



Flyg



Nr 22
1944

45
öre



TIDSKRIFT FÖR FLYGVAPNET
 Officiellt organ för
 Kungl. Svenska Aeroklubben
 Organ för
 Föreningen Värnplikliga Flygförare
 Utkommer varannan torsdag

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

ANNONSAVDDELNING:
 Chef: E. SVENSSON - Tel. 32 08 11

EXPEDITION:
 Förlagsaktiebolaget FLYGNING
 Svenvägen 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 Fotograferanstalt
 Stockholm 1944

VIKTIGARE FLYGFÖRBINDELSER

16/10 1944—t. v.

Fr. Berlin	11.30 t.	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	13.20D
» 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.



hedrar
 för
 värdefullt
 stöd

Rudoffs Bilverkstad, Slussen, Stockholm.
 Tandläkare Knut Chrigström, Finn Malmgrens plan 2, Hammarby.

INGENJÖRSFIRMAN

MEKANO METALL

Mästersamuelsgatan 33, Stockholm
 Tel. 11 40 45

LEV. TILL FLYGVAPNET

Pressning, Svarvning, Fräsning
 samt Gengasdetaljer utföras med
 precision och fackkunskap

**Spiral-
 Fjädrar**

Ventilfjädrar
 Böjliga axlar
 Fjäderbrickor
 m. m.

GER SÄKERHET
 för fullgod kvalitet

FJÄDERFABRIKEN SPIROS
 A.-B. ULVSUNDA

BYGGNADSFIRMAN

V. ROSANDER A.-B.

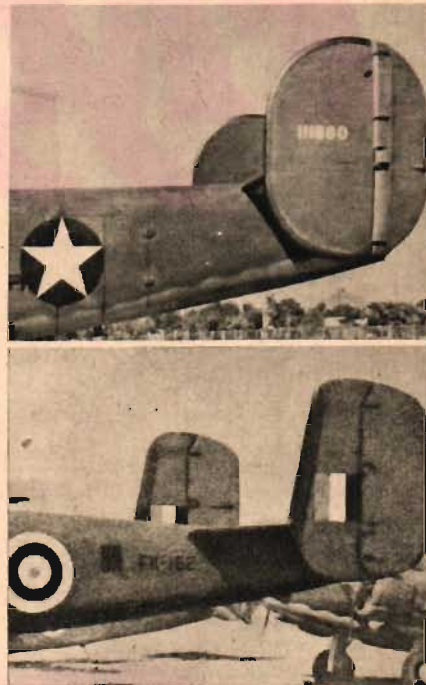
Tel. 42 10 • Kungsängsgatan 6,
 UPPSALA • Tel. 42 10



Utför nybyggnader och reparationer, utarbetar ritningar och kostnadsförslag.
Entreprenör för 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.



Justus: En stor engelsk dagstidning hade gjort samma fel som Ni. Den hade tagit fel på Liberator och Mitchell. Dagen efter fick tidningen tusentals brev från luftbevakare och flygare från hela England som talade om att tidningen hade fel. De två bilderna härövan visa den markanta skillnaden mellan stjärtpartierna på de bägge planen. Överst en Liberator och därunder en Mitchell.

Vill Du till Flygvapnet?

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

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

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

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

SEANS MED SE-ANS

Forts. fr. sid. 7.

BA—4 har också bättre sikt än ett monoplan, främst tack vare den stora stafflingen, d v s jag har placerat undervingen så långt tillbaka att föraren ser hjulen i landningen! Vingdjupet är så lågt som 80 cm.

— Några fler fördelar hos biplanet BA—4?

— Övervingen har mindre inställningsvinkel än undervingen. Den undre överstegras alltså först och därvid hänger planet stadigt i övervingen. Vingspetsarna är skränta — upphöjda baktill — och överstegras efter de övriga vingdelarna. Följden blir god stabilitet. Övervingens V-form är 2° och undervingens 4°. Vingstället är enkelt och kan monteras på 10 minuter — inga krångliga stag, bara stöttor. Stabben och höjdrodret har förskjutits framåt för att minska »skuggningen» på sidstyrverket. Alla styrleder är kullagrade. Sidrodret styrs med pedaler och inte med »svängel». Skevrodren, som är upphängda i duralhorn (Kan ses på den stora bilden på sid 6. Reds. anm.) och slottade, påverkas med stötstänger. Instrumentpanelen är fjädrande upphängd och bakom förarens rygg finns ett rymligt bagagefack. Jodå, visst har BA—4 vissa fördelar!

— Det är förvånansvärt vad SE—ANS är lättmanövrerad och behändig på marken, inskjuter ing. Rudolf Abelin, Kärran är lätt och har inga tendenser till ground-loop, för sporrén bromsar och styr och så

finns det inga stora massor i bakkroppen som omsätts i levande kraft vid svängar på marken.

— Medan vi befinner oss på marken, säger ing. Andreasson, kan jag tala om att landstället är så lagom svagt konstruerat att det — om oturen skulle vara framme och »något» skulle ta emot — kan skjutas av i stället för att förorsaka en våldsam rundslagning. Alltför starkt konstruerade landställ är livsfarliga! Apropos farliga saker: propellern är finfin, består av lamellerad mahogny och dukklädd, ett gott hantverk av Flygindustri.

Till sist riktas »frågesträlen» mot chefen för AB Flygindustri, disponent Gunnar Sundblad.

— Vi ville gärna hjälpa Andreasson, se hans verk i luften och få veta vad det kunde bli av det, svarar disponenten. Därför slutförde vi arbetet åt honom, vilket ju gick mycket fortare än om han själv skulle pysslat med det på lediga stunder. Vi är gärna med på experiment för att söka få fram det bästa möjliga.

Provflygaren har visserligen inte sagt sitt definitiva ord om BA—4 men av de första försöken och byggets utmärkta kvalitet att döma är planet och dess konstruktor värda all framgång i fortsättningen.

P. M.

Aeroklubben i Skåne utförde under 1943 1.453 målflygningar för luftvärnet med en sammanlagd flygtid av 1.338 tim 25 min, varvid 15 medlemmar förnyat sina certifikat. Totalt hade klubbens flygplan t. o. m. 1943 flugit 4.616 tim i luftvärnets tjänst.

ÖVERUMSSTÅL

är namnet på en värdefull, gjuten stålprodukt från

ÖVERUMS BRUK

med hållfasthet upp till

120 kg. pr mm²

och med stor slitstyrka

Den, som har svårigheter med någon maskindel beträffande hållfasthet och slitstyrka, gör klokt i att taga närmare reda på, vad Överumsstålet duger till

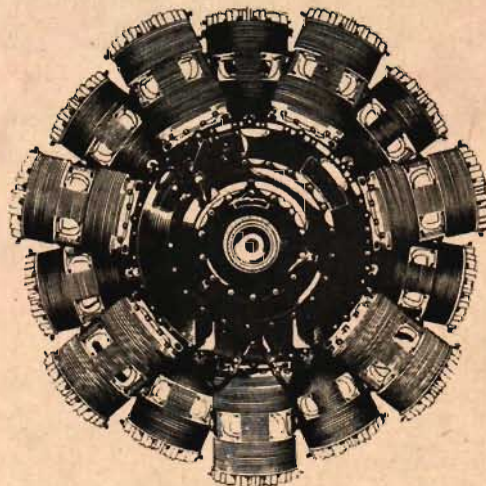
Vi stå med nöje till tjänst

AB. ÖVERUMS BRUK
ÖVERUM

**LUFTKYLDA
FLYGMOTORER...**

TILLVERKARE AV DEN

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



Bristol

THE BRISTOL AEROPLANE COMPANY LTD · BRISTOL · ENGLAND

Miles Magister



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

Miles AIRCRAFT LTD.
READING · ENGLAND



Elyg

NORDENS STÖRSTA FLYGTIDNING

LUFTENS FRIHET

Den livliga pressdiskussionen om efterkrigstidens luftfart som förts under det senaste året i alla intresserade länder är att betrakta endast som skärmytslingar före den stora sammandrabbningen som börjar med den i Chicago den 1 november öppnade internationella civilflygkonferensen. De problem denna har att behandla är så omfattande och mångskiftande att någon lösning vid sittande konferens är otänkbar. Slutmålet är att upprätta en alla parter omfattande flygkonvention, men det är långt hädan och dit. Det står många tekniska, ekonomiska och politiska hinder i vägen, vilka måste undanröjas. Detta kommer att ta tid, men man får hoppas att konferensen skall kunna enas åtminstone om en provisorisk överenskommelse, som medger öppnandet av en internationell luftfart så snart som möjligt.

Den utan jämförelse svåraste frågan är av politisk natur. Den gäller luftens frihet. Här står intressena skarpt mot varandra. Å ena sidan står U. S. A. med sin väldiga flygindustri och sina under kriget i alla världsdelar uppbyggda flyglinjer med tillhörande flygbaser. Det är självklart att U. S. A. hävdar principen om luftens frihet. Ju större frihet desto större möjligheter för U. S. A. att utveckla hela sin oerhörda flygpotential. Å den andra sidan står Britiska imperiet och Sovjetunionen. Båda har på grund av kriget kommit i efterhand på den civila luftfartens område i förhållande till U. S. A., men båda är fast beslutna att inhämta det amerikanska försprånget och att icke ge amerikanska flyget allt för mycket herravälde i luften.

Britterna har utgivit en vit bok om efterkrigets civila luftfart, i vilken deras syn på begreppet luftens frihet framlägges. Den kan kort och gott sägas begränsa friheten till rätt att flyga med passagerare och gods från det egna landet till ett annat och att återvända med gods och passagerare från den utländska flygplatsen till det egna landet. Där emot skulle trafik inom ett främmande land icke vara en rätt som följde med begreppet luftens frihet. En inskränkning som England dock ingalunda är ensamt om att vilja ha.

Ryssarna har icke tagit officiell ståndpunkt till frågan, men i den officiella tidskriften »Kriget och Arbetarklassen» har professor A. Voskresensky behandlat problemet i en stor artikel som kan förutsättas ha varit i säck innan den kom i påse. Den ryske författaren ser frågan utslutande geopolitiskt och börjar med att betona dess oerhörda framtida betydelse. Den civila luftfarten kan underlätta strävandena att närma folken till varandra och skapa förutsättningar för freden, men den kan också bli en källa till motsättningar och stridigheter mellan olika länder. Författaren granskar de tre världsmakternas skilda förutsättningar och vänder sig mot det amerikanska förslaget om fri konkurrens. Han avvisar sammanställningen av havens frihet med luftens frihet, ty den sistnämnda »innesluter mycket påtag-

liga möjligheter att inkräkta på ländernas säkerhet». Den fria konkurrensen anser sålunda professor Voskresensky knappast kunna finna sympati i andra länder och hävdar satsen att lufttrafik måste bli ett instrument för nationell politik och icke ett område för kommersiell verksamhet. Och han betonar att ingen form för den internationella luftfartens organisation är tänkbar utan att den tar tillbörlig hänsyn till Sovjetunionens intressen.

Utgångsläget är sålunda intaget. I vilket läger står Sverige? Veterligen har våra myndigheter icke tillkännagivit någon ståndpunkt. Det kan också förefalla skäligen överflödigt, ty det är så uppenbart ett svenskt intresse att principen om luftens frihet tillämpas i största möjliga utsträckning, begränsad endast av sådana bestämmelser som är nödvändiga för hävdandet av den nationella suveräniteten och till den hörande säkerhetskrav.

Det kan synas vara en förhåvelse att påstå att vårt lilla lands ställning liknar U. S. A.'s. Men så är dock på sätt och vis fallet. Vi står liksom amerikanerna beredda att flyga, vi har en teknisk utomordentligt högtstående trafikorganisation med erforderligt kapital bakom sig. Vi saknar — liksom i stort sett amerikanerna — besittningar som kan användas som basområden för ett vitt utgrenat flygnät. Vi kan m. a. o. flyga bara vi har platser att flyga till och från. Därför är alla restriktioner som hämmar vår rörelsefrihet i luften till skada för våra intressen. Frihet, likställighet och reciprocitet måste vara grundvalen för den svenska inställningen. Den självklara ståndpunkt måste hävdas av vårt sändebud i Rio de Janeiro, Kumlin, som inom delegationen ensam representerar diplomatien.

Våra andra delegater representerar luftfartsmyndigheten — luftfartsinspektör Ångström — ABA och SILA — direktör P. Norlin, samt generalpoststyrelsen — byrådir. A. Hultman. Dessutom deltar som experter civilingenjör K. H. Larsson från ABA och radioingenjör Övergaard från telegrafstyrelsen.

Det är mångfalden av tekniska problem som satt sin prägel på delegationens sammansättning. Vid konferensen kommer helt säkert att tillsättas kommittéer som får ett styvt arbete framför sig, men man får som sagt hoppas att det skall bli möjligt att nå interimsoverenskommelser om en civil luftfart så fort förhållandena i övrigt så medger. Ty om världen skall vänta på ett slutgiltigt beslut i form av en universell flygkonvention kommer den att få vänta länge. Men världen varken kan eller vill vänta — alla är ense om den oerhörda betydelsen av lufttrafiken i efterkrigets värld. Vi får hoppas att våra delegater kommer hem med överenskommelser på fickan som ger ABA och SILA möjligheterna att ställa sin högtstående organisation och teknik till folkens förfogande.



SEANS MED SE-ANS



EN LÄTT BÖRDA har civilingenjören vid AB Flygindustri löjtnant Jan Welbull, där han ensam drar iväg med det nya svenska putterplanet BA-4 SE-ANS. — Därövan BA-4 i typbilder.

Ingenjör Björn Andreassons putterplan BA-4, som beskrevs i FLYG nr 20, har nyligen gjort de första provflygningarna i Halmstad. Tyvärr krånglade motorn, varför provflygaren, löjtnant Bengt Olow, endast kunde ge planet det preliminära betyget att det »verkar normalt» — i och för sig ett gott betyg! — FLYG:s utsände var närvarande vid provflygningarna och skildrar här evenemanget i ord och bild.

Reportage:

PRO MILLE

Med en seans menas i regel frammanandet under ritualenliga former av övernaturliga väsen. Om denna definition är tillfyllest var det en seans den 10 och 11 oktober, då ing. Björn Andreassons putterplan BA-4 med beteckningen SE-ANS — det hittills bäst konstruerade och byggda svenska »amatörflygplanet» — provflögs på F 14:s fält utanför Halmstad. Detta är en något ansträngd liknelse — men vad gör man inte för att rättfärdiga en rubrik som låter bra! Putterplanet svävade ju över naturen och det fram- eller rättare »uppmånades» av det visserligen icke särdeles spiritistiska men väl spirituella mediet löjtnant Bengt Olow.

Det började med en procession genom Halmstad med BA-4 på släp efter en liten

elbil eller d:ö cykel från AB Flygindustri till F 14:s stora fält på andra sidan star. Det gamla fältet ansågs nämligen för litet för sådana viktiga flygningar.

Det låg spänning i luften när den lilla »puttriga» Scott-motorn startades och varmkördes. Konstruktören Andreassons händer var alldeles våta — om detta var ett utslag av nervositet eller berodde på regnet är ännu icke utrett...

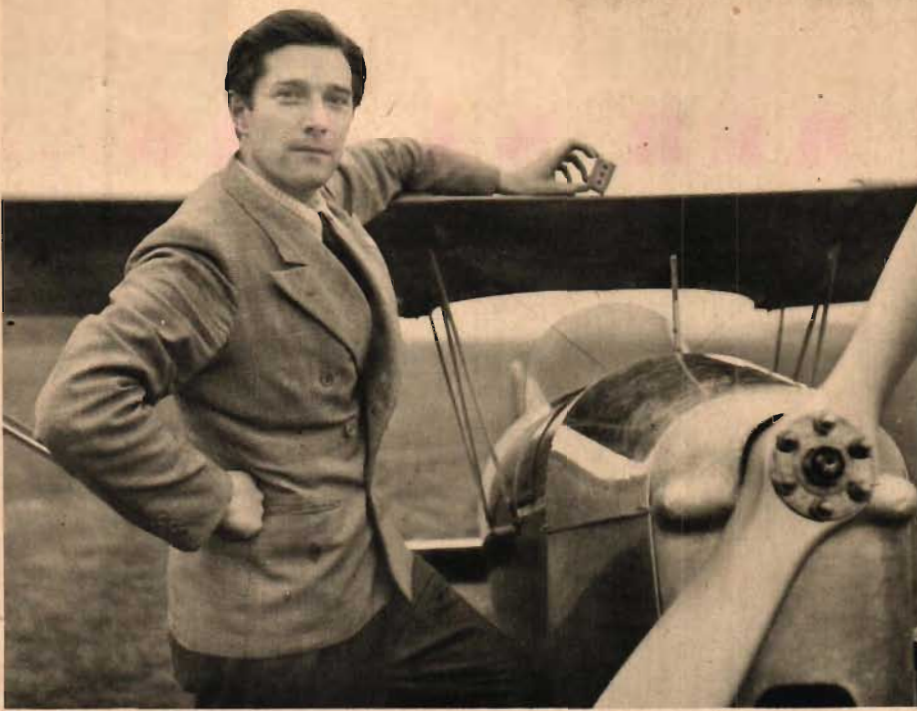
Äntligen spände Bengt Olow fast sig och rullade ut för att göra sig bekant med åket på marken. Man hade en vision av konst-åkning på skridsko... Så småningom samlade Olow sig i bortre ändan av fältet och drog på fullgas. Se — planet lyfte! Stigningen var bra! Näja, det blev bara en »A-flygning», d. v. s. landning rakt

fram — ja, den berömde segelflygaren tog faktiskt sitt A-diplom innan han gav sig upp högre.

Spänningen är olidlig. Nu... nej, nu! Bengt Olow drar på, stiger utmärkt rakt fram... SE-ANS vinglar i den kyttiga vinden... vad nu, den börjar sjunka... svänger höger... sjunker hastigt... landar i medvind på själva startplatsen... studsar inte ett dugg utan klistras fast vid marken — fina start- och landningsegenskaper!

F 14-fältet ligger bakom Galgbacken, en stor ås, och vinden kommer just därifrån. Det blir kraftigt nedsväp och SE-ANS har tydligen för svag motor.

»Nödlandningen» gav inte upphov till klander av planet — skället skall motorn



JÄMFÖR MED TÄNDSTICKSASKEN! säger SE-ANS-konstruktören Ing. Björn Andreasson.



KLART TILL START! beslutar provflygaren löjtnant Bengt Olow (t. h.) och konstruktören.

ha — utan en allmän förtjusning över att landstället fungerade så perfekt. Det har visserligen överdimensionerade gummihjul men är dock icke fjädrat...

»Mediet» gav sig emellertid inte utan gjorde upprepade »A-flygningar» för att göra sig riktigt bekant med den lilla trevliga kärran. Det hade nog blivit flera försök till »B-flygningar» om inte vinden allt mer övergått till halv storm.

Nästa dag visade det sig att motorvarvets nedgång inte varit någon tillfällighet. Planet steg bra till ungefär halv trafikvarvshöjd men sedan dásade motorn till igen och Olow måste raska sig ned. En kanna hade blivit genombränd på grund av fel i trycksmörjningen.

Löjtnant Olow kunde alltså inte fullfölja hela provflygningsprogrammet utan får vänta tills en ny kanna hunnit anskaffas eller den gamla svetsats. Som samvetsgrann provflygare vill och kan han inte ännu avge ett bestämt omdöme om BA-4.

— Allt jag kan säga än så länge är att kärran verkar normal, yttrar sig Olow försiktigt.

»Normal» — ja, det är ett gott betyg! Men något som inte är normalt är motorstyrkan — är den inte i svagaste laget? frågar vi Ing. Andreasson.

— Tja, om jag får tag i en 50 hk motor som bara väger 50 kg så sätter jag in den bums, lovar Björn. Den här Scotten på 28 hk väger 39 kg. Den har kostat mig c:a 1 200 kr.

— Skall BA-4 tillverkas och säljas som folkflygplan? Vad kan den kosta?

— Ja, om det blir beställningar så kan priset hållas omkring 7 500—8 000 kr, svarar konstruktören. Lägre kan man nog inte gå — hjulen kostar 200 kr st. Så mycket kan jag säga att en mindre serie planeras. Men som Orsa kompani och så vidare...

— Men varför bygga just ett biplan, när monoplan är modernare?

— För att planet så litet som möjligt och därigenom slippa släpa med en massa ved, svarar Ing. Andreasson. Biplanet ger större vändbarhet i luften och är dessutom faktiskt enklare i uppbyggnaden.

(Forts på sid. 3.)



SE-ANS VÄGER LÄTT, konstaterar konstruktörens ene medhjälpare, Sandkvist, och trycker ner nosens med ena handen. — Tydligt ej uöjd med prestationen lyfter Sandkvist och hans kamrat Johansson hela kärran på tu man hand (t. h.).



UPPSTÄNDELSE I HALMSTAD när BA-4 dras genom gatorna på släp efter en eleykel.

ALDRIG MER SÅ UNG...

»Aldrig mer så ung» heter en ytterst dramatisk roman, som skildrar de allierade flygskyttarnas inferno över Tyskland, deras ängest och fasa, när flygplanet slungas omkring som ett flarn av de tunga luftvärnskravaderna, deras tomma nöjen under frikvällarna och deras likgiltighet för livet samtidigt som de är skrämde till vanvett inför utsikten att mista det. FLYG presenterar här nedan ett avsnitt ur boken. Det handlar om flygföraren Craven, vars förstörda nerver tretton gånger i rad kommit honom att vända tillbaka redan över Kanalen. Nu gör han sin fjortonde tripp. Hjälten i boken heter Mack Norton men kallas hela tiden endast »du». Boken är författad av en ung amerikansk flygskytt Dan Brennan och utkommer på Natur och Kulturs förlag. Pris 8:50.

När Pop började meddelade Craven en ny flygkurs, hörde han alltsammans — hur du ropade att ett flygplan hade passerat från höger till vänster akterut. Kunde ingen annan i besättningen se det? Vart i hela världen hade de tagit vägen? Om någon kunde se det så skulle han tala om det. Och så mekanikerns röst, som avbröt både Pop och dig. Jo, han kunde se någonting där nere.

— Där nere! röt du, var då? Era dumma idioter, kan ni inte lära er benämna sidorna på flygplanet! Var? Vad menar du med där nere? Babord eller styrbord? Vänster eller höger? Uppe eller nere?

Och så fick du syn på flygplanet, det enkla sidorodret, nosen och motorerna, när det passerade över er, och två cirklar av flammor från avgasrören som kom motorernas konturer att framträda, och den smala flygkroppen, som försvann åt vänster. En Junkers 88, tänkte du, med tre flygare som tittar efter oss och som är lika förskräckta som vi. — Den sticker iväg åt vänster, ropade du.

Han kanske har någon annan kärra i kikaren, tänkte du. Han kanske inte ens ser oss. Han kanske inte vill ge sig in i någon strid. Är bara uppe på patrullering tills det är tid att gå ned.

Craven svängde flygplanet till vänster och kände sig tryckas mot stolen av centrifugalkraften, när planet gick ned i en lång, dykande sväng. Men där var Junkersplanet igen. Den långa, mörka kroppen svängde förbi med glödande avgasrör alldeles över hans huvud. Craven lade flygplanet i planflykt, böjde sig fram och justerade kompressorinställningen.

Junkersplanet var fortfarande ovanför. Det kunde inte gå till anfall från det läget. Ingen gjorde någonsin det. Men — det kanske skulle försöka någonting nytt.

Plötsligt sköt Craven spaken framåt och åt höger, det tänkte anfalla. Craven höll flygplanet i dykning och du såg Ju 88:an där uppe höja ena vingen och dra upp nosen för att göra en brant sväng. Han tänker dyka rätt ned mot översidan av oss och ge en eldskur när han dyker förbi, tänkte du, alltför snabbt för att vi skall kunna få våra kulsprutor att bära mot honom. Du anropade Craven. Ja, han såg det.

Craven drog spaken bakåt mot magen. Han såg ett par trädar av röd eld passera alldeles framför vänstervingen och höll spaken hårt tillbaka mot magen. Tusan så nära! Nu gäller det att komma härifrån. Den där gossen är god.

Du kände flygplanet överstegras — rod-

ren var utan styreffekt i Cravens händer. Sedan tryckte han ned nosen och drog på gas. — Här kommer han igen! ropade du. Vänster en kvart omkring åttahundra meter. Var beredd att dyka åt vänster.

Sedan såg du vingens spännvidd växa i ringsiktet, höll hårt i kulsprutehandtagen med tummen på avfyringsknappen och såg Ju 88:an skjuta eldskurar med blinkande kulsprutor. Den kom allt närmare och sköt alltjämt.

— Sväng! skrek du. Sväng brant! Du lutade dig framåt, höll högra ögat alldeles intill siktet och tryckte på avfyringsknappen. Du missade men vred lätt på kulsprutehandtagen och svängde kulsprutorna, tills du såg spårslusen passera alldeles framför Ju 88:an. Den var nära nu, och den sköt fortfarande. Den såg ut som en stor, oformlig, svart klump, och kulsprutorna blixtrade, men den sköt över. Du höll avfyringsknappen nere och såg hur den långa, mörka, slanka buken passerade genom ringsiktet och sög åt sig de röda spårslustrecken.

Och sedan var den borta, och ni dök mot den mörka delen av himlen.

De skuter. Tungt luftvärn. Bara en kanon, tänkte du. Craven förde flygplanet i en stadig, lugn sicksacklinje. Strålkastaren var nu långt bakom planet, rapporterade du. Ni hade passerat kusten. Ni var nu över fientligt territorium. Under er var världen ett bottenlöst mörker. Flygplanet brummade vidare, som en ensam fiskmåls långt borta.

Efter en halvtimme meddelade Craven Pop att det var luftvärn och strålkastare framför till vänster. Pop fastställde att ni var på färdlinjen. Strålkastarna och luftvärnet befann sig där de skulle vara.

Craven satt antagligen och drömde och tänkte på sin nästa permission, när färdmekanikern anropade för att tala om att temperaturen på högra yttermotorn var uppe i hundratjugofem.

— Det är bäst att flöjla den, sade Pop.

Craven tittade på oljetermometern. Han undrade om han vågade hålla den i gång vid den temperaturen. Men han måste ha den i gång, om han skulle kunna hålla höjden.

— Vänder du tillbaka? frågade du, och din röst lät uppskrämd.

— I helsike heller, sade Craven.

— Var inte så fördömt idiotisk? skrek Pop.

— Motorn kommer att gå alldeles åt pipan vilket ögonblick som helst, om du inte flöjtar den, sade mekanikern.

Du anade vad Craven tänkte på.

Jaså, nu vill allihop vända om hem, tänkte Craven. Men vi ska så tusan heller. Nu hade han kommit så här långt — han hade kommit över den fientliga kusten för första gången efter tretton returer, och nu kände han sig upplivad. Han kände sig på något sätt upprymd, befriad från oron. Nej, de skulle inte få honom i natt! De hade skrämt honom, men nu var det slut med allt det där. Vid Gud, de skulle aldrig få honom nu!

— Nå, flöjla den, sade han till mekani-

Han satt där och försökte hålla ratten stadigt. En varm, smul ström av blod ringlade sig nedför hans haka från en mungipan. A, Gud, hjälp mig ur det här.



kern. Vi kan klara oss med tre. Utanför dog sakta glöden från motorns avgasrör bort.

— Tre? skrek Pop. Är du tokig?

Craven sade ingenting. Han stirrade rakt fram.

Jaså, de trodde att han hade tappat nerverna. De hade allt haft fel, när de tyckte att de var modiga, därför att de hade fortsatt att flyga när han inte hade gjort det. Han skulle visa dem nu. De var dårrar allesammans. Men han skulle visa dem.

När han hörde den andra högermotorn börja spotta, skrek han: — Mekaniker! och tänkte: Vad tusan är det nu han heter, den där karlen... Och medan han kämpade med rodrén för att hålla högervingen uppe, var han nästan normal igen. Han var inte längre överväldigad av stolthet för att han hade besegrat sin gamla rädsla en stund — han insåg klart och snabbt att han inte kunde fortsätta. Men det finns andra mål, sade han sig själv, och när motorn slutade spotta kände han en lugn tillförsikt. Han var åter säker på att han åtminstone för en stund skulle kunna hålla höjden med tre motorer. Ja, det fanns andra mål.

Han skulle bomba någonting. Kanske inte Berlin — men Duisburg, tänkte han plötsligt.

Duisburg, tänkte han och beräknade en ungefärlig kurs. Han skulle flyga in, och strålkastarna skulle tändas, och så skulle han veta var han var. Duisburg! Han lade flygplanet i en brant högersväng, såg kompassnålen svänga till tvåa nolla trea, drog ur sladden till lokaltelefonen och lutade sig tillbaka.

Duisburg — han höll rak kurs och klättrade stadigt uppåt.

Craven dök ned åt höger. Sedan gick han upp i planflykt och frågade dig, var strålkastarna var nu. De är fortfarande akteröver, sade du. Under er låg en rak linje av svarta rökmoln från det tunga luftvärnet. Craven gjorde hranta svängar från den ena sidan till den andra. På markytan lyssnade kanonservisen och försökte fastställa er kurs men sköt inte. De väntade att ni skulle flyga rakt och i planflykt, om det så bara var för ett ögonblick.

Craven var trött och arg. De djävlar! De trodde att de kunde få honom. Han skulle slänga bomblasten på dem. Duisburg fick vara. Han sköt ratten framåt och åt höger, dök nedåt, tittade ut i mörkret efter den strålkastare som hade varit efter honom och sade åt bombfällaren att öppna bombluckorna.

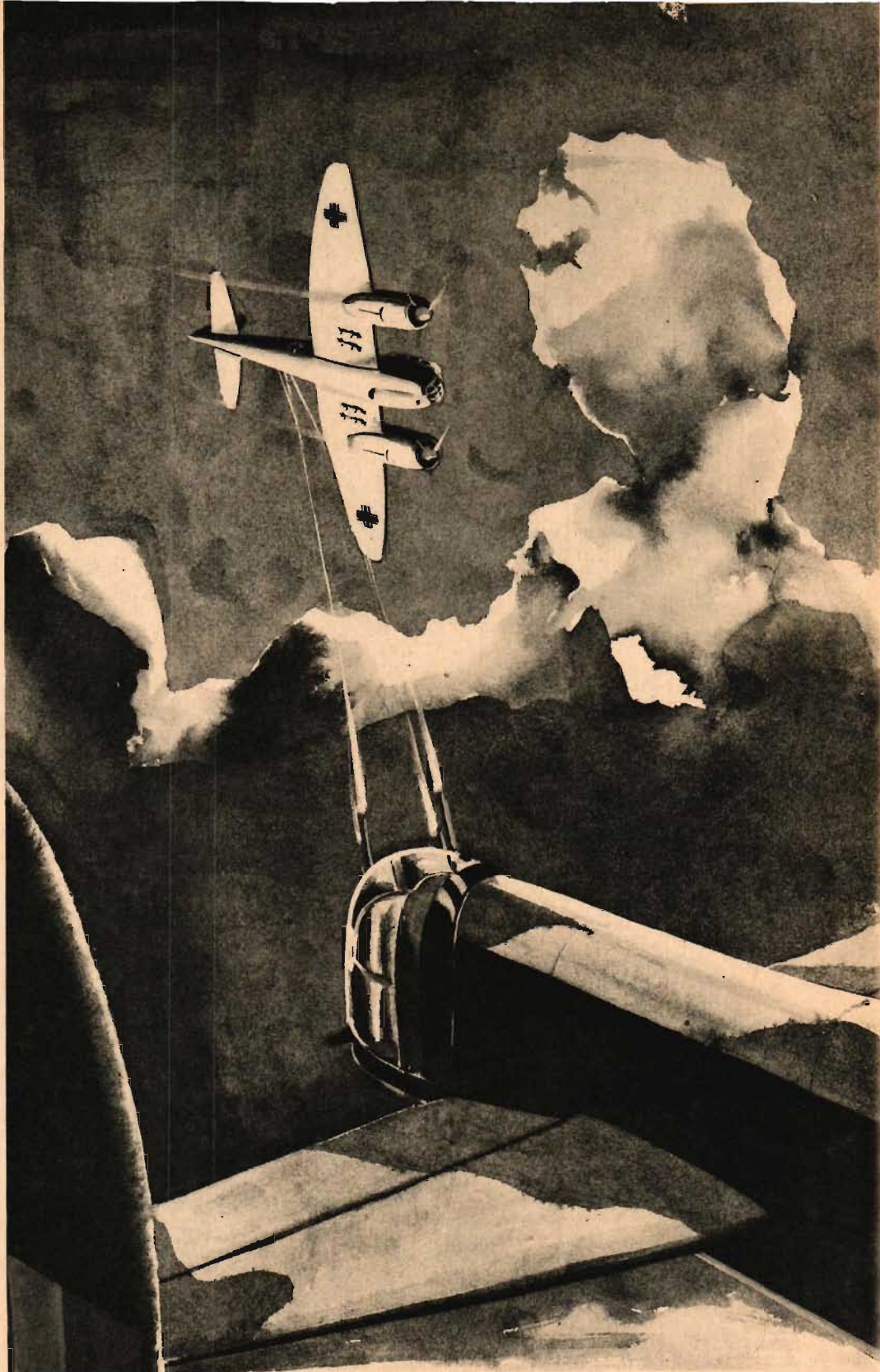
— Vi ska rusa genom ljusen och fälla lasten.

När han tog upp flygplanet i planflykt såg han strålkastarljuset framför planet som en flerarmad bläckfisk, som sträckte sig efter honom. Kanonerna gav eld, och flygplanet vräkte uppåt.

Craven sköt ratten framåt och drog den sedan sakta tillbaka. Rodren kändes slappa. Är vi träffade? tänkte han. Nej, det var inte möjligt. När man träffades, hörde man den dova, skakade dunsen av explosionen.

När Craven prövade sidrodret kände han någon röra vid sin axel, och när han vände på huvudet såg han att Pop stod bakom honom.

— Låt oss för helsike komma härifrån, din fördömda däre! Pops röst kom över lokaltelefonen, och han tittade skarpt över kanten på sin syrgasmask på Cravens ansikte.



Du höll avfyringsknappen nere och såg hur den långa, slanka buken passerade genom ringsiktet och såg åt sig de röda späriljusstrecken.

Craven såg på honom och skrattade. De skulle inte komma åt honom nu. Ingen kunde komma åt honom. Han var fri.

Och där, framför och under planet, var strålkastarna. Nu sökte de efter honom igen. Att ge sig iväg härifrån nu? Nej, nu börjar det bli roligt! De där lössen med sina strålkastare och kanoner! Det här skulle lära dem! De närgångna djävlar!

Han höll nosen riktad rakt mot strålkastarna, och kanonerna slutade åter att skjuta.

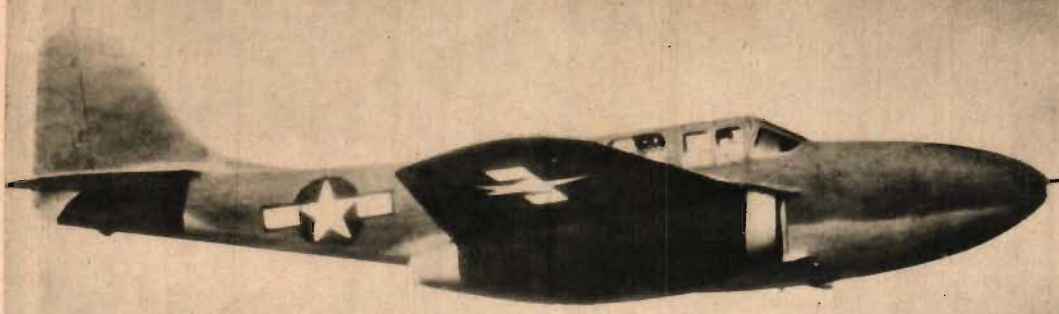
Under dykningen lät Craven flygplanet

svänga från sida till sida i en mjuk sicksacklinje.

Han drog åt sig ratten, flög rakt fram i planflykt och sade åt bombfällaren att ta sikte på en strålkastare. Nu hörde han den första, skakande explosionen bakom flygplanet — boompf — och så vreds ratten ur hans hand. Han hade hållit rak kurs i planflykt alltför länge.

De sex nästa luftvärnskrevederna låg på samma höjd som flygplanet och på ena sidan om detta, och rökmolnen, som såg ut

(Forts. på sid. 23.)



BELL P-59A »AIRACOMET», Amerikas första reaktionsdrivna jaktplan, visar FLYG här för första gången under flygning och på marken. De två reaktionsmotorerna, som är av typ Whittle och tillverkade av General Electric Co, sitter som synes under vingroten på vardera sidan om flygkroppen. Nosbeväpningen består av 4 st 12,7 mm ksp.



Den sista »Hurricane»

Hawker Aircraft, Ltd, levererade sista veckan i augusti det allra sista exemplaret av »Hurricane», som flög för första gången i november 1935 och uträttat massor av stordåd under sina nio verksamhetsår — inte minst i slaget om Storbritannien 1940 — men som nu måste ge vika för snabbare och motorstarkare jaktplan. »Hurricane» är dock alltjämt i tjänst som samverkansplan och låganfallsplan i Frankrike, Italien och Burma. Som jaktbombplan bär den 2 st 230 kgs bomber och som raketbeväpnat plan har den samma eldkraft som »Typhoon», vars effekt har jämförts med bredsidan från en kryssare. »Hurricane» har uppträtt på 24 olika fronter. Sina största segrar efter »slaget om Storbritannien» vann »Hurricane», när brittiska jaktflygare i denna jaktplantyp slog tillbaka de förenade tyska och italienska attackerna mot Malta. Väl över 10 000 exemplar av »Hurricane» har tillverkats.

Northrop P-61 »Black Widow»

»Black Widow», det nya amerikanska nattjaktplanet, som också insatts över Frankrike för dagpatrullering, har 2—3 mans besättning och en flygvikt på över 11 500 kg. Beväpningen består av ett ännu ej offentliggjort antal 20 mm akan och 12,7 mm ksp.



Förbättrad »Thunderbolt»

Republic P—47 »Thunderbolt» har fått en ny propeller med »paddelformade» blad. Detta har gjort, att dess stighöghet ökat med inte mindre än 150 m/min. Den dåliga stighögheten var tidigare »Thunderbolts» akilleshäla.

Budd RB-1 »Conestoga»

Tillverkningen av Budd RB—1 »Conestoga» uppges ligga långt efter schemat och i slutet av juli hade endast 4 exemplar levererats. Originalordern till Edward G. Budd Manufacturing Co. upptog 800 sådana stälflygplan, varav 600 till arméns och 200 till marinens flygvapen. Armén har annullerat hela sin order och marinen har minskat sin till 25 plan. Det har visat sig att tillverkaren hade för liten erfarenhet i byggandet av flygplan i rostfritt stål. Bl a har tillverkningskostnaderna blivit betydligt högre än beräknat. Sannolikt kommer Douglas nu att få ordena istället för Budd.

10 000 Bellflygplan

Bell Aircraft Corp. hade i juli detta år byggt 10 000 jaktplan sedan katastrofen vid Pearl Harbor. I detta antal ingår först och främst P—39 »Airacobra» men också ett litet antal P—63 »Kingcobra» och ett okänt antal reaktionsdrivna P—59A »Airacomet».



TYSK REAKTIONSJAKT. Här ovan ses en teckning av AEROPLANE av det ensitliga tyska reaktionsjaktplanet Messerschmitt Me 262, utrustat med 2 st Junkers Juno 004 gasturbinaggregat. Beväpningen består enligt en tysk radiorapport av 4 st 30 mm akan. Me 262 har också utrustats med bombställ och använts som låganfallsplan mot de allierade trupperna i Belgien och Holland.

Handley Page »Hermes»

Society of British Aircraft Constructors Ltd meddelar till FLYG de första detaljerna om Handley Page nya trafikflygplan med namnet »Hermes» och som markerar ett steg i den gradvisa utvecklingen från militär till civil flygplanproduktion i England. Två olika versioner kommer att byggas, en passagerarversion med inredning för dag- eller natttrafik och flygsträcka upp till 3 200 km även vid stark motvind, den andra med samma yttre utformning en lastversion med 7 344 kg last och en max flygvikt på 32 130 kg.

Passagerarversionen är försedd med högtryckskabin för flygning på hög höjd, vilket inte är fallet med lastversionen. »Hermes» är lågvingat, helmetallplan i skal-konstruktion med cirkulär kroppssektion koniskt avsmalnande mot stjärten. Motorerna är 4 st Bristol »Hercules» med en sammanlagd maxeffekt på 6 600 hk. Propellrarna är de Havilland »Hydromatic». »Hermes» har en marschhastighet på 547 km/t, en max marschhast på 465 km/t och en ekonomisk marschfart över långa sträckor på 386 km/t.

Skisser har ritats för fyra olika passagerarversioner, av vilka en upptar 34 stolar för dagtrafik, en har 32 stolar för dagtrafik, vilka genom ett genialiskt system kan förvandlas till 16 sovbäddar för natttrafik, den tredje som är avsedd för natttrafik har 50 stolar och den fjärde är en lyxversion med en klubbssalong för 20 passagerare.

Högtryckskabinen tillåter flygning utan några som helst besvärligheter för passagerarna på 7 600 m och värmesystemet håller en konstant inre temperatur av 21 grader C, även om det skulle vara under 50 grader kallt utanför. »Hermes» säges komma att flyga inom en snar framtid.

Nya propellrar

Den amerikanska firmen U. S. Aeroproducts Co. har fått fram nya 4-bladiga propellrar, med vilka North American P—51 »Mustang» och Bell P—63 »Kingcobra» utrustats. De nya propellrarna har ihålliga metallblad och försedda med ett förenklat hydrauliskt omställningssystem. Samma firma håller för närvarande på att tillverka en ännu modernare 6-bladig, motroterande propeller.

EN NY NOS har senaste versionen av Dornier Do 217 fått. Den nya nosen är helt glastökt och synes här nedan. T v en jämförelsebild med fr. v. Do 17 och de båda Do 217-typerna.



FLYGNytt

från ALLA

FRONTER



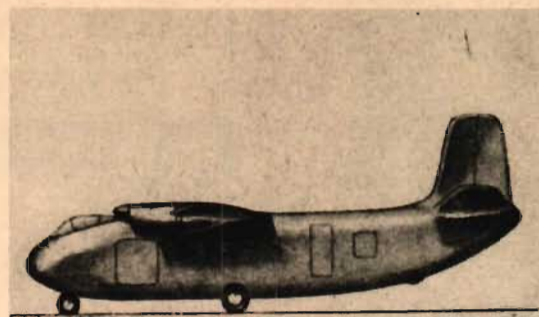
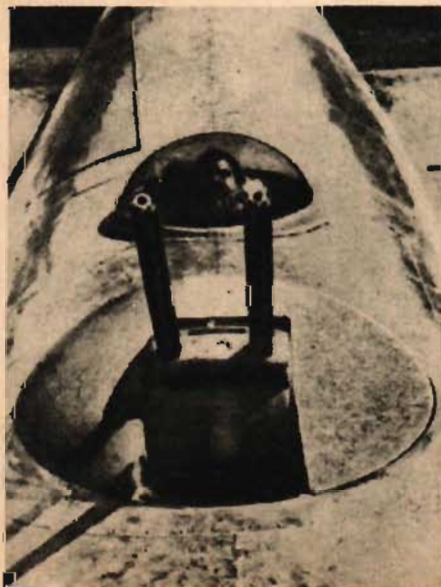
DUBBELVIKT kan man kalla den nya »Seafire», som beskrevs i FLYG nr: 21/44. Bilden visar en »Seafire III», en utveckling av II:an. Motorn är en Rolls-Royce »Merlin 55» och propellern en fyrbladig »constant-speed» Rotol.

Bristol- och Avro-nytt

Från England meddelas till FLYG, att Bristol nu håller på att tillverka sitt nya trafikflygplan, modell 167, som ännu är odöpt. A. V. Roe bygger dels »York» dels »Tudor», som har en flygvikt på 32 ton, men också ett ännu större plan, som ännu ej fått något namn men som har en flygvikt på 60 ton och skall ta 125 passagerare med en marschhastighet på 402 km/t. Spännvidden är 45,72 m och längden 33,53 m. Short planerar att bygga en ny stor flygbåt, som skall få namnet »Shetland» och utrustas med 4 st Bristol »Centaurus» motorer.

Grumman »Tomcat»

Den tidigare i FLYG omtalade Grumman F7F-1 »Tomcat», 2-motorigt hangarfartygsbaserat jaktplan, är nu i serietillverkning.



AMERIKANSKA FLYGBUSSAR. Här ovan ses en teckning av den projekterade Douglas »Skybus», som också ses i treplansklass t. h. och är avsedd att insättas på biflyglinjer. Den är inte olk den gamla DC-5, har 24 passagerarplatser, en flygvikt på 7.940 kg, en flygsträcka utan motvind på 966 km, en marschhastighet på 306 km/t på 1500 m och 60 % effekt samt är utrustad med 2 st 700 hk motorer. Med en motor stoppad kan den hålla sig på 3500 m. »Skybus» har indragbart trehjulstätt och kostar ca 320 000 kr. — T. h. ovan: Martins nya flygbussprojekt »Model 202», som beskrevs i FLYG nr: 20/44. Flygsträcka med 30 passagerare 800 km.

Tyngsta postlasten

Den tyngsta postlasten, som hittills flygbefordrats på en gång, har flugits med en Martin PB2M »Mars» från Stilla havsområdet till Amerika. Den totala postlasten uppgick till inte mindre än 11,5 ton, vilket motsvarar omkring 800 000 försändelser.

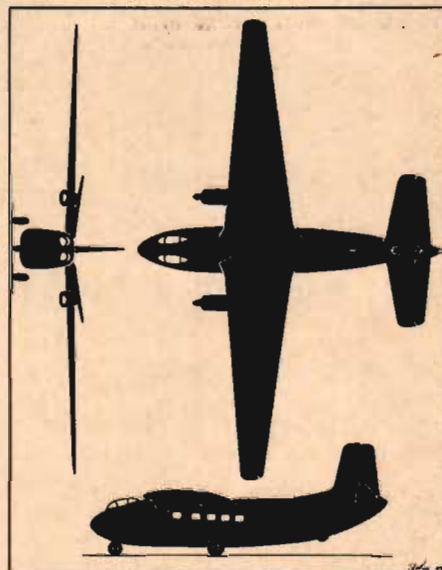
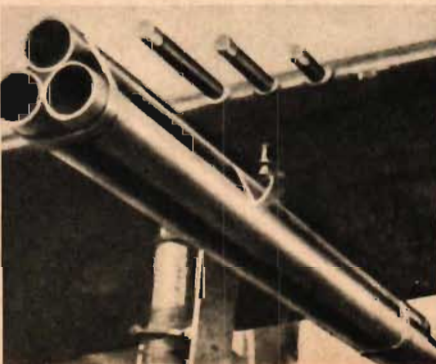
Consolidated »Coronado»

Hittills ha fem endast i vissa smådelar olika versioner av Consolidated PB2Y »Coronado» sett dagens ljus, betecknade PB2Y-1 till PB2Y-5. Flera av dessa ursprungligen för spaningsbombupdrag avsedda flygbåtar ha numera byggts om till transportflygbåtar och överförts till Naval Air Transport Service. Följande uppgifter ha frigivits: 4 st 1200 hk »Twin Wasp» motorer, spännvidd 35,05 m, längd 22,16 m, höjd 7,72 m, vingyta 165,36 m², max-hastighet ca 354 km/t, flygsträcka omkr 6450 km.

Starkt ljus

De nya ljusbomber, som engelsmännen sedan i mars förra året använt för att belysa de nattliga bombmålen men som först nu fått närmare omtal, ha en ljusstyrka på inte mindre än 170 000 000 normalljus, d v s ger lika mycket ljus som 1416 000 60-watts-lampor. Ljusbomberna är 1 m långa och 11,5 cm i diameter. De lösgöras automatiskt från flygplanet efter det att bombfällaren fällt de stora bomberna.

NY BEVÄPNING. T. v. bakre ryggtornet med 2 st fjärrstyrda 12,7 mm ksp på B-29 »Superfortress», som har 2 st 20 mm akan i stjärttornet. — I mitten raketprojektillbeväpning på P-47 »Thunderbolt». — T. h. senaste versionen av B-25 »Mitchell» med sammanlagt 18 st 12,7 mm ksp, av vilka 8 st sitter i nosen och 11 st skjuter framåt.



Lockheed »Constellation»

Lockheed Aircraft Corp. erbjuder sina kunder fyra olika versioner av »Constellation». Dessa versioner innefattar en »flygande personvagn» med plats för 64 passagerare, 6 mans besättning samt från 2525 till 6151 kg post o. frakt. En »sovvagns» version» rymmer 34 bäddar eller 48 stolar. Följande relativt fullständiga data har offentliggjorts: Maxhast. med full last 547 km/t, ekonomisk marschfart med full last över 483 km/t vid 60 procent motoreffekt, landningshast. 129 km/t, tjänstetopphöjd med full last över 7600 m (med 3 motorer igång omkring 2000 m), bränsleförbrukning (vid 443 km/t) 2,9 l/km, startsträcka vid havsytan med full last 488 m, startsträcka för att med full last klara ett 15 m högt hinder 854 m. De olika versionerna har en tomvikt, som varierar från 24765 till 25498 kg. Max flygvikt i starten är 39589 kg. Vid landning är maxvikten reducerad till 34425 kg.

Det verkar som om startsträckorna beräknats mot en viss inte angiven motvind



FURIB FRÄMST

Fredagen den 29 september kl 0743 kastade sig vpl Aronson från F 2 som förste man in i Tivedenskogarnas mystik på flygets första fältmästerskap. Det var upptakten till den fantastiska strid som sedan utkämpades på en djärvt lagd bana i dessa tassemarker. Preludierna dagen före hade på mångfaldigt sätt bebådats hur in i minsta detalj tävlingen förberetts.

Den som härnäst får detta förtroendeuppdrag och till äventyrs behöver någon »mall för fälttävlan» rekommenderas »patent F 6»; han bör i alla händelser kalkylera med 14 dagars förberedelser för ett halvt 100-tal man, c:a 200 tävlingsfunktionärer förutom transport-, handräknings- och underhållspersonal.

Den stronga flygarandan

Mången civil och militär tävling haver vi bevisat både som deltagare, funktionär eller åskådare, dock ingen tillförne med sådan fulltonig anda, som präglade dessa tvenne minnesrika dagar hos »lätta bombarna» i Karlsborg. Där låg flottiljcheferna i

Nedan t. v. läskar sig korp Stikå F 4 — beaktat 1 500 m-löpare — med mjölk vid målet. Sedan gick han direkt och prickade in tre fullträffar med handgranat. T. h. ses general Nordenskiöld, som särskilt var intresserad av mannarnas kondition i mål och i övrigt var storbelåten. Nederst två rekordmän på sllt sätt, vol. 183 Bengtsson och 176 Blom, som två ggr bur mjölkflaskan ½ mil i terrängen till målet.



Tävlan i fred med prestationskrav som i krig var mottot i F 4 flygfälttävling för någon tid sedan. Bilden t. v. är tagen under skjutningen med rörlig kulspruta och nedan startar ett lag i orienteringen. Underst slmstarten. Det gick livligt till i spurterna rapporterar FLYG:s utsände.

EN SKULLE HA DRUNKNAT

Realistisk flygfälttävling med fljchefen som segrare

»Varför inte göra en flygtävlan sådan att den skulle passa in på händelseutvecklingen under ett krig?» Det är en tanke som dök upp redan förra året och har praktiserats med mer eller mindre framgång sedan dess. Tävlingsledarna ha haft en liten privat dust i att överbjuda varandra i krigsjournalistik, men frågan är om inte överstelöjtnant Björn Bjuggren, flottiljchefen på F 4, hittills lyckats åstadkomma den mest realistiska bakgrunden för en

flygtävlan. Eller vad sägs om det här:

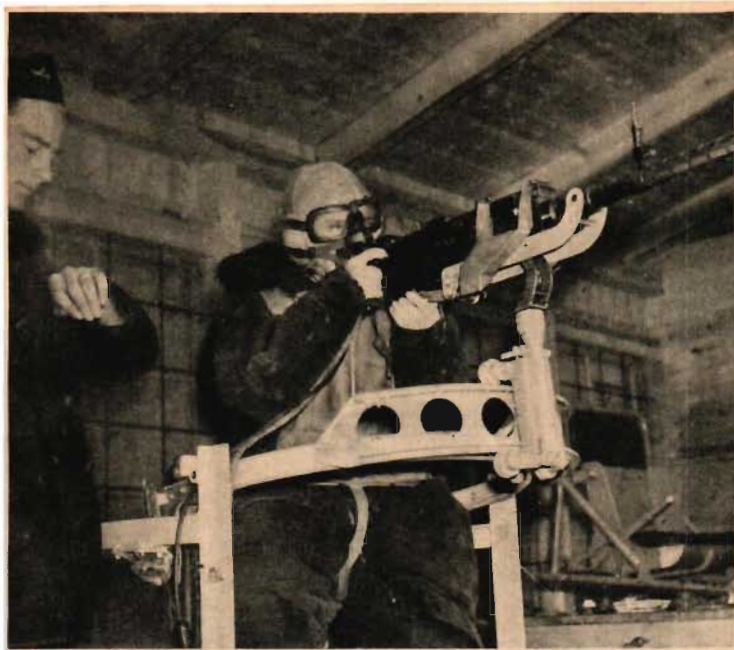
Frösöbombarna sätter in ett fruktansvärt bombanfall mot fienden och bstryker den efteråt med kulspruteeld. Navigeringen skötes av signalisten per radio. Allt ser ut att gå efter beräkning, men under återflygningen blir flygplanen anfällna av fientlig jakt. Signalisterna besvarar elden med sina rörliga kulsprutor. Jakten är emellertid ettrig och flygplanen tvingas på grund av bensinläckor att landa bakom fiendens linjer och till på köpet på vatten eftersom inga lämpliga landningsfält kan uppnås. På den ena stranden dyker fientliga patruller upp, vilket gör att besättningarna simmande måste ta sig över den 200 m breda sjön. På andra stranden dyker en mindre avdelning av fienden upp men denna nedkämpas med pistoler och med från fallna motståndare tagna gevär upptas strid med fientliga patruller utom pistolernas räckvidd. Så småningom orienterar sig besättningarna åter till egna linjer...

Mot bakgrunden av denna drastiska story hade de sista dagarna i september F 4:s besättningar en spännande uppgörelse sinsemellan. Förarna tävlade i bombfällning, kulspruteskjutning, gevärsskjutning och orienteringslöpning 8 km varunder pistolskjutning förekom mot mål på fyra stationer. För flygsignalisterna hade bombfällning och skjutning med fast kulspruta utbytts mot radiotelegrafering och skjutning med rörlig kulspruta.

Denna flygfälttävlan blev framför allt ett ordentligt konditionsprov. Fighting spirit saknades inte heller och den nådde sin kulmen i simprovets spurter, där officerare, underofficerare och underbefäl i en härlig blandning utan gradbeteckning kämpade hårt med alla möjliga och omöjliga slags simsätt. Ett par behövde flytväst och kajkade sig fram. Det var endast en som var alldeles omöjlig och som säkert ömkligt skulle ha drunknat under verkliga förhållanden.

Även orienteringslöpningen gav riktiga tillfällen till att visa framåtanda

(Forts. på sid. 29.)



I F V FÖRSTA FÄLTTÄVLAN

underschlafen med yngste volontären i britsen ovanför. Förläggningen var ordnad logementsvis enligt startordning. På »luckan» återsågs kamrater från respektive flottiljer och olika kurser; »minns du», kommer du ihåg... och muntra historier från när och fjärran voro legio; stämningen var ej att ta miste på. Både den andliga och lekamliga undfågnaden hörde till ingredienserna i kraftanspänningen före tävlingen.

När den sista tävlingskontingenten anlät och flj-chefen, övljt Hård ritualenligt hälsat de tävlande, genomgick tävlingsledaren, ljt Atlestam, tävlingens särskilda bestämmelser. Han poängterade, att banan var tung, terrängen svår, kontrollerna lättare och kartorna ofullständiga, varför kompassgång, tidtagning och stegning d v s finorientering rekommenderades. Detta kom ansiktena i strålkastarskenet framför matsalsbyggnaden att strama till betydligt. Flottilj-lagen samlades var för sig till ett sista »krigsråd». Hastig kojning! — »Den som missade bussen för resp startande kontingent, fick medfölja nästa transport till starten men fick tävlingstiden räknad från ordinarie starttid! Ingen behövde befara den malören; purning, utspisning, avresa, allt gick tidtabellsenligt.

Vädret var strålände, litet smäkallt och bläsigt, precis lagom för en fälttävlan. Klassindelningen var den enda rätta, nämligen *seniorer och oldboys* — hittills veterligen första gången praktiserad i en militärtävlan — ehuru dagens oldboys med framgång kunde ha tävlat i den »lägre» klassen. Den »gamla beprövade F 5-årgången» överstelöjtnanterna Berg och Thonberg, majorema Seth, Peyron, Näslund och Hugosson (för dagen i tävlingsledningen) hävdade sig storfint och utklassade flertalet ungdomar i såväl konditions- som koncentrationsgrenarna.

Konstnärliga mästerverk fanns litet varstans i terrängen.



SEGRAREN, furir Spångberg från F 3, är Motala-pojke och äldst i en syskonskara på 9 barn. Han blev volontär i flygvapnet 1939 och är som orienteringslöpare helt en produkt av detsamma. Redan 1940 började han skymta i fälttävlingsprotokollen och hans hittills största seger är Garnisonsmästerskapets i Linköping nattorientering. Spångberg tyckte efter fälttävlingen att den varit krävande och att det inte minsta värdet var att han fått träffa kamrater från andra flottiljer. Det lyckönskningstelegram han fick från sin flottiljchef efter segern glädde honom särskilt.

Lagandan framförallt!

Fria orienteringen, som inledde, mätte 10 350 m. Tävlingsledarens tips angående »stråket anammades över lag. Åtskilliga prov på verklig »sisu» kunde undertecknad konstatera ute på »stråket».

En vicekorpral fann sig plötsligt stående vid ett brant stup med ett träsk nedanför; härifrån kunde man tydligt se ravinen som ledde till målet för orienteringen. I stället för ½ minuts omväg hasade han sig ner avsats för avsats med tillhjälp av buskage o dyl, gjorde slutligen en praktkurva ner på terra firma, kvarlämnade en byxbenet som corpus delicti hos »älvorna» vid denna myr — och stack vidare.

En furir (Lönquist, F 2) rusade strax efter 2:a kontrollen ner sig på ett gungflygigt träsk, sjönk och försvann under vattnet men drogs påpassligt upp av tvenne förbipasserande medtävlare. Med »kall-

blodigt» lugn drogs overallen etc av, vreds ur och drogs på igen, kartkortet befanns fortfarande användbart, likaså kompassen men inte klockan — ja, så bar det i alla fall av mot nästa kontroll och en hygglig slutplacering. Strålände laganda! Likasom löjtnant Mangårds — Flygkadettskolan — prestation: förlorade kartan, passerades så smånigom av en kapten från F 5, fick kurs och avstånd till nästa kontroll (260°, c:a 1 600 m), fortsatte, fann kontrollen, där han fick nytt kartkort och fullföljde. — Orienteringsmomentets bästa resultat voro, tiden för punktorientering inräknad: 1) Furir Spångberg F 3 (tid: 3,06,38), som alltså redan här lade en betryggande grund till den slutliga segern; 2) Vicekorpral Lindblom, F 7 (3,19,00), flerfaldig junior- och distriktssegrare; 3) Furir Axelsson, F 10 (3,19,30); 4) Sergeant Rask, F 4 (Forts. på sid. 18.)

BANBESKRIVNING: Start Finnallet.

I = 1. kontrollen Knappnålstjärn 500 m nordnordväst första E i Ekeberget (1 900 m). II = 2. kontrollen, Jordhöjd 650 m norr sj I Iglefallsjön (1 850 m). III = 3. kontrollen, rydspetsen av tjärnen 500 m sydväst I 1 Långsj. (3 550 m). IV = 4. kontrollen, mossspetsen 125 m västnordväst 2025 (2 300 m). Mål för fria orienteringen = ravinen 25 m norr sista e i Tutterskulle (750 m). Prickade banan med 4 x markerar punktorienteringsbanan med kontrollpunkter. Fyrkanten = slutmålet. Högsta punkten mellan slutmålet och närmaste X-et = kortläsningsstation. 1—10 = stationspunkterna: 1) Tullar på en höjd, 2) Flaggstäng, 3) (Punkten indragen.) 4) Björk på en äng, 5) Grått tak, hus med röd gavel, 6) Berg i dagen, 7) Röd stuga med vita knutar, 8) Högsta bergshöjden, 9) Tak med vit skorsten, 10) Hus med rött tak.



RAKETDRIFT SOM STARTEHJÄLP har ju ganska länge använts av tyskarna och nu publicerade bilder visar, att även amerikanerna tagit raketerna till hjälp, när det gäller att starta från små fält eller hangarfartyg med tungt lastade flygplan. Bilden t. v. visar en North American B-25 »Mitchell» med raketaggregat under vingarna. Även Grumman »Avenger» har apterats med raketer. Raketerna kan också användas för att tillfälligt öka hastigheten långt utöver den normala t. ex. när det gäller att komma ifrån anfallande jakt.

KRIGET I LUFTEN Av AVIATOR

Den 8 oktober publicerades protokollet från konferensen i Dumbarton Oaks vid Washington, som behandlat efterkrigstidens styrelsesätt. Ett nytt NF, de förenade nationerna, skulle tillkomma, dit varje fredsälskande nation skulle få tillträde. Ledningen skulle innehas av ett säkerhetsråd, till vars förfogande stodo internationella stridskrafter under en gemensam militär stab. Främst bland dessa stridskrafter skulle finnas en internationell luftflotta, beredd att omedelbart ingripa mot envar, som störde ordningen. Det nya förbundet skiljer sig alltså från det gamla genom att kunna sätta makt bakom ordet. Det var ju intet annat att vänta än att det blev flyg, som i första hand skulle bli verkställande organ för den nya överstaten. Av särskilt intresse för oss är att texten rekommenderar bildandet av regionala underavdelningar av stater och deras stridskrafter; det ligger m a o nära till hands att bilda en nordisk grupp med ett gemensamt försvar. För oss skulle förslaget genomförande betyda en förpliktelse att hålla ett starkt flygvapen såsom villkor för medlemskap. Emellertid är det lång väg, innan förslaget blivit färdigdiskuterat och antaget. Det svåraste blir att ena de segerande stormakterna om huru besluten i rådet skola fattas, och denna punkt kan komma att stjälpa det hela. Om så skulle bli fallet, få vi ännu mera skäl att rusta till tänderna.

Mitten av oktober medförde inga uppseendeväckande händelser i *Västeuropa*. Mindre detaljer än vanligt publicerades om luftkriget. De taktiska luftflottorna understödde offensiverna vid Schelde, Nijmegen, Aachen, Metz och Belfort, men framstegen på marken voro tillsvidare små. I försöken att öppna inloppet till Antwerpen deltog Bomber Command med ytterligare dammsprängningar och genom att tysta kustbatterier vid Vlissingen. Öster om Aachen utplånades helt städerna Kleve och Emmerich, som voro tyska etappdepåer. I detta område förstörde 9:e luftflottan på en dag 64 stridsvagnar. De taktiska luftflottorna bekämpa i övrigt kommunikatio-

nerna närmast bakom fronten för att isolera denna.

Efter en tid av mindre omfattande operationer återupptogo Bomber Command och 8:e luftflottan storanfall mot mål i Tyskland. Det är tydligt att åtminstone delar av dessa tunga förband nu äro baserade i Frankrike. Amerikanska ingenjörtrupper uppges redan ha iordningställt 100 flygfält i norra Frankrike, flertalet dock säkert för de lätta förbanden. Mål för Bomber Commands anfall under mörker voro bl a Bochum, Duisburg, Wilhelmshafen och Bonn. Andra städer i Ruhr anfölls under dagar och jakteskort. På två nätter fälldes 10 000 ton bomber inkl 500 000 brandbomber över Duisburg, Ruhrs stora hamn, och detta är större koncentration än någon stad utsatts för under kriget. I 500 tunga bombplan flögo dessa nätter och förlusterna stannade vid 10 per natt. Ytterligare en kraftdamm vid Ruhr sprängdes av minor utlagda från Lancasterplan den 14/10. De stora bombmängderna ha möjliggjorts av kortare flygvägar och de mindre förlusterna bero på kortare förvarningstid för försvaret.

8:e luftflottan anföll flera dagar i rad Köln med full styrka, d v s upp till 1 300 bombplan och 800 jaktplan; 10 000 ton fälldes mot denna redan förut hårt åtgångna stad, som nu ligger i operationsrikningen för de allierades största offensiv på marken. I övrigt anfölls mest kommunikations- och industricentra i västra Tyskland.

Fältsmarskalk Rommel avled, som det uppgavs nu i sviterna efter en bilolycka den 17/7, förorsakad av ett låganfall från en Typhoondivision.

En schweizisk iakttagare uppgav, att kaos rådde i Västtyskland efter bombningarna. De hemlösas stora armé hindrade operationerna och underhållstjänsten. Etapptrupperna bundos av röjningsarbeten, och kommunikationerna blockerades av flyktingar.

Invasionsflygets chef, Leigh-Mallory, transporterades till sydöstra Asien som chef för de allierades flyg under Lord Mountbatten, Flygstridskrafterna i väster

lyda nu direkt under Eisenhowers ställföreträdare, flyggeneral Tedder.

En brittisk flygmilitär bedömare uppskattade tyska flygvapnets styrka på alla fronter till 5 000 flygplan, varav 3/4 numera skulle vara samlade i väster. Siffran är betydligt högre än väntat. Från tyskt håll framhålles också, att flygvapnet har överraskningar i beredskap. Någon tvekan om att de allierade alljämt äro dominerande överlägsna i luften är det dock icke, av rapporterna från operationerna att döma.

I Italien fortsatte de vanliga sega striderna om tillträdet till Poälätten. Ett stort bombanfall riktades mot Milanos industrier.

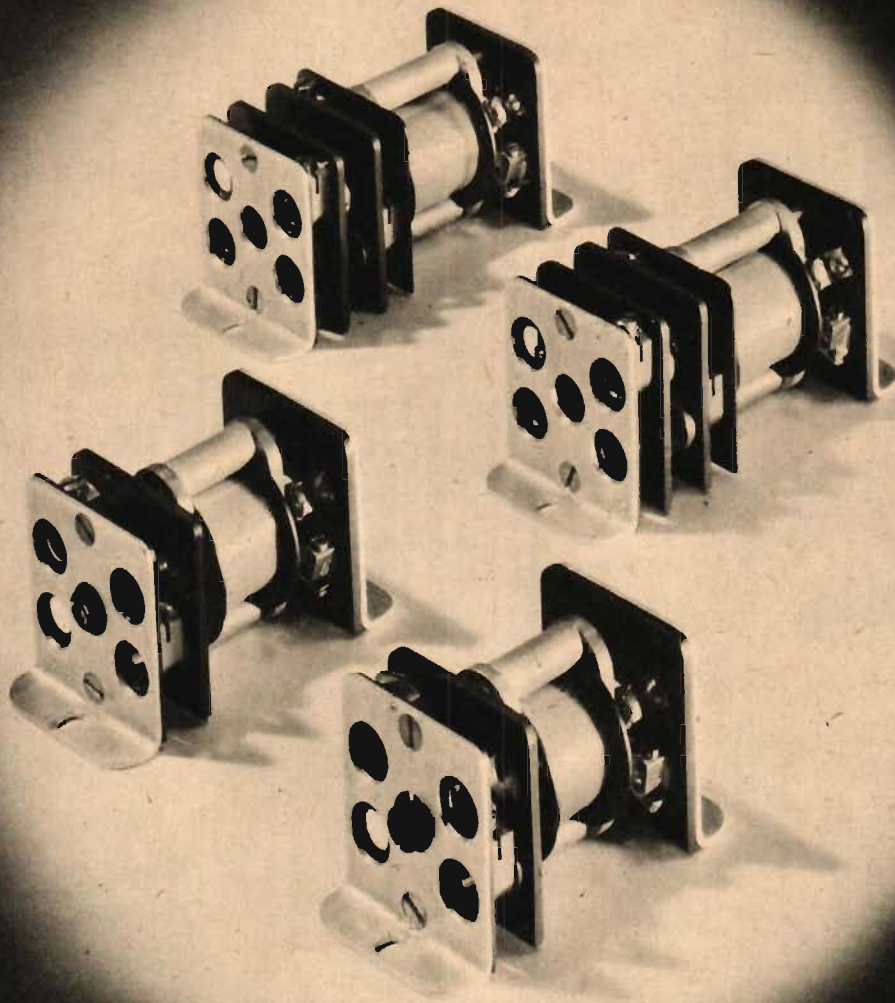
Greklands befrielse fortgick raskt med hjälp av stora lufttransporter till fastlandet och till öarna.

Det omtalades nu, att allierade flygplan sedan flera månader fällt minor i Donau, så att den viktiga sjöfarten där minskat med 60 %. Det visade sig nästan omöjligt att få besättningar till flodångarna, sedan minfaran blivit uppenbar.

På *östfronten* gjorde ryska offensiver stora framsteg i Ungern och vid Ostpreussen, som nu stod inför hotet att omfattas från öster och söder. Riga föll och evakueringstransporterna sjöledes från Vindau och Libau anfölls ständigt av ryska Östersjöflottans torped- och bombplan. Det ostpreussiska järnvägsnätet låg under hårt tryck från ryska flygvapnet. Tyskarna uppträdde här med jämförelsevis starkt jaktflyg, men ryssarna voro överlägsna i antal. »Ett dödshot från luften hänger över de förtvivlat kämpande tyska folkgrenadjärdivisionerna», hette det i en tysk rapport den 19/10.

I *Fjärran Östern* inträffade stora händelser. Alltsedan sista dagarna i augusti hade en mycket stark hangarfartygsflotta uppträtt kring Filippinerna, där flygbaser och hamnar anfallits. På 6 veckor skulle över 500 fartyg och 1 000 flygplan ha förstörts. Den 10/10 utsträcktes anfallen till Riukiöarna mellan Formosa och Japan och den 12:e kom uren till själva Formosa, en

(Forts. på sid. 20.)



FLYGPLANRELÄER för manövrering av landställsmotorer, startapparater, propellerflöjningsmotorer, in- o. urkoppling av markbatteri etc. Utföras 1 o. 2 poliga, 1 eller 2 vägs samt 12 eller 24 volt för brytning av strömmar upp till 200 A och slutning 700 A vid en egenförbrukning av 5 eller 6,5 W beroende på antalet kontakter. Konstruerade av

AERO MATERIEL

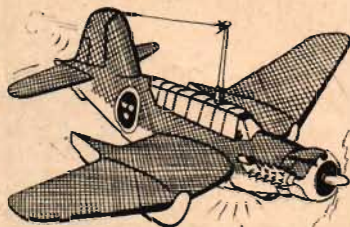
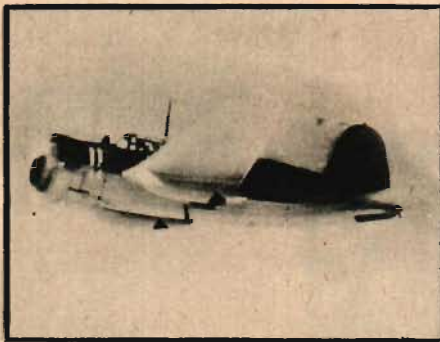
BIRGER JARLSGATAN 6, STOCKHOLM

HUR LÄR MAN SIG ALLRA BÄST

ATT KÄNNA IGEN DE OLIKA FLYGPLANTYPERNA?

Av

kapt. C. L. HESSLE



Montering av balloptikonbild för undervisning. (Flygplan typ B 17.) (Fig. 1.)

I nr 17 av FLYG berördes hur utbildning i flygplanidentifiering i stora drag bör läggas upp. Det framgick därav att särskilda hjälpmedel måste användas för att göra undervisningen effektiv. Det kan vara av intresse att närmare redogöra för hittills vunna erfarenheter beträffande sådana hjälpmedel.

Bildmaterialet bör utväljas med omsorg och utgöras av tydliga bilder, som framhäver de karakteristiska detaljerna i olika synvinklar. Av dessa bilder bör det vidare finnas en förminskning, som kan visas samtidigt med den större bilden för att ge eleverna en uppfattning om flygplanets utseende på stort avstånd. Det bildmaterial,

som erhålles genom FLYG:s identifieringstävlingar lämpar sig därför utmärkt väl för undervisning.

För visning av bilder användes balloptikonapparat. Bilderna böra därvid monteras på kartong. Exempel se fig 1. Men det går även att visa bilder ur böcker och tidskrifter utan att klippa sönder dessa. Balloptikon användes med fördel, om läraren för ett större auditorium skall gå igenom och föreläsa en ny flygplantyp men också vid prov. I senare fallet bör bilderna visas på begränsad tid allt efter utbildningsständpunkten. Visning av bilder på begränsad tid bör ofta användas för att möva snabb uppfattning.

För visning av bildband användes en sk stillbildsprojektor. Sådana finns f n vid nästan alla militära förband. Bildband av in- och utländska flygplantyper kunna hyras från AMF.

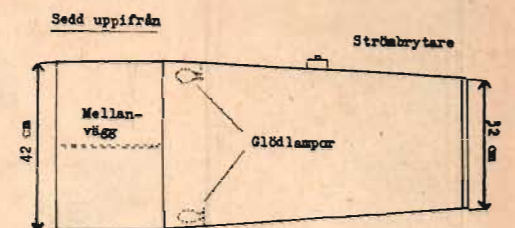
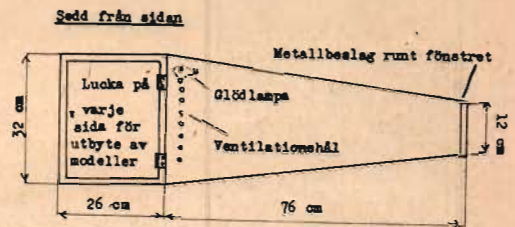
Identifieringsfilmer bör visas i smalfilm. Vid samtliga flygflottiljer finns projektorapparater för smalfilm. Dessa är så beskaffade, att apparaten när som helst kan stoppas och vevas tillbaka. Om särskilt viktiga detaljer i en film skall »nötas in» kan detta därför lätt ske genom att läraren då och då stoppar filmen eller vevar om vissa avsnitt.

Modeller bör användas med försiktighet. Erfarenheter från flygvapnet har nämligen gett vid handen, att eleverna så småningom lär sig känna igen modellerna som sådana men ha svårt att i praktiken tillämpa sina kunskaper. Detta är sannolikt beroende på att modellerna verka alltför »döda» och stereotypa. När modeller visas, kräves därför särskilda arrangemang för att ge åskådaren ett verklighetstroget intryck. Särskild uppmärksamhet bör ägnas belysning och bakgrund.

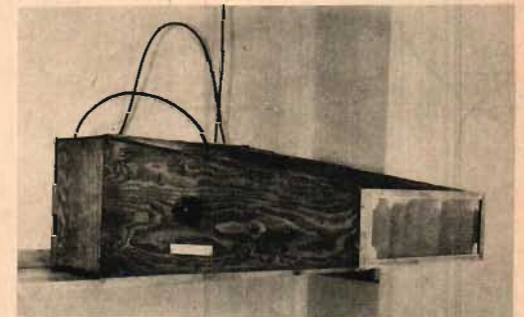
Vid F 2 har utprovats ett »tittskåp», som flitigt användes vid prov eller tävlingar. När åskådaren »tittar in», får han se fartyg och flygplan i en viss taktisk situation mot en bakgrund av himmel och hav. Skåpet är kombinerat med en brevlåda, vari lösningarna nedstoppas. Konstruktion och utseende framgår av fig 2-3.

Modeller kunna också användas som »skuggspel» och placeras då mellan en projektor (t ex skioptikonapparat) och en vit duk (lakan) eller matt glasskiva. Modellen manövreras med ena handen medelst en tunn ståltråd. Principskiss enligt fig 4.

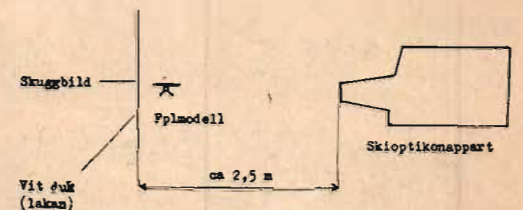
Särskilt utomlands används invecklade projektorapparater med vilka modeller kan avbildas på en vit duk. De avbildade modellerna är rörliga, varigenom de gör ett mera »levande» intryck. Inom flygvapnet har även på försök konstruerats en liknande apparat, som ev även kan användas vid skjututbildning. Apparaten är emellertid ännu icke utprovad.



Tittskåp för flygplan- och fartygsmodeller. Apparaten är utförd av 7 mm plywood och är försedd med glasfönster. Strömbrytaren bör vara av sådan typ, att ljuset endast är tänt, då man trycker på knappen. (Fig. 2.)



Tittskåpets exteriör. (Fig. 3.)



Flygplanigenkänningsprov. (Fig. 4.)

Då utbildningen i flygplanidentifiering nu börjat ta fart på de militära förbanden, torde en hel del nya erfarenheter komma att göras. Det är ett önskemål att sådana rön, som är av allmänt intresse, kommer till förbandens kännedom. Särskilt gäller detta enkla och praktiska hjälpmedel, som visat sig värdefulla för utbildningen. Det är därför tackräntligt, om dylika erfarenheter insändas till FLYG för ev publicering.

C. L. H.



ATLANTFLYGFRAGAN DISKUTERADES högst privat och inofficiellt vid general E. P. Curtiss besök i Stockholm. På stora bilden här ovan med ABA-chefen kapten Carl Florman i centrum är det tydligen något alldeles särskilt intressant som avhandlas. De två ryggarna t. v. tillhör general Curtiss och överste Berndt Balchen och det intensivt lyssnande ansiktet ovanför den senare är luftfartschefens, byråchefen Carl Ljungbergs. Amerikanske flygattachén, överste Felix Hardison, tänds en cigarr. Infällt: General Curtiss offielett och privat.

USA-GENERAL FLÖG TILL BROMMA

Generalmajoren E. P. Curtiss, amerikanskt flygare och vice stabschef i en av general Spaatz' bombflottor, landade häromdagen på Bromma efter att ha flugits hit av sin gamle vän, den i Sverige synnerligen populäre, amerikaniserade normannen överste Berndt Balchen, vilken f. n. tjänstgör som förbindelseofficer mellan amerikanskt och svenskt flyg. I planet befann sig också svenske Londonenvoyén Gunnar Hägglöf samt det amerikanska militärflygets officiella historieskrivare, professor Bruce Hopper.

Vad besöket gällde är icke officiellt men man torde inte ta allt för fel, om man antar att det celebra flygarbesöket hade en hel del att göra med de många i Sverige internerade »Flygande fästningar» och »Liberators» samt deras besättningar. Att den amerikanske flyggeneralen dessutom sammanträffade med ABA-chefen kapten Carl Florman samt luftfartschefen byråchefen Carl Ljungberg och visade stort intresse för de av SAAB ombyggda »fästningarna» var ju ganska naturligt men helt utom det officiella programmet. Det är lika klart, att den kommande civila flygutvecklingen och atlantflyget inte var tabu, när dessa flygspetsar träffades. Tvärtom diskuterades nog »luftens frihet» efter kriget ganska intensivt men högst privat.

Vad besöket gällde är icke officiellt men man torde inte ta allt för fel, om man antar att det celebra flygarbesöket hade en hel del att göra med de många i Sverige internerade »Flygande fästningar» och »Liberators» samt deras besättningar. Att den amerikanske flyggeneralen dessutom sammanträffade med ABA-chefen kapten Carl Florman samt luftfartschefen byråchefen Carl Ljungberg och visade stort intresse för de av SAAB ombyggda »fästningarna» var ju ganska naturligt men helt utom det officiella programmet. Det är lika klart, att den kommande civila flygutvecklingen och atlantflyget inte var tabu, när dessa flygspetsar träffades. Tvärtom diskuterades nog »luftens frihet» efter kriget ganska intensivt men högst privat.

(Foto: Paul Melander.)

NORSK-AMERIKANSK SAMLING. Fr. v. amerikaniserade normannen, polarflygaren och Sverigevännen Berndt Balchen, USA:s aktive flygattaché Felix Hardison, som gett de ombyggda fästningarna hetteckningen F 17, samt general Curtiss.

DISKUSSIONENS KLIMAX synes ha uppnåtts på denna bild av fr. v. general Curtiss, byråchef Ljungberg och kapten Florman.



Flyktingar fastfrusna på Sulitelma!

Räddas av flygambulansen!

... Ju längre vi kom bland fjällen, desto trängre blev det mellan fjällväggarna, desto hårdare blåste vinden. Flygplanet kastades mellan bergen i de trånga pass, där vi gick fram, så jag hade fullt arbete att hålla det på rätt köl. Vi landade på sjön och körde in till en sandstrand. Tre trasiga och smutsiga män kom stapplande mellan björkarna, ytterligare två kröp på knäna litet längre ned. Det var ryssar. Ingen av dem hade några skor. Alla hade fötterna lindade i trasor, fastbundna med snören. Det enda ordentliga plagg de ägde var huvudbonaden. Deras fötter såg bedrövliga ut. Vi beslöt att ta dem med alla på en gång. De vägde så litet. Magra och små som de var, så det borde gå...

BESTÄLLNINGSEDELN

Från bokhandel
eller **LINDFORS BOKFÖRLAG**,
Villagatan 3, Stockholm, beställer
undertecknad

..... ex. Norberg: Med flygambulan-
sens till fjälls. Häft. 8:50,
inb. 12:50 + oms. och porto.

Namn

Titel

Adress

Postadress

Med flygambulansen till fjälls

är en bok av nuvarande ambulansföraren i Boden A. Norberg. I denna berättar han om flygfärder till Lapplands ödemarker utförda i människokärlekens tjänst och skriver därmed nya och lysande blad i det svenska flygets historia. Varje flygare, varje flygintresserad måste läsa denna skildring av vad våra svenska flygare förmå utföra trots stormar, dimma, fjäll och ödemarker.

"MED FLYGAMBULANSEN TILL FJÄLLS"

är det svenska flygets egen bok!

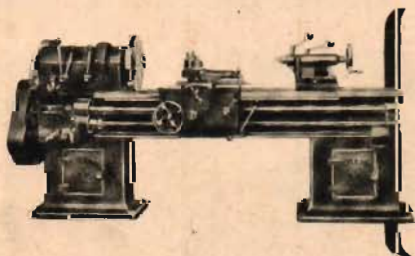
HÄSLEHOLMS TEKNISKA SKOLA

Kommunal läroanstalt under statens inspektion.

Nya kurser börja den 10 jan. Statsstipendier upp till 45 kr. pr mån. Fackavdelningar för maskinteknik (inkl. motorteknik), elektroteknik, husbyggnadskonst samt väg- och vattenbyggnad. Vägmästarekurs. Yrkeskurs för el. installatörer (B-kurs). — Nya lokaler med moderna laboratorier. Platsförmedling. Anmälan före 15 nov. Program gratis, då denna tidning nämnes.

LÅGA AVGIFTER

SMÅ LEVNADSKOSTNADER



STOREBRO

snabbsvare

TYP SA 205-SS • DUBBHOJD 8" • DUBBAVSTÅND
1000—2500 mm • KORTA LEVERANSTIDER

STOREBRO BRUKS AB

STOREBRO

TELEFON 8

FURIR FRÄMST I...

Forts. fr. sid. 13.

(3.19,49) samt 5) Kapten Eriksson, FS (3.22,37), överlägset bäste oldboy i tid.

Medan 5 enwattare »spottade» fram läget ute vid kontrollerna och målet för orienteringen till TMR-en vid slutmålet samlades inspekterande chefer, åskådare och tävlande framför resultat-tavlan för att summera ihop resp flottiltjers chanser i lagtävlingen, där 3 off, 3 uoff och 4 manskap inräknades i laget. Ytterligare 1 man ur varje kategori fick starta som reserv.

Med spänning emotsågs varje ny tävlingsfigur, som kom nedrusande för bergslutningen 100 m nordväst om slutmålet. Upp på berget avgjordes mängden slutplacering; däruppe gällde det millimetrar. 9 stationspunkter i form av höjder, tak, dundrar m m skulle prickas in på ett för punktorienteringen och kartläsningen (ca 4000 m lång snitzlad bana) särskilt utdelat kartkort. Säkraste punktorienterare och kartläsare för dagen var aspirant Wexell F 9 och Fk Akervall, F 7 (3 min fel på 13 punkter) samt furir Spångberg, F 3 (4 mm fel).

"Det är inte alltid pistolens fel"...

om träffresultatet blir klen, upplystes den tävlande om på ett klatschigt tecknat plakat, innan han gav sig i kast med kul-spruteråsten, partisaner, fallskärmschoppare och rapporhundar. Fätskjutningsmomentet liksom handgranatkastningen mot partisanräsena vore tävlingens koncentrationsprov i särklass. Här kom tävlingsvana, rutinerade oldboys med en förrämlig spurt.

När konditionen tryter gäller det att hjälpa huvudet kallt och inte darra på manschettarna. Kapten Wagner, FS presterade det otroliga och kämpade ner samtliga figurer med fullt antal skott. Fenomenalt med tanke på det som presterats före detta moment. En i skogens mörker dold hjälmfigur undgick chefen för bomb- och skjutskolan, oförbrännlige överstelöjtnant Berg; annars sköt även han fullt. Fanj Johansson, F 5, samt löjtnant Pettersson, F 20 (5:a i hela tävlingen), missade var sitt mål och ett (bom)skott.

I handgranatkastningen lyckades ej mindre än 10 tävlande bekämpa den lede fiendens med första granaten (på trente stationer) bli chefer för Brävalla flygflottilj, överstelöjtnant Thunberg samt allroundidrottsmännen lärnik Akervall F 7 och furir Saika, F 4.

Om alltings förträfflighet med dagens evenemang var man rörande enig i bastun, vid pytt-lunchen och hemfärden. För F 6 utomordentliga fullträff lär väl i första hand löjtnant Atlestam och fanjunkare Johansson stå ut sig!

Resultat. Oldboys: 1) övlöjtn. Berg, FBS, 286,35 p; 2) kapt. Schönbeck, F 13, 307,75 p; 3) löjtn. Stiernstedt, F 20, 310,0 p; 4) övlöjtn. Thunberg, F 13, 311,80 p; 5) major Seth, E 1, 319,45 p; 6) major Peyron, E 3, 323,95 p; 7) major Naeshnel, F 20, 332,0 p.

Resultat. Senlorer: 1) Furir Spångberg, F 3, 237,55 p; 2) fanj. Ahqvist, F 5, 248,85 p; 3) furir Andersson, F 5, 276,15 p; 4) löjtn. Rom, F 14, 277,35 p; 5) löjtn. Pettersson, F 20, 286,30 p; 6) serg. Rask, F 4, 296,30 p; 7) kapt. Odqvist, F 1, 298,75 p; 8) serg. Miltrot, F 9, 298,80 p; 9) fanj. Johansson, F 5, 300,65 p; 10) vcorp. Lindblom, F 7, 303,80 p; 11) löjtn. Gullstrand, F 5, 304,60 p; 12) furir Hansson, F 9, 305,0 p.

Per-Si-Fal.

LOCKHEED LIGHTNING (P-38/J)

RÖNTGENTECKNINGEN.

1. Skevroder.
2. Trimroder.
3. Landningshjul i infällt läge.
4. Kylflufftag.
5. Kylklaff.
6. Kompass.
7. Släpsko.
8. Sidroder.
9. Fena.
10. Trimroder.
11. Trimvikt.
12. Häjdroder.
13. Trimroder.
14. Stabillsator.

15. Aerodynamisk balans med trimvikt.
16. Batteri.
17. Kylvätskekylare.
18. Turbokompressor.
19. Curtisspropeller (högergående).
20. Uppfällbar beklädnad av hiltyp.
21. Fyra 12,7 mm kulsprutor.
22. 20 mm kanon.
23. Kamera.

24. Ammunitionsmagasin.
25. Antenn.
26. Behållare för tomhylsor.
27. Ammunition för kanonen.
28. Noshjulet i infällt läge.
29. Allisonmotor, starteffekt 1 800 hk.
30. Curtisspropeller (vänstergående).
31. Luftintag till oljekylare och mellankylare.
32. Oljekylare.

33. Kylklaff till oljekylare.
34. Avgasledning till turbokompressor.
35. Ledning från mellankylare till förgasare.
36. Ledning från kompressor till mellankylare.
37. Huvudbalk.
38. Bränsletankar i vingnosen.
39. Bagagerum.
40. Kylvätskekylare.
41. Avgasöppning.

42. Kompressor.
43. Avgasturbin.
44. Luftintag till kablnoppvärmningen.
45. Luftintag till turbokylningen.
46. Skvalptank.
47. Radio.
48. Höger huvudtank.
49. Höger reservtank.
50. Pansarplattor.
51. Förarsits.
52. Bakspegel.
53. Reflexsikte.

DATA :

Vingyta: 30,47 m²
 Sidoförhållande: 8,26
 Vingbelastning: 238 kg/m²
 Flygvikt (strid): 7 344 kg
 Effektbelastning: 3,34 kg/hk
 Normal effekt: 2 200 hk
 Maximalflygsträcka: 3 200 km
 Maximalhastighet: 675 km/t
 Praktisk topphöjd: 9 100 m
 Beväpning: 4 st 12,7 mm kulsprutor
 och 1 st 20 mm kanon

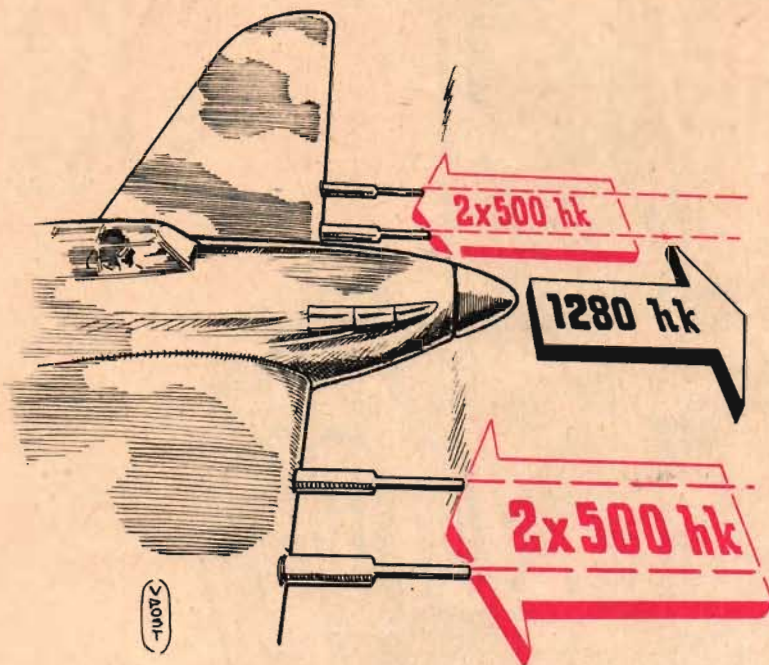
OBS!

I nästa nummer av
FLYG stor beskrivning på "Lightning"



VISSTE NI DET...? PAN AMERICAN

Worlds Airways under 1943



En »bredsida« från ett modernt jaktflygplan representerar en imponerande kraftutveckling, eller vad sägs om Hurricane IIC, vars fyra 20-mm kanoner utveckla en mynningseffekt av över 2 000 hk. Om man sedan hör att hela motoreffekten endast är 1 280 hk behöver man inte undra varför föraren endast kan avge mycket korta eldskurar.

Har Ni tänkt på det?

KRIGET I LUFTEN

Forts. fr. sid. 14.

strategisk hörnsten i japanernas nya valde, med stora flyg- och flottbaser behärskan- de förbindelserna mellan Japan och de ost-indiska öarna. Anfäll pågingo här i flera dagar, varvid även 20:de luftflottans Superfortress från Kina deltog, över 70 fartyg och 500 flygplan skulle ha förstörts här på tre dagar. Enligt japansk uppgift skulle denna den hittills djupaste stöten in i japanska vatten ha framkallat ett ingripande av japanska flottans huvudkrafter, som länge hållit sig undan. Amerikanerna uppges dock, att de icke siktat några större fartyg, men väl utsatts för anfall av både landbaserat och hangarfartygsflyg. Enligt japanerna skulle amerikanerna härvid ha förlorat icke mindre än 14 hangarfartyg, ett slagskepp och över 600 flyg-

plan — en fullständig katastrof. Amerikanerna åter förklarade att intet fartyg gått förlorat, men väl att ett par fartyg torpedträffats. 91 av 200 japanska plan, som anfällt flottan, hade nedskjutits över denna den 14/10. Att amerikanernas hangarfartygsflotta, Task Force 58, icke förlorat sin operationsduglighet framgick av att den inom kort var aktiv kring Filippinerna igen, där särskilt flygfälten vid Manila anfölls. På en vecka skulle vid Formosa och Filippinerna 670 japanska flygplan ha förstörts.

Som ytterligare bevis på att japanerna våldsamt överdrivit verkan av sina anfall på flottan följde den 18/10 landstigningen på Filippinerna. Stöten sattes in österifrån mot ön Leyte mellan huvudöarna Luzon och Mindanao. En transportflotta på 600 fartyg medförde så mycket trupper, att redan efter två dagar 100 000 man voro i land. Landstigningen skedde under stöd av ett våldsamt flyg- och flottbombardemang.

Pan American World Airways årsberättelse för 1943 har nu utkommit. Såsom var att vänta har transportererna för den amerikanska krigsmakten dominerat. Bolagets bruttoinkomster uppgick till 126 milj. dollar, vilket är 16,5 milj. mer än året förut och den största i bolagets historia. Under 1939 och 1940 uppgick bruttoinkomsten till resp. 20,6 och 27,3 milj. dollar. De under kontrakt med krigsdepartementen utförda transportererna ökades i hög grad. Trafiken på södra Stilla havet, Alaska och över Atlanten ökades flera hundra procent. Likaledes ökades trafiken på Afrika, mellersta Östern och Indien betydligt.

Under 1943 utfördes flygtransporter till 64 länder, besittningar och kolonier och över alla större oceanrutter. Utom de transporter, som utföres för krigsmakten, fortsätter bolaget trafiken över 13.200 av de 15.800 mil, som flögs före kriget med japanerna.

Förra året transporterade bolaget det största antalet passagerare sedan det bildades, nämligen 643.936, huvudsakligen bestående av personal tillhörande armén, flottan och regeringen. Även fraktgodstransportererna under året var rekordartade — de uppgick nämligen till över 38 milj. kg. Som jämförelse kan nämnas att transportererna under 1942 och 1940 uppgick till resp. 11,9 och 2,7 milj. kg.

Arbetsprogrammet för anläggande och förbättring av flygfält i främmande länder utökades betydligt. Ett 50-tal flygfält i 15 olika länder har anlagts, många av dem i svår terräng och under prövande förhållanden. Bolaget har till sitt förfogande 200 radiostationer, som varit av stort värde under kriget. Över atlanterna har bolaget gjort över 7.500 flygningar, därav 700 för speciella ändamål.

J. A.

Överskeppningen torde ha utgått från Nya Guinea och de nytagna öarna nordväst därom, baser som voro alltför avlägsna för flygmedverkan annat än från hangarfartyg. Vad hangarfartygsflyg utträttat i förberedelsen för och verkställandet av denna operation överträffar allt vad man trott vara möjligt att åstadkomma med detta slag av flygstridskrafter, både kvantitativt och kvalitativt. Den 22/10 rapporterades att två flygfält på Leyte redan voro tagna, varför landbaserat flyg snart kan överföras dit, en trots allt nödvändig förutsättning för fortsatt offensiv och återerövring av ögruppen.

23/10 1944.

LUFTFÄRDFÖRSÄKRINGAR

tecknas av följande till Den Nordiska Poolen För Luftfärdförsäkring anslutna bolag

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



CP är död - leve CP



Ovanstående »hemska» avrättningsscen förevigades häromdagen på Stallmästargården, där över femtiotalet vänner till major Bill Bergman samlats för att »på det uppsluppna» tacka honom för den tid han varit CP, d v s chef för flygstabens presssektion. Bill drog den 15 oktober sina färde från Stockholm för att bli jaktflygare vid Kungl. skånska flygflottiljen och på den synnerligen muntra avskedstillställningen skändades han hjärtligt och ordentligt för det sätt han »skött sitt fögderi» på. Samtidigt hälsades flygvapnets nye pressofficer, kapten Nils-Magnus von Arbin, välkommen. På bilden här ovan avrättas definitivt med »rättvisans bart huggande svärd» den avgående presschefen av FLYG:s verkställande redaktör Gunnar Knutsson, sedan festens dynamiske toastmaster och domare, flygförfattaren, chef-redaktören, extra tjänstemannen vid Kungl. flygförvaltningen m m Hans Arvid Osteilius gett honom den sista smörjelsen.

Krior om flyget

Praktikanterna, som i somras tjänstgjorde vid F 6, fick när de glada och tack samma reste hem i uppgift att skriva en uppsats om sin tjänstgöring. Ringsiktet har fått del av deras krior och vi tillåter oss plocka några poänger ur högen.

En ung herre, som har den lilla egenheten att sätta flertalet av sina omdömen inom parentes säger:

(Maten var god och vi fick så mycket vi ville ha, vilket gjorde att vår volym ökades hela tiden.) ... (och bättre lärare kan man knappast tänka sig. Man gjorde den reflexionen, tänk om man hade sådana lärare i »plugget».)

Beträffande praktikanternas konfronta-

tion med B 17 skriver samme parentes-älskande elev: (Att inte planet sönderföll i sina huvudbeständsdelar sedan vi plockat med det, visade de svenska planens stora hållfasthet.) Den första flygningen med B 17 skildras drastiskt (icke parentetiskt):

»Jag pressades mot sitsen med en väldig kraft och jag kände hur kinderna hängde som påsar. På tal om påsar så hade jag inte lyckats skaffa mig någon papperspåse, något som jag bittert ångrade...»

Den unge mannen hade detta till tröts »stärkts i sitt beslut att komma in i flygets kamratreks och att en gång få sitta vid spaken...»

En annan discipel, en skånepoj, som »sedan ett par år tillbaka regelbundet studerat FLYG eller FLYGNING» hoppades också att han skulle få återvända; då som aspirant på Ljungbyhed »för att så småningom utbildas till flygofficer». Även han hade idel lovord för maten. Den var hela tiden »så riklig och omväxlande att t o m en skåning inte kunde annat än lovorda den».

»När jag därför i FLYG såg en annons om att gymnasister skulle få praktisera vid flygvapnet, beslöt jag gripa tillfället», skriver en tredje praktikant och lovordar i sin kria bl. a. aspiranternas »trivsamma mäss där vi kommo bra överens med aspiranterna och tacksamt åhörde många mer eller mindre sanna flyghistorier.»

Vederbörande är emellertid litet missbelåten med att han inte fick använda sina kunskaper i stationstjänst vid översynen på flygplan. »Tyvärr voro de oftast färdiga, när vi inställde oss», säger han men anser att han ändå fått »en god uppfattning om verksamheten vid en flygflottilj och stärkts i sitt beslut att försöka bli flygofficer.»

Säkert är det många praktikanter som gjort liknande erfarenheter och inte vantrivs man vid en sådan kurs, det kan vi försäkra.

Ny presschef

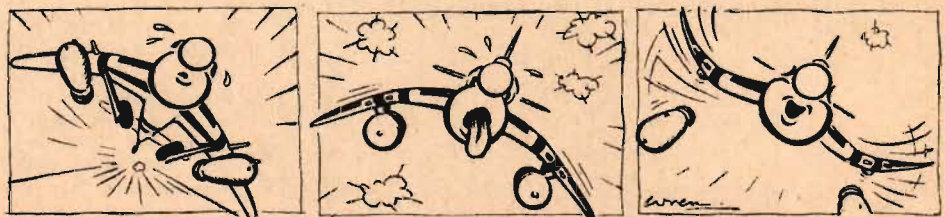
Till ny chef för flygstabens presssektion efter major Bill Bergman som nu återgått till tjänst på förband har fr o m den 15/10 utnämnts kapten Nils-Magnus von Arbin, som i motsats till major Bergman endast kommer att ägna sig åt arbetet på presssektionen.

FLYG hälsar honom välkommen!



Den nye presschefen, kapten Nils-Magnus von Arbin.

Teckning som talar för sig



Adjutant hos konungen, Majorerna vid flygvapnet K. E. G. Raab har utnämnts till adjutant hos konungen.

Till löjtnant vid flygvapnet har utnämnts fänrik C. O. A. Berglund och till löjtnanter i flygvapnets reserv fänrikerna i samma reserv S. J. A. Lindeberg, L. W. Martinsson, A. G. Bergström och S. R. Lönngren.

Flygtekniska försöksanstalten. Avdelningsingenjören i lönegrad Eo 22 vid flygtekniska försöksanstalten G. G. E. Wällgren har förordnats till förste avdelningsingenjör i lönegrad Eo 27 vid anstalten.

F 1. Gild. och segelflygdiplom. Nedanstående personal har erövrat glid och segelflygdiplom:

C-diplom: löjtnanterna Personne, Sundqvist, Lundgren, fänj Öhrstedt, fänrik Sjöholm, serg Hyberg, flm Jönsson, överfurirerna 8052 Thunholm och 464 Andersson, furirerna 8022 Ablad, 653 Palmert, 8026 Isén, 8015 Wahlgård, 357 Pettersson och vk 23 Lundin.

B-diplom: furirerna 332 Jansson, 8026 Isén, 653 Palmert, 8102 Persson, 112 Wahlberg, 78 Olovsson, 8042 Angleryd, k 201 Hedberg, 567 Axelsson och vk 18 Eriksson.

A-diplom: överfurir 8018 Abrahamsson, furirerna 8042 Angleryd, 112 Wahlberg, 8098 Grimstedt, 332 Jansson, 370 Larsson, k 8081 Medin, 1133 Sigurdsson, 8091 Pryd, 8083 Hallén, vk 10 Pousette, 2 Eriksson och 7 Andersson.



har läst om det nya svenska sportflygplanet BA-4 under rubriken »Överrock eller flygplan». Nu väntar man bara på ett flygplan, som kan rubriceras som »Pyjamas eller flygplan». Det blir förstås ett nattjaktplan, funderar Luftikus.



En giltigt från Dansk Svæveflyver Unions sommarläger 1944 vid Bötö på ön Falster. Ryttaren ser intresserat på när Olymplan »Ras» startar. Så snart wiren faller skall han rida ner och låta hästen släpa tillbaka den till startplatsen.

ÖVERSTINNAN och STORKEN

seglade i samma blåsa

Över de väldiga slätterna vid Bötö på ön Falsters sydspets seglar Olympian »Ras» i vida cirklar. Förare är Danmarks segelflygerska nr 1, överstinnan Harriet Førslev, och hon har varit uppe 25 min i skaplig termik. Om 5 min skall hon landa och börjar förbereda landning.

Just när överstinnan skall lägga upp inflygningen märker hon att planet har förnämligt sällskap — en stork rakt framför — Buss på den stora fågeln! I nästa ögonblick sugts »Ras» uppåt i en stark termikblåsa. Och så cirklar de tillsammans, överstinnan och storken. Men högsta tillåtna höjden för segelflygare i Danmark är f. n. endast 200 m och hon måste falla ut bromsarna. Förresten är tiden

snart ute, ty hon har lovat att inte vara uppe längre än en halvtimme. Stigningen fortsätter trots bromsarna och därför tvingas hon att dyka ur området. På det rätta klockslaget landar hon!

Detta storkäventyr utspelades vid Dansk Svæveflyver Unions segelflygläger 1944, som hölls tiden 27 aug—24 sept. Bjergsted kunde inte användas i år på grund av att anmälningarna svämmade över alla bräddar och det fanns 50 st fyrmanshus vid Bötö, tillhöriga »Dansk Folkeferien». Lägre ledde för tredje gången av Harriet Førslev och löjtnant J. G. Bergh. Tiden uppdelades i två 14-dagarsperioder, av vilka den första förlorade 6 flygdagar på grund av regn och storm.

Någon hangflygning kunde det inte bli frågan om utan de som skulle ta C-diplom och S-certifikat fick lita sig till termiken, som var bra — det visar siffran för C-diplom och certifikat under läget: 27 C och 14 S. Dessa högre elever flög Baby och certifikatinnehavare även Olympia. Dessutom var Henri Fugls privata »Rhönbussard» i farten.

Antalet B-diplom blev 56 st och A-diplom 104 st. Redan under första perioden erövrades A-diplomet nr 400. Glidplanen var 4 st SG-38 samt de två Tuborgglidarna KZ-G1 och »Polyt». Även i år tyckte eleverna bättre om KZ:an trots att »Polyt» skevroderverkan förbättrats genom överklädning av skevroderspringorna.

Lägre's första termikflygning gjordes av Gerhard Nielsen, kallad »Graf», med 37 min, en bra tid om man betänker att han inte fick stiga högre än till 200 m höjd.

Om man räknar samman diplomerna kommer man fram till siffran 187 diplom och 14 certifikat — mer än dubbelt mot i fjol! Antalet starter var 5 353 och eleverna 215 st. Ett lyckat läger, som förde danskt segelflyg en bra bit framåt!

Om det blir fred före sommaren 1945 var nog sommarlägret på Bötö det sista av detta slag som Dansk Svæveflyver Union anordnade. I framtiden ämnar man i stället ha ett årligt träningsläger i Lönstrup för C-diplomater, som skall träna hangflygning och flygstarter. Detta under förutsättning att segelflyget i Danmark släpps fritt så att klubbarna själva kan utbilda sina medlemmar fram till A och B.

Om det bleve så väl kunde Danmark kanske sända ett lag till segelflygtävlingarna på Alleberg 1945...

Johannes Thinesen.

Segelflygkamp i "Peking"

Kamplusten är en bra pådrivare och även segelflygverksamheten vid klubbarna och flottiljerna gynnas av en tävling då och då — särskilt om det t. ex. gäller att hävda klubbens ära gentemot en flottilj på samma plats. Detta har pekingborna insett och anordnat en stor individuell tävling mellan segelflygarna i Norrköpings flygklubb och Brävalla flygflottilj. Tävligen, som ägde rum den 23 och 24 sept. (flygdagen) samt den 1 okt., var uppdelad i en klass för icke motorflygutbildade och en för motorflygare.

Klass I (rena segelflygare) tävlade i följande grenar:

SG-start med vinsch. Under rakflygning till baslinjen fälldes »bomber» mot angivet mål. Landning vid märke. »Bombnedslag» inom 5 m radie gav 25 poäng och lika myc-

ket fick den som landade högst 1 m från märket.

Babystart med vinsch. Efter losskoppling gjordes två termiksvängar i följd ($2 \times 360^\circ$). Landning mot märke, bromsar tillåtna. I termikkurvorna togs tid — om idealtiden under ett varv överskreds med 2 sek blev det 6 poängs avdrag. Vikning resulterade i 25 poängs avdrag. Landning högst 1 m från märke gav 50 poäng.

Höjdbedömning när ett signalpistolskott sköts från ett segelplan. Rätt höjd 25 poäng, 1—20 m fel 22 poäng o. s. v.

Skjutning 6 skott mot 10-ringad tavla. Poängberäkning: tavelpoäng: 2 = tävlingspoäng.

Löpning 100 m med flygoverall och fastspänd ryggsäckskärm skulle egentligen också

ha utförts men inställdes. Det är kanske inte heller så lämpligt att slita skärmarna på det sättet även om det skulle varit en roande tävlingsgren!

Klass II (motorflygutbildade) hade SG-start och höjdbedömning som klass I men i övrigt följande:

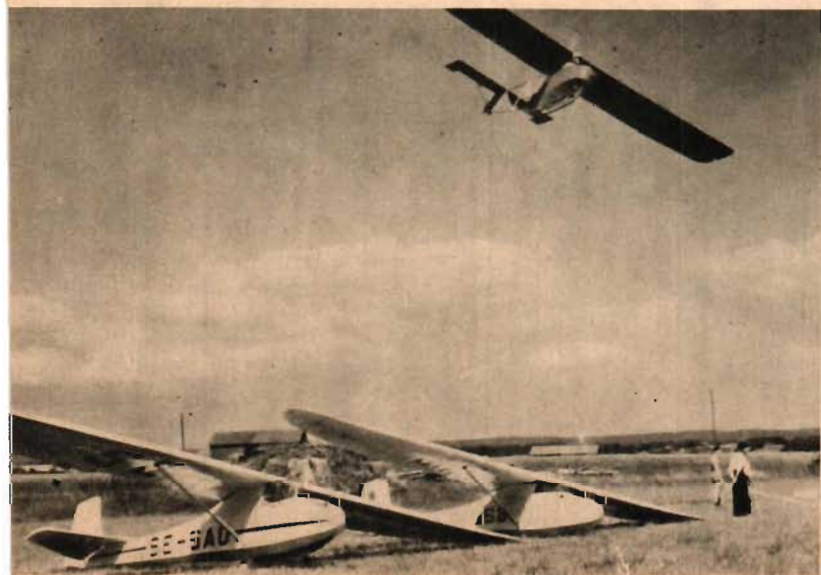
Babystart med vinsch. Landning mot märke utan baslinjeflygning och användning av bromsarna. 0—1 m från märket = 50 poäng.

Kranichstart. Efter losskoppling en bestämmd bana med spaning efter 3 utlagda dukar, vilka inprickades på ett medfört kartblad i skala 1:100 000. Den sista duken hade placerats invid fältgränsen och upptäcktes först när de tävlande gick in för landning med sorg och ilska i sinnet över att inte ha hittat mer än två dukar! Landning — gärna med bromsar — inom ett målområde 100×100 m i märkets riktning. Märket 25 m från bortre »diket». Landning utom området 25 poängs avdrag. Varje rätt inprickad duk gav 25 poäng, 1 mm felinprickning 22 poäng o. s. v. Landning 0—1 m från märket 25 poäng.

De fem bästa slutresultaten i klass I blev: 1) B. Hellborg, NFK, 141 poäng; 2) H. Asp, d:o, 141 (Hellborgs överlägsenhet i flygmomenten avgjorde); 3) vol. B. Fritiofsson, F 13, 136; 4) O. Björling, NFK, 135,5; 5) furir Stig Engström, F 13, 133 poäng.

Resultaten i klass II: 1) fänrik E. G. Carlsson, F 13, 157,5 poäng; 2) löjtnant E. von Celsing, d:o, 123; 3) ing. B. Brunnerup, NFK, 115; 4) folkskoll. Johan Blomberg, d:o, 97 poäng.

Prissamlingen, som skänkts bl. a. av en mängd stora firmor i stan, var verkligen flott. »Pekings» segelflyg har tydligen högkonjunktur... P. M.



Livligt vid Norrköpings flygplats Kungsängen. Här ses en SG-38 med »ägg» gå in för landning över två Babys vid fältgränsen.

ALDRIG MER SÅ UNG...

Forts. fr. sid. 9.

som små ballonger, bildade en perfekt rad. Plötsligt splittrades vindrutan framför hans ansikte, och han kände kinden slitas upp av glaset. Ytterligare sex krevader alldeles under — *boompf, boompf* — och en lång röd spårjusstrimma från det lätta luftvärnet slingrade sig upp under nosen. Han tryckte ryggen mot ryggstödet och tittade på sina instrument. Sedan fylldes förarhytten av lukten av kordit, och fönstret intill hans axel splittrades och försvann. Craven blinkade för att få blodet ur ögonen. Hans panna var sönderskuren.

Å, Gud! måste han ha tänkt, skräckslagen och förblindad för en lång stund. De skulle få honom! Förbannelse! Han var arg, trött och skräckslagen, men på samma gång kände han sig lugn och stadig.

Och där var strålkastarnas ljuskäglor. Nu var de på flygplanet och fyllde kabinen med ljus. Craven kröp ihop. Nu hade han strålkastarljuset rätt i ögonen.

Craven drog tillbaka ratten. Om man bara kunde komma ut härifrån, tänkte han. Han kände flygplanet stiga och hade fortfarande strålkastarljuset i ögonen.

Nu kände han sig inte modig längre. Nej, inte nu. Och han kände sig inte upplivad som förut. Han skrek åt bombfällaren att fälla lasten. Han kände på en gång bomberna gå och flygplanet lyfta.

Kanonerna fick honom inom räckhåll, när han försökte vingglida ut ur de tre ljuskäglor som höll honom fången. Han vred över ratten, hörde tre krevader, såg skenet från explosionerna och kände någonting hett som slungade honom mot sätet. Han höll hårt i ratten och sjönk framåt. Kanonerna gav eld igen men missade, och efter en dykning var han fri från strålkastarna. Så sköt han ifrån sig ratten och försökte sitta rakt upp. Han hade ingen styrka i händerna. Han öppnade ögonen. Himlen var mörk. Ljuskägloerna var någonstans bakom flygplanet.

Han satt där och försökte hålla ratten stadigt. En varm, smal ström av blod ringlade sig nedför hans haka från ena mungipan. Å, Gud, hjälp mig ur det här! Han kände fruktansvärda smärtor i bröstet. Gode Gud!

— Pop, anropade han svagt. Pop. Kan du ge mig en ungefärlig kurs härifrån?

— Tvåa etta nolla, magnetkompassen. Pop stod bredvid honom och såg på honom. Låt mig överta ditt jobb, sade han. Du är träffad och vet inte om det.

— Jag är all right, sade Craven. Var inte orolig, jag känner mig bra. Han kunde knappast andas. Pop betraktade honom. Craven höll hårt i ratten. Han kände det som om han skulle falla ihop, om han inte höll i någonting.

Nå, han var all right. Visst är jag det, tänkte han. Om jag bara kunde hålla upp ögonen. Hans huvud började falla framåt. Han kände en fruktansvärd, brännande smärta i bröstet. Han stirrade nedåt och försökte se kompassrosen. Hur var kursen? Å, javisst. Kursen. Kurs. Måste komma på kurs. Det kändes så underligt i händerna. Sova. Sova. Måste hålla ögonen öppna.

Han lutade sig fram för att se på kompassen och kände hur han hjälplöst föll mot ratten. Han satte huvudet mot instrumentbrädan och försökte resa sig, men in-

(Forts. på sid. 29.)

En ny studiehandbok till alla flygintresserade



Hans Ostelius, dagens succé författare på flygets område, har i NKI-skolans nya handbok »Flyget efter freden» givit en livfull framställning av flygets och flygindustriens framtidsutsikter. I anslutning härtill redogör han för det växande personalbehovet vid svenska flygplatser, fabriker och verkstäder samt för fordringarna för olika befattningar. Den intressanta handboken innehåller även redogörelse för NKI-skolans flygtekniska kursprogram — Sveriges största och modernaste i sitt slag. »Flyget efter freden» erhålles kostnadsfritt genom insändandet av nedanstående kupong.

DE NYA KURSERNA I FLYGTEKNIK:

Gratis genom
kupongen

Flygteknisk ingenjörskurs	Flygteknisk förmanskurs	Privatflygarkurs
Flygteknisk gymnasiekurs	Flygmekanikerkurs	Kurs i flygplanstjänst (för markpersonal)
Flygingenjörskurs	Flygplansmontörskurs	Stewardkurs för flyget
för konstruktörer	Instrumentmontörskurs	Glid- och segelflygplans- bygge
för verkstadsingenjörer	Motormontörskurs	Segelflygkurs
för kontrolltekniker	Luftnavigatörskurs	Modellplansbygge o. modellflygning
Verkmästarekurser för flyg- tekniker	Radiotelegrafistkurs för flyg	
Flygmaskinistkurs	Trafikflygarkurs	



Tord Andersson, motor- och segelflygare. Lidköpings flygklubb och flygdagens drivande kraft.

FLYGDAG PÅ SÅTENÄS

led i Lidköpings flygklubbs offensivplaner

av Lidköpings mest betydelsefulla män och kvinnor, inbjudna av klubben.

Om uppvisningarna är bara att säga att de var i högsta klass. Det obligatoriska skolprogrammet kom först och sedan blev det segelflygning i den högre stilen, förbandsflygning med Kranich, Grunau Baby, Moswey, passagerarflygningar och mycket annat. En B 17 gjorde en grann serie avancerade manövrer med löjnt Ohlin vid spaken — och vid mikrofonen. Hela flygningen kommenterades nämligen av föraren själv via en transportabel markradiostation.

Efter uppvisningarnas slut åt man middag i manskapsmässen och konstaterade att kalopsen och äppelkakan hade samma höga standard som uppvisningarna. Tord Andersson hade det arbetsamt värre att ta emot nya medlemsanmälningar. Så nog gjorde den flygdagen äsyftad verkan. Nu planerar den livaktiga klubben ytterligare framstötter för att effektivisera verksamheten och möjligheterna syns vara goda. Tord Andersson och hans medhjälpare är fulla av uppslag, som är värda allt stöd. Stämningen bland de inbjudna vid »dagen» syns tyda på att stödet inte uteblir.

Bland de många goda idéer som klubbens ledning anförtrödde under tecknad vid besöket i Lidköping bör särskilt en nämnas. Man planerar att göra en *specialkurs för de 10 bästa modellflygarna* i klubben. Under vintern skall det bli teori, femkamp i olika grenar med modellflygning främst och i vår en A-kurs (gratis om jag minns rätt) vid Såtenäs. Den bästa eleven får sedan en B-kurs gratis som pris. Tankegången bakom det hela är att söka stimulera modellflygarna till ännu större insatser för klubben. Idén verkar faktiskt mycket tilltalande. Vi får kanske tillfälle att återkomma till den längre fram.

Ikaros.

Lidköpings flygklubb har tagit fram Lidköpingsplanerna på allvar och är just nu i farten med att öka ut verksamheten både på längden och bredden. Som primus motor för attacken mot lidköpingsbornas plånöcker och slumrande flygintresse står vår gamle bekanting Tord Andersson, en av segelflygets pionjärer.

Söndagen den 15 oktober hade klubben anordnat en flygdag i »samverkan med flygvapnet» och denna tillställning blev något av en succés pyramidale, som det heter. Överste Stig Ramström vid »Skaraborgarna» (F7) har sedan länge varit Lidköpingsklubbens värn och stöd. Klubben har som kanske bekant inget eget flygfält utan får använda flottiljens. Till följd av att klubben dessutom ännu så länge bara har ett minimum av materiel (materielmängden står tyvärr i omvänd proportion till energin och intresset) så kunde den ju inte visa vad den ville visa för lidköpingsborna. Men flottiljen hade materiel och överste Ramström ställde helt generöst alltsammans till förfogande för att det skulle bli en flygdag.

I arla morgonstunden ringlade sig alltså en lång kortege av bilar, bussar och cyklar från Lidköping till Såtenäs och i denna kortege befann sig drygt ett par hundra

Dansk Svæveflyver Union 10 år

Den 5 oktober firade Dansk Svæveflyver Union tioårsjubileum och fick som gåva av segelflygklubbarna en barograf.

Så tidigt som 1909 gjordes flygförsök med hängglidare i Danmark men det var först i

regissören Ivar Johansson rädda situationen. En allmän apati tycktes råda. Man brydde sig således inte ens om att utnyttja segelflygets och Allebergs skönhet till vackra bilder utan nöjde sig med slentrianbilder av gamla Babys. Det fanns dock en Moswey på berget och en samling högvärdiga, utsökt eleganta Weihe på Sikagårdsfältet några km därifrån! Och man blev förstämd vid åsynen av närbilderna »i luften» — tagna på marken med bara föraren och en bit av noken — någon osynlig vid vingspetsen vred planet så att det blev vidriga flatsvängar!

Jo, en sak var bra, den enda: konstflygningen med Fi-1... men den var inlagd i rubrikerna i början och dölles omsorgsfullt.

Nej, bättre kan vi! Men då måste filmherrarna rätta sig efter råd från segelflygexperter och så inte släppa igenom vilket skräpmanus som helst!

P. M.

d'Erny

**SERIEFOTO,
ATELIER
& FOTOMAGASIN**

Kopparbergsvägen 9
Västerås. Tel. 330 80

RITZ HÔTEL

N O R R K Ö P I N G
Stadens modernaste hotell
Enkelrum Kr. 5-8
Dubbelrum Kr. 10-12
Radio i alla rum. Luftskyddsrum. Garage.
Restaurant. Betjäningssavgift.
Nytt — Modernt — Trivsamt — Billigt
Tel. Namnanrop: Hôtel Ritz

Pålson & Leijon

Mekanisk Verkstad

Tomtebogatan 11, Stockholm. Tel. 31 80 86

**Specialitet: Kolvtillverkning
och andra mekaniska arbeten**

BREVVÄXLING

önskas med kamratlig flicka som hyser verkligt intresse för segelflyget. Svar till denna tidnings kontor under sign. »Mr. Speed».

”Ett fynd även för den störste charmör”

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

NORRKPINGS BOKBAR - Avd. F
Lilla Torget 3 - Norrköping

I AVLOPPSLEDNINGAR VÄG- OCH BETONGARBETEN BERGSPRÄNGNINGARBETEN

• Leverantör till FLYGVAPNET

, TUREBERG Strandv. 23. Tel. 35 21 32

SEGELFLYGETS TEKNIK 12

Av löjtnant Bengt R. Olow

STRÄCKFLYGNING

Sträckflygningen är segelflygningens höjdpunkt — detta att utan hjälp av motor förflytta sig miltals över land och sjöar är något som måste tilltala varje segelflygares äventyrlust. Men låt oss störta huvudstupa in bland problemen utan vidare lyriska utläggningar — har man väl en gång kommit i kontakt med sträckflygning talar den för sig själv.

Man skiljer mellan två olika slag av sträckflygning, nämligen distansflygning och flygning till förut angett mål. Då de till sin karaktär är fömligen likartade behandlas de här parallellt med varandra.

De faktorer man till att börja med har att ta hänsyn till är vindriktningen och termikförhållandena för dagen. I regel får man räkna med att flyga mer eller mindre med vinden. Därvid gäller att ju högvärldigare (alltså snabbare) flygplan, desto mer sidvind kan man tillåta. Vid långa sträckor bör man dock ej räkna med mer än högst 20—30° sidvind, emedan färdhastigheten annars blir för låg. Vid små vindstyrkor (5—6 m/sek) kan man även flyga mot vinden men några längre distanser kan man inte räkna med att tillryggalägga på detta sätt.

Termik hör givetvis till förutsättningar för en sträckflygning. Före en långflygning — tillämnad, är det kanske säkrast att tillägga — är det lämpligt att införskaffa väderleksrapporter för hela sträckan. Det vore ju nog så förargligt att tvingas landa efter 75—100 km bara för att segelflygvärdet inte räckte längre...

Om nu vind och väderlek är givna så gäller det att planera sträckflygningen. Skall flygningen utföras som distansflygning lägger man färdlinjen ungefär i vindriktningen. Om man skall göra en målflygning gäller det att välja ett mål så beläget att man kan bedöma att flygningen kan genomföras. Om möjligt bör man välja sitt mål på en flygplats — dels är man säker på att landning kan ske där, dels förenklas i regel hemtransporten (flygbogsering från platsen).

Principen för utförandet av en sträckflygning är den att man vinner höjd, omsätter en del därav i sträcka, vinner höjd på nytt, omsätter en del i sträcka osv tills termiken är slut eller man, av någon annan anledning inte får ny anslutning utan tvingas landa. Taktiken är något olika om det gäller en oerfaren sträckflygare, som

endast skall göra en kortare sträcka, eller en gammal uv som skall flyga långt.

Vid de allra första sträckflygningarna gäller som huvudregel att man inte skall göra sig någon brädska. Det rör sig i allmänhet om sträckor på något över 50 km och om flygtiden blir en timme eller tre spelar ingen roll. (Fig 1.)

Alltså: utnyttja den termik som finns till att komma så högt som möjligt! Låt inte höjden bli för låg och rata inte en uppvind bara för att det ligger ett moln som ser bättre ut längre bort. I regel har det fallit sönder innan du hunnit dit. Och slutligen: flyg aldrig runt och leta efter uppvind utan sök under flygning med vinden! Mången lovande silver-C-flygning har slutat efter 49 km på grund av försyndelser mot denna viktiga regel.

Gäller det däremot långflygning ställs man inför problemet att omsätta den under dagen förefintliga termiken i så lång sträcka som möjligt. Man kan i bästa fall under den för långflygning gymmsammaste årstiden (maj—juli) räkna med termik i 7—8 timmar under dagen.

För att uppnå längsta sträcka skall man starta så tidigt och flyga så fort som möjligt. Under morgontimmarna, då termiken ännu ej är fullt utbildad, får man ge efter på kravet att flyga fort. Basen ligger då endast på 400—800 m höjd och man måste ideligen skaffa sig mer höjd. Lägger man emellertid flygningen med vinden kan man alltid flytta sitt utgångsläge några tiotal kilometer bort tills braktermiken börjar sätta in och då övergår man till att försöka pressa upp färdhastigheten till det yttersta. Därvid bör man följa dessa regler:

- 1) utnyttja blåsorna effektivt;
- 2) stanna inte i en blåsa som ger dålig stighastighet om du redan konstaterat att det finns bättre;
- 3) tag icke höjd oftare än nödvändigt;
- 4) vid flygning på rakbana, försök utnyttja flygplanets hastighetspolar effektivt.

Vad den första punkten beträffar så gick vi igenom detta i ett tidigare avsnitt. — Se fig 2.

Att man inte bör ligga kvar i blåsor med dålig stighastighet när man vill komma

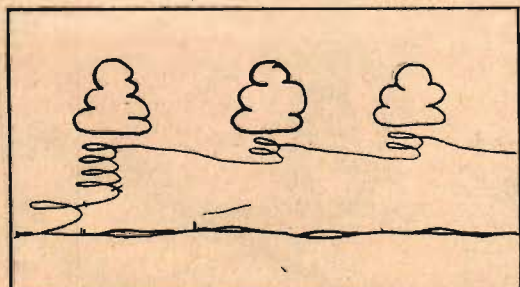


fort fram, det säger sig självt. Om termiken är god bör man inte nöja sig med stigning mindre än 1,5—2 m/sek — man tar sålunda inte den höjd man maximalt kan få i en blåsa utan avbryter tidigare. Här förtjänar en omständighet att påpekas, nämligen att stighastigheten i moln är betydligt större än under molnbasen. Vid en långflygning måste man därför gå in för molnflygning i ganska stor utsträckning om man vill nå resultat.

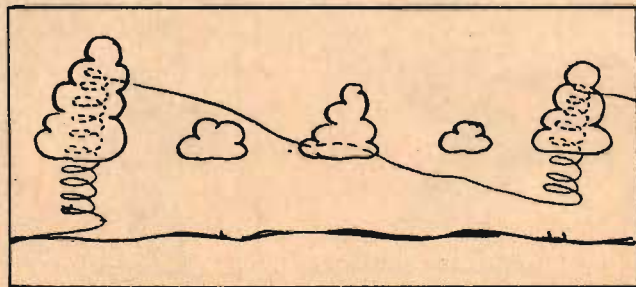
Punkt 3 är till största delen en erfarenhetssak. Var man skall dra gränsen för den höjd där man på nytt ämnar söka anslutning är omöjligt att direkt ange — den varierar inte endast från dag till dag utan även under en och samma flygning. Tidigt på förmiddagarna och alldeles särskilt när termiken börjar ta slut är det inte tillrådligt att våga sig för långt ner. Många gånger kan det vara frestande att börja kurva i en präktig blåsa fast man bara sjunkit ett par hundra meter sedan man lämnade den förra. Då är det bara att bita ihop tänderna och försöka behärska sina lustar samt fortsätta på rakbana ett tag till. Man måste som sagt dra en gräns för vad man kan tillåta sig. Den bör inte vara för snäv (resultat oftast landning i förtid) men man får inte heller ta till för stor marginal (vilket betyder förlust i sträcka).

Vid flygning på rakbana skall man naturligtvis flyga med bästa möjliga glidtal. I lugn luft stöter detta inte på några större besvärligheter — håller man ungefär den hastighet som svarar mot bästa glidtal kommer man också längst. Vid flygning i fallvindsområden skall farten emellertid ökas... men hur mycket, det är frågan. Detta har än så länge varit en erfarenhetssak. I nr 20 av FLYG framlade Ch. Birch-Iensen en lösning som måhända visar sig fungera tillfredsställande i praktiken.

(Forts. i följande nr.)



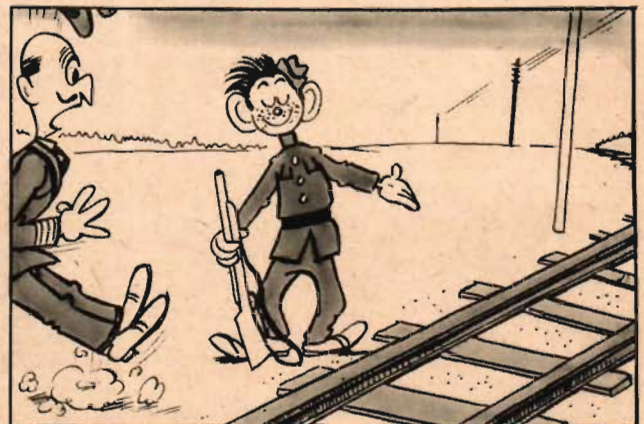
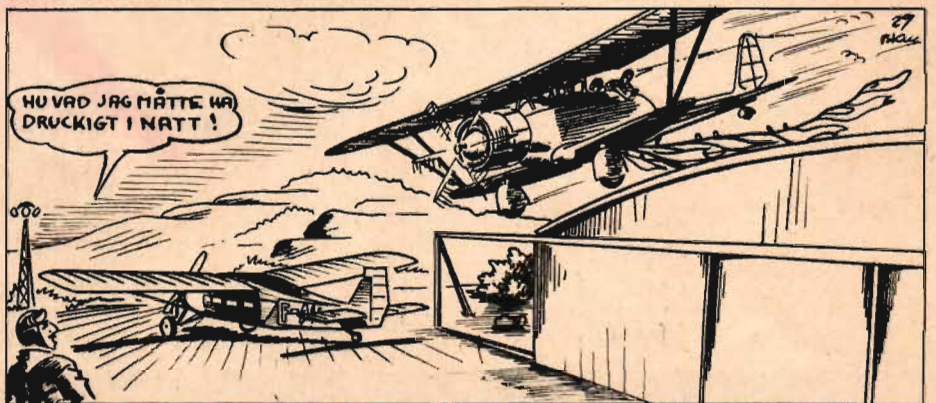
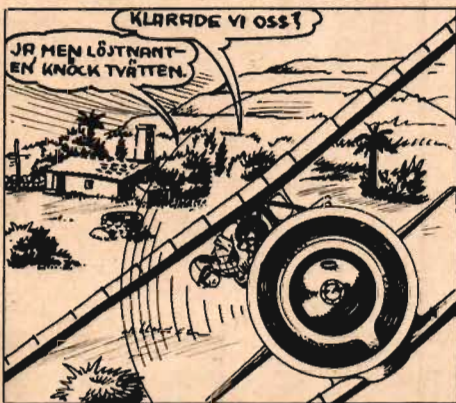
Principskisser. T v hur man bör flyga vid de första sträckflygningarna. Utnyttja alla blåsor och låt ej höjden bli för låg! — T h: Vid verkliga långflygningar i god termik tar man endast verkliga hissar när det behövs.



ÖRNUNGEN flyger jorden runt



TEXT AV
MAJOR H. VICTORIN
En Åttioserie



MODELLFLYGKONFERENS

i förenklings tecken

Modellflygledarkonferensen hos KSAK lördagen och söndagen den 14—15 oktober hade samlat bortåt 30-talet representanter från både syd och nord. Naturligtvis var de gamla »rävarna» från Linköping, Malmö, Västerås, Stockholm och Örebro m fl i elden men även från JUF och Scoutförbundet hade representanter mött upp — för första gången sedan den nya organisationen trädde i kraft. Modellflygkommittén var också i det närmaste mangrant samlad och det var fart och liv i diskussionen, som hölls på ett högst sakligt och positivt plan.

»Pappa» Stark blev ordförande och förste instruktören ing. Dérantz inledde de olika diskussionsfrågorna. Han ville från början ha en »förutsättningslös» diskussion och det fick han. Han efterlyste också förenklingar både vad organisation, rapportering, klassindelning och tävlingsregler beträffade — han fick sin önskan uppfyllt. Hela konferensen gick i förenklingsarnas och den förutsättningslösa diskussionens tecken. Många nya idéer framfördes och genomgående kunde en optimistisk stämning iakttas.

Förste instruktörens rapport, som inledde det hela, innehöll många tankvärda saker och visade att rörelsen gått oerhört framåt under den korta tid den nya organisationen varit i kraft.

Beträffande diskussionen om klassindelningen och tävlingsreglerna kan antecknas att konferensen enhälligt uttalade sig för ett mindre antal klasser i S och G (förslagsvis borde S 2 och S 3 samt G 2 och G 3 sammanslås) och mindre antal starter i tävlingarna. De mest radikala, bland dem fabrikör Stark, ville t o m ha endast en tävlingsstart med valfri lina för segelmodellerna. Nu beslutade man efter en livlig diskussion, att de nuvarande tävlingsreglerna t v skulle gälla, men att försöksävlingar med nya regler snarast borde anordnas.

Efter en stunds rådslagning beslöt konferensen även uttala sig för en sänkning av åldersgränsen för tidtagarna till 15 år och vidare att tidtagarna icke skulle behöva vara registrerade. Ett ganska stormigt parlamentariskt blev det då frågan om skyldigheten att lösa ut erövrade märken kom på tal. Konferensen uttalade sig emellertid slutligen tämligen samstämmigt för

det nuvarande systemet, enligt vilket varje märke måste utlösas.

Byggnadsmaterialets standardisering var en viktig fråga, som rönt stort intresse. KSAK bör söka få en sådan standardisering till stånd och klubbarna bör också i största möjliga utsträckning använda standardmaterial vid sina kurser, bestämdes det. Vidare uttalade sig konferensen enhälligt för att klubbarna skall åläggas kvartalsrapportering, då det nuvarande systemet måste innebära att KSAK:s sekretariat blir överbelastat. Konferensen ansåg att de klubbar som önskar statsbidrag också kan bekväma sig med att skicka rapporter, så att KSAK har något att gå efter vid fördelningen. Uteblivna rapporter bör ha omedelbar avstängning som följd, ansåg konferensen.

Det nordiska samarbetet diskuterades också, och konferensen ansåg — stödd av kommitténs tidigare beslut i samma fråga — att detta samarbete bör tas upp snarast möjligt för att få bli en enhetliga tävlingsbestämmelser till stånd. KSAK bör ta initiativet till förhandlingar med de övriga nordiska länderna i denna fråga så snart det blir möjligt.

Slutligen hade konferensen ett föreslöt tre personer för inval i modellflygkommittén. I första förslagsrummet kom Sigurd Isacson, Linköping, i andra Ove Huzell, Sveriges Scoutförbund (ny), och i tredje snart Sundström, Stockholm, och Terje Larsson, Malmö.

I nästa nummer av »Modellflygaren» lämnas ett utförligare protokoll från konferensen, som måste anses vara ett ytterst viktigt forum för vårt modellflyg, i synnerhet när representanterna från klubbarna kan samlas i en så frisk och framåt anda, som den här gången var fallet. Förste instruktören har all anledning att känna sig nöjd.

Ikaros.

Vid Vängsö

hölls söndagen den 8 okt. en nationell tävling. Vädret var rättvisare än som förut skådats på en modellflygtävling och resultatet blev därefter. Här bredvid ger »Lövven» några glimtar i ord och bild från tävlingen.



VÄNGSÖTÄVLINGEN

»Bananeus» S 3-flyguling på 6,14 herodde delvis på en suverän modell, som med vidhängande ägare syns ovan t. h. Efter den flygnigen och sprängmarschen var »Bananeus» mycket hungrig och inmundigade det största luss punnkakor vi någonsin sett (t. v.).

Sven Andersson med sin vackra S 3:a kom endast femma, men hans flygningar var dagens fjärnaste. Hans serie var 3.41,8; 3.25,0; 3.08,0.

Dagens utan tvivel vackraste modell hade Anders Deurell. Kroppen är helt och hållet av asp och gjord i två halvor, som urholkats och därefter sammanklammats. Deurell kom fyra på den goda tiden 3.27,3.



Lennart Andersson (bror till Sven) kom trea i S 3. Han är en mycket liffundig karl och visar på bilden t. v. ett sätt att hålla kroppsregeln på en segelmodell.

VINNARE

(genomsnittstid):

S 1: Osvald Eklöf, Eskilstuna, 2.55,0. S 2: Sven Andersson, Mariefred, 3.21,0. S 3: Rune Andersson, Vingarna, 4.07,1. G 1: Åke Larsson, d:o 1.15,3. G 2: Sune Stark, d:o 2.09,6. G 3: Sune Stark, d:o 2.02,3.

RIA.



Sune Stark, d:o 2.09,6. G 3: Sune Stark, d:o 2.02,3.

"SUNNANVIND"

visar teorins betydelse

Många modellbyggare håller före att teori och praktik inte alls stämmer överens. Man anser teorin vara uppkonstruerad för att försvara praktiken och en gång kunde man t. o. m. läsa att »Bananens» fenlösa segelmodell var en protest emot den »grå teorin» i allmänhet och »hr Isacson» i synnerhet. För att visa den bumerangverkan detta har kan följande berättas.

»Bananen» framhöll under modellflyglärarkursen i Stockholm att den kvadratiske, kantställda diamondkroppen är bra ur motståndssynpunkt. Förf. protesterade energiskt och visade att diamondkroppen presterar det högsta tänkbara motstånd vid varje vinkelökning mot luftströmmen. När Andersson sedan fick sin diamondkroppmodell att flyga utan fena, vilket just möjliggjordes av den stabiliseringsverkan som ligger i att kroppen kraftigt motsätter sig varje vinkeländring mot luftströmmen, var det således en protest mot den grå praktiken. T. o. m. den självmedvetne mannen med namn av denna sällsamma sydfrukt har börjat vekna inför den »grå teorins» möjligheter.

Sedan förf. i våras skrivit artikelserien »Modellflygets teknik» i FLYG och kompendierna för KSAK:s lärarkurser var tiden mogen att visa de däri framlagda teoriernas värde. Förf. beräknade helt och hållet efter dessa en S I-modell, som fick namnet »Sunnanvind» (ej utan inspiration från sommarens seglingar).

De fordringar efter vilka planet konstruerades sattes mycket högt. Det skulle ha en startsäkerhet vida överlägsen föregångarnas och en sjunkhastighet så låg att den låg under varje uppmätt värde i samtliga klasser, med andra ord bättre än de annars totalt överlägsna S 3-orna. För att uppnå dessa fordringar måste de viktigaste problemen analyseras i detalj och lösas bättre än förr.

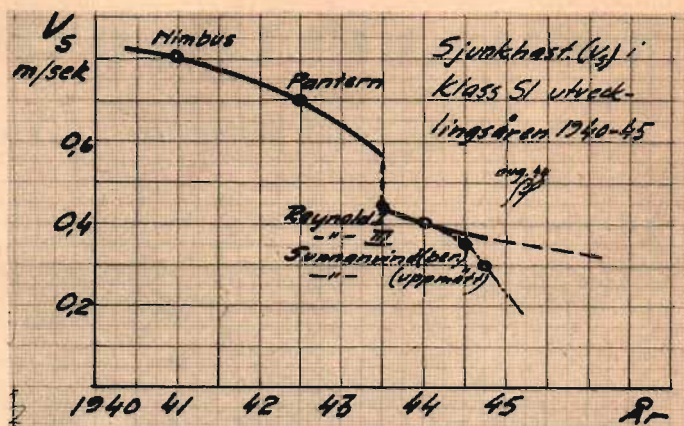
Det viktigaste problemet var vingprofilen och vingens sidoförhållande, som betyder så mycket genom det reynoldska talets inverkan. Detta var redan löst och en standardprofil, i SI-serien, SI 63008, valdes direkt. Endast sidoförhållandet förbättrades från föregående idealvärde på »Reynold»-typerna, som stod som förebild.

Emellertid kom så förf. till den avgörande lösningen, som gällde det inducerade motståndet (spetsutjämningen, kantvirvarna). Teorin pekar bestämt på att ändskivor skall minska inducerade motståndet; det gick

Avsnitt II

Av

Sigurd Isacson



Sjunkhastigheten sjunker:

Kurvan visar sjunkhastighetens (v_s) minskning med tiden för S I-typerna »Nimbus» (våren 1941), »Pantern» (sommaren 1942), »Reynold I» (sommaren 1943) o. »Reynold III» (vintern 1944). I och med tillkomsten av »Re I» sjönk v_s ett stort steg, då det reynoldska talets betydelse just klarlagts. Därefter återgår v_s , troligen för all framtid, till sin långsamma utveckling igen (linjen genom Re III, streckad i forts.). Emellertid kommer som synes »Sunnanvinds» beräknade v_s en bit under det »normalt bästa» och dess uppmätta v_s ännu en bra bit under. Den streckprickade linjen väses visa att de är undernormala. KSAK:s försteinstruktör ing. Dérontz utropade också vid en demonstrationsflygning: »Du måste vissla ner den, Isact!»

t. o. m. lätt att beräkna hur mycket. Men praktiken sade att ändskivor inte lönar sig. De måste tydligen tvingas göra mer nytta än hindra spetsöverströmmningen och så kom den nya »öron»-typen till.

»Öron» kan betraktas som ändskivor som sitter helt ovanför vingprofilen (tryckskillnaden är där rel. omgivande luften mängdubbel större än under profilen) men som lutar utåt i 60° mot horisonten och icke lyfter, de är helt enkelt platta och utan anfalls-vinkel. Den som är något insatt i aerodynamik inser genast att öronen medför en hel del fördelar framför varje annan motsvarande konstruktion. Medan t. ex. en ändskiva både har sitt eget friktionsmotstånd och ett s. k. interferensmotstånd, uppstående vid den tvärs vinkeln mellan ving och skiva (90° eller mindre på undersidan), har örat ingen interferens (vinkeln mot vingen 90° + 30° + c:a 5° = c:a 125°) men tjänar samtidigt som tvärstabiliserande organ av högsta effektivitet (längst ut, längsta momentarm).

På motsvarande sätt försågs den bärande stabilisatorn, även den ritad med standardprofil (SI 32506), med dubbelfenor, som alltså utan onyttigt motstånd nästan eliminerar spetsutjämningen. Allt detta medför inte bara bättre glidtal och lägre flyghastighet (= lägre sjunkhastighet) utan även

högre stabilitet på grund av brantare c_a -kurva för stabilisatorn.

Nu frågar man sig: kan en låt vara teoretiskt påvisbar förminskning av spetsutjämningen i högre grad sänka sjunkhastigheten? Förf. hade bemödat sig om detta problem just därför att det inducerade motståndet visar sig utgöra c:a 1/3 av modellens hela motstånd. Och den beräkningen lade grunden till det ganska förbluffande resultatet att sjunkhastigheten visade sig vara 15 % lägre än den optimistiskt beräknade.

Givetvis inverkar härvid också den nya kroppskonstruktionen, som uppvisar det lägsta möjliga motstånd. Om ving och styrverk är av vanlig konstruktion fränsett de platta, 3 mm tjocka öronen så är kroppen med sin 5 mm tjocka nosram, sitt enkla, längsgående spant och sin uppbyggda bom desto mera en nyhet. Avsaknaden av de utstickande, virvelbildande spanten och den stora kroppsytan, ersatt med den smala, trågglatta bommen reducerar i hög grad motståndet. Detta till trots är kroppen ytterst enkel att bygga, vilket ritningen kommer att visa. Förf. hoppas verkligen att den firma som eventuellt plagierar »Sunnanvind» (liksom t. ex. »Reynold I») inte förvränger detaljerna så att den blir sämre. Ska de va, så ska de va!

»Sunnanvinds» prestationer framgår av

nedanstående tabell. Såväl beräknad sjunk- som flyghastighet baseras på vingbelastningen 10 g/dm², medan provplanet har hela 13 g/dm² men ändå är bättre. Vingbelastningen kan otvivelaktigt sänkas och därmed både v och v_s .

Startsäkerheten på grund av bristande tid endast uppskattad och jämförd mellan de olika typerna.

Starter med full lina har efter intrim-

ningen ej gjorts men då 2.15 i medeltid uppnås med 50 m lina torde flygtiden bli något över 4 min.

Siffrorna på startsäkerhet (= medelhöjdh) och sjunkhastighet ger $T = \frac{75}{0.30} = 250 \text{ sek} = 4.10 \text{ min.}$

(Max. flygtiden, varmed förf. icke räknar, är $T_{max} = \frac{100}{0.30} = 333 \text{ sek} = 5.33 \text{ min.}$)

	»Su» (beräknad)	»Su» (uppmätt)	Re III (uppmätt)
Flyghastighet	4,5 m/sek	c:a 4,5	5,0
Sjunkhastighet	0,35	» 0,30	0,40
Glidtal	1:12	» 1:15	1:12
Startsäkerhet	65 %	» 75 %	60 %
Flygtid (100 m lina)	3.00 min	se ovan	2.30

FLYGTJÄNST



över hela Sverige

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

ALDRIG MER SÅ UNG...

Forts. fr. sid. 23.

gending hände. Han orkade inte röra sig. Sedan kände han någons händer under sina armbågar och en avlägsen röst säga någonting otvivelaktigt. Det var Pop som lyfte bort honom från förarplatsen.

Bombfällaren och du kom fram och lade Craven på golvet bredvid förarsätet.

— Flytta mig inte, sa han. Det gör så ont. Ni hade tänkt bära honom till viloplatsen, där det var bättre utrymme. Här kunde ni inte stå bredvid honom. Det var för trångt. Du stod på knä vid Cravens fötter, och bombfällaren, som knäböjde vid hans huvud, spände upp hans fallskärmssele och lade en fallskärmspacke under hans huvud.

Pop bet sig i läppen, vände sig om och såg över axeln på ratten och instrumentbrädan.

— Det är bäst att du går tillbaka dit, hojtade bombfällaren åt honom.

Pop stod och såg ned på Craven en lång stund. Cravens ögonlock darrade, och hans läppar rörde sig svagt. Han slöt ögonen.

— Jag är inte rädd längre, eller hur, Pop? frågade han svagt, och en ansats till ett leende syntes på hans läppar.

— Nej, sade Pop, du är inte rädd längre. Du är botad nu. Ja, du är fullkomligt botad nu.

Du reste dig från din knäböjande ställning och gick tillbaka genom flygkroppen till aktertornet. Craven låg mycket stilla med fallskärmspacken under huvudet. Ögonlocken var slutna, och ansiktet var askgrått.

Pop klättrade tillbaka till förarsätet, kände ratten i sin hand och tittade ut över den mörka himlen mot England.

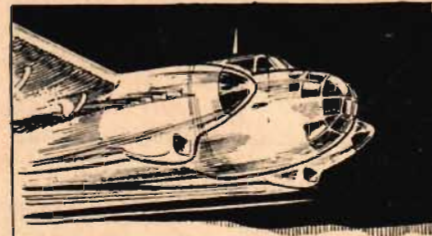
EN SKULLE HA...

Forts. fr. sid. 12.

och spänst. Sergeant Edholm, som lagt banan, hade letat reda på ett härligt blött och snarigt avsnitt vid Brattåsen och Svartsjöarna. Tre kontroller var lagda så, att man inte kunde undgå ett ordentlig dopp i kallt myrvatten. De c:a 30 deltagarna åstadkom också ett livligt plaskande, där de forcerade myr efter myr. Vid tredje kontrollen stämde kartan illa. Ett otal stigar fanns i terrängen och flera fåbodar mot på kartan endast en stig och en fåbod. Ett energiskt letande gav dock till resultat, att de flesta genomförde orienteringen.

Poängsättningen, som gick efter plats-siffremetoden, kan naturligtvis diskuteras, men ur en synpunkt är den fördelaktig: Ett dåligt resultat i en enda gren har inte så stora möjligheter att dra ner ett gott resultat i övriga grenar. Hur som helst så placerade sig flottiljchefen främst i sin klass och blev, som många gånger tidigare, ett föredöme för sina underlydande. Här de tre bästa resultaten i varje klass:

Flygförare: 1) övöljtn Bjuggren 18 p (4 segrar). 2) Fänr Hardenborg 31 p. 3) Kapt Rudenschjöld 44 p. *Flygförare GFSU I:* 1) Asp Gundt 17 p. 2) Asp Wählin 24 p. 3) Asp Hedin 24,5 p. *Flygsignalister:* 1) Vk Karlsson 15 p. 2) Vk Johansson 15 p. 3) Vk Brolin 19 p.



GJUTNA MODELLER I LÄTTMETALL SKALA: 1/100

Färdiga för putsning och målning, dessa nya MODELLER hava vunnit enorm popularitet på grund av sitt trevliga format, samt möjliggör för vem som helst att få en vacker skal-enlig prydnadsmodell.

Vi ha ett 20-tal olika flygplanmodeller i lager, bl. annat: B-18-B, B-18-A, B-17, B-3, J-22, Boeing B-17-G, Spitfire, Lockheed P-38, Me 109.

MOTORMONTÖRER

med minst 8 års erfarenhet av motorarbeten erhålla anställning. Erfarenhet av flygmotorer ej nödvändig.

SKANDINAVISKA AERO A.-B., NORRTÄLJE

Kungl. Svenska Aeroklubben håller sitt ÅRSMÖTE

i Stockholm lördagen den 25 november 1944, vilket i enlighet med § 4 i KSAK:s stadgar härmed meddelas. Tid och plats för årsmötet angives i till röstberättigade medlemmar översänd kallelse. Efter årsmötet anordnas en subskriberad middag i Sportpalatsets festvåning.

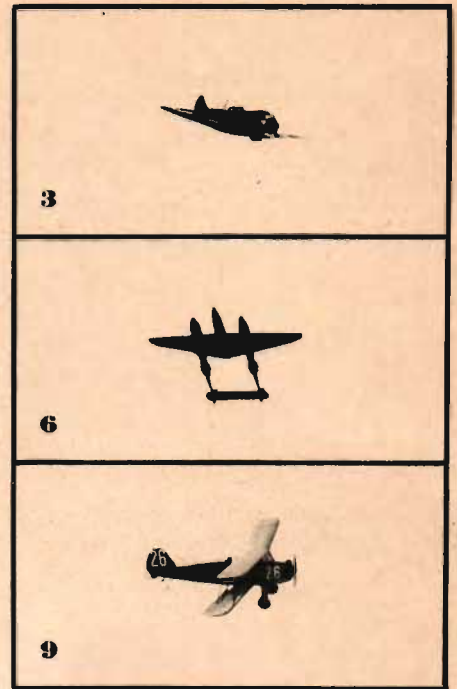
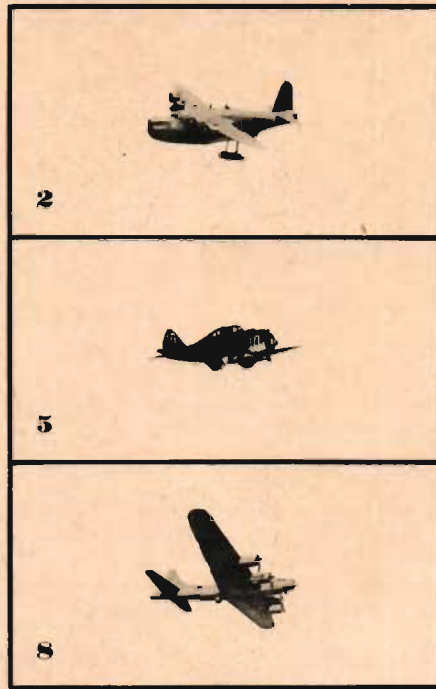
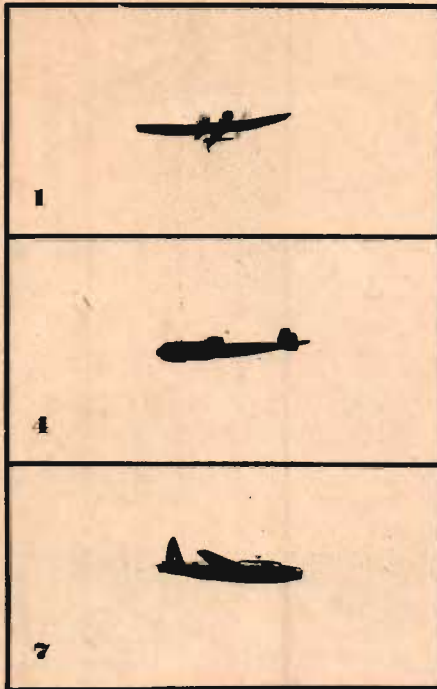
Obs! Tiden för årsmötet ändrad från den 18 till den 25 november

OMSLAGSBILDEN

visar denna gång den femtusende »Lightning» som Lockheed levererat och som döpts till »Yippee». Tecknaren Claes Zetterberg har ritat den i ett svepande lågansfullt mot Industrimål någonstans.



FLYGPLANIDENTIFIERING NR 6



Här ovan följer flygplanidentifieringsuppgift nr 6 i Flygstabens och FLYG:s synnerligen uppskattade tävlingar. Särskilt på militärförbanden landet runt har de i varje nummer återkommande nio uppgifterna hälsats med tillfredsställelse, eftersom bilderna är av just den storleksord-

ning man önskar och det är mycket ont om identifieringsmaterial.

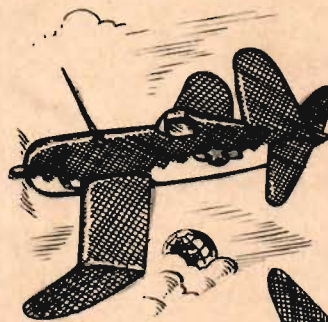
För om föregående nummer göres tävlingen ännu värdefullare, i det att lösningen för varje omgång kompletteras med en karikatyr av varje flygplantyp. Det är en känd sak, att flygplankarikatyror är det bästa medlet att lära sig de olika typerna.

Lösningen på uppgift nr 6 skall vara FLYG:s red., Västmannagat. 69, Sthlm, tillhanda senast den 15/11 och det är lämpligt att använda kupongen på sid 31. Första pris: 25 kr, andra 10 kr och tredje helårsprenumeration på FLYG. Och så tar vi nya tag igen.

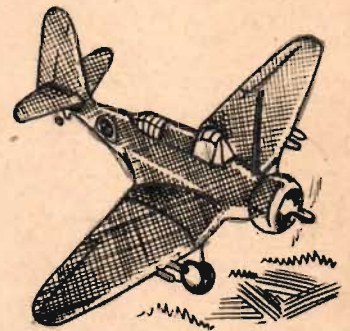
KARIKATYRLÖSNING IDENTIFIERING NR 5



Arado 196.



Corsair.



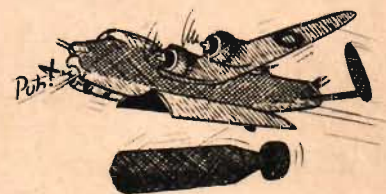
B 5.



Focke-Wulf FW 189.



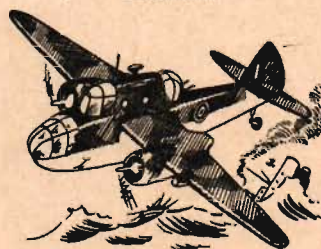
Dauntless.



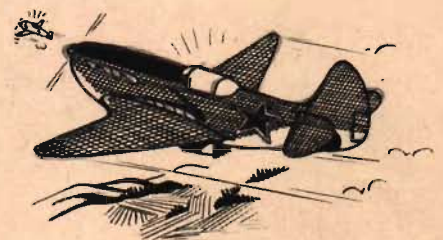
Lancaster.



DO 24.



Beaufort.



JuK-3

LÖSNING TILL FLYGPLANIDENTIFIERING NR 5



ARADO 196: Sjöflygplan med två flottörer. Många landningsstöttor. V-formad vinge med runda spetsar. Lågt ansatt stabillsator. Jfr S 17 8.



CORSAIR: Markerad W-form på vingen. Avrundad, långt framskjuten triangelformig fena. Liten, långt bak belägen kabin.



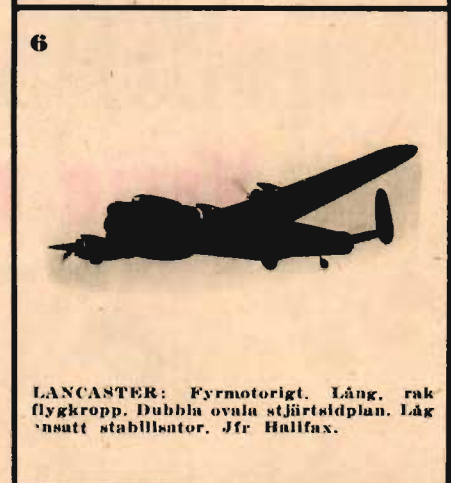
B5: Fast landningsställ, enkla landningsben med strömlinjeformade hjulkåpor. Antennmast framför huvan. Överbyggnaden täckt på mitten.



FW 189: Tvåmotorigt. Stjärthornmar. Kort, bred glasnos. Lång glasfäktad stjärtkon på kabingondolen. Jfr Lightning.



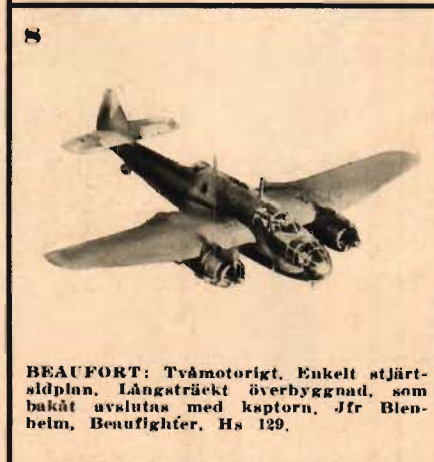
DAUNTLESS: Lågvingat. V-formig, mycket bred vinge, försedd med karakteristiska genomborrade vingklaffar. »Fortress»-fena. Jfr B 17.



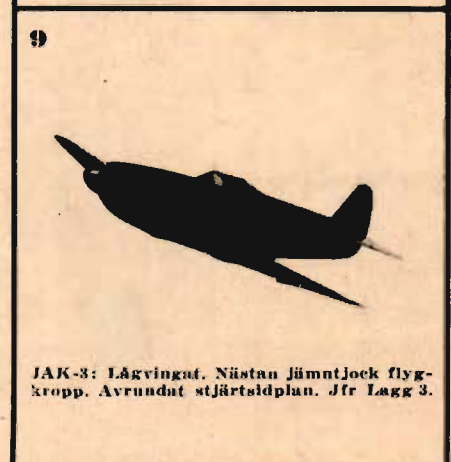
LANCASTER: Fyrmotorigt. Lång, rak flygkropp. Dubbla ovala stjärtsidplan. Lågt ansatt stabillsator. Jfr Halifax.



DO 24: Tremotorigt. Sjöflygplan med centralflygkropp. Piffformig parasollvinge. Dubbla stjärtsidplan. Kort hjälpvinge på flygkroppen.



BEAUFORT: Tvåmotorigt. Enkelt stjärtsidplan. Långträckt överbyggnad, som bakåt avslutas med kaptorn. Jfr Blenheim, Beaufighter. Hs 129.



JAK-3: Lågvingat. Nästan jämntlock flygkropp. Avrundat stjärtsidplan. Jfr Lagg 3.

Vinnarna i fjärde etappen

Det är med stor nyfikenhet som vi på FLYG:s redaktion förrättat dragningen på våra identifieringstävlingar. Det är flygvapnets egna, luftvärnare, luftbevakare, segel- och modellflygare landet runt som bryr sina hjärnor och även från våra grannländer kommer svar. Tredjepriset denna gång gick till en finne. Här följer prislistan: 1:a pris till herr Gert Rundqvist, Björngårdsgatan 16 B, Stockholm, som således får 25:— kr. 2:dra pris till herr Lennart Borgenvall, Västmannagatan 91, 2 tr., Stockholm, som får 10:— kr. Till Finland gick som nämnts 3:dje priset — närmare bestämt till herr Ola Lassila, Hesteriagat. 13 B, Helsingfors, som får en helårsprenumerering på FLYG.

FLYGPLANIDENTIFIERING 6

TAVLINGSKUPONG.

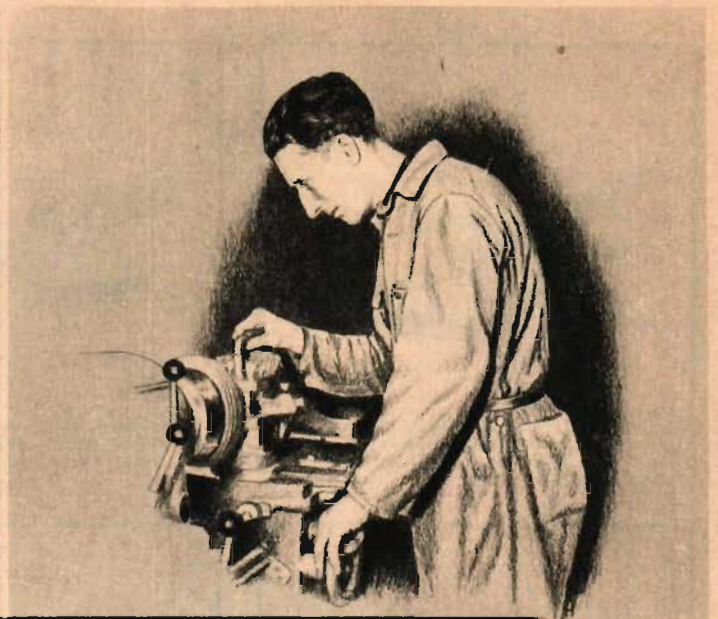
DE NIO FLYGPLANEN ÄRO:

- | | |
|--------------------------|-------------------------|
| 1. SK14 (North American) | 5. J 9 Republic EP-1 |
| 2. SHORT "Sandenland" | 6. Lockheed "Lightning" |
| 3. J 22 | 7. Vickers "Wellington" |
| 4. Dornier Do 217 | 8. Liberator |
| | 9. SK 12 Focke Wulf |

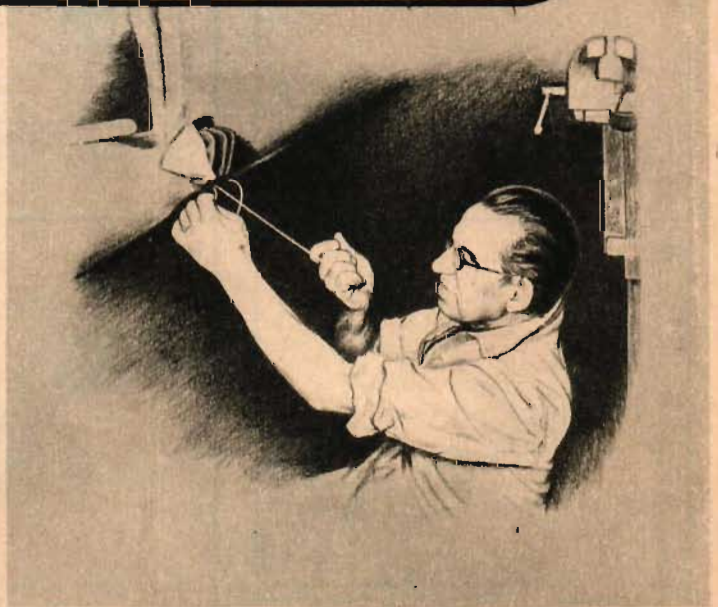
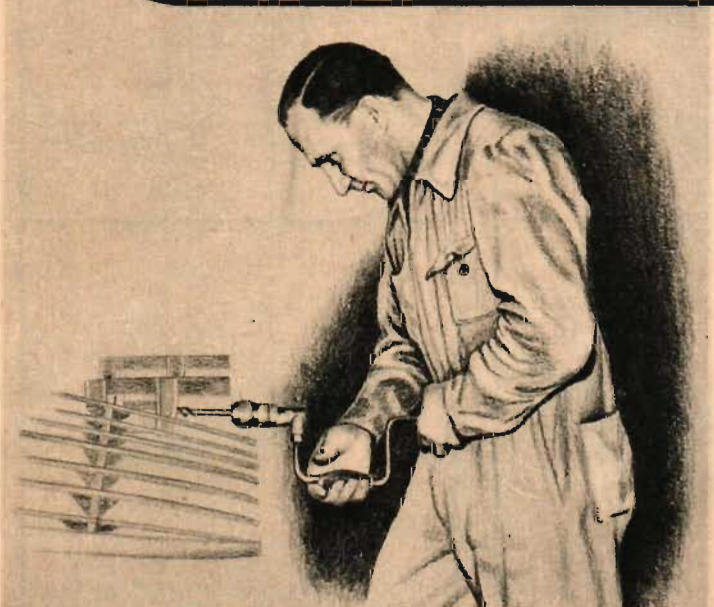
NAMN: *Perine Nordling*

ADRESS: *Nya-Viktor*

Wärners väg



Varje man — en mästare



Rätt man på rätt plats gäller i hög grad i fråga om flygplansservice, där yrkesskicklighet och noggrannhet är A och O.

SAA:s yrkesmän är specialister var och en på sitt område. En del av dem, t. ex. tapetserarmästaren och snickarmästaren, har arbetat i sina fack sedan flygets barndom.

Är Ni flygplanägare kan Ni dra fördel av denna yrkesskicklighet och en modern serviceanläggning, som bygger på erfarenhet från SAA:s egen omfattande flygverksamhet. Gå in för SAA-service.



SKANDINAVISKA AERO AB

SERVICEAVDELNINGEN, NORRTÄLJE