



Flyg



Nr 21
1944

Räddningsbragd på Bulltofta

sid. 8-9

45
öre



TIDSKRIFT FÖR FLYGVAPNET

Officiellt organ för
Kungl. Svenska Aeroklubben
Organ för
Föreningen Värnpliktiga Flygförare

Utkommer varannan torsdag

REDAKTION:

Västmannagatan 69 1 tr. - Stockholm
Tel. 31 34 53
Huvudredaktör och ansvarig utgivare:
Överste W. KLEEN
Verkställande redaktör: G. KNUTSSON
Tel. 30 11 92
Andre redaktör: H. MILLGÅRD
Redaktionssekreterare: A. WALLIN

ANNONSAVDELNING:

Chef: A. HULTIN - Tel. 32 08 11

EXPEDITION:

Förlagsaktiebolaget FLYGNING
Sveavägen 53 - Stockholm

Postgirokontonummer: 1111.

Prenumerationspris:

Helår Kr. 9:75 - Halvår Kr. 5:--

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

Ahlén & Akerlunds Fotogravyranstalt
Stockholm 1944

PLATSSÖKANDE

Anställning i flygindustri - eller verkstad
önskar energisk ung man. Genomgått
3-årig yrkesskola. El.-svetspraktik. NKI-
studier i flygteknisk ing. kurs. Svar till
»Goda betyg - 22 år», d. t. k., f. v. b.

TILL SALU

**Nyöversedd
GIPSY III MOTOR
till salu**

Anbud till

**A.-B. FLYGLEVERANSER
ARSENALSGATAN 4 - STOCKHOLM**

FLYGTJÄNST



över hela Sverige

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

VIKTIGARE FLYGFÖRBINDELSER

16/10 1944—t. v.

| | | | |
|---------------|-------|-------------|--------|
| Fr. Berlin | 11.30 | Köpenhamn | 13.30V |
| » » | » | » | » |
| » » | 11.30 | Malmö | 14.00V |
| » » | » | Oslo* | V |
| » Göteborg | 20.00 | Malmö | 21.10D |
| » » | 8.25 | Stockholm | 10.10D |
| » Helsingfors | 12.30 | » | 14.00D |
| » » | 12.30 | Abo | 18.20D |
| » Köpenhamn* | » | Berlin* | V |
| » » | 9.00 | » | 11.00V |
| » » | 13.45 | Malmö | 14.00V |
| » » | » | Oslo* | V |
| » Malmö | 8.30 | Berlin | 11.00V |
| » » | 7.00 | Göteborg | 8.10D |
| » » | 8.30 | Köpenhamn | 8.45V |
| » » | » | Oslo* | V |
| » » | 7.00 | Stockholm | 10.10D |
| » Milano* | » | » | V |
| » Oslo* | » | Berlin* | V |
| » » | » | Köpenhamn* | V |
| » Stockholm | 12.00 | Berlin | 16.20V |
| » » | 18.00 | Göteborg | 19.45D |
| » » | 8.30 | Helsingfors | 12.00D |
| » » | 18.00 | Malmö | 21.10D |
| » » | » | Milano* | V |
| » » | 9.00 | Visby | 10.10D |
| » » | » | Wien* | V |
| » » | 8.30 | Abo | 10.55D |
| » Visby | 10.45 | Stockholm | 11.55D |
| » Wien* | » | » | V |
| » Abo | 11.10 | Helsingfors | 12.00D |
| » » | 13.35 | Stockholm | 14.00D |

Tiderna är angivna i på resp. orter gällande tider.

V = trafik vardagar.

D = trafik dagligen.

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

**B. W. Nilssons
Snickerifabrik**

Svartbjörnsbyn • BODEN
Telefon Boden 1021

Utför byggnadssnickerier och
inredningar

Leverantör till Flygvapnet

BYGGMÄSTARE

AUG. NILSSON

SMEDJEGAT. 7 - TEL. 1876

KRISTIANSTAD

Leverantör till

ARMÉN och FLYGVAPNET

Fråga oss om flygning

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

Gec-Bec: B 3 har en spännvidd på 22,5 m. Det jaktplan, som den 6/8 nödlandade på Bulltofta, var av typen North American »Mustang».

Manne: Kungl. Blekinge flygflottilj kommer att tillsvidare tilldelas torpedplan av typen T 2 och senare T 18. B 3:ans och B 5:ans kulsprutor ha kalibern 7,9 mm.

Ove Bergfeldt, Flöv: Planet, som står bakom Fi 1 på bilden i FLYG nr 17 sid 24, är en Klemm 35 försedd med huv. Det har i flygvapnet beteckningen Sk 15. Beträffande Er andra fråga hänvisa vi till intervju med dir. Engellau i FLYG nr 19/44.

Teddy Nyfiken: Det förekommer att flygvapnets plan vid större övningar flyger nattetid utan att ha lantärnor och positionsljus tända. I det här fallet var det emellertid utländska plan som överflög Storfors. Enligt Försvarstabens luftförsvarsavdelning flög nämligen ett förband främmande flygplan på kvällen den 16/9 in över Gävle och ut över Charlottenberg. Planens route gick således just över Storfors.

Olle Benner, Appelvikén: Jaktplanet Nieuport var utrustat med en 50 hk Gnome-Nieuport-motor och gick under namnet »Monoplanet».

Jaktfalken hade i flygvapnet beteckningen J 6 och var ett ensitsigt biplan. Motorn var en 500 hk Armstrong Siddeley eller (på några plan) en Bristol »Jupiter VII».

Spännvidden var 9 m, längden 7,1 m, höjden 3,46 m. Vingytan var 22 m². Planetets tomvikt var 975 kg och flygvikt 1 475 kg. Maxhastigheten inskränkte sig till 285 km/t och landningshastigheten 92 km/t.

Red.

Vill Du till Flygvapnet?

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

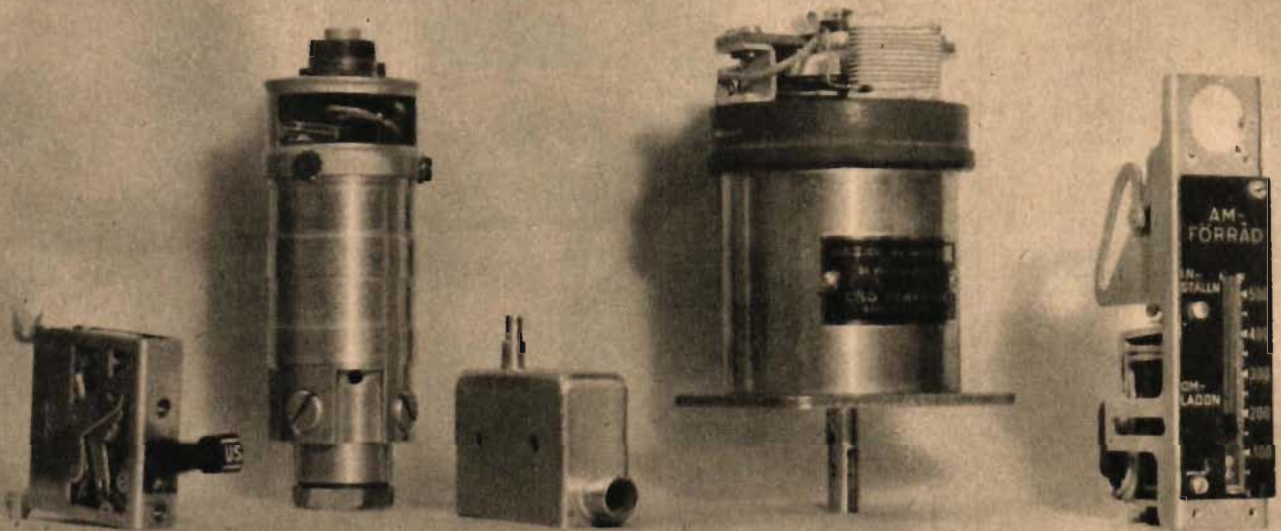
| | |
|----------------------------|---------------------------------|
| officersaspiranter | } flygvapnets aspirant-broschyr |
| reservofficersaspiranter | |
| flygingenjöraspiranter | |
| reservintendentsaspiranter | |

| | |
|------------|---------------------------------|
| volontärer | } flygvapnets volontär-broschyr |
| | |

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

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

Detaljer att lita på



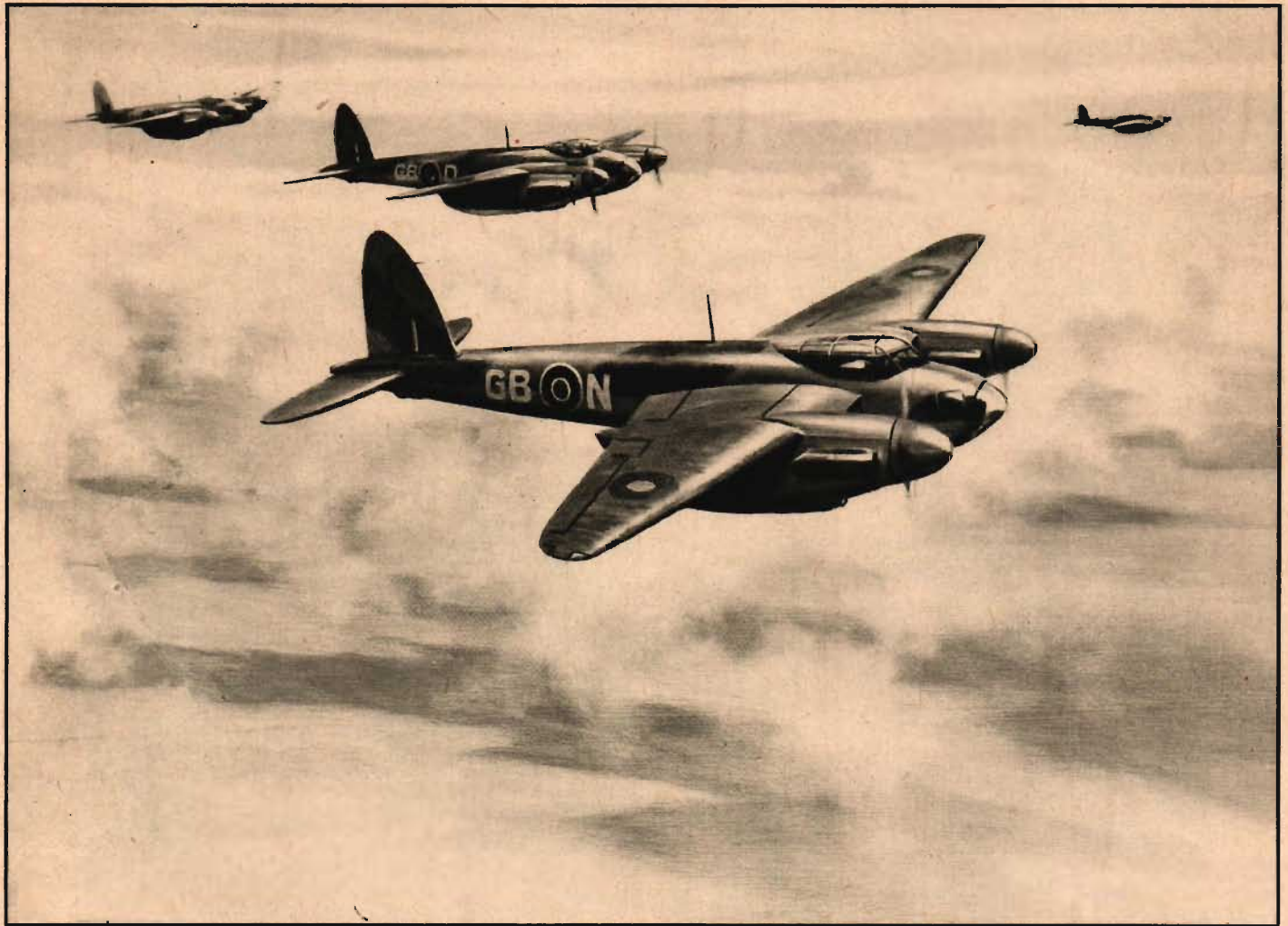
Elektriska och
finmekaniska
apparater
och detaljer
för flygplan
tillverkas av



Montering av microströmbrytare.

US

UNO SÄRNMARK
GÖTEBORG



En utomordentlig produkt, frambragt "på egen risk" av den brittiska flygindustrien — de Havilland Mosquito (Rolls-Royce-motorer). Mosquito, det mångsidigaste ultrasnabba flygplanet i tjänst och utrustat för uppdrag alltifrån nattjakt till långdistans tung bombning serietillverkas i England, Kanada och Australien.

DJÄRV FÖRETAGSAMHET

De stridsresultat som uppnåtts av brittiska krigsflygplan inom var och en av världskrigets zoner vittna om den stora och livskraftiga industri, som bildar bakgrunden till de stridande flygförbanden.

Ända fram till den dag som idag är har den officiella brittiska politiken gått ut på att anförtro åt de enskilda firmorna inom flygindustrien att projektera alla flygplan och motorer — ett system som frambragt, bland andra goda utdelningar, bombflottor bärande större sprängladdning per projektil än något annat vapenslag i världen, jaktplan vilkas överlägsenhet förblivit obestridd under fem år samt flygbåtar vilka nå över världshaven.

De flesta framgångsrika krigsflygplan och

motorer, vilka utrusta Imperiets flygstyrkor, ha också mer än själva projekteringen att tacka den privata företagsamheten för. Snillriheten hos industriens konstruktörer gör det möjligt för dem att förutse, klarare än de officiella teknikerna, de kommande operativa kraven från de stridande vapenslagen. På det sättet har "de egna riskerna" skapats — flygplan och motorer vilka såväl ifråga om detaljutrustning som konstruktion frambragts av tillverkaren och utvecklats genom hans initiativ.

När dess krigsuppgift är fullbordad kommer den brittiska flygindustrien att inrikta på jakten efter fredliga objekt det uppfinningsrika snille, den tekniska skicklighet och den anpassningsförmåga, varigenom luftherravälde har uppnåtts under kriget.

THE BRITISH AIRCRAFT INDUSTRY

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



Elyg

NORDENS STÖRSTA FLYGTIDNING

SEGELFLYG och PRISKONTROLL

Kungliga Svenska Aeroklubben har för ett par veckor sedan efter anmodan från statens priskontrollnämnd sänt ut en rundskrivelse till samtliga klubbar med skoltillstånd för glid- och segelflygning, vari meddelas, att glid- och segelflygverksamheten faller under gällande prisstoppbestämmelser, varför en återgång till de avgifter, som tillämpades den 31 oktober 1942 omedelbart måste ske.

Detta myndigheternas ingripande synes något paradoxalt för den som något känner till de ekonomiska förutsättningarna för klubbarnas verksamhet. Tror man, att en segelflygklubb gör sig några som helst förtjänster på de avgifter, som medlemmarna erlägger för den utbildning de erhåller eller för att de får flyga klubbens Baby eller i bästa fall något högvärdigt plan? I så fall har man tagit grundligt miste. I själva verket är det ju så, att ett mycket ringa antal av klubbarna kan få debet och kredit att gå ihop. Åtskilliga inom segelflyget är till och med av den uppfattningen, att glid- och segelflygverksamhet alltid måste gå med förlust, och betrakta denna tes som ett axiom. Så pessimistisk behöver man ju inte vara, men det tordé vara fullt klart, att man även med avsevärt högre avgifter än de som nu tillämpas på olika håll i landet inte skulle kunna skapa några vinster.

Nå, vad säger då den kungörelse angående allmänt prisstopp, som priskontrollnämnden har att åberopa? I första paragrafen av kungörelsen, som är utfärdad den 4 juni 1943, läses följande: »Den som frivilligt säljer förnödenhet eller såsom företagare åt annan yrkesmässigt utför tjänst må, med de undantag som stadgas i 2 § här nedan, icke utan tillstånd överskrida det pris å förnödenheten eller tjänsten, som han tillämpade den 31 oktober 1942 eller, där fråga är om förnödenhet eller tjänst, som först efter nämnda dag tillhandahållits inom landet, den 31 augusti 1944...» Eftersom flygning är en flygutbildning knappast kan rubriceras som förnödenheter så är det tydligt, att en segelflygklubb enligt priskontrollnämndens uppfattning är en »företagare, som yrkesmässigt utför tjänst åt annan»!!!

Vad kan då vara meningen med en bestämmelse, som säger, att en företagare, som yrkesmässigt utför tjänst åt annan, inte utan vidare får betinga sig vilket pris som helst för detta? Jo, meningen är väl den, att de, som tar företagarens tjänster i anspråk, dvs i detta fall svenska folket, vill ha en möjlighet att kontrollera, att vederbörande inte tar mera betalt, än vad som kan anses skäligt. Denna möjlighet har allmänheten inte i vanliga fall, men då är det normala förhållandet mellan tillgång och efterfrågan och mellan andra på prisbildningen inverkan faktorer, som gör att man kan känna sig relativt säkra på att inte bli lurad, även utan möjlighet till personlig kontroll.

Hur är det då med en segelflygklubb? Jo, där ha medlemmarna oberoende av krig eller fred, normala eller onormala tider, alltid möjligheter att helt och hållet kontrollera skäligheten av det pris, de får betala för sitt deltagande i flygningarna. *De bestämmer i själva verket dessa avgifter själva!* Under sådana omständigheter finnes ju ingen som helst anledning för samhället eller staten att ingripa, då de som tar »företagarens» tjänster i anspråk själva har bestämt det pris, de skall betala härför. Skulle priskontrollnämnden ingripa i prissättningen, om ett aktiebo-

lag med mycket stort antal aktieägare icke hade några andra kunder än aktieägarna själva? Fallor även statens och kommunernas verksamhet under prisstoppbestämmelserna? Måste exempelvis Stockholms stad begära tillstånd hos priskontrollnämnden för att höja kommunalskatten? Om vi nu för ett ögonblick tänker oss att en sådan åtgärd skulle vara aktuell. (I själva verket hoppas man ju, att skatten skall kunna sänkas.) Det vore ju precis, som om styrelsen i en flygklubb skulle anställa några man för att kontrollera, att de avgifter, som klubben på styrelsens förslag beslutar, inte blir för höga.

Vad vi härmed har velat ha sagt är, att Kungl. Maj:t vid utfärdandet av prisstoppbestämmelserna inte kan ha avsett, att ett av dess organ skulle lägga ned arbete på att kontrollera priser, som »kunderna» själva har fastställt. Man torde inte heller kunna befara, att en av priskontrollnämnden inte sanktionerad höjning av flygavgifterna i en segelflygklubb skulle ha några följdverkningar, så att även andra priser skulle gå i höjden.

I detta sammanhang måste man dock observera, att resonemang här ovan inte är tillämpligt i de fall, då även icke medlemmar får delta i den av en viss klubb bedrivna verksamheten. Ty då får man en del »kunder», som icke har någon möjlighet att påverka prissättningen. Detta har emellertid endast rent formellt intresse, ty om blott samma priser tillämpas för både medlemmar och icke medlemmar, så har man ju precis samma garantier för prisernas skälighet, som om verksamheten vore öppen endast för medlemmar.

Under alla förhållanden behöver emellertid segelflygklubbarna inte hysa någon ångslan för att genom prisstoppbestämmelsernas tillämpning på deras verksamhet komma på obestånd. Det står nämligen i bestämmelserna, att man inte får överskrida priset den 31 oktober 1942 utan tillstånd. Om man utgår från, att priskontrollnämnden verkligen kan förmås att bevilja sådant tillstånd, så innebär det hela endast, att man med hjälp av kalkyler och tidigare årsresultat av verksamheten måste bevisa skäligheten av de högre priserna. Detta medför ju i värsta fall en del extra arbete, som kunde kommit till bättre nytta för klubben, men några oöverstigliga hinder är det ju inte fråga om.

I detta sammanhang kan man knappast underlåta att föra fram några synpunkter på de priser, segelflyget måste betala för en del oundgängliga förnödenheter, även med risk att bli beskylld för att vara kverulant. Är det sålunda rimligt, att flygplan nu kostar ungefär dubbelt så mycket som de gjorde för tre å fyra år sedan? Kan det vara riktigt, att flygplanvirke nu kostar bortåt fyra gånger så mycket, som det gjorde före kriget? Varför ska man, när man köper en begagnad bil för verksamheten, behöva sälja den gummiutrustning, som finns på den för att sedan vara tvungen att köpa oftast mycket sämre slangar och däck till ett avsevärt högre pris än det man fick för det som fanns från början? På det här viset skulle man kunna hålla på en lång stund, men det får räcka med dessa exempel.

I varje fall kan man av det anförda dra den slutsatsen, att även om segelflygning är dyrt och måste prisstoppas, så inte finns vinsten hos klubbarna.

Största flygansträngningen

HUR LUFTINVASIONEN I HOLLAND GENOMFÖRDES

Invasionen med luftburna trupper i Holland har kallats historiens största flygansträngning. Här nedan presenterar FLYG de män som utförde luftinvasionen, de som ledde den samt de deltagande glidplanen och annan materiel.

På morgonen den 17 september 1944 var gatorna i sydöstra Englands städer överfyllda av åskådare. Män, kvinnor och barn stirrade andlöst på flygarmadan över sina huvuden. Somliga stirrade utan ett ord. Andra vinkade. Andra åter föll på sina knän och bad för männen på deras farliga resa och på några platser förde prästerna sina församlingar till kyrkorna för bön. Från verkstäder och fartyg i hamnarna blåste ångvisslorna ursinnigt »Färväl» och »God fart».

Den väldiga luftflottan av lastglidplan behövde över en och en halv timme för att passera och bogserades iväg i två jätteförband. Det första förbandet bogserades av amerikanska tvåmotoriga Douglas »Dakota» (C-47), det andra av fyrmotoriga brittiska Short »Stirling». Varje plan var markerat med tredubbla vita band runt vingor och kropp. Starka styrkor av Avro »Lancaster» flög först över i kolonn med förband på tjugu plan eller flera på flankerna. Några minuter efteråt passerade huvuddelen av invasionsstyrkorna. Det var hundratals långnosade lastglidplan, vart och ett lika stort som ett tungt bombplan. Jaktplan i mycket stora mängder hade också sänts ut.

De första bogserplanen återvände ensamma efter en och en halv timme. Efter några få minuter »levde» åter himlen av flygplan. Den andra vägen av lastglidplan bogserades över, flygande i samma »massiva» formation och så lågt, att varje liten detalj i deras markering kunde ses från marken. Inget av de återvändande bogserplanen tycktes ha det minsta tecken på skador.

Starten från olika flygfält i England hade ägt rum i strålände solsken. Efter att ha ätit frukost transporterades trupperna på lastbilar till de uppvarmda planen med



De luftburna truppersnas högste chef, den amerikanske generalmajorerna Lewis Brereton.

all sin tunga utrustning och »svaldes» av dem på otroligt kort tid. På några få minuter var alla divisionerna i luften och flög i perfekta formeringar mot målet — det ockuperade Holland — en av de längsta flygningar som Royal Air Force och amerikanska arméflygvapnet någonsin gjort på ett luftlandsättningsföretag. Skyddsåtgärder som var nödvändiga för landningarna hade vidtagits i en aldrig tidigare försökt skala. Alla flygfält, varifrån jaktplan kunde tänkas nå fram till den färdväg, som skulle användas av strömmen av transportplan, bogserplan och lastglidplan, sattes fullständigt ur funktion genom konstant bombning samt kulsprute- och kanonbeskjutning från luften.

En utomordentlig syn

En journalist, som medföljde trupperna som fallskärmsoldat, beskriver scenen så

här: »Det var en utomordentlig syn från allra första början. Divisionerna av robotliknande figurer, bärande kamouflerade långa fallskärmsjackor och en otrolig mängd utrustning inpackad, hade stuvats in i transportplanen samt var vid gott humör. Där fanns färsk amerikanska och brittiska soldater ute på sitt första stridsuppdrag men också gamla veteraner från åttonde armén och Ökenrättarna ur sjunde pansardivisionen, som hade kämpat vid El Alamein och landat på Sicilien och vid Salerno. Jaktplan spelade runt omkring oss, en del med de holländska färgerna på vingarna, andra med de belgiska eller norska. Deras skyddsmatta fyllde hela himlen.

Så hade vi Holland med dess kors av kanaler och andra vattenvägar under oss. Piloten hade just gett order till oss att inta våra »aktionsplatser». Fallskärmsjägarna radade upp sig. Vi var inne över fällningsområdet. Förste mannen hade just gett sig iväg. När han försvann ropade han: Adolf, här kommer jag. Hans exempel följdes av alla de andra fallskärmsjägarna, vilka alla hoppade ut med samma stridsrop. Så var det min tur. Jag var nr 19.»

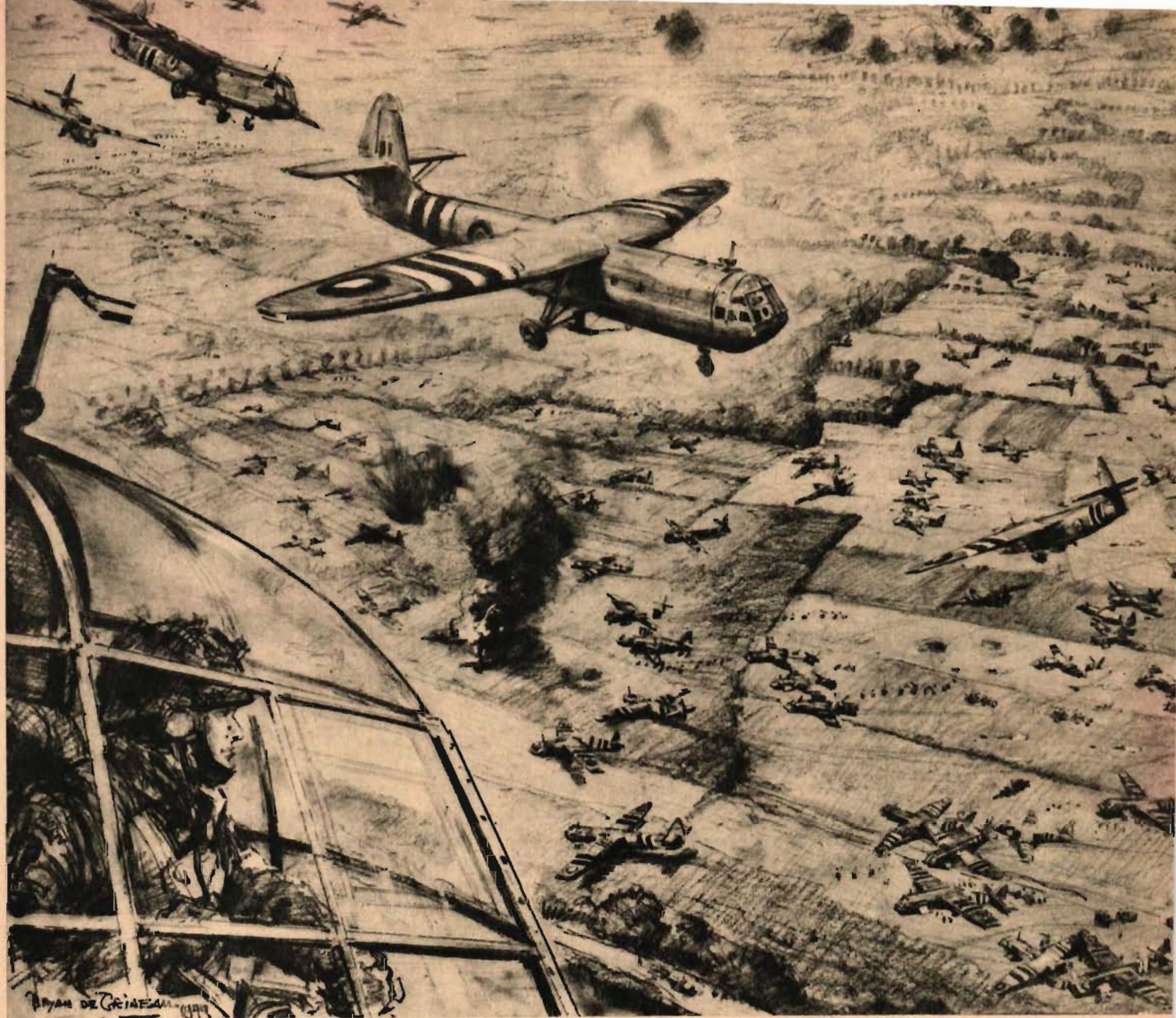
En annan krigskorrespondent, som gick ned med ett lastglidplan säger: »Det var den mest fantastiska scen jag någonsin hade sett. Lastglidplanen hade lagts ut över landningszonen precis som om de hade placerats där för hand. De hade alla tagit mark på rätt fläck och urlastningen pågick. På ett ställe såg jag hur lokalbefolkningen hjälpte till med urlastningen, klädd i sina bästa söndagskläder. På ett annat landningsställe stod soldaterna redan och lutade sig över muren till en fruktträdgård och pratade men en skock flickor. Det hade varit litet motverkan av luftvärn i början men inte mycket. De tyska batterierna tycktes ha slagits ned av våra attacker och när molnen steg blev det än värre för dem.»

En amerikansk jaktpilot berättar: »Fallskärmsjägarna föll från sina transportplan som om de hade skjutits ut med kanoner, och stundtals kunde jag se ända upp till 400 samtidigt i luften. Deras mångfärgade fallskärmar utgjorde en pittoresk syn. Så



T. v. en bild från ett träningsläger, där de luftburna trupperna förbereddes för luftinvasion. — T. h. den brittiske chefen generalmajorerna F. A. M. Browning.





kom bombplanen med sina lastglidplan på släp och dessa gjorde lika vackra landningar som när bilar kör in i ett garage. Allt var lugnt på marken, endast några få civila tittade på och vinkade. Av det lilla antal fientliga flygplan, som mötte invasionen, sköts åtta ned av en enda »Mustang»-grupp. Tyskarna dök ned från molnen och störtade sig över ett glidplansförband, svängde och klättrade omedelbart upp i molnen igen. Denna taktik upprepades en massa gånger men sedan lyfte molnen och de gav sig iväg. Dessförinnan hade amerikanska åttonde flygkåren slagit ut 142 kanonställningar. Hela tiden pågick utan uppehåll ett fruktansvärt bombardemang av landningsområdets utkanter.»

Waco CG-4A, "Horsa", "Hamilcar"

De glidplantyper, som användes vid denna luftinvasion var den amerikanska Waco CG-4A samt de brittiska Airspeed »Horsa», som utgjorde huvuddelen, och General Aircraft »Hamilcar». Horsa är ursprungligen namnet på en saxisk hövding, som med sina horder bosatte sig i England på femhundraalet och grundade kungariket Kent. Nu ledde »Horsa» en annan invasion. En intressant detalj i konstruktio-

nen av denna glidplantyp är, som tydligt framgick av översiktsteckning m m i FLYG nr 20, den delbara flygkroppen. Den klyvdes omedelbart efter det planet lagt sig till vila efter landningen strax bakom vingen och gör det möjligt för soldaterna att störta ut på några få sekunder. Sidodörrar med gångjärn i botten och bildande bryggor, när de fälls ut, är andra hjälpmedel för snabb urlastning. Se f ö FLYG nr 20 sid 15.

Liksom i Normandie insattes också denna gång det då helt hemliga lastglidplanet »Hamilcar», som har större spännvidd än det fyrmotoriga bombplanet »Lancaster». »Hamilcar» kan, som FLYG:s läsare redan vet, ta ombord en snabb medelstor stridsvagn eller annan tung utrustning och måste bogseras av ett fyrmotorigt bombplan. Trots sina väldiga dimensioner kan »Hamilcar» landas med utomordentlig exakthet, dag eller natt, på en mycket liten äng. I samma ögonblick som planet tar mark, fälls nosen upp och stridsvagnen, vars motor startats redan i luften, rullar ut och är omedelbart beredd att gå till anfall med sina kanoner sprutande eld. I många fall både i Normandie och Holland visade det sig att det plötsliga upptäckandet av en allierad stridsvagn kom så

överraskande för försvararna, att t o m väl nedgrävda och skyddade trupper demoraliserades och gav sig.

De ledande männen

De män som ledde det väldiga och ytterst vägsamma företaget var generallöjtnant Lewis Brereton i amerikanska arméflygvapnet samt den brittiske generallöjtnanten F. A. M. Browning.

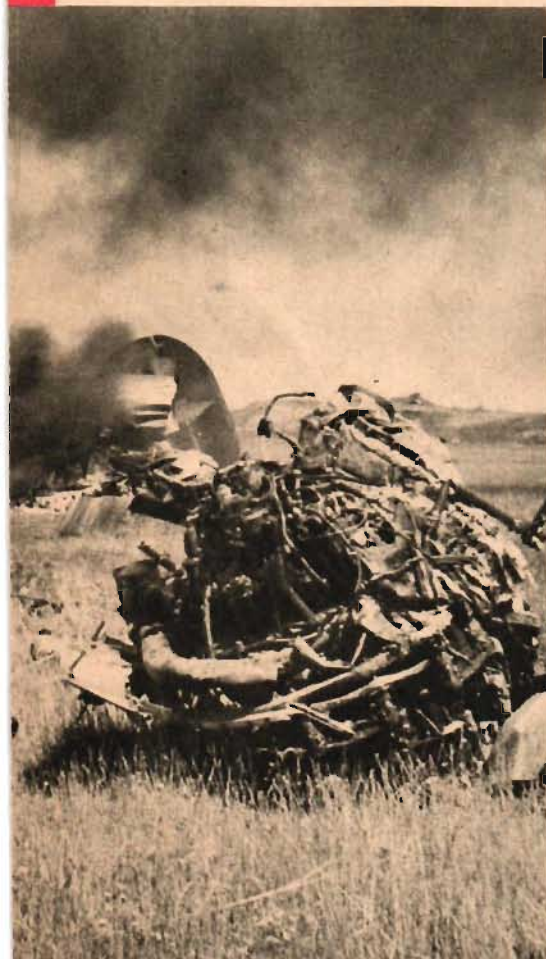
Brereton kommer från en sjömannssläkt och var ursprungligen själv sjöman, en produkt av Amerikas sjökrigshögskola i Annapolis. Men knappt hade den unge fänriken sytt fast sina löjtnansgaloner på uniformen, förrän han upptäckte att han var flygbiten. På den tiden uppmuntrades inte precis flygsinne av amiralerna och en dag när Brereton återigen hade publicerat en entusiastisk artikel i en dagstidning om samverkan mellan flyg och flotta, antydde hans närmaste chef att det nog vore bäst om han lämnade den »våta tjänsten» och gav sig över till flyget. Lewis Brereton följde rådet och bytte ut det marinblå mot arméns khakigröna. Han blev snart nog känd som en mycket god flygare och kommanderade under det första världskriget

(Forts. på sid. 15.)

"HÅRT ATT



Bilden härövan ger ett begrepp om det kaos i vilket de tre männen arbetade. Nedan en detaljbild från olycksplatsen. Vem anar att skrotbügen i förgrunden några sekunder före händelsen var en 1.200 hk motor på Liberatorn.



Den 20 juni 1944, i Skåne en strålände vacker sommardag, blev den dag då det hittills största antalet amerikanska bombflygplan nödlandade i Sverige och den skånska jaktflottiljen fick en av sina brädaste dagar.

F 10 har ju kanske i realiteten mer än någon annan flygflottilj fått känna på närheten till kriget och beredskapen både i luften och på marken var även denna dag den högsta. Flygplanen var klara för start och markpersonalen utstationerad, indelad i grupper för omhändertagande, räddnings- och sjukvårdstjänst, med beredskapsbilar och brandbilar samt ambulanser.

Redan vid halvtiotiden kom den första rapporten om främmande flygplan på väg mot den svenska sydkusten och en jaktrote startade. Vid Trelleborg upptäcktes också målet, en silvreglänssande Liberator med blott två motorer i funktion. Tydligt hade också Liberatorbesättningen varseblivit den svenska »gränsjakten» ty i samma ögonblick sköts ett rött signalskott från amerikanaren och strax efteråt fälldes landningsstället också ut, alltså ett flygplan som visade tecken på nöd. Den svenska jaktroten svängde upp vid sidan och så började eskorten mot Bulltofta. Men under tiden hade F 10:s stridsledare fått nya rapporter om annalkande främmande flygplan på väg mot den svenska kusten alltifrån Falsterbo till Åhus.

Att det skulle bli mycket att göra för den svenska jakten stod genast klart och snart var också flera divisioner av flottiljens flygplan i luften på väg mot nya mål. Och så upprepades, fastän nu i betydligt större omfattning än förut, den syn som skåningarna så ofta sett över sina huvuden, främmande flygplan med svenska vaktare vid sidan.

Ett utomordentligt skådespel

För malmöborna blev det också snart ett skådespel på himlavalvet av hittills okänd omfattning. Vid ett tillfälle låg inte mindre än nio fästningar och Liberatorplan på en

Detta är sanningen om tre hjältar från F 10:

... några sekunder senare var allt ett flammande bål!

... i förarrummet hängde föraren fastbunden i stolen ...

Vi lyckades dra ut signalisten till hälften. Sen var det stopp!

... mannen som var så nära räddningen blev kvar i elden ...

gång i väntläge över staden och flygfältet. Den vackra sommardagens svaga vind och Bulltoftafältets för denna storleksklass av flygplan relativt lilla fältyta visade sig också bereda de nödlandade flygplanen stora svårigheter. Den höga landningshastigheten gjorde att flygplanen trots hårda inbromsningar rusade över fältet mot kanten och kunde stanna först några meter från fältbegränsningen. Flera av flygplanen hade bromsat så hårt att gummiringarna exploderat och blockerade nu vägen för efterföljande flygplan.

Det blev mer och mer spännande för varje flygplan som nalkades. Skulle en kollision bli oundviklig? Ingen möjlighet fanns ju heller att snabbt få undan de stora bjässarna som med sina modiga tjugo ton stod säkert på »sock» och ej heller fanns ju reservhjul att byta med. Den ena Liberatorn efter den andra lyckades dock ta sig ned utan att kollidera med sina tidigare landade kamrater.

För personalen ur F 10, som skulle omhänderta den nödlandade personalen och flygmaterielen blev det ett hektiskt arbete. Men med den indelning i grupper, som genomförts för detta ändamål, gick det hela väl i lös. Beredskapsbilarna körde fram och tillbaka med nya besättningar, som så snart de parkerat sitt flygplan och lämnat sin flygutrustning för att i stället ta med sig sina personliga tillhörigheter fick sig något till livs i flottiljens markenterier vid flygfältet.

Katastrofen inträffar

Chef för en grupp för omhändertagande av de utländska flygplanen var fanjunkare Gösta Jönsson vid F 10. I gruppen ingick också flygplanmästaren B. Boström och furiren J. E. Carlsson. De hade just avlämnat en tidigare nödlandad besättningsgrupp och var på väg ut mot flygfältet för att få ny order. Då hände katastrofen.

Av
**LÖJTNANT
IAN IACOBI**

LÄMNA TRE BRINNANDE MÄN"

Tolv flygplan hade landat och det trettonde var på väg in mot fältet. Det kom ganska lågt redan på långt avstånd från fältet och man kunde förstå att föraren hade stora svårigheter att klara sitt flygplan, ty blott de båda vänstermotorerna arbetade. För att dra sig fram till landning blev föraren tvungen att dra på allt vad de båda återstående motorerna kunde ge och samtidigt stiga något för att komma över en av kullarna i fältkanten. Den redan förut låga hastigheten blev nu ännu lägre och detta i förening med att blott de båda vänstermotorerna kunde arbeta gjorde att flygplanet vek sig åt höger. Höger vingspets törnade mot kullen i fältkanten och flygplanet kastades med nosen nedåt in på fältet där det bröts sönder. Den uttrinnande bensinen fattade eld och några sekunder senare var ett flammande bål allt man kunde se.

Fanjunkare Jönssons grupp, som sett det hela, körde med högsta fart mot det brinnande vraket och nu får han själv berätta vad som utspelades under de minuter då han och hans kamrater med fara för eget liv gjorde allt för att bispringa de i det brinnande vraket kvarvarande flygarna.

Räddningsarbetet

— Efter ca en minut var jag där med min mottagningsgrupp. Det var en fasansfull syn som mötte oss. Besättningen, tio man, befann sig i flygplanet, de flesta med

svåra skador. Endast en man kunde själva ta sig ur planet. Jag gav några korta order till min personal. Varje sekund var dyrbar då elden redan började sprida sig till de inre delarna av flygplanet. Min första tanke var att kontrollera att inga bomber fanns i bombrummet. Ett flygplan, som landat tidigare, hade nämligen tappat två stycken bomber på fältet i samband med landningen. Som tur var kreverade ingen av dessa. Några bomber fanns inte, men en svårt skadad hängde över en av balkarna. Jag lyckades dra ut honom utanför flygplanet och fick sedan hjälp av furir Carlsson med att flytta honom en bit från flygplanet. Jag rusade nu till främre delen av flygplanet. I förarrummet hängde föraren fastbunden i stolen. Jag lyckades dra ned hela stolen och fick hjälp av furir Carlsson att göra honom loss och transportera honom från flygplanet.

Jag återvände och fick se en man i signalrummet. Lågorna var endast en halv meter från honom. Han var svår att komma åt. Med flygplanmästare Boströms hjälp lyckades vi få bort en del plåtar så att vi fick tag i hans ben. Vi lyckades dra ut honom till hälften, sedan var det stopp. Jag fick då se att han satt fast med vänster arm och lyckades komma så långt in att jag fick tag i hans arm. Han började röra på sig varför vi förstod att han var vid liv. Vi ökade våra ansträngningar för att försöka rädda honom. Hettan började

bli olidlig. Hela tiden försökte brandmännen få bukt med elden genom att belägga eldhärden med skum. Det var två brandbilar. En från F 10 och en från Malmö stads brandkår. Jag beordrade dem att försöka hålla undan elden från den som vi höllo på att rädda.

Syrgastuberna exploderar

Plötsligt hördes en kraftig explosion, det var några syrgasbehållare som exploderade, och vi befann oss i ett eldhav, som tvang oss att kasta oss undan. Mannen som var så nära räddning befann sig i eldhavet. Furir Carlsson, som övertagit en av slangarna, samt två av stadens brandmän försökte att på nära håll hålla undan elden, men deras försök var förgäves. Nu började ammunitionen explodera. Våra försök var till vår stora sorg hopplösa.

Jag sprang över till andra sidan av nosen, där jag inne i lågorna upptäckte den andra föraren i sin stol, men denne kunde inte nås utifrån. Hettan och de allt tätare explosionerna gjorde det omöjligt att vidare komma i närheten av flygplanet. Under tiden vi arbetat i främre delen av flygplanet hade den övriga delen av min personal tillsammans med vpl Fredriksson från armén och ett par man från Aeroklubben räddat den del av besättningen

(Forts. på sid. 15.)

Fanjunkare G. Jönsson (nedan), flygpl.-mästare B. Boström (Infälld t. v.) och furir J. E. Carlsson har tilldelats medaljen FÖR BERÖMLIGA GÄRNINGAR i silver åttonde storleken för att de utan betänksamt gick till sitt räddningsarbete bland de brinnande vrakdelar, som den stora bilden visar.





EN NY "SPITFIRE" (MARK XIV)

Vickers Armstrong Supermarine »Spitfire» har nu framträtt i två nya roller, var och en någonting bättre än allt annat av samma typ i världen idag.

»Spitfires» fjortonde version har avslöjats som det plan, som slog ut den flygande bomben — en uppfinning som just provades mot en »Spitfire», som tyskarna hade erövrat. Proven utfördes mot det snabbaste kända jaktplanet i världen — men de tyska teknikerna var okunniga om denna »Fjorton». Luftwaffes jaktflygare hade aldrig »varit där» för att inleda strid mot någon »Fjorton» trots att RAF:s män i det nya jaktplanet ofta hade flugit in över västra Europa med avsikt att leverera batalj, i vilken »Fjorton» underbara nya motor kunde visa sitt övertag. Och när dessa flygande bomber med en hastighet av omkring 645 km/t sändes iväg var »Fjorton» — med en hastighet som måste vara betydligt högre än den nämnda eftersom den officiellt kallats den snabbaste

»Spitfire» som någonsin byggts — i stånd att ta upp striden med dem.

Motorn — »Griffon 65» — är tillverkad av den berömda Rolls-Roycefirman och ger med sina 12 cylindrar (23 procent större volym än »Merlin») en effekt på mer än 2 000 hk med en motorvikt på mindre än 2 000 pounds (907 kg). Hela flygplanet väger omkring 3 700 kg. Denna oerhörda effektekonomi betyder, att Spitfire XIV trots dess hastighet ändå kan utrustas med 4 st 20 mm akan eller 2 st 20 mm akan och 2 st 12,7 mm ksp eller 2 st 20 mm akan och 4 st 7,7 mm ksp, samt att den bär tillräckligt stor bränslelast för långa flygningar och ändå kan ta en 115 eller en 230 kgs bomb.

Så stor är effekten på Griffon-motorn — jämförbar ifråga om dragkraft med några av Englands expresslokomotiv — att den fyrbladiga propellern inte förbrukar all den åstadkomna energin. »Fjorton» har därför försetts med en speciell fem-

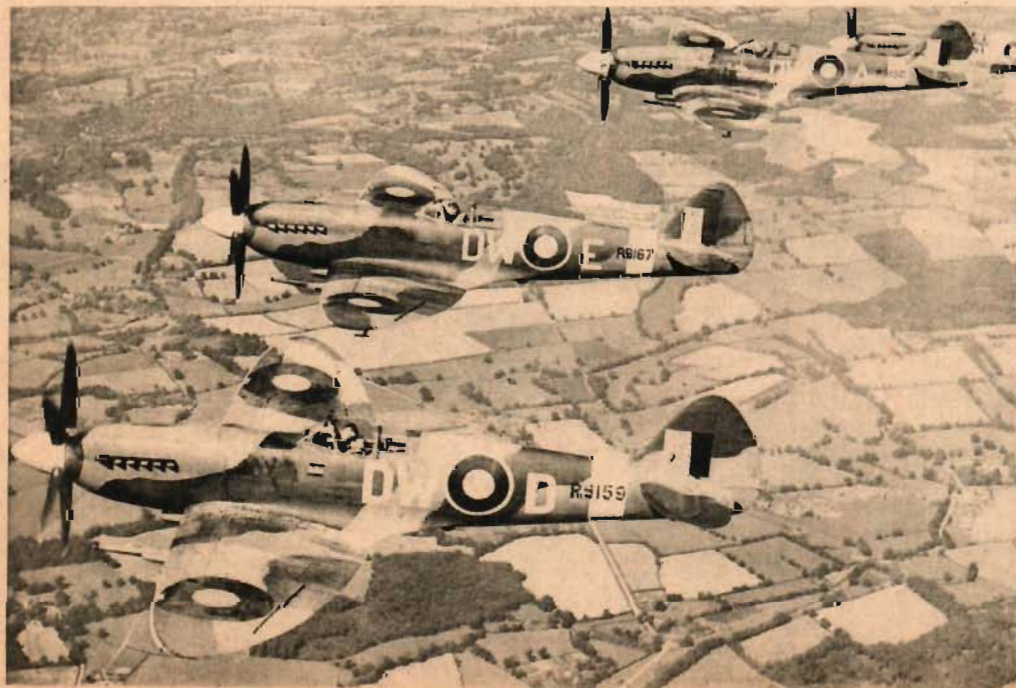
Av J. P. GALLAGHER (Reuter)

bladig Rotolpropeller kombinerad med en tvåstegs kompressor (i stället för en enstegs på tidigare versioner), vilken hjälper fram den nya »Spitfire» till enastående prestanda från lägsta höjd och upp till över 12 000 meter. Ett antal smärre tekniska förbättringar har också gjorts.

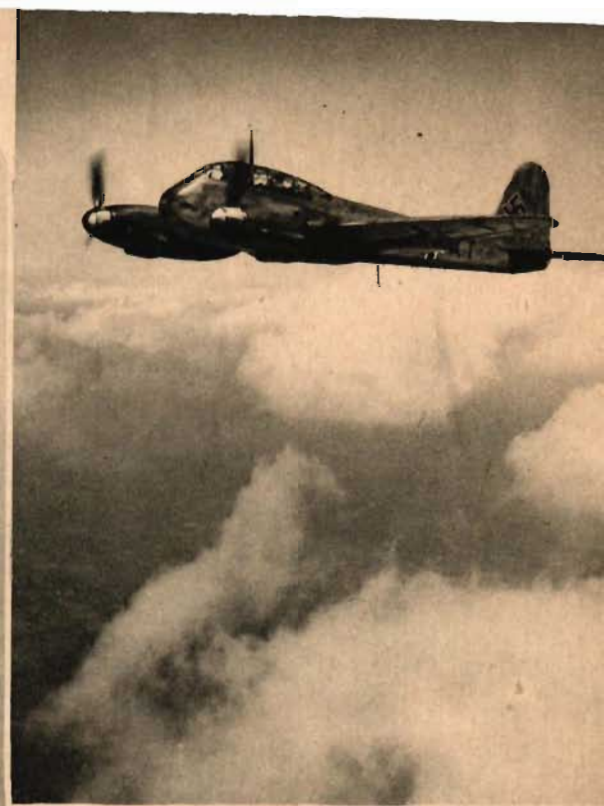
Med en stigförmåga som intet annat flygplan i något annat flygvapen och prestanda på hög höjd, som beräknas ligga över allt som Luftwaffe kan få i luften, har »Spitfire XIV» tillfälligtvis setts av tyskarna, när den blixtrat över deras land på väderspaning eller väpnad spaning, framför allt mot landsvägs- och järnvägs-transporter.

Den andra nya »Spitfire»-rollen kreeras av »Seafire II». Längre var det ett problem för teknikerna att ge »Seafire» hopfällbara vingar, så att flera plan skulle kunna stuvats på eller under däck på hangarfartygen. När det blev allt klarare, hur oerhört viktigt det var att ha flygskydd ute till havs och att även de fartygsbaserade jaktplanen var tillräckligt snabba, rekvirerades de bästa »Spitfire»-typerna. Men samtidigt började hangarfartygen på att ombeväpnas med små eskortjaktplan, vilka tog ytterst liten plats ombord. Det var då man helt enkelt måste lösa frågan om »Seafires» vingar.

Det fanns ingen möjlighet att använda någon av de konventionella »hangarvingarna», eftersom »Spitfire» från börjar var
(Fortf. på sid. 23.)



På denna sida ses den allra senaste »Spitfire»-versionen, nr fjorton, som är utrustad med den nya Rolls-Royce »Griffon»-motorn samt fembladig propeller. Den benämnes officiellt »den hittills snabbaste »Spitfire» som byggts».



NR 210

MESSERSCHMITT

Messerschmitt Me 210, vilken en längre tid varit i tjänst som tungt jaktplan, låganfallsplan eller spaningsplan, har nu frisläppts för publicering av OKW och Messerschmittfirman har tillställt FLYG en kort byggnadsbeskrivning, samt ett antal fotografier och en röntgenskiss. Vi får anledning återkomma till detta goda tyska flygplan, som enligt tyska uppgifter gjort utomordentliga insatser. Me 210 är ett lågvingat, fribärande, tvåmotorigt och tvåsitsigt helmetallskalplan med indragbart landställ, och enkelt sidstyrverk. Mittvingen går genom kroppen och har klaffar och dykbromsar. Materialet är i huvudsak dural.

Kroppen har elliptisk genomskärning och är byggd i skalkonstruktion. Alla ytnitar är försänkta för att minska luftmotståndet. Beklädnaden, som består av duralplåt, uppstår böjnings- och vridkrafterna.

Här ovan två nu frilivna bilder av det omtalade tyska tunga jaktplanet m. m. Messerschmitt Me 210 och t. h. en röntgenskiss av samma plan. Man får en mycket god uppfattning om besättningens och de framåtriktade vapnens placering m. m.

Flygkroppen är sammansatt av två huvuddelar: framkroppen samt bakkroppen, vilken senare består av två halvskal. Båda kroppshalvorna färdigställas helt och hållet var för sig och sammanfogas först vid slutmonteringen.

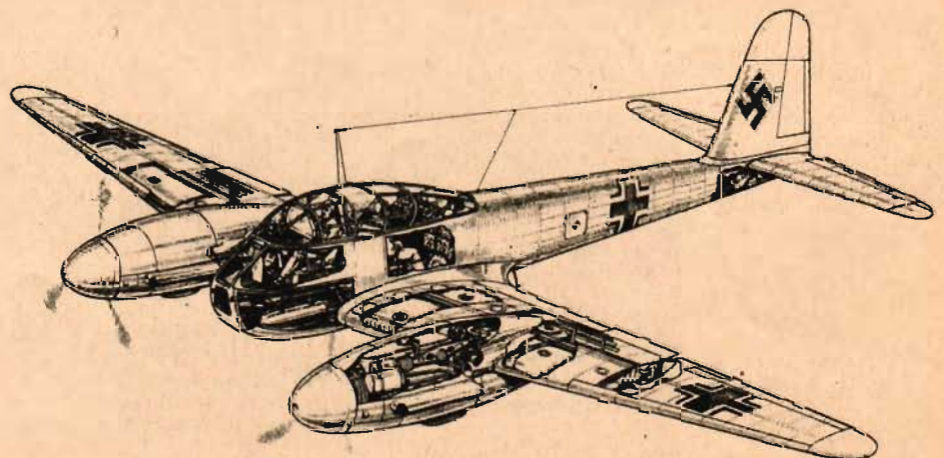
Landstället, två fjäderben, fälls bakåt och uppåt på hydraulisk väg, varvid hjulen vrids 90° och kommer att ligga vågrätt i infällt läge. Även sporrhjulet är infällbart.

Samtliga roder är statiskt och dynamiskt utbalanserade samt trimmas om från förarplatsen. Höjd- och skevroder manövreras med handspak och överföringen till alla roder sker genom stötstänger.

Vingarna är av helmetall. På mittvingen sitter de båda motorerna Daimler-Benz DB 601, (12-cyl) vätskekylda insprutningsmotor i V-form. På yttervingarna finns slots i framkanten samt strax utanför motorerna dykbromsar, vilka liksom klaffarna (på mittvingen mellan motorerna och kroppen) manövreras hydrauliskt genom stötstänger. Propellarna är av VDM-tillverkning med elektrisk-mekanisk omställning.

Förar- och spanarutrymmena uppvärms efter behag medelst kylvattenupphettad friskluft — förarens från högra motorn och spanarens från den vänstra. Syrgasutrustning är standard på Me 210.

Några data: spännvidd 16,4 m, längd 11,2 m, höjd 3,7 m och vingyta 36,2 m.





Ett förband svenska störtbombplan av typ B 17 är ett starkt hot mot främmande örlogsfartyg även om de är av största klassen.

EN STARKARE LUFTMAKT — ETT STARKARE FOLK

Det fanns en tid, och den är icke långt ävlagssn, då man propagerade för att försvarets tyngdpunkt skulle läggas på sjömakten. Tankegången var till ytterlighet förenklad: våra kuster är, bortsett från alla vikar, 2500 km långa, vår landgräns mot Finland, den enda man räknade med, endast 536 km. Kusterna bör försvaras av flottan, landgränsen av armén. Alltså bör försvarets tyngdpunkt ligga vid flottan. Sin största framgång vann denna förkunsel genom 1925 års nedrustningsbeslut, som gick ut över armén, medan flottan i stort sett bibehölls oförändrad, dock utan att få sin materiel förnygrad. Den marina propagandan lyckades då också förhindra flygets utbyggande till en verklig försvarsgren — dess hela budget stannade vid den löjligt låga siffran 6 miljoner.

Mycket har hänt sedan dess, t o m före det andra världskrigets utbrott, nämligen då 1925 års avvita försvarsordning år 1936 hjälpligt rättades till och flyget blev ett verkligt flygvapen, om än ingalunda av den styrka som varit önskvärd, ja nödvändig. Under det andra världskriget fick vi den 9 april 1940 ett tillskott till vår strategiska landgräns med den 1657 km långa gränsen mot Norge. Den gamla kilometerstrategiens grundval var totalt förändrad.

Ännu värre var att man allmänt kom till insikt om att både land- och sjögränser täckas av lufthavet, även strategiskt sett. Kilometerstrategien blev mera än ohållbar, den blev farlig för sina egna upphovsmän. Vilken ställning skulle inte flygvapnet få inom försvaret om de olika gränsmas styrka skulle beräknas enligt kilometerstrategiens enkla aritmetik!

Anledningen till den bourbonska kungaättens olyckor har sagts vara att bourbonerna ingenting lärt och ingenting glömt. Detta gäller inte bara bourbonerna utan i lika hög grad alla dem som trots allt vidhåller en ståndpunkt som intogs under ett annat tidsskede, nämligen före flygets tillkomst. Man tycks på sina håll inte ha glömt något av de gamla doktrinerna — även om man inte längre talar högt om kilometerstrategien — och inte ha lärt något av fem års

världskrig som svept fram över alla hav och inlandhav. Det till skrivande stund senaste uttrycket för denna svenska bourbo-nism är den ledande artikeln i tidskriften *Sveriges flotta* för den 15 september.

Denna tidskrift har som motto: »En starkare sjömakten — ett starkare folk». Vi har tillåtit oss att som rubrik på denna artikel låna detta motto men med en enkel travestering, bestående i utbytande av ordet *sjömakten* mot *luftmakten*. Här står tvorne tidsskeden mot varandra, kännetecknade av nämnda båda korta ord. Men nu till artikeln i »Sveriges flotta»! Den är ett det strategiska tänkandets alptrandskap med många tjärva toppar, av vilka den synes oss högst som uttryckts i orden: »Det är en lockande tanke att ett eller flera av Sverigeskeppen, helst efter en viss modernisering, med deras relativt stora stridsvärde skulle bilda kärnan i en västkusteskader. Utan tvivel skulle vårt sjöförsvar i Skagerack och Kattegatt då nå en aktionsbjudande styrka, som väl kunde komma en fiende att betänka sig, innan han igångsatte en invasion över dessa vatten mot vårt land».

Sverigeskeppen konstruerades före förra världskriget och har sedan de för en mansålder sedan byggdes moderniserats utan att därför kunna bli moderna. Man häpnar inför den åsikt som offentligen framlagts att »ett eller flera» av dessa kustförsvarsfartyg skulle representera »en aktionsbjudande styrka» i Skagerack och Kattegatt. Men så står det verkligen.

Över samma larvatten ångade natten till den 9 april 1940 de tyska transportflottor som rymde Falkenhorsts invasionsarmé. Det är från brittiskt håll omvittnat att den tyska överskeppningen lyckades utslutande därför att den skyddades av ett starkt flyg, som hade herraväldet i lufthavet över de båda havsvikarna och därmed också herraväldet på dem. En tysk luftflotta avhöll den brittiska Home fleet från att ingripa — de tyska sjöstridskrafterna spelade en högst underordnad roll.

Så länge vi ha en luftflotta som kan ingripa mot ett överskeppningsföretag mot

Västkusten är ett sådant utförbart, och om denna luftflotta skulle nedkämpas — vilket skulle ta lång tid — skulle vi ha kvar endast stridskrafterna till lands för Västkustens försvar. Ett eller annat Sverigeskepp skulle bli ett lätt byte för de flygstridskrafter vilkas huvudsakliga uppgift vore att nedkämpa försvarsflyget på dess många olika baser.

Japanerna har en helt annan uppfattning än skribenten i »Sveriges flotta», en uppfattning till vilken de kommit efter många bittra besvikelser. Nu senast har amiral Suetsugu gjort ett uttalande i vilket han bl a säger: »Avgörandet i striden om Stilla havet kommer att fällas av flyget». Om detta är riktigt beträffande Stilla havet är det mångfaldigt säkrare motiverat beträffande såka småvatten som Skagerack och Kattegatt och — vi tillägga — Östersjön. Sjöstridskrafternas roll i Stilla havskriget belyses i någon mån av den amerikanske marinministerns uttalande (återgivet i svenska tidningar den 5 oktober) att För-enta Staterna icke förlorat ett enda övervattensfartyg till följd av fientliga aktioner i Stilla havet de senaste nio månaderna. Men på dessa månader har det hänt mycket i Stilla havet, bl a flera stora landstigningar. Låt oss ta statistiken från endast tre av dessa händelser, upptagande de förluster det amerikanska flyget tillfogade japanerna vid anfällen mot Truk (ingen landstigning), Marianerna och Palau.

Vid Truk nedsköts 126 japanska flygplan medan 82 förstördes på marken och 22 fartyg sänktes. Amerikanska förluster: 17 flygplan.

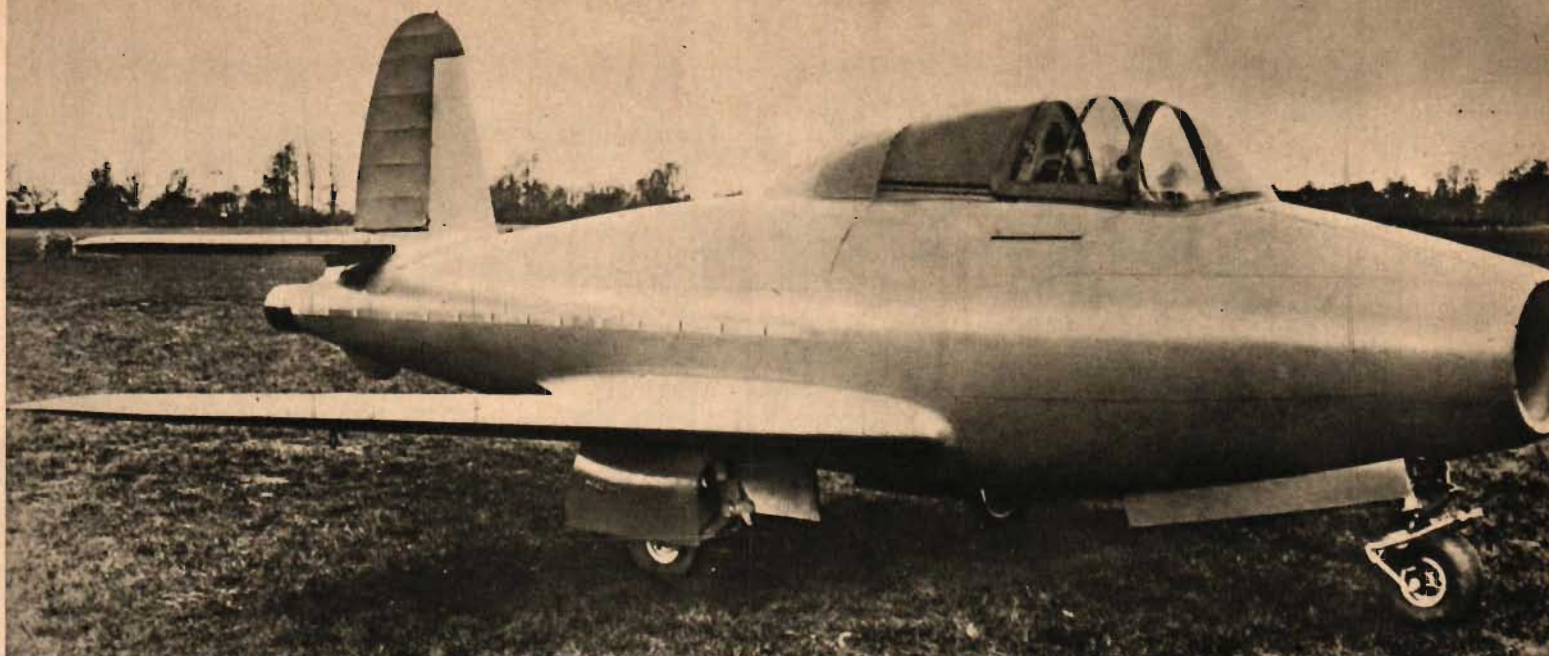
Vid Marianerna: nedskjutna flygplan 48, på marker förstörda 87, sänkta fartyg 2, amerikanska förluster 6 flygplan.

Vid Palau voro motsvarande siffror 117 och 39 för förstörda japanska flygplan, medan 14 fartyg med säkerhet och 9 sannolikt sänktes mot en förlust av 25 amerikanska flygplan.

Den japanska flottan, som dock är den tredje i världen, gjorde varken till eller från — den kunde inte ingripa. Men i Sverige finns det tydligen de som tror att ett eller flera Sverigeskepp skulle kunna förhindra eller förebygga en landstigning på vår västkust!

Vi skall icke framdra flera exempel på flygets roll i det nu pågående sjökriget. Det har där varit och är fortfarande minst lika revolutionerande som i fråga om kriget till lands. Men vi måste infägga en bestämd gensaga mot de försök som göras att inhöjla dessa krigserfarenheter i en dimma, som skulle kunna skymma utsikten för vårt folk och föranleda det att åter begå felet att bygga upp vårt försvar på en delvis föråldrad grundval. Vi har mer eller mindre utpräglat negativa erfarenheter från de tre senaste försvarsordningarna vad en sådan dimbildning kan åstadkomma. Det har samerligen varit varken billigt eller nyttigt för vårt försvar att vi envis hållit på det gamla och misstroget betraktat det nya. Och när allt kommer omkring: det är ju detta försvars effektivitet vi alla vill nå — i dessa strävanden får inga sär-intressen göra sig hörda, och bourbonismen måste belämpas.

Mer inges kan numera bestrida riktigheten av vår tes: *En starkare luftmakten, ett starkare folk.* W. Kleen.



Den första bilden av det engelska reaktionsjaktplanet med Whittles reaktionsmotor har nu frisläppts. Det är som synes mycket rent i linjerna men har inte mycket gemensamt med de fantasiteckningar, som på sju håll utgetts för att vara Whittles jaktplan.

KRIGET I LUFTEN Av AVIATOR

På västfronten pågick i slutet av september och början av oktober de allierades energiska försök att framkalla ett avgörande och bryta in i Tyskland före vinterns ankomst. Anfallet till lands satts in i två huvudriktningar. Den första syftade till att säkra övergången av Rhenarmarna i Holland och att därifrån kringgå tyskarnas högra flygel, den andra innebar ett försök att slå hål på Siegfriedlinjen vid Aachen och sedan med marschriktning Köln rulla upp försvaret åt båda hållen. Samtidigt kände man sig för längre söderut angående möjligheterna att forcera de starka befästningarna vid Metz för att längs Mosel nå Rhen.

Det i förra översikten nämnda försöket att med en stort upplagd kupp av första luftburna armén säkra övergångarna av nedre Rhen misslyckades såtillvida, att den vid Arnhem landsatta divisionen den 26/9 måste retirera efter att ha förlorat 3/4 av sin styrka eller 5000 man. I operationerna under denna luftinvasion utfördes på drygt en vecka omkring 16000 flygningar samt förlorades 228 transportplan, 50 glidplan, 53 jaktplan och 12 bombplan. Tre divisioner med nära 25000 man torde ha deltagit i operationerna. Avgörande för nederlaget för den nordligaste var det dåliga vädret, som hindrade tillräcklig tillförsel genom luften och flyganfall på det artilleri, som höll de landsatta lufttrupperna under oavbruten eld. Emellertid band divisionen vid Arnhem så mycket tyska trupper att korridoren till Nijmegen kunde tryggas och utvidgas. Redan den 6/10 kunde ett nytt brohuvud upprättas över den nordligaste Rhenarmen nära Arnhem, denna gång av marktrupper och lufttrupper ungefär samtidigt. Den viktiga Rhenbron var dock alltför lång, då detta skrives, i tysk hand. För övrigt understödde de båda taktiska luftflottorna offensiverna vid Aachen och Mosel, tidvis dock hindrade av regn och dimma. Terrängen på frontens södra del är höglänt och utgör ofta flyghinder denna årstid. General Hodges inbrytning i Siegfriedlinjen norr om Aachen, som möjligen

kunde utveckla sig till genombrytning, inleddes den 1/10 med bombanfall på befästningar av 500 medeltunga och lätta bombplan.

Det tyska flygvapnets insats ökade i Holland, den farligaste allierade stötriktningen. Bombanfall mot Rhenbron vid Nijmegen misslyckades dock.

Samtidigt med försöken att tränga in i Tyskland pågick en segdragen likvidering av hamnarna mellan Seine och Schelde. Mot Calais fällde Bomber Command icke mindre än 6000 ton bomber på tre dagar innan försvaret gav upp. För den allierade ledningen är det viktigt att snarast öppna så många hamnar som möjligt för att förkorta förbindelselinjerna och vidga basen för underhållstjänsten. Den enda disponibla storhamnen har varit Cherbourg och förbindelserna därifrån till tyska gränsen äro allför långa samt måste gå över den sönderbombade Seinelinjen och andra hårt belastade vägar. Den lämpligaste hamnen för underhållstransporterna är Antwerpen, som dock icke är brukbar förrän även norra sidan av Scheldemynningen kan behärskas. För att driva bort tyskarna därifrån utförde Bomber Command flera stora anfall på den under havets nivå belägna ön Walcherens fördämningar. Bräscher erhöles också med stora översvämningar som resultat. Enligt brittiskt bedömande skulle 6000 tyskar härvid ha omkommit.

Det började emellertid bli tydligt, att avgörandet i väster skulle dröja och att den tyska motståndskraften var långt ifrån bruten. De allierades krigsledning måste i sina kalkyler räkna med en vinterkampanj. Ju längre operationerna till lands hots att dra ut på tiden, desto viktigare blir det att genom luftanfall på djupet förbereda den stora offensiven in i Tyskland. I enlighet härmed återupptogs hemortskriget mot Tyskland med full styrka. Anfallet riktades närmast med både taktiska och strategiska luftflottor mot förbindelserna bakom västvallen i syfte att förhindra tyska uppmarscher till de hotade partierna och att förstöra transportsystemet i västra Tyskland

överhuvudtaget. Efter ett anfall den 23/9 av 96 Lancaster med 5-tons bomber konstaterades att Dortmund—Emskanalen, en av Tysklands viktigaste vattenvägar, blivit torrlagd. Olje-, motor- och lokindustrierna voro i övrigt de viktigaste målen för Bomber Command och åttonde luftflottan. De tyngsta brittiska bombförbanden vågade nu t o m uppträda under dager över Ruhr, där förlusterna blevo små. Amerikanska anfall längre in i Tyskland visade dock, att de tyska jaktförbanden alltför var farliga. För att försvåra jaktförbandens gruppering och stridsledning företogs samtidigt anfall i stor skala från nordväst, väster och söder. Sålunda angreps mål i Tyskland den 7/10 av 1400 Fortress och Liberator, 200 Lancaster och Halifax samt 700 medeltunga bombplan, 1500 jaktplan eskorterade. 7000 å 8000 ton bomber fälldes mot 11 mål. Efter anfall på mål vid östersjökusten hamnade 8 bombplan i Sverige. Natten innan opererade 1000 tunga bombplan över Tyskland och dagen efter företogs 7500 flygningar i Västeuropa. Därvid gjorde Lancasterplan ett nytt dammsprängningsföretag och slogo hål på en stor damm i övre Rhen mellan Mühlhausen och Basel med stora återverkningar på sjöfarten och kraftförsörjningen. De hårdast åtgångna städerna voro Saarbrücken (350000 brandbomber den 5/10), Dortmund, Stettin, Bremen, Nürnberg, Karlsruhe, Magdeburg. Bland de största industriskadorna märktes I. G. Farben i Ludwigshafen och Henschelverken i Kassel.

Brittiska flygvapnet och flottans flyg fortsatte sin övervakning av norska kusten. Lancasteranfallet på Tirpitz den 15/9 medförde träff av en 5-tons bomb, vilket torde innebära att fartyget är ur leken för resten av kriget. Bombplanen hade mellanlandat i norra Ryssland (1000 km från målet) före och efter anfallet. 3/10 anfölls ubåtsbasen i Bergen, varvid 200 civilpersoner uppges ha blivit dödade.

Det amerikanska strategiska flygvapnet fällde i september 60000 ton bomber samt förlorade 340 bomb- och 243 jaktplan mot

enligt uppgift 1200 förstörda tyska plan. Enligt tysk uppgift förstördes i september 1307 engelska och amerikanska plan, därav 591 fyrmotoriga.

Trots att Kanalkusten med robotbaser erövrats fortsatte VI-anfallen mot England. Nu uppges det vara He 111:or, som under mörker avföra dessa projektiler.

I Italien avancerade de allierade endast långsamt norrut mot Bologna och längs Adriatiska kusten. Under taktiskt understöd åt trupperna förekommo upp till 1000 flygningar på en dag. De tunga bombförbanden anföllo förutom järnvägs mål vid Bremen och München även oljemål, järnvägar och flygplatser i Ungern; bl. a. deltog 700 bombplan söderifrån i anfallen den 7/10.

Det meddelades nu att det understöd, som luftledes givits åt frihetstrupperna i Warszawa utgått från Italien, en flygning på minst 1200 km mellan bas och mål, nästan hela tiden över välförsvarat områ-

de. Vid ankomsten måste flygplanen flyga i takhöjd och fälla sina paket på en viss bestämd gata, angiven på kartan. Det är endast naturligt att hjälpen under sådana förhållanden blev oillräcklig. Först under de sista dagarna, då det redan var för sent, insattes även några ryska flygplan från närbelägna baser till Warszawas hjälp.

Efter luftlandsättningar i Albanien och Grekland började västmaktstrupper befria Grekland. Patras flygfält togs i första hand. Motståndet var obetydligt. Även på Tolvöarna skedde luftlandsättningar. Det visade sig, att de Egeiska öarna redan till stor del utrymts bl a luftledes av tyskarna. Dessa evakueringstransporter anföllos av brittiska flygplan, som på 6 nätter fällde 16 tyska transportplan.

I öster nådde krigshändelserna tätt in på Sveriges gränser. I kraft av stillestånds-fördraget började finska trupper driva bort tyska trupper från Nordfinland, och

Torneå kom i brännpunkten. Såväl tyskt som finskt, möjligen även ryskt flyg deltog i striderna med små förband. Femte tyska luftflottan, baserad i Norge och Finland, torde nu vara starkt reducerad. Dess förste chef, general Stumpf, är numera chef för hemortens luftförsvaret, det kanske viktigaste befälet i tyska flygvapnet. Hans efterföljare, general Kamhuber (tidigare nattjaktchef i hemlandet), uppges plötsligt ha blivit ersatt av den mera partitrogne general von Schleich.

På baltiska fronten öppnade ryssarna ett storanfall mellan Riga och Memel, där de inom kort torde nå Östersjön. Både Dagö och Ösel föllo. Ryska östersjöflottans flyg var verksam mot tyska sjötransporter, men av dess fartyg syntes icke mycket till.

På polska fronten läto ryssarna Warszawa gå sin undergång till mötes, medan de längst i söder med full kraft stötte genom Rumänien in i Jugoslavien och Ungern. Belgrad och Budapest hotades redan.

Från tysk sida underströks ryssarnas styrka i pansarvärnsflyg, särskilt i Baltikum. Enligt tysk uppgift förstördes i september 1280 ryska flygplan.

I Fjärran östern rönt kineser och amerikanare en stor, kanske katastrofal motgång i Kina, i det att fjortonde luftflottans förnämsta basområde erövrades av japanerna. Från dessa baser hade man icke blott bekämpat fiendens landförbindelser utan även anfallit sjöfarten i Kinesiska sjön med gott resultat. Å andra sidan fortsatte den amerikanska flygoffensiven mot Filippinerna och konsoliderades de nya positionerna på Halmahera sydost och Palau öster om den stora ögruppen.

Enligt amerikansk uppgift hade på 9 månader 6400 japanska flygplan och 1200 fartyg förstörts.

En japansk amiral framhöll, att det vore osannolikt att flottorna skulle komma att mötas på länge. Utslaget skulle komma att föllas av flygvapnet i slaget om Filippinerna, som gällde icke ögruppen som sådan utan förbindelserna med de viktiga råvaruområdena söder därom, i Holländska Indien.

Från produktionsfronten meddelades att USA i augusti tillverkade 7920 och i september 7589 flygplan. 9. 10. 1944.

FALLSKÄRMSSOLDATENS UTRUSTNING

Om det är betydelsefullt för marktrupperna att utrustningen är lätt så är det ett oeftergivligt villkor för det flygburna infanteriet och fallskärmstrupperna.

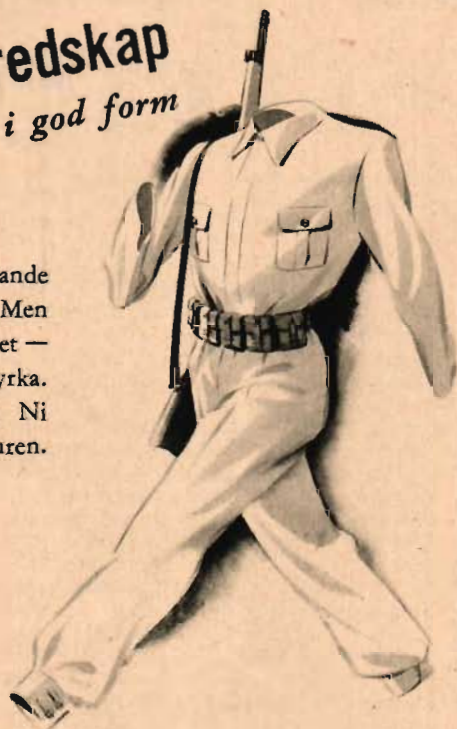
Amerikanernas nya utrustning för fallskärmstrupperna är ett under av lätthet, kompakthet och bekvämlighet. Där finns en fjäderlätt ränsel, ett regnskydd som kan användas på flera sätt, både som regnrock och tält, och där finns en sovsäck med blöxtås som är gjord av en fitt som även gör tjänst som ärmlös överrock och skyddar mot den bitande kylan på stora höjder.

I stället för den vanliga kantine har fallskärmssoldaten en behållare av syntetiskt gummi i ett hölje av kanfass som inte ger honom några blåmärken och bulor vid nedslaget mot marken som många gånger kan bli tämligen våldsamt. Hela utrustningens vikt har dessutom skurits ned till mer än hälften, och soldaten kan nu hoppa ut med full utrustning. Tidigare hade man intet annat val än att skicka ned hans utrustning efteråt i en särskild fallskärm.

4 månaders beredskap — och fortfarande i god form

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

Sanforiserat bäller
— och bäller mätten



WÄFVERIBOLAGET
BORÅS



KALLELSE

KSAK:s DIREKTANSLUTNA MEDLEMMAR

kallas härmed till sammanträde jämlikt stadgarna par. 4 för utseende av ombud att utöva rösträtten under kommande årsmöte i KSAK den 18 november 1944.

Lokal: KSAK:s klubbhus, Malmskillnadsgatan 27, Stockholm.

Tid: Torsdagen den 9 november kl. 17.00.

KUNGL. SVENSKA AEROKLUBBEN
Styrelsen.

HÄRT ATT LÄMNA . . .

Forts. fr. sid. 9.

som befann sig i bakre delen av flygplanet, som ännu inte fattat eld.

Då de anlända ambulanserna inte räckte till sände jag efter ytterligare ambulanser för att besättningen snarast skulle komma under läkarvård. Utav den till 10 man uppgående besättningen hade 7 man räddats ur flygplanet. Det kändes hårt att behöva lämna flygplanet, när vi visste att tre man var kvar i eldhavet. Av de sju kunde trots våra ansträngningar ej heller alla räddas utan några avled senare av sina skador, slutar fanjunkare Jönsson.

Dessa ord kan kanske ge en bild av hur fantastiskt snabbt allting händer vid en flygolycka. Varje sekund är här kanske dyrbarare än någonsin. Men med mod och omdöme kan verkningarna av en olycka begränsas. Och med män som äger dessa förutställningar har också denna olycka kunnat begränsas så mycket som stått i mänsklig makt.

För den rådighet och det mod, som fanjunkare Jönsson, flygplanmästare Boström och furir Carlsson visat prov på, har också Kungl. Maj:t givit dem sitt erkännande genom att tilldela dem medaljen i silver av åttonde storleken med inskrift »För berömliga gärningar».

I. I.

STÖRSTA FLYG . . .

Forts. fr. sid. 7.

en division flygbåtar, som opererade mot tyskarna på Flanderns kust och utförde en rad bedrifter, som förorsakade en mängd anmärkningar och kritik från de äldre marinofficerarnas sida. Lugenting av detta kunde dock kväva den unge flygförarens tro på flyget och han återvände från kriget lika entusiastisk som sin vän *Chennault*.

Nästa gång namnet Brereton kom till offentligheten var efter Pearl Harbor. Från nya och klena utrustade flygfält på Nya Guinea förde han en oavbruten strid mot de numeriskt överlägsna japanska styrkorna på norra delen av den stora ön, en strid som inte endast fordrade stort mod utan också en utpräglad förmåga att kunna improvisera. Hans nästa post var chefskapet för de amerikanska flygstyrkorna i Indien, där han organiserade flygunderstödet till general *Wingates* hårt kämpande styrkor i Burma och 1942 efter den allierade invasionen blev han chef för amerikanska nionde flygkåren i Nordafrika. Hans första personligen ledda företag där var långdistansbombningen mot de rumänska oljefälten vid Ploesti och därefter följde framgångsrika företag mot de norditalienska industricentra i Milano och Turin. På samma gång spelade nionde flygkåren en avgörande roll, när det gällde att stoppa Rommels offensiv mot Egypten och driva axelmakterna ut ur Afrika. Sedan Lewis Brereton hade återkallats till Amerika visste man mycket litet om vad han egentligen hade för sig. Man fick dock så småningom veta, att han hade sänts till England i början av detta år. Till slut lyftes den hemlighetsskyddande förlåten: general *Eisenhower* hade givit honom uppgiften att sätta upp den första allierade luftburna armén och träna den för invasionen.

(Forts. på sid. 23.)

Alt OM HERMODS TEKNISKA KURSER!



Det ställs höga krav på varje anställd inom industri och hantverk. De nya tekniska hermodskurserna ger just den praktiskt betonade teoretiska skolning, som specialarbetaren och arbetsledaren av i dag behöver. Moderna företagsledare sätter därför värde på hermodsutbildad personal. De vet, att den elit av de anställda, som av egen drift använder sin fritid för att skaffa sig nyttiga kunskaper, är en faktor att räkna med inte endast nu utan kanske ännu mera i en framtid, då konkurrensen blir hårdare än i dag.

Hermod's nya prospekt "Teknisk utbildning" redogör för kurser, motsvarande dem vid de statliga tekniska gymnasierna, kurser i maskin- och verkstadsteknik, flygteknik, elektroteknik, kemi och kemisk teknologi, byggnadsteknik samt värme- och sanitetsteknik. Det innehåller dessutom upplysningar om en stor mängd specialkurser i matematik, fysik, mekanik, hållfasthetslära, arbetsstudier m. fl. för en tekniker lämpliga ämnen.

Prospektet ger en utförlig orientering om de olika kurserna — deras omfattning, innehåll och avgifter — och Hermod's erfarna studierådgivare lämnar gärna förslag till kursplaner, som motsvarar Edra särskilda önskemål.

Fyll i kupongen och sänd den i dag till Hermod's!

BEGÄR DET NYA PROSPEKTET!

HERMODS SLOTTSGATAN 8 A, MALMÖ

Tekniska ämnen:

Maskin- och verkstadsteknik:
Gymnastiekurs i maskinteknik *
Maskinverkmäst.-kurs
Maskinteknisk förmanakurs
Allmän kurs för maskintekniker
Kurser för maskinritare och konstruktörer
Kurs för avsnypare och kontrollanter
Kurs för arbetsstudiemän
Kurs för planeringsmän
Kurs för maskinmontörer
Kurser för motortekniker
Kurser för sjö- och landmaskinister
Kurs i skyddsombud

Hållfasthetslära
Maskinritning
Toleranser och passningar
El- och Gasvetenskap
Förbränningsmotorer
Gengasdrift
Materialprovning
Metallografi
Gjuteriteknik
Arbetsstudier
Arbetskydd
Industriföretagsorganisation
Flygtaknik:
Kurs i flygmekaniker
Glidflygplansbygge
Segelflygning
Meteorologi
Aerodynamik
Hållfasthets- och materiallära (för flygmekaniker)
Flygplanlära
Flygmotorer
Flygplaninstrument

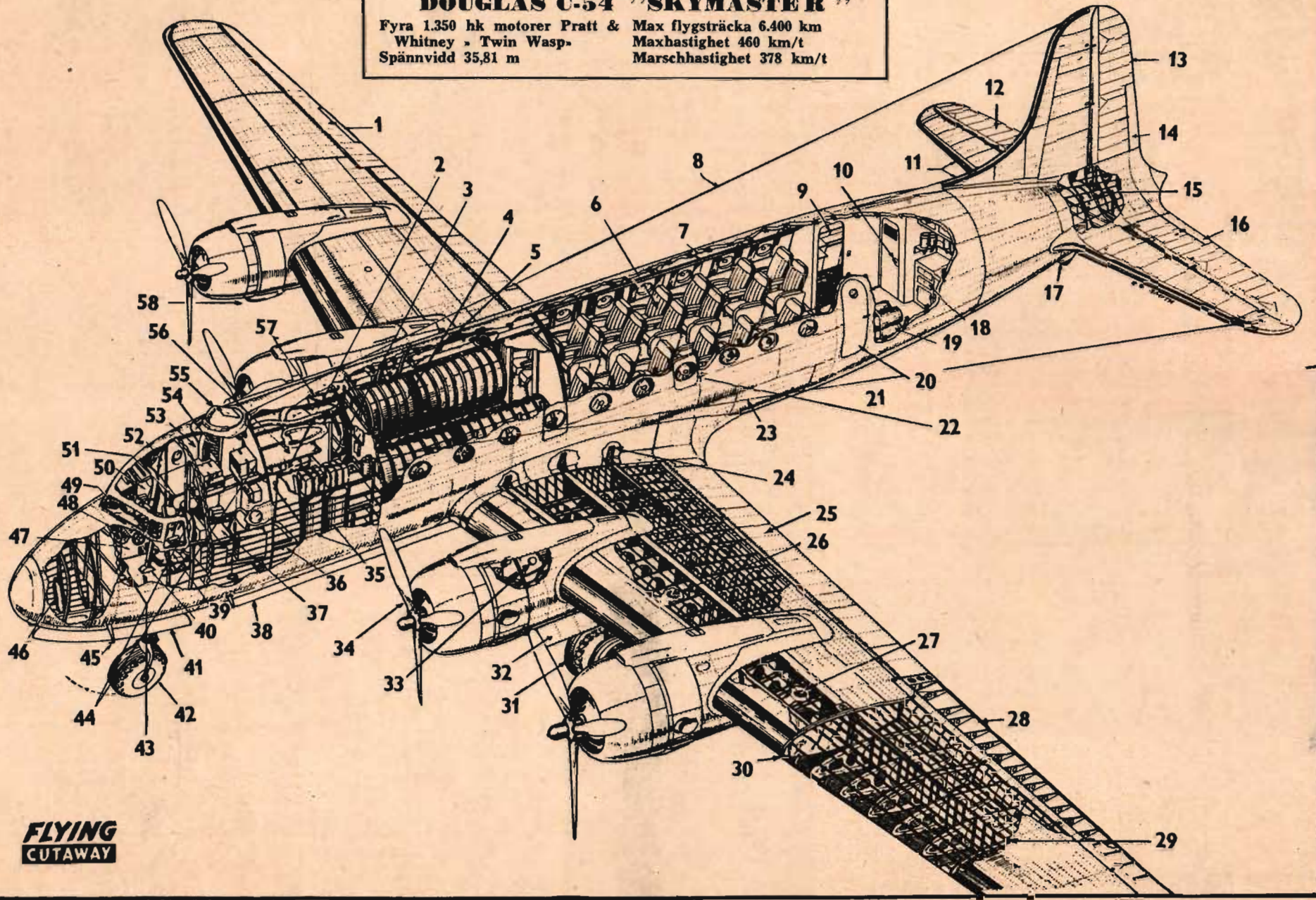
Elektrotekniska kurser
Kemi och kemisk teknologi
Byggnadstekniska kurser
Värme- och sanitetsteknik
Enskilda ämnen:
Aritmetik. Algebra
Geometri. Trigonometri
Räknestickans användning
Differential- och integralkalkyl
Geometrisk ritning
Projektionsritning
Fysik. Kemi. Mekanik
Hållfasthetslära
Beräkning av armerad betong
Dynamik. Nomografi

Handel o. kontor:
Handelsgymnastiekurser
Handelsskolekurser
Modern bokföring
Svensk, tysk, engelsk, fransk och spansk handelskorresp.
Stenografi
Maskinskrivning
Reklamteknik m. m.
Språkkurser:
Tyska, Engelska, Franska, Spanska, Ryska, Finska, Italienska, Latin
Realskola och gymnasium
Teckningskurser
Målningskurser
Fotografi

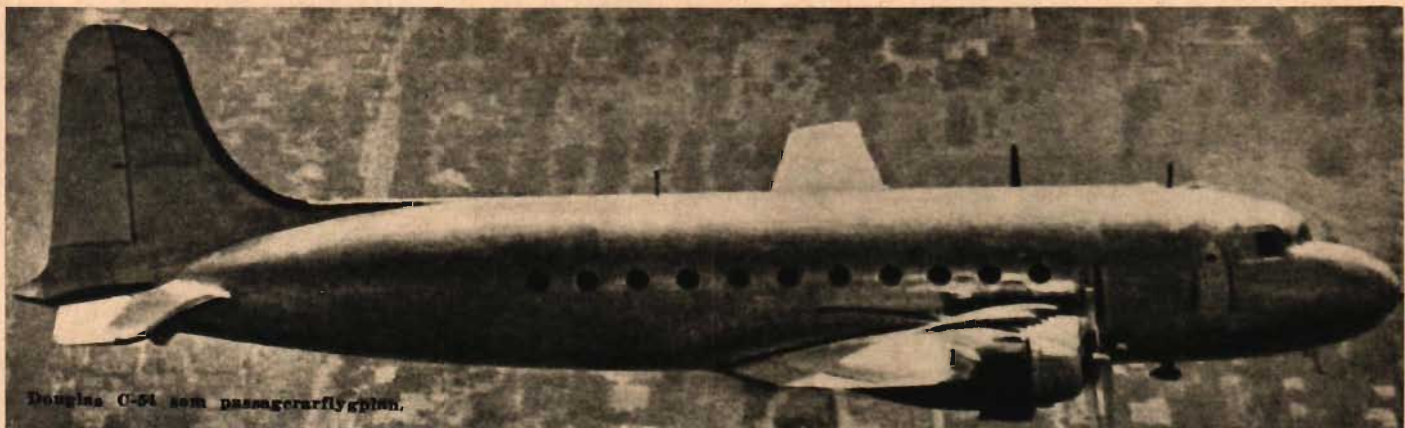
Namn
Bostad
Postadr. Flyg 304 49/10-44

* Ingenjörsutbildning motsvarande den, som meddelas vid de statliga tekn. gymnasierna.

DOUGLAS C-54 "SKYMASTER"
 Fyra 1.350 hk motorer Pratt & Whitney - Twin Wasp
 Spännvidd 35,81 m
 Max flygsträcka 6.400 km
 Maxhastighet 460 km/t
 Marschhastighet 378 km/t



**FLYING
 CUTAWAY**



Douglas C-54 som passagerarflygplan.

TIO FLYGJÄTTAR TILL SILA

Svensk Interkontinental Lufttrafik AB (SILA) har skrivit kontrakt med Douglas Aircraft Co. om leverans av tio stycken C-54 eller »Skymaster». Ett antal av dessa kommer att utrustas med övertrycks-kabin för flygning på mycket hög höjd.

SIFFRORNA PÅ RÖNTGENSKISSEN

av Douglas C-54 »Skymaster» på sid. 18 betecknar:

1. Skevtrimoder.
2. Oljetank i kroppen.
3. Fallskärmar.
4. Kroppbränsletankar.
5. Varmluftkanal till kabinen.
6. Passagerarstolar (26 st).
7. Värme- och ljudisolerung.
8. Radioantenn.
9. Garderob för ytterkläder.
10. Toaletterum.
11. Av-Isarbelägg.
12. Dukkliätt höjdroder.
13. Dukkliätt sidroder.
14. Sidtrimoder.
15. Sidroderstock.
16. Höjdrimoder.
17. Hjälpsporre (om stjärten sänks).
18. Pentry.
19. Automatiskt uppblåsbara gummlivbåtar.
20. Kabindörr.
21. Radioantenn.
22. Nödutgång.
23. Lastrum under kabingolvet (dörrar på kroppens högra sida).
24. Vingfog Innervinge-flygkropp.
25. Vingklaff av plåt.
26. Påfyllningsstuds till Inre vingbränsletank.
27. D:o till yttre vingbränsletank.
28. Dukkliätt skevroder (utan trimoder).
29. Yttervinge med en balk.
30. Vingfog Innervinge-yttervinge.
31. Framåt infällbart tvillinghjulstätt.
32. Landställdörr.
33. Oljetank (en i varje motorgondol).
34. Propeller (Hamilton Standard hydro-matic).
35. Gummlivbåtar.
36. Toaletterum.
37. Flygtelegrafst.
38. Radioantenn.
39. Försteplotens stol.
40. Rattstång.
41. Noshjuldörr.
42. Framåt infällbart nosstätt.
43. Styrpedaler.
44. Radionapparater.
45. Pitotrör.
46. Eldsläckarebehållare.
47. Reglageplint.
48. Instrumentpanel.
49. Sidtrimratt.
50. Andreplotens plats.
51. Avdriftmätare.
52. Dörr för besättningen.
53. Navigatörens plats.
54. Signalbojor för avdriftbestämning.
55. Astrodom.
56. Kojer.
57. Värmeapparat.
58. Oljekylare.

Genom detta fördelaktiga kontrakt fullföljes ABA:s kloka materielpolitik. Douglas trafikflygplan har alltid stått på toppen såväl ifråga om bekvämlighet som flygsäkerhet och SILA har i och med dessa inköp skapat en god förutsättning för en lika utomordentlig regelbundenhet och trafiksäkerhet på sina linjer som ABA är berömt för.

SILA-herrarna har haft svår konkurrens. Det är ingalunda bara Sverige, som vill köpa Douglas C-54, nej, köparna står faktiskt i kö. Visserligen har mr Douglas i dagarna sålt alla sina aktier i bolaget — eftersom det kommande behovet av trafikflygplan i världen enligt hans mening inte blir större än att Douglas Aircraft ensamt skulle kunna leverera dessa flygplan och det ju finns så många flygplantill-

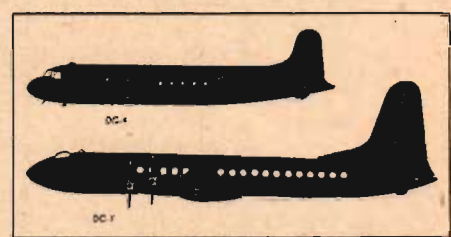
verkare — men nog ser det ut som om åtminstone Douglas Aircraft skulle komma att stå sig i konkurrensen.

På föregående sida presenterar FLYG en röntgenteckning ur FLYING av en av de olika versionerna av C-54. Det är en version med stora kroppstankar för uppnående av extra lång flygsträcka. Denna version tar endast 26 passagerare. SILA:s C-54:or kommer icke att vara utrustade med dessa kroppstankar, varigenom passagerarkabinen blir betydligt större och får plats för 44 passagerare under dagen eller 28 sov-bäddar på natten. En uppgift om 55 passagerare har syns men har icke bekräftats. Beräffande data se klippbild på sid 26.

DC-7 C-54:s OFÖDDE JÄTTEBROR

I Douglas Aircraft Companys fabrik i Long Beach har i sommar stått en attrapp till ett flygande lyxtåg, ett trafikplan som fabriksledningen tror skall bli mycket lämpligt för transoceanica flyglinjer efter kriget. Typen kallas DC-7 och är det största trafikflygplan Douglas byggt hittills. Spännvidden är 52,81 m (C-54 har »bara» 35,81 m), längden 37,59 m och höjden 13,31 m. Viktsiffrorna beräknas bli: tomvikt 39 424 kg, nyttig last 27 131 kg, flygvikt 66 555 kg.

Denna jätte är avsedd för 86 dagpassagerare och 76 nattpassagerare (40 i kojor och 36 sittande). Besättningens antal kan variera mellan 7 och 11 man.



DC-7:an torde få 4 st. luftkylda stjärnmotorer på vardera 3 000 hk och maxhastigheten hoppas man få upp till 640 km/t samt flygsträckan till över 6 400 km. Hela flygkroppen blir högtryckstätt för flygning på stora höjder — tjänstetopphöjden beräknas bli 12 190 m.

Att alla bekvämligheter finns ombord på DC-7:an är självklart — lika klart är det att planet kostar oerhört mycket pengar: 1 250 000 dollar vid skaplig serietillverkning enligt FLYING. P. M.

Det väldiga trafikplanet Douglas DC-7 i luften enl. en teckning ur FLYING. Lägga märke till de två »ögonen», d. v. s. en särskild kupol för försteploten och en d:o för andreploten. — Därövan en jämförelsesklass mellan DC-4 (C-54) och DC-7 i samma skala, längd resp. 23,60 m och 37,59 m.



FÖR AVKOLNINGSFRI HÄRDNING

av rör och rörkonstruktioner
upp till
8.5 METER

Genom installerandet av den nya härdningsugnen ha vi nu större möjligheter att betjäna våra kunder, när det gäller härdning av långa rör och stora rörkonstruktioner.

Ytterligare fördelar:

Jämn hållfasthet utefter den härdade konstruktionen. Ringa eller ingen glödsksalsbildning. Skyddsgasen i ugnen ger effektivt skydd.

Liten eller ingen härdningskastning. Sättet för chargens upphängning i ugnen bidrar till att konstruktionen blir rak efter härdningen.

Konferera närmare med våra experter.



SEEFAB

SEE FABRIKS A.-B. • SANDVIKEN

Representanter:

STOCKHOLM: A.-B. Sandvikens Lager.

GÖTEBORG: Sandvikslagret i Göteborg A.-B.

MALMÖ: Edw. H. Thomée A.-B.

SUNDSVALL: Sandvikslagret i Sundsvall A.-B.



**SEEFABS NYA
VERTIKALUGN**



”Den som inga byxor har...”

Ur en »teknisk order» inom flygvapnets intendentur tillåta vi oss saxa följande exponent för ämbets- och »komiss»-stilen.

... Blus och byxor bäras antingen tillsammans eller var för sig(!) I förra fallet bäres blusen utanpå eller innanför byxorna, allt enligt vederbörande chefs bestämmande.

Då blus bäres och livrem m/42 icke användes, bäres skärpet:

a) utanpå blusen, om denna bäres utanpå byxorna, samt

b) på byxorna, om blusen bäres innanför dessa. I övriga fall må skärpet bäras på byxorna.»

Några »övriga fall» lär väl knappast finnas, ty om man inte bara får stoppa in blusen i byxorna, där den väl knappast gör så stor nytta, utan tydligen t o m får uppträda utan byxor, så kan man knappast tänka sig några flera kombinationer.

Isac.

UHL
RRRR
PUTT
RRR



har hört sägas att svensken Agaton byggt världens minsta förbränningsmotormodell. Också ett sätt att bli »biggest in the World», konstaterar Luftikus! som nu börjat spara till ett mikroskop för att följa »utvecklingen».

I karikatyrer

FLYG:s identifieringstävlingar har vunnit genklang i vida kretsar och deltagarantalet är i förhållande till svårighetsgraden förvånansvärt stort. FLYG:s tecknare Björn Karlström har bidragit till lösningen av uppgifterna i nr 19 med nedanstående karikatyrer.

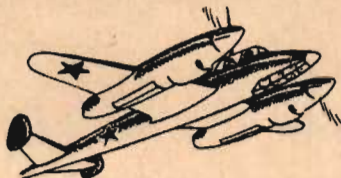
JU 88



KITTYHAWK



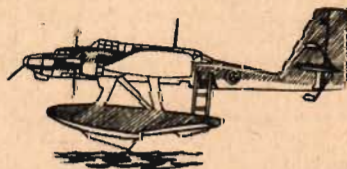
PE 2



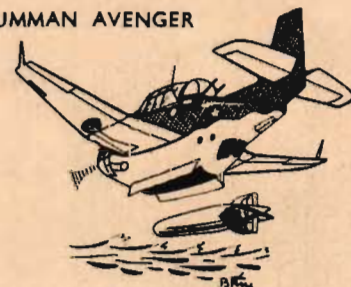
FW 189



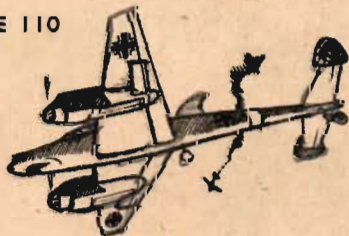
T 2



GRUMMAN AVENGER



ME 110



BOSTON III



Segelflyg. Nedanstående personal vid F 7 har avlagt godkända prov för glid- och segelflygdiplom:

A-diplom: Flyging. Barenthein, furir 8047 Andersson, furir 8037 Olanderesson, furir 8060 Ljunggren, korp. 8026 Philqvist, korp. 8069 Uddén, vkorp. 210 Gustavsson.

B-diplom: Flyging. Barenthein, furir 410 Wallinder, furir 8056 Persson, furir 8037 Olanderesson, furir 315 Hultengren, korp. 8030 Warnqvist, korp. 8027 Skoglund, vkorp. 1057 Larsson.

C-diplom: Vpl ff furir 578 Skog.

Vid F 9 har följande personal uppfyllt fordringarna för glid- och segelflygdiplom:

A-diplom: Fänr. Hedman, Finnman, Lindström, serg. Askman, vpl ff Olsson, furir 8101 Lindahl, korp. 1040 Karlberg, 8106 Steen, 8111 Sandberg samt vkorp 12 Kling, 11 Karlberg, 18 Wetterholm, 9 Gustavsson, 1905 Petersson, 1922 Andersson.

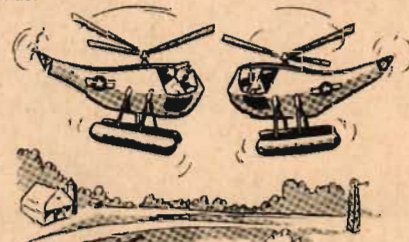
B-diplom: Fänr. Hedman, Finnman, Lindström, serg. Berggren och Wåhlin, vpl ff Olsson, furir 8029 Malmsten och 8058 Hansson.

C-diplom: Vpl ff Olsson.

Bob Hope som "strategiskt mål"

Film- och radiostjärnan Bob Hope, som är en av USA:s populäraste skådespelare, har under kriget varit ute på flera turnéer bland trupperna. Hans sällskap, i vilket också ingår sångerskan Frances Langford — känd genom sin grammofoninsjüngning av »Carry me back to Old Virginny» — har varit ute på den europeiska fronten, och Hope berättar själv i en bok att »Hitler tydligen ansåg mig som ett strategiskt mål av första ordningen». Sällskapet blev nämligen bombat upprepade gånger under turnéen.

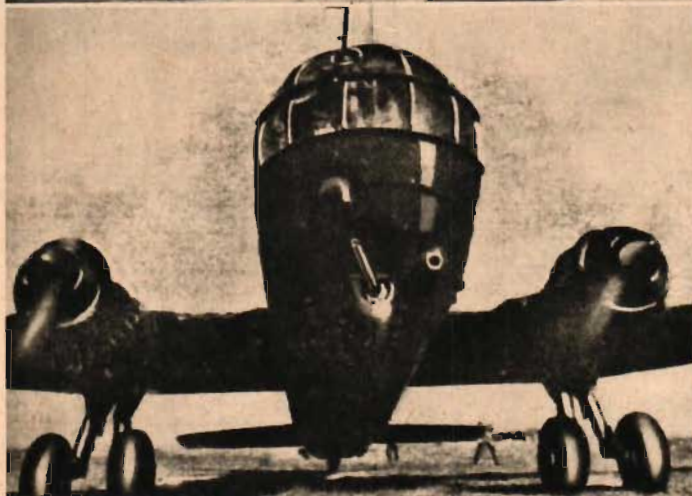
Nu anser antagligen Hope att japanerna ha samma uppfattning som Hitler. För ett par veckor sedan tvingades hans flygplan nämligen ned av japanerna utanför Nya Kaledonien. Alla blev räddade, och ingen av sällskapet led någon skada av äventyret.



— Flytta på er, kopter-drulle!
— Jag viker inte en tum, så mycket ni vet det, heli-Laura!



Heinkel He 177. På bilden ovan ses alla skjutplatserna. — T. h. akterskytten med uppfäld huv. — T. v. de fribärande landställbenen och haktorret. — Nedan: stjärtpartiet.



Långdistansbombaren Heinkel He 177

Tyskarna har släppt ut några fotos på Heinkel He 177, som visar att det midvingade monoplanet är utrustat med 2 st stjärnmotorer (BMW 801 förmodar INTERAVIA), och har fyrbladiga propellrar. Andra versioner har dock otvivelaktigt DB radmotorer. Tidigare har uppgivits 2 st DB 610 (best av 2 st DB 605) och nu meddelar AEROPLANE, att He 177 har 2 st

DB 613, vilka vardera består av 2 st DB 603. Av speciellt intresse i övrigt är landstället, som består av fyra fribärande ben, placerade två och två under motorgondolerna. Hjulbenen fälls åt sidan upp i vingen. Beväpningen är placerad i och under nosen, på flygkroppens översida samt i stjärten. Besättningen består av 6 man — förare, navigatör, telegrafist och två skyttar.

Nya tyska flygplan

Rykten är f n i svang om en del nya tyska flygplantyper. Det rör sig till överraskande stor del om flermotoriga transport- och bombplan. AEROPLANE räknar upp följande typer:

Focke-Wulf FW 154 är ett tvåmotorigt jaktplan.

Focke-Wulf FW 191, tvåmotorigt, lågvingat jaktplan och lätt bombare.

Focke-Wulf FW 300 är ett sexmotorigt transportflygplan.

Heinkel He 234, fyrmotorigt, tungt bomb- eller transportflygplan.

Heinkel He 274, fyrmotorigt transportflygplan.

Heinkel He 277 har fyra motorer men i övrigt finns inga uppgifter tillgängliga. Troligen en utvecklingsform av He 177.

Heinkel He 280, liksom Bell P-59A »Airacomet» och Messerschmitt Me 262



En tecknare i AEROPLANE har på basis av rapporter samt Me-patenten på flygande vingar gjort ovanstående teckning på reaktionsplanet Messerschmitt Me 163. — T. v. jaktplanet North-American P-51D »Mustang» med »tear-drop»-kabin.

ett enmotorigt jaktplan med två reaktionsaggregat. He 280 uppges ha Junkers nya reaktionsmotorer Jumo 004.

Henschel Hs 294, radiostyrd glidbomb, utvecklingsform av Hs 293. Hs 294 bäres till målet av ett moderplan och styres efter losskoppling av en radiokontrollerad autopilot.

Messerschmitt Me 243, tungt transport- eller bombplan med fyra 1700 hk Mercedes-Benz DB 603, vätskekylda, 12-cyl., inverterade V-motorer.

Messerschmitt Me 250, fyrmotorigt bombplan med DB 603-motorer.

Med uttryckliga reservationer för uppgifternas tillförlitlighet meddelar INTERAVIA den troliga förekomsten av — förutom reaktionsjaktplanet Me 262 — följande nya tyska typer, om vilka det skulle ha talats från en tyskspråkig, »icke identifierad radiostation»:

Junkers Ju 390, sexmotorig och möjligen en utvecklingsform av den fyrmotoriga Ju 90.

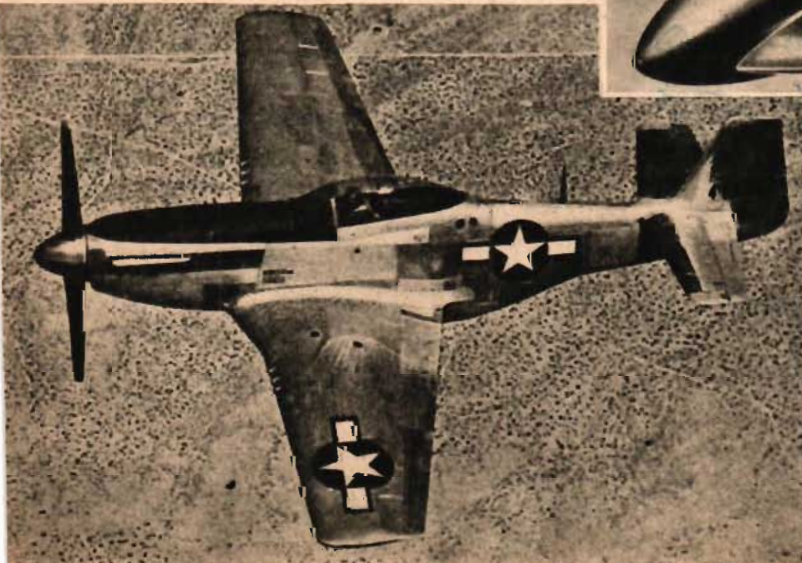
Heinkel He 117, om vilken inga sorn helst uppgifter utom beteckningen föreligger. INTERAVIA spekulerar över om planet ev kunde vara en dottertyp till He 177 eller om det har något samband med det fyrmotoriga atlanttransportplanet He 274, som byggts hos Farman i Frankrike.

Messerschmitt Me 264, fyrmotorigt långdistansplan, som 1943 skall ha gjort en non-stop-flygning till Japan. Flygsträckan uppges till nära 10 000 km (6 200 miles).

Att hitta i denna djungel av namn och nummer verkar tämligen hopplöst, varför det tydligen är bäst att invänta säkrare meddelanden om varje flygplan för sig.

Blackburn »Firebrand»

Enligt »Air News Yearbook», som utges i USA, skall Blackburn Aircraft Ltd i England ha byggt ett nytt dag- och nattjaktplan, som kallas »Firebrand».



FLYGNytt

från ALLA FRONTER

Australien fredsrustar

Det australiska flygbolaget Australian National Airways har beställt 16 trafikflygplan från Douglasfabrikerna i USA till ett pris av sammanlagt c:a 3 milj. pund. Av denna »luftflotta» är 8 st av typen DC-3, 4 st DC-4 och 4 st DC-6. Leveranserna skall börja »så snart omständigheterna medger».

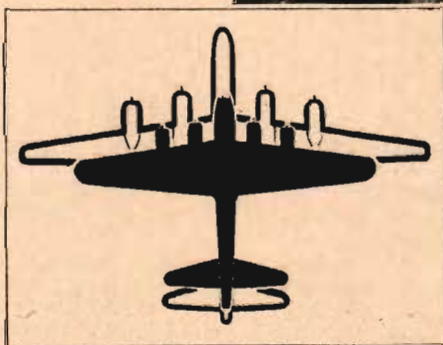
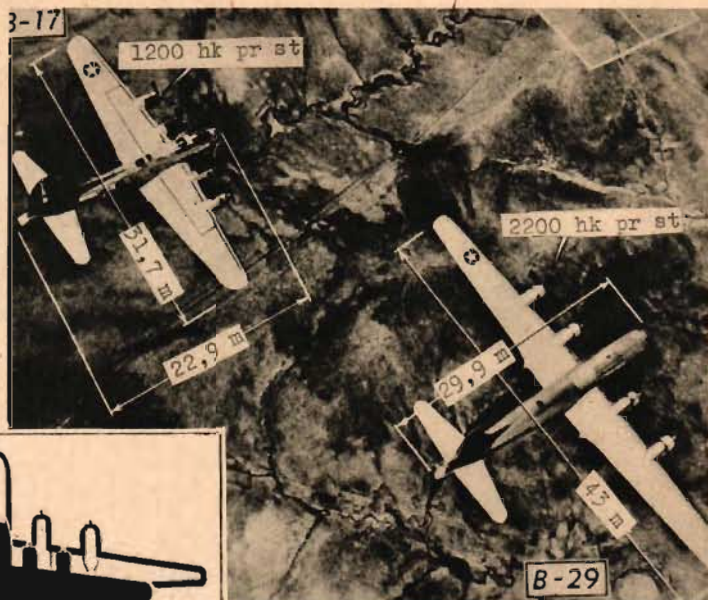
Nya helikopters

Bendix Helicopter Inc. i USA har för avsikt att bygga tre helikoptertyper, nämligen en två- eller tresitsig typ med en 165 hk motor, en 10-sitsig »buss» med en 600 hk motor och en 20-sitsig med en 1200 hk motor. Hittills har endast en experimenthelikopter byggts. Motorn är på 120 hk och rotordiameteren är 9,75 m. Nyttig last 287,3 kg. Maxhastighet 195 km/t, marschhastighet 160 km/t, stighastighet 146,3 m/min.

Henry Kaiser, den store skeppsbyggaren i USA, har köpt patenträtten till en helikopter med två tvåbladiga, motroterande rotor. »Hillercoptern», som konstruerats av 19-årige Stanley Hiller, är ensitsig och har en 90 hk Franklin-motor. Maxhastigheten är 160 km/t och marschhastigheten 120-130 km/t. Rotordiameteren är 7,62 m.

Hartwing Aircraft Co, San Antonio, Texas, är en ny helikopterfirma, som har

Som komplement till klippbilden på Boeing B-29 »Superfortress» sid. 25 visas här en jämförelse såväl i foto som skiss mellan B-29 och gamla »fästningens» B-17. På skissen bör man särskilt lägga märke till B-29:s långa nos och dess relativt sett mindre stjärtparti, d. v. s. närmast höjdstyryrtorna.



konstruerat en tvåsitsig helikopter, med originellt utseende. De första provflygningarna beräknas kunna ske i oktober eller november.

Helikopter i Kanada

Kanada börjar tydligen acceptera helikoptern som samfärdsmedel och går därvidlag i täten på området. Bolaget Intercity Airlines Inc. har nämligen anhållit om tillstånd att ordna reguljär helikoptertrafik mellan 20 städer i provinsen Quebec. Linjerna är sammanlagt omkring 1800 km.

»Black Widow»-data

Chicagotidningen »Sun Tribune» uppger att maxhastigheten för Northrop P-61 »Black Widow» ligger under »Lightnings» 670 km/t. »Black Widows» flygvikt sägs vara 11475 kg.

Internationellt

Från Kanada meddelas att ritningarna till ett nytt fyrmotorigt transportmonoplan just ligger färdiga. Den första maskinen väntas flygfärdig först under loppet av år 1945.

VERKLIG FLYGBÅT: US Army Air Force har konstruerat en livbåt, som kan medföras under flygkroppen på en B-17 »Flying Fortress». Båten lösgöres genom bombutlösningen och bäres under nedfarten i tre fallskärmar. Den är utrustad med bränsle, mast, segel, föda och vatten m. m.

B-29-tillverkningen

Trots att jätdebombaren Boeing B-29 »Superfortress» har varit i farten i Fjärde Östern sedan juni har man inte haft reda på tillverkningens omfattning. Därför är det särskilt intressant att höra ett meddelande som en medlem av USA-kongressen nyligen lämnade: under augusti byggdes sammanlagt 110 »Superfortresses», sade senatoren.

Hawker »Rockphoon»

I engelsk press har det raketskjutande jakt- och jaktbombplanet Hawker »Typhoon» kallats »Rockphoon». Om denna benämning är officiell eller ej har icke uppgivits.

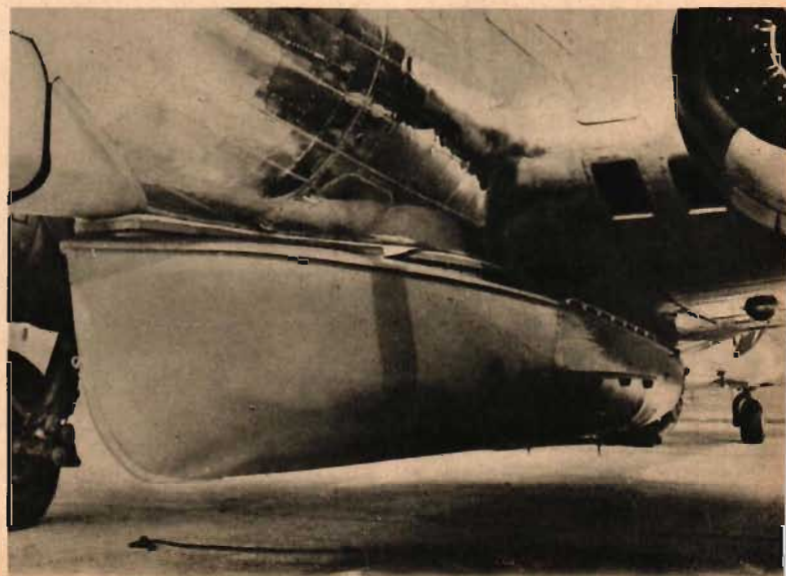
Flygtävling Moskva-Seattle?

Staden Seattle vid USA:s västkust har lagt fram planer på en stor flygutställning efter kriget. Organisationskommittén räknar med att utställningen skall kunna öppnas 1½-2 år efter krigets slut. En av de största attraktionerna blir en flygtävling Moskva-Seattle över Mongoliet och Himalaya.

Också Portland och Los Angeles har planer på flygutställningar, och det blir av allt att döma hård konkurrens om de flygintresserade i USA:s väststater.



Det japanska jaktplanet Mitsubishi S-00-2, kallad »Hamp» ses här ovan med extra bränsletank under kroppen. — Nedan det amerikanska trafikplanet Consolidated 39, som beskrevs i FLYG nr 18/44.



Mü 13 d i Norrköping



ILGODS FRÅN BERLIN

Att det kan vara förenat med mycket besvär att importera ett flygplan i krigstider har disponent *Karl W. Hansson* i Norrköping fått erfara i rikt mått. Historien om hur det gick till när hans högvärdiga segelplan Mü 13 d anskaffades och kom till Sverige är nästan lika spännande som en äventyrsnovell.

KWH har en längre tid ansett att Mü 13 d är en typ som bör införlivas med det svenska segelplanbeståndet och satte därför i gång med efterforskningar. Han fick hjälp med spaningarna av ing. Fritz Papenmeyer i DFS, gammal »Rhönindian» och känd vän till det svenska segelflyget, och segelflygfabrikören Edmund Schneider i Grunau. Snart upptäcktes det att en något använd Mü 13 stod i Hannover och bara väntade på att bli köpt. KWH slog till men just när planet var inpackat och klart för avgång till nordligare luftstreck kom en bomb uppifrån och gjorde slut på härligheten med förintande eld.

Andra försöket: en Mü 13 i Worms köptes och packades in. Men så bombades platsen och planet brann upp.

Men ingalunda gav KWH och hans medhjälpare upp. »Tredje gången gillt», tänkte de väl och fick snart tag i en Mü 13 till. Den gången lyckades man lura bombarna. Fredagen den 22 sept. på kvällen kom planet till Norrköping. På lördagsmorgonen påmålades inregistreringsbokstäverna, på förmiddagen besiktigades planet. Fem minuter

före stängningsdags hann luftfartsmyndigheten visa sitt tillmötesgående genom att sända ett telegram till Norrköping med tillfälligt flygtillstånd. Och så ställde disponent Hansson sin Mü 13 d till flygdagens förfogande.

Det högvärdiga segelplanet Mü 13 d har en intressant utvecklingshistoria. Förebilden kom till 1933; det var den tvåsitsiga Mü 10 »Milan», konstruerad av diplomingenjör *Egon Scheibe* — då ledare för »Akaflieg» (akademiska flyggruppen) i München och sedermera upphovsman till Ju 88. »Milan» flögs i Rhöntävlingen 1934 och klarade sig fint. En ung segelflygare vid namn *Kurt Schmidt*, som vid tävlingen flög en »Rhönadler» med strålande resultat, hade en tid gått och funderat på att själv bygga ett idealsegelplan. Han gjorde bekantskap med Scheibe och de kom överens om att samarbeta.

Efter sex månader var ritningarna till Mü 13 färdiga och våren 1935 började bygget av två exemplar av typen, ett för FFG (flygtekniska fackgruppen, d v s »Akaflieg») och ett för Schmidt själv. Gruppens plan blev först klart och kallades »Merlin». Schmidt flög sin Mü 13, som han kallade »Atalante», i Rhöntävlingarna 1936 (seger med 600 poäng före andre man), 1937 och 1938 (tvåa).

År 1939 var typen seriemogen och började tillverkas under beteckningen Mü 13 d vid Schwarzwald Flugzeugbau i Donaueschingen. 1941 nedlades bygget på grund av att fabriken togs i anspråk för krigsviktigare tillverkning.

Mü 13 d är en intressant konstruktion. Kroppen av svetsade stålrör med dukklädsel. Vingarna är enbalkiga med snabbmontering till kroppen — i Norrköping monterades planet på mindre än 5 min. Dykbromsarna är av DFS-typ som på Weihe, helt av metall. Huven täcks av astralon, vilket är bara tredjedelen så dyrt som plexiglas. Bakom den korta skidan sitter ett inbyggt hjul, vilket betydligt underlättar markförflyttning av planet. Höjd- och skevroder är kullagrade. Kabinen är inuti klädd med konstläder.

Man kan inte säga att Mü 13 är någon sträckfågel, ty den är långt ifrån snabb. Konstruktören har i stället lagt vikt vid goda termikegenskaper och det har t o m sagts att Mü 13 d är det bästa termikplanet i världen! Det flyter på nästan ingenting, har god roderverkan vid låg fart — och speciellt blir man glad när man hör att skevroderverkan är utmärkt — samt viker sig rakt fram och inte över ena vingen.

Propos planet's termikegenskaper har Hanna Reitsch berättat att hon vid en tävling med sträckan lagd över Thüringerwald flög en »Keiher». Trots att hon hade en så högvärdig kärra damp hon ned 17 gånger på ungefär samma ställe och fördes tillbaka till utgångspunkten av transportmanskapet — men de medtävlade som flög Mü 13 klarade sig över det kritiska området! Det var visst bara den typen som kunde rida på den ursvaga termiken över Thüringerwald...

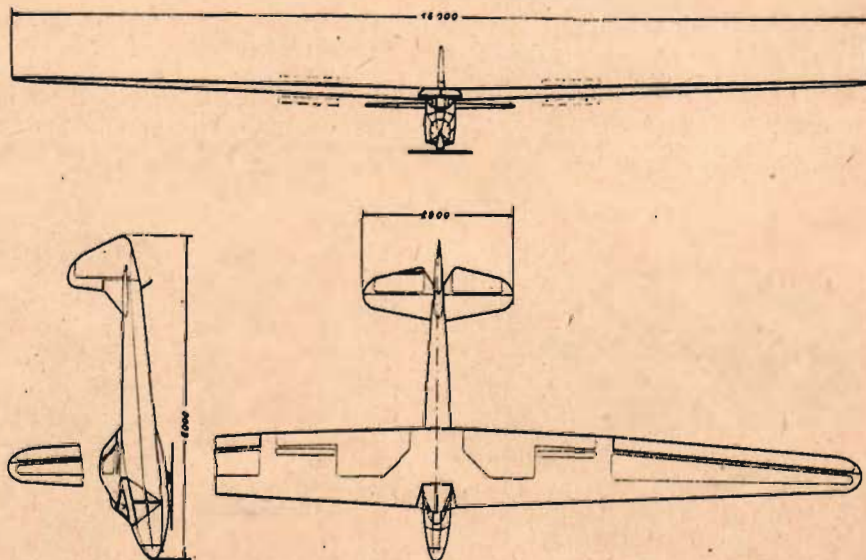
Detta nya svenska segelflygplan är också mycket vändbart och kan cirkla i snart sagt hur trånga blåsor som helst. Dessutom är det oerhört värdefullt att ha tillgång till ett högvärdigt segelplan, som inte har högre tomvikt (155 kg) än en Grunau Baby och en spännvidd på bara 16 m.

Om man summerar kommer man till resultatet att KWH:s initiativ gett Sverige ett mycket värdefullt tillskott till segelplan-vegetationen». Hurra för KWH!

Pro Mille.

Mü 13 d i siffror:

Spännvidd 16 m
Längd 6,0 m
Vingyta 16,5 m²
Tomvikt 155 kg
Tillsatsvikt 105 kg
Flygvikt 260 kg
Bästa glidtal vid 57 km/t 1:28
Minsta sjunkhast 0,6 m/sek
Sjunkhast med utf bromsar 2,5 m/sek
Högsta hast 200 km/t
Högsta hast i släp 100 km/t
Vingbelastning (vid flygvikt) 16,1 kg/m²



STÖRSTA FLYG...

Forts. fr. sid. 15.

Märkligt nog är också general *Browning* på sätt och vis sjöman från början, ehuru endast såsom amatörseglare. Han blev officer i den reguljära engelska armén med utomordentliga insatser under det första världskriget och var en framstående idrottsman med korta häcken som specialitet — engelsk olympisk representant på 110 meter häck — och — som sagt — en passionerad amatörseglare. Han började flyga 1931 men eftersom han just hade gift sig med den välbekanta författarinnan *Daphne du Maurier* (Jamaica Inn m fl böcker) uppmuntrades inte precis hans nya hobby. Krigsutbrottet medförde emellertid, att hans beslut blev fastare och de följande krigshändelserna stärkte honom i hans övertygelse, att luftburna trupper, väl ledade och väl utrustade, måste vara ett av det modernaste krigets värdefullaste instrument. Han började organisera och träna de nya flygarméerna, vilka ha haft en så avgörande betydelse för krigets slutskede.

G. F. L.

EN NY "SPITFIRE"

Forts. fr. sid. 10.

konstruerad för landbasering och manövrer under hög hastighet. Resultatet blev en ny »Seafire»-vinge, som kunde fällas ihop på två ställen.

Mittvingen närmast kroppen är fast medan nästa sektion av vingen vikas uppåt, så att de två vingspetsarna pekar mot varandra och ligger en liten bit in över kroppen. Men därefter viks vingspetsarna utåt, så att de kommer att ligga horisontalt.

Betydelsen av att kunna ta flera flygplan ombord på hangarfartygen framgår klart av det faktum, att dessa ytterst viktiga fartygstyper t. ex. i Stilla havet numera näknas i totalt istället för i enheter som vid krigets början. Även om man bara kan utöka flygplanbeståndet på varje hangarfartyg med ett — det kan vara mera — förstår man vad det betyder, om man framhåller att det visst inte är otroligt, att man kommer att få se väldiga hangarfartygsflottor på 100 fartyg i Stilla havet.

»Seafire» har skapat luftherravälde vid varje allierad landstigning sedan Madagaskar i maj 1942. Numera har den spelat ut sin största roll i väster men den kan väntas komma att uppträda i allt större antal i Stilla havet.

J. C. G.

Nya brittiska jaktplan

I ett meddelande till FLYG från the Society of British Aircraft Constructors Ltd heter det om »Spitfire XIV» bl. a., att de jaktpiloter, som flugit »Fjorton» framhållit, att den är »fullständigt utan fel». Den har vunnit sina sporrar inte bara under operationer före invasionen i Normandie, då den gjorde speciella långdistans spaningsflygningar långt in över Tyskland med hjälp av kastbara extratankar, tillverkade av pressat papper. Omedelbart före invasionen avvisade den också varje fiendligt försök att från hög höjd utspana förberedelserna för dagen D och den har uppnått utomordentliga resultat mot de flygande bombarna — den har i själva verket skjutit ned inte mindre än 300 exemplar av V-1.

(Forts. på sid. 27.)



ETT AV HITLERS HEMLIGA VAPEN men knappast något av de ordinarie »vedergällningsvapnen» är ovanstående kombination, som består av en obemannad, sprängladdad Ju 88 på vars rygg sitter en Messerschmitt Me 109. Föraren i Me 109 för båda planen intill målet och frigör där Ju 88:an, vilken störtar och sprängs. Ett dyrbart sätt att bomba och icke heller särskilt exakt.



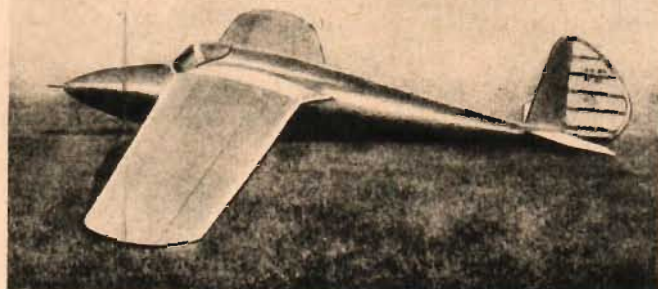
ÄNNU EN BILD av den svenska J 22:an, som skötte sig så utomordentligt på den stora krigsövningen (ovan).

SILA HAR KÖPT 10 ST. DOUGLAS C 54, såsom omtalas på sid. 16. Här nedan ännu en bild av den militära transportversionen.



SEGELPLAN AV HELMETALL

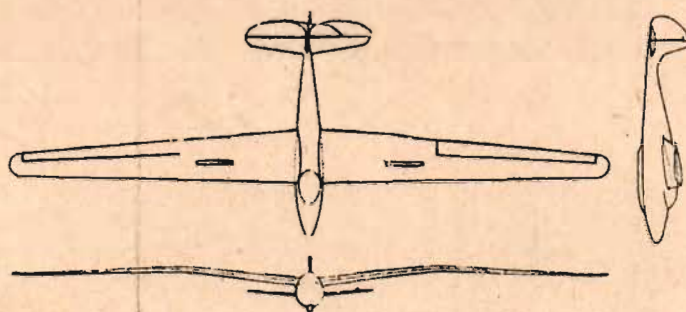
Det högvärdiga franska segelplanet SO-P1 består till 90 % av dural. Treplansskissen och fotostämmer inte överens i fråga om övergångarna kroppen-fenan och kroppen-vingen men det är troligen olika versioner!



Fransmännen är kända för rörlig fantasi och det är därför ej ägnat att förvåna att de ger sig till att konstruera segelflygplan i helmetall. I den tyska flygtidskriften »Der Deutsche Sportflieger» hittar vi dessa bilder med tillhörande text.

Det högvärdiga segelplanet SO-P1, som konstruerades 1941-42, är ensitsigt och midvingat med trapetsformiga »måsvingar». Kroppen är oval och huvan täckt med plexiglas. Av tomvikten är 90 % dural, 5 % stål och 5 % trä.

Data och prestanda: Spännvidd 16,1 m.



längd 6,06 m, höjd 1,54 m, vingyta 16 m², sidoförhållande 1:16, vingbelastning 19,7 kg/m²; kroppens vikt 58 kg, ena vingens vikt 68 kg, stjärtstyrorgan 16 kg, utrustning 15 kg, last 90 kg, flygvikt 315 kg; minsta sjunkhastighet 0,7 m/sek vid 80 km/t, bästa glidtal 1:32, landningssträcka 100 m efter ett 8 m högt hinder.

Segelflygradio i Västerås

Utvecklingen av svenska radioapparater för segelplan går sakta men säkert åt rätt håll. Den senaste plantan i radiovegetationen är en flygplanradio och en fast markstation, konstruerad och byggd av signalmästare Eric Peterson vid flygvapnets signalskola, Västerås. Experimenten har tagit två år och han har haft hjälp av segelflygare vid F 1 och främst deras chef fanjunkare Gösta Magnusson.

I sommar har signalmästare Peterson haft en station inmonterad i en Kranich

och anläggningen har visat sig besitta de egenskaper som segelflygarna på F 1 ställt upp som nödvändiga. Fanjunkare Magnusson säger om radioanläggningen:

— Vid utförda räckviddsprov har förbindelse kunnat upprätthållas på minst 2 miles avstånd med god ljudstyrka. Anläggningen har också provats i glidplan och fungerat väl. Förbindelse mellan glidplan i luften och instruktör på marken är mycket värdefull för utbildningen och likaså i fråga om segelplan vid skolning, termik-

Samma dag som Stig Fägerblad satte sitt svenska höjdrekorde slogs det finska av löjtnant Pentti Tarkkonen (t. h.).



Finska höjdrekorde

Finska Luftvärnsförbundet skriver:

»Den 18 juli 1944 slog löjtnant P. Tarkkonen i Jämijärvi nytt finskt höjdrekorde. Höjdvinsten utgjorde 4750 m och topphöjden 5000 m. Flygningen utfördes kl 12.20—13.40, den största stighastigheten var 13 m/sek. Det bästa nordiska resultatet därförinnan var 4570 m och hade uppnåtts av civilingenjör Ake Gävert. På grund härav kungjordes löjtnant Tarkkonens resultat i Finland som nordiskt rekord, vilket det verkligen då var — en stund.

Genom ett egendomligt sammanträffande startade Guld-Fägerblad samma dag, men först kl. 15.15, och nådde en höjdvinst om 4941 m med en största stighastighet av 8 m/sek. Han förbättrade sålunda rekordet. Senare har det ju överträffats flera gånger vid tävlingarna i Alleberg, och de båda ovannämnda resultaten tillhöra numera endast den nordiska segelflygningens historia. Detta har vi velat framhålla som ett tillägg till notisen på sid 25 i FLYG nr 15/44.»

Detta tillägg är naturligtvis endast avsett som ett bevis för att vi här på östra sidan om Bottniska viken handlade i god tro då vi utbasunerade löjtnant Tarkkonens resultat som nordiskt rekord — och faktiskt var han ju rekordhållare några korta timmar.

Stighastigheten under löjtnant Tarkkonens flygning är anmärkningsvärd. Det var braktermik i Jämijärvi den dagen och han gick upp som med hiss. Tyvärr hade han ingen syreapparat med på färden. När han på 5000 m höjd måste besluta att gå ner igen steg hans plan ännu kraftigt och han anser själv att han — försiktigt räknat — kunnat stiga ytterligare 2000 m.

P. S. J.—n.

flygning och sträckflygning, varför det vore önskvärt med fortsatta prov vid segelflygskolan på Alleberg.

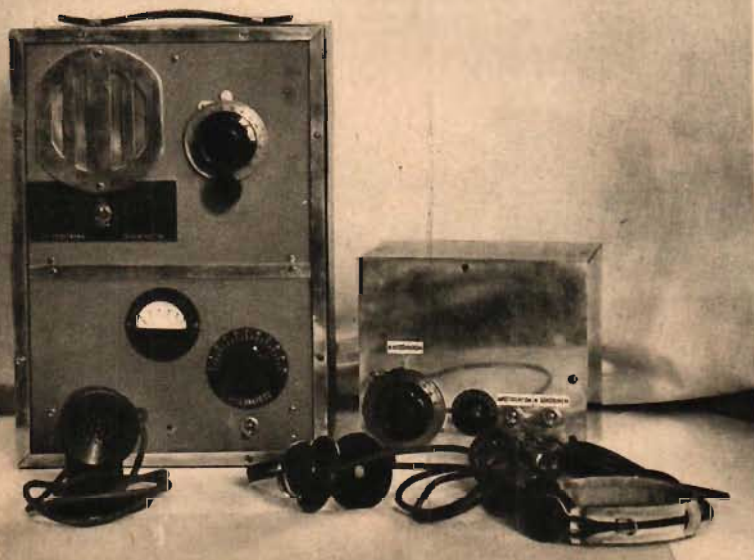
Sändaren och mottagaren i flygplanet är byggda på samma chassi. Sändaren är anodmodulerad. Mottagaren har 3 rör — 1 rör som detektor, 1 rör som pendeloschilator och 1 rör som lågfrekvensförstärkare. Då sändare och mottagare arbetar oberoende av varandra tillåtes duplexsändning, vilket underlättar trafiken med marken.

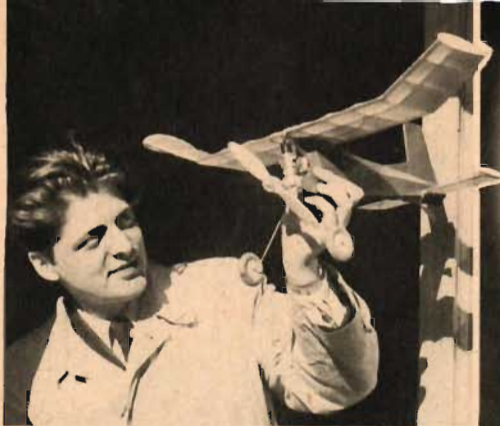
Markstationen har en effekt av c:a 20 watt och är nätansluten. Även denna station har separat mottagare och sändare. Frekvensen på båda stationerna ligger mellan 50 och 52 MC.

Antennanläggningen på markstationen är en 1/4 vågantenn men en c:a 30 m dubbelfider för matningen. På flygplanet finns för sändaren en sprötantenn 1/2 våg vertikal och för mottagaren en halvågantenn, horisontalplacerad mellan kabinen och stabilisatorn.

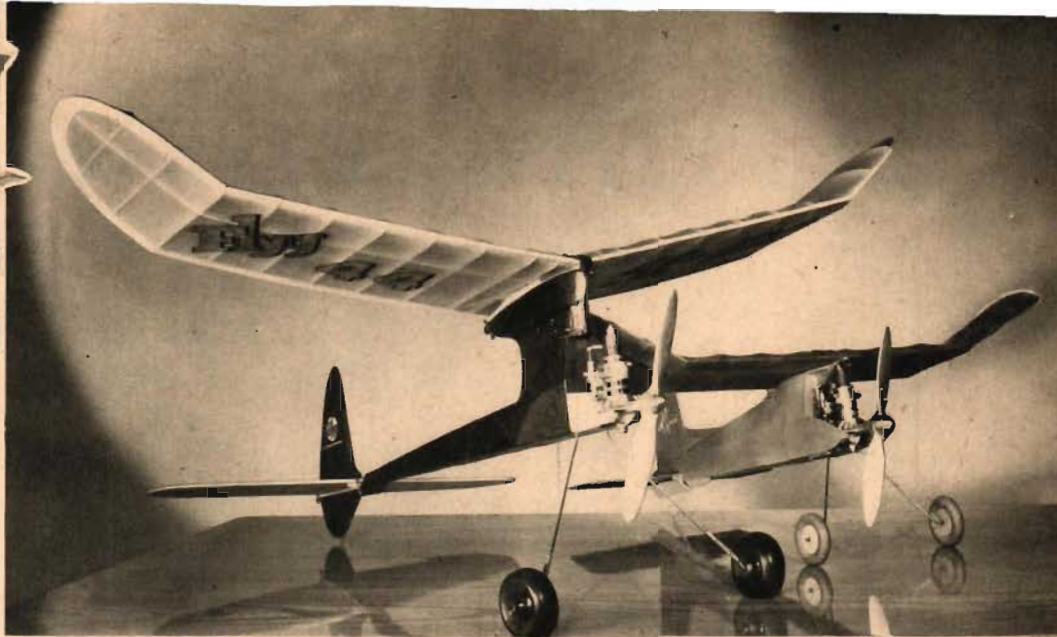


Signalmästare Eric Peterson, F 1, och en del av hans verk, markstationen till segelflygradio.





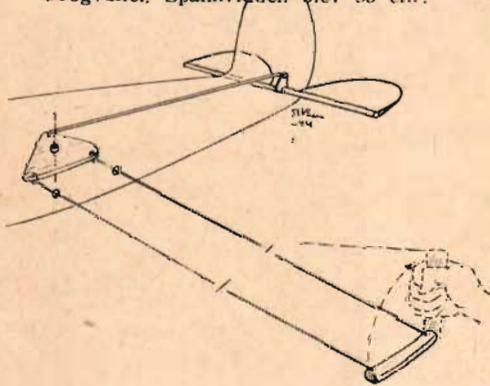
När FLYG-44 släpptes ut tyckte man att den var något av det minsta man sett i förbränningsmotormodellväg. Men Björn Karlström är en djärv man och ovan ses han med sin nyaste konstruktion Agaton »Jeep», avsevärt mindre än FLYG-44 men med samma motor. — T. h. »Jeepen» söker skydd hos FLYG-44.



DIESELMODELLERNA KRYMPER

Kort före kriget var den normala spännvidden på förbränningsmotormodeller 170—180 cm. Sedan dess har dessa modeller blivit mindre och mindre.

När FLYG:s läsare fick se standardmodellen FLYG-44 med spännvidden 94 cm troddes det nog ganska allmänt att nu hade man kommit ner till minimum. Men konstruktören »Agaton» Björn Karlström är en överraskningarnas man — han blev pappa till en ännu mindre modell, lika liten som en vanlig gummi-motormodell med Frogväxel. Spännvidden blev 53 cm!

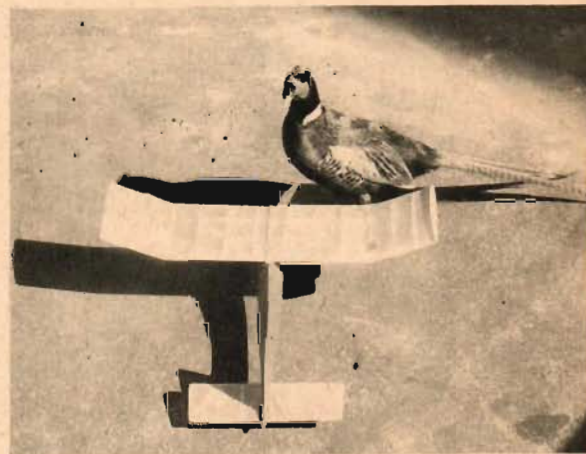


Principskiss till s. k. roderkontroll, även kallad U-kontroll, som nämnes i slutet av artikeln. Linornas längd 30—90 m. När man vrider handtaget 90° åt höger får man en perfekt spak och kan manövrera modellen som ett vanligt flygplan.

Agatons »Jeep» byggdes på basis av FLYG-44 och fick samma drivkälla som denna, d. v. s. GP-Diesel. Konstruktionsarbetet började den 12 april och modellen var klar den 18 april. Byggtiden var 13,5 timmar — i ett streck hela dan.

Att »Jeepen» inte förrän nu beskrivs i FLYG beror på att Agaton inte haft tid att göra vissa kompletteringar förrän till flygdagen på Skarpnäck. Dessförinnan hade han gjort en preliminär provflygning, varvid propellerns vridmoment var så stort att det blev nödvändigt att sätta en trimlapp på vänstra vingörat (motorn är högergående). Denna trimlapp hade premiär på Skarpnäck men någon lyckad premiär var det inte, emedan lappen förstörde glidet. (Hade lappen vallat fel? Sätt. anm.) Efter 10 m rullning på startbanan lättade »Jeepen» och började stiga duktigt. Farten var inte så förfärligt härresande som man skulle ha kunnat tro. När motorn stannat skvadade trimlappen omkull kärran, som snabbt spiralade ned nästan i vertikalsväng. Därför är motorbocken nu under omkonstruktion — motorn kommer att riktas något nedåt och åt höger.

Data: spännvidd 53 cm, längd 48,5 cm, vingyta 7,41 dm², stabbyta 1,9 dm², fenyta 0,72 dm², vingprofil egen (baserad på Clark Y), stubbe och fena flat profil som på FLYG-44, Vikter: kroppen 75 gram, vingen 24 gram, stubben 7 gram, motorn 164 gram, totalvikt 270 gram. (FLYG-44 väger totalt 325 gram.)



Två flygfän, av vilka den som inte har fjäder är Agatons »Jeep». Inte att undra på att fågeln ser nyflken ut!

Agaton »Jeep» är närmast ett experiment och visar faktiskt att ytterligare minskning av vingytan med GP-Diesel kan genomföras. Vid spännvidder nedåt 40 cm och därunder hör planet dock enligt Agaton vara av s. k. roderkontrolltyp. Därmed menas att modellen tjuvrad med två »roderlinor» cirklar runt »föraren», som alltså har »spakerna» i sin hand och bestämmer planets framfart. Något för inomhusflygare?
P. M.

STORTÄVLING I AVESTA

Söndagen den 24 sept anordnade Avesta flygklubb en nationell tävling. 150 modeller från 14 klubbar i Mellansverige deltog. I motsats till av klubben förut arrangerade tävlingar klickade vädret. Nu rådde hård blåst och senare även regn. Organisationen var som vanligt perfekt utom beträffande en sak. Tävlingsledningen var inte tillräckligt noggrann med att kontrollera att de tävlande efterlevde gällande tävlingsregler. Trots att det fanns en markerad bana för linlängden var det många som använde längre lina än den föreskrivna. Även beträffande omstart förekom en del bluff. Som bekant är omstart berättigad endast vid linbrott eller då modellen går i backen utan att koppla — men i Avesta sågs omstart göras fastän de föreskrivna kraven ej uppfylldes. Det är inte enbart rutinerade flygare som bryter mot reglerna utan även erfarna ses bluffa. Möjligen beror dessa brott mot reglerna på att tidtagarna är oerfarna och har ringa kännedom om modellflygning, varvid frestelser gärna föreligger.

Trots det dåliga vädret var resultaten goda vad det främsta placeringarna beträffar. Som sig bör visade den största segelklassen de bästa tiderna. SM-segraren Curt Janson visade än en gång, att han är landets absolut suveränaste S 3-flygare. Han vann på dagens bästa genomsnittstid. Hans serie var mycket jämn och bästa flygningen lydde på 3,40. Modellen var densamma som vid SM.

I S 2 stod striden huvudsakligen mellan Harold Johansson, Västerås, och Löwen-Åberg. Den förra avgjorde striden till sin förmån tack vare en vacker flygning i andra perioden. I S 1 vann Gunnar Nygren framför näsan på Vingarnas Curt Janson och Lennart Segerfelt.

I motorklasserna G 1 och G 2 visade K.-E. Landegren sin klass genom att vinna båda. Han måste betraktas som vår f n förnämste motormodellflygare och hans tider, som gjordes i för motormodeller uteslutet väder, var mycket goda.

I den deltagande maskinparken fanns en hel del intressant att skåda. Priset bland kuriositeter tog en modell från Falun. Kroppen bestod av den f n obligatoriska bommen samt ett påskägg!!!! Man såg också flera välflygande fenlösa modeller, vilka dock inte torde kunna delta i någon skönhetstävling för modellflygplan. Den största modell vi någonsin sett hade Bo Häffner från Solnaeskadern. Spännvidden var inte så imponerande, men vingytan desto mera — 66 dm²! En vanlig S 3:a har omkring 36. G 1-segraren hade en liten

trevlig modell försedd med kraxanordning trots liten spännvidd. Den hade en lång motortid och bemästrade den hårda vinden bra. En modell som publiken var synnerligen intresserad av var Arné Widéns FLYG—44 och en del av den nyfikna skaran försökte t o m krypa in i modellen, tycktes det. Detta lyckades dock ej riktigt.

En som var med.

Resultat (genomsnittstiden):

Klass S 1: 1) Gunnar Nygren, Sandviken, 2.14,4; 2) Curt Janson, Vingarna, 1.53,3; 3) Lennart Segerfelt, Vingarna, 1.50,0.

Klass S 2: 1) Harold Johansson, Västerås, 2.54,4; 2) Robert Löwen-Åberg, Vingarna, 2.39,8; 3) Jan Brändström, Sandviken, 1.18,5.

Klass S 3: 1) Curt Janson, Vingarna, 3.07,8; 2) Robert Löwen-Åberg, d:o, 1.55,3; 3) Arne Kaplan, d:o, 0,88,1.

Klass G 1: 1) K.-E. Landegren, Västerås, 1.45,4; 2) Nils Andersson, d:o, 0,42,8; 3) Folke Åkerman, Västerås, 0,29,2.

Klass G 2: 1) K.-E. Landegren, Västerås, 1.41,2; 2) G. Hedvall, Hofors, 1.15,0; 3) Tore Haglund, d:o, 0,53,0.

Lagtävling: 1) Vingarna, 458,2 sek.; 2) Västerås, 332; 3) Sandviken, 285,2.

TUR — INGALUNDA!

Med anledning av »Löwens» artikel »Tur eller skicklighet vid SM» i nr 19 av FLYG, har Gunnar Nygren i Sandviken bett att få följande infört i tidskriften »så fort som möjligt»:

— Eftersom det inte är trevligt att få läsa att man vunnit ett SM i modellflyg

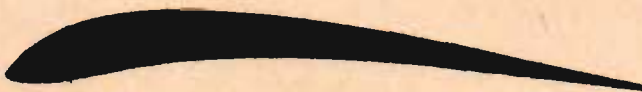


Tore Haglund i Hofors, som blev tvåa i FLYG-44-tävlingen, bygger inte bara flygande modeller utan även skalmodeller. Här ses hans Douglas DC-2 — det kanske syns på bilden att han ligger särskild vikt vid ytbehandlingen.

på tur och t o m bli kallad tävlingens »tur primarus», skulle jag själv vilja berätta om mina enligt »Löwens» förmenande ytterst turbetonade flygningar vid SM.

För att börja med sista starten, som »Löwen» så livfullt skildrade, blev kopplingen av någon anledning mycket dålig, varför modellen helt naturligt kom i stall. Att den sedan gick ur ställen på c:a 50 m höjd, enligt »Löwen» 20 m, bevisar väl endast modellens goda egenskaper. Har »Löwen» aldrig tidigare sett en modell, som tagit sig ur en kraftig stall? Jag bara undrar... Modellen flög därefter rakt ett hundratal meter och kom då över en av

FINSK VINGPROFIL



NBW-152.B. D-8.F-7.

| % | NBW 152 B över | under |
|------|----------------|-------|
| 0 | 0,73 | 0,73 |
| 1,25 | 2,60 | 0,20 |
| 2,5 | 4,26 | 0,07 |
| 5,0 | 6,00 | 0,15 |
| 7,5 | 7,43 | 0,30 |
| 10 | 8,53 | 0,83 |
| 15 | 10,06 | 1,60 |
| 20 | 10,87 | 2,80 |
| 25 | 11,20 | 3,23 |
| 30 | 11,17 | 3,87 |
| 40 | 10,57 | 4,47 |
| 50 | 9,43 | 4,33 |
| 60 | 7,93 | 3,60 |
| 70 | 6,27 | 3,20 |
| 80 | 4,33 | 2,10 |
| 90 | 2,37 | 1,07 |
| 95 | 1,27 | 0,53 |
| 100 | 0,15 | 0,00 |

I finska luftvärnsförbundets modellflygtidning återfanns för en tid sedan procentvärdena till en vingprofil, som säkert även kommer att intressera de svenska modellflygarna. Källan nämner icke profilens kritiska reynoldska tal men den torde säkerligen med fördel kunna användas på vingar med ett djup på 150—200 mm.

Det blir naturligtvis ganska svårt att få erforderlig styrka i en vinge med denna profil emedan man på grund av profilens tunnhet inte kan använda tillräckligt höga balkar. Visserligen kan man använda en genomgående lädbalk men emedan sprygeln då måste delas blir den oftast deformerad. Lämpligare är att ha vingens påfrestningar uppdelade på flere balkar av klenare dimensioner. Balkarna bör dock helst inte läggas på översidan, fastän detta ur hållfasthetssynpunkt vore fördelaktigast.

Rtå.



**hedrar
för
värdefullt
stöd**

Linghems Spannmåls A.-B., Linköping.
Helmer Sjökvist Metall- & Mek. Verk-
stad, Eskilstuna.

Göteborg

AKTIEBOLAGET

AUTOMAGNET

Odinsgatan 20 • Tel. 152408, 152409
GÖTEBORG

ALLT BILELEKTRISKT



SÖDRA HAMNGAT. 29

A.-B.

IDEALS MOTORFABRIK

Varv och Slip - Klippans varv
Oskar Jonson • Göteborg

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

Säljer beg. bildelar, bildäck
och bilmotorer m. m.

C. F. Peterson Bil A.-B.

Burggrevegatan 25 Tel. 15 50 53, 19 02 90
GÖTEBORG

Köper beg. bilar av alla slag

HEJ—HOPP!

Här vi gå till

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

STOPP!

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

startbanorna på Skarpnäck, där den fick
termik, vilket väl inte var så märkvärdigt.
Jag hoppas att »Lövens» såg min andra
start, då det likaledes blev maxtid. Var
det tur då också?

Jag tycker förresten att det är menings-
löst att diskutera »tur eller skicklighet»,
när det gäller modellflyg. Dessa två saker
hör egentligen intimt samman. »Lövens»
kan däremot ha rätt i sin diskussion om
»otur trots skicklighet», men därför kan
man inte säga att en modellflygare har tur
bara för att han inte misslyckas!

Gunnar Nygren.

»Sunnanvind» blev

**KSAK:s
ENHETS-
MODELL**



Det är inte alls
att undra på att Si-
gurd Isaacsons lilla
genius står och
småfnittrar av illa
dold stolthet. Husses nya modell »Sun-
nanvind» har nämligen gått och blivit an-
tagen som KSAK:s enhetsmodell. Det blir
KSAK:s tredje enhetsmodell med beteck-
ningen KSAK-3 »Sunnanvind». Den högvär-
diga tävlingsmodellen avses för erfarna
modellflygare men är i själva verket inte
mycket svårare än KSAK-2 »Tigern». »Su»
är lika lättbyggd som marknadens
»nybörjarmodeller» men flygförmågan...
ja, läs i följande nummer av FLYG fort-
sättningen på ing. Isaacsons artikelserie!
Och prova så småningom själv!

EN NY »SPITFIRE»

Forts. fr. sid 23.

I meddelandet heter det vidare: »Spit-
fire XIV» kan anses vara det första av en
kull nya mycket snabba brittiska jaktplan
med höga prestanda. Inga exakta detaljer
har ännu givits om den nya Hawker
»Tempesta», utrustad med Napier »Sabre»
24-cylindrig H-motor och enligt officiella
uppgifter med fenomenal stigförmåga
samt exceptionellt tung beväpning. (Enligt
en tidigare uppgift skulle »Tempesta» vara
utrustad med en Bristol »Centaurus»-mo-
tor men »Sabre» ger den naturligtvis ännu
bättre prestanda. Reds. anm.) Parallellt
fortsätter snabbt utvecklingen av de reakti-
onsdrivna ultrasnabba flygplan, som nu
produceras i England.

Man kan tydligen vänta sig sensationella
nyheter så småningom.

OMSLAGSBILDEN



visar denna gång det
nya amerikanska
jaktplanet Bell P-63
»Kingcobra», som är
en utveckling av Bell
P-39 »Aircobra» och
omtalades i FLYG
nr 19 och 20/44. Om-
slaget är utfört av
FLYG:s tecknare
Björn »Agaton»
Karlström.

Halmstad

Foto Zenta

Brogatan 7 HALMSTAD

gör bra amatörrabete o. Seriefoto.

**Alex Anderssons
Bageri**

REKOMMENDERAR
sina utsökta brödsorter

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

A.-B. Janne Richardson, Halmstad

Tel. Namnanrop

Filial i Falkenberg - Tel. 6 96, 8 96

Specialitet: Motorrenoveringar Cylind-
o. vevaxelslipning, lagerglutning

Lager av: Kolvar, kolvbultar och ringar
Reservdelar och tillbehör

Gengasaggregat »Källe» och »Bollners»
★ Service och reservdelar för samma ★

Hälsingborg

**Återvinn hälsa
genom CHIROPRACTIC**

Mottagning varje helgfri dag kl. 11—3.
Månd., onsd. och fred. kvällar kl. 5—7.
Drottninggatan 3, Hälsingborg. Tel. 163 64

D:r C. Peterson. Chiropractor.

Linköping

Linköpings Biljardhall

Rekommenderas

Särskilt abonnemangsrum

Tel. 18 83 • Öppet dagl. kl. 13—23

Storgatan 18.

Luleå

Luleå Laddningsstation

G. HOLM

Nygatan 9 - Tel. 10 22

Bostad S. Strandgat. 27—20 C - Tel. 18 98
Laddar, reparerar, försäljer Bil- o. Radio-
batterier. Nya ständigt på lager

Lindar elektriska motorer och reparerar
elektriska apparater av alla slag

Norrköping

Strand Hotell

Drottninggatan 2 - Hamngatan 4

NORRKÖPING - Tel. 260 24, växel 240 79

Servering av kaffe, the, smörgåsar m. m.

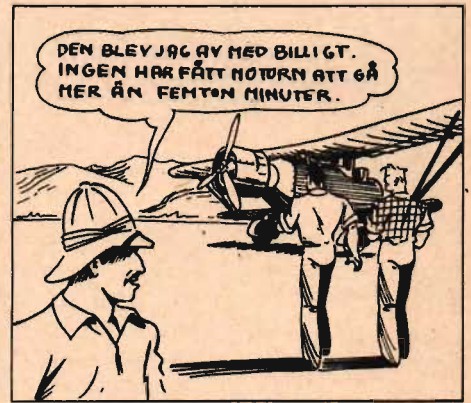
MODERNT - CENTRALT - NY REGIM

Vördsamt I. LJUNG

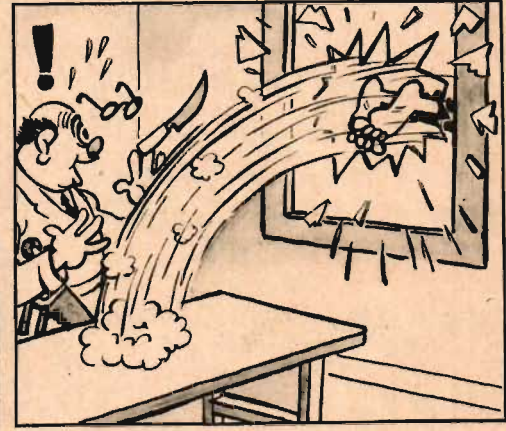
ÖRNUNGEN flyger jorden runt



TEXT AV
MAJOR H. VICTORIN
En **Åll**-serie



FLYGSOLDAT
113
BOM
RITAT OCH BERÄTTAT
AV 2418 BJARRÉ.



Piteå

TURLISTA för

Omnibussen LULEÅ—PITEÅ—LULEÅ

| | | |
|-------------------|------------|-------|
| Vardagar | från Luleå | 9.00 |
| | » Piteå | 15.00 |
| Sön- o. helgdagar | » Luleå | 9.00 |
| | » Piteå | 17.00 |

Telefon Luleå 25 04

ELIS DANIELSSON - Tel. Piteå 12 08

Stockholm

KUNGSHOLMS ÅKERIFÖRENING

U. P. A.

EHRENSVÄRDGATAN 1

Tel. 51 06 72, 50 06 47

Utför gatu- och byggnadstransporter,
husrivningar och schaktningar

Trädgårdhs åkeri

ATLASGATAN 1

STOCKHOLM

Telefon 32 16 55

LJUNGS Ur & Optik

Odengatan 91

Stockholm Tel. 30 35 32

Ur - Optik - Reparationer

Glasögon även efter läkarrecept

FOLKE NILSSON

FÄRG- & TAPETHANDEL

Hornsgatan 170 Telefon 41 32 42

REKOMMENDERAS

Uppsala

Aib. GOZZI's

MURBRUKSFABRIK

Köpmangat. 5, Uppsala Tel. 331 87.

MURBRUKSFABRIKEN

Telefon G:a Uppsala 127.

Uniformer kem. tvättas

AROS kemiska

UPPSALA

Svartbäcksgat. 8.

Adilsgatan 27.

Tel. 33944

Tel. 33922

Skaraborgsflyg



Skövdeklubbens hangar.

Sommaren 1944 har inneburit ett långt och avgörande steg framåt för flygsporten i Skaraborgs län, enkannerligen i Skövde. Efter att i Åratal ha kämpat med svårigheter av alla upptänkliga slag har nu Skövde Flygklubb kunnat börja skörda frukterna av Åratal's arbete. Resultatet har blivit sådant att inte endast Skövdes egna flygentusiaster kunnat få sin utbildning i staden utan man har också kunnat lämna plats åt flygelever från Tibro, Falköping och Mariestad.

Samarbetet inom länets segelflygarkretsar tog sig sitt första uttryck redan den 27 april då representanter från Karlsborgs, Hjo, Skövdes och Tibro flygklubbar samt för den i vardande klubben i residensstaden Mariestad å ena sidan och redaktör Y. Norrvi som KSAK:s ombud å den andra möttes vid förhandlingsbordet på hotell Billingen i Skövde. Samman av diskussionen blev den att en Skaraborgs segelflygklubb skulle förberedas till 1945.

Som ett led i dessa förberedelser är den samarbetsanda som kommit till synes på flera sätt. Skövde visade sig ha de bästa förut-sättningsarna för en central skola - skollit-stånd, fält, om än dåligt så dock godkänt, hangar m. m. Flygplanparken har undan för undan utvidgats. Sälunda ställde Hjo FK genast sin Anfänger till förfogande och Tibroklubbens snickarkunniga medlemmar byggde färdig Skövdes Anfänger medan skövdeborna arbetade på sin Schulgleiter, sina bilar och sin hangar. Inte minst den sista har under sommaren ändrat utseende. Det behövdes en hel del arbeten innan den var värdig att ta emot den efterlängade Babyn, SE-SCY.

Herrarna vid rodret har varit R. Gyllensvaan och M. Neuendorf och inte minst klubbens anställda instruktör G. Tärnlund, som med sina utbildningsmetoder fått fram många A- och B-flygare av bästa kvalitet i sommar. Just i dagarna har klubben fått ännu en instruktör, nämligen P. Schön, som genomgått KSAK-kurs på Torslanda.

Modellflygarna har på sistone kommit att stå i bakgrunden. En nybörjarkurs avslutades samtidigt som skolornas värternin och eleverna i kursen har under sommaren trimmat, men någon vidare fart på märkestagningen har det inte kunnat bli, främst beroende på bristen på ledare med tid att ägna sig åt nybörjarskolningen. En tävling har ägt rum i sommar, klubbmästerskapen, förmodligen Västergötlands enda tävling, och denna med litet deltagarantal. Klubbens vandringspris gick denna gång till Åke Ringh medan förutvarande innehavaren N. M. Larsson belade andra platsen.

Segelflygklubben slukar nu alla flygintresserade skövdepojkar från 15 år och uppåt - man måste ju passa på så länge man är prenieberättigad. Tyvärr kan inte modellflyget konkurrera på den punkten - det var yngre i 15-20 årsåldern som skapade stort intresset för segelflyget.

”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 literär bok för svenska förhållanden, som verkligen ger något nytt. Pris kr. 3:75. Sändes mot postf. Inneh. ang. ej. Privat avsändare om så önskas!

NORRKÖPINGS BOKBAR - Avd. F
Lilla Torget 3 - Norrköping

Västerås

AKTIEBOLAGET C. F. ROOS & SÖNERS MÅLERIAFFÄR VÄSTERÅS

Tel. 30563 Vallingatan 5 A Bost. ankn.

Utför alla slags

MÅLNINGSARBETEN

RASMUSSENS BLECK- & PLÅTSLAGERI

(B. Windahl)

Allégatan 4 - Västerås
Tel. 311 07 - Bostad 325 67

Rekommenderas till utförande av allt vad till yrket hör. - Svetsningsarbeten: elster, rör m. m. Beslagning av diskbänkar med rostfri plåt

Smidesfirman Falks Eftr.

Andersson & Roth

Vasagatan 16 - Tel. 317 40

V Ä S T E R Å S

Rekommenderar sig till utförande av alla sorters smiden
Reparationer utföras billigt

Västerås

Vulkaniseringsverkstad

KUNGSGATAN 7

V Ä S T E R Å S

Telefon 320 06

Utför alltid ett gott arbete!

BRÖDERNA ÖSTMANS ÅKERI

Vargbogatan 12 - Tel. 308 19

Utför alla slag av

KÖRNINGAR och TRANSPORTER
med häst och bil

MÖBLER

Mattor, Gardiner & Sängkläder

Köper Ni bäst och billigast från

MÖBELKOMPANIET

MUNKGATAN 5 - VÄSTERÅS

Telefon 350 52

Rekomm. våra Dubbelsoffor och Fåtöljer

BLOMMOR

från

SOLBERGA

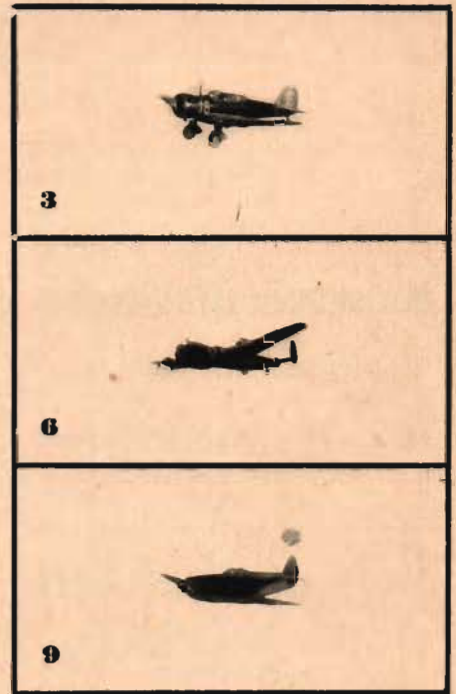
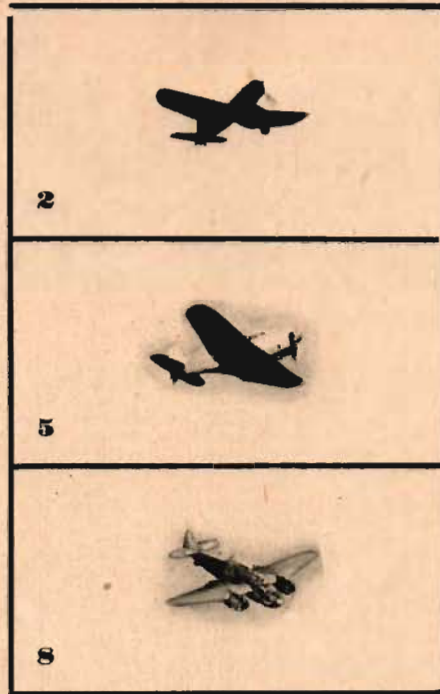
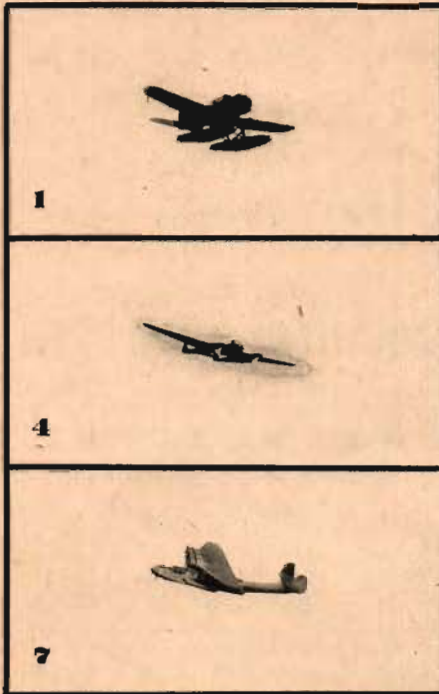
BLOMSTERHANDELS

EFTR.

Västerås

Tel. 302 58

FLYGPLANIDENTIFIERING NR 5



Här ovan följer flygplanidentifieringsuppgift nr 5 i Flygstabens och FLYG:s synnerligen uppskattade tävlingar, som visat sig vara ett ord i rätten tid. Särskilt på militärförbanden landet runt har de i varje nummer återkommande nio uppgifterna hälsats med tillfredsställelse, eftersom det är mycket ont om identifieringsmaterial.

Fr o m detta nummer göres tävlingen ännu värdefullare, i det att lösningen för föregående omgång kompletteras med en karikatyr av varje flygplantyp. Det är en känd sak, att flygplankarikatyror är det bästa medlet att lära sig de olika typernas karakteristika.

Lösningen på uppgift nr 5 skall vara FLYG:s red., Västmännagat. 69, Sthlm, tillhanda senast den 1/11 och det är lämpligt att använda kupongen på sid 31. Första pris: 25 kr, andra 10 kr och tredje helårsprenumerat på FLYG.

KARIKATYRLÖSNING IDENTIFIERING NR 4



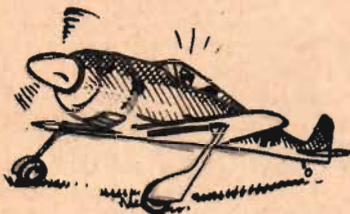
Messerschmitt Me 109E.



Handley Page »Halifax».



Supermarine »Spitfire».



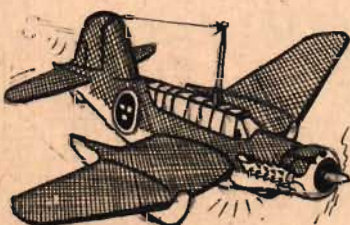
Focke-Wulf FW 190.



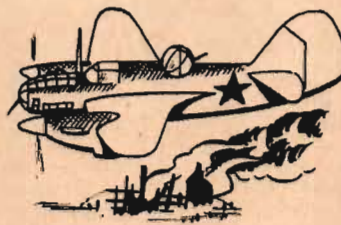
Martin »Marauder».



Martin »Baltimore».



SAAB B 17.



SE-3.

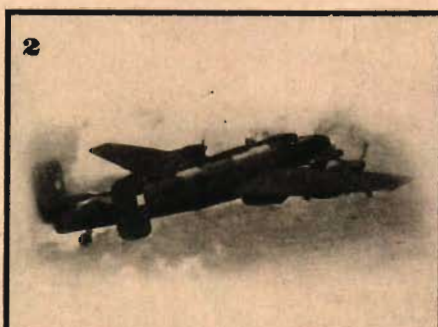


Beggiane 2000 (J 20).

LÖSNING TILL FLYGPLANIDENTIFIERING NR 4



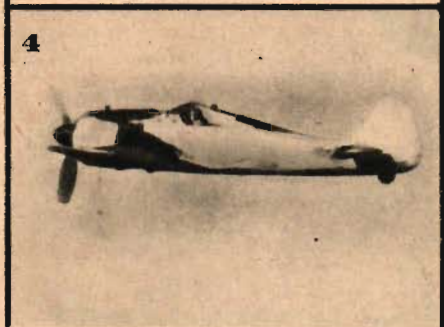
1
ME 109 E: Lågvingat. Tvärvskurna vingspetsar. Låg försänkt huv. Liten stjärt med lågt avrundat stjärtsdplan och högt ansatt stablissator. Jfr. Mustang, Bell Aira Cobra, Spitfire, Lagg 3.



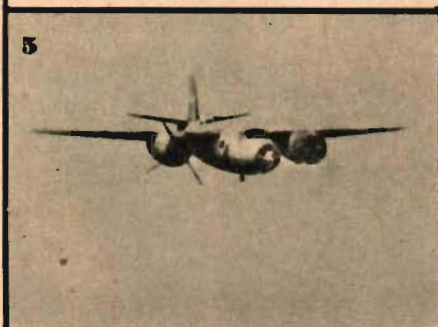
2
HALIFAX: Fyrmotorigt. Dubbla, fyrkantiga stjärtsdplan. Högt ansatt stablissator. Rak flygkropp med kaptorn i stjärten och på flygkroppens översida. Jfr. Lancaster, Manchester.



3
SPITFIRE: Lågvingat spetsigt nosparti med rak översida. En kylare osymmetriskt placerad under ena vingen. Jfr. He 109, Mustang, Hurricane.



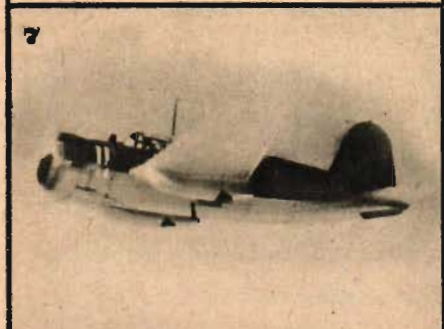
4
FW 190: Lågvingat. Stjärnmotor. Högt stjärtsdplan med avrundade hörn. Jfr. J 22.



5
MARAUDER: Tvåmotorigt. Högvingat. Enkelt stjärtsdplan. V-formad stablissator. Hängande motorer. Försänkt huv i nosen. Jfr. Havoc, Boston.



6
BALTIMORE: Tvåmotorigt. Enkelt stjärtsdplan. Karakteristiskt »steg» i flygkroppen på undersidan.



7
B 17: Tjock flygkropp. Långsträckt kåpor för landningsstället under vardera vingen. Stjärtkon och spinfena. Jfr. SU-2, Helldiver.



8
SB-3: Tvåmotorigt. Enkelt stjärtsdplan. Stark pilform på stablissatorn. Kraftiga kylare under motorerna. Jfr. Blenheim, DB-3, Ju 88.



9
J 20: Tjock flygkropp. Långsträckt kabinhuv. Rak vinge. Pilformad stablissator. Avrundad bakkant på vingen. Jfr. J 9, Brewster Buffalo.

Vinnarna i tredje etappen

Den som tror att det bara är herrar och pojkar, som är intresserade av FLYG:s populära identifieringstävlingar, gör ett misstag. Många lösningar ha insänts av kvinnliga tävlande, och den här gången har vi nöjet meddela att den först öppnade lösningen till Flygplanidentifiering nr 3 tillhörde fröken *Britta Rundqvist*, Björngårdsgatan 16 B, III, Stockholm. Hon får således 25:— kr. Andra pris tillföll *vpl 14 Olsson*, Marinpost 1383, som får 10:— kr och tredje pristagare blev styrman *Erik Thoraus*, Marinpost 3158, som således kan läsa FLYG gratis under ett år framåt. Lösningen till Flygplanidentifiering nr 3 var införd i FLYG nr 20.

FLYGPLANIDENTIFIERING 5

TÄVLINGSKUPONG.

DE NIO FLYGPLANEN ÄRO:

- | | |
|--------------------------------|-------------------------------|
| 1. ... <i>BRADDO 196</i> | 5. ... <i>Dauntless</i> |
| 2. ... <i>SOPHIAIR</i> | 6. ... <i>Lancaster</i> |
| 3. ... <i>B 5</i> | 7. ... <i>D10-24</i> |
| 4. ... <i>FW 189</i> | 8. ... <i>Beaufort</i> |
| | 9. ... <i>Yak-3</i> |

NAMN: ... *Ann Rime Nordling*

ADRESS: ... *Nya Tullen*

... *Waldenström*



Olika propellrar för olika uppgifter

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

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



SKANDINAVISKA AERO AB