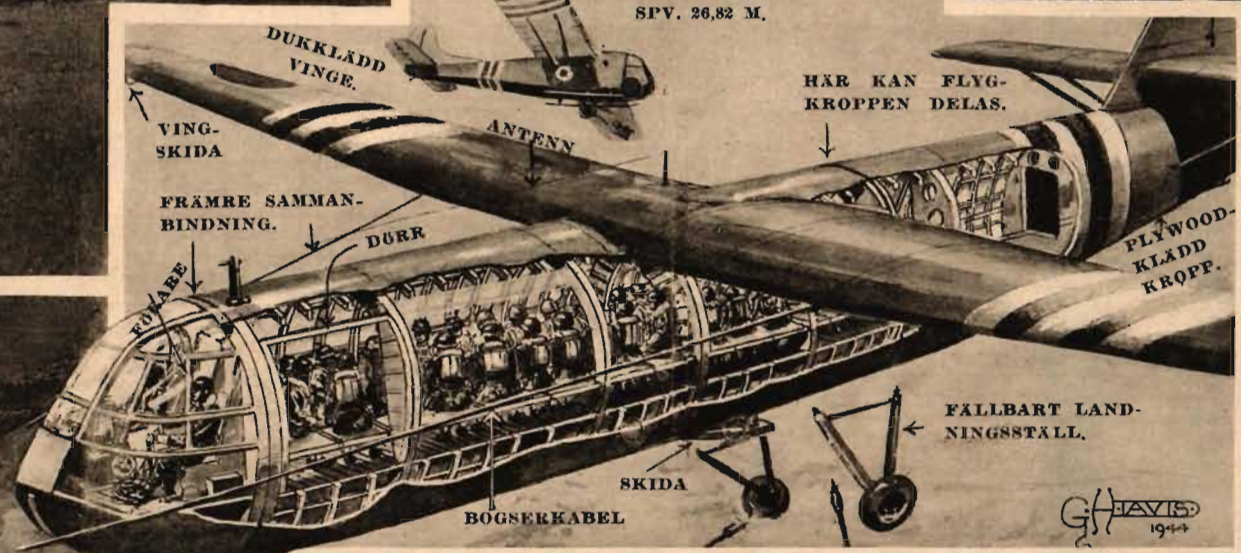
CG-4A
SPV. 25,60 M.

AIRSPPEED »HORSA«
SPV. 26,82 M.



FÖRARE OCH KONTROLLER PÅ »HORSA«

1. FÖRSTEPILOT.
2. ANDREPILOT.
3. S.A. RATT.
4. SIDRODERPEDALER.
5. INSTRUMENTBRÄDA.
6. KOMPASS.
7. TRYCKLUFTFLASKA.
8. URKOPPLINGSHANDTAG.
9. STJÄRTRIMMONTROLL.
10. 10 A. DYKBROMSKONTROLL.
11. VINGKLAFFKONTROLL.
12. KONTROLL FÖR FÄLLNING AV LANDNINGSTÄLLET.
13. KONTAKT FÖR LANDNINGSLJUS.



DUKKLÄDD VINGE.

VINGSKIDA

FRÄMRE SAMMANBINDNING.

FÖRARE

DÖRR

BOGSERKABEL

SKIDA

HÄR KAN FLYGKROPPEN DELAS.

PLYWOODKLÄDD KROPP.

FÄLLBART LANDNINGSTÄLLET.

G. HAVIS 1944

VID LANDNINGEN KAN FLYGKROPPEN DELAS FÖR ATT UNDERLÄTTA SNABB URLASTNING.

BOGSERKABEL AV NYLON
Ö: A 75 M. LÄNG.

BOGSERKABELN KÖPPLAS UR I RÄTTA ÖGNBLICKET KÖPPLAR GLIDPLANSFÖRAREN LOSS. GLIDPLANET OCH BOGSERPLANET SVÄNGER AT OLIKA HÅLL OCH DET SENARE FÄLLER ÄVEN KABELN.



ALLIERAD LUFTLANDSÄTTNING MED AIRSPEED "HORSA"

Landsättning av trupper från luften har visat sig vara ett ytterst effektivt vapen och på denna sida återger FLYG efter ILLUSTRATED LONDON NEWS, hur en sådan luftlandsättning går till i detalj. Man får se en Airspeed »Horsa« i aktion. Denna brittiska lastglidplantyp insattes första gången vid invasionen på Sicilien och var dessutom den dominerande typen på Dagen D — vid invasionen i

Normandie. Även vid luftinvasionen i Holland spelade »Horsa« en avgörande roll. Vid landningen delas flygkroppen i två delar strax bakom vingarnas bakkant. Sidoluckorna är f. ö. fästa med gängjärn i botten och fälls neråt som bryggor. Tack vare dessa arrangemang kan urlastningen ske på några få sekunder. »Horsa« kan ta i det närmaste 3 tons last, som kan bestå av antingen 30 fullt utrustade

män, av män och en jeep eller annan materiel eller av enbart materiel. »Horsa« bogseras vanligen av »Stirlings«, »Albemarle« eller »Dakota« (»Skytrain«). Bogserkabeln är gjord av nylon — konstsilke alltså. När piloten går ned i mycket brant vinkel för landning fäller han hjulstället med nos-hjulet och landar på skidan, som sitter under kroppen. Vid ostörd landning kan hjulex användas.



STARKT NORSKT FLYGVAPEN

GARANTERAR ETT STARKT NORSKT FREDSEFLYG



Tusentals norska flygare har utbildats i Kanada, både flygare och mekanikerpersonal, vilkas rika erfarenhet från kriget kommer det norska civil- och trafikflyget till del efter kriget. Bilden här ovan visar inspektion av en norsk flygskola i Toronto. Planen i förgrunden är övningsflygplan av typen Douglas 8A-5. Längst t. h. en ensam Curtiss P-36 övningsjaktplan.

Norges möjligheter att hävda sig inom den kommande enorma utvecklingen av trafik- och privatflyg efter kriget belyses i denna artikel av redaktör Leif Böhn, som speciellt för FLYG bl a gjort en mycket intressant sammanställning över alla tyska flygplatsarbeten i Norge.

Med fullaste förståelse för att man i tid måste förbereda efterkrigstidens flygtrafik har den norska regeringen tillsatt ett utskott, som speciellt arbetar med den saken. Ordförande i detta är förre norske flyktingschefen i Sverige höiesträttsadvokat Annæus Schjødt.

Ifråga om flygande personal är det knappast något som helst tvivel om att Norge nu står betydligt starkare än någonsin tidigare. Kärnan av det norska flygvapnets och Det Norske Luftfartselskaps personal lyckades ta sig ut från det ockuperade Norge. En norsk flygskola upprättades i Toronto och flyttade senare till Muskoka i Kanada. Norska flygare deltar också sedan länge i såväl den krävande patrulltjänsten på Nordatlanten som i »färje»-servicen över Atlanten och andra ruter samt har redan i många år deltagit som bombflygare och manskap i bombraiderna över det tyskockuperade Europa. Det norska bombflyget har vid det här laget fällt betydligt större bombblast över Tyskland än vad det tyska flyget fällde mot norska städer och andra mål under kriget 1940.

Av redaktör LEIF BÖHN

Norska Spitfire-divisioner har uppnått mycket goda resultat och en av dem innehade länge rekordet som framgångsrikaste jaktdivision i kampen mot tyskarna. Norska flygare har också fått god träning i att flyga så stora flygplan som Short »Sunderland» flygbåtar. Ifråga om den flygande personalen har man det alltså synnerligen väl förspänt och behöver inte ha några bekymmer för den saken.

Hur är det då med flygplatserna? Ja, det ser faktiskt ljus ut även på den fronten.

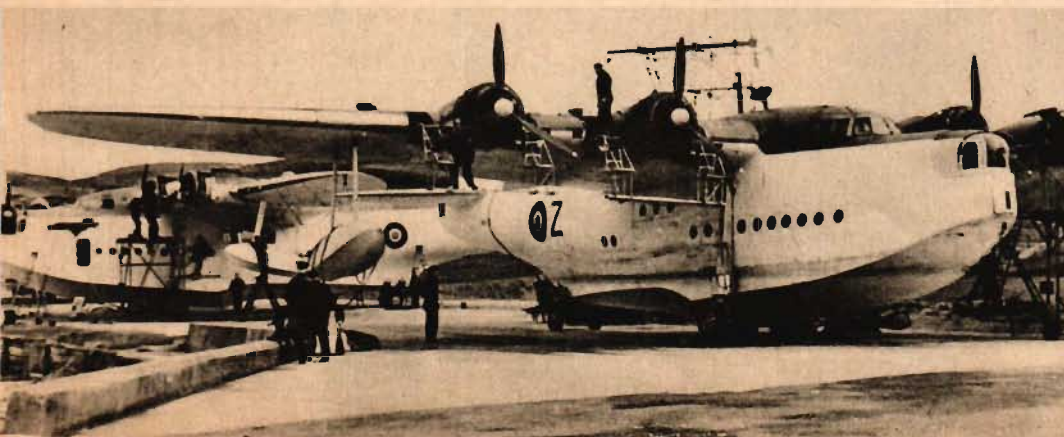
Det är vanskligt att räkna om i pengar vad den tyska ockupationen av Norge kostat norrmännen hittills — det är inte allt som kan mätas i pengar — men sakkunniga har beräknat det till 9 miljarder kronor. Det blir inte mycket på kredit sidan men något finns det. Således kan man räkna med att de oerhörda penningssummor som lagts ned på utbyggnad av ett nät av flygfält över hela landet inte helt skall gå till spillo.

När kriget kom befann sig Norge i en rik utvecklingsperiod ifråga om civilflyget. Den stora moderna flygplatsen Sola vid Stavanger stod klar att ta emot flygplanen i en eventuell atlanttrafik och flygtrafiken direkt över Nordsjön var redan i gång. På

Sörlandet hade flygplatsen Kjevik byggts. Vid Oslo hade man redan lagt ned stora summor för att göra Fornebu till en kombinerad land- och sjöflygplats. Utvidningar av fältet pågick ständigt. DNL upprätthöll också en route runt kusten till Stavanger, Bergen, Trondheim och till Nordnorge, där Tromsø var en av de viktigaste anöringsplatserna. Linjen trafikeredes med sjöflygplan.

De militära flygplatserna var få och små. Kjeller c:a 20 km norr om Oslo var liten. Gardermoen 60 km nordväst om Oslo var endast provisorisk. På Vestlandet hade man en ganska liten flygplats på Bömoen vid Viss. I Trøndelag fanns en liten flygplats på Værnes nära Trondheim och i Nordnorge hade man just börjat få en nödortfärdig plats på Bardufoss i Troms inland.

En av de första uppgifter, som den tyska militära ledningen satte sig till i Norge efter fientligheternas tillfälliga upphörande sommaren 1940 var att bygga ut ett nät av flygplatser över hela landet så att den kunde operera med sitt jaktflyg överallt och flytta det från plats till plats över hela det långsträckta Norge eftersom det behövdes. Man kan säga att tyskarna i stort sett genomfört denna plan även om det nu-



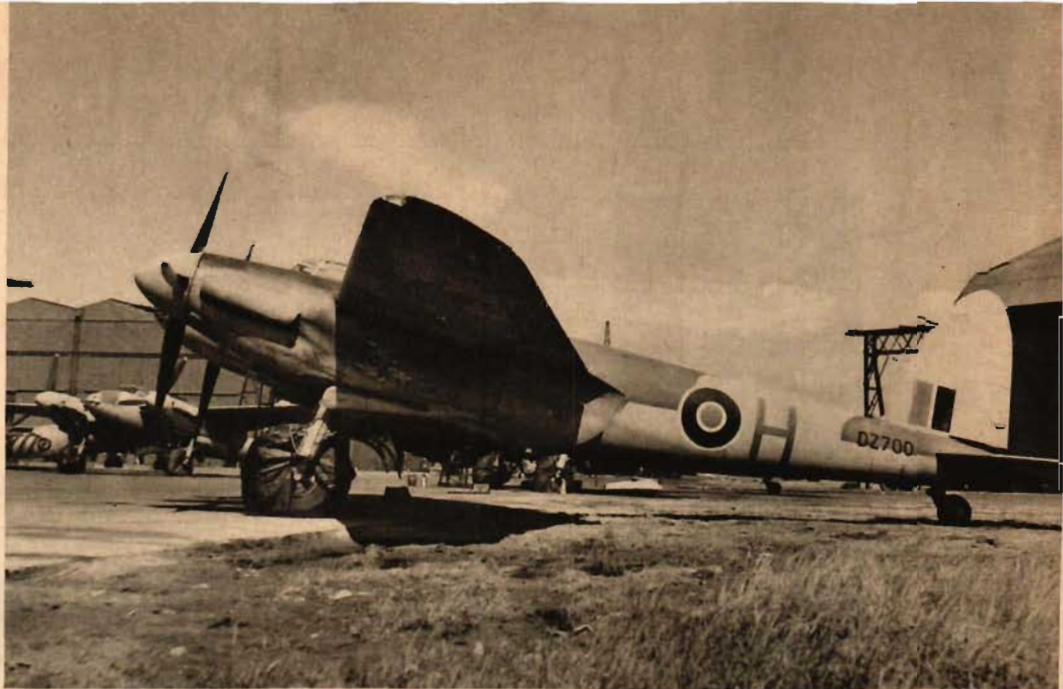
Den första norska divisionen, som uppsattes på Island i april 1941, utrustades först med enmotoriga Northrop N-3PB på flottörer och sedan med Consolidated »Catalina» flygbåtar. I våras flyttades divisionen till Storbritannien och fick då Short »Sunderland», av vilka två här synas uppdragna på silp vid den norska flygstationen. Den norska divisionen har utträtt ett utomordentligt arbete såväl ifråga om konvojskydd som ubåtsjakt.

T. h. den väldiga fenan på en »Sunderland».

varande nätet av flygfält nog har sina svaga punkter.

Tyskarna började omedelbart att starkt utvidga alla existerande flygplatser och att bygga en del nya. På Fornebu vid Oslo kan man säga att det har arbetats praktiskt taget dag och natt sedan sommaren 1940. Där har utförts oerhörda sprängningsarbeten för att få större yta och bättre inflygningsförhållanden. Kjeller har utvidgats en del och fabriker och verkstäder har delvis fått nya maskiner. Nu är emellertid både platsen och verkstäderna bombarderade och tillfogade svåra skador. Gardermoen har utvidgats enormt och där är nedlagda mångfaldiga miljoner på att göra platsen till en central militärflygplats för Östnorge. Dessutom har man sedan nyåret 1944 arbetat energiskt på byggandet av ett flygfält på Hasslemoen i Flisa, bara 30 km från svenska gränsen. Hasslemoen är en enorm, tallbeväxt sandmo, som erbjuder goda möjligheter. Allredan före kriget hade den noga undersökts som möjlig centralflygplats för Östnorge. I Rygge Östfold strax söder om Moss är också en flygplats under byggnad. Gårdar raseras hänsynslöst och arbetet pågår i dag lika energiskt som tidigare. Vidare är en flygplats under anläggning på Eggemoen nära Hønefoss. Också i detta fall rör det sig om en kolossal, slät tallbeväxt sandmo.

Ser man på Sörlandet så har tyskarna utvidgat flygplatsen Kjevik, har byggt en mycket stor flygplats på Lista vid Mandal och har utvidgat Sola vid Stavanger enormt. Avståndet mellan Stavanger och Storbritannien gjordes Sola till en bra utgångspunkt för raiderna mot Skottland och sjöfarten. Tyskarna höll mycket stora flygstyrkor där och byggde också stora moderna verkstäder. Då de hade blivit färdiga slog engelsmännen tillbaka och ödelade dem genom bombning och beskjutning från havet. Men flygplatsen är i gott stånd. I Bergensområdet har tyskarna byggt ut den tidigare planlagda flygplatsen Herdla, liksom Bömoen vid Voss. Mellan Bergen och Trondheim byggs en flygplatsen Gossen på Mörekusten. I Trøndelag finns ett helt nät av flygplatser. Ute vid mynningen av Trondheimsfjorden har tyskarna lagt ner ett oerhört arbete på att bygga flygplatsen Örlandet. Längre in vid



En norsk spaningsdivision i Coastal Command, som speciellt opererar utmed norska kusten, har bl. a. »Mosquitos» till sitt förfogande. Divisionen är helnorsk, vilket innebär att såväl flygande personal som markpersonal består av enbart norrmän.

fjorden finns Lade nära Trondheim och Værnes. Den sistnämnda har efter hänsynslösa utvidgningar, som gått ut över hela bygdens jordbruk, blivit en flygplats med internationella mått. Mellan Trondheim och Bodö har byggts en mindre flygplats i Hattfjelldalen. Vid Bodö har man byggt en kombinerad flygplats och sjöflyghamn. I Troms inland är Bardufoss utbyggd till en mycket stor flygplats. Närmare 1 000 Grinifångar är i dag sysselsatta där. I botten av Forsangerfjorden är en flygplats byggd på Banak. Det är från

denna flygplats som de flesta angreppen på ishavskonvojerna till Murmansk utförts. Slutligen har man anlagt en flygplats på Højbuktmoen nära Kirkenes. Denna har fått en del skador vid ryska anfall. Dessutom finns det sjöflyghamnar i de största sjöstäderna.

Det finns alltså i Norge allt som allt 20 landflygplatser färdigbyggda eller under anläggning. Av dessa är Gardermoen, Fornebu, Lista, Sola, Værnes och Bardufoss av internationella dimensioner.

L. B.

JAKTESKADERNS...

Forts. fr. sid. 8.

båtar i sjön några mil söder om Stockholm för att gå i land samt tränga in och besätta flygfälten kring Nyköping.

För en gångs skull hade övningsledningen ansett sig ha råd att avdela eskortjakt för detta uppdrag. Under anflygningen mot målet dök det alltså upp jakttrötter och jaktgrupper från alla håll. Hur jag än snurrade runt i det rymliga baksätet på den trevliga och villiga B 17 såg jag jakt. Det var en härlig syn. Särskilt gladdes man — så att man överraskade sig själv med att ha mungiporna någonstans uppe vid örnen — över att se den helsvenska J 22:an och dess förares försök att inte flyga ifrån oss. Där flög J 22:or runt omkring oss i cirklar och åttor, än över oss än under oss, än till höger än till vänster. Deras — ja, förlåt — läckra och extremt strömlinjeformade flygkroppar tjugade ögat och deras fart — vida överlägsen den visst inte långsamma B 17 — kom en lycko-öklning att kila utefter ryggraden. Man sände en tacksamhetens tanke till konstruktören Bo Lundberg och man harklade sig bullersamt i strupmikrofonen, innan man med någorlunda stadig röst frågade föraren, om det inte var skönt att ha jakteskort.

Han svarade: Skönt? Det är för litet

sagt. Man känner ett överlägset lugn hela tiden och kan helt inrikta sig på sin offensiva uppgift.

Nu var detta övning. Hur skall det inte vara då i det hårda bistra krigets allvar?

B 17? Hur var den? Ja, den var absolut prima men därom talar vidare en annan medarbetare i detta nummer. Låt mig bara konstatera, att det var en lika härlig känsla att sitta som passagerare — förlåt akterskytt, spanare och signalist — i denna B 17, när hela flottiljen på givet tecken störtade sig ned från tre håll med skärande kurs mot de tre stora fientliga transportfartygen, som kommit alldeles för långt in under den svenska kusten för att det skulle vara angenämt. Lika härligt var det alltså som att se eskortjakten svärma omkring en under anflygningen och skydda en mot allt ont. Inte gjorde det då så mycket att min skicklige störtbombflygare måste »trappa», d v s börja med dykanfall i ganska flack vinkel och så plötsligt ställa sig på nosen och halvrolla för att inte tappa målet.

Att flyga med det svenska flygvapnet är en upplevelse. En härlig upplevelse, hur ofta det än upprepas. Det kommer nya flygare ideligen. Nya ungdomar utbildas men alla har de samma geist, samma humör, samma »tusan djävlar» och alla flyger de lika tillfredsställande, d v s lika perfekt.

Den svenska flygutbildningen är det sannerligen inte något fel på.

G. K.





Flyget räddar skogen

Den första skogsbebudringen mot skadeinsekter från flygplan i vårt land utfördes av

SVENSK FLYGTJÄNST

Genom bolagets försorg ha i höst stora, av tallmätarelarven svårt härjade skogsområden bebudrats från luften. Försöket, som utfördes med en för Flygtjänst speciellt konstruerad spridningsapparat, blev en stor framgång. Bepudringskapaciteten uppgick till inte mindre än 1000 kvm per sekund, vilket betyder ett tunnland på 5 sekunder.



TALLMÄTARELARVEN

är våra skogars farligaste fiende. Vården för milliontals kronor ha gått förlorade genom dess angrepp. Tack vare flyget har man nu ett effektivt vapen för bekämpandet av den svåråtkomliga och glupske skogskötlaren.

SVENSK FLYGTJÄNST A-B

Huvudkontor: ARSENALSGATAN 4 Tel. 23 48 95

Sveriges »putterentusiaster» har fått ett nytt sportplan att glädja sig åt — BA 4, ett ensitsigt sportplan som är så litet att man ibland undrar om det är en bevägd överrock eller ett flygplan. Spännvidden är nämligen endast 5 m och motorn har 28 hk starteffekt. Mannen bakom verket är ingenjör Björn Andreasson vid AB Flygindustri i Halmstad och han har hållit på något över ett år för att få sitt putterplan färdigt. — T h ses hur tecknaren Björn Karlström tänker sig BA 4:an i luften.



Diverse data för BA 4.

Spännvidd 5,0 m.
Längd 4,6 m.
Vingyta 7,2 m².
Tomvikt 143 kg.
Flygvikt 260 kg.
Maxhast. 150—160 km/t.
Landningshast. 70 km/t.

ÖVERROCK ELLER FLYGPLAN?

När jag hösten 1943 besökte AB Flygindustri i Halmstad och gjorde ett reportage för FLYG upptäckte jag bland en mängd segelplandetaljer ett par vingbalkar och sprygeldelar som inte tycktes höra till det som fabriken i vardagslag tillverkade, d. v. s. segelflygplan. Jag frågade nyfiket min ciceron, ingenjör Björn Andreasson, vad det där skulle bli. Han såg hemlighetsfull ut och viskade att ett nytt svenskt putterplan höll på att skapas med ing. Andreasson själv som konstruktör. Jag blev eld och lågor naturligtvis. Sedan någon tid därefter har jag ungefär en gång i månaden antingen ringt eller skrivit till Halm-

stad och frågat om planet var klart. Nix, löd svaret och väntan blev mig lång.

Äntligen — häromdagen kom meddelandet att »Midget», som planet kallas vid fabriken, eller BA 4, som konstruktören själv betecknar sitt verk, var OK. Sverige har fått ett nytt sportplan, ett verkligt putterplan!

Mannen bakom BA 4 är som sagt ingenjör Björn Andreasson. Han har själv konstruerat, beräknat, ritat och till stor del byggt planet. Det har varit jobbigt — tiden från projekt till färdigställande har tagit något mer än ett år och han avräder bestämt alla, som inte har de teore-

tiska och praktiska förutsättningarna fullt klara för sig, att ge sig in på ett sådant företag.

I väntan på provflygning och fotos av BA 4 måste vi nöja oss med en torr beskrivning, som dock »försaftigas» av Björn Karlströms teckning här ovan.

BA 4, som är ett ensitsigt, enmotorigt biplan, avses för sport och turisteri samt träning i avancerad flygning. Enligt de tyska byggföreskrifterna tillhör planet byggrupp 4.

Motorn är en Scott »Flying Squirrel» med en starteffekt av 28 hk vid 4.000 varv/min. Den är växlad 1:2.

Bränslet, 27 liter, förvaras i en kroppstank, som fasthålls vid kroppen med ett spännband.

Vingcellen kan sägas vara förstagad för böjning men fribärande i torsionshänseende. Vingarna är mycket enkelt byggda och saknar innerförstagning. Balkarna är av I-typ med lamellerade flänsar. Spryg-larna består av X-fanér med liv av furu. Beklädnaden göres till största delen av björkplywood, resten linneduk.

Skevroden är slottade och delvis balanserade. De har torsionsnäsa av fanér men i övrigt, liksom de övriga rodren, klädda med duk.

Fena och stabilisator är fribärande och fanérklädda.

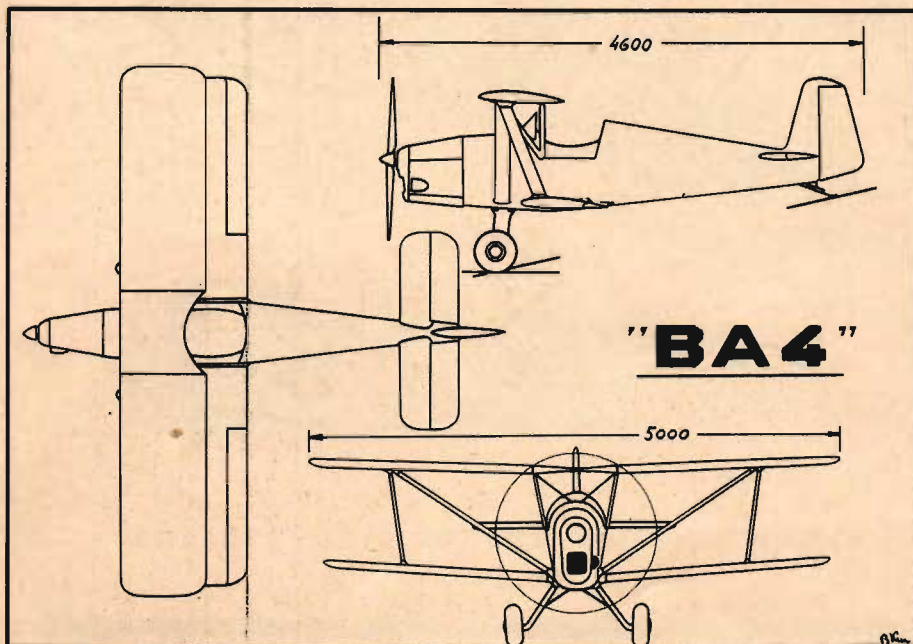
Kroppen är uppbyggd på fyra longeronger samt spant av furu. Beklädnaden utgöres av björkplywood.

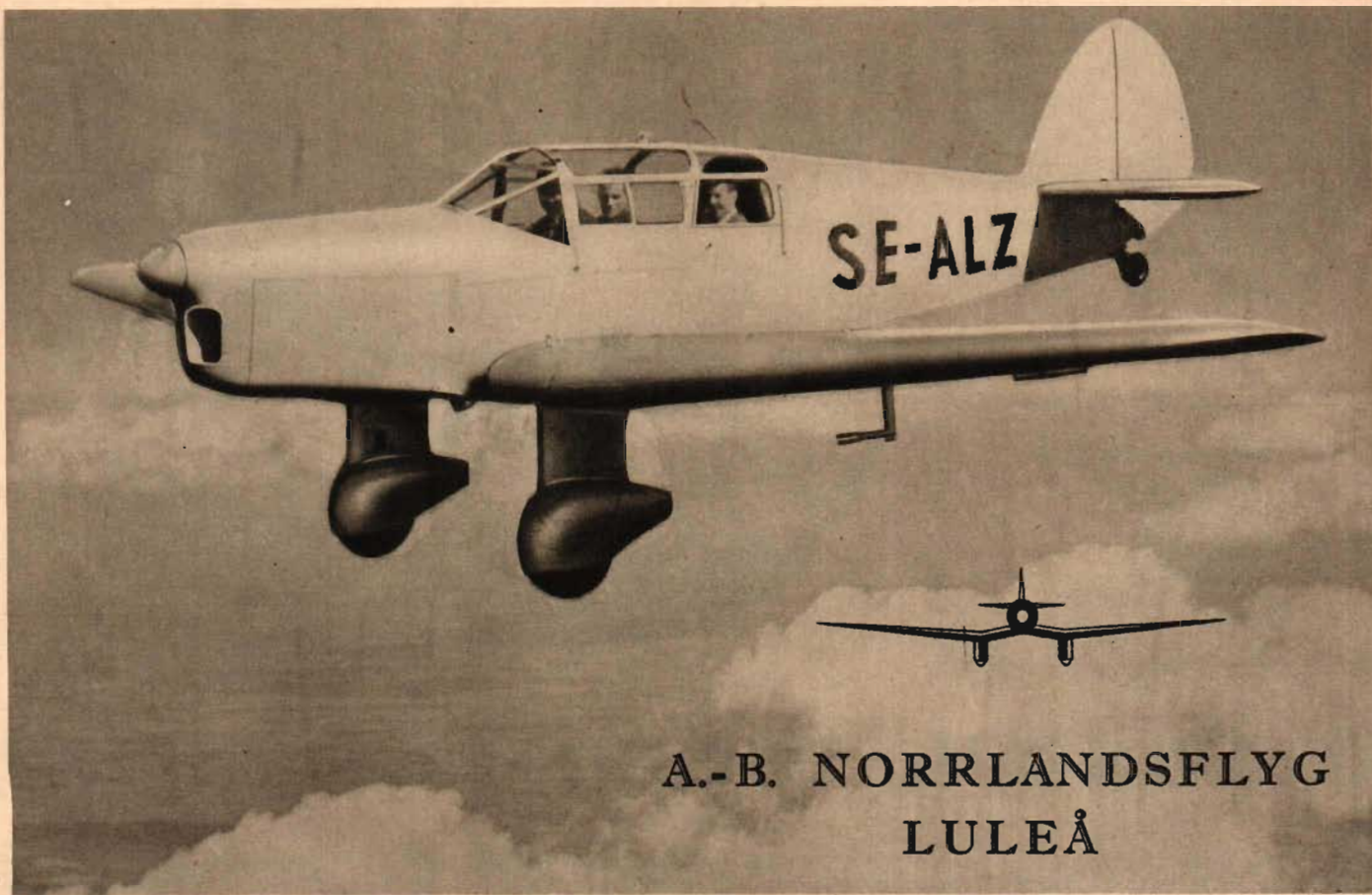
Motorfundamentet samt det fribärande landstället, stöttorna och beslagen är tillverkade av krommolybdenstål.

Instrumenteringen består av hastighetsmätare, varvräknare och höjdmätare. Dessutom är motorn försedd med ett instrument som visar oljetryck och -temperatur.

Provflygningen skall börja dagen innan detta nummer kommer ut och om allt går bra återkommer vi!

P. M.





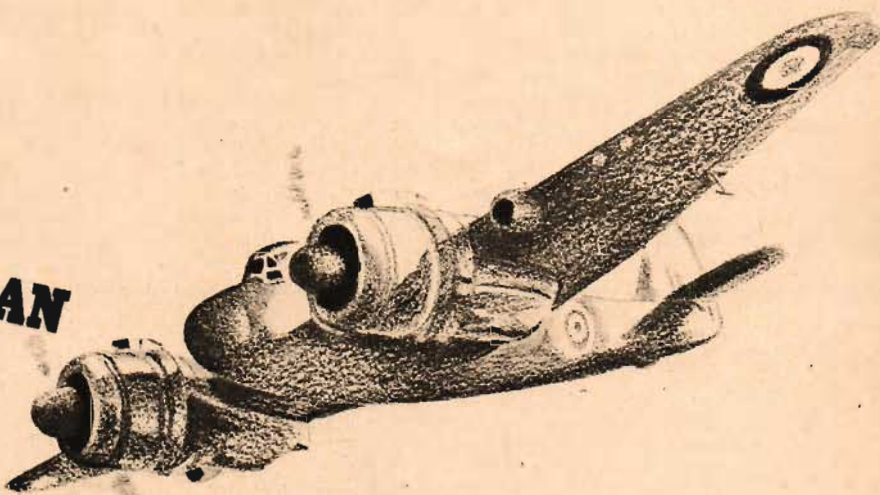
A.-B. NORRLANDSFLYG
LULEÅ

**CIVIL- &
KRIGSFLYGPLAN**

KONSTRUERADE OCH

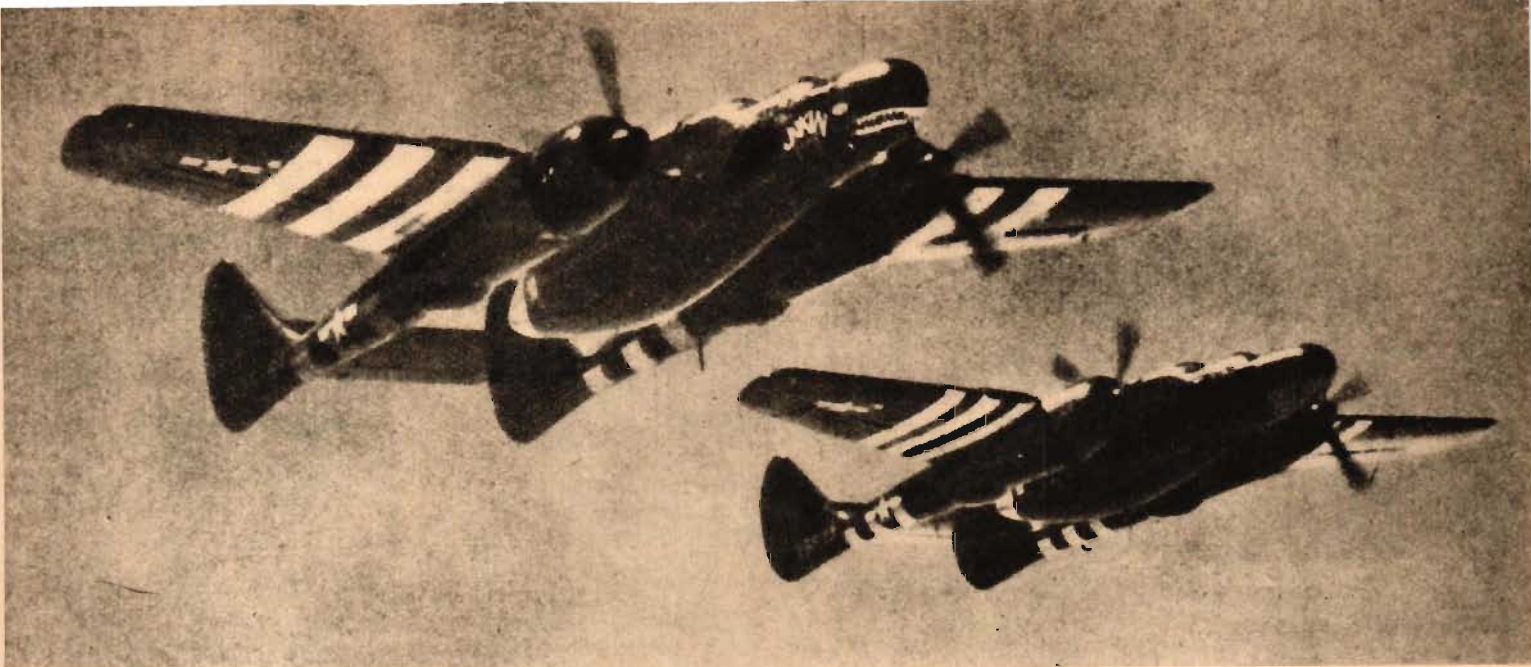
BYGGDA AV EN

PIONJÄRORGANISATION INOM
DEN BRITTISKA FLYGINDUSTRIN



Bristol

THE BRISTOL AEROPLANE COMPANY LTD · BRISTOL · ENGLAND



Det amerikanska tvåmotoriga jaktplanet Northrop P-61 »Black Widow» opererar nu från baser i Frankrike. De två invasionsmålade »svarta änkorna» på bilden tillhör USA:s nionde flygkår och patrullerar över de främsta stridslinjerna.

KRIGET I LUFTEN AV AVIATOR

Mitten av september betecknade i *Väst-Europa* inledningen till slaget om Siegfriedlinjen. På frontens södra del nådde amerikanerna fram till fästningslinjen Metz—Nancy—Belfort. Längre norrut togo de Luxemburg och trängde in på tyskt område. En mot Köln syftande stöt hejdades dock tillsvidare vid Aachen. Från Belgien trängde engelsmän och kanadensare in i södra Holland. Genom en snabb brittisk pansarstöt långt norr om fronten i övrigt uppnåddes t o m Nijmegen i mellersta Holland med en av de strategiskt utomordentligt viktiga broarna över nedre Rhen. Under dessa operationer medverkade som vanligt de båda taktiska luftflottorna, vilkas tryck låg konstant över tyskarnas reträttkolonner och förbindelser samt alltför motståndet hårdnade mot det starka tyska artilleriet på hela fronten. Den 10/9 sönderbombades sålunda 6 spärrande artilleriställningar vid Mosel. En annan dag fälldes 750 ton bomber över batterier i södra Holland. Baserna för de taktiska förbanden torde nästan helt överförts till Frankrike och Belgien.

Den strategiska uppläggningsen synes ha varit att genom en djäv stöt kringgå Siegfriedlinjens norra del, omfatta tyskarnas högra flygel och under upprullning av fronten norrifrån marschera rakt på Berlin från mellersta Holland. Denna plan hänger emellertid på möjligheten att forcera nedre Rhen och trygga övergångarna över denna flod, som här har flera breda fåror. Den 16/9 inleddes i detta syfte en stor luftlandsättningsoperation, vars mål just synes ha varit att besätta viktiga broar och knutpunkter. Själva landsättningsoperationen, som genomfördes med över 3 000 glidflygplan, bogserflygplan och trupptransportflygplan blev framgångsrik. Lufttransporterna flögo i en tunnel av jaktplan, som helt behärskade luften. De sydligast landsatta trupperna fingo inom kort förbindelse med de framryckande pansarkolonnerna. De nordligaste däremot, med Arnheim och den nordligaste Rhenövergången som huvudmål, var ännu då detta skrives isolerad och utsatt för våldsamma tyska motanfall på marken. Enligt tysk

uppgift förstördes eller togos på två dagar 200 glidflygplan; efter 5 dagar hade 3 000 fångar tagits. På utgången av striden hänger enligt brittisk uppfattning frågan om ett helt vinterfälttåg skall behövas eller icke. Britterna hade fördelen av herravälde i luften, som medgav att dagliga förstärkningar kunde överföras luftledes. På 5 dagar gjordes 11 500 flygningar i dessa lufttransportoperationer.

För ovanlighetens skull omtalades tyska anfällsöretag i luften, riktade mot trupperna i korridoren mot Arnheim, samt jaktstöd för de tyska trupper, som sökte avskära denna.

Operationen mot nedre Rhen var debuten för general Brereton's luftburna armé. Denna armé bildades för några månader sedan och består av såväl de luftburna trupperna som de erforderliga flygtransportförbanden. Chef är alltså den amerikanske flygaren Brereton (ursprungligen sjöofficer) med den brittiske infanteristen och fallskärmstruppspecialisten general Browning som närmaste man.

De tunga allierade bombförbanden användes både taktiskt, i anslutning till offensiven, och till hemortsbekämpning.

Bomber Command insatte mycket kraftiga anfall mot det sega tyska försvaret i Brest, Le Havre och Boulogne. Den 9/9 fällde 1 000 bombplan 5 000 ton över Le Havre. Den 19/9 utrymdes ruinhögen Brest av general Ramcke, på sin tid chef för ett av de fallskärmsregementen som intog Kreta. Mot Boulogne fälldes den 17/9 3 500 ton. Luftlandsättningarna i Holland förbereddes med stora anfall på flygplatserna där. Under tiden 10/9—14/9 fälldes icke mindre än 13 000 ton mot industristäder i Tyskland. Man använde därvid mera brandbomber än tidigare, med resultat att städerna Münster, Osnabrück, Stuttgart, Frankfurt och Darmstadt brunno samtidigt. Dessutom anfölls 7 bensinfabriker eller andra oljemål. Upp till 1 500 tunga bombplan flögo och 600 000 brandbomber fälldes på en natt. De återstående delarna av Stuttgart samt hela Darmstadt, som

tidigare ej anfallits, befunnos vara ödelagda. Senare anfölls även Ruhr.

Attonde luftflottan gjorde flera storföretag mot industrimål i södra och mellersta Tyskland, där huvudvikten låg på oljemål. Efter 15 veckors oljeoffensiv ansågs nu produktionskapaciteten ha nedgått med c:a 200 000 ton. I anslutning till operationen i Holland anfölls järnvägsnät öster om Rhen för att hindra förstärkningars framförande.

Det tyska luftförsvarets styrka var ännu icke bruten och bombplanförluster på över 40 flygplan i ett företag förekommo.

Amerikanska bombplan nedkastade förnödenheter till general Bors trupper i Warszawa och landade därefter i Ryssland. Det tillkännagavs, att de allierade under tiden 1/8—12/9 från luften tillfört Warszawa 100 ton vapen och ammunition, varav 250 pansarvärnspjäser och 1 000 kul-sprutor, vilket kostat 250 flygare livet.

Några säkra tecken på att även de tunga bombförbanden börjat ombaseras till Frankrike förelågo ännu icke. Säkerligen pågå dock förberedelser härför.

I och med att Kanalkusten utom några hamnar föll i allierade händer togos icke mindre än 300 startbanor för robotbomber. Alltjämt flögo emellertid sporadiskt sådana mot London, troligen startade i Holland. Enligt brittisk statistik förstörde eller skadade varje bomb, som kom fram, i genomsnitt 400 hus. Upp till 1 500 skadade hus förekommo efter ett bombnedslag. Sammanlagt hade på tre månader i London 23 000 hus förstörts och 104 000 skadats. Av tidigare bombanfall, främst 1940—41, hade 84 000 hus förstörts och 142 000 skadade hus ännu ej reparerats. De helt förstörda husen utgjorde bostäder för en halv miljon människor. 170 000 hus äro i starkt behov av reparation och ytterligare 700 000 ha endast nödortfött reparerats. Dessa siffror ge en antydning om vilket uppbyggnadsarbete, som förestår efter kriget i England.

Brittiska Coastal Command gjorde flera framstötter mot tysk sjöfart på Norges västkust, sannolikt för att försvåra evakueringstransporter från Ishavet. Slagskeppet

Tirpitz anfölls den 15/9 av Lancasterplan från England, vilket innebär ett avstånd mellan bas och mål på omkring 2 000 km; det är möjligt att flygplanen efter detta företag landade i Murmanskområdet.

På *östfronten* märktes först undertecknandet av det finsk-ryska stilleståndsavtalet. Bland de hårda villkoren märktes, att de allierade, d v s ryssarna, skola till och med krigets slut disponera vilka flygbaser de behöva i landet. Man kan utgå ifrån att de »erforderliga» baserna komma att vara belägna både i nordvästra och sydvästra Finland. Sedan även Tallinn, Baltischport och Pernau fallit och Estland »befriats» för andra gången på tre år samt de lettiska basernas fall blivit en fråga om mycket kort tid har Sovjetunionen återtagit de positioner vid Östersjön, som den med tyskt samtycke uppnådde 1940.

Det ryska flygvapnet anföll energiskt tyska evakueringstransporter från Finska viken och Rigaviken. Enligt tysk uppgift satte ryssarna in en miljon man mot Balticum och i kampen mot dessa användes starkare tyskt flyg än på länge. 92 ryska plan rapporterades förstörda på en dag.

På södra delen av ostfronten började ryssarna tränga in i Ungern och ryska långdistansplan anföllu Budapest för första gången i år.

I *Italien* närmade sig de allierade alltmåra Poslätten, vars förbindelser lågo under ständigt tryck från luften. De tunga bombförbanden deltog i oljekriget och anföllu mål både i Bayern och Oberschlesien.

I *Fjärran Östern* började förberedelserna för en amerikansk offensiv mot Filippinerna. Den 11/9—13/9 anfölls flygplatser och sjöfart av hangarfartygsflyg med resultat att 173 fartyg och 500 flygplan rapporterades förstörda. Landstigningar gjordes på Palau och Halmahera närmast öster om den stora ögruppen. Den 20/9 anfölls Manila av 500 fartygsbaserade flygplan, varvid 200 japanska flygplan och 37 fartyg rapporterades förstörda mot 15 amerikanska plan. Den hangarfartygsstyrka, som nu är samlad i dessa farvatten, är så betydande, att japanska flottan tydligen måste hålla sig undan, så länge den icke kan möta upp med motsvarande styrka i luften.

24/9 1944.

KRING LUFTKRIGET

På en mils höjd

Luftstrider på 10 000 m eller ännu högre höjd hör numera till vanligheterna men hur många av FLYG:s läsare har egentligen någon föreställning om hur det är där uppe? Lufttrycket är endast en fjärdedel av det vid marken normala och vatten kokar vid endast plus 66 grader. Det är dock

inte så lätt att komma upp i + 66 grader på denna höjd, eftersom yttertemperaturen håller sig omkring —50 grader. I denna kyla blir gummidäcken så sköra, att de spräckas precis som porslin, om de träffas av en kula. På så stor höjd och i så låg temperatur reagerar varken den flygande personalen, motorer, instrument eller beväpning på vanligt sätt. Alla de krigförande länderna har därför höjdforskningslaboratorier, i vilka alla flygplanets delar, inklusive de mänskliga, noggrant prövats, innan de skickas ut på höjduppdrag.

FLYGVAPNET ...

Forts. fr. sid. 5.

Det andra världskriget har medfört ett bombkrig mot hemort och befolkning i en skala, som till och med överträffat gamle Douhets spådomar. I strävan att förgöra befolkningens andliga motståndskraft och krigsmaktens materiella försörjning har en värdeförstöring av oöverskådliga mått gått fram över Europa. Förutom den rent materiella skadegörelsen har folken fått vidkännas prövningar, som icke blir utan menliga följder för den europeiska kulturen. De hemlösa och egendomslösa mångmiljonhövadade, nya proletariat i Europas mitt utgör ett problem vars lösning ännu inte kan överblickas. Från de allierades sida har denna krigföring motiverats med att den skall så försvaga Tysklands resurser, att arméernas förluster i människoliv blir väsentligt reducerade och av helt annan storleksordning än under det första världskriget. Det är möjligt att så också blir fallet, men insatsen har varit ofantligt mycket större än man från början kunnat tro. Den mänskliga uthålligheten och anpassningsförmågan har presterat långt mera än beräknat och detta i alla länder, både stora och små, som fått pröva på luftkrigets fasor.

Kanske får man härav sluta sig till att i framtiden det oinskränkta luftkriget icke kommer att tillgripas annat än som en yttersta utväg i kampen mellan jämnstarka motståndare med stora resurser. Säkert är det dock icke. Belgrads, Sofias och Bukarests öden är en varning till småstaterna att vara beredda även på luftanfall mot hemorten. Den beredskapen innebär i första hand ett starkt jaktflyg, kapabelt att verka både under dager och mörker.

Till sist en erinran om två välkända uttalanden: »Hemligheten med mina segrar var att slaget i luften vanns först», sade general Montgomery om lantkriget: »Aldrig har så många haft så få att tacka för så mycket», sade Churchill om hemortskriget och försvaret mot invasion över havet.

Meningen med detta är inte att hävda

Överste NILS LINDQUIST in memoriam



Översten och chefen för Flygkrigshögskolan NILS LINDQUIST, Stockholm, avled den 18 sept. i en ålder av 44 år.

Budet om Nils Lindquists bortgång kommer ej helt överraskande för hans vänner, som under de senaste veckorna följt hans sega kamp mot den tärande sjukdomen. Han gav aldrig upp, men hans motståndskraft var nedsatt och sjukdomen blev honom övermäktig.

Nils Lindquist var en av de officerare, som varit utsatta för en onormal arbetsbelastning i samband med flygvapnets nyskapande. Han tvekade aldrig inför arbetet och betraktade det ej heller som en börda — med hans entusiasm för flygvapnet blev det en naturlig sak att villigt offra sig själv inför uppgiften. Trohet i gärningen och en plikt känsla utan gräns voro de mest utmärkande egenskaperna i hans gedigna karaktär. Det var en god officer, en god kamrat och en god människa.

Axel Ljungdahl.

att flygvapnet kan uträtta allt och ersätta andra försvarsgrenar. Tvärtom. Men det kan aldrig sägas för ofta, att utan tillräckligt flyg i vårt försvar blir de andra försvarsgrenarnas uppgifter olösliga.

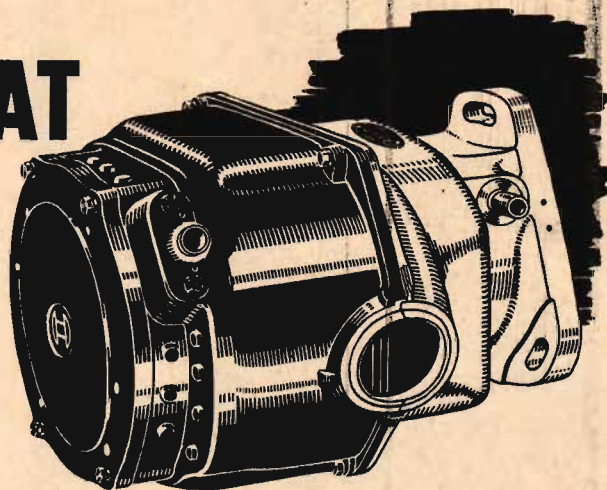
G. A. Westring.

LUFTFÄRDFÖRSÄKRINGAR

tecknas av följande till Den Nordiska Poolen För Luftfärdförsäkring anslutna bolag

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

MAGNETAPPARAT för FLYGMOTORER



I flygmotorerna tändes den i cylindern komprimerade blandningen av bränsle och luft, av elektriska gnistor, som slå över mellan tändstiftens elektroder. Den högspänning som fordras härför alstras i regel av en magnetapparat, som drives av flygmotorn. Av säkerhetsskäl och ur effektsynpunkt användas två tändstift i varje motorcylinder, vilka tändstift kopplas till två av varandra helt oberoende tändsystem. Man kan antingen ansluta varje tändströmkrets till var sin enkel magnetapparat eller ansluta bägge tändströmkretsarna till en gemensam tvillingmagnetapparat. I det senare fallet uppnås besparingar i såväl utrymme som vikt. En Bosch tvillingmagnet väger blott 7,1 kg men ersätter trots sin låga vikt två enkla magnetapparater med en sammanlagd vikt av 13,2 kg.

Bosch-fabriken tillverkningsprogram upptar magnetapparater för alla tänkbara flygmotortyper, från de minsta

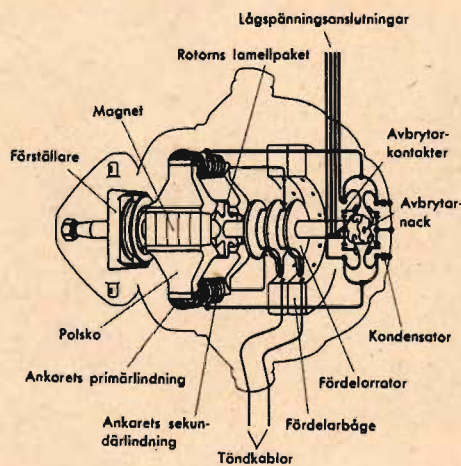
sportplansmotorer till motorer för de stora trafikplanen; magnetapparater med en vikt från c:a 4 kg till c:a 8 kg.

Bosch tvillingmagnetapparat — den modernaste typen bland magnetapparaterna — innehåller två tändsystem, som äro helt skilda från varandra men ha gemensam drivning. Båda tändsystemen äro så inställda, att de båda tändstiften i varje motorcylinder ge gnistor vid samma tidpunkt. Vid vissa Bosch tvillingmagnetapparater äro tändsidorna förskjutna i förhållande till varandra då detta

visat sig ge ett gynnsammare förbränningsförlopp.

För att radiomottagning skall kunna ske störningsfritt äro de flesta Bosch magnetapparater för flygmotorer avskärmade.

Bosch-fabriken har en mycket lång och grundlig erfarenhet när det gäller konstruktion och tillverkning av flygelektriska tillbehör. Bosch flygmagneter äro goda representanter för oöverträffad



Funktionsbild av Bosch tvillingmagnetapparat

BOSCH-kvalitet

AKTIEBOLAGET ROBO · STOCKHOLM 7



Svenska luftburna trupper visades under Årets flygvapenövning och t. v. ses infanterister på väg upp i ett trupptransportplan. T. h. en av de blå flygsoldater som hårdnackat försvarade Nyköpingsfältet. Nedan: Stora förband voro i rörelse och lottorna i jaktflygets stridsledningcentraler markerade prompt alla företeg. De arbetade i skift och fick ibland en vilostund (nederst t. v.).



FLYG- VAPNET



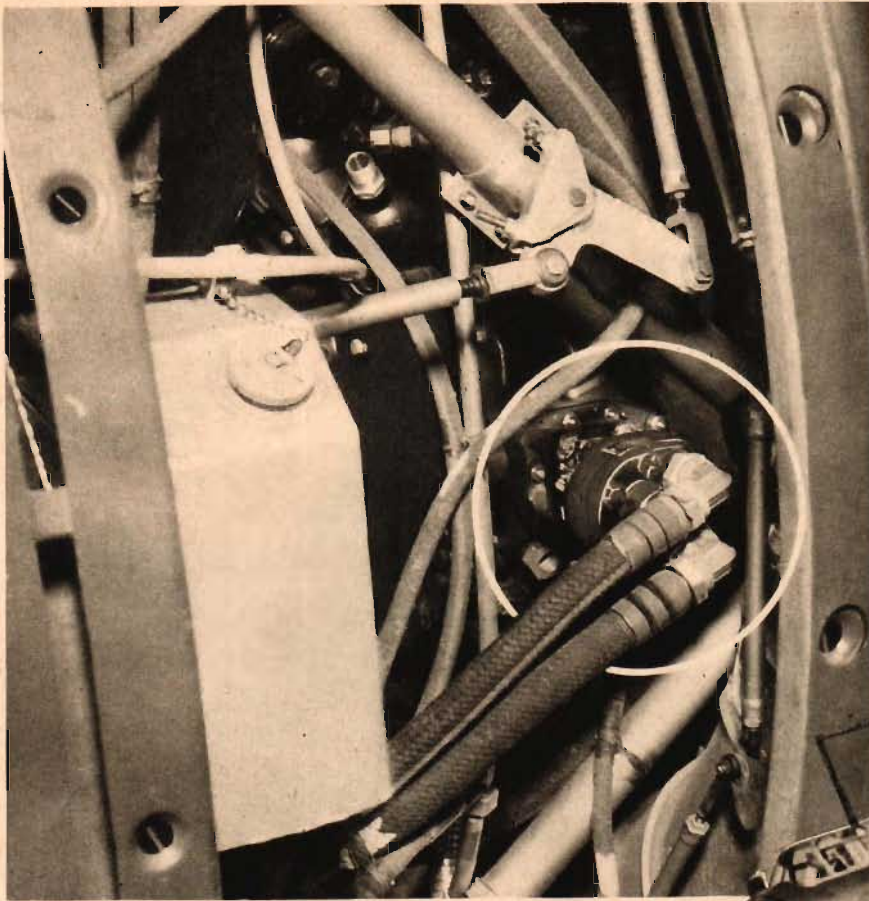


Att B 17 finns i stort antal vid våra flottor kunde den som inte visste det förut konstatera i samband med septembers stora svenska luftkrig. Här ses ett par av de pricksäkra störbombarna tillhörande Gripens-flottillen F 7 på väg att fullgöra ett uppdrag.

SLÅR ÖVER LAND OCH HAV

Flygvapenövningen försiggick i år över Öst-Sverige. Bilden t. h. är tagen från det flygande presskvarterets Ju 52 och man kan tydligt urskilja röken efter bombnedslagen på den lilla kobben i bildens mitt. Nedan ses överste G. A. Westring, FLYG:s flygmilitära medarbetare (i mitten), i gräset framför en B 3:a ge ett par infanterister riktlinjer för lufttransporterna. T. v. Konungen gav flygvapenövningen en ståtlig avslutning, då han till åtta nya flottor överlämnade fanor. Här får öv.-löjtnant B. T. Rapp mottaga Blekinge flygflottillas vapenprydda fana ur konungens hand.





Bilden visar den hydrauliska Pesco-pumpen, som levererar kraft till det hydrauliska systemet i en B17. Pumpen drives direkt av planets motor.

absolut tillförlitlig även vid största påfrestningar

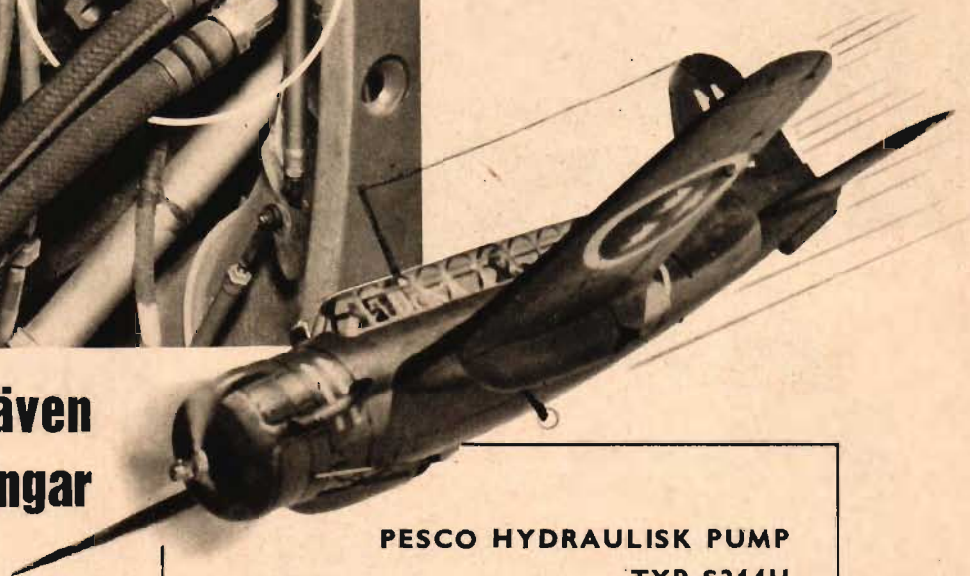
Flygvapnets störbombplan B17 är det enda flygplan i världen, där det indragbara landstället även användes som störbroms. Stället manövreras hydrauliskt och synnerligen stora krav måste ställas på denna utrustning. SAAB valde de svensktillverkade Pesco-pumparna och en Pesco hydraulisk pump av typ S214H svarar för den krävande manövreringen. I samma plan arbetar även svenskbyggda Pesco-pumpar för bränslebefordran, drift av instrument m. m. Tala med våra specialister på Pesco precisionspumpar för specialändamål.

SYSTEM PAULIN AB

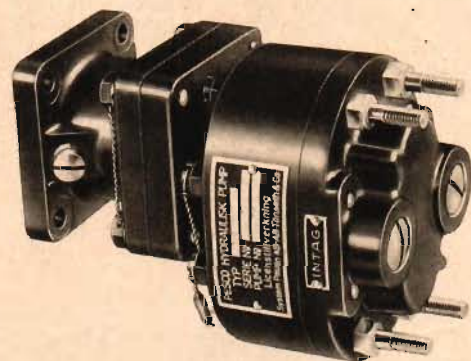
Kungsgatan 33, Stockholm. Telefon 21 43 03, 11 95 45

AB TÖNSETH & CO

Ulvunda invid Bromma Flygplats. Telefon Namnanrop.



**PESCO HYDRAULISK PUMP
TYP S214H**



PESCO licenstillverkad hydraulisk pump S214H är en högtrycksoljepump av kugghjulstyp för avloppstryck upp till 100 kg/cm².

PESCO

världsberömda flygplanpumpar

JAKTEN PÅ WUWA

Forts. fr. sid. 13.

man dock inte, om det var fråga om ett offensivvapen eller helt enkelt ett målflygplan för luftvärnet av typen »Queen Bee», som engelsmännen själva använde före och vid krigets utbrott. Alla tvivel försvann dock, när man i november upptäckte, att tyskarna utmed hela den franska kusten från Calais till Cherbourg byggde en hel serie av byggnader, vilka hade vissa omisskännliga likheter med dem som setts vid experimentstationen vid Peenemünde. Nästan allesammans pekade i riktning mot London.

RAF blandar sig i leken

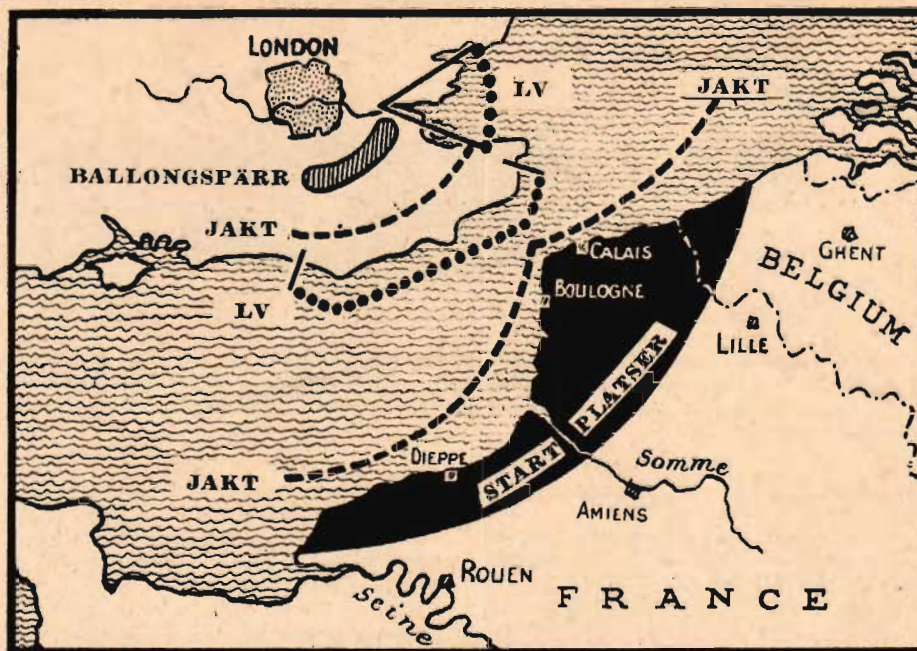
RAF sattes in för fullt mot dessa anläggningar i december 1943. Brittiska och amerikanska styrkor fortsatte att anfalla robotbaserna under hela vintern och följande vår tills dess att allesammans var förstörda. Tyskarna övergav då dessa startplatser helt och hållet och började i slutet av mars att bygga en helt ny serie startplatser. Konstruktionen på dessa nya startplatser var i hög grad förenklad. De flesta byggnaderna, däribland de lätt miss-tänkta lagerutrymmena för bomber och bränsle, utslöts helt och hållet. Dessa nya baser tog endast sex veckor att bygga och var så omsorgsfullt camouflerade att det var praktiskt taget omöjligt att upptäcka dem från luften, förrän de hade »gett eld». Men förstörandet av den första serien robotbaser av det brittiska bombflyget hade försenat de tyska dispositionerna tillräckligt länge och det var en bra bit in på sommaren, innan den nya serien baser var färdigställd.

Nu hade dock engelsmännen samlat tillräckliga upplysningar för att staberna skulle kunna utarbeta detaljerade planer för Londons försvar. Försvarsplanen upp- tog tre försvarsbälten:

- a) en ballongspärr strax utanför London;
- b) ett luftvärnsbälte framför ballongspärren;
- c) en jaktzon utanför luftvärnsbältet.

Förberedelserna för invasionen i Europa pågick och därför behövdes såväl jakt som luftvärn för att skydda ilastningshamnarna. Dessutom visste ingen om de flygande bomberna skulle komma före, under eller efter invasionen. Den brittiska försvarsplanen måste därför vara mycket rörlig. I själva verket började robotangreppen några få dagar efter landstigningen i Frankrike, när luftvärn och spärrballonger nästan uteslutande var grupperade runt utgångshamnarna. De flyttades omedelbart till förberedda platser sydost om London och trädde genast i aktion.

Under de första månaderna fällde jaktplan, luftvärnet och spärrballongerna omkring 40 procent av de avsända bomberna. De sändes iväg i salvor och tyskarna föredrog molniga dagar för att försvåra jaktens arbete. De flög med hög hastighet, ibland på i medeltal 700 meters höjd, vilket var alldeles för lågt för det tunga luftvärnet och just omkring de mindre Boforskanonernas effektivaste räckvidd. Vid samma tid utökades ballongspärren, som ursprungligen endast varit 500 ballonger stark, till 2 000. Alla ballonger försågs med en extra kabel — ibland med två — och gjorde ett utmärkt arbete. Nära 15 procent



Hur Londons försvar mot flygande bomber organiserades. Närmast franska kusten jaktspärr, på engelska sydkusten ett kanonbälte, därlinnanför ännu en jaktspärr och närmast London spärrballonger.

av de robotbomber, som kom i ballongområdet, bringades ned av dem.

Samtidigt gjordes en radikal förflyttning av luftvärnet. Det hade förutsetts att flygande bomberna skulle flyga på omkring 1 800 meters höjd men många av dem nådde inte upp till mer än 300. Omkring mitten av juli beslutade man att flytta hela luftvärnsbältet ned till kusten, så att man fick ett obrutet synfält. Allt som allt flyttades omkring 600 tunga och 500 Boforskanoner men trots den stora omfattningen av denna ombasering var ingen enda kanon ur aktion mer än högst två dagar. Jämsides med luftvärnsartilleristernas stigande skicklighet och träning förbättrades resultaten. Under första veckan efter ombaseringen sköt luftvärnet ner 17 procent av de bomber, som kom in i kanonbältet.

Under andra veckan	.....	24	procent
» tredje »	.....	27	»
» fjärde »	.....	40	»
» sjätte »	.....	60	»
Den sista augusti	.....	74	»

I själva verket kom endast 45 procent av de avsända bomberna in över engelska kusten de två första veckorna i september jämfört med 75 procent under juli.

Ny jaktzon upprättas

Under de första veckorna efter robotanfallens början opererade jaktplanen inom en enda zon från franska kusten och fram till kanonbältet. Under denna period sköt jakten ned över 1 000 flygande bomber. Efter ombaseringen av luftvärnet organiserades två jaktzoner, en utanför kanonbältet och en mellan ballongspärren och luftvärnsområdet. Detta minskade säkert jaktens möjligheter. Så många bomber sköts ned utanför kusten av luftvärnet, att antalet mål för jakten inne över land blev mycket mindre och detta i sin tur var huvudsaken till att jaktens resultat försämrades.

Jaktflygarna hade många svårigheter att

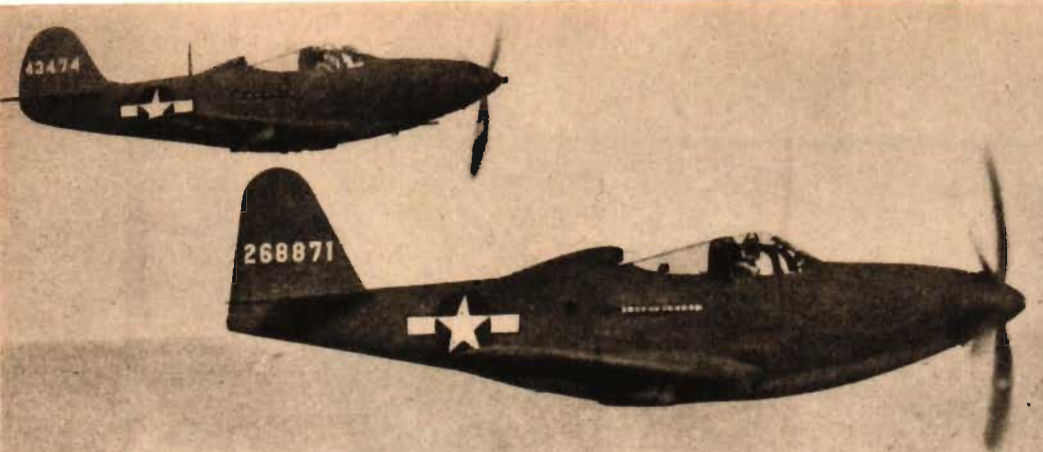
övervinna. Den första var flygande bombens hastighet. Endast de snabbaste jaktplan kunde flyga ifatt dem i planflykt, under det att de äldre jaktplantyperna måste dyka ned mot bomben från tusentals meters höjd. Det var också nödvändigt att upprätthålla konstant vakhållning över land och hav 24 timmar om dygnet för att vara beredd på varje robotbomb, som kunde komma. Detta förorsakade att såväl personalen som materielen blev i hög grad ansträngd. Över havet hade jaktflygarna på dagen mycket svårt att över huvud taget se robotarna. Där fanns inga landmärken och inga eldskurar, som kunde tilldra sig uppmärksamheten, och därför placerades ett antal snabba motorbåtar i Kanalen med uppgift att rapportera till jaktplanen genom radiotelefon eller signalkott.

Nattetid däremot var robotbombens flammande stjärt lätt nog att upptäcka men för att få ner den måste jaktplanet öppna eld mot den på något under 300 meters avstånd. Vid för stort skotthåll förstördes sannolikt inte bomben och vid beskjutning på för nära håll kunde bomben explodera och förstöra jaktplanet. Varje bilförare vet hur svårt det är att bedöma avståndet till ett ljus nattetid. Allierade vetenskapsmän sysselsatte sig i stor utsträckning med detta problem och en dag konstruerade en brittisk professor — Sir Thomas Merton — en lika genialisk som enkel avståndsmätare, vilken visade sig vara den perfekta lösningen. Den var så enkel att den endast kostade omkring en svensk krona i tillverkning. Den är alltså på hemliga listan och kan därför inte diskuteras närmare här.

Robotbomber från öster

Snart märkte man att en del bomber kom in nattetid från rakt östlig riktning. Det upptäcktes att speciellt utrustade Heinkel He 111 bombplan bar robotbomberna »pick-a-back» (egentligen som ett bylte på ryggen. Reds. anm.) och frigjorde

(Forts. på sid. 35.)



Det nya amerikanska jaktplanet Bell P-63 »Kingcobra» (närmast) ses här flyga i rote med Bell P-39Q, en färsk version av »Alracobra». Det bästa kännetecknet på »Kingcobra» är den typiska nya stjärten. — T. h. treplanskiss av »Kingcobra» med jämförelse nederst mellan dess stjärt och »Alracobra».

Bell P-63 »Kingcobra»

I förra numret av FLYG berättade vår Londonkorrespondent om Bells nya jaktplan P-63 »Kingcobra». Hans uppgifter kan nu kompletteras med en notis ur AEROPLANE, som uppger att »Kingcobra» utvecklats ur »Airacobra» på grundval av de erfarenheter som ryska flygare samlat på detta plan. »Airacobra» har visserligen gjort stor succé i Ryssland men det var i alla fall en del som borde ändras för att planet skulle bli perfekt. Och så kom »Kingcobra» till. Det nya planet är också i första hand avsett för de ryska flygstyrkrafterna. AEROPLANE uppger att »Kingcobrans» motor är en Allison V-1710 med tvåstegskompressor.

»Barracudas» maxfart

Enligt den amerikanska flygtidskriften AVIATION har det engelska torped- och störbombplanet Fairey »Barracuda» med Rolls-Royce »Merlin 32»-motor en maxhastighet av 405 km/t på c:a 4 000 m höjd.

Grumman-sportplan

Med sikte på freden har Grumman Aircraft byggt ett »högvärdigt» lätt flygplan, tydligen avsett närmast för »civiliserade» krigsflygare. Det är tvåsitsigt och har en 125 hk motor. Maxhastigheten sägs vara 295 km/t. Planet lär vara det senaste och grannaste en flygare kan se.

Gloster F.9/37

FLYG har tidigare omnämnt flygplan som konstruerats före krigets utbrott men vilja ej blivit offentliga förrän på senare tid. Här kommer en ny engelsk typ, Gloster F.9/37, tvåmotorigt jaktplan. Den 23 maj 1939 flög det för första gången inför en publik bestående av medlemmar i parlamentet. Uppvisningen blev mycket lyckad, men av någon anledning kom dock aldrig denna typ så långt som till seriestadiet. Endast två plan byggdes, av vilka det ena

försågs med två 1.050 hk Bristol »Taurus»-motorer och det andra med Rolls-Royce »Peregrine», 12-cyl vätskekylda radmotorer på 885 hk, alltså av samma typ som på Westland »Whirlwind».

Gloster F.9/37 hade följande data och prestanda: spännvidd 15,24 m, längd 11,27 m, höjd 3,53 m, vingyta 35,86 m², tomvikt 4 051 kg, flygvikt 5 330 kg, maxhastighet 575 km på 5 000 m höjd, stighastighet vid marken 620 m/min, tjänstetophöjd 9 140 m.

Nya Martin-trafikplan

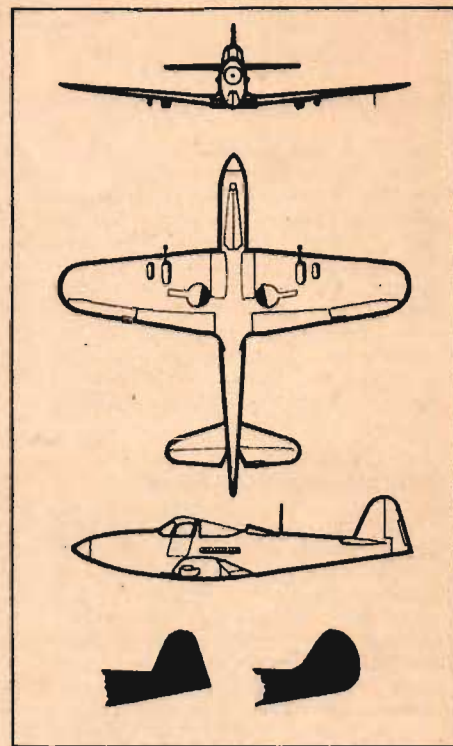
Enligt amerikanska uppgifter är Martin-firman sysselsatt med ett nytt tvåmotorigt transportflygplan med benämningen Martin Model 202, avsett för kortdistanstrafik med gods och passagerare. Tolv olika versioner har konstruerats, av vilka de två senaste skall tillverkas. Model 202-11 är högvingad och Model 202-12 lågvingad. Som passagerarplan kan 202:an ta 30 personer och tre besättningsmän. Båda versionerna får en vingbelastning på c:a 214 kg/m².

Den högvingade 202-11 har bättre sikt för passagerarna och bättre i- och urlastningsmöjligheter än den lågvingade 202-12. Denna senare har lägre landställ och lägre tomvikt. Inklusiv förstärkningar av kroppsbotten för att skydda passagerarna i händelse av buklandning är den högvingade versionen 175 kg tyngre än den lågvingade. Tack vare mindre frontyta är det högvingade planet emellertid nära 7 km/t snabbare än det lågvingade. Normal flygvikt för båda typerna uppges vara omkring 14,9 ton.

De 12 modellerna av Martin 202 — utom en — är beräknade för motorer av typ Wright Doublerow Cyclone R-2600-22 på 1 900 hk.

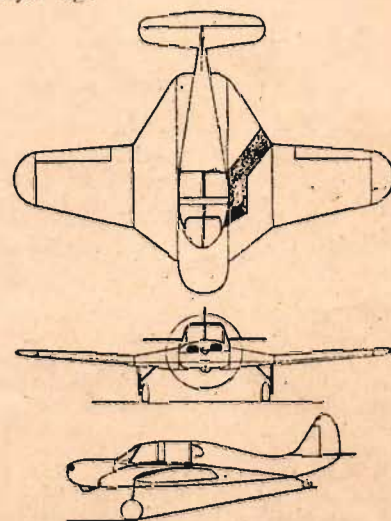
Italienskt i RAF

Bland de italienska flygplan, som RAF övertagit från Regia Aeronautica, märkes också ett antal Cant 506B 3-motoriga flottörplan, utrustade med 770 hk Alfa-Romeo stjärnmotorer och en maxhastighet på 369 km/t.

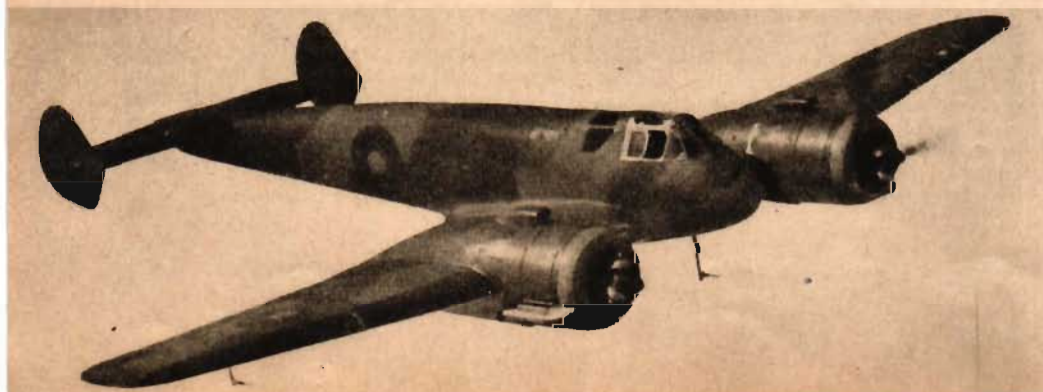


Eshelman »Wing»

Eshelman Corporation, USA, har under de tre senaste åren experimenterat med de tre senaste åren experimenterat med lätta flygplan av kategori »flygande vingar». Fem olika typer har byggts och provflugits på Logan Field, Baltimore. Den senaste typen har en 235 hk Lycoming-motor. En version av denna får indragbart landställ och hastigheten beräknas bli 290, marschhastigheten 265 och landningshastigheten 80 km/t. Planet är fyrsitsigt med sätena placerade som i en bil. Flygvikten blir 1 216 kg och fabriksledningen tror att planet skall kunna säljas för mindre än 4 000 dollar. Benämningen är enligt engelska uppgifter Eshelman »Wing». Av treplansskissen här nedan framgår att planet inte är särdeles vackert — men man kanske vänjer sig!



T. v. det engelska tvåmotoriga jaktplanet Gloster F. 9/37, vars nosparti påminner ganska mycket om Bristol »Beaufighters». — Här ovan treplansskiss av den amerikanska fyrsitsiga flygande vingen från Eshelman Corporation.



FLYGNytt

från ALLA FRONTER

På denna sida ses fyra amerikanska helikopters av modernaste typer. Överst t. h. den tvårotoriga Platt-LePage över Wright Field. — Närmast här nedan synes Sikorsky XR-5 med 450 hk Wasp Junior-motor. — T. h. därom den nya Sikorskys XR-6 med 245 hk Franklin-motor. XR-6 har nyligen slagit bl. a. höjrekordet för helikopters. — I vänstra spalten under rubriken Bells experimenthelikopter.



NYA USA-HELIKOPTERS

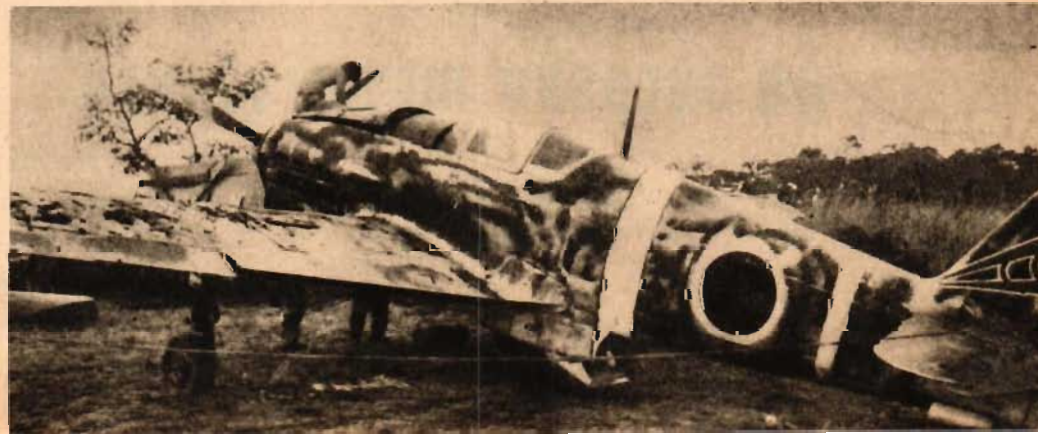


XR-5 torde ha större motorstyrka än hittillsvarande enrotoriga helikopters — en 450 hk Pratt & Whitney »Wasp Junior». Den är tvåsitsig med platserna i tandem. Tomvikten är 1255 kg och rotorns diameter 14,63 m. Enl. FLIGHT är marschhastigheten c:a 160 km/t under det att INTERAVIA uppger maxhastigheten till 176 km/t. Eftersom skillnaden mellan dessa två hastigheter är så liten måste uppgifterna tas med reservation. Teoretiskt längsta flygsträckan uppges av den sistnämnda källan till 640 km.

Helikoptern utvecklas sakta men säkert och USA går i spetsen — som vanligt med Igor Sikorsky som föregångsman. Men även andra konstruktioner har kommit till och konkurrensen blir nog snart nästan lika skarp inom denna gren som i fråga om vanliga flygplan.

Sikorsky har efter den gamla R-4 (se FLYG nr 12/44) konstruerat två nya typer, XR-5 och XR-6. Den förra skall serie-tillverkas av Sikorskyfirman själv och den senare av Nash-Kelvinatorfabrikerna i Detroit, Lansing och Grand Rapids. De två nya typerna har mycket bättre strömlinjeform och större motorstyrka och därmed avsevärt högre prestanda än gamla R-4.

Ett av de senaste japanska jaktplanen är Mitsubishi S-03, i USA »Tony», mycket lik den italienska Macchi C-202. Detta japanska jaktplan har en licensbyggd Mercedes-Benz-motor. Spännvidden är 11,98 m, längden 9,16 m och maxhastigheten c:a 530 km/t. I beväpningen ingår två kanoner. »Tony» på bilden är som synes något skadad.



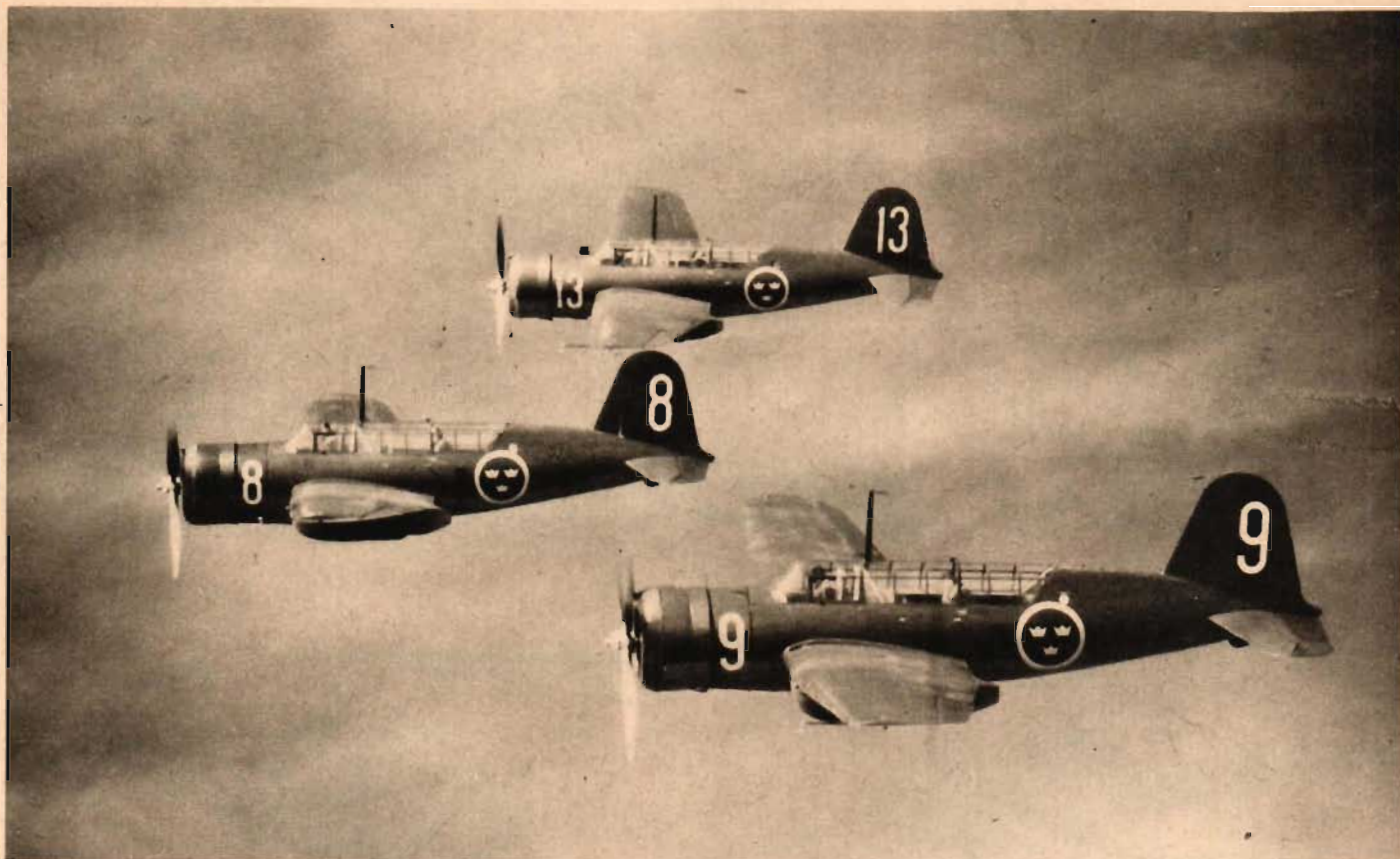
m höjd för att komma över Alleghanybergen. En passagerare medföljde. Hastigheten i förhållande till marken var 128 km/t trots motvind på 16—48 km/t.

Båda de nya Sikorsky-typerna har genomskinlig nos med utomordentligt god sikt.

I samband med reklamen om de nya typerna har Sikorsky passat på att varna folk för att hoppas på billiga helikopters för privatbruk omedelbart efter kriget. Priset väntas i själva verket överstiga 5 000 dollar och hålla sig där lång tid.

Bell Aircraft Corporation har konstruerat en liten trevlig helikopter, som nyligen demonstrerades i luften inomhus! Tydligt efter mönster av Hanna Reitschs flygning med en Focke-Wulf-helikopter i Deutschlandhalle i Berlin för många år sedan... Några data om Bells plan har ännu ej synts till men vi återkommer så snart detta blir fallet. Till dess nöjer vi oss med att visa en bild av Bell-helikoptern.

Den största helikoptern i USA hittills ser ut att vara den tvårotoriga apparaten från Platt-LePage-firman, som syns på bilden längst upp t. h. Det är en experimenttyp, som sänts till Wright Field för officiella provflygningar. Inte heller för denna typ har data offentliggjorts.



Lättmetall ger ökat stridsvärde

För tillverkningen av de svenskbyggda krigs-flygplanen godtages endast material, som fyller de allra högsta anspråk på osviklig pålitlighet. Svenska Metallverken kunna därför med stolthet anteckna att de anför-trots huvudleveransen av olika delar av lätt-metall såsom plåt, rör, profiler, nitar m. m.

AB SVENSKA METALLVERKEN



Huvudkontor: VÄSTERÅS — Försäljningscentral: STOCKHOLM
Avd.-kontor: Göteborg, Malmö, Jönköping, Eskilstuna, Sundsvall



Flygsoldaterna håller stånd mot angrifaren. T. v. leder kapten Lindow med pistolen i hand sina mannar mot fienden och slår tillbaka anfall efter anfall. T. h.: Prins Gustaf Adolf inspekterade luftlandsättningen i en Ju 52:a.

LUFTLANDSÄTTNING

Forts. fr. sid. 9.

gen av de luftburna trupperna i B 3 och Ju 52. Man väntar bara på ett viktigt meddelande. Vi måste komma i håg att vi nu frottar oss med fienden och att det är deras företag vi i första hand skall följa. Meddelandet skall lyda ungefär så här: »Våra fallskärmsjägare har nedkämpat flygplatsförsvaret vid XX och fältet är i vår hand. Sänd förstärkningar!»

Så snart denna hugesamma upplysning anlant skall truppen ombord och flygplanen iväg. Men vi får vänta. En timme, två timmar, tre timmar. Anledningen är vi som svenskar stolta över: våra landsmän håller stånd och låter sig icke förintas.

Under tiden fortsätter de grå gossarna i- och urlastningsövningarna. Det behövs minsann, särskilt när det gäller B 3, ty den lucka i botten som pojkarerna måste tränga sig igenom är besvärlig att forcera. Men till slut går det riktigt bra. En kulspjutetropp (1 plus 11 man) lastar in sig i en B 3:a på en röd minut och kastar sig ur på 45 sekunder. Samma procedur i en Ju 52:a tar 27 resp 12 sek — men så finns det ju också en stor dörr på det planet och dessutom en snabb golvtralla »för urlastning av köttet», som en major uttryckte det.

Här måste inskjutas en förklaring till kommande händelser. Striden gäller två flygfält i närheten av Nyköping, dels depåfältet, som ännu hålles av flygsoldaterna, dels ett närbeläget fält, som redan är intaget. Men eftersom de blå pojkarerna spjarnar emot så förtvivlat dröjer det med transporten av truppen, som skall landsättas på depåfältet.

En blandning av stolthet och naggat tålmodighet bemäktigar sig oss. Det händer ju ingenting!

Jo, där kom tydligen uppbrottsordern. De stålgrå rusar till sina flygplan och snart är den första anfallsvägen på väg mot målet.

Transportplanen kommer tillbaka och då berättas märkliga ting från första offentliga demonstrationen av luftlandsättning i Sverige. Således hade en Ju 52:a landat, kört fram till skogskanten, lastats ur, rullat ut och startat på den fenomenalt korta tiden 4 minuter. Inte illa!

Men vi märker snart att något har hänt som man kanske inte räknat med på allvar. När vi kommer flygande med DC-3:an bakom andra vägen och närmar oss det bestämda fältet ser vi Ju 52:or och B 3:or landa. Men ingalunda på depåfältet utan på det andra. Flygsoldaternas envisa motstånd har faktiskt vänt upp och ned på »programmet», d v s den »förutbestämda» utgången av striden. DC-3:an kan inte komma ner på »det andra fältet» utan sätter sig ett par minuter senare på depåfältet.

Där har stridens vågor lagt sig för en stund. Endast då och då smäller ett skott någonstans i skogen runt fältet. Det är ställningsfight och patrullnäpsning bland buskar och träd. Vissa sektorer runt fältet är visserligen i angrifarens händer men det finns ingen som helst anledning till oro för svenskarna.

Med överste stridsdomaren, överste Nygren, vår högt värderade ledare för det flygande presskvarteret, i spetsen drar vi efter väntan på ett avgörande in i skogen för att söka kontakt med fienden och svenskarna och få reda på hur de gör, när de bär sig åt.

Efter att ha snirklat oss fram till en »port» i taggträden och forcerat den träffar vi på en del av de hjältar som håller stånd, d. v. s. flygsoldater och basförsvarets infanterister. Trygg som en mur bland sina mannar står chefen, kapten Lindow, i vardagslag flygkapten och flygmiljonär i Aerotransport men just nu skrudad i flygvapnets uniform. Han berättar om hur dagen varit med böljande strider, anfall och motanfall. Visserligen hade han egentligen för lite folk för fältets försvar — men när det är gott virke i pojkarerna ökas deras mod, styrka och list med kvadraten på farsans storlek! Apropos list, ja. Kapten Lindow berättar att spioneriet florerat livligt på båda sidor. För att hindra spionage på den svenska sidan hade han infört hela basbataljonen utfäst belöningar för fångade spioner. Den förste haffade spionen skulle inbringa 30, den andre 20 och den tredje 10 kr. Det dröjde inte mer än 20 minuter förrän spion nr 1 kneps. Det var en fänrik från fienden, som klätt ut sig till telefonarbetare!

Vi smyger — nåja, smyger och smyger, hm — oss åt det farliga hållet. Äntligen får vi napp. Fienden kokar kaffe och vilar! Är det krig det här?

Under striderna kring F 11:s depåflygfält etablerades ett vällojlat samarbete mellan flygsoldaterna och basförsvarets gräklädda pojkar. Här spanar en representant från värdera vapenslaget mot skyn för att se efter om det är ett flentligt flygplan eller ett av de egna som dånar fram däruppe.



— Tyvärr har vår ammunition tagit slut på grund av det sega motståndet, säger en kompanichef, en löjtnant med flygspanarmärke på armen (utbildad på F 3). Det är en besvärlig fiende vi har. Här skickar vi ut patruller och de kommer aldrig tillbaka. Och så sänder de ut patruller — och tar fångar bland vårt folk. Vår fiende är faktiskt i det närmaste odödlig — särskilt om det inte finns någon stridsdomare i närheten! Nu väntar vi som sagt på ammunition. Från luften. Och sedan så...

En lyckad avslutning på besöket vid F 11:s depåflygfält var en scen av ovanlig livlighet nere vid ena hangaren: en flygsoldat rusade efter en spejande fientlig infanterist, fick fatt i honom, brottades ett tag med honom men måste till sist släppa — bytet blev i alla fall en kask! En kamrat till den fientlige spejaren hade två andra flygsoldater övermannat samt bar honom i triumf tillbaka för att nedlägga bytet framför chefens fötter.

Och luftlandsättningen... Ja, den blev mycket lyckad. 300 man landsattes och skötte sig bra. En del var en aning bleka. Det hade varit slängigt, då B 3:orna och Ju 52:orna »jazzade» fram i trädtopps höjd. Och jakten hade härjat vilt bland transportflygplanen; härjat så mycket vildare som angrifarnas eskortjakt var fingerad. Men alla var glada och förtjusta över att ha blivit luftburna.

Betydelsen av en transportflygorganisation behöver väl inte särskilt poängteras.

P. M.



BLINDFLYGARENS



”sjätte sinne”



NAF precisionstillverkade flyginstrument ger blindflygaren ökad säkerhet genom absolut tillförlitliga mätningar.

NAF Hastighetsmätare H a 5 användes som navigationshastighetsmätare och varning för ”stallgränsen”.

NAF Variometer V m mäter stig- och sjunkhastigheten.

NAF Girindikator Gi 3 utvisar flygplanets givringsrörelser samt sidlutning.

NAF
Hastighetsmätare



NAF
Variometer



NAF
Girindikator



AKTIEBOLAGET NORDISKA ARMATUR FABRIKerna

STOCKHOLM • GÖTEBORG • LINKÖPING • MALMÖ • SUNDSVALL



»Sim» själv, belåten med flygningen.

SAGOLIKT! sa "Sim"

Ung dam med Ju 52 på
"fight-seeing" över skär-
gården och Uppland



Start i morgondiset.

Hur känner sig en »flygjungfru», d v s en dam som aldrig flugit förut, när hon från luften följer ett bombanfall? Känns det inte en aning kusligt? Förvirras inte begreppen? FLYG har med övningsledningens goda minne gjort experimentet att låta FLYG:s allt-i-allo på redaktionen, fröken May Simańsky, i dagligt tal kallad »Sim», följa med i Vapnets flygande presskvarter under en expedition den 9 sept. till kustflottans ankarplats i skärgården och en flygbas i Uppland. Efter flygningen intervjuades hon av FLYG:s medarbetare.

— Nej, svarade »Sim» på ovanstående fråga, det kändes ingenting alls utom härligt. Tja, möjligen medan vi satt och väntade i omklädnadsrummet på Barkarby — när J 9:ornas motorer startades kändes det en aning i magen. Det var ju första gången jag hörde flygmotorer på nära håll. — Och flygningen då?

— Sagolik, utropar »Sim». Vi flög i en Ju 52:a med löjtnant Carls som förare. Starten skedde kl 5 på morgonen från F 8-fältet. Vädret var strålände med klarblå himmel. När vi kom ut över skärgården gick solen just upp och färgade himlen röd. Under oss glittrade fjärden med holmar och andra små saker. Jag njöt intensivt. Men det var svårt att avgöra om det fanns båtar eller inte på ankarplatsen, som skulle anfallas av bombplan. Ju:an började cirkla för att vi skulle hålla oss i närheten av platsen.

Men rätt vad det var fick vi annat att tänka på än att beundra utsikten, fortsätter »Sim». Anfallet kom. Det var lätta bombare, B 17 från F 12, och tunga B 18 och B 3:or från F 1. Vi kastade oss handlost från den ena sidan av kabinen till den andra för att få se kärrorna i anfallet.

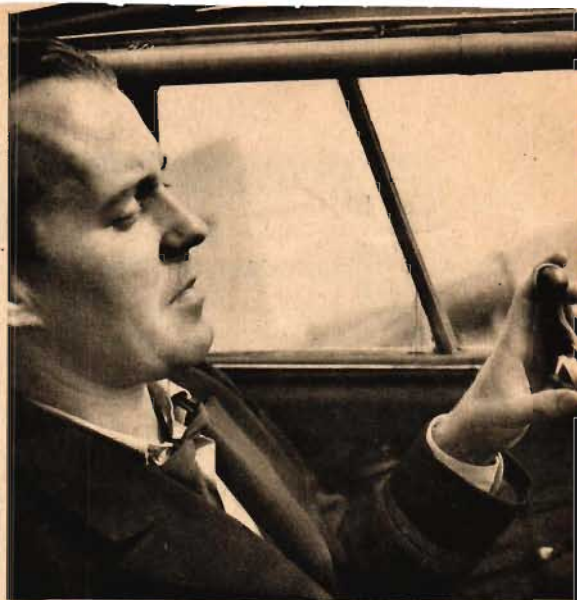
B 3:orna var fenomenalt fint camouflerade. När de kom in på låg höjd såg man dem inte alls utan först när de gick upp på 350 m och markerade fällning med signalpistolsskott. När de sedan kröp ner igen på låg höjd tappade våra ögon bort dem igen. Och när B 17 dök fick jag en känsla av att de gick rakt ned i sjön.

När anfallet var över såg jag en vacker syn — en J 9:a som jagade en B 3:a. Kontrastverkan slog mig så att jag säkert satt med gapande mun.

Ojoj, vad J 22:an är tjugig i luften! Strax innan vi lämnade målet kom två J 22:or upp och snodde runt oss. Ögonen höll på att trilla ur huvudet på mig...

Så satte löjtnant Carls kurs på en flygbas i Uppland. Vi kom så tidigt att vi fick

vänta en stund under ideligt kretsande. Precis på sekunden rätt tid kom anfallet. Det var ett bombförband med B 17. Först störtade sig stabsgruppen med överstelöjtnant Bjuggren mot flygstationen med uppbyggda hangar- och flygplanatrappor och fällde övningsbomber med röksats. Fullträffar! Lika bra träffade också första divisionen, medan andra divisionen del-



Han som gav »Sim» luftdopet, kolugne löjtnant Gösta Carls vid ratten i Ju 52:an.

vis träffade »plus» och fick en del bomber i sjön.

Efter anfallets slut gick vi ner på låg höjd och tittade närmare på målet. Jag såg en hel del gropar medan vi cirklade runt i så snäva svängar att magen morrade och man blev väldigt tung och nedtryckt.

Ja, sedan var det slut på kalaset och vi flög hem till Barkarby. När vi landat suckade jag av saknad... Det är oerhört spännande att se flygvapnets bomb- och jaktflygare visa sig på styva linan!

— Några kommentarer?

— Kommentarer? Jo, *sagolik!* utbrister »Sim» och ser beslutsam ut: Jag flyger gärna när och hur och hur länge och vart som helst!
P. M.

MEK. VERKSTAD
specialitet: lättmetallarbeten

A.-B. PLÅTINDUSTRI
LIMHAMN TEL. 71 650

LEDIG PLATS

BILREPARATÖRSKURSER

2-4 månaders utbildningskurser till bilreparatörer börjar den 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 13 november 1944 och 8 januari 1945.

HANDELSKURSER

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

Prospekt och upplysningar mot 2 porton, då tidningens namn angives.

SKÖVDE PRAKTISKA SKOLA

Döbelnsgatan 9, Skövde.

Tel. Skövde 1249.

Annons nr **5** i serien
KOMMENTAR TILL EN ORDER

— en rad exempel på hur
Sandvikens stål användes
för olika ändamål.



Lättare än lättmetall

Vet Ni att den bärande stommen i det svenskbyggda jaktplanet J22 utföres av stål och att planet det oaktat är lättare än om det skulle ha byggts av lättmetall?

För att detta skall vara möjligt kräves stål med hög hållfasthet och av bästa kvalitet både i vingbalk och spryglar.

Vingspryglarna äro revbenen i vingarna, bestämna vingens form och överföra vingtrycket till vingbalkarna. Spryglflänsen är den del av spryglerna som är svårast att tillverka. Den göres av en U-formad profil av kallvalsat och härdat bandstål med över 115 kg/mm² brotthållfasthet. U-profilen av detta hårda material skall med stor nog-



Spryglflänsarna
utgöres av kallvalsade och härdade
U-profiler, som bockats efter mall.

grannhet bockas efter mall, så att dess form överensstämmer med vingens. Detta fordrar yrkesskicklighet och ett material av yppersta kvalitet.

Spryglflänsarna till J22 tillverkas i Sandviken av Sandvikens bandstålsprofiler.

SANDVIKENS JERNVERKS AKTIEBOLAG

FRÅN KSAK S VERKSAMHET

Kungl. Svenska Aeroklubben har nu till Kungl. Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen framlagt ett förslag till anslagsäskande åt privatflyget för budgetåret 1945-46. Förslaget slutar på 568,000 kr enligt följande specifikation:

1. Bidrag till bestridande av administrationskostnader för KSAK:s centralorganisation	133,000
2. Centrala kurser för utbildning av instruktörer för flygklubbar m. m.	15,000
3. Modellflygverksamhet	30,000
4. Utbildningspremier	70,000
5. Fria flygningar för viss instruktörspersonal	20,000
6. Engångsanskaffning av materiel m. m. för privatflyget	200,000
7. Förnyelse av materielen	100,000
Summa kronor 568,000	

I sina kommentarer till förslaget framhåller KSAK bl. a. att försvarsministern i sitt yttrande till statsrådsprotokollet med anledning av Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående understöd åt privatflyget av den 30 april 1943 gjort vissa uttalanden, vilka förutsätta möjligheten till vidgade anslag vid en fortskridande utveckling av privatflygverksamheten. I propositionen har departementschefen beträffande den av 1942 års flygutredning förordade högre segelflygutbildningen efter C-diplom yttrat att en sådan utbildning i en eller annan form bör förverkligas. Han har emellertid ställt sig tveksam såväl till Allebergs förutsättningar för en mer omfattande utbildning som även beträffande flygvapnets möjligheter att ombesörja denna utbildning. Med anledning härav, såges i kommentarerna, har KSAK igångsatt vissa undersökningar. Olika tänkbara alternativ till frågans lösande ha uppsatts för att kunna underställas myndigheternas prövning. En utredning av frågan i dess helhet tar emellertid så pass lång tid i anspråk att den inte torde kunna beräknas vara färdig förrän under hösten. KSAK anser likväl — oberoende av hur utbildningen slutligt kommer att ordnas — att en högre utbildning bör försöksvis anordnas på en för ändamålet lämplig flygplats under sommaren 1945 under förslagsvis två månader.

Beträffande anslaget till centrala kurser för utbildning av instruktörer framhålls bl. a. att utvecklingen inom segelflyget medfört att en högre grad av instruktörer, segelflyglärare, införts genom föreskrifter, som utfärdats av chefen för flygvapnet. De höga fordringar som ställas på dessa segelflyglärare (bl. a. flyglärarkompetens vid flygvapnet) gör det inte möjligt för KSAK att inom ramen för nuvarande utbildningsorganisation anordna särskilda kurser för segelflyglärare. Det fåtal personer som för närvarande räknas till denna kategori har för den skull tillförts organisationen efter tjänst vid flygvapnet. I närvarande stund torde inte heller någon annan möjlighet finnas att anordna särskild utbildning för segelflyglärare än genom att förlägga densamma till flygvapnet i den mån tillstånd härtill kan utverkas.

I skrivelsen framhålls emellertid att för de tvåsitsiga segelflygplan som tillförts privatflyget har ett behov gjort sig gällande att erhålla tillgång till instruktörer, vilka — utan att vara segelflyglärare — kunna i dubbelkommando med elever genomgå en del vanliga enkla manövrer. Vissa segelflyginstruktörer ha med luftfartsmyndighetens tillstånd från fall till fall uttagits till sådan dubbelkommandotjänst. KSAK anser emellertid att antalet dylika instruktörer — lämpligen benämnda »segelflyginstruktörer med dubbelkommandokompetens» — bör väsentligen utvidgas. Därför föreslår KSAK i sin skrivelse att såsom ett första steg en kurs under budgetåret 1945-46 försöksvis anordnas för utbildning av »segelflyginstruktörer med dubbelkommandokompetens». Kostnaderna för en sådan kurs beräknas till 3,000 kr. Anslaget till centrala kurser skulle sålunda från nuvarande 12,000 kr ökas till 15,000 kr.

Beträffande administrationsanslaget upptar detta även samtliga löner för de instruktörer som i enlighet med den av myndigheterna godkända organisationsformen skola tjänstgöra hos KSAK inom den statsunderstödda modell- och segelflygverksamheten.

JAKTEN PÅ WUWA

Forts. fr. sid. 27.

dem över Nordsjön. Nya luftvärnsbatterier flyttades genast till ostkusten (sammanlagt hade 800 kanoner och 2 000 automatkanoner slutligen insatts) och jaktdivisioner sändes varje natt ut för att avpatrullera holländska och belgiska kusterna, under det att de flygfält varifrån Heinkelplanen startade blev svårt bombade. Dessa motåtgärder reducerade antalet på det sättet luftburna robotbomber till mycket små proportioner.

Under 80 dagar sändes över 8 000 robotbomber mot England, d v s omkring 100 om dagen (se i ö »Kriget i luften» FLYG nr 19/44). Av dessa 8 000 kom omkring 2 300 (29 procent) fram till Londonområdet. Dessa siffror innefattar inte de bomber, som gingo i backen redan i Frankrike, men även av de bomber, som lyckligt startades, var omkring 25 procent felaktiga eller »irrande». Många dök i havet utan brittisk återkan, andra har förrirrat sig så långt bort som till Norfolk och Northampton. De återstående 46 procenten bringades ner genom försvarets förenade ansträngningar. Detta är — givetvis — ett medeltal för hela robotperioden. Sedan starten har en allt kraftigare tull tagits av försvaret. Rekordskörden fick man den 28 augusti. Den dagen bringades 97 robotbomber ner av de 101, som flög in mot Londonområdet. Endast 4 st släppte alltså försvaret förbi sig. Nära 97 procentigt resultat! Det är likadant med personskadorna. I början dödades i medeltal en person för varje avsend bomb. Mot slutet dödades en människa på var tredje bomb.

Under fem dagar i juli gjordes robotanfall i mindre skala mot Portsmouth och Southampton. Det stora flertalet av bomberna föll i havet eller på den öppna landsbygden. Hitlers hemliga vapen nr 1 — V-1 — var tydligt och klart icke exakt nog för att kunna insättas mot mål av så ringa utsträckning som dessa båda städer med respektive omkring 250 000 och 200 000 invånare.

De resultat som uppnåtts av Bomber Command i kampen mot robotbomberna får inte glömmas i detta sammanhang. Det var det tunga bombflyget som först riktade sina tunga anfall mot Peenemünde och bilindustrierna i Hannover, där robotbombernas olika delar sammansattes. Under dessa anfall fälde brittiska och amerikanska bombplan över 100 000 ton bomber och förlorade 450 flygplan med ca 2 900 förare och besättningsmän.

Nu när alla största delen av robotbomberna i Frankrike och Belgien fallit i händerna på de avancerande allierade arméerna kan säkerligen en mängd nya detaljer om robotbomben snart offentliggöras. Det kanske kan sägas, att det inte var någon särskilt populär uppgift bland tyskarna att sända iväg dessa flygtorpeder och det är konstaterat, att robotservicerna i möjligaste mån uttogs bland icke-ariska och icke-tyska trupper.

G. F. L.

Flygintresserad yngling

med goda rek. från flygbolag önskar mekanikertjänstgöring för fortsatt utbildning. Svar till »Stinson», d. t. k.

En flygare

köper sitt UR hos

L. SUNDSTEDTS

UR HANDEL

KUNGSGATAN 2 - STOCKHOLM

(Vid Stureplan)



Leverantör till

KUNGL.

FLYGFÖRVALTNINGEN

AB. Halmstads Murbruksfabrik

förfogar över grusfyndigheter på milliontals kbm vilket borgar för säker leverans. Vi äro ensamleverantörer av

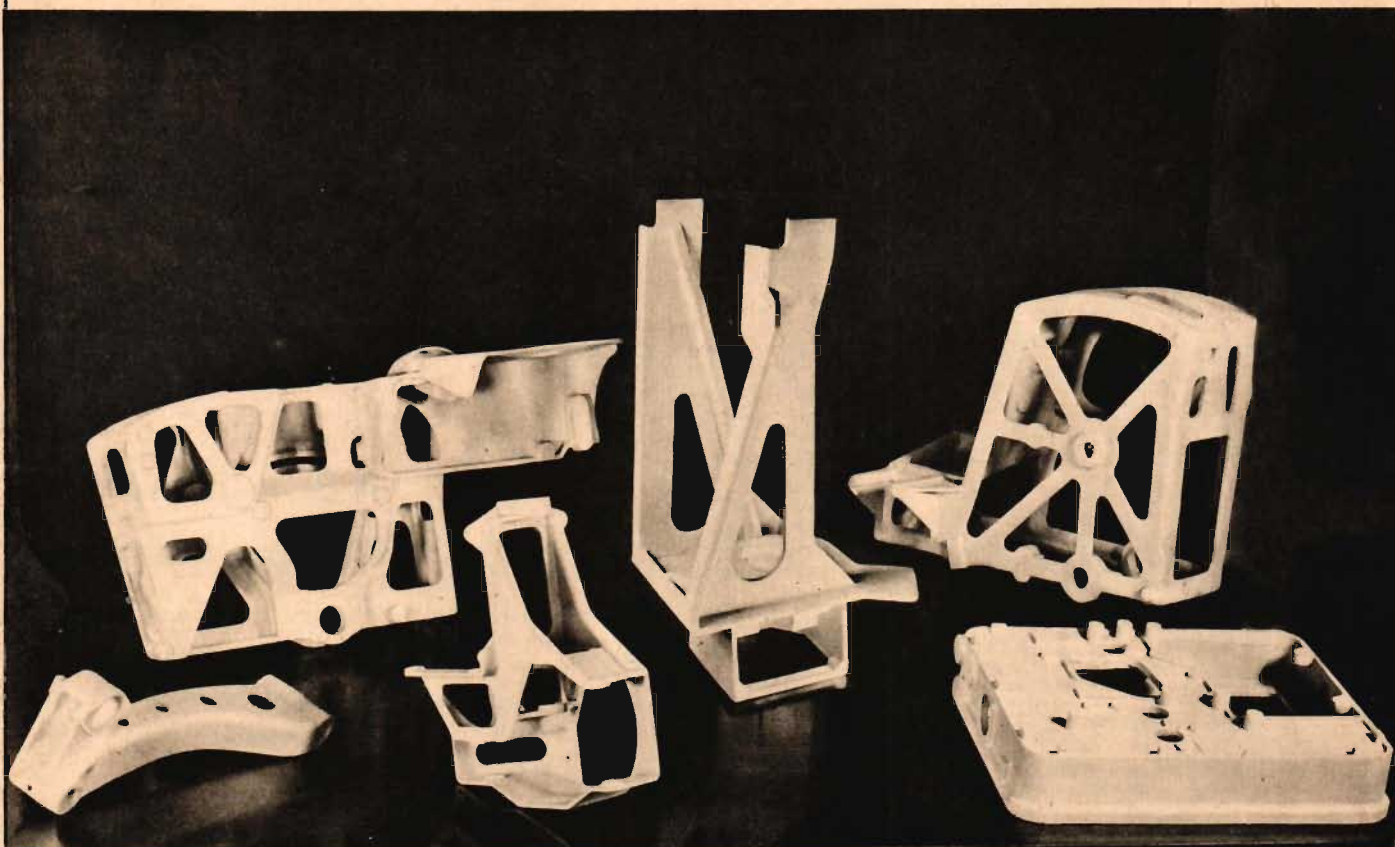
Grus, Singel och Murbruk

till Kungl. Flygförvaltningens arbeten vid F 14 i Mickedala. Fabriken vid Wapnö Grustäkt

Telefon 2143, 2849



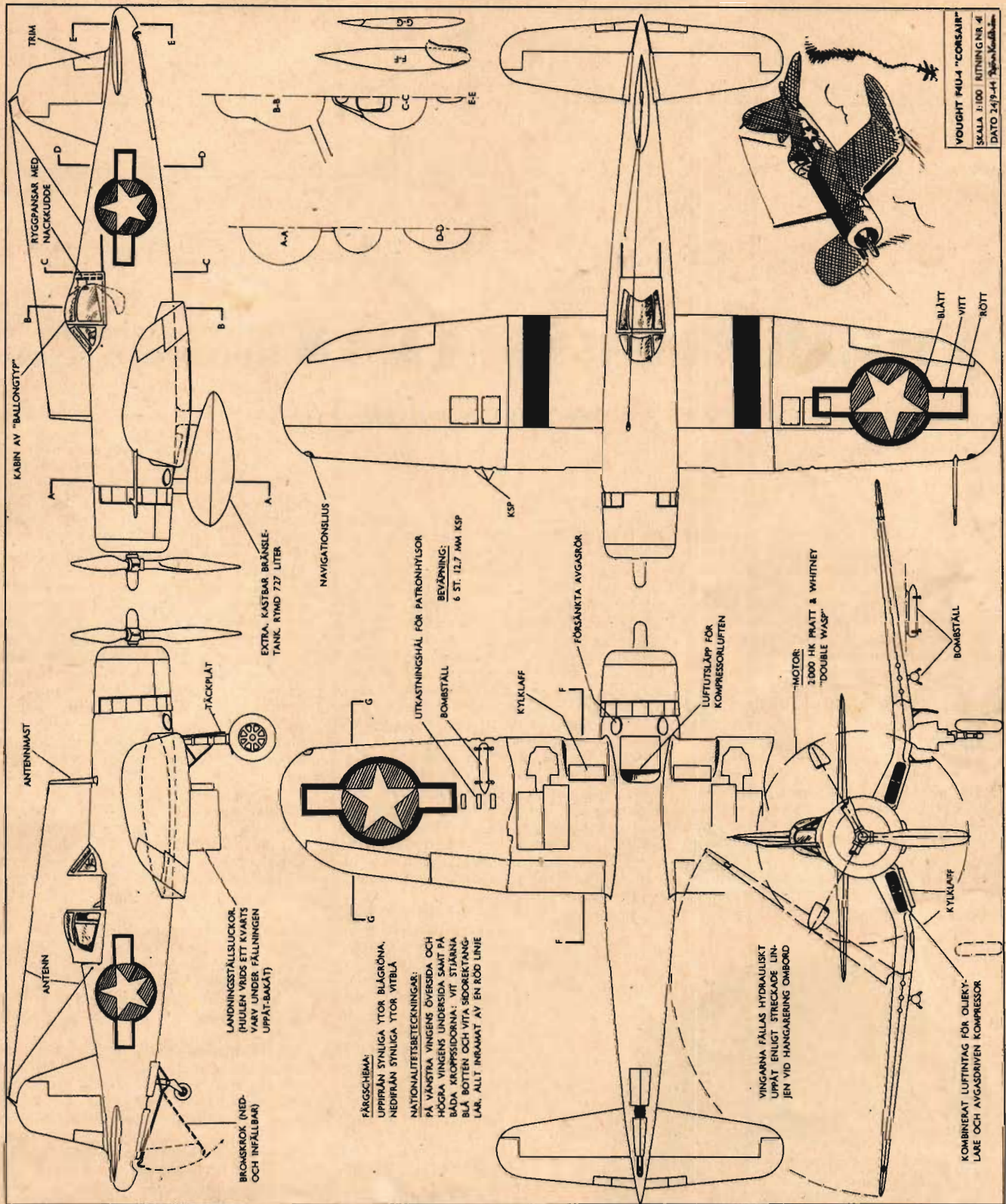
HÖGSTA STYRKA LÄGSTA VIKT
FLYGETS FRAMTID



GJUTGODS AV:

MAGNESIUM * ALUMINIUM

LINKÖPINGS ARMATUR- och METALLFABRIKS AB
LINKÖPING



VOUGHT F4U-4 "CORSAIR"

Tillverkare: Vought Division of United Aircraft Corporation, Stratford, Conn. Licen- bygges även av Goodyear Aircraft Corpora-

COPYRIGHT:

FLYG och B. KARLSTRÖM

tion, Akron, Ohio, under beteckningen FG-1 oeh Brewster Aeronautical Corporation, Long Island, N. Y. med beteckningen F3A.

Typ: hangarfartygsbaserat jaktplan.

Besättning: 1 man.

Motor: 2000 hk Pratt & Whitney »Double Wasp», 18-cyl. luftkyld stjärnmotor.

Maxhastighet: c:a 600 km/t.

Marschhastighet: c:a 500 km/t.

Spännvidd: 12,50 m.

Längd: 10,16 m.

Höjd: 4,90 m.

Vingyta: 26,04 m².

Topp höjd: över 11 500 m.

Flygsträcka: över 2 400 km.

Beväpning: 6 st 12,7 mm ksp. bombast 459 kg.

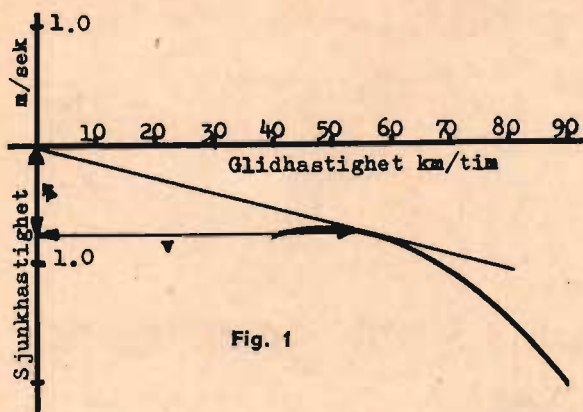


Fig. 1

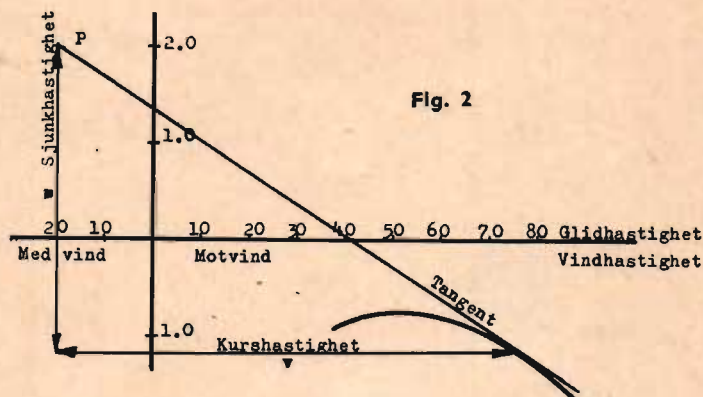


Fig. 2

VARIOMETERSKALAN NYTT HJÄLPMEDEL VID STRÄCKSEGELFLYGNING

Av CH. BIRCH-IENSEN



Civilingenjör Åke Gävert har i en tidigare artikel i FLYG redogjort för de flygmekaniska förhållandena vid glidflygning i motvind med bästa glidtal. På det hela taget tycks intresset för segelflygningsmekanik börja blomstra på ett sätt som saknat motsvarighet innan segelflygprestationerna i vårt land nådde den höga nivå som kännetecknar dem just nu. De i ifrågavarande artikel behandlade förhållanden syns mig emellertid vara ett specialfall av för sträcksegelflygning så ringa intresse att en allmän framställning av frågan och ett förslag till en praktisk lösning kanske är värd uppmärksamhet.

För en segelflygare som ämnar flyga så långt som möjligt under rådande atmosfäriska förhållanden är det nödvändigt att känna flygplanets sjunkhastighet vid olika glidhastigheter så noggrant som möjligt. Det är annars svårt för honom att avpassa flyghastigheten så att han verkligen utnyttjar uppvindsområden till fullo eller med minsta möjliga höjdförlust tar sig ur fallvindsområden. I uppvindsområdet behöver han icke göra sig särskilt stora bekymmer så länge variometernålen pekar på rätt sida om nollstrecket men i fallvindsområden, som till exempel vid hoppen mellan moln, kan han lätt gripas av en pinsam osäker-

hetskänsla i sina bemödanden att krångla sig över det blå himmelsfältet med så stor marginal som möjligt.

Analogt är förhållandet vid flygning i med- eller motvind. Som regel förlägs ju alla sträckflygningar så att man utnyttjar medvinden men det kan ju tänkas att man någon gång är nödsakad att flyga i motvind eller t o m att vindriktningen kan ändras under flygningen. Det senare inträffade en gång för mig, varvid jag flög ena hälften av sträckan i medvind och andra hälften i motvind. Skall man flyga taktiskt i snålt väder är det nödvändigt att ta hänsyn till alla rörelser i atmosfären som i varje ögonblick påverkar flygningen.

Det önskemål segelflygaren i detta sammanhang kan uppställa är alltså ett hjälpmedel, varigenom han på något sätt kan erhålla upplysning om den glidhastighet han bör hålla för varje vindstyrka och variometerutslag för att kunna avverka längsta möjliga flygsträcka.

Det bästa medlet att bedöma ett segelflygplans prestanda är att studera dess hastighetspolardiagram. Ur detta kan man läsa alla uppgifter av intresse, bortsett från flygegenskaper, såsom minsta sjunkhastighet med tillhörande glidhastighet och för övrigt hela sambandet mellan flygplanets glid- och sjunkhastighet. Om man lägger en linjal genom glid- och sjunkhastigheterna noll i diagrammet och därifrån drar tangenten till kurvan får man vid tangeringspunkten planet's sjunkhastighet och glidhastighet vid bästa glidtal i stillastående luft. Förhållandet dem emellan är det som kallas bästa glidtal. (Fig 1.)

Det så erhållna bästa

glidtalet med tillhörande hastigheter är utmärkt för jämförelser mellan olika flygplantyper. Men det hjälper inte sträcksegelflygaren särskilt mycket vid navigeringen, ty när har han just detta glidtal i förhållande till jordytan? Endast i det fall att vindstilla råder och ingen termik finnes; och i så fall lär ingen segelflygare komma anmärkningsvärt långt från startplatsen.

Man kan emellertid ur hastighetspolardiagrammet få fram glidhastigheten och det bästa glidtalet relativt jordytan genom att dra tangenten till kurvan från andra punkter i diagrammet än den ovan nämnda, d v s från varje punkt motsvarande varje intressant rörelse hos den luft man flyger i. Och det bör ju en segelflygare kunna ha en viss nytta av. I fig 2 är undersökt flygtillståndet vid bästa glidtal då flygplanet ligger i en fallvind med en styrka av 2 m/s och en medvind av 20 km/tim. Sträckorna v och w representerar de relativt jorden riktiga hastigheterna och deras förhållande i lämplig skala är det bästa glidtalet relativt jorden. Punkten P kan ju väljas var som helst i diagrammet, varigenom man alltså kan kartlägga flygplanets prestanda för bästa glidtal vid alla möjliga vindstyrkor och sjunkhastigheter (fig 3). För alla punkter på tangenten från P är såväl bästa glidtalet relativt jorden som tillhörande glidhastighet konstant och om man ritar upp en kurvskala, där varje kurva gäller för en viss vindstyrka kan alltså för varje bästa glidhastighet anges bästa glidtal relativt jorden.

En sammanställning av alla dessa relationer mellan vindstyrka, sjunkhastighet, bästa glidtal och tillhörande glidhastighet kan göras lätt avläsli i form av ett nomogram. Den bästa platsen för anbringandet av detta nomogram är på variometerskalan. Där kan segelflygaren med kännedom om rådande vindstyrka i varje ögonblick vid skärningspunkten mellan kurvan och variometervisaren avläsa den glidhastighet som ger bästa glidtal samt detta glidtal. Möjligheten att så enkelt kunna få en så viktig upplysning är värdefull, det vet varje segelflygare som kämpat om millimeterna i mindre gynnsam termik och endast på måfå eller med stöd av tidigare erfarenhet bedömt flyghastigheten.

Fig 3 visar variometerskalan med utritade linjer för konstant glidhastighet och bästa glidtal för en tänkt segelflygplantyp. Givetvis kan linjerna för konstant glidhastighet (Forts. på sid. 45.)

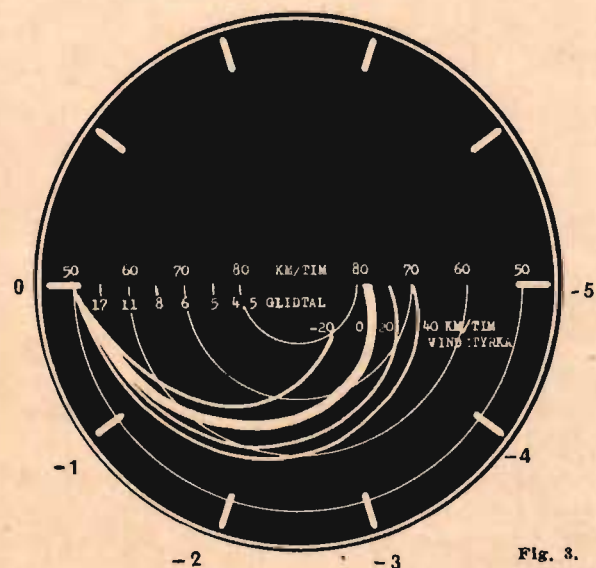


Fig. 3.

Varlogram för variometer med 5 m/sek maxutslag. För att inte göra bilden otydlig har variometervisaren icke tagits med.

Sparvarna GICK hem men flygdagen i Norrköping gick ihop

Det var inte flygväder ens för gräsparvar när sista programpunkten avverkats vid flygdagen i Norrköping söndagen den 24 september. De stackars sparvar som vågat sig ut måste följaktligen gå till fots hem. Och även de 750 åskådare som trotsat regnet såg ut som ruggiga fåglar när de traskade till sina lyor. Men de hade i alla fall fått valuta för sina inträdespengar, ty det var intressanta saker som Norrköpings automobil- och flygklubb visade trots det sig alltmer sänkande »ta- ket» med dess ihärdiga takdropp.

Just när överledaren för flygdagen, byggnadschefen G. Östman, var i färd med att besluta om uppvisningarna skulle genomföras eller ej var det nästan uppehåll i plasket och därför blev det ingen avslutning. Berömvärt i sanning att i sådant väder kunna klara programmet — pekingborna måste vara ett härdigt släkte!

Som vid alla segelflygdagar med anspråk på att vara up-to-date visades först glid- och segelflygningens gång i stort. Ur gamla Grunau 9:an »Tuppen» inledde kavalikaden. Bland flygarna var det en som var särskilt berömd, segelflygarnas speciella sångerska Alice »Babs» Sjöblom, född Nilsson med två s. Efteråt fick hon i högtalaren redogöra för »hur det kändes».

Sedan blev det demonstration av högvärdiga segelplan. Segelflygarna från F 13 hade slutit upp med två Kranich, en



Weihe, en Baby, en SG—38 och en Moth samt hade stor andel i att flygdagen blev så lyckad. Fänrik E. G. Carlsson flög en Kranich, löjtnant E. von Celsing en Weihe och fanjunkare Bengt C:son Bergman (från Malmslätt) Sveriges andra Moswey III. Med den äran!

Regndropparna hade dittills här och där i luften makats bort av segelplanen men snart piskades de bort i strimmor över Kungsängen av fyra jaktplan av den underbara typen J 22. De kom från F 13 och flög i två rotar med gruppchefen kapten Schönbeck i ena rotens ledarplan samt fänrik Schnell, löjtnant af Geijerstam och fän-



I sällskap med en mängd regudroppar landar lug. Kipp med det första svenska segelplanet av typ Mü 13d. — T. v. gästspeakar fotbollssetet Knut Nordahl medan speakern Sölve Skerfving vilar munnen.

rik Fryklund (FLYG:s flygplanarikatyrtecknare) i de övriga kärorna. Det var övertjusigt att se rotarna en i taget svisca över fältet på låg höjd runt, runt, fram och tillbaka. Den avancerade flygningen med J 22 kunde dock inte bli av på grund av det urusla vädret.

Jättesensationen — åtminstone för inbitna segelflygare — var ing. Heinz Kipps demonstrationsflygning av det senaste tillskottet till den svenska segelplanparken, en Mü 13 d. Enligt speakern Sölve Skerfving's utsago kan detta plan i brist på termik flygas på en gäspning från någon på marken. Löftet får stå för den generöse speakern själv — men nog har kärnan goda prestanda, ser förtroendeingivande ut och flyter på nästan ingenting (glidtal 1:28). Trevlig bekantskap! Planets ägare är KWH, d. v. s. klubbens störste donator disponent Karl W. Hansson.

Strax före uppvisningarnas början hade Babyna gått några meter upp i molntäckets underkant i toppen på vinschningen men tacket sänkte sig som sagt. Sista programpunkten — formationsflygning med tre Kranich — kunde därför inte klaras av. Man försökte visserligen men måste avstå. Förarna såg ingenting i disset.

En liten dosis av många intressanta »drycker» skall en flygdag ge. Klubben hade utfäst en Kranichtur till bäste man på plan i en fotbollsmatch i stan samma dag mellan ett hemmalag och ett bortalag. Bästemannen, Knut Nordahl i det segrande hemmalaget, lockades av dir. Skerfving upp till mikrofonen och refererade i korthet matchen — och sedan fick han sin flygtur med »Kippen».

Med så få åskådare måste väl flygdagen gå med förlust? Nej, ingalunda, det blev t. o. m. ett litet överskott! Trolleri! Propaganda som betalar sig!

Förutom Wulfs Moswey, KWH:s Mü 13 d och en Kranich från AB Flygplan var klubbens flygmateriel tillstådes: en Kranich, tre Baby, två SG—38, en G—9, två Klemm 25 och två Klemm 35.

Som sagt, propagandavärdet av flygdagen var stort. Detta var också i första hand avsikten med evenemanget. Tänk t. ex. vad det betyder att få fotbollspublik flygsinnad! Det gick t. o. m. så långt att man sedan flygturen officiellt utlovats under matchen, som delvis sades vara tämligen slö, fick höra följande pik till en ovanligt lugn spelare:

»Hörru Kalle (fingerat namn), det är inte farligt att flyga!»

Pro Mille.

FILMNYTT

från

flygvapenövningarna 1944

finns nu i AMF:s uthyrning den då upptagna filmen

»Invasion»

(katalognummer 2478).

Filmen finns i såväl 35 mm som i 16 mm ljudfilm.

En annan nyhet är den intressanta och instruktiva stumfilmen

»Modernt stridsflyg»

(katalognummer 2417).

Den visar tunga och medeltunga bombplan, jaktplan och transportplan av de typer, som användas under nu pågående krig.

Begär kataloger och prospekt från

Föreningen

Armé-, Marin- och Flygfilm

Riddargatan 23. Tel. Växel 67 09 40.

Stockholm. Begär: »Filmuthyrningen».



Takkonstruktioner till Matinrättning, Gymnastikbyggnad, Manskapsmäss o. Officersmäss vid Kungl. Brävalla flygflottilj äro levererade av

AB Fribärande Träkonstruktioner
TÖREBODA

Fackföreningarnas Byggnadsproduktion

Örebro u. p. a. — Tel. 181 35

Utför byggnadsarbeten
av alla slag

Entreprenör för Statliga
och

Kommunala byggnader

— Infordra anbud —



T. h. Uppsalahöjdflygaren löjtnant Ake Berg. — T. v. ger F 16:s segelflygledare fanj. Fredin tips åt Allebergskometen furir Silvborg — resultat: F 16 trea i protokollet!



F 16 har

BÄSTA HÖJDTERMİK?

Under juli och augusti gjordes flera goda höjdflygningar vid F 16 i Uppsala utan att man knysat ett ord utåt om den »bagatellen», varför det blivit bekant först under de senaste dagarna.

Den segelflygare i Uppsala som i första hand visat framfötterna, löjtnant Ake Berg, tillhör egentligen F 20 men har fått tillåtelse av chefen för F 16 att hjälpa till med dess segelflyg. Han är således biträdande instruktör vid Upplands flygflottilj. Segelflyginstruktör är fanjunkare Ake Fredin och fänrik Alderin är biträdande instruktör. Flygmaterielen är en Weihe, två Kranich och två Baby. I dagarna blir även flottiljens SG—38 klar, varefter den grundläggande utbildningen torde kunna börja i oktober. Genom bristen på glidplan har verksamheten under sommaren endast kunnat omfatta fortsatt utbildning av 5 elever, först och främst då Babylaget till Allebergstävlingarna, furirerna Silvborg och Lindqvist. Laget klarade sig som bekant bra och spurtade upp till tredje plats i slutprotokollet genom Silvborgs utmärkta höjdflygning sista dagen. De två lagmedlemmarna samt korpral Berglund har klarat sträcka och höjd för silver-C. Dessutom har höjden för silver-C klarats av fanj. Fredin och sträckan av fänrik Alderin.

Och nu till löjtnant Bergs höjdflygningar. Först och främst har han avlagt proven för silver-C. När han den 19 juli skulle försöka ta femtimmars hände en del intressanta saker. Med en Weihe startade han under en åskfront och fick så småningom en stigning på 12 m/sek. På 3 700 m (enl höjdmätaren — barograf medfördes ej) avbröt han stigningen på grund av fullständig nedisning och svåra kastvindar, som var så häftiga att de kunde ha brutit sönder planet om han fortsatt. Höjdvinst enligt höjdmätaren 3 300 m. Flygtid 4 tim 23 min.

Nästa gång — den 2 augusti — gick det bättre. Barografen krånglade visserligen så att det inte blev någon guld-C-höjd men tiden blev 5 tim 02 min — silvret OK... Höjdmätaren visade på 5 000 m när han avbröt för nedisning och våldsamma kytt. Stigning 14 m/sek. Höjdvinst 4 700 m.

Höjdprovet för guld-C avverkade löjtnant Berg i en kallfrontspassage den 7 augusti. Det blev en lugn och jämn flygning utan isbildning och med en stighastighet på »bara» 10 m/sek. Weihe'n kom upp till 4 650 m och höjdvinsten var enligt barografen — som var hyggelig den gången — 4 400 m.

En annan god flygning vid F 16 gjordes 2 september av korpral Berglund, som då

låg uppe med en Weihe i 3 tim utan tillgång till minsta lilla molntapp.

Det har överhuvudtaget varit en mycket givande höjdflygsäsong för segelflygarna i Sverige, särskilt då de militära. Men Uppsalatrakten är kanske speciellt lyckligt lottad?

— Statistiken visar faktiskt att de högsta cumulusmolnen uppträder i mellersta Sverige och framför allt över Upplandslädden, svarar löjtnant Berg på FLYG:s fråga. Vi har en ovärderlig hjälp av vår utmärkte väderassistent Rolf Sjöberg, som även har inlett samarbete med professor Köhler vid Meteorologiska institutionen. Att detta samarbete kommer att bli till nytta för alla parter är jag redan nu övertygad om.

Till nästa sommar hoppas jag att närliggande flottiljer och klubbar kan mötas på söndagarna i enkla segelflygtävlingar som träning och förberedelse till de stora tävlingarna, säger höjdflygaren till sist. Segelflygarna på F 16 uppehåller god kontakt med Uppsala flygklubb. För en tid sedan gjorde klubben ett besök vid flottiljen, varvid segelflygmaterielen demonstrerades. För den kommande hösten har vi planlagt ytterligare samarbete. P. M.

FLYG:s HÖJDTÄVLING

Nu har FLYG:s segelflygtävling avslutats. Stockholms segelflygklubb har bottenkratpat och insänt fyra gamla resultat, som man förut tydligen inte ansett mödan lönt att dra fram: Sigurd Larsson den 20 maj med Baby, vinschstart, höjdvinst 825 m. — Sigurd Larsson den 1 juni, vinsch, vinst 700 m (tredje resultatet). — Albert Olhager den 24 juni med Baby, vinschstart, vinst 1.010 m. — Ake Larsson den 25 juni med Weihe, vinsch, vinst 450 m (tredje resultatet).

Nya rapporter från Stockholms segelflygklubb: Erik Andersson den 3 aug med Baby, vinsch, höjdvinst 760 m. — Nils G. Grimskog den 6 aug med Baby, vinsch, vinst 730 m. — Erik Andersson den 9 aug med Baby, vinsch, vinst 820 m (tredje resultatet). — Johan Horney den 12 aug med Weihe från Alleberg, vinsch, vinst 950 m. — Tage Peterson den 13 aug med Baby från Alleberg, gummirep, vinst 1.050 m.

Samtliga rapporter till FLYG:s höjdtävling skall vara inne senast den 15 oktober. Slutrapport följer!

A.-B. ELEKTROSVETS

GÖTEBORG

Specialfirman

för

kvalitetssvetsning

Byggnadsfirman

P. OLSSON
TOLLARP

Telefon: växel 186, 256

BERGSTRANDS TRYCKERI

TORTUNA Telefon nr 3

Lager av blanketter för olika ändamål.
Leverantör till statliga verk.

”Ett fynd även för den störste charmör”

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

NORRKPINGES BOKBAR - Avd. F
Lilla Torget 3 - Norrköping

”Sunnanvind” slår världsrekord i låg sjunkhastighet?



Sigurd Isacson's nya segelmodell »Sunnanvind» har överträffat teoretiska idealmodellen! I detta och två följande nr av FLYG skriver ing. Isacson om nykonstruktionen. Ritning på modellen kommer i sista avsnittet.

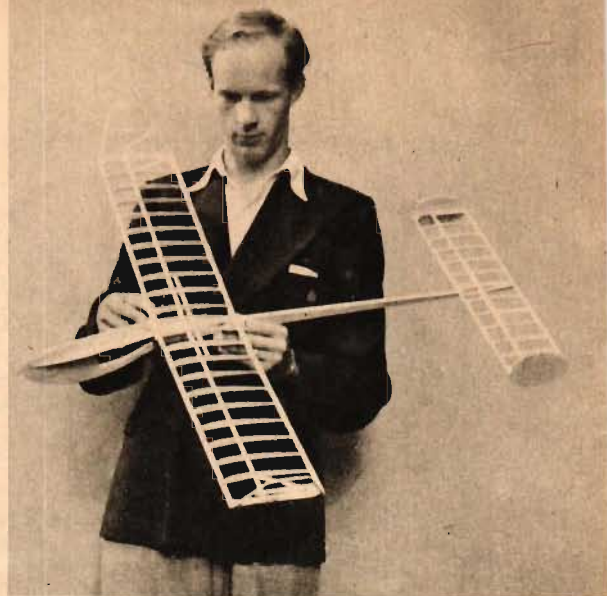
flottiljen skulle upphöra. Och så gjorde det.

Tre cyklar (på den tredje satt kadett Muchow, pincett- och luffförtjust skalamodelleentusiast) plöjde fram över det väl-dränkta flygfältet och stannade i startbarnornas korsning. Taket var ännu lågt och vinden nästan omärklig, då »Sunnanvind» gick till väders med 25 meters löplina efter en summarisk »ögonmåttstrimming». Planet steg linan ut och flög i c:a 1 min 30 sek.

Vi stod hela tiden och gapade. Termik var utesluten men åket stod mot det svaga vinddraget, karaktaristiskt sakta gungande på vingörönen, nosade lite här och var och sänkte sig så sakta att man skulle tro den hängde i en sytråd. Sjunkhastigheten var hela tiden mycket jämn och visade sig vid uträkning (linan var kontrollmätt och den uppnådda höjden relativt linlängd omöjlig att allvarligt felbedöma — skillnaden bedömdes till 2 m) vara ungefär 0,26 m/sek.

Flygningen upprepades med 25 m lina och bättre kontroll — *fortfarande 0,26 m/sek i sjunkhastighet*. Förf. hade beräknat den till 0,35 m/sek, därvid räknat med en perfekt modell och ansett detta som ett idealvärde. »Sunnanvind» var otillräckligt impregnerad och genomblöt av regnvattnet!

Vi fördubblade startlinan till 50 m och satte fart mot vinden, som nu kunde märkas och uppgick till c:a 1 sek. Så fort planet fått »luft under vingarna» ryckte det till och steg brant under det startern gick eller stod still med linändan. Som alla gånger förut den sakta pendlande »spikraka» starten. Höjd c:a 45 m. Sjunkhastigheten var lika låg på höjden men så kom »Su» bakom en skogsholme, där vinden turbulerade och vinglade med planet. Nu ökade sjunkhastigheten till »normal» under en minut tills kärnan hunnit långt ifrån skogskanten, då den åter »lade sig till ro» med sitt specialglid. Tid 2 min 12 sek. Medel-



På detta stadium såg »Sunnanvind» visserligen trevlig ut — men konstruktörens fundersamma min antyder tvivel på beräkningarnas riktighet.

sjunkhastigheten blev nu som väntat högre men trots turbulerande fallvindar blott 0,34 m/sek.

En fjärde start med 50 m lina fick samma höjd och flygväg men tiden blev något bättre — 2 min 17 sek. Medelsjunkhastigheten nu 0,33 m/sek.

Man får sammanfattande säga om dessa kontrollflygningar, att de ingalunda utfördes under idealförhållanden. Sålunda var vätan av rätt stor betydelse ur avvagnings-synpunkt och den mycket mätliga trimning modellen genomgått under de få föregående flygningarna var knappast att betrakta som specialtrim. Av allt att döma skedde första flygningarna i vertikalt stillastående luft, medan de två senare tydligt drogs ner av bakturbulensen. Att ange »Sunnanvind» sjunkhastighet till 0,30 meter per sekund är därför ingen överdrift (den kan tydligen uppnå 0,26; medelsjunkhastigheten var trots fallvind 0,30).

För en så liten modell som en S 1:a är detta ett hottenvärde som förf. före proven ansett omöjligt. Av alla uppgifter att döma är 0,30 m/sek ett världsrekord, i all synnerhet i S 1-klassen. Med den stora start-säkerhet »Sunnanvind» besitter, skulle det betyda, att planet kunde göra $4\frac{1}{2}$ min medeltod med 100 m löplina ($H = 80$ m) och deltid med 100 m löplina ($H = 80$ m) och nu bortlagd, som väl är! Om detta är möjligt får fortsatta prov visa men som vanligt kommer väl teoretiskt oberäknade faktorer att spela in. Bl. a. blir en så låg sjunkhastighet ytterligt beroende av varje störning uppåt eller nedåt, då störningarna »märks mer».

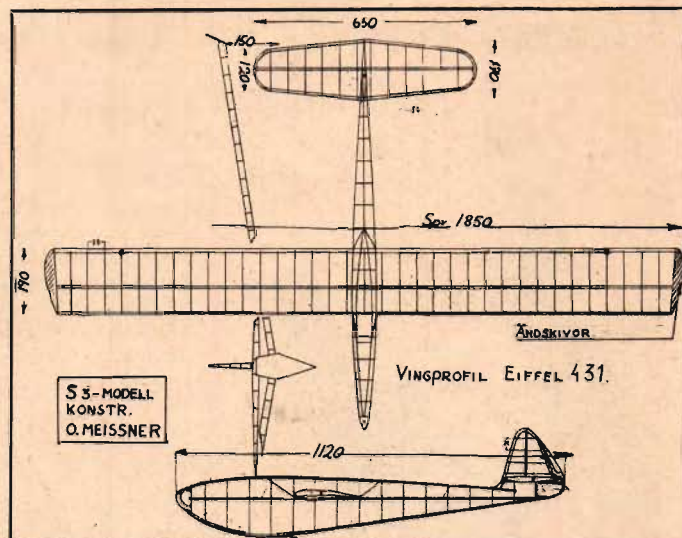
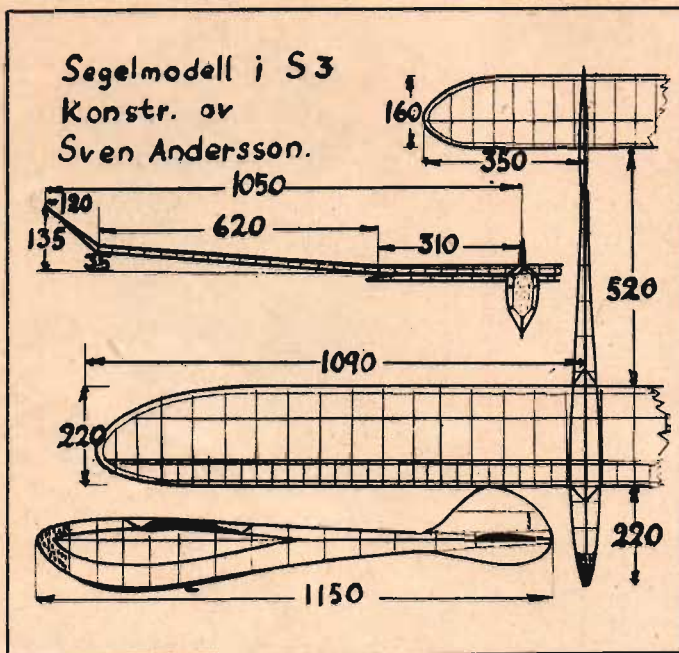
(Forts.)

Den gamla, vanliga historien — modellen blir färdig på tävlingsdagens morgon, trimmas febrilt och bevisar att den flyger, men inte heller mer. Men efter tävlingen...

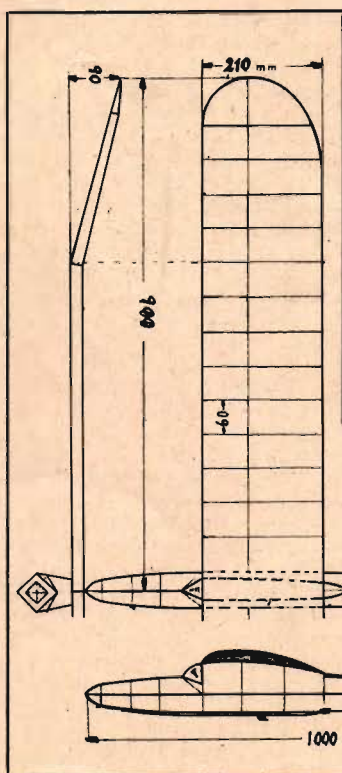
Författarens S 1:a »Sunnanvind» blev färdig första SM-dagen och provstartad tre eller fyra gånger varunder den hann göra en treminutersflygning med 50 m lina, innan den släpptes upp för full lina och på fullt allvar. Under tävlingen visade den absolut säkerhet men inte mer (förf. har äntligen kommit underfund med att det egentligen bara var Sven Hjelmérus, som med framgång kunde flyga tre modeller på samma tävling).

Men lördagen efter SM packades »Sunnanvind», jämte diverse böcker, kompendier och papper och för med ägaren ned till Nyköping, närmare bestämt F 11, där den gamle modellflygräven reservofficerskadett Sven Forsberg tjänstgör. Det blev genast fart på räknestickorna, skisspennorna och litteraturen, och resultatet av »risslet» kommer nog inte att låta länge vänta på sig. Där blev slutritning för »Sunnanvind» diskuterad, en M 1:a konstruerad och mycket annat.

Efter en »inspektionsrond» på den utomordentligt trevliga flottiljen närmade sig klockan 15.30, då det behagligt prasslande regnet enligt QBC (väderleksrapport) från



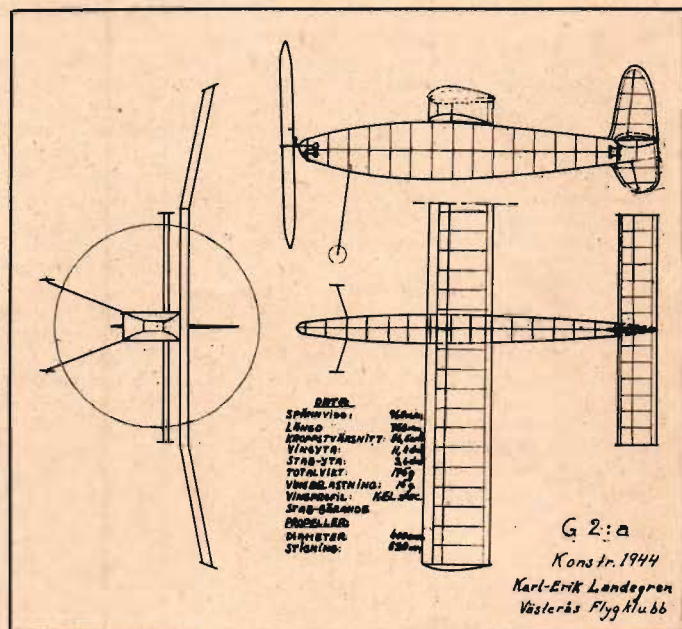
SM-MODELLER



Arets svenska mästerskap i modellflyg var den verkliga generalmönstringen, men så deltog också endast guldflugare och elitflugare. Resultaten var minst lika goda som förra året. — »Löwen» skriver här en »recension om de mest framträdande modellerna vid SM.

Man lade vid SM på Skarpnäck märke till att alla modeller börjar gå efter en viss linje. Alla segelmodeller var mycket likartade och för en lekman torde de te sig fullkomligt lika. I minsta segelklas-

sen fanns knappast något undantag och där var det faktiskt ett under att deltagarna kunde skilja på varandras modeller. Men i S 2 kunde man här och var se en modell som skilde sig från mängden. I största se-



Arboga

UPPSAMLINGSKÄRLET

"FIX"

för TRASSEL, PUTSTRASOR, ASKA
SLAGG och SOT etc.

Självstängande
lock



Godkänt av
Svenska Brand-
tarifföreningen

Tillverkare

HOLGER BERGSTEDT - PLÅTSLAGERI
Tel. 5 78 ARBOGA Tel. 5 78

gelklassen var modellerna mera individuella och man fick syn på en hel del intressanta konstruktioner.

I klass S 1 tycks man följa parollen: gör modellen så enkel som möjligt — bygg den inte så noggrant, ty den flyger bort i vilket fall som helst. Och enkla är modellerna minsann. Framkroppen består av en »planka» och bakkroppen av en bom, på vilken en diminutiv fena sitter — nästan alltid framför stabilisatorn. Vingen är rektangulär med avtrubbade spetsar och sidoförhållandet är 1:6. Stabilisatorn är bärande med starkt välvd profil. Kroppen är relativt lång, men vingen sitter långt från nosen, varför bakre momentarmen i alla fall inte blir så lång.

I klass S 2 är modellerna litet mera invecklade. S 2:orna kan sägas vara fördelade på två kategorier, typ »Klubbpinne» och typ »Bananing». Typerna skiljer sig endast vad kroppsutseendet beträffar. Den första har en framkropp som en klubba och en bakkropp som en pinne, den andra är av halvskaltyp och försedd med »hus» och vindruta. Vingkonstruktionerna är genomgående lika — rektangulär vingform med relativt trubbiga spetsar. V-formen den vanliga dubbla.

Den största segelklassen var utan jämförelse den intressantaste, kanske beroende på att modellerna här inte var så påfallande lika. Klassen betyder ju mest internationellt sett och de svenska modellflygarna har ansträngt sig riktigt för att få fram goda typer. En ändamålsenlig och för övrigt tävlingens vackraste modell hade Östra Sörmlands *Sven Andersson* konstruerat. Redan på ritningen ser man dess grace. Det är rätt sällan man nu för tiden ser en så vacker modell. Vingprofilen är av egen konstruktion. Profilhöjden är 10 % av vingdjupet.

SM-segraren i klassen, *Curt Jansson*, tävlade med en splitter ny modell. Denna är en utveckling av hans tidigare konstruktion »Ark Royal» och utvecklingen har otvivelaktigt gått åt rätt håll. I likhet med *Sven Anderssons* S 3:a är spännvidden i förhållande till kroppslängden relativt stor och tack vare detta går modellen lätt i kurva, ty vid den allra minsta lilla skillnad i strömningen kring vingpetsarna uppstår förändringar av kurs- och tvärstabiliteten — den korta kroppens kölverkan förmar nämligen ej motverka de långa vingarnas vridningstendens.

Den individuella segraren i landskampen, *Ove Meissner*, hade en modell, som var intressant så till vida att den var en god representant för södra Sverige. Tydligt är att modellen förete vissa likheter med modellerna på »andra sidan sundet». Det har sagts att de danska modellerna under de senaste åren har utvecklats obetydligt — men om de danska modellerna ligger i samma klass som Meissners får vi svenskar nog träna ordentligt för den landskamp som kommer när kriget är slut. Det var för övrigt mycket roligt att få se Skånes bäste S 3-flygare i kamp med de uppsvenska och här svek inte förhoppningarna.

I motorklasserna var det nästan lika stor livlighet som i den gamla goda tiden och det var med glädje man lade märke till att den gamle wakefieldräven *Sune Stark* åter var med i elden. Många goda modeller fanns det också att titta på. *Bengt Blomgrens* och *Karl-Erik Landegrens* G 2-modeller stod emellertid i särklass. Om

(Forts. på sid. 45.)

Halmstad

VI TILLVERKA SÅSOM SPECIALITET

PRESSADE o. SVETSAD MASSARTIKLAR

LÅGA PRISER. KORTA LEVERANSTIDER

ORIGOVERKEN • HALMSTAD

TELEFONER: 235 OCH 4235

Halmstad

BILFIRMAN HARALD JÖNSSON

Karl XI:s väg 61, Halmstad
Telefoner: 399, 537, 2398

Modern bilverkstad
G. M.-service

Flygets män!

Köp Eder

litteratur hos

Meijels Bokhandel

HALMSTAD

”Bageribolagets
Bröd”

— KVALITETSBRÖD

Halmstads Bageri AB.

Köpmansgatan 15 Tel. 423, 823, 2194

HALMSTADS

JÄRNVÄGS RESTAURANT

God och vällagad mat. Öppnas 5.45 fm.
REKOMMENDERAS. Telefon 214.

AB. HALMSTADS

OMNIBUSTRAFIK

DIREKTÖR YNGVE SCHÉLE.

ELEKTRA

GÖSTA PAHLSSON AB.
Klammerdammgatan 13. Telefon 100.
UTFÖR ELEKTRISKA ARBETEN
TILL MODERATA PRISER.
Stort lager på armatur.

Hälsingborg

Mattesson's
Elektriska Affär

Tel. 151 70
107 08

Fågelsångsgatan 5 - Hälsingborg

Elektriska installationer
av alla slag utföras

Norrköping

ALLA SLAGS

Bergsprängningar, Granitarbeten
Skyddsrum m. m. utföras av

ALBIN HÖGSTRÖM

Trozellgatan 30

Norrköping

Telefon 281 29

Telefon 281 29

All bergsprängning utföres med
el. luftkompressor

ÖRNUNGEN flyger jorden runt



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



HÅLL UT, LÖJTNANTEN - JAG FIXAR SARDINEN...!!



HOPPAS DU GILLAR SHAKEN PÅ SKIFTNYCKELN...!
-SÅBLAR, LÖJTNANTEN FÖRTOG SEJ VISST!



BÄNG LYCKAS KLARA BÅDE NORD OCH HAJEN I LAND....



...VAREFTER HAN FLO CKAR TILL BAKA SIN SKIFTNYCKEL...

VAR-VAR ÅR VI?
DU NIGGER -!
MASSA FRÅGAR VAR VI VARA?



HERRARNA BEFINNER SIG ENOAST NÅGRA HILES FRÅN DAKAR.

SÅ DU VI VAR I AFRIKA JISSES KILLEN SNACKA JU SOM FOLK



NORD HAR VI BLVIT AV NED, NU GÄLLER DET HÄNS FLYG MASKIN.

FLYGSOLDAT 113 BOM

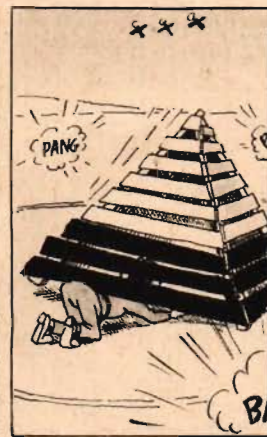
AV 2418 BJARRE.



ASPIRANTERNA SKULLE JU HA ÖVNING I BOMB FÄLLNING IDAG JAG UNDRAR NÄR DEN BÖRJAR?



KORS DÄR FÖLL EN BOMB! JAG ÄR MITT INNE I ELDEN NU GÄLLER DET ATT TÄNKA SNABBT!



PANG



USCH!! RUGGIGT DE HÄR. TUR ATT MAN KOM I SÄKERHET!



MAJOR! BOM HAR KRUPIT IN I MÅLPYRAMIDEN SÅ NÅGON TRÄFFAR MÅLET SÅ SKJUTER DOM BOM!



AVBRYT ÖVNINGEN GENAST RING EFTER AMBULANS OCH SJUKVÅRDARE!



MÄNNISKA! VISSTE NI INTE ATT DET VAR MÅLET NI KRÖP IN I?



JO VISST! MEN NÄR ASPIRANTERNA HA SIN FÖRSTA ÖVNING I BOMB FÄLLNING SÅ ÄR MÅLET DEN ENDA PLATS DÄR MAN KAN KÄNNA SIG SÄKER!!

Kristianstad

Byggmästarefirman Bröderna PERSSON

Kontoret: Ö. STÖRGATAN 42 - Tel. 14 07
Verkst.: V. STÖRGATAN 62 C - Tel. 14 70
Kristianstad
Utför alla slag av byggnadsarbeten,
reparationer m. m. till moderata priser.
Kostnadsförslag på begäran.

JÄRNHANDLA

hos

Hans Larssons JÄRNHANDEL

Telefon 86 - 96

Malmö

FLORINS

JÄRN-, VERKTYGS- OCH
BOSÄTTNINGSAFFÄR

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

Rekommenderas

OTTO MAGNUSSON

Byggmästare

Kontor: Österportsgatan 6 A
Tel. 74 574 MALMÖ

Stockholm

SVEN BORGGREN

Homeopatläkare, Garvareg. 3, Stockholm
Vardagar 11-2, 5-7. Tel.: 50 94 04, 50 03 24

Nerv-, Hjärt- och Magsjukdomar. Astma,
Reumatiska sjukdomar, Kvinnosjukdomar,
Sexuella rubbningar, Impotens (könssvag-
het hos män).

Förfrågningar besvaras även skriftligen.

Stockholms Södra Åkeriförening

u. p. a.

GÖTGATAN 06 - STOCKHOLM
Telefonväxel 44 03 20.

★

Har levererat grus och singel samt utfört
schaktningsarbetet till nybyggnaden för
Flygvapnet i Stockholm.

VARIOMETERSKALAN

Forts. fr. sid. 38.

het och glidtal bortfalla och ersättas med en motsvarande gradering på variometer-nålen eller för ändamålet avsedd del därpå. På fig har inritats kurvor för vindstyrkan 0, 20 och 40 km/t vilket torde vara tillfyllest för vanliga förhållanden. Vid variometerutslaget noll skär som synes kurvorna varandra, beroende på att oavsett vindstyrkan flygplanet glider oändligt långt om det inte sjunker. Bästa glidhastigheten vid variometerutslag noll eller stighastighet är givetvis den för minsta sjunkhastighet.

Vid flygning i fallvindsområdet mellan moln eller eljest då föraren i första hand vill komma ur fallvindsområden med minsta höjdförlust och endast i andra hand tillryggalägga längsta glidsträcka används alltid, oavsett vindstyrkan, den kurva som gäller för vindstyrkan noll. Vid all flygning i övrigt har föraren endast att se till att han i varje ögonblick under flygning på kursen håller flygplanets hastighet vid den som anges på skalan. Gör han så kan han alltid vara förvissad om att planet under glidflykten kommer så långt som överhuvudtaget är möjligt under rådande väder med den flygplantyp han använder och den flygväg han väljer. Utslagsgivande i övrigt är givetvis hans egen flygskicklighet och meteorologiska kunskaper plus den vanliga portionen tur. Han måste ju använda huvudet också och inte göra som den silveradept som (utan sådan variometerskala) flög i 3½ timmar i medvind på 30 km/t och med stort besvär lyckades flyga 46 km. Denne man är fortfarande silveradept.

Det är att hoppas att förhållandena i vårt land tillåter upptagandet av tillverkning av variometerskalar av detta slag så snart som möjligt så att varje segelflygplan som kan tänkas komma till användning för sträckflygning själv kan lämna föraren den bästa tänkbara anvisning på hur han skall använda det i alla situationer.
Ch. B.-I.

SM-MODELLER

Forts. fr. sid. 43.

inte Blomgren fullständigt misslyckats i sin första start hade nog striden mellan honom och Landegren blivit betydligt hårdare. Landegren misslyckades visserligen också i första starten men han fick dock närmare en minuts tid. Visserligen brukar Landegren vara en riktig »rötfarbror» men den här segern var honom väl unnad. Vid hans sista flygning på litet över tre minuter var det inte mycket termik med i spelet. FLYG har erhållit en ritning av hans goda modell — det var länge sedan en motormodell var införd. Fina konstruktioner fanns det även i minsta klassen. Sigurd Isacsons Puss-Mothmodell med vingspetsar av typ »Isacson special» var en liten ettrig sak. Segrarens modell såg inte mycket ut för världen men flyga kunde den tydligen. Och så hade vi naturligtvis Bengt Johanssons goda växelmodeller, som emellertid tråkigt nog inte vill flyga på tävlingar.
Rld.

Stockholm

A.-B. ERIKSSON & STARKS MEK. VERKSTAD

ULVSUNDA - Tel. 25 6133, 25 9466

★

Leverantör till Flygvapnet av vinsch-
aggregat för start av segelflygplan

Västerås

Elektriska Installationsbolaget

— ANDERSSON & HÄLL —
STUREGATAN 9 VÄSTERÅS

Tel. 330 26

Elektriska installationer o. repara-
tioner utföras med förstklassigt
material till humana priser.

- 303 23 Felmontören 303 23 -

Entreprenör för
Västerås Stads Elektricitetsverk.

Östersund

Vid behov av

VÄRME-, VENTILATIONS- och
SANITÄRA INSTALLATIONER

vänd Eder med förtroende till

ERIK TAFLINS
VÄRMELEDNINGS A.-B.

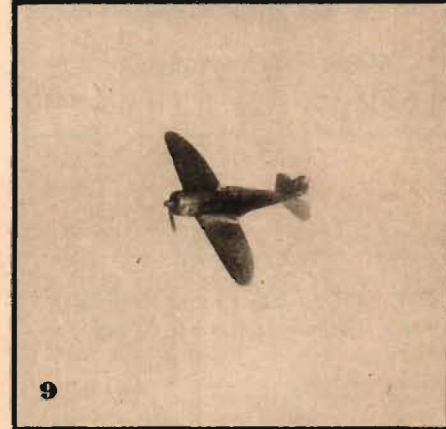
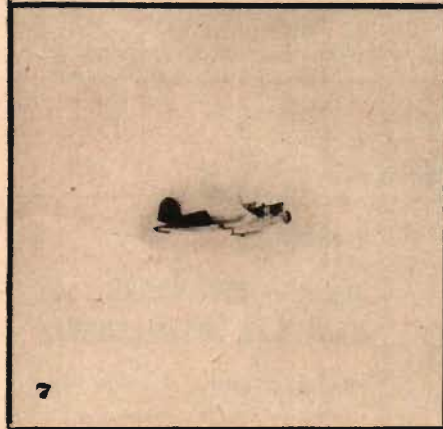
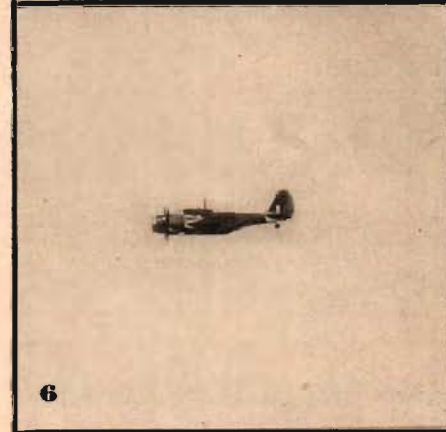
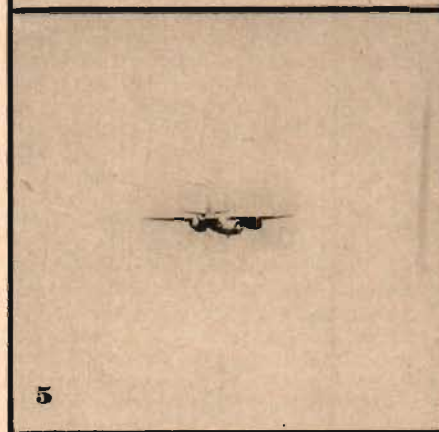
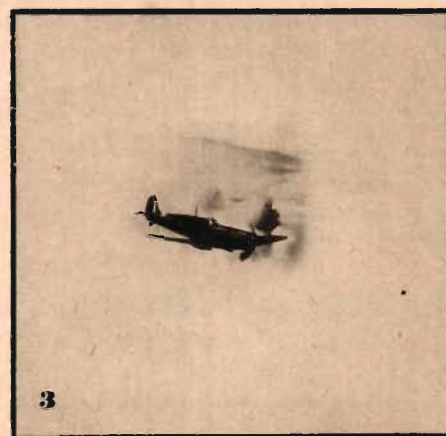
ÖSTERSUND Tel. 15 30

Införda offert!

FÖRTYDLIGANDE

I FLYG nr 19 illustrerades artikeln om finska flygvapnet bl. a. av en bild, som otvivelaktigt föreställde låganfallsplanet IL-3. alltså med rörlig ksp bakom förarsätet. Underskriftsförfattaren kallade den Iljuehn-2, vilket angavs på originalbilden. Detta är inte direkt fel, eftersom även IL-3 t. ex. i Finland men också på andra håll kallas IL-2, men kanske en källa till förvirring.

FLYGPLANIDENTIFIERING NR 4



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 flygplan-känndomen på våra militära förband och frivilliga luftbevakningsstationer förbättras. I varje nummer av FLYG kommer nio identifieringsuppgifter i stil med ovanstående att införas och i närmast följande nummer kommer samma bilder i större format samt med förklarande text i form av karakteristiska kännetecken för ifrågasvarande flygplantyper.

FLYG vågar utgå ifrån att dessa identifieringsuppgifter kommer att bli ett lika värdefullt som välkommet tillskott till det tyvärr ganska otillfredsställande identifieringsmaterialet på förbanden. Uppgifterna sammanställas av flygstaben som också svarar för de förklarande texterna till lösningarna.

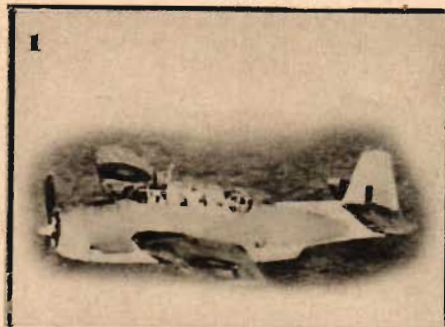
För att höja intresset för identifieringsuppgifterna har FLYG beslutat att i varje omgång uppställa tre priser. Först öppnade rätta lösningen belönas med 25 kr., den därefter öppnade med 10 kr. och den tred-

je i ordningen med en helårsprenumeration på FLYG.

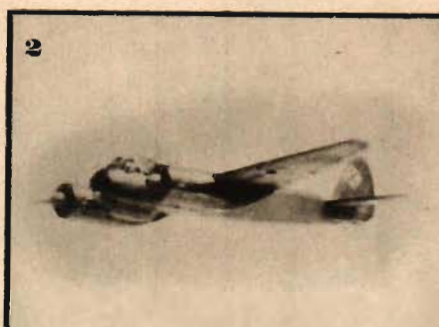
Då en ny tävling kommer i varje nummer och de olika etapperna griper in i varandra måste vi kräva, att kupongen på sid. 47 användes för lösningen. Det är enda sättet för oss att säkert kunna hålla reda på de många tusentals svaren.

Lösningen på fjärde etappen skall vara FLYG:s redaktion, Västmannagat. 69, Stockholm, tillhanda senast onsdagen den 18 oktober och kuvertet vara märkt FLYGPLANTYPER 4.

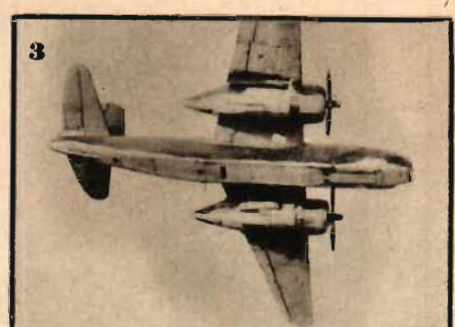
LÖSNING TILL FLYGPLANIDENTIFIERING NR 3



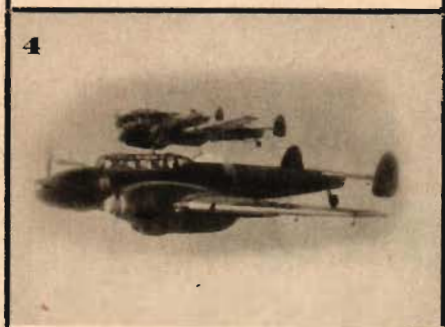
1
GRUMMAN AVENGER: Mildvingat. Tjock flygkropp med »stag» på undersidan i bakre delen. Tvärvaskuret stjärtsidplan. Långsträckt, glastäckt överbyggnad med ksporn. Jfr. Hellcat, B 17, Helldiver.



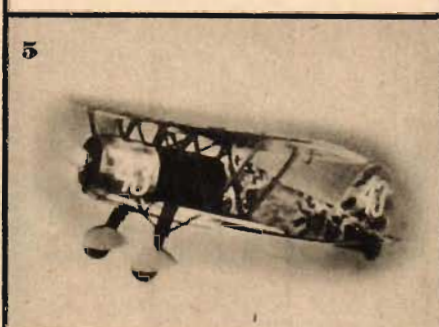
2
JU 88: Tvåmotorigt. Enkelt stjärtsidplan. Rak flygkropp (»flygande pennan»). Motorerna långt framskjutande. Uppbyggd nos. Jfr. B 18, Blenheim.



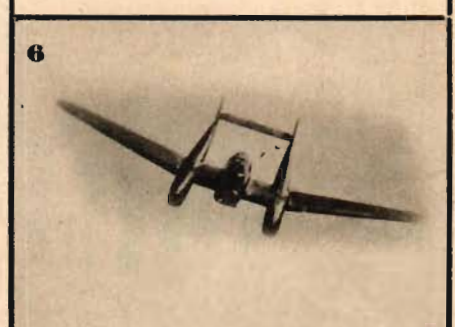
3
DOUGLAS A 20 BOSTON: Tvåmotorigt. Enkelt stjärtsidplan. Mycket lång nos. Flygkroppen bakåttill avrundad uppåt. Långa motorgondoler under vingarna sticka ut bakom vingen. Jfr. Marauder.



4
ME 110: Tvåmotorigt. Dubbla uppåt ovala stjärtsidplan. Högt placerad stabilisator. Smal flygkropp med spetsig nos. Glastäckt överbyggnad. Luftintag i vingen utanför motorgondolen. Jfr. PE-2.



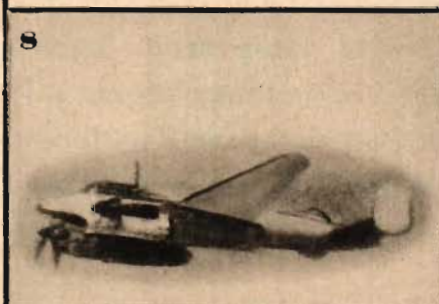
5
J 11: Biplan. Fast landningsställ. Övervingen större än undervingen. Tatrika V-stöttor mellan vingarna.



6
FW 189: Tvåmotorigt. Stjärtbommar. Stabilisatorn skjuter ej ut utanför stjärtbommarna. Kort trubblig glasnos utdragen bakåt. Jfr. Lightning.



7
CURTISS RITTY HAWK: Lågvingat. Lång, rak, tvärhuggen nos med stor kylare på undersidan. Starkt pilformad stabilisator. Tomahawks kylare går ej fram till spinnerns bakkant. Warhawk saknar luftintag på motor-kåpens översida. Jfr. Lagg 3.



8
PE-2: Tvåmotorigt. Dubbla, ovala stjärtsidplan. Lång spetsig nos med glastäckt huv. Stjärtkon. Jfr. Me 110.



9
T 2: Tvåmotorigt. Sjöflygplan med flottörer. Ett flertal stöttor på landningsstället. Lång, glastäckt nos. Stort kantigt stjärtsidplan. Jfr. He 115.

Vinnarna i andra etappen

FLYG:s identifieringstävlingar bli omfattade med allt större intresse. Lösningen till andra etappen som var införd i nr 19, torde ha upplyst många tävlande om att de gissat fel. En stor procent har stupat på SB 2, som förväxlats med Blenheim och Beaufort. Segrare blev hr *Bengt Dolff*, Vegagat. 44, Göteborg (25:—), 2:a hr *S. Folkesson*, Eklandsgat. 52 c, Göteborg (10:—) och 3:e Fänr. *J. O. Ohlson*, F 11, Nyköping (1/1-årspren, på FLYG).

FLYGPLANIDENTIFIERING 4

TÄVLINGSKUPONG.

DE NIO FLYGPLANEN ÄRO: 5.

1. 6.

2. 7.

3. 8.

4. 9.

NAMN:

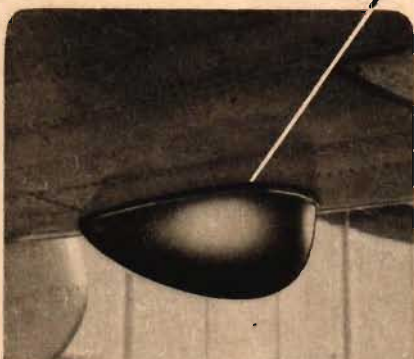
ADRESS:



MOT HÖGRE FART

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

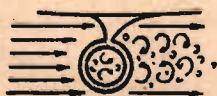
gäller för konstruktören att hushålla med hästkrafterna, så att de räcka till att ge flygplanet största möjliga fart. Varje detalj, som utsättes för luftmotstånd måste formast så, att den stjälar ett minimum av effekt.



PEJLRAMEN

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

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



skapar svenska vingar

SVENSKA AEROPLAN AB
LINKÖPING · TROLLHATTAN