

# Flyg



Nr 23 • 1944  
Pris 45 öre



**TIDSKRIFT FÖR FLYGVAPNET**  
*Officiellt organ för*  
**Kungl. Svenska Aeroklubben**  
*Organ för*  
**Föreningen Värnpliktiga Flygförare**  
 Ut kommer varannan torsdag

**REDAKTION:**  
 Västmannagatan 99 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

**ANNONSÄVDELNING:**  
 Chef: J. E. SVENSSON - Tel. 32 08 11

**EXPEDITION:**  
 Förlagsaktiebolaget FLYGNING  
 Sveavägen 53 - Stockholm

**Postgirokonton: 1111.**

**Prenumerationspris:**  
 Helår Kr. 9:75 - Halvår Kr. 5:—

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

Ahlén & Akerlunds Fotogravyraanstalt  
 Stockholm 1044

**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	Åbo	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	Åbo	10.55D
» Visby	10.45	Stockholm	11.55D
» Wien*	»	»	V
» Åbo	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.

**FLYGTJÄNST**



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

**Byggmästare**

**C. Magnusson**

**MALMSLÄTT**

Tel. 80

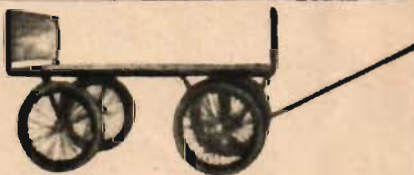
**Utför arbeten  
 för Flygvapnet**

**BORGGÅRDS  
 BRUK  
 BORGGÅRD**

**REKOMMENDERAR**

**SINA**

**TILLVERKNINGAR  
 AV REMBESLAG**



**RÅDFRÅGA OSS**

vid behov av alla slags transportvagnar för såväl inom- som utomhusbruk. Många modeller finnas i standard. Förslag uppgöres. Rekvirera vår katalog. Införda offert.

**HANDELSBOLAGET KABERON**  
 MÅLARHÖJDEN

Tel. Kontoret: 4604 37. Verkstaden: 43 79 49

**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.

**Hollywood:** Republic »Guardsmans» militära beteckning i USA:s flygvapen är AT-12 och i det svenska flygvapnet B 6. Boeing P-26 har följande data och prestanda: Besättning: 1 man. Motor: 600 hk Pratt & Whitney »Wasp». Bevapning: 2 st 7,7 mm ksp, eller 1 st 12,7 mm och 1 st 7,7 mm synkroniserade ksp. Spv.: 8,5 m. Längd: 7,2 m. Höjd: 2,4 m. Vingyta: 13,88 m<sup>2</sup>. Tomvikt: 1067 kg. Flygvikt: 1378 kg. Maxhastighet: 376 km/t. Marschhastighet: 336 km/t. Flygsträcka: 920 km. Tophöjd: 8906 m.

**Tobias:** »Mr. Mulligan» Howard DG-A6 har följande data och prestanda: Motor: 1 st 550 hk Pratt & Whitney »Wasp» SE, niocylindrig luftkyld, uppkomprimerad stjärnmotor, med bästa effekt på 3355 m höjd. Besättning: 4 man. Spännvidd: 9,76 m. Längd: 7,47 m. Vingyta: 12,82 m<sup>2</sup>. Tomvikt: 1090 kg. Flygvikt: 2383 kg. Maxhastighet: 432 km/t. (Vid marken.) Marschhastighet: 432 km/t (62,5 % av motoreffekten på 3350 m höjd). Landningshastighet: 104 km/t. Stigtid till 4575 m: 15 min. Vad priset beträffar finnes inga exakta uppgifter tillgängliga, men det torde röra sig omkring 50-75 000 kr. Flera modellflygfirmer har byggsatser till ovanstående modell med åtföljande ritningar.

Minimiåldern för motorflygcertifikat är 18 år. De olika certifikaten är A:1 (samsamflygarcertifikat), A:2 (privatflygarcertifikat) samt B och C (trafikflygarcertifikat). För läkarundersökningen har luftfartsmyndigheten fastställt formulär. Kostnaden per flygtimme fram till A:1 och A:2 torde närmast efter kriget bli 70-80 kr.

Red.

**Vill Du till Flygvapnet?**

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

officersaspiranter	} 1 flygvapnets aspirant-broschyr
reservofficersaspiranter	
flygingenjörsaspiranter	
reservintendentsaspiranter	
volontärer	} 1 flygvapnets volontär-broschyr

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

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

# J22 - vårt nyaste jaktplan -



## EN SKAPELSE I STÅL

Flygkropp, vingar och stjärtparti äro utförda i stålörskonstruktion, vilket givetvis också gäller sådana vitala delar som motorfundament och landningsställ.

J 22 konstruerades och byggdes på rekordtid. Det anses vara världens snabbaste flygplan i förhållande till motorstyrkan. Flygarna äro allmänt nöjda med dess flygegenskaper. Äran härav tillkommer i främsta rummet konstruktörerna och Kungl. Flygförvaltningens materialavdelning. De hade också god blick, när det gällde val av material och materialleverantörer.

### Till J22

ha levererats kalldragna och seghärdade Uddeholmsrör i ett sjuttiootal olika dimensioner, motsvarande 70 % av TOTALA RÖRLÄNGDEN (ca 200 m. av 277 m. totalt per flygplan), 70 % av TOTALA ANTALET INGÅENDE DIMENSIONER. Vårt högvärdiga stål har i J 22 ånyo demonstrerat sin lämplighet för lättviktskonstruktioner och Uddeholms sömlösa stålör stå här såsom en exponent för svensk kvalitet i ordets bästa bemärkelse.

# UDDEHOLM

*ett värmlandsnamn med världsrykte*

# VILKEN ÄR STARKAST?



De båda bultarna äro lika starka! Vid prov har det nämligen visat sig, att en  $\frac{1}{2}$ " kallpressad Bufo-bult tål lika hög belastning som en vanlig  $\frac{7}{8}$ " bult. Vad denna dimensionsminskning ifråga om bultar betyder för vår tids konstruktioner är uppenbart för var och en.

Rätt valt svenskt stål, välbeprövade värmebehandlingsmetoder, högt driven teknik, kunniga arbetare och moderna maskiner ha möjliggjort en bult som Bufo vilken motsvarar den moderne konstruktörens krav på en smäcker och stark precisionsbult.

*Begär prospekt och offert.*

## BUFO

SEGHÄRDAD  
PRECISIONSTILLVERKAD



### BULTFABRIKS A.-B. HALLSTAHAMMAR



# Elyg

NORDENS STÖRSTA FLYGTIDNING

## FLYGNING och RESTRIKTIONER

Det är nog inte så lätt att vara luftfartsmyndighet just nu, men det är säkert inte lättare att vara beroende av den. Myndigheten förföljs av ett oblikt öde att bli missförstådd både när den skall biträda med ordnandet av oceanflygfälten och när den skall utfärda bestämmelser för efterkrigstrafiken. Det har inte ens hjälpt att myndigheten inte utfärdat några sådana bestämmelser — den har i alla fall blivit missförstådd.

Saken är helt enkelt den, att när någon umgås med planer på att söka tillstånd till något slag av lufttrafik efter kriget så hör han sig för hos luftfartsmyndigheten och får då visserligen inga bestämmelser från denna men en *P. M. beträffande prövning av ansökan om tillstånd för yrkesmässig luftfart*. Denna *P. M.* är trängt taget inte officiellt papper fastän den har den för sådana vanliga utstyrseln och diarienumren o s v, men den saknar underskrift och binder sålunda ingen — icke ens mottagaren. Ett exemplar av denna *P. M.* har hittat vägen till en tidningsredaktion som genast slog larm. Vad larmar man för — det är ju inga bestämmelser, bara en *P. M.*, ett arbetspapper inom luftfartsmyndigheten! När detta papper utlämnats till utomstående får väl detta tolkas som inbjudan till tankeutbyte, icke såsom ett meddelande av föreskrifter. Det är beklagligt att inte alla genast förstått detta, men man måste kanske som förf av dessa betraktelser vara en gammal ämbetsman, väl förfaren i vår byråkratis alla subtila finesser, för att riktigt begripa vad som avsetts med denna *P. M.*

Den innehåller många tänkvärda saker, och den kunde som motto använda riksbankens stolta »Hinc robur et securitas», vilket på svenska betyder: Härifrån trygghet och säkerhet. Det är tryggt att veta att luftfartsmyndigheten är fast besluten — oaktat den icke utfärdat några bestämmelser — att inte tillåta något luftens plimsollande i vårt land. Vi behöver inte vara oroliga för att gamla målflygningskarror plötsligt skall upphöjas till rang, heder och värde av trafikflygmaskiner, när de inte längre behövs för luftvärnet. Och sannerligen, inga oerfarna »flygentusiaster» kommer att tålas vid den yrkesmässiga luftfartens spakar.

Det är på dessa båda områden som skon klämmer. Där kommer det enskilda intresset med i spelet. Vi skall här något granska frågan ur den allmännas synpunkt, rentav allmänhetens, ty det är ju den som skall vara passagerare i trafikflygplanen. Den har som primärt intresse att vara säker till liv och lem när den använder ett trafikmedel, vilket detta än vara må.

Men allmänheten vill också kunna färdas snabbt och vart som helst. Den som har mycket bråttom vill i våra dagar ha möjligheten att flyga vart som helst och när som helst. Vi kan kalla detta för allmänhetens trafikintresse. Det gäller att tillgodose både detta och säkerhetsintresset. Det är de enskilda flygföretagen som skall tillgodose trafikintresset, medan luftfartsmyndigheten tillvaratar allmänhetens säkerhetsintresse.

Men det finns en tredje part till vilken hänsyn också måste tas. Den kan i detta sammanhang rätt och slätt kallas den internationella luftfartsorganisationen. Vår luftfartsmyndighet måste tillse att våra flygtrafikorganisationer fyller de krav som internationellt kan komma att ställas på dem. Detta gäller självfallet endast den internationella trafiken, vilket i huvudsak betyder linjetrafik men i någon mån också taxitrafik.

Det förefaller som om vederbörande *P. M.*-författare i luft-

fartsmyndigheten haft de internationella kraven som måttstock. Detta tycks framgå av bestämmelserna — om man nu får använda ordet — att personalen vid taxiflygningar skall fylla samma krav som personalen vid linjeluftfarten, dock att de behövs »bara» 1200 flygtimmar mot linjeluftfartens 1500, och att tills vidare endast flermotoriga flygplan med radioutrustning godkänns. Dessa bestämmelser är säkert nödvändiga vid internationell taxiflygning, men man undrar om de inte kan mildras när det är fråga om inrikes flygningar. Det kan synas som om kravet på flermotoriga flygplan är tilltaget över överkant för sådana flygningar. Ja, men amerikanerna kräver för sin inrikes trafik flermotoriga flygplan, om det icke finns landningsplatser på minst var 50:de km på flygsträckan. Så uppstår det egendomliga läget, att man enligt amerikanska bestämmelser skulle kunna taxiflyga i ett enmotorigt flygplan från Stockholm till Malmö men icke från Stockholm till Örebro.

Man blir onekligen betänksam inför detta förhållande. Och betänksamheten utmynnar i tanken på helikoptern eller autogiron som taxiflygningstyper i vårt land. Ty vi kan vara överens om både att kravet på tvåmotoriga flygplan vid taxiflygning inom landet skulle verka prohibitivt, vilket måste undvikas, och att det skall mycket starka skäl till för att vi skall ta lättare på säkerhetsfrågorna än amerikanerna.

Låt oss återgå till *P. M.* Den kräver som sagt 1200 flygtimmar av taxipiloten men »bara» 800 av rundflygningspiloten, vilket synes ytterligare tyda på att man haft den internationella taxiflygningen i tankarna. Det är ju inte svårare att taxiflyga inomlands än att rundflyga, åtminstone inte för den som hittar från start till mål. Och det är givet att taxiflygning icke får ske om vädergudarna är tveksamma. Vad i övrigt promemorian fordringar på piloternas flygtimmar beträffar tillgodoser de uppenbarligen i hög grad allmänhetens säkerhetskrav. Hur vi sedan vid uppbyggandet av vårt efterkrigsflyg kan rekrytera trafikflykärerna blir en fråga som vi inte skall beröra i detta sammanhang. Men, vi återkommer till synpunkten, man bör utgå från utländska erfarenheter och därpå grundade fordringar på den flygande personalen, innan man här i landet tar slutgiltigt ståndpunkt. Man måste som självklart förutsätta, att några bestämmelser icke utfärdas, utan att chefen för flygvapnet fått tillfälle att lägga sitt tungt vägande ord i vägskålen.

Luftfartsmyndighetens *P. M.* kräver följande anläggningar för linjeluftfart: hangarer, motorverkstad, flygplanverkstad, propellerverkstad, instrumentverkstad samt material- och reservdelsförråd. Däröf är intet att säga, men man förvänas över bestämmelsen att vid taxiflygning anläggningarna i princip skall fylla samma fordringar. Detta måste tolkas så, att ett taxiföretag har tillgång till godkända anläggningar av uppräknade slag, om man nu har rättighet att »tolka» en bestämmelse som klätts i tydliga ord av en högtidlig myndighet. Men — det är ju inga bestämmelser, och ingen myndighet står bakom det som skrivits.

När det kommer till kritan reder det sig väl. Vilket innebär att de nödvändiga restriktionerna för olika slag av trafikflygning icke verkar prohibitivt. Och så vore det nog fördelaktigt att snarast möjligt skilja mellan inhemsk och internationell luftfart, även när det är fråga om så litet bindande handlingar som ifrågavarande *P. M.*

W. K.



# ”HEMLIGHETEN”

CHEFEN FÖR INVASIONSFLYGET

*Sir Trafford Leigh-Mallory*

INTERVJUAD AV FLYG:s LONDONREDAKTÖR

*Gunnar Kristiansson*

## TAKTISKA FLYGET FÅR HÖGT BERÖM

— RAF:s många förödande slag var lika nödvändiga för själva landstigningen i Nordfrankrike som för de fortsatta operationerna, och det var inte minst Air Chief Marshal Harris' bombarmadors omfattande angrepp mot det fiendliga transportsystemet under tidsperioden strax före invasionen samt sedermera de stora attackerna i direkt understöd av våra arméer, som lamslog tyskarnas motståndskraft. Flyget visade sig härvidlag också som det mest humana medel för överflygningen av fiendliga motståndsnästen.

— Likaså har USA:s åttonde flygkår genom omfattande dagsljusoperationer utdelat hårda slag för att understödja och hjälpa markstriderna. Dess jaktplan, vars normala uppgift det är att ge eskort åt bombarna, har lyckats över all förväntan i den betydelsefulla rollen som lågtflygande förstörare (destroyers). De har varit särskilt utrustade för flygningar djupt in i hjärtat av fiendeland — väl utom räckvidden för det taktiska flygets jaktplan och jaktbombare.

— Vidare har de tunga amerikanska bombplanen genom systematiska attacker på tyska oljeanläggningar och flygfabriker försvagat motståndaren och begränsat hans rörelsefrihet både på marken och i luften. Det amerikanska flygets arbete har härvidlag varit lagt på lång sikt, men vi kan i dag tydligt se resultatet i form av fiendens knapphet på olja och hans oförmåga att uppsända tillräckligt antal flygplan mot oss, vare sig offensivt eller defensivt.

— Jag kan inte högt nog prisa de båda taktiska flygkårerna: Andra Taktiska Flygkåren under Air Marshal Sir Arthur Coningham samt Nionde Amerikanska Arméflygkåren, tidigare under General Brereton och nu under General Vandenburg. Dessa båda flygstyrkor har gjort det omöjligt för motståndaren att kontrollera striden och har reducerat vågarna att er hålla förstärkningar på ett sådant sätt, att det blivit möjligt för våra markstridskrafter att vinna avgörande segrar.

— Vad beträffar fälttåget i Frankrike, svarade våra jaktplan, jaktbombare och lätta bombplan för huvudparten av operationerna i luften. Ett stort finkamningsprogram utfördes, alla huvudvägar och sidovägar var en ständig måltavla för våra lågtflygande en- och tvåmotoriga jaktplan, våra jaktbombare och våra lätta bombplan.

LONDON, i oktober.

Liksom flyget nu under kriget visat sig vara en maktfaktor av oerhörda mått, så kommer det enligt min åsikt att bli en lika mäktig och betydelsefull faktor för den kommande freden. Jag nekar att tro att flyget någonsin mera kommer att betraktas som ett hjälpvapen eller en underordnad vapengren, därtill har det allt för tydligt visat sin styrka. Det är heller inte för mycket sagt, att utan flyget skulle de allierade aldrig ha vunnit de stora segrar, världen bevittnat. Ja, utan flyget skulle heller inte en invasion på Kontinenten ha varit möjlig. Men har flyget betytt så mycket under kriget, har man all anledning förmoda, att det kommer att betyda lika mycket under fredligare tider. Ett starkt och slagkraftigt flygvapen måste bli en god garant för fred — om inte den bästa.

Ovanstående uttalande gjorde Air Chief Marshal Sir Trafford Leigh-Mallory — överbefälhavare för det allierade invasionsflyget — till FLYG:s Londonkorrespondent några dagar före sin avresa från England till Stilla havet, där Sir Trafford tillträder en ny befattning som överbefälhavare för flygstyrkorna i sydöstra Asien. På frågan var hemligheten i det goda samarbetet mellan amerikanska och brittiska

flyget låg — trots att man här har att göra med två på helt olika principer uppbyggda flygvapen — svarar Air Chief Marshal Leigh-Mallory:

— Hemligheten, om man nu kan kalla det en sådan, är helt enkelt den, att vi haft samma mål för ögonen och att vi satt in all vår kraft för att uppnå detta mål. Vår gemensamma uppgift har varit dels att beröva motståndsparten partiellt och totalt luftherravälde, vilket skett genom ett systematiskt förstörande av hans flygvapen och flygindustri, dels att direkt medverka i landstyrkornas operationer genom att decentralisera fiendens transportsystem och därmed störa, försvåra eller i bästa fall förhindra truppförflyttningar, reträtter, framförandet av förstärkningar osv.

— I detta samarbete har det rätt och råder alltså fullt och ömsesidigt förtroende på alla håll — och däri ligger kanske det bästa svaret på frågan, hur det amerikanska flyget som en del av den amerikanska armén och det fristående brittiska RAF så väl funnit varandra.

På tal om pågående operationer i väster, om förspelet till invasionen och hur denna till slut kunde göras möjlig, gav Sir Trafford Leigh-Mallory en intressant skildring, som klart och tydligt visar flygets stora andel i framgångarna.

# MED LUFTMAKT

## Fantastisk effektivitet

— Den totala förstörelse, dessa plan åstadkom enbart under augusti, ger ett gott begrepp om vilken maktfaktor de representerar: 873 stridsvagnar förintades, 12,441 motorfordon, 1,413 lokomotiv, 5,926 järnvägsvagnar och 406 flodbarkasser.

— I och med att våra förbindelselinjer förlängdes och tänjdes till följd av arméernas snabba framryckning, blev flygför- sörjning av stridsförnödenheter en oerhört viktig faktor. Det är också allmänt erkänt, att markoperationerna skulle allvarligt ha fördröjts, om det inte varit möjligt att ordna snabb försörjning genom luften.

— Några siffror i det här sammanhan- get må säkert vara av intresse: under pe- rioden 9:e augusti till 3:e september flög våra flygplan mer än 13,000 ton krigsmate- riel till framskjutna ställningar. Hade detta inte kunnat ske, skulle våra mark- trupper inte varit i stånd att fortsätta sin snabba framryckning. Men flyget inte bara förde fram förråd — det förde även till- baka sårade till bassjukhus. Sedan D-dagen till första veckan i oktober har inte mindre än 103 742 sårade flygevakuerats — onekligen en siffra som imponerar.

— Jag är glad att kunna säga, att vi inte varit överlägsna bara i antal. Gång på gång har våra piloter, även när de haft att kämpa mot en numerärt överlägsen motstän- dare, vunnit slaget genom bättre taktik och bättre ledarskap. Under sina ledares inspi- ration har brittiska, amerikanska, allierade piloter förstått att pressa hem sina attac- ker. När fienden försökt parera eller gå till motanfall, har hans jaktplansformatio- ner förintats.

## Outtröttligt jaktflyg

— Våra jaktplan har oförtröttligt be- kämpat tyskarna väl bortom slagfältet för att härigenom tillförsäkra våra egna trup- per rörelsefrihet. De har upprätthållit en anmärkningsvärd grad av luftherravälde, vilket haft en avgörande effekt på våra militära operationer. Upp till ett avstånd av 250 km. från stridsfronten har våra flyg- styrkor fullständigt dominerat fiendens

kommunikationsvägar, ett faktum som presenterat de tyska befälhavarna betydan- de svårigheter.

— Det direkta flygunderstödet av våra arméer har nu blivit ett rutinjobb och ut- gör en daglig dos av den pågående stri- den. En ömsesidig respekt har vuxit fram mellan land- och luftstridskrafterna, och denna respekt har ökat allt eftersom sol- dater och flygare sammansvetsats till ett enat helt.

— Medan de båda taktiska flygkåre- na dominerat Kontinentens himmel om dagen, har våra nattjaktplan och »intruders» — ofta flygande under de mest ogynnsamma väderleksförhållanden — hållit fientliga bombplan borta om natten. Sedan D-dagen till medio av oktober har nattjaktplan för- stört 290 tyska flygplan.

— *Frånvaron* av fientlig flygspaning är ett lika anmärkningsvärt faktum som att just den flygspaning, våra flygstyrkor fö- retagit, utgjort ett *betydelsefullt* bidrag till våra framgångar, enär våra generaler på marken härigenom fått veta motståndarens avsikter, innan han ännu hunnit förverkliga dem. Denna del av vår verksamhet har pågått under flera månader, och de pilo- ter, som är engagerade häri, utgör några av våra mest framstående krigare.

— Jag kan inte i detta sammanhang und- gå att också säga några berömdande ord om det dussintal hjälporganisationer, vilka alla är så nödvändiga för de allierade flyg- styrkorna. Vi har t. ex. enheter, som byg- ger flygfält och som arbetat under de svår- aste förhållanden, vi har de betydelsefulla ekoradioenheterna, vi har särskilda strand- grupper och förrådskolonner, alla dem, som lagar mat åt oss och kör våra bilar och många, många andra. Alla hjälper de till var och en på sitt håll på ett strålande sätt, och deras medverkan har sannerligen inte varit liten i de vunna framgångarna.

— Slutligen vill jag säga, att jag tror att det måste stå klart för alla, att utan flyget skulle våra arméer aldrig ha varit, där de är nu. Vi kunde aldrig ha uppnått, vad vi gjort, om fienden varit i stånd att störa våra koncentrerings och våra rö- relser. Våra markstyrkor skulle aldrig på ett avgörande sätt ha besegrat den tyska armén i Normandie, om tyskarna fritt kun-



Bilden här ovan är tagen i ett flyghögkvarter i England. Fr. v. den amerikanske general- majoren W. Butler, biträdande befälhavaren för de allierade expeditionsflygstyrkorna, flygmarskalk Sir Trafford Leigh-Mallory samt vice flygmarskalken H. E. P. Wigglesworth i RAF. — Nedan en bild från ett er- övrat tyskt flygfält efter det att det allierade taktiska flyget »gjort visst».

nat använda sina kommunikationer för för- stärkningar.

— Våra segrar har varit och kommer att vara resultatet av *förenad* allierad an- strängning.

Gunnar Kristiansson.





Sovjetunionens större flygindustrier. (Ur Ryssland i krig.)

och 1943 erhöj Stalinpriset för en ny militär flygplantyp, därmed också dementerande ryktet om sin likvidation. Vid världskrigets utbrott 1939 fanns enl förf omkring 2 000 bombplan av typ ANT—6, också benämnd TB—3, i tjänst.

Vid första 5-årsplanens början 1929 fanns i Sovjetryssland en kader skickliga flygplankonstruktörer men det räddade kunnbar brist på industriledare, ritare, tekniska biträden och specialarbetare, alla nödvändiga för stordrift och serietillverkning. Största svårigheterna vållade dock frånvaron av en utvecklad verktygsindustri. Vissa råvaror fanns ej heller i tillräcklig omfattning. Särskilda bekymmer vållade flygmotortillverkningen, varför licenser på amerikanska, franska och italienska motortyper länge måste köpas.

Råvarufrågan löstes så småningom och ryska ingenjörer sändes utomlands för att lära sig och samtidigt inkallades utländska motoringenjörer och specialister till de

## RÖDA FLYGETS HEMLIGHET

Sovjetunionens nästan ofatlbara motståndskraft och förmåga att komma igen även efter de hårdaste slag har förbluffat många. I den i dagarna på Lindfors bokförlag utkomna ytterst intressanta boken »Ryssland i krig» ger pseudonymen SVEN HERMAN KJELLBERG sakkunniga och initierade svar på en mängd av de frågor, som vi litet var gjort oss. För FLYG:s läsekrets är givetvis kapiteln om det röda flygvapnet av särskilt intresse. Boken kostar häftad 13:50 och inbunden 17:—.

Det flygvapen, som den röda armén ärvde av den gamla tsararmén saknade helt reservdelar och var dessutom så illa medfaret, att man endast med svårighet därav kunde organisera krigsdugliga förband. Dessutom hade en del ryska flygplanfabriker förstörts under revolutionen och de få återstående stod stilla på grund av råvarubrist.

Sådant var alltså enl förf till »Ryssland

i krig» det inte särskilt lysande utgångsläget för den blivande sovjetryska luftmakten, som år 1923 omfattade 300 flygplan, reserverna inräknade, av 29 olika typer och alla åldrar. Redan 1922 organiserades dock under professor Sjukovski en rysk flygkrigshögskola, den första i sitt slag men också den märkvärdigaste, eftersom den inte hade något flygvapen att stödja sig på. Ja, den hade inte ens några egna flygplan för experimentverksamhet eller utbildning.

Sjukovski stödde sig dock på ett uttalande av den allryska flygkongressen 1921, vilken fann det nödvändigt att snarast utveckla den inhemska flygindustrin, anlägga flygbaser samt utbilda tekniska kadrer. Eftersom massproduktion av flygplan ansågs vara ett så svårt problem tillgrip man den enda möjliga utvägen, nämligen att vända sig till Tyskland med begäran om hjälp. Ryssland behövde inte be två gånger, eftersom ju Tyskland i enlighet med Versaillesfreden var förbjuden att tillverka krigsflygplan. År 1923 anlade Junkers en fabrik i Fili nära Moskva, där bombplanet Junkers 20 serietillverkades. 1926 övertog ryssarna tillverkningen och den planta, som skulle växa till den väldiga ryska flygindustrin, hade slagit rot.

Den man, som jämte professor Sjukovski betydde mest för det ryska flygets tekniska utveckling var Andrej Nikolajevitj Tupolev, vilken redan 1921 hade sin första konstruktion — ANT—1 — klar

Flygbasorganisationen längs ryska västgränsen. (Ur Ryssland i krig.)



ryska fabriker. Det är icke med säkerhet känt, säger förf, om den ryska flygmotorindustrin ännu år 1944 kan helt med egna resurser tillverka flygmotorer, som kvalitativt kan jämföras med de bästa utländska. Förf anser, att man ännu inte lyckats helt frigöra den ryska flygindustrin från utländsk hjälp.

Arbetsfrågan inom den sovjetryska flygindustrin är dock nu med all sannolikhet löst, säger förf, som också gör gällande, att de sammanlagt omkring 10 000 flygplan, som sommaren 1944 levererats till Ryssland av de allierade, endast uppgår till 10—20 procent av Rysslands egen produktion.

### Industriens kapacitet

För 1940 — tredje 5-årsplanens andra år — planerades en tillverkning av 12 000 plan, en siffra som enl förf kan äga giltighet även för 1941. I samband med krigsutbrottet ägde sannolikt en minskning i produktionskapaciteten rum, bl. a. därför att mobiliseringen inte helt lämnade flygindustrin oberörd. De nya typer, som projekterats, var heller inte färdiga för serierproduktion vid krigsutbrottet utan kom i tjänst först 1942.

Enl förf beräkningar uppgick produktionskapaciteten under åren 1942—43 till 1 500—2 000 plan i månaden och vid Teherankonferensen i aug. 1943 uppgav Stalin den till 3 000 plan i månaden.

Redan 1939 började en strategisk omflyttning av flygindustrin till områden vid Ural och öster därom. (Se kartan.) Det tyska flygets anfall mot den ryska flygindustrin blev slag i luften. Huvudindustrierna låg utom räckhåll. I Fjärran östern anlades redan under planhushållningens första år stora flygfabriker i Komsomolsk, Irkutsk, Ulan-Ula och Tjita, väl tillbakadragna från den japanska gränsen. Samtidigt med omflyttningen österut skedde en standardisering och begränsning av antalet typer till omkring tio. Lågt räknat omkring

(Forts. på sid. 33.)





Den rikstävling i höjdsegelflygning som FLYG utlyste i våras är nu avgjord. Det blev Stockholms segelflygklubb som triumferade — ingenjör Björn Andersson segrade individuellt och klubbens första lag med nämnde »Björne» i spetsen vann lagtävlingen. Individuell tvåa blev ingenjör Sven Widengren, Västerås flygklubb, toppman i lag nr 2.

När FLYG inbjöd de svenska segelflygarna till höjdtävlingen visste tävlingsledningen givetvis att segelflyget drabbats av vissa restriktioner, som skulle lägga en del hinder i vägen. Huvudsaken var emellertid att segelflygintresset stimulerades. Men knappt hade anmälningar inkommit från 20 flygklubbar förrän det militära beredskapsläget skärptes och möjligheterna till verksamhet omöjliggjordes för de flesta klubbar (se chefsinstruktörens årsrapport på sid 28). Bristen på barografer har varit en annan sak som vällat stort avbräck (se återigen chefsinstruktörens årsrapport). Men nästa år hoppas vi att alla fält är fria och att alla klubbar äger barografer!

Nu när barogrammen från höjdtävlingen korrigerats av KSAK enligt de sk kalibreringsprotokollen och resultaten sammanräknats kan det konstateras att Stockholms segelflygklubb segrat överlägset. Direktör Carl Aug. Wicanders vandringspris i segelflygning + miniatyr som ständigt egendom + 1000 kr går således till SSFK, vars första lag vann lagtävlingen, och FLYG:s vandringspokal + miniatyr som ständigt egendom tilldelas ing. Björn Andersson, som blev individuell segrare. Men Västerås flygklubb har också visat en lejonklo och placerat sitt lag som tvåa — belöning blir de wicanderska 500 kronorna — samt lagtoppmannen Widengren som individuell tvåa (han får Svenska Dagbladets hederspris). Prisutdelningen sker på banketten efter KSAK:s årsmöte den 25 november, då även segelflygplaketter utdelas — vilka som begåvas med sådana får bli en överraskning!

FLYG har under tävlingens gång ingående skildrat varje kämpes prestationer och det vore en överloppsgärning att upprepa detta. Resultatlistan i slutet av denna artikel får t. v. säga allt. Men vi återkommer.

### Tusenlappen hjälper fram nytt övningssegelplan!

Innan FLYG i korthet intervjuar toppgubbarna i SSFK och VFK frågar vi ordföranden för huvudstadens segelflygare hur klubben ämnar använda de 1000 kr som medföljer dir. Wicanders ståtliga vandringspris.

FLYG 23/44



## FLYG:s HÖJDTÄVNING AVGJORD

Björn Andersson och Stockholms SFK vann

— Det är lätt att svara på, säger civilingenjör Lennart Svedberg. Stockholms segelflygklubb har satt i gång en sak som tillsvidare endast drar pengar, nämligen en konstruktionsgrupp, som skall försöka få fram ett nytt övningssegelplan. Det blir ett högvingat plan med »ägg» och bom, spännvidd 13,2 m. Hela konstruktionsarbetet går ut på att planet skall tillverkas i byggsatser, som klubbarna själva kan sätta ihop. Då skulle man kunna få fram ett övningssegelplan till rimligt pris. De övriga klubbarna kan alltså trösta sig med att direktör Wicanders tusenlapp skall användas på ett sätt som även de har nytta av. Arbetet kostar emellertid pengar och vi har stor användning för samma penningpris även de följande åren!

Bra rutet! Så är det »Björnes» tur att tala:

— Redan i våras gick jag in för att vinna och det lyckades ju... bra termik på Skarpnäck! Tävligen är finfin och har varit en sporre för de flesta certifikatflygarna i klubben — det visar alla våra resultat. Det ska bli ännu trevligare när man får flyga blint i höjdtävlingen. Men vi behöver flera högvärdiga segelplan, ty vi börjar få många duktiga flygare nu.

### Bygglokalen får 500 kr.

Och vad skall Västerås flygklubb använda sina 500 kr till?

— Komplettera verktygsuppsättningen i bygglokalen på Wallingatan 3, svarar förste man i Västerås flygklubbs lag, ingenjör Widengren. Nästa sommar ska vi ligga i

(Forts. på sid. 31)

Sex elttmän i FLYG:s höjdtävling. Överst i mitten Björn Andersson, individuell segrare och förste man i SSFK:s segerlag. T. v. lagmedlem nr 2 Sigurd Larsson och t. h. nr 3 Sven Ahblom. — Här bredvid andra laget, Västerås flygklubb, bestående av fr. v. Sven Widengren (Individuell tvåa), Arne Lind och Fred Nordholm.



»FLYGANDE JULGRANEN» har Fairey »Barracuda» kallats på grund av sina många extra »utskott» och tillbehör. Bilden t. v. ger en god uppfattning av »utstyrsoeln».

av torpedflygplan. Till detta naturliga skydd kom ett stort antal torpednät och minfält, lyssnar- och luftbevakningsposter samt en rad luftvärnsbatterier.

Den brittiska flygspaningen upptäckte ganska snart Tirpitz' gömställe och spaningsfotografierna visade till fullo, vilka säkerhetsåtgärder tyskarna hade vidtagit för att skydda henne. Teoretiskt var det enkelt nog att angripa henne med en stark styrka hangarfartygsbaserade flygplan. Men i denna del av världen fanns det på grund av den amerikanska allt kraftigare offensiven i Stilla havet inga hangarfartygsbaserade bombplan, starka nog att forcera sig igenom det motstånd som man hade räknat med och dessutom i stånd att åstadkomma allvarligare skador på ett far-

## »BARRACUDA» CONTRA TIRPITZ

*Stympningen av Tirpitz, Tysklands enda återstående intakta slagskepp, anses av experterna som ett av de förnämsta exemplen på samverkan mellan sjö- och flygstridskrafter, vilka intimt samarbetat tills det önskade resultatet uppnåtts. De första skadorna åstadkoms av miniatyrubåtar och sedan har det varit allierat bombflyg, som satt definitivt stopp för pansarjättens aktiva verksamhet.*

De tyska amiralerna har under detta krig varit i en svår dilemma. Antingen löpa ut med flottan och få den förstörd eller också stanna hemma till ingen nytta. De har försökt men misslyckats att hålla den tyska flottan aktiv och på samma gång intakt och tre av deras förnämsta och största fartyg har satts ur spel. De fick endast Tirpitz kvar av de största enheterna att räkna med.

Hon hade kommit i tjänst just i tid för att ersätta den förlorade Bismarck. Hon var världens starkaste fartyg, mätte 40 000 ton och 340 meter i längd samt var beväpnad med åtta st 38 cm kanoner, hade fyra st flygplan och två katapulter och världens kraftigaste flytande luftvärnsartilleri. En besättning på 1 500 »handpockade» män hade tagits ombord. När hon var redo till strid måste engelsmännen ha minst två slagskepp eller deras motsvarighet som skydd för varje plats inom Tirpitz' aktionsradie och utsätta dem för ubåtsanfall eller havets andra faror.

Tyskarna visste fuller väl att engelsmännen och amerikanerna systematiskt byggde upp en överväldigande bombflotta. Hamburg, Bremen och andra hamnar hade lagts i ruiner och det var föga önskvärt att Tirpitz låg baserad inom räckhåll för detta slagkraftiga vapen. Även ut annan syn-

punkt var det klok politik att placera henne i norska vatten långt uppe i norr. Där kunde hennes besättning hållas borta från korrumperande civilt inflytande (tyska marinens myteri 1918 började i Kiel, när besättningarna hade varit i land flera månader), därifrån kunde hon hota de allierade konvojerna till Ryssland och där — över 1 500 km från närmaste brittiska bas — kunde inte Royal Air Force nå henne.

Man valde Altenfjord (Alta fjord), en av Europas nordligaste platser på omkring 70 graders bredd. Fjorden »gräver sig in» mer än 32 km och omges av branta fjäll med glaciärer krypande nedför väggarna. En grupp öar, skilda åt av endast smala sund, spärrar nästan helt och hållet inloppet. Det är ett trädöst, ofruktbart område, över vilket solen aldrig går ned under tio veckor på sommaren och aldrig upp under tio veckor på vintern. Tack vare Golfströmmen är den dock isfri hela året runt, så Tirpitz kunde alltid hota med att sticka ut. Hon låg också tillräckligt långt från kusten för att skyddande jaktplan skulle hinna starta från jaktbaser i land, om det fanns några jaktplan att sätta in, när allierade bombplan siktades under anflygning ute till havs. De omgivande fjällen gav värdefullt skydd mot bomber från hög höjd samtidigt som de försvårade insatsen

tyg av denna storleksordning och med så kraftigt pansarskydd.

Sex månader senare skulle det finnas gott om sådana flygplan men om sex månader var Tirpitz kanske inte längre kvar i Altenfjord. Detta var sommaren 1943 och den ryska offensiven hade just börjat rulla fram över Ukrainas slätter, varför det var viktigare än någonsin att hålla den arktiska konvojvägen öppen. Det var helt enkelt nödvändigt att Tirpitz förstördes eller åtminstone tillfälligt sattes ur spel.

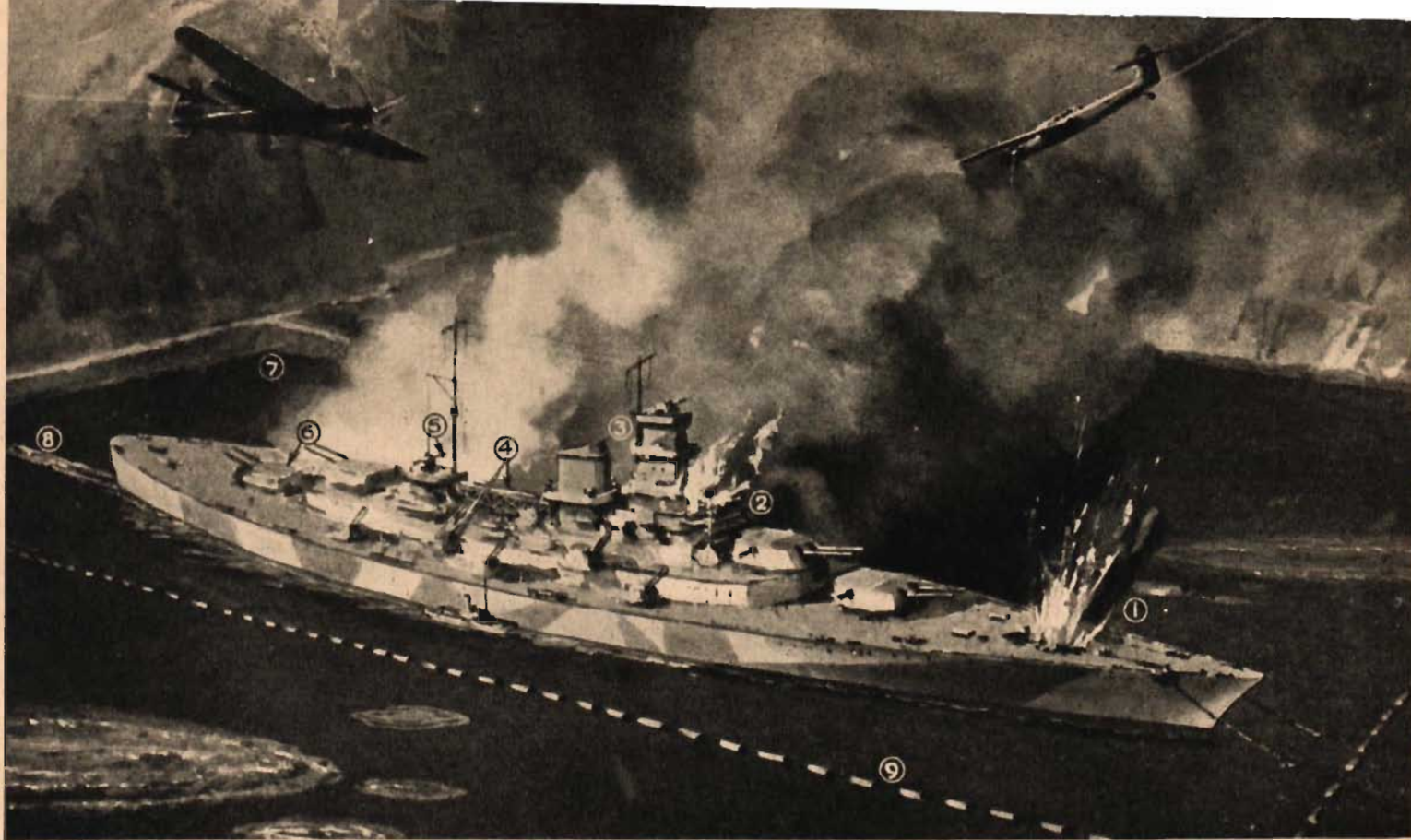
### Miniatyrubåtarna

Slutligen fann man lösningen i de nya brittiska nykonstruerade miniatyrubåtarna. Den nya brittiska dvärgtypen var överlägsen alla andra, dittills insatta i strid. De bemannades med blomman av brittiska marinen, unga löjtnanter, de flesta komna till den mogna åldern 22 år. Brittiska flottans flyg och Royal Air Force fotograferade outtröttligt försvarsområdet och hjälpte också till med att fastställa nya viktiga fakta om tidvattnet, strömmar m m.

Anfallet insattes den 22 september 1943 och miniatyrubåtarna visade omedelbart, vilket värdefullt vapen de utgjorde på grund av sin litenhet och billighet, varigenom en mängd kunnat byggas på kort tid. Några skadades men kördes upp på stranden och sprängdes för att deras hemligheter inte skulle avslöjas för fienden. Åtminstone två miniatyrubåtar lyckades komma så nära, att de kunde fälla sina torpeder från mindre än 180 meters avstånd. Tirpitz sänktes inte — det hade varit för mycket begärt, eftersom ett modernt slagskepp kan ta emot en mängd torpeder utan att sjunka. Men skadorna var tillräckliga för att hålla henne kvar, där hon var.

Och nu började dramats andra del — kapplöpningen mellan arbetarna som slet för att reparera Tirpitz och de män och kvinnor i England, som var sysselsatta i de flygfabriker, där Fairey »Barracuda» bombtorpedplan saktat närmade sig sin fullbordan. Under uppsikt av Group Captain Kirk i Flottans flyg hade »Barracuda» projekterats och omkonstruerats på basis av krigserfarenheterna och var just nu klar för serietillverkning som flyghistoriens

**FÄLLDA VINGAR** av särskilt genialisk konstruktion har »Barracudas», som synes t. v. Längst fram fem st. Chance-Vought »Corsair» med annat vingarrangemang.



**HUR TIRPITZ BOMBADES 3/4 1944 OCH VAR HON TRÄFFADES** visas på ovanstående teckning ur *The Sphere*. Siffrorna 1—6 anger träffar: 1) Backen: träffen förstörde antagligen ankarspelet; 2) Stridsledningstornet: avståndsmätare och stridsledningssystemet troligen förstörda; 3) Mellan mast och brygga: här är strålkastare och ventilationsfläktar placerade; 4) Midskepps: flygplankatapulten troligen förstörda; 5) Nära huvudmasten: avståndsinstrument och livbåtar skadade; 6) Aktre torn: manövrings- och riktororgan satta ur funktion. Teckningen ger ingen antydning om den akre träff, som enligt artikeln — byggd på senare uppgifter — skulle ha trängt igenom däckspansaret. 7) visar en liten plr, som sticker ut från kustvägen, 8) en pontonbrygga in till stranden och 9) flöten som bär upp torpednäten.

modernaste och mest fulländade hangarfartygsbaserade flygplan. Den har fått det betecknande namnet »Flygande julgranen» på grund av de många extra »utskotten» och tillbehören. Den kan operera under dagar eller på natten och bära torpeder, bomber eller minor.

Ingenting kan ännu sägas om de enskilda episoderna i denna historiska men osynliga kapplöpning. Män riskerade och gav sina liv för att skaffa upplysningar om hur reparationen av Tirpitz fortskred. Fjällen på båda sidor om Altenfjord avpatrullerades oavbrutet av tyska soldater men spioner måste tydligen i alla fall ha lyckats orna sig fram över klipporna och snön och studerat Tirpitz genom sina kikare. Små fragment av upplysningar, hoplockade på tågen och ölstugorna, sipprade över till England och England vann kapplöpningen.

Tirpitz var alltjämt kvar på sin ankarplats när »Barracudas» och de hangarfartyg, varifrån de skulle starta, var klara för aktion. Meteorologerna spelade en stor roll i förberedelserna och till slut kunde de ge en idealisk väderleksprognos. Hangarfartygen och deras skyddsstyrka sändes ut under skydd av en 65 km:s storm med drivande snö men när de anlände till den position, där bombplanen skulle starta, var havet nästan spegelblankt och himlen blå med undantag för några små molnflingar. Sammenlignen ett perfekt men förbluffande stycke prognosarbete.

De eskorterande jaktflygarna och bombbesättningarna hade noggrant instruerats i förväg om vad var och en hade att göra. All improvisation var utesluten. Hangarfartygen vände upp mot vinden, motorerna vrälade och himlen blev full av flygplan —

»Barracudas», »Seafires», »Corsairs», »Wildcats» och »Hellcats» — alla med full fart i riktning mot Norge.

### Anfallet sätter in

Sömniga tyska luftbevakare konstaterade anflygande flygplan, lät sirenerna ljuda och ringde ursinnigt i sina telefoner. Men »Barracudas» var snabb — snabbare än något bombplan som tyskarna ansåg sig ha anledning att vänta (406 km/t enl. officiella engelska uppgifter. Reds. anm.) och bombdivisionerna kom svepande i hälarerna på larmet.

Från ledaren kom en enda order över radiotelefonen: »Alla jaktplan mot luftvärnet!» och »Hellcat»- och »Wildcat»-plan kom dånande ned med flammmande kulspurtor och kanoner, som öppnade eld mot luftvärnet, vars placering de mycket noga hade informerats om i förväg. Tirpitz' försvar desorganiserades från början och ett ögonblick senare kom »Barracudas» svepande ned nästan utan att möta något motstånd — stabens utomordentliga planläggning hade lämnat en fri väg åt dem.

De tre första bomberna träffade mitt på bryggan — en bedövande smäll — och andra bomber kreverade på för- och akterdäck, mitt i det väldiga hakkors, som var målat fram på backen, samt längre akterut, där en bomb lyckades tränga igenom däckspansaret och exploderade på mellandäck med en fruktansvärd detonation, som skakade fartyget.

På sextio sekunder var allt över, sextio sekunder från det ögonblick de första kulorna svepte över Tirpitz' däck och tills det sista bombplanet bröt ut och satte kurs mot havet. Tyskarna fick ett ögonblick på

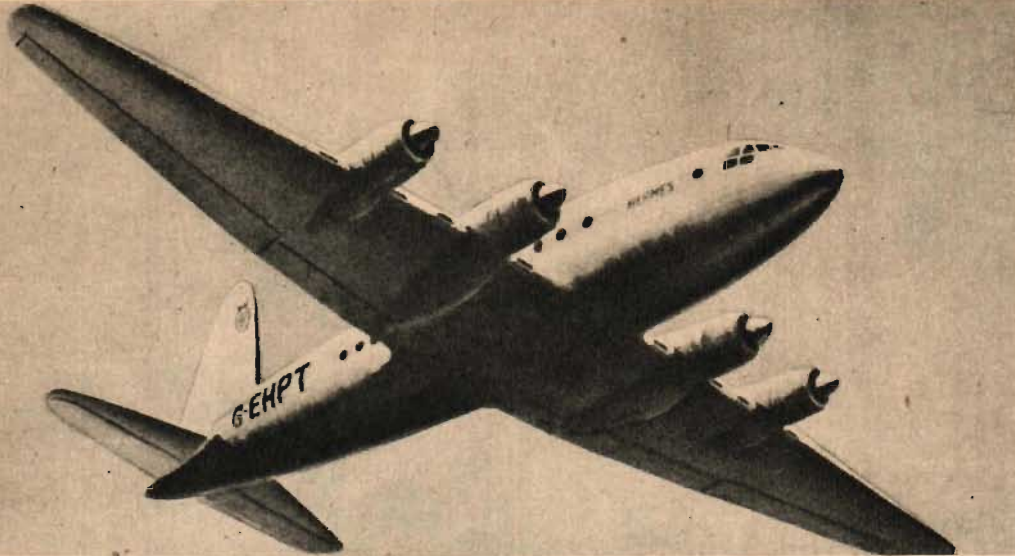
sig att betänka vad som hade skett och betrakta skrothögarna på Tirpitz' däck — men endast ett ögonblick ty sedan kom ur molnslöjorna ett nytt förband lika starkt som det första. Hangarfartygens besättningar hade arbetat som dårar och fått denna nya styrka upp på flygdäcken i samma ögonblick som det sista planet i första anfallsvägen hade lyft.

Hela anfallet upprepades i varje liten detalj — kanon- och kulspurteld för att desorganisera luftvärnsservicerna och så de neddykande »Barracudas»-planen med sina massiva bomber. De gjorde sitt allra bästa. En bomb exploderade under däck och kastade upp ett rökmoln till 500 meters höjd — sannolikt en träff i någon ammunitionsdurk. Åter sextio sekunder av vrålände virrvarr, sextio sekunder av kulor och bomber och så stack »Hellcat»- och »Barracuda»-planen utåt havs igen, lämnande bakom sig ett sargat och illa tilltygigt fartyg, inhöljt i rök och så svårt träffat att hennes luftvärnseld upphörde redan innan anfallet var över.

Detta var endast den första, ursprungliga bombattacken på Tirpitz. Altenfjord har sedan haft besök av såväl »Liberators», »Fortresses», »Barracudas» och »Stirlings». Bomber på upp till 5 tons vikt har använts mot Tirpitz, fartyget som varken kunde leva eller dö i sitt gömställe i Ishavet.

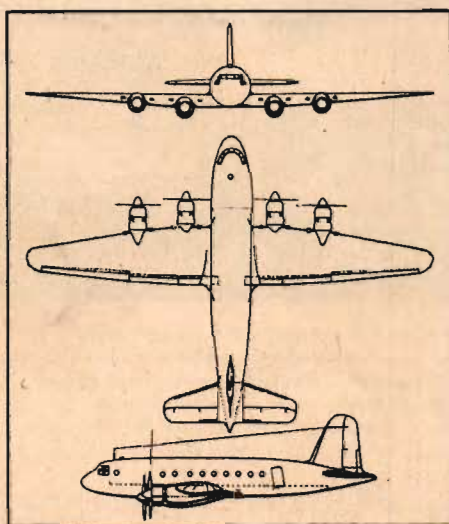
Medan dessa rader skrivs kommer rapport om att tyska marinens f d stolthet sakta kryper ned innanför norska kusten mot söder. Men RAF är på vakt och hundratals kameror letar efter henne från luften, tusentals norska patrioter skärper blicken för att få en glimt av det dömda fartyget och 5-tonsbomberna faller.

G. F. L.



# FLYGNytt

## från ALLA FRONTER



**HANDLEY PAGE H. P. 68 »HERMES»,** med 4 st. Bristol »Hercules» 1675 hk motorer, som en engelsk artist ser dem, »Hermes» beskrevs i FLYG nr 22/44. — T. v. en treplansskiss.

kant en utveckling av Me 109 och utrustad med en ny 12-cyl vätskekyld radmotor, antingen en Junkers Jumo 213 eller en Mercedes-Benz DB-603.

Många beväpningsalternativ finns, ett består av en 30 mm kanon, skjutande genom propelleraxeln, och 2 st 13 mm ksp, monterade under motorn och skjutande genom propellerfältet. En annan version säges ha 2 st 30 mm kanoner i vingarna och en 20 mm kanon, skjutande genom propelleraxeln, medan en tredje säges ha 2 st 30 mm kanoner i vingarna och 2 st 13 mm synkroniserade ksp, skjutande genom propellerfältet.

### Helikopterbuss

Igor Sikorsky håller på att projektera en helikopter med plats för minst 14 passagerare och avsedd att användas som flygbuss efter kriget.

### Messerschmitt Me 209

Den tidigare i FLYG omnämnda Messerschmitt Me 209 är sedan någon tid i tjänst vid tyska jaktförband. Me 209 är som be-

### Tillfångatagna

Bland de erövrade tyska flygplan vilka nu finns i England märks följande:

Junkers Ju 88R, jaktplan, utrustat med 2 st 1600 hk BMW 801, 14-cyl, dubbelradiga stjärnmotorer, samt beväpnade med minst 3 st 20 mm akan och 4 st 7,9 mm ksp.

Messerschmitt Me 109G (modifierad), utrustad med en 1350 hk Mercedes-Benz DB 605, 12-cyl, vätskekyld, inverterad V-

radmotor, och med högre triangulär fena än tidigare, varvid den karakteristiska avhuggna toppen ersatts med en rundare sektion. En stor bränsletank är monterad under mittsektionen. Beväpningen består av 2 st 13 mm ksp på motorkåpan och 2 st 20 mm akan, upphängda under vingarna i yttre gondoler. Spännvidden är 9,98 m och längden 9,07 m.

Messerschmitt Me 410, utrustad med 2 st 1700 hk Mercedes-Benz DB 603, 12-cyl, vätskekylda, inverterade V-radmotorer.

### Bell »Airacomet»

Bell P-59 »Airacomet» väger över 5 ton och har en spännvidd på 14,93 m. Beväpningen består av endast 4 st 12,7 mm ksp.

### Messerschmitt Me 262

Enligt en tyskspråkig radiostation är det tyska reaktionsjaktplanet Messerschmitt Me 262 beväpnat med 4 st 30 mm kanoner. Även ett antal mindre bomber kan medföras.

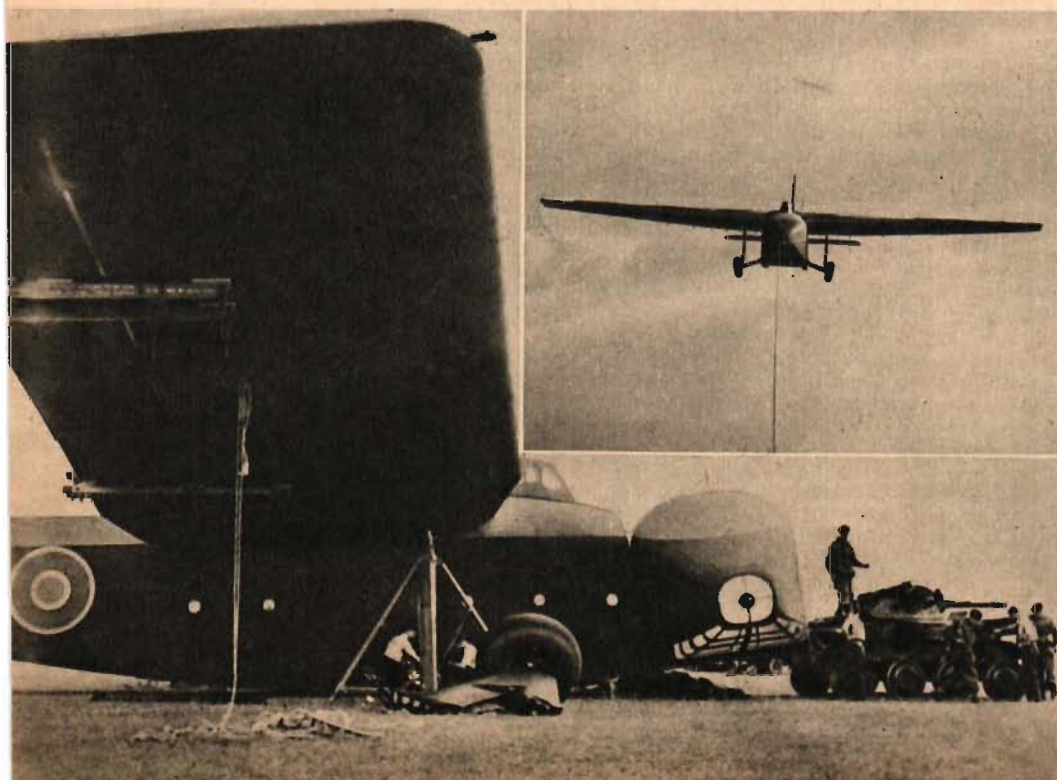
### Hawker »Tempest»

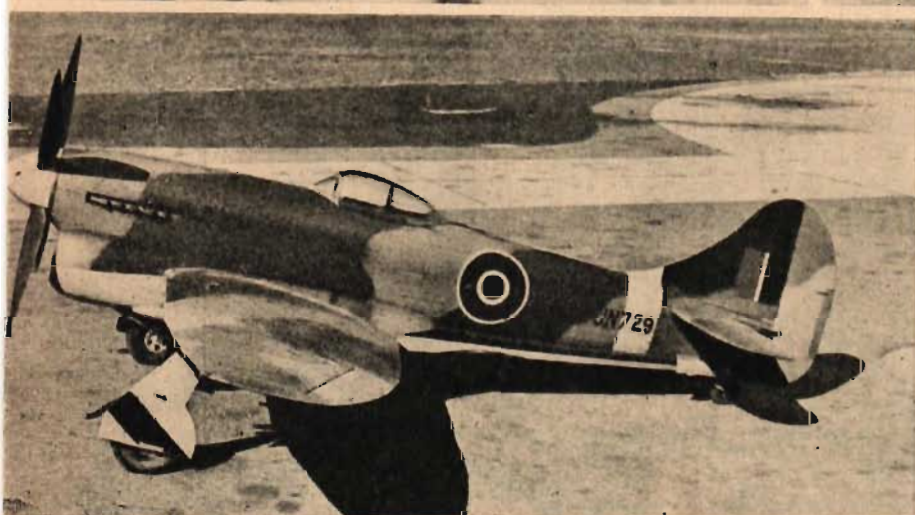
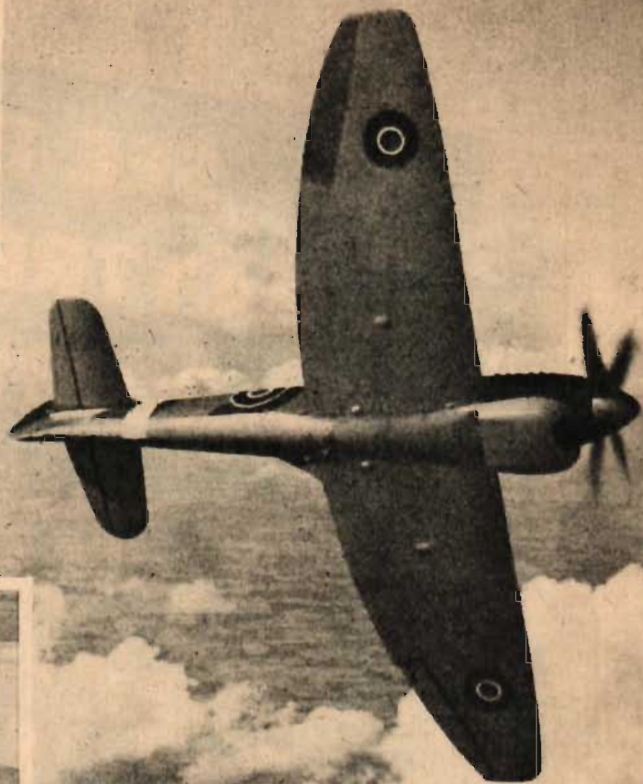
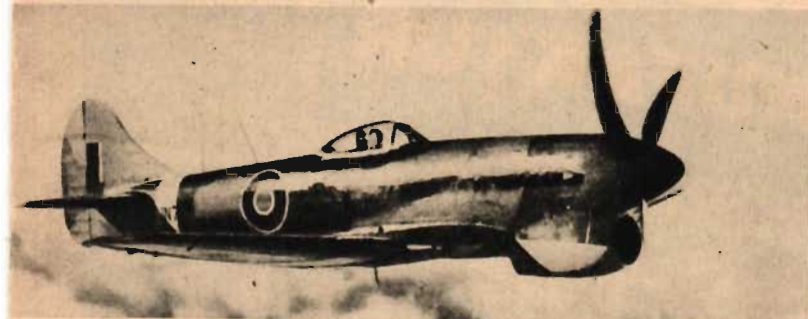
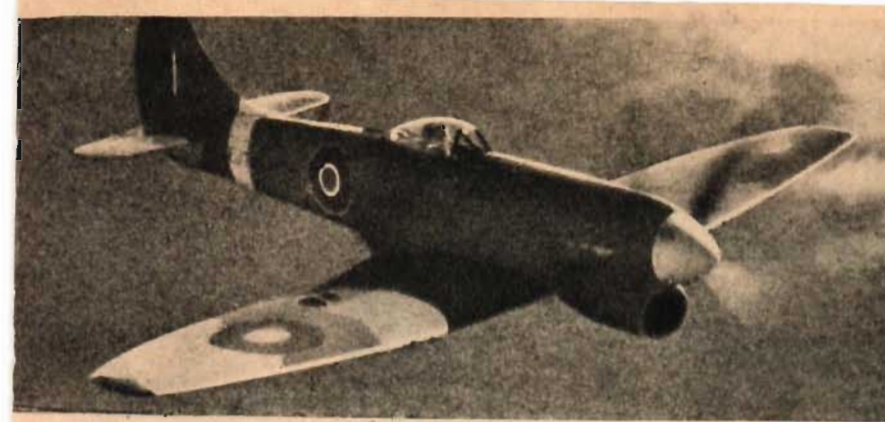
Under striderna mot den tyska flygande bomben har man gång på gång hört talas om Hawkers senaste jaktplan »Tempest» men först nu har bilder av detta jaktplan tillåtits för publicering, tydligen beroende på att »Tempest» numera även opererar från baser i Frankrike och Belgien och några exemplar blivit nedskjutna av tyskarna.

»Tempest» är utrustad med en 2220 hk 24-cyl »Napier Sabre IIA»-motor och är beväpnad med 4 st 20 mm akan. Spännvidden är 12,50 m, längden 10,26 m, höjden med lyft stjärt och ett propellerblad vertikalt 4,52 m och med stjärten på marken och ett vertikalt propellerblad 4,90 m.

»Tempest» är närmast en utveckling av »Typhoon» och säges i alla avseenden ha bättre flygegenskaper än denna, särskilt i fråga om avancerad flygning. »Tempest» har en betydligt tunnare vingprofil än »Typhoon» — med sin ellipsformade bakkant påminner den faktiskt i hög grad om en »Spitfire»-vinge. »Tempests» kanoner

**GENERAL AIRCRAFT »HAMILCAR»** ses t. v. medan en medeltung »Tetrarch»-stridsvagn lastas ur. Lagg märke till de avmonterbara lösningshjulen och hur det väldiga lastgillplanet sänkes ned på kroppen med hjälp av hydrauliska domkrafter. Nosen öppnas och svänges rakt åt sidan på gångjärn i högra kroppsväggen. »Skenorna» under vingarna synes vara skevroderlös när »Hamlicar» står stilla på marken. — Infällda bilden visar hur bogservivren är fäst under vingarna.





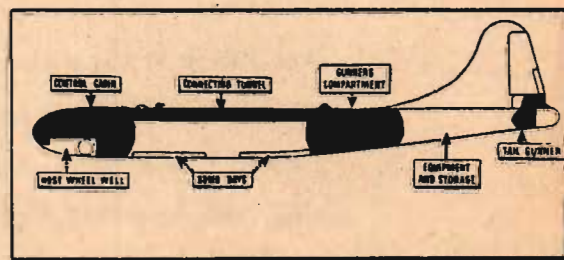
HAWKER »TEMPEST» har äntligen frigetts för publicering och ses här ovan i fyra bilder.

sticker inte så långt framför vingens framkant som »Typhoons» men trots den tunga beväpningen i den tunna vingen finns endast ytterst små blisters på översidan. Den största förändringen till det yttre mellan »Tempest» och »Typhoon» ligger i stjärtpartiet. På »Tempest» har fenan förlängts utmed »ryggen» och sidrodret är något rundare än på »Typhoon». Ändringarna är gjorda på basis av de erfarenheter som erhållits vid dykningar med hastigheter över ljudets. Härav kan man kanske sluta att »Tempests» högsta tillåtna dykhastighet ligger snarare över än under 1 000 km/t.

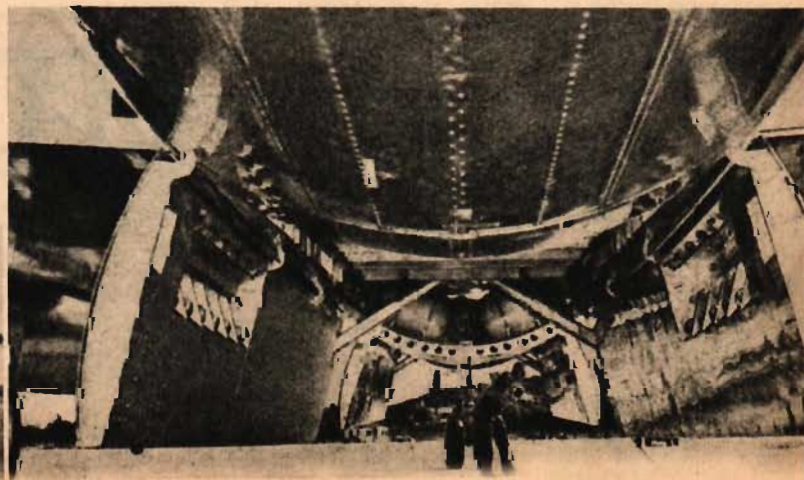
### »Sea Otter I»

Vickers-Supermarines gamla hederliga »Walrus» som sedan krigets början gjort tjänst i den räddningskår som haft till uppgift att plocka upp nedskjutna engelska flygare i Kanalen och Nordsjön, började redan 1940 ersättas av »Sea Otter I», en utveckling av »Walrus» och ända tills nu på hemliga listan. »Sjööuttern» är ett tressitsigt amfibiebiplan och utrustad med en Bristol »Mercury 30» på 870 hk. »Sea Otter» är hydro- och aerodynamiskt bättre utformad än »Walrus» — har bl a ett nytt stjärtparti — vilket gör det möjligt för den

att lyfta även med stor överlast. Flygvikten är 4 200 kg, d v s nära 1 000 kg mer än för »Walrus». Spännvidd 14,02 m, längd 13,01 m, höjd 4,93 m och vingyta 56,67 m<sup>2</sup>.



INGEN HANGAR FÖR SPORTFLYGPLAN utan de öppnade väldiga elektriskt drivna bombluckorna på Boeing B-29 »Superfortress» ses på bilden nederst t. h. Mellan bombchakten syns tre av de stora syrgasbehållarna och där framför det dubbla noshjulet. — Där ovanför schematisk skiss över högttryckskabinerna i B-29, utmärkta med svart. — Här nedan gör den gamla Grumman »Skyrocket» comeback i en alldeles ny utvecklingsversion med förlängd nos och kallad XP-50, alljämt en experimenttyp.



# SEE FABRIK BÄTTRE RUSTAD FÖR RÖRMANUFAKTUR



*Interiör från en av SEEFAB:s manufakturavdelningar.*

See Fabrik är väl rustad för bearbetning av kalldragna stålrör, antingen det gäller formgivning i kallt tillstånd genom t. ex. pressning, vidgning och bockning eller bearbetning med skärande verktyg, in- och utvändigt

slipning och polering, filnings- och montagearbeten. Svetsningsarbeten å rör, även komplicerade sådana utföras, liksom värmebehandling av små och stora detaljer. Rådgör med våra fackmän.

SEE FABRIKS  
AKTIEBOLAG  
SANDVIKEN



Representanter:  
Stockholm: A.-B. Sandvikens Lager.  
Göteborg: Sandvikslagret, Göteborg.  
Malmö: Edw. Thomée A.-B.  
Sundsvall: Sandvikslagret, Sundsvall.

# KRIGET I LUFTEN

Av AVIATOR

Slutet på oktober och början av november medförde inga avgörande förändringar i läget på västfronten. Det förefaller som om de allierade behövde ytterligare tid för att ladda upp sina lantstridskrafter före en genombrottsoffensiv mot de numera mycket starka tyska ställningarna, där varje stor eller liten stad gjorts till en fästning. Uppladdningen krävde tillgång till Antwerpens hamn och tillträdet till denna spärrades av de tyska batterierna vid Vlissingen på ön Walcheren norr om Schelde och den mittemot belägna inringade tyska »fickan» vid Breskens. Det starkaste trycket utövades också här. Andra taktiska luftflottan var helt inriktad på understöd inom detta avsnitt. Den 1/11 landstego brittiska trupper på Walcheren samtidigt med att luftlandsättningar gjordes på ön och några dagar senare föll Vlissingen. Längre söderut pressade amerikanarna på förbi Aachen, vars ruiner erövrades. Vid ett tyskt motanfall här återtog tyskarna den lilla staden Schmidt söder om Aachen; amerikanarna svarade omedelbart med att låta nionde luftflottan pulverisera staden. — Däligt väder hindrade tidvis verksamt flygstöd åt marktrupperna.

Enligt vad som påstods arbetade de allierades strategiska flyg nu efter en plan uppgjord av Bomber Commands chef, sir Arthur Harris, enligt vilken de storstäder, som ligga närmast bakom västfronten och som automatiskt äro viktiga etappcentra för denna front systematiskt utplånas i tur och ordning. Efter Duisburg i början av oktober följde Essen, som fick 4 500 ton av Bomber Command den 23/10 utan märksikt. Spaningsbilder visade att staden inkl Kruppverken nu var en ruinhög. Därpå fullföljde Bomber Command den av åttonde luftflottan inledda förstöringen av Köln; på fyra dagar fälldes 9 000 ton mot denna tidigare så svårt härjade stad. Den 31/10 förklarade återvändande stigfinnarplan att Köln hade upphört att existera. Den 2/11 kom turen till Düsseldorf, som fick 4 000 ton under mörker. Natten 4/11—5/11 anföll 1 000 plan, varvid Bochum fick 3 000 ton. Förlusterna under mörkeroffensiven mot västra Tyskland vore påfallande låga, i regel 1%. Förvarningstiden var tydligen numera alltför kort för att försvaret skulle hinna göra sig gällande. Man drog sig icke längre för att anfälla i klart väder och fullt månnsken. Det är också fullt möjligt att nattjaktförsvaret avtagit i styrka till följd av de allierades flygbasbekämpning. Försvaret visade dock, att det alltjämt var farligt genom att den 4/11 under dager och mörker skjuta ned 34 brittiska tunga bombplan. En nyhet från allierad sida var också att egna nattjaktplan följde bombförbanden. Om dessa verkligen lyckas komma till strid med tyska nattjaktplan och hindra dem i deras uppsåt har tekniken gjort ett nytt stort steg framåt; natten 4/11—5/11 fälldes 8 tyska nattjaktplan av eskorterande jaktplan.



**PRECISIONSRAIDER MOT BEGRÄNSADE MÅL** fordrar ytterst skickliga besättningar i flygplanen och omsorgsfulla förberedelser. Det senaste exemplet på sådan bombning gav 24 st »Mosquito»-plan, vilka förstörde Gestapos högkvarter i Aarhus universitet efter att gjort anflygning på lägre höjd än husstaken. Teckningen visar, hur en sådan raid utföres.

Åttonde luftflottan gick så gott som dagligen ut efter oljemål i Tyskland. Efter förlusten av Ploesti är bränsleförsörjningen för krigsmakten säkert i ett prekärt läge och bombningen av bensinfabriker — om den kan bli effektiv — bör vara ett påtagligt medel att förkorta kriget. Vanligen flögo 1 000—1 200 tunga bombplan jämte 600—900 jaktplan i dessa operationer, under vilka även flygfabriker och järnvägsanläggningar anfördes. I västra Tyskland — Gelsenkirchen, Hamm, Hamburg, Hannover, Frankfurt — blevo förlusterna ringa, men då företaget sträcktes ut till inre Tyskland mötte tyskt jaktflyg talrikt upp. Vid ett stort företag mot Leunaverken m m den 2/11 utkämpades mycket stora luftstrider, varvid amerikanarna uppgav sig ha förstört icke mindre än 208 tyska jaktplan, vilket skulle vara rekord för en dags strider; 41 amerikanska bomb- och 28 jaktplan erkändes förlorade. Även om uppgiften på tyska förluster är överdriven, är det dock tydligt att försvarets styrka har avtagit. Leunaverken erhöles under oktober regelbundet ett anfall i veckan. Även

Bomber Command utförde dageranfall mot speciella industrimål i västra Tyskland, bl a I. G. Farbens stora anläggningar vid Leverkusen utanför Köln och stålverken i Solingen. Förmodanden att Bomber Command och åttonde luftflottan ombaserats till Frankrike kunde icke bestyrkas. De brittiska bombplanen medförde dock 4—5 ton mot Ruhr, d v s lika mycket som på sin tid mot Kanalkusten.

I slutet av oktober påbörjade tyska flottan en förflyttning längs kusten söderut av det i Altenfjord så många gånger anfallna slagskeppet Tirpitz, som trots allt hållit sig flytande, ehuru obrukbart som slagskepp. Den 29/10 anfölls fartyget nära Tromsø av en Lancasterstyrka, som rapporterade åtminstone en träff med tung bomb. Företaget innebar en flygning på nära 4 000 km, d v s en dryg Atlantflygning. Det föreföll som om fartyget nu skulle fastna vid Tromsø. Samtidigt riktades ett stort anfall med tunga brittiska bombplan mot ubåtsbasen i Bergen, tyskarnas numera viktigaste utgångspunkt för ubåtsexpeditioner ut i Atlanten.

Evakueringen av general Rendulics trupper från Nordnorge och Nordfinland måste till stor del göras sjövägen. Dessa sjötransporter anfölls icke blott av ryska bombplan på Ishavskusten utan även av brittiska Fleet Air Arm, vars hangarfartyg stötte fram mot Lofoten—Bodöområdet under sista dagarna i oktober, då åtskilliga fartyg liksom en del förråd i land förstördes. Gissningar om att dessa anfall förebådade en brittisk invasion i Nordnorge ha icke besannats. Med nuvarande försvagning av tyska flygvapnet i Norge förefaller en kombinerad operation mot Narvik icke ogenomförbar, ehuru endast hangarfartygsflyg kan påräknas som stöd. Man vet dock icke i vilken omfattning hangarfartyg följt med sista tidens stora detacheringar av brittiska flottan till Indiska oceanen. Sjöfronten är också mycket kraftigt försvarad av kustartilleri. Slutligen

kan det hända att Nordnorge ingår i en rysk intressesfär, där någon västmaktsinblandning icke är önskvärd.

Norden berördes av ytterligare ett företag, då Aarhus den 30/10 anfölls av 24 Mosquitoplan med 12 Mustangar som eskort. Mål voro några av Gestapo använda byggnader i universitet, där bl a förteckningar på danska patrioter förvarades. Företaget blev en fullständig framgång för de lägre än takhöjd flygande bombplanen, som även lyckades undvika att träffa ett par närliggande sjukhus. Ett 30-tal danskar och minst 100 tyskar uppges ha omkommit, däribland gestapochefen i Aarhus och hans närmaste män.

I tyska jaktförsvaret började nu reaktionsdrivna Me-jaktplan uppträda i växande antal. Beväpningen sades röra sig om flera 30 mm kanoner och hastigheten om över 800 km/t. 6 dylika flygplan rapportera-

des dock nedskjutna den 2/11 över mellersta Tyskland. V 1 sändes alltså mot England, nu av He 111-bombplan, som utrustats med en flygande bomb på sin rygg. Ett par sådana bombplan påträffades av jaktplan över Nordsjön och skötos ned.

Ledningen av de allierade flygstyrkkräfterna i Västeuropa synes ha ändrats. Bl a blev »Air Defence of Great Britain» åter »Fighter Command» och ställdes direkt under Air Ministry i stället för att ingå i invasionsflyget.

Den under oktober fällda bombmängden motsvarade i genomsnitt 150 ton i timmen dygnet runt månaden igenom.

Femtonde luftflottan i Italien gjorde några anfall mot industri- och oljemål i Österrike samtidigt med anfall västerifrån mot mellersta Tyskland. I övrigt hämmades flygverksamheten delvis av dåligt väder. Den 5/11 rapporterades dock 2 000 flygningar under dagen.

På östfronten bekämpade ryssarna längst i norr tyska evakueringstransporter sjöledes, enligt uppgift med stor framgång i Tanafjord. Sedan Petsamo och Kirkenes fallit, stannade ryssarnas framryckning i Nordnorge av. Även i södra Östersjön sänktes fartyg, som evakuerade trupper. Fronten i Östpreussen syntes emellertid stagnera inför det utomordentligt hårda försvaret. I sydost däremot rullade de ryska ångvältarna fram till Budapests portar. De tyska reträtt rörelserna från Grekland genom Jugoslavien stordes av britternas Balkanflyg.

I Fjärran Östern knöts huvudintresset kring japanska flottans och flygets motanfall på invasionsflottan vid Leyte på Filipinerna. Ytterst motstridiga uppgifter här om föreligga som vanligt. Enligt de amerikanska rapporterna var det tre japanska flottor, som den 22—24/10 från väster och söder stötte fram i riktning mot Leytebukten, där invasionsflottans transportfartyg voro samlade. Endast en av dessa nådde fram till målets närhet, där en del skada torde ha åstadkommit, innan styrkan efter sina förluster tvingades att retirera av amerikanska fartyg och hangarfartygsflyg. De båda andra tvingades av hangarfartygsflyg att vända efter förluster. I de japanska styrkorna lära ha ingått 9 slagskepp. Det var sålunda japanska flottans huvudkrafter, som nu för första gången voro i kontakt med motståndaren, och striderna blevo de största flott-flygstrider, som utkämpats i Stilla havet. Kontakt mellan de båda sidornas tunga fartyg synes icke ha förekommit, utan segern vanns av hangarfartygens flyg, främst de i 3:e flottan ingående under amiral Mitscher. Japanerna synas ha varit avsevärt underlägsna ifråga om hangarfartyg och detta blev synbarligen avgörande. Såväl land- som fartygsbaserat japanskt flyg anföll de amerikanska hangarfartygen med enligt amerikansk uppgift förlust av 170 plan. 24 japanska fartyg skulle ha sänkts enligt den amerikanska rapporten, däribland flera slagskepp och hangarfartyg. Inga större fartyg skulle ha undgått skador. Japanerna erkände förlusten av ett slagskepp, amerikanska erkände ett stort (Princeton) och 2 små hangarfartyg förlorade.

Enligt amiral Nimitz hade de mycket verksamma hangarfartygsstyrkorna under de senaste månaderna endast förlorat 300 flygplan mot 2 594 förstörda japanska plan under samma tid.

Den 5/11 anfölls för första gången under kriget flottbasen Singapore av 30 Superfortress från Kina. 6/11-44.

**GRATIS**



erh. var och en som insänder namn och adr. 1st. modellritning till Mosquito, ett av världens snabbaste flygplan.

**WENTZELS** APELBERGSG. 48 STOCKHOLM

**INGENJÖRSFIRMAN  
E. LINDROTH**

Karlstad Telefon Kontoret 161 08



Utför

VÄG-, BRO-, KAJ- och INDUSTRI-  
BYGGNADER

Avloppsledningar och Stensättningsarbeten  
Specialitet: Armerad betong  
Konstruktioner - Kostnadsförslag  
Kontrollantsskap

**KIRUNA ELEKTRISKA  
INSTALLATIONSÄFFÄR**

(Karlsson & Kärnlöf)

Utför alla slags elektriska installationsarb.

**VÄLSORTERAT  
ARMATURLAGER**

**VÄRME — LJUS — KRAFT**

Tel. 427 — 008.

**Göteborg**

**HEJ—HOPP!**

Här vi gå till

**Odinsplatsens Konditori och Hombageri**  
Odinsplatsen 7 - Tel. 15 04 17

**STOPP!**

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



SÖDRA HAMNGAT. 29

**VERKTYG**

såsom:

PRESSVERKTYG,  
GÄNGVERKTYG,  
MÄTV E R K T Y G,  
GIGGAR och FIXTURER

utföres omsorgsfullt och  
med högsta precision av

**Carlsson & Westerbergs**

**Verktygsfabrik**

ESKILSTUNA

Tel. 31 870

Tel. 30 772

Leverantör till Flygvapnet





Officiella rapporter tillskriva det ensitsiga jaktplanet Hawker Typhoon (2 200 hk Napier Sabre) utomordentliga framgångar mot tyska styrkor i Frankrike, där Typhoon-plan under en enda månad avfyra 21 000 raketprojektiler. Den bär fyra automatkanoner och kan ta åtta raketprojektiler under vingarna. Dess hastighet överstiger 643 km/t (400 miles).

## PLANERING FÖR STRID

Eldkraften hos brittiska stridsflygplan har undan för undan vuxit under kriget. I dag kunna ensitsiga jaktplan avfyra salvor, fullt jämförbara med en breddsida från 15 cm fartygskanoner.

"Planering för strid" — den grundsats som antogs av flygstaben årtal före kriget — ledde till projekteringen av de jaktplan med 8 kulsprutor, vilka revo ned de tyska an-griparna i Slaget om Storbritannien.

Projektilskjutande kanoner efterträdde kulsprutorna. Och nu bära brittiska jakt-plan raketprojektiler med exempellös för-störelsekraft, medan verkan av kanoneld

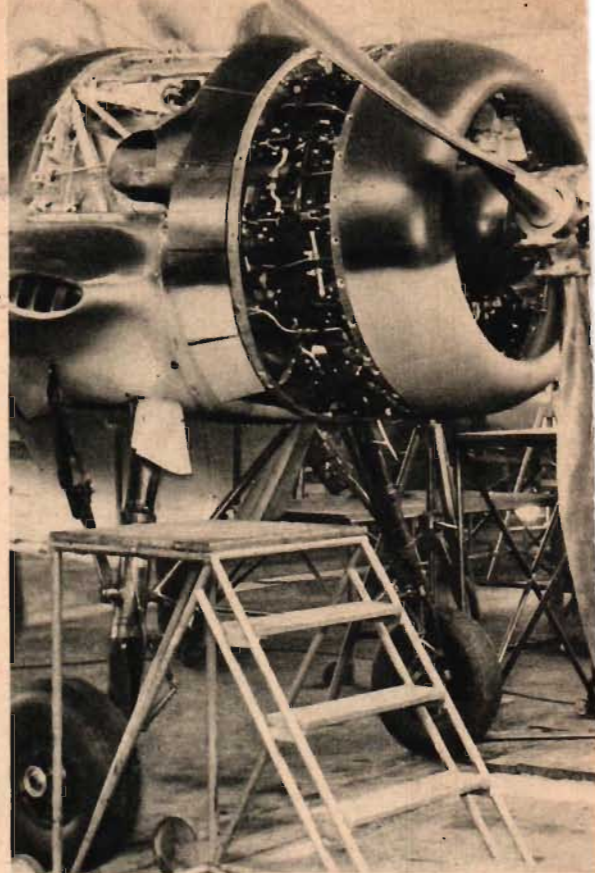
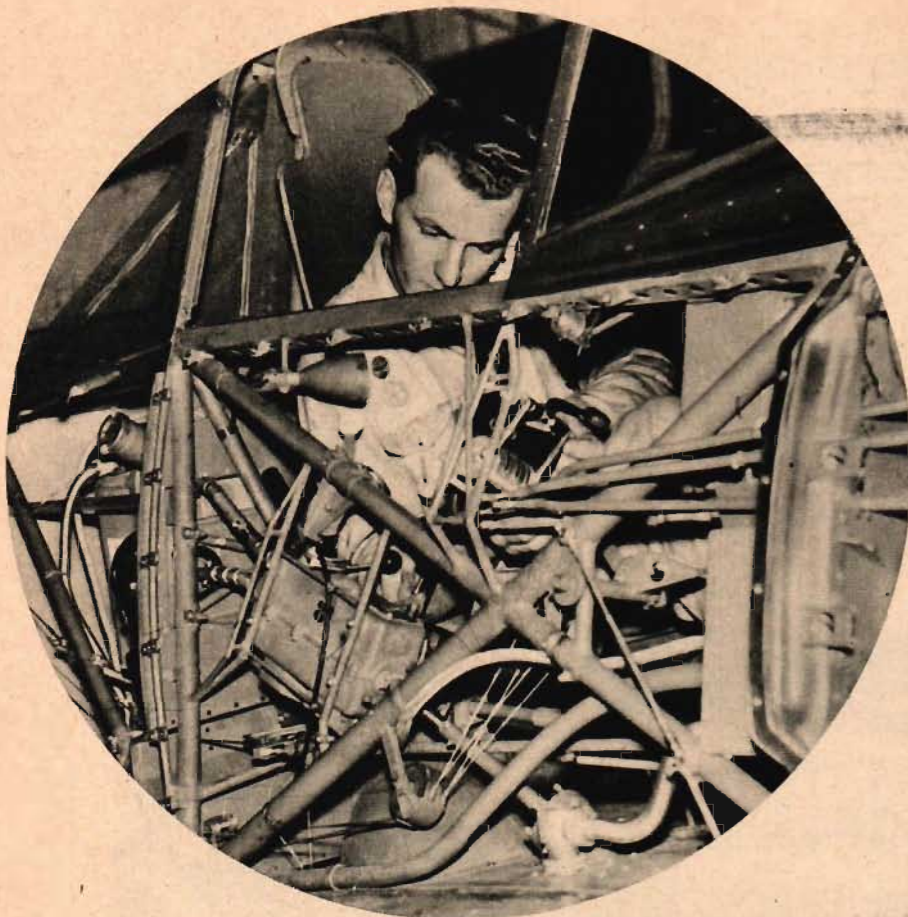
från flygplan fördubblats tack vare det nya brittiska gyrosiktet, vilket garanterar att man med den tyngre beväpningen av idag är säkrare än någonsin på dödliga träffar.

Brittiska flygplankonstruktörer ha för varje framsteg ifråga om beväpning skapat ett stridsflygplan, i alla avseenden lämpat att till fullo utnyttja detta framsteg.

Den mångsidighet, framsynthet och snill-rikhet som så beundransvärt utvecklats vid konstruktion och tillverkning av världens effektivaste stridsflygplan kommer att fin-nas till hands för att möta alla behov under Morgondagens Flygålder.

## DEN BRITTISKA FLYGINDUSTRIN

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



J 22:ans »avklädda» förarsäte (i cirkeln t. v.) verkar rena v. om plats för föraren. Sådant fordrar omsorgsfull planering. Närmare kontrollflygningen. — Rullbanan t. h. är en monteringsinstallation, bränsletankar, vapen, vissa delar i landning.

## J 22:AN I SERIETILLV

FLYG har beretts tillfälle att besöka en av sammansättningsverkstäderna för svenska jaktplan. Det är de nya helsvenska J 22:orna, som kommer till här och det arbetas med en fart och ett intresse, som förklarar hur flygförvaltningen kunnat gå i land med prestationen att på ett par år få fram ett helt nytt jaktplan till serieproduktion.

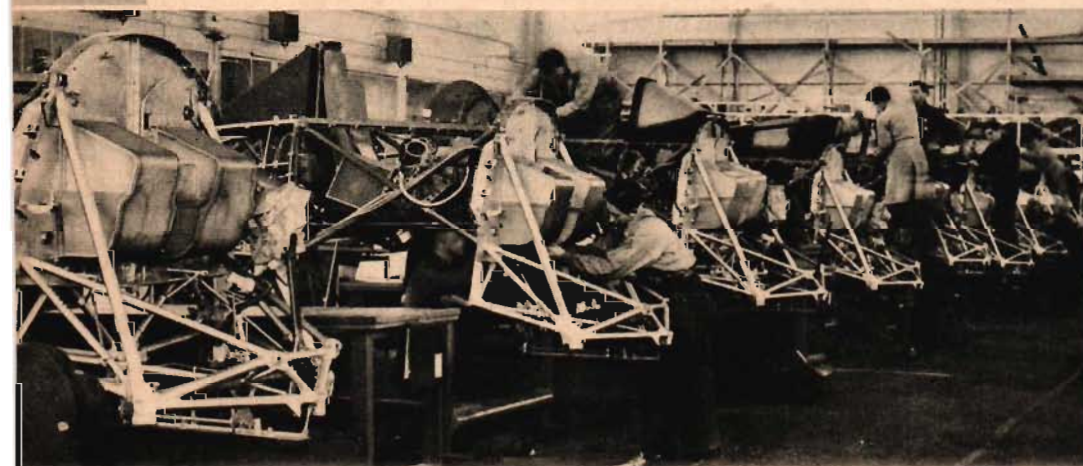
Det har länge varit en hemlighet hur och var vårt nyaste jaktplan — J 22 — som vi beskrev i nr 11 av FLYG förra året, tillverkades och monterades. Serietillverkningen hade då blott påbörjats. Sedan någon tid landa vid våra växande jaktflottiljer esomoftast nya exemplar av det lilla snabba och ettriga planet. Resultaten av ett intensivt tillverknings- och monteringsarbete börja visa sig. Det är Flygförvaltningens egna sammansättningsverkstäder, som nu i rask takt skicka i väg sina kamouflagemålade J 22:or för att göra plats åt idel nya i sina monteringsjigggar.

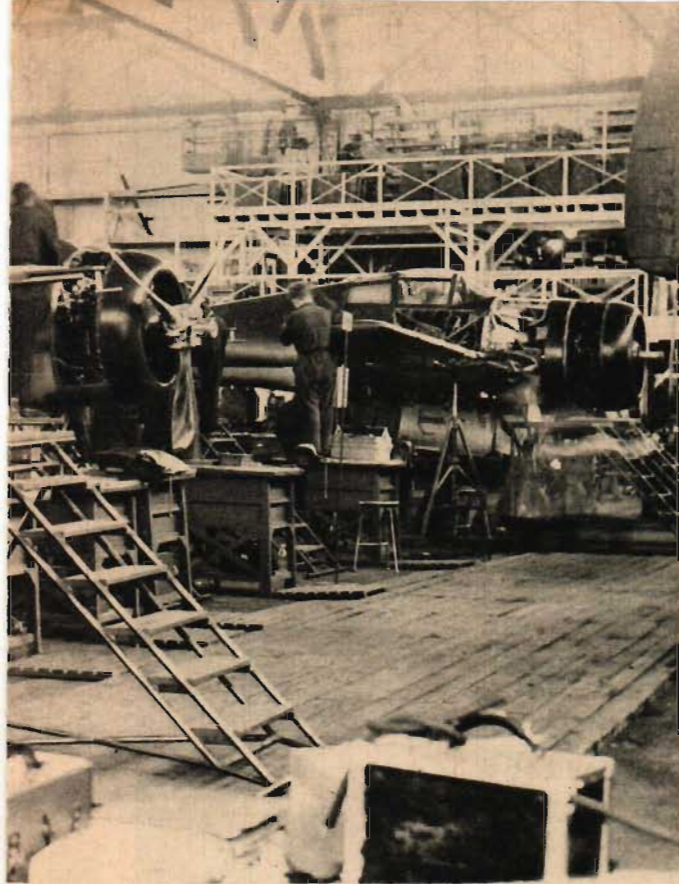
Men innan J 22:an har hunnit så långt utfört sina uppdrag bra och på ett för svensk industri hedrande sätt; i flera fall måste resultatet betraktas som utomordentligt goda. Den decentraliserade tillverkningen av delar har sina fördelar i en tid som denna, då landet ständigt är utsatt för faran att bli indraget i kriget med ty åtföljande bombningar av industrin. Decentraliseringen gör givetvis den kontroll, som är ett oeftergivligt villkor, då det gäller flygplandelar, svårare. Den saken har man emellertid ordnat genom en särskild stab av kontrollanter, som dels äro stationerade på de viktigare tillverkningsorterna dels resa till mindre tillverkare för att där kontrollera sändningarna. Dessutom finnes en noggrann mottagningskontroll, som har till uppgift att avslöja alla fel, som kan ha uppstått på detaljerna under transporten. Först sedan detta skett sorteras detaljerna in i monteringsverkstädernas stora — och välordnade — lager.

Med endast ett par undantag ha dessa detaljleverantörer aldrig tidigare utfört arbeten som berört flygplan. Starten av tillverkningen medförde givetvis därför för firmorna många problem. Så t. ex. har personal måste skolas för behandling och bearbetning av de materialslag som ingå i konstruktionen, verktyg av för firmorna nya typer ha måste konstrueras och tillverkas, stränga toleransfordringar måste innehållas. Leverantörerna ha emellertid

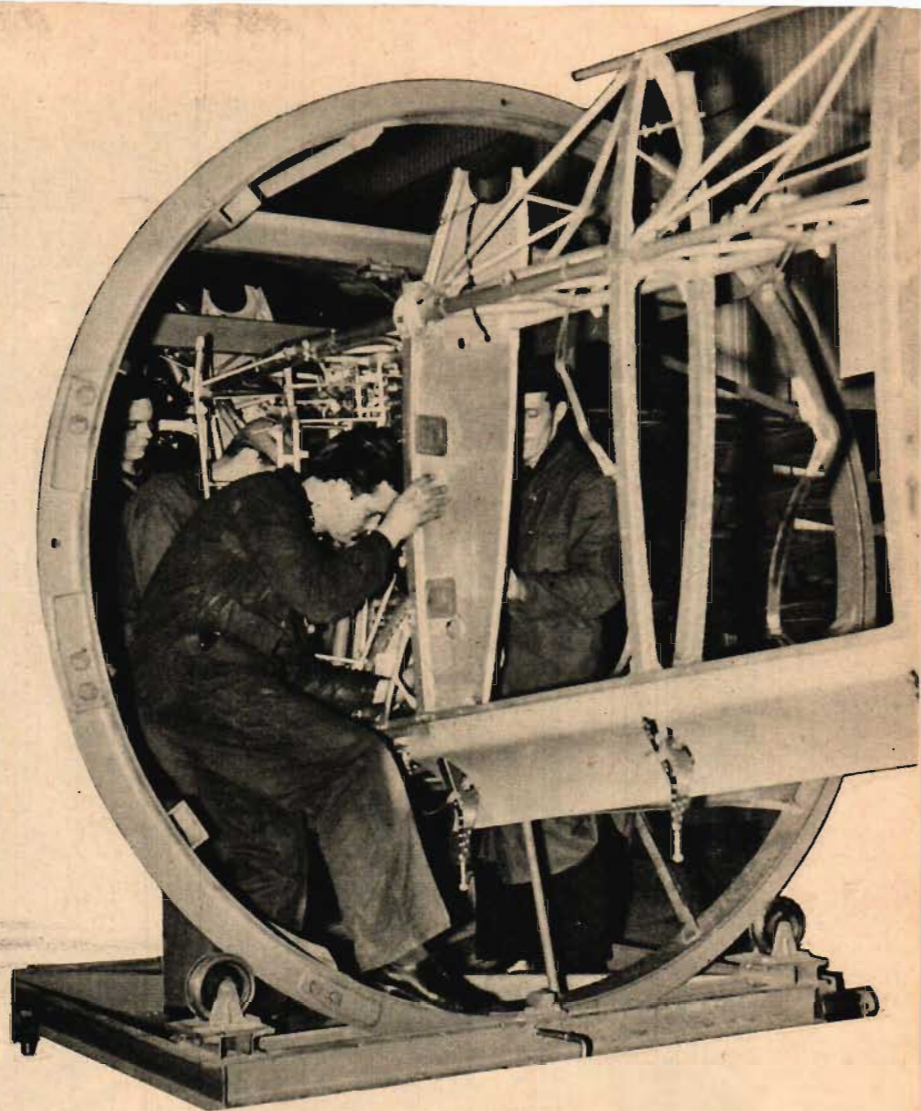
Att på den korta tid som stått till förfogande samla en god arbetarstam har varit ett problem för dessa verkstäder. När den första 22:an skapades om från projekt till verklighet bildades emellertid en liten arbetarstomme på vilken man sedan byggt vidare. Specialarbetare av alla de slag från olika industrier ha fogats till personalen och ha fått lära sig den speciella kunnighet

En rad J 22:or med motorfundamenten vändande på »lille faclets», d. v. s. motorn. Stålrören se nog förbluffande kläna ut för den oinvigde men svenskt specialstål även i kläna dimensioner håller för väldiga påfrestningar.





av rör, ledningar, handtag, spakar m. m. men ändå fluss det gott ovan stå J 22:orna rad i rad och komma för varje steg åt höger allt ällning för vingarna, där panelerna passas och monterat sker av korna m. m. Till synes komplicerat men i verkligheten rationellt.



## R K N I N G

flygplantillverkning fordrar. I många fall har personalen ur den första arbetarstommen fått förmansplatser i monteringsverkstäderna och kunna sålunda var och en på sitt område göra sin erfarenhet gällande.

Seriemonteringen av J 22 går efter helt moderna linjer. Flygplanen vandrar från den ena »stationen» till den andra. På varje sådan »station» arbetar ett lag specialister, som aldrig äro arbetslösa. Så snart de klarat ett flygplan börja de på nästa. Bland mängden av arbetare hittar man — liksom nu för tiden på alla rationella fabriker — arbetsstudieingenjörer. Effektivitet är lösen. Motormän, montörer, svetsare, sadelmakare, förrådsmän och arbetare, alla intyga de också, att känslan av att arbeta för landets försvar på ett sådant modernt område som flygets, skapar intresse för arbetet och vilja att göra sitt bästa.

Ingenting är så bra att det inte kan göras bättre. Den satsen är norm också för den här verkstaden vars chef vid ett samtal framhåller att man ständigt gör förbättringar på J 22.

— Dessa förbättringar, berättar verkstadschefen, komma givetvis sent in på serien men behovet av flygplan till de nya jaktförbanden gör att vi inte kunna vänta med serietillverkningen tills dess att alla tänkbara förbättringar gjorts. Vissa ändringar föreslås från de förband där planet placerats. Flygare och mekaniker på förbanden få ofta för planetens vidare utveckling betydelsefulla erfarenheter och till dessa bör hänsyn tagas.

— Varje ändring, fortsätter chefen, medför givetvis dels risk för leve-

ransförsening och dels extra kostnader och förslagen till sådana »vägas därför på guldväg» innan de utföras. Ändringar som gälla flygsäkerheten måste emellertid utföras utan prut. Mera problematiskt blir det med allmänna förbättringar och sådana ändringar som avse tillverkningssättet. Här måste noggrant bedömande ske, slutar verkstadschefen.

Tyvärre kan vi inte i detalj gå in på J 22:ans konstruktion men så mycket får dock sägas, att den är uppbyggd på en stomme av stålrör. Här har svensk stålindustri ännu en gång firat en teknisk triumf. Den triumfen kan till allra största delen tillskrivas Uddeholms aktiebolag, vars storforsrör ingår i hela kroppsstommen, i vingarna och i stjärtpartiet samt givetvis i motorfundamentet och landningsstället. För återstoden svarar See Fabriksaktiebolag i Sandviken.

Stålrörskonstruktionen har visat sig ge

en snabb och effektiv lösning samtidigt som den är en verklig lättkonstruktion trots frånvaron av lättmetall. I en J 22:a ingår c:a 200 m sömlösa storforsrör i 70 olika dimensioner, vilket motsvarar större delen av totala rörlängden och lika stor del av totala antalet förekommande dimensioner. Rören är i regel tillverkade av legerat stål, som seghärdats till stor hållfasthet.

Inom parentes kan talas om att det visst inte bara är »stålrörskonstruktionen» J 22, Sk 14 och Sk 25, som »slukar» svenska stålrör. Även i de svenska lättmetallplanen från SAAB — B 17 och B 18 alltså — ingår stålrör i motorfundamentet och i landningsstället. Även i Svenska flygmotorbolagets motorer finns det för resten stål. Cylinderfodren är utförda av stålrör, som seghärdats och därigenom fått höga hållfasthets- och seghetsegenskaper.

Det svenska stålet biter alltså bra.

*Flygman.*

Flygingenjör Bengt Waesgren och verkstadschefen E. Weiser kontrollerar J 22:ans landningsställ. Hjulen äro på väg in i kroppen; det är därför som den här J 22:an »går inåt med tårna».

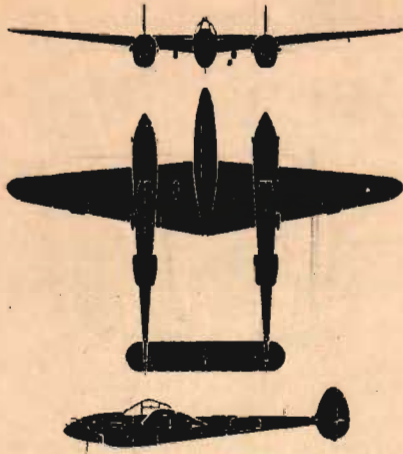




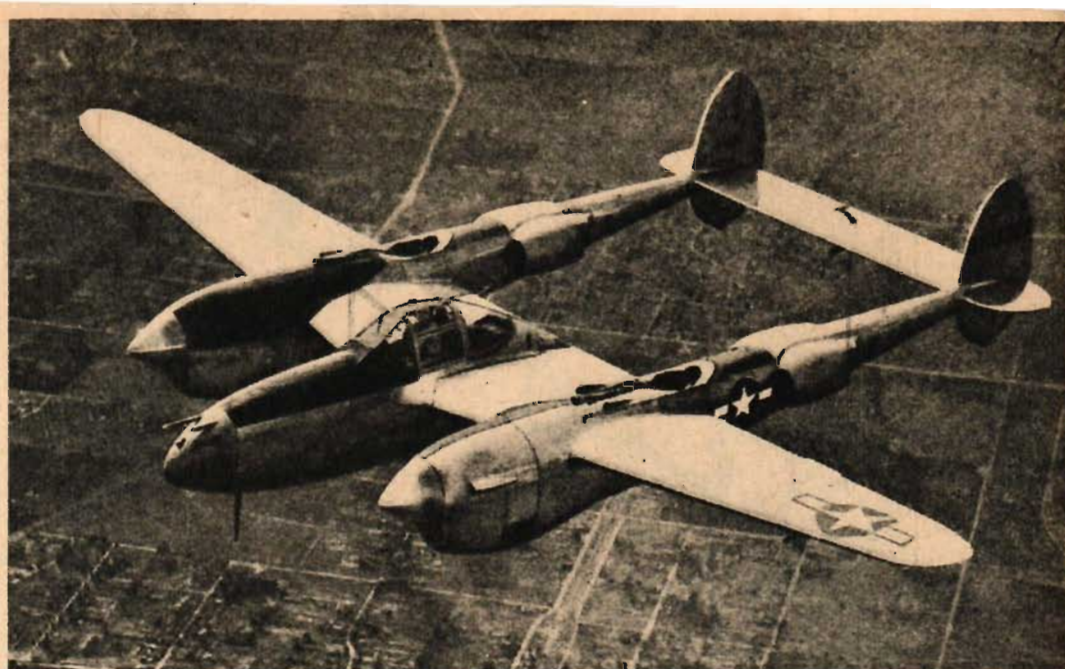
**TÄNDNINGSSYSTEM. START-  
MOTORER. ELEKTRISKA  
INSTALLATIONER. STRÖM-  
RIKTARE FÖR LIK- OCH  
VÄXELSTRÖMSMOTORER.  
ELEKTRISKA ÖPPNINGS- OCH  
STÄNGNINGSANORDNINGAR.  
BELYSNING AV ALLA SLAG,  
INKL. LANDNINGSLJUS.**

**ROTAX**  
EL. UTRUSTNING  
FÖR FLYGPLAN

**ROTAX LTD., WILLESDEN JUNCTION, LONDON, ENGLAND**



Spännvidd: 15,85. Längd 8. a.: 11,53 m.  
Höjd: 3,00 m. Allison 12-cyl. vätskekylda motorer.



# LOCKHEED P-38 J "LIGHTNING"

## EFTER FLIGHT

Det första intrycket man får av Lockheed Lightning på nära håll är att det verkar mycket stort för att vara ett ensitsigt plan, och allt eftersom man lär känna maskinen närmare framkommer ingenting som ger anledning att ändra denna uppfattning.

I likhet med de flesta moderna flygplan har Lightning sedan dess tillkomst passerat många utvecklingsstadier. Ett tecken på det stora antal prototyper som tillverkats av detta plan är att den senaste är P-38/J, d. v. s. den 6:te i serien. Hur många av de olika modellerna, som någonsin från ritkontoret nått ned till verkstäderna och provflygningarna är inte så lätt att säga, men sedan konstruktionsarbetet på typen igångsatts 1937 verkar det som om de med planet sysselsatta konstruktörerna inte saknat arbete.

Prototypens, XP-38, jungfruflygning gjordes i januari 1939 med överste Ben Kelsey, U. S. A.-Air Corps, vid spakarna. Denne har senare gjort alla provflygningar med planet. Prototypen var utrustad med Allison V-1710/C-motorer och inåtroterande propellrar. Med detta plan satte Kelsey nytt hastighetsrekord över amerikanska kontinenten.

Armén beställde efter denna flygning de vanliga 13 provplanen, vilka betecknades med YP-38. Dessa visade sig fungera utan klagomål, men blevo föremål för mindre ändringar för att höja fäktudugligheten. Den ursprungliga XP-modellen vägde mera än planet normalt borde göra, varför flygvikten hos YP-modellen sänktes med ungefär 680 kg. Dessutom försågs YP med utåtroterande propellrar varigenom planets stabilitetsegenskaper förbättrades. Denna propellerinstallation har sedermera bibehållits och förefinnes på samtliga senare typer.

Den första modellen av P-38, som kom till serietillverkning var P-38/D, som blev färdig 1941. Detta plan var försett med Allison V-1710/27/29-motorer. Dessutom infördes här den nya 20 mm kanonen, som visade sig vida överlägsen 37 mm kanonen på X- och YP-modellerna. Man fann nämligen att denna kanon vid användning av explosiva kulor och på grund av den höga eldhastigheten hade nästan samma eldverkan som den grövre kanonen, men därjämte var betydligt lättare. Detta senare var särskilt välkommet då man vid P-38 liksom vid de flesta större jaktplan hade stora bekymmer med vikten.

På hösten 1941 kom så P-38/E. De viktigaste ändringar som här företagits voro en helt ny mekanism för noshjulets infällning samt förbättrade elektriska och hydrauliska system. Dessa nya plan följdes på slutet av året av P-38/F-modellen, försedd med V-1710/49/53-motorer med i jämförelse med tidigare använda motortyper förhöjt kompressortryck. Dessa motorer lämnade 1325 hk starteffekt och gävo dessutom planet på grund av den större kompressorn avsevärt förbättrade höjdflygningsegenskaper. P-38/G presenterades tidigt på året 1942 och var försedd med V-1710/51/55-motorer på vilka förkompressionen än ytterligare ökats. Ett antal av de senaste planen av G-typen voro försedda med det fältmässiga utförandet å landningsklaffarna och denna utföringsform har sedan dess varit ett kännetecknande drag hos Lightning. Detta arrangemang av klaffarna ger

### Startsträckor vid 0 m höjd.

Startvikt (kg)	Vindstyrka (m./sek)	Rullsträcka (m)	Sträcka till 15 m höjd (m)
7250	0	270	500
7250	5	200	400
7250	10	130	290

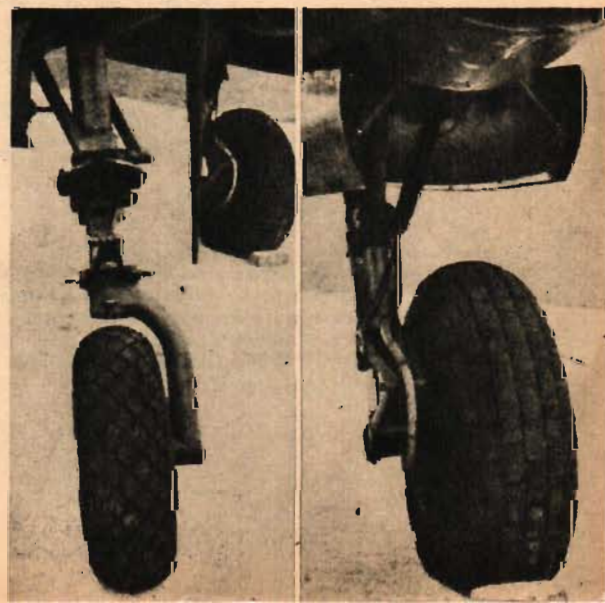
### Landningssträckor vid 0 m höjd.

Landn.-vikt (kg)	Landn.-hast (km/h)	Sträcka fr. 15 m höjd (m)	Rullsträcka (m)
6100	161	765	400 Hård mark
6100	161	1380	1000 Våt mark

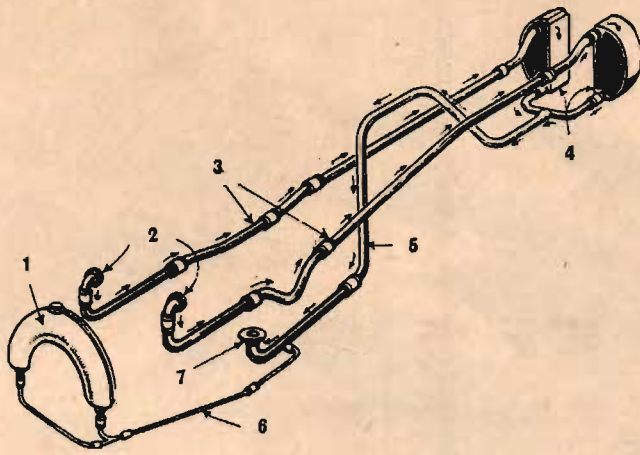
trots ringa dimensioner och liten utfällningsvinkel en betydligt ökad lyftkraft, medan motståndsökningen förblir relativt ringa. Härigenom tillförsäkras planet en mycket god manövrerbarhet inom ett stort hastighetsområde. Klaffarna äro av något modifierad Fowlertyp.

Under sommaren 1943 kom H-typen till. Dessa plan voro försedda med V-1710 motorer av senaste serien, vilka utvecklade en starteffekt av 1425 hk. Bland nyheterna på denna typ märkes bl. a. den automatiska kontrollen av kylklaffarna samt ett förbättrat elektriskt system.

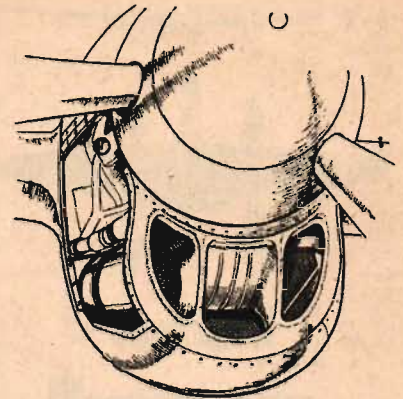
Mot slutet av 1943 kom J-typen ut i serietillverkning. Motorerna i denna serie voro desamma som i H-serien, men voro utrustade med större kompressorer, varigenom starteffekten ökades till 1500 hk, och dessutom erhöles betydligt förbättrade prestanda på stor höjd. På P-38/J ersattes den gamla mellankylaren i vingnosen, som funnits i de tidigare serierna, med en mellankylare av vanlig typ placerad under motorn. Det lediga utrymmet i vingnosen utnyttjades för bränsletankar. Dessutom infördes den flata skottsäkra vindrutan och den gamla 3/4-ratten utbyttes mot den nuvarande styranordningen.



Noshjulet och huvudhjulens. Saxlänkarna, som tillåta fjäderbens rörelse i vertikalled men förhindra vridning, framgå tydligt av bilden.



Kylsystemet i varje kroppsbom består av två returledningar från varje cylinder-rad till varje kylare och en gemensam återledning till den av Allison-motorn drivna kylvätskepumpen. 1. Kylvätsketank. 2. Kylvätskeledning från motorn. 3. Kylvätskeledningar till kylarna. 4. Kylare. 5. Gemensam returledning från kylarna till motorn. 6. Överströmningsledning från tanken. 7. Anslutning till kylvätskepumpen.

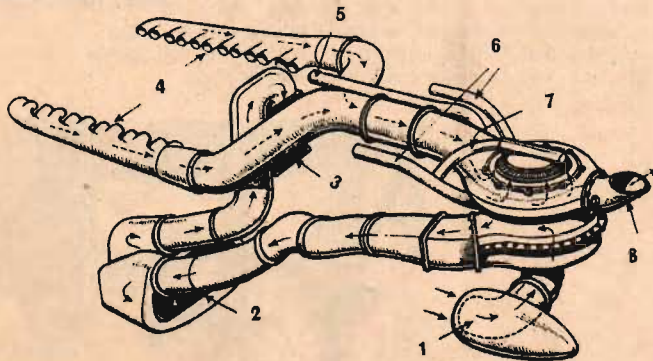


Luftintagen under varje spinner förser de båda oljekylarna på vardera sidan om vevhuset med luft. Det centrala intaget leder luft till mellankylaren under vevhuset.

Lightnings vinge, som har väckt en hel del upståndelse i flygtekniska kretsar, är konstruerad med tanke på att uppnå så gynnsamt förhållande mellan den maximala lyftkraften och minimummotståndet som möjligt, och har också blivit en fullständig framgång. Den ovanliga konstruktionen med två bommar som bärande konstruktion valdes i avsikt att åstadkomma en lätt men samtidigt styv konstruktion och samtidigt stor längdstabilitet inom ett stort område. Dessutom önskade man ha så små vertikala stabiliseringsytor som möjligt genom att placera dem i varje motors slipström, samt sist men icke minst önskade man minska sårbarheten genom att åstadkomma två av varandra fullständigt oberoende motorsystem. I varje bom finnes sålunda samtliga hjälpapparater såsom avgaskompressor, olje- och kylsystem och övriga apparater till varje motor. Denna konstruktionsåtgärd har vid upprepade tillfällen visat sig värdefull.

Lightnings beväpning är koncentrerad till förargondolens nos och består av fyra 12,7 mm Browningkulsprutor och en 20 mm AN-M2 automatkanon. Genom denna placering av vapnen erhålles en mera koncentrerad eldstråle än det koniska skottområdet, som erhålles med vapnen placerade i vingarna. En stor fördel med detta arrangemang är, som jaktflygare snart upptäckta, att syftlinjen från reflexsiktet och kulbanan äro parallella och löpa mycket nära varandra.

Installationen av kanonen, kulsprutorna och ammunitionslådorna är mycket sammanträngd. Ursprungligen avsågs ammunitionslådorna för kulsprutorna innehålla 500 skott vardera, men det visade sig att denna lastanhopning i nosen var för stor, varför lådorna försågs med lösa bottnar, varigenom deras kapacitet reducerades till 300 skott vardera. För kanonen medföres 150 skott. Eldhastigheten för kanonen är 600-700 skott/min och för kulsprutorna 825 skott/min. Samtliga vapen äro elektriskt uppvärmda och avfyringen sker också på elektrisk väg. Manöverorganen för den senare äro direkt förbundna med vapnens mekanism. Slagfjädrarna måste dock spännas på marken före starten. Uppsamlingslådan för tomhylsor och länkar från kanonen är placerad under denna medan länkarna och tomhylsorna från kulsprutorna bortföras på båda sidor om nosplåtarnas undre delar.



På »Lightning» upptar kompressoraggregatet med dess ledningar ganska stort utrymme. Av bilden framgår luftens passage från intaget via kompressorn och mellankylaren till motorn. 1. Luftintag. 2. Mellankylare. 3. Förgasare. 4. Avgassamlare. 5. Varmluftledning till förarkabinen. 6. Kylluftledning till kompressorn. 7. Kylluftledning till turbinen. 8. Avgasöppning.

Förarhytten i Lightning är mycket rymlig och bekväm samt synnerligen välplanerad. Det mest ovanliga i inredningen är att styrpelaren är placerad till höger och försedd med en fribärande horisontell balk vilken uppbar styrorganen. Denna konstruktion har visat sig vara mycket bra, då den ger stort spelrum för benen och dessutom gör samtliga kontrollorgan, som äro placerade framför styrkolonnen, lättillgängliga. Instrumentbrädan är försedd med beklädnad av svart tyg för att borttaga ljusreflexer. Ovanför denna beklädnad är reflexsiktet av typ Lynn-3 placerat. Sikten framåt är utomordentlig med hänsyn till att den skottsäkra vindrutans lutar 27-30°. Sikten som helhet är god till följd av förarens placering långt fram i förhållande till vingens framkant. Kabinen är försedd med varmluftssystem från avgassystemet. Varmluften ledes upp längs kabinens framsida för att i första hand förhindra isbildning på vindrutan.

Instrumentutrustningen omfattar de vanliga instrumenten och styrorganen men är utökad med två radiokompasser, varav en som reserv, samt varningslampor för överbelastning av avgaskompressorerna. I underkanten av instrumentbrädan är placerad en tvärs över sitttrummet gående panel, som på över- och framsidan uppbar en mängd kranar och strömbrytare, bl. a. kontrollorgan för inblandningen av bränsle i oljan för underlättande av starten vid kall väderlek.

Blandningsreglagen, reglage för varvtalsinställningen och propellerinställningen, samt gasreglagen äro utmärkt placerade till vänster. En särskild finess är installationen av en Vernier varvtalsregulator, som betjänar högermotorn. Tack vare denna installation behöver föraren blott inställa det önskade varvtalet medelst reglaget för propellerns stigning. Därefter sörjer Vernierregulatorn för att båda motorerna hålla exakt samma varvtal. Manöverorganen för landningsställets in- och utfällning äro placerade under och något bakom gasreglaget. Framom och något till sidan om dessa finnes trimratten för höjdstyrverket. Styrbordssidan av förarhytten är huvudsakligen utrustad med strömbrytare för det omfattande elektriska systemet i planet. Som vanligt är styrorganen för klaffarna placerade till höger, och strax bakom dessa befinner sig handpumpen till det hydrauliska systemet.

Styrspaken med grepp i »glasögonform» är försedd med mikrofon till radioanläggningen och avfyringsknappar för kanonen och kameran samt för kulsprutorna. Trimratten för skevningsrodren är placerad på styrkolonnens sida och omedelbart intill den finnes reostatsströmbrytare för reflexsiktet. Sitsen är försedd med axelremmar och ett segmenterat bälte. I motsats till Suttonvästen som är genomgående på de engelska typerna. Denna utrustning är mycket bekväm och verkar effektiv. Den torde i varje fall fylla sin uppgift lika bra som Suttonvästen och är otvivelaktigt betydligt smidigare och mindre hindrande än denna.

Bakom förarsitsen sträcker sig en pansarplatta ned till huvudbalkens övre kant. Förarens rygg skyddas nedtill av en krökt pansarplatta monterad direkt i sitsens ryggstöd.

Kabinhuven är försedd med hängslen baktill och öppnas uppåt-bakåt. Den är givetvis fällbar under flygning. Fönstren på sidorna kan höjas och sänkas av föraren liksom i en bil medelst små vevar.

Från översidan av huvudbalken omedelbart bakom föraren sträcker sig ett golv till förarkabinens spant. Under golvet är »skvalptanken» placerad och ovan golvet i bakre delen av kabinen ligger radioutrustningen.

Vad kroppsbommarna och deras innehåll beträffar är Lightning försedd med Curtiss Electric-propellrar med 3,5 m diameter. Propellrarna äro trebladiga och försedda med manuell stigningsreglering. Motorerna ha motsatt rotationsriktning för undvikande av obehagliga gyralmoment. Sålunda är vänstermotoru högerroterande och vice versa. Vevaxlarna på de båda motorerna äro sinsemellan utbytbara och detta är utan tvivel en synnerligen viktig produktionsfaktor.

En fallskärmsfackla är monterad på baksidan av spantet omedelbart bakom hjulet och bakom denna är syrebehållaren placerad. Gastrycket är som vanligt på amerikanska plan 25 kg/cm<sup>2</sup>.

Längre bak i varje bom återfinnes de termostatstyrda hydraulventilerna till manövercylindrarna för kylklaffarna. Rörelsen överföres från cylindrarna genom enkla stöstångerna. Placeringen av kylarna långt bak på bommarna synes vara en onödig komplikation, men de kunna svårligen placeras någon annanstans och effektiviteten hos kylsystemet är satt utom fråga, trots att strömningen genom de originella skapelserna måste vara allt annat än idealisk.

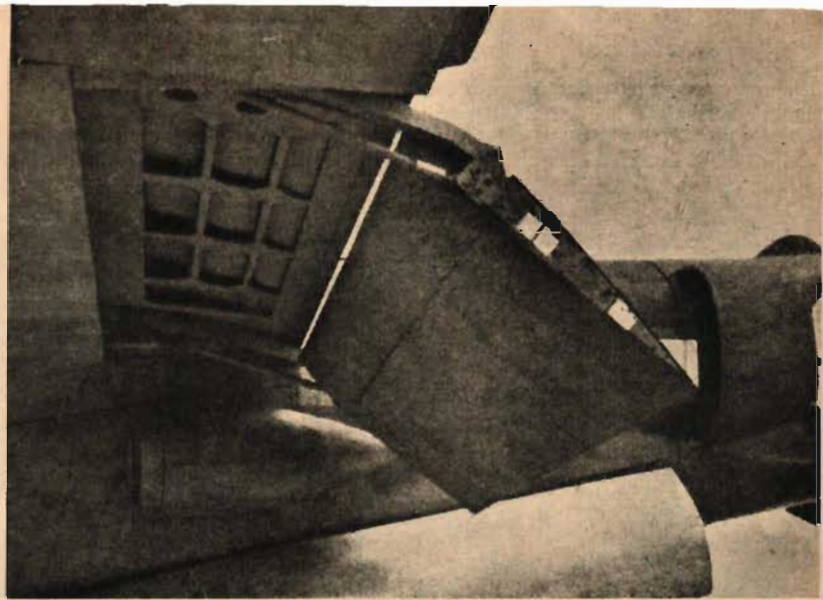
Stjärten hos Lightning är en lätt och styv konstruktion, som tid efter annan har varit en källa till bekymmer för konstruktörerna. Fenan och höjdrodret äro av vanlig konstruktion i förstyvat skal på pressade plåtspryglar men en ovanlig detalj hos den senare är att det inte finns något långsgående vridningsupptagande rör. I stället finnes två korta torsionsrör i varje ända av höjdrodret och vardera av dessa uppbär en trimvikt på en hävarm som rör sig upp och ned inuti fenan.

Sidorodren äro utförda i två huvuddelar, en över och en under den fiskstjärtiliknande bakändan av bommen. De båda delarna äro sammansatta medelst en längs fenans bakkant inuti denna gående skena. Varje sidoroder är upphängt på en kort axeltapp och tre hängslen. Sidorodret är monterat på en axeltapp medelst korta U-formade strips.

Fenorna äro också utförda i två delar, vilka båda äro fästade vid ovannämnda konstruktion i bommens bakre del. Konstruktionen uppvisar inga speciella sårmärken som också framgår av röntgenteckningen.

Lightnings vingkonstruktion är ganska invecklad och detta kan väl betraktas som den naturliga följderna av planet skapnad. Vingen kan uppdelas i tre separata delar bestående av en mittvinge och yttre paneler, vilka äro uppbyggda runt de båda balkarna.

Skevningsrodren äro av vanlig monocoquekonstruktion, men förbindningen med vingen är ganska ovanlig. Hängslet består av



Lightnings landningsklaffar. Bilden visar Fowlerklaffarnas storlek och maximala utfällning. Lightnings stora manövrerbarhet och goda flygegenskaper äro till stor del beroende av den utmärkta klaffkonstruktionen.

en långsgående pianotråd längs översidan av rodrets framkant och en elastisk beklädnad längs undersidan sörjer för en ren yta vid alla roderlägen.

Bränslesystemet på P-38 är väl genomtänkt och består av huvudtankar i vardera vingen placerade mellan balkarna i mittsektionen, styrbords och babords reservtankar framför huvudbalken i mittsektionen, tankar i vingnosen och skvalptanken i kroppen bakom huvudbalken till vilken bränslet strömmar från huvud- och reservtankarna för fördelning till de båda motorerna.

Dessutom finnes möjligheter att medföra fällbara extratankar under vingens mittdel mellan kroppen och bommarna. Elektriska bränslepumpar äro belägna under skvalptanken och kunna sättas in vid start och vid operationer på stora höjder. Normalt befordras bränslet av pumpar drivna direkt från motorn. Tankarna i vingnosen äro försedda med separata bränslepumpar och bränslet pumpas härifrån direkt till motorerna utan att först passera skvalptanken.

## Gävle

T I L L

### Gunnar Larssons

Cykellaffär och Reparationsverkstad  
8. Kopparslagareg. 37 - Gävle - Tel. 8 25  
går millitärerna med sina cyklar  
för reparation, översyn och skötsel.  
Nya cyklar, slangar, däck och delar.

### Enlunds Skrotaffär

N. Slottgatan 14 (hövågen). Tel. 5859.  
Uppköper allt i Järn- och Metallskrot.  
Lump, Tagel, Stickylle, Tomglas m. m.  
Köper: Utrangerade Bilar och Motorer.  
Säljer: Begagnade bildelar m. m.

### Holms Färghandel

N. Kungsgatan 5 G E F L E  
Telefon 38 24, 43 75.

Annonsera i FLYG!

### GEFLE METALLGJUTERI

SVEN G. DAHLQVIST  
5:te Tvärgatan 1 - GÄVLE - Telefon 44 99  
Rekommenderas för allt i branschen

## Halmstad

### FIRMA P. J. SVENSSONS

MEKANISKA VERKSTAD  
Innehavare: Oskar Johansson  
Furuvägen 4 - HALMSTAD - Tel. 1 79  
Bost. Tel. 16 99  
Alla mekaniska arbeten  
Grövsmede, Elektrisk o. Autogensvetsning  
samt Plåtarbeten

### SKÅNSKA HEMBAGERIETS

SMÅBRÖD, KAFFEBRÖD m. m.  
bakas alltid i bästa ingredienser  
TARTOR och KRANSAR på beställning  
Bankgatan 1 - Tel. 24 07 - Halmstad

## Kalmar

### Allt för bilen

HOS  
RYDBERGS  
Tel. 3 57, 16 34  
KALMAR NYA BILVERKSTAD

### RÖRLEDNINGAR

alla slag  
VÄRMEARTIEBOLAGET  
Oscar Nilsson & Son

Ronneby - Tel. 6 07  
Kalmar - Tel. 10 70  
Virserum - Tel. 41

### KALMAR LÄNS SLAKTERIER

försälja till lägsta dagspriser Charkuterivaror, Kött och Fläsk, Ost, Konserver och Delikatesser. Vilt m. m.  
Återförsäljare på de flesta platser.  
OBSERVERA! Ni kan alltid tryggt lämna en KLS-butik, ty endast ett kontrollslakteri har så stringent kontroll.  
Kungl. Medicinalstyrelsen utsår veterinärer och mikroskopister, som utöva kontrollen utav råvaror, fabrikation och hygien. Egna butiker i Kalmar, Oskarshamn, Nybro, Högsby, Mällila, Mörlunda, Rockneby, Emmaboda, Päråd, Färjestaden.



T. v. sommarbild från F 14. Chefen, överstelöjtnant Christian Nilsson, flankerad av kaptenerna Drangel (t. v.) och Gamellius. — Övan brandövning på »Vapnö lyckas».

manskapskategori. Då matsalen ännu ej är färdig åter manskapet vid specialdivisionen — den hittills enda uppsatta — i ett »utskott» i mässbyggnaden. Just när kapten Drangel och FLYG:s utsände tittar in är den provisoriska matsalen ockuperad av furir Skarp, som undervisar sin truppavdelning i kompassens användning.

— Ja, här kommer alla att trivas, säger intendenten, kapten Gamellius, och husmödrarna, första d:o fröken Rising och biträdande d:o fru Magnusson, instämmer livligt. Intendenten anförtror oss också att köksföreståndare Blomdahl och dessa två duktiga damer ordnat den provisoriska utspisningen på ett utomordentligt sätt trots alla besvärligheter.

Köksföreståndaren Blomdahl är ute i tjänsteständ och därför vägar vi »förtala» honom en stund. Kapten Drangel berättar att när befattningen annonserades ledig så var Blomdahl på F 7 i Sätenäs och köksföreståndaren på I 16 i Halmstad de två sökande som var högst kvalificerade. Det hade ju legat närmast till hands att ta den närmaste — från I 16 — men för gramsämjans skull ville man inte det utan gav befattningen till Blomdahl. När

## Flygarna på Galgberget

Ett besök vid Kungl. Hallands flygflottilj

— Av FLYG:s utsände medarbetare. —

Folk skall trivas! De militära myndigheterna har numera kommit underfund med att trivsel ökar arbetsförmågan — hemtrevnad är icke lyx utan en nödvändighetsvara!

De nnyppsatte flygflottiljerna byggs upp efter detta förnuftiga motto, som illustreras på ett förträffligt sätt vid ett besök på F 14, vår nyaste tunga bombflottilj. I estetiskt avseende kommer F 14 att väga tungt redan vid starten...

När man lämnat den gamla fina staden Halmstad bakom sig dröjer det inte många minuter förrän man kommer uppför en backe, Galgberget. Strax efter det man passerat krönet viker man till vänster in genom stora infartsporten med vaktorn — ett sådant där »ökenfort» som vid andra flottiljer fått »ökennamn» i stil med Sidi el Barrani o dyl. F 14-»fortet» har juget namn ännu — här ett tips: det finns en plats i norra Afrikas ökenområde som heter Murzuch. Med den svenska stavningen *Mur-suck* är ju detta ett ypperligt namn på bygget. Arrestlokalen ligger nämligen i samma hus...

En bit längre in i den vackra blandade skogen ligger många byggnader utströdda. kanslihuset med officersmässa, manskapsbaracker o s v. Det är en idyllisk by — eller rättare sagt blir, ty än så länge är endast specialdivisionens barack och furirbyggnaden fullt färdiga.

Matsalsbyggnaden ligger på en öppen plats, »Vapnö lyckas», som tydligen varit någon sorts allmänning.

— Här brukade stadsborna tycka om att

promenera förr, säger flottiljadjutanten, informations-, rekryterings- och fotoofficeren kapten *Boo Drangel*, som visar FLYG:s utsände omkring på den uppväxande flottiljen. Chefen — överstelöjtnant *Christian Nilsson* — är inte hemma för tillfället. Hädanefter blir det »promenadplats» för idel blåklädda pojkar. Det är visserligen rörigt här just nu med alla byggnadsarbeten men man kan redan se att det blir en tjugisig vistelseort.

### Marka med 4 »utskott»

Vi forcerar en massa bråte och går igenom matsalsbyggnaden. Det sinnrika köystemet kan i stora drag skönjas på detta stadium och allt tyder på att maten skall smaka gott i den stora luftiga salen. I anslutning till detta hus ligger marketenteriet, som har fyra »utskott», ett för varje



T. v. furirbyggnaden (närmast) och specialdivisionens barack. — Övan Intendenten kapten Gamellius på marketentertrappan med första husmor fröken Rising och biträdande husmor fru Magnusson (t. h.).



Sergeant Werbro och vpl Hansson tittar ut genom expeditionsluckan i »markan». — Nedan matsalsbyggnaden med en Sk 12:a som luftig symbol.





## A.-B. RESINIT

VÄSTERVIK - Telefon 191

Vävbakelit för Kuggdrev, Lager,  
Bussningar, Bult m. m.

Bakellplattor för elektrotekniskt behov.

## Knivsta

*Nya och begagnade traktorer*

BRÖDERNA MODINS  
MASKINAFFÄR  
KNIVSTA — UPPSALA

Tel. 282989. Namnanr. "Bröderna Modin"

## Linköping

## Martin Ängquist A/B

FÄRGERI- & KEMISK TVÄTT  
Storgatan 34, Linköping

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

## Lindgrens Eftr., Charkuteriaffär

(Tage Bergström)

Föreningsgatan 9 - LINKÖPING  
Telefon 15 41

Prima varor • Reell behandling

## Ljungbyhed

## FOLKE THORSÉNS ELEKTRISKA AFFÄR

LJUNGBYHED.

Telefon 149. Anknytn. bostaden.  
Leverantör åt Flygvapnet.

## Norrköping

Gynna

## Kneippbadens Elektr. Byrå

Linköpingsvägen 38 — Norrköping  
Telefon 20 943, 30 943

Leverantör till Flygvapnet

## Strand Hotell

Drottninggatan 2 - Hamngatan 4  
NORRKÖPING - Tel. 269 24, växel 249 79  
Servering av kaffe, the, smörgåsar m. m.  
MODERNT - CENTRALT - NY REGIM  
Värdsamt I. LJUNG

sedan F 7 sökte en ny köksföreståndare fick han från I 16 den platsen... Det kan väl kallas cirkulation!

Så inspekterar vi specialdivisionens färdiga barack. Jämförd med de äldre flottiljernas baracker är denna ett under av komfort och elegans — visserligen uniformerad men dock hemtrevnad, mer ett hem än en kasern. Bara en sådan detalj som sängarna — inga forntida tortyrinstrument som de gamla rangliga järnapparaterna utan längs väggarna placerade klädda britsar. På dagen är den övre uppfälld — den nedre är vävd och blir en bekväm soffa. O, moderna tiders flygsoldater, ni vet inte hur bra ni har det i förhållande till forna tiders kolleger med järn- och dammsmak i munnen!

Furirbyggnaden är i ännu högre grad ett hem. Två man i varje rum, bekvämt och med rika möjligheter till inredning efter vars och ens personliga smak. Och utanför susar skogarna...

Apropos bostäder talar kapten Drangel om att bristen på sådana är skriande för de blivande befattningshavarna vid flottiljen. F 14 har visserligen åtnjutit stort tillmötesgående från I 16 och Halmstad — flottiljens volontäraspiranter har t ex under provtjänstgöringen i mekanikertjänst fått göra alla sina arbetsstycken vid yrkesskolan i staden — men man är ingalunda nöjd med det sätt på vilket staden skött, eller rättare sagt inte skött, bostadsfrågan. Den 1 juli hade stan inte gjort mycket för att lösa problemet och inte heller den 1 oktober. Nu har emellertid Vapnö socken erbjudit sig att bygga bostäder, de flesta med 2 rum och kök, om tillräckligt många av flottiljens folk är villiga att bosätta sig i socknen. Kommunalskatten är i Halmstad (D-ort) 9 kr. och i Vapnö (A-ort) 3:50. Om alla »vederbörandes» tar den erbjudna chansen så kan skatten i Vapnö sänkas ytterligare. Då går också Halmstad miste om en massa goda skatteobjekt.

För att återgå till trevligare saker kan det nämnas att mässarna för officerare, underofficerare och kadetter placeras vid den kant av Galgberget som vätter mot staden och havet. Utsikten är underbar och man ser skogen kring Tylösand. Men man behöver inte endast träna, det är ju inte långt dit! Den som vistas sommartid på F 14 får en härlig tid.

Men vi har inte sagt ett ord om flygfältet och vad därmed sammanhänger. Ja, det är inte heller mycket att säga om detta ännu. I fältkanten reser sig nu skeletten till flera väldiga hangarer. Man bara anar i fjärran motorbullret från bombplanen — nej, för katten, det var ingen akustisk framtidsdröm utan en låt vara diminutiv verklighet: F 14:s första flygplan, en Sk 12:a lyfter nämligen just från fältet och stiger över åsen, Galgberget med de många forngravarna, som kapten Drangel nysst berättat om för den utsände.

När vi tar avsked av flottiljadjutanten nere vid mangårdsbyggnaden till ett »inkorporerat» hemman, som nu omändrats till ett provisoriskt kanslihus, har vi blivit övertygade om att det inte blir några galgfåglar som ska husera på F 14 utan vanligt hyggligt flygfolk, som kommer att känna sig hemma och göra ett gott arbete i den trevliga miljön, resultatet av en modern och sund inställning till förhållandet mellan trivsel och prestationsförmåga.

Pro Mille.

## Norrköping

## Mina Larssons Eftr. BAGERI

Hospitalsgatan 34 Norrköping Tel. 238 96

REKOMMENDERAS

## GUMMICENTRALEN

Stockholmsvägen 20. Tel. 268 30, post. 300 29

REKOMMENDERAS

för noggrant utförande av alla slags  
REPARATIONER

## Reparera Eder BIL hos oss!

Vi stå rustade att med för General Motors vagnar specialutbildad personal betjäna Eder. Original reservdelar till

Chevrolet, Buick, Opel, Bedford,  
Biltz, La Salle

för vilka fabrikt vi äro auktor. försäljare.

ADOLF SÖDERBERG

Stockholmsvägen 22—26 - Tel. växel 294 20

## IVAR LÖWGRENS EFTR.

(Johansson och Lindskog)

N. Rådstugatan 16 - Tel. 249 10  
NORRKÖPING

Platsens största sortering av

VARTA ACKUMULATORER o.  
PERTRIX TORRBATTERIER

Laddningsstation och Bilelektrisk service

## WADSTEDTS MEK. VERKSTAD

Inneh. E. A. NILSSON

G. Rådstugugatan 26 - Tel. 224 59

Alla slags reparationer - Svarvning

Präsnig - Svetsning

Gediget arbete • Moderata priser

## G.A. ANDERSSONS

MEK. VERKSTAD

Hantverkargatan 7 - Norrköping  
Telefon 239 43

Tillverkare av höj-, sänk- och vridbara  
kontors- och fabriksstolen »STARK»  
I fyra modeller

## NORRKÖPINGS RÖRLEDNINGSAFFÄR

E. HARRY NILSSON

Prästgatan 11 - Tel. 236 95 - Norrköping  
Bostadstel. 216 45

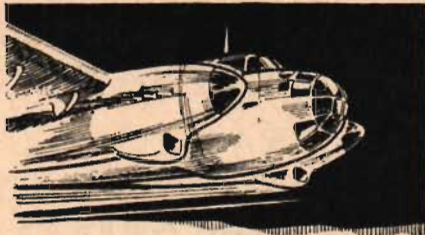
Reparationer och nyanläggningar utföras  
snabbt och omsorgsfullt till humana priser

## BOLINS ELEKTRISKA INSTALLATIONSBYRÅ

Hospitalsg 30. (Nya Torget) Norrköping  
Telefon 238 41, 238 73

Utför Nyanläggningar och Reparationer  
av alla slag

Neonanläggningar Kylanläggningar



## GJUTNA MODELLER I LÄTTMETALL SKALA: 1/100

### SVENSKA FLYGVAPNET

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-enllg prydnadsmodell.

Typ	Pris
B-18-B .....	kr. 3:90
B-18-A .....	» 3:90
B-17 .....	» 3:50
B-5 .....	» 3:50
B-3 .....	» 4:75
J-22 .....	» 2:25
J-9 .....	» 3:25
Sk 14 .....	» 3:25
Sk 25 .....	» 2:50
Sk 15 .....	» 2:25

### HOBBY-LAGRET

Hamngatan 20

Linköping

## Byggmästare

### P. BULLER

utför alla slags byggnader.  
Entreprenör för Flygvapnet.

Tel.: Götene 145, Moholm 78.

## KÄLLE-generatorn

för PERSONBILAR

demonstreras och försäljes  
av

### BRÖDERNA MODIN

Svarthäcksgatan 45,

UPPSALA

Tel. Namnanrop.

## ”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, blo, 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 avsejndare om så önskas!

NORRKÖPINGS BOKBAR - Avd. F  
Lilla Torget 3 - Norrköping

## BÖCKER

# FLYGTRAFIKEN

av i morgon . . .

HANS OSTELIUS: *Flyget efter kriget*. NKI-skolan.

Flygförfattaren Hans Ostelius, som ju är en herre som inte gärna sitter längre än nödvändigt på en och samma pimme — han längtar rymden där hans ande länge lekt —, har på sistone koncentrerat sitt författarskap på morgondagens flygtrafik. Få torde ha så stora möjligheter som han att bedöma den kommande fredliga flygutvecklingen, ty dels kan han på grund av sitt arbete i flygförvaltningen inte undgå att få veta det mesta, dels är han begåvad med en receptiv fantasi, som vanliga människor antingen avundas honom eller också tackar sin skapare för att de sluppit. Undertecknad hör till avundsmännen och därför gratulerar jag uppriktigt NKI-skolan, som lyckats förmå den upptagne flygskribenten att skriva sin andra bok för året: »Flyget efter freden». Det är väl till det yttre Ostelius' blygsammaste bok hittills men därför inte den minst givande. Ytterst väl illustrerat är häftet, som fås gratis från NKI-skolan vid rekvisition.

## ... och krigsflyget av idag

U. RAMM-ERICSON o. L. SUNDSTRÖM: *Slutskedets krigsflyg*. Bonniers.

Mera på jorden håller sig det flygkunniga paret Ulf Ramm-Ericson och Lennart Sundström — om man nu kan tala om jordbundenhet i samband med flygplan — med sin bok »Slutskedets krigsflyg». Därmed menas att de rör sig med nuvarande mera faktiska ting, nämligen flygplan som redan är i tjänst och vilka man vet mer eller mindre om förut. Titel är nog en smula missvisande, men författarna har i sin flödande givmildhet velat dela med sig så mycket som möjligt av sina stora flygkunskaper och därför behandlat även svenska flygplan, som ju knappast är med om något »slutskede» och dessutom en del numera rätt skrotvärdiga typer. Sammanlagt 82 olika typer beskrives — boken är alltså mer än väl värd sitt billiga pris — och samlingen är en mycket god vägledare för den stora allmänheten, som här har ett gott tillfälle att bli bra mycket mer flygsinnad än förut. En bok som bör ligga på skrivbordet hos varje läsare av dagspressens krigskommunikéer. K. G.

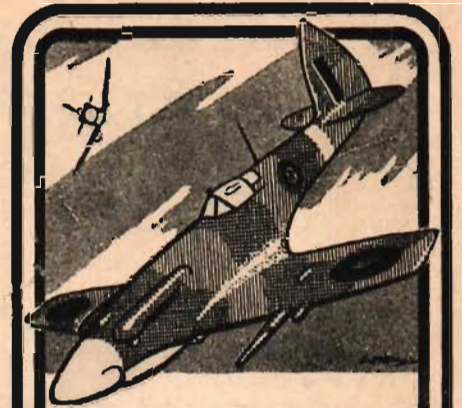
## PLATSSÖKANDE

### SEGELFLYGINSTRUKTÖR och DK-LÄRARE, DRIVEN ORGANISATÖR

önskar plats vid större flygklubb med skol-verksamhet i segelflygning.

Av luftfartsmyndigheten godkänd kontrollant och provflygare. Kapabel att sköta en flygklubs hela verksamhet såväl tekniskt som administrativt.

Svar till »Kunnig kraft», d. t. k.



Ulf Ramm-Ericson

Lennart Sundström

# SLUTSKEDETS KRIGSFLYG

ger Er flyget i ett nötskal

Ur innehållet:

Hur ser ett flygplan ut inuti?

Luftkrigets giganter.

Hemliga vapen samt illustrerade beskrivningar av 80 krigsflygplan.

3:75, inb. 5:50

Rekvirera på nedanstående kupong!

Från .....  
(Här ifylles bokhandels namn.)

el. där bokhandel ej finns, från  
ALBERT BONNIERS FÖRLAG,  
Stockholm,

rekvireras ..... ex. Ramm-Ericson-Sundström. SLUTSKEDETS KRIGSFLYG å 3:75, inb. 5:50. Härtill kommer oms. och, vid postförsändelse, porto.

Namn .....

Titel .....

Adress .....

Postadress .....

# BONNIERS

# FÖRENINGEN



## VÄRNPLIKTIGA FLYGFÖRARE

Allingsåsvägen 6, Hammarbyhöjden  
Telefon 49 61 78. Postgiro 27 37 00.

### De nykomna hälsas

Vi befinna oss när detta nr av Flyg utkommer i mitten av november månad, men när denna artikel skrives är det omkring den 20 oktober. Detta datum har en viss betydelse för oss värnpliktiga flygförare, ty omkring denna dag (det varierar) varje år kommer det en ny kull flygförare till våra led. Så har även skett i år och föreningen är angelägen att vara först att hälsa dessa nya män välkomna i vår krets.

Det är nog så, att när det åtråvärda flygmärket erhållits, en lättadens suck dras och livet synes bra underbart, ty det är väl knappast någon dag som är så efterlängtat som examensdagen på FRS. Emellertid stundar nya dagar och dessa blir då till att börja med på någon av flygvapnets flottor. När man kommer ny på dessa ställen, särskilt som vpl ff, är allas blickar riktade mot en och man känner sig observerad jämt och ständigt. Särskilt är ju de »gamla» vpl ff intresserade av sina nya kamrater, som de hört skall anlända och det är med spänning de emoter dagen.

Nu har ju en tid framskridit och Ni nyttkomna vpl ff har hunnit installera Eder i någon mån. Det är vår förhoppning, att Ni på de olika flottorna blivit väl omhändertagna av kamraterna och känner Eder tillhöra det hederliga »vpl ff-skrået». Det är kamratandan som i första rummet står på vårt program och detta bör Ni tillförlitligt ha erfart. Ni skall icke finna den ev. något högre graden hos de äldre kamraterna alltför avskräckande, ty detta har ingen som helst betydelse när det gäller samarbete och kamratskap. Vi är alla flygare och som sådana skall vi trivas tillsammans.

Som Ni alla kanske vet, har vi ju vår förening. I dess stadgar finnes föreskrivet, att vpl som genomgått GFU äger rätt att ingå som medlem i föreningen. Denna möjlighet har Ni alltså nu. Genom representanterna vid resp. flottor eller direkt genom föreningen kan Ni erhålla upplysning om föreningens syften och ändamål. Årsavgiften är kronor 10:— och inträdesavgiften kronor 4:—. Tidningen Flyg, som är vårt organ, erhålles mot ett tillägg av kronor 3:—. Önskar Ni nu ingå som medlemmar erhåller Ni Flyg till årets slut gratis och således en extra förmån härför. Årsavgiften gäller givetvis för år 1945. B. L.

## FLYGAMBULANSEN — RÄDDAREN

A. NORBERG: *Med flygambulansen till fjälls.* Lindfors förlag.

Vad stort sker, sker tyst, heter det och den svenska flygambulansen gör med undantag för motorbullret inte något väsen av sig, trots att den utan minsta tvekan är mera uppskattad än något annat transportmedel. Detta gäller naturligtvis alldeles speciellt i de otillgängliga fjälltrakterna, där även relativt korta förflyttningar kan ta dygn på grund av svår terräng, villande milsvida skogar, väldiga snövidder i pinande blåst, vilda torsar och svårforcerade fjällsidor.

Men ändå, när ambulansförare Allan Norberg skildrar sina upplevelser, eller rättare sagt berättar om sin roll som »den räddande ängeln», välkommen överallt, ja, nästan något av Guds sändebud för lapp-

markens isolerade befolkning, så gör han det på ett så blygsamt och lågmält sätt, att han själv nästan helt försvinner. Så är väl ambulansflygare skapta. Men kvar finns i alla fall flygingarna i uruselt väder, landningarna på stenrika, slingrande små älvar, den nya »Beechcraftens» säkra färd mellan dimomslutna fjälltoppar, ambulanspersonalens outtröttliga tjänande för de sjuka lapparna eller flykingarna med parollen: när det finns en reell chans så flyger vi.

Många har skrivit om flygambulansen men ingen har kanske övertygat sina läsare om flygambulansens värde som den tystlåtna fanjunkaren Allan Norberg. Hans bok är ytterst aktuell, ty man får bland

mycket annat veta hela sanningen om de »spännande äventyr», som ambulanspersonalen på sistone upplevt för att rädda förusna flykingar eller infånga flyktade mördare i Lapplandsfjällen. Där om har dagspressen berättat sagor. Allan Norberg talar om hur det gick till. G. K.

## PLATSSÖKANDE

### STUDERANDE

I flygteknisk ing.-kurs med 7 års praktik från bil- o. motorverkstad samt el- o. gas-svetspraktik söker anställning vid flygindustri eller flygmotorverkstad. Svar till »G. B. 22», d. t. k., f. v. b.

## LEDIGA PLATSER

# MOTORMONTÖRER

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

SKANDINAVISKA AERO A.-B., NORRTÄLJE

# HANGARMÄSTARE

Under förutsättning att stadsfullmäktige anvisa erforderligt anslag kungöres härmed till ansökan ledig en tjänst som hangarmästare vid Bromma flygplats.

Tjänsten är uppförd på extra stat i löneskalan 16 (3 900—4 800 kr. för år jämte rörligt lönetillägg, f. n. 47,5 %). Härtill kommer beklädnadsbidrag med 240 kr. för år jämte rörligt tillägg.

Innehavaren av tjänsten är underkastad bestämmelserna i gällande kommunala tjänsterelemente, ävensom stadsfullmäktiges särskilda beslut angående ändringar av det rörliga lönetillägget.

Sökanden bör hava motorflygutbildning, lägre teknisk utbildning i husbyggnads- eller väg- och vattenbyggnadsfacket samt äga kunskap i tyska och engelska språken. Till flygplatsförvaltningen ställda ansökningar, åtföljda av meritförteckningar och de övriga handlingar, som sökanden vill åberopa till styrkande av sin kompetens, skola vara förvaltningens expedition, landflygplatsen Bromma, Stockholm 40, tillhanda senast lördagen den 25 november 1944 kl. 12.00 på dagen.

Sökande är på anmodan skyldig att avlämna läkareintyg angående sitt hälsotillstånd. Tjänsten tillträdtes den 2 januari 1945.

Närmare upplysningar kunna erhållas av flygplatschefen, tel. 23 25 60.

För kännedom meddelas, att inkommande ansökningar jämlikt gällande lag äro att anse som offentliga handlingar.

STOCKHOLMS STADS FLYGPLATSFÖRVALTNING.

## MEDLEMMAR I

# FÖRENINGEN VÄRNPLIKTIGA FLYGFÖRARE

kallas härmed till årsammanträde

SÖNDAGEN DEN 3 DEC. 1944, KL. 11—17

i Aeroklubbens lokaler, Malmskillnadsgat. 27, Stockholm

Representanterna vid de olika flottorna deltaga i vanlig ordning, och begäran om medel till resor m. m. göres hos föreningens kassör, Ingeniör Bertil Lantz, Linnégatan 20, Stockholm.

# STOCKHOLMS TEKNISKA INSTITUT

DAG- & AFTONSKOLOR CENTRUM KUNGSGATAN 32

Sveriges största enskilda tekniska läroanstalt

Inspektion: Professor Emil Alm - Major Einar Råberg (för elevkåren)

Ingenjör- och verkstärestudier från folkskola, real- och studentexamen. Fackavdelningar: Verkstads- och motortekn., flygtekn., värme och sanitet, elektroström, radlo och svagström, hus- och vägbyggnad, keml. Stipendier. Avgiftsändring för obemedlade. Prospekt sändes. Exp.-tid 10—18. Tel. 23 37 05 (växel).

E. WALTER HOLMSTEDT, Civilingenjör. Rektor.



**CHEFSINSTRUKTÖREN** för det svenska segelflyget, löjtnant J. G. Karlsson — här ovan i en bil ute på segelflygundersökningar — har i dagarna fått sin »Årsrapport över den statsunderstödda segelflygverksamheten 1/1—30/9 1944» färdig. FLYG gör här nedan ett utdrag ur de viktigaste avsnitten:

På grund av rådande militära beredskapsläge har en stor del av de övningsplatser, som normalt disponeras för segelflygverksamheten, under längre eller kortare tid varit avstängda. Vid jämförelse mellan årets utbildningsresultat och de tidigare måste hänsyn också tas till att årets sammanställning på grund av omläggningen av verksamhetsåret endast omfattar 9 månader. Trots detta har sammanlagda antalet utfärdade diplom under tiden 1/1—30/9 1944 ökat i förhållande till föregående år och uppgår till 1 115 st mot 1 091 st år 1943. Antalet utfärdade A-diplom 1943 utgjorde 616 st (624 st 1943), B-diplom 315 st (302) och C-diplom 184 st (165).

Antalet erövrade S-certifikat uppgår till 84 st och antalet erövrade internationella silver-C utgör 20 st. Av dessa senare har 9 erövrats inom flygvapnet.

Följande har erövrat silver-C:

- B. Bengtsson, Västerås Flygklubb
- Löjtnant A. Berg, F 20
- O. Björling, Norrköpings Flygklubb
- Fanjunkare G. Brink, F 11
- H. Engström, Stockholms Flygklubb
- E. Ersson, Uppsala Flygklubb
- W. Forslund, Borlänge-Domnarvets FK
- Sergeant O. Haglund, F 5
- A. Johansson, Aeroklubben i Göteborg
- Per Johansson, Stockholms SFK
- G. Henriksson, Hjo Flygklubb
- Fänrik S. Jufors, F 7
- G. Jönsson, Halmstads Flygklubb
- P. O. Norrby, Aeroklubben i Göteborg
- Löjtnant R. Svartengren, F 5
- Löjtnant B. Swenson, F 7
- Fanjunkare S. Thunér, F 5
- Kapten S. Uggla, F 5
- Fuhr F. Walgren, F 7
- S. Widengren, Västerås Flygklubb

Sverige har som bekant under året i Stig Fjäderblad fått sin förste innehavare av den högsta internationella segelflygutmärkelsen, guld-C.

Antal starter med glidfpl utgjorde 37 633 (31 655 st år 1943) och med segelfpl 9 321 (5 867). Antalet inträffade haverier med glidfplan har 1944 uppgått till 27 och med segelflygplan till 21. Haverierna uppgår alltså till jämnt 1 % av sammanlagda antalet starter. Motsvarande siffror för glidfplan 0,7 % och för segelflygplan 2,3 %.

Motsvarande siffror för 1943 var resp. 1,2 % och 5,36 %, varför alltså en fortlöpnande kraftig minskning av haverifrekvensen kan konstateras. Detta är speciellt märkbart inom de klubbar som en längre tid bedrivit segelflygutbildning. Orsaken härtil torde vara att instruktörerna inom dessa klubbar erhållit den erfarenhet och rutin som erfordras för att verksamheten skall kunna bedrivas under helt betryggande former. Av de haverier som inträffat är 3 att beteckna som totalhaverier och sammanlagda kostnaderna för de materielskador som

# ”WEIHE” ÄR FÖR STOR

## för flygklubbarna, anser chefsinstruktören

uppstätt vid haverierna uppgår i runt tal till 40 000 kr.

Genom tillmötesgående från chefen för flygvapnet har sammanlagt 15 flygklubbar erhållit tilldelning av flygmotorbränsle till flygbogerstarter. Detta har avspeglat sig i den kraftiga ökningen av antalet erövrade C-diplom och S-certifikat.

Under året har 17 st glidflygplan färdigställt medan 29 är under byggnad.

De högvärdiga segelflygplan som hittills fördelats med statsbidrag har varit Weihe. Detta flygplan besitter mycket förnämliga flygegenskaper men är, vilket tydligt framgick vid årets Allebergstävlingar, ej lämpat för våra förhållanden. För flygklubbarna bör ett mindre segelflygplan av robustare konstruktion vara att föredra.

Leverans av barografer har tyvärr försenats, varför ett flertal flygklubbar under den gångna säsongen varit i avsaknad härav. Den barograf som levereras är av svensk konstruktion och orsaken till dröjsmålet är en del materialsvårigheter, som uppstått vid fabriktionen.

KSAK har som bekant tidigare undersökt segelflygmöjligheterna i Sällenfjällen och hangflygmöjligheterna i södra och mellersta Sverige och det är nu angeläget att dessa undersökningar utsträcks även till Norrland. I första hand bör därvid de hang som finns i anslutning till de norrländska segelflygklubbarna undersökas. Ur segelflygvetenskaplig synpunkt vore det dessutom mycket värdefullt om i samråd med SMHA undersökning av segelflygmöjligheterna i nordligaste Norrland kunde komma till utförande.

Luftfartsinspektörens vandringspris tillföll Norrköpings flygklubb som framgångsrikaste flygklubb under 1943. Priset utdelades dessutom i samband med Allebergstävlingarna och tillföll därvid Västerås flygklubb. Pokalen skall enligt bestämmelserna utdelas 12 gånger, varefter den tillfaller den klubb som erhållit de flesta inteckningarna. Den har nu utdelats 10 gånger och har därvid bland annat tillfallit Stockholms segelflygklubb och Norrköpings flygklubb 3 gånger vardera, varför slutstriden lovar att bli spännande.

Direktör Arnulf-Olssons Allebergpokal har för året tillfallit teknolog G. Henriksson, Hjo flygklubb, för bästa höjdpredation på Alleberg. Henrikssons höjdvinst var 1 780 m. (Betr. FLYG:s höjdtävling se särskild artikel å sid. 9.)

Svenska segelflygrekord har nyligen godkänts:

**Enstaka segelflygplan.**

Uthållighetsflygning: 21 t 46 min, K. E. Övgård, Stockholm, med Olympia vid Alleberg den 12/6—13/6 1944.

Sträckflygning: 330 km, R. Svartengren, Ljungbyhed, med Kranich från Ljungbyhed till Norrköping den 11/7 1944.

Sträckflygning till angivet mål: 300 km, S. Fjäderblad, Västerås, med Weihe från Alleberg till Ystad den 3/7 1943.

Höjdflygning: 5 700 m, A. Wennerström, Karlsborg, med Weihe vid Alleberg den 29/7 1944.

**Tvåsitiga plan.**

Sträckflygning: 200 km, H. Klipp och J. Blomberg, Norrköping, med Kranich från Norrköping till Växjö den 30/6 1943.

**TABLA ÖVER FLYGVERKSAMHETEN 1/1—30/9 1944**  
(uppgjord efter klubbarnas egna uppgifter)

Flygklubb	Antal utbild. elever			Summa diplom	Silver-C	S-cert.	Antal starter		Antal haverier	
	A	B	C				Glidfpl	Segelfpl	Glidfpl	Segelfpl
Aerokl. i Göteborg	37	13	3	53	—	—	1839	307	—	—
* Aerokl. i Skåne	46	43	24	113	—	11	3443	1041	1	1
* Borlänge-Domnarvet	11	6	4	21	1	1	833	308	1	—
* Eksjöstads FK	2	—	—	2	—	—	392	9	2	—
Eslövs FK	5	—	—	5	—	—	583	—	—	—
* Falköpings FK	6	7	—	13	—	—	406	20	—	1
* Gotlands FK	14	14	5	33	—	—	838	145	—	1
* Gävlebygdens FK	11	5	—	16	—	—	420	63	1	—
* Halle-Hannebergs FK	52	19	15	86	—	6	2140	420	1	—
* Halmstads FK	36	28	14	78	1	3	1815	498	1	1
* Hålsjöborgs FK	10	—	—	10	—	—	417	—	1	—
* Jönköpings FK	—	—	—	—	—	—	272	25	1	1
* Karlsborgs FK	6	9	—	15	—	—	441	—	1	—
* Karlskoga FK	26	20	15	70	—	1	1817	542	2	2
* Lidköpings FK	9	3	1	13	—	—	605	15	2	—
* Linköpings FK	52	22	12	86	—	2	2368	580	1	1
* Luleå FK	9	3	—	12	—	—	318	69	—	—
* Norrköpings FK	32	21	28	81	—	12	1640	1083	2	—
* Rättviks FK	14	7	—	21	—	—	600	—	—	—
* Skövde FK	13	11	—	24	—	—	976	34	1	—
Stockholms SFK	150	80	25	255	—	9	7796	1029	2	2
* Uppsala FK	12	—	—	12	—	—	529	—	1	—
* Varberg-Borås FK	—	—	—	—	—	—	—	43	—	—
* Värmlands FK	18	12	4	34	—	—	961	278	1	—
* Västerbergslagens FK	—	—	—	—	—	—	17	67	1	—
* Västerås FK	41	20	9	70	1	4	2010	400	1	1
* Örebro BFK	—	—	—	—	—	—	101	45	1	—
* Östersunds FK	15	26	—	41	—	—	1152	57	—	—
* Ö. Sörmlands FK	8	—	—	8	—	—	151	—	—	—
(Nyköpingsavd.)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Allebergsskolan	64	19	50	133	7	85	2603	2248	2	10
Summa	699	391	209	1.299	10	84	37.633	9.321	27	21
	1.299						46.954		48	

\*) Av klubbarna lämnade uppgifter överensstämmer ej med antalet av KSAK utfärdade diplom. Orsaken härtil är att undersökningshandlingar för samtliga erövrade diplom ej insänts till KSAK före den 30/9. Dessutom torde en viss dubbelregistrering ha ägt rum inom vissa klubbar.



# Modellflygarna hedrar sig

MODELLFLYGARE —————> MILITÄRFLYGARE

»Vingens» Sune Stark gör  
segerstarten vid SM 1938  
i Uppsala.

Gamle modellflygaren, nu-  
mera ordf. i »Vingarna»,  
Ibjtn, Stark i en »Storke».

Ute på F 11 går en fjärrspanarkadett och funderar över vem som skall kunna erbjuda honom ett tillräckligt krävande flygjobb. »Statarna» flyger i hans tycke alldeles för litet för att han skall gå den vägen, så kadett *Sven Forsberg* tillhör reserven. För att mäta sin luftlunger mellan insatserna över fjärran vatten modellflyger han och det med den äran.

Sven Forsberg är en av Sveriges främsta modellflygare antingen det nu gäller konstruktion, bygge eller flygning. Denne inbitne modellflygare är bäste man av årets reservofficerskadetter och det är inte någon tillfällighet.

Modellflygarna mottog meddelandet med glädje men absolut inte med överraskning, ty vem skulle bli bäste flygkadett om inte denne modellflygare, som är allroundman på alla de kunskapsfält flyget bjuder sina utövare. Forsberg är inte den förste genuine modellflygare som utmärker sig som en flygets elitman.

Ett stort antal modellflygare har blivit officerare i flygvapnet och har på ett eller annat sätt visat sina specialkunskaper och sin framåtanda. En av de mest kända är löjtnanten i flygvapnets reserv *Sune Stark*, som varit med om en hel del och med glans bestått proven. Han tävlade i de svenska modellflyglagen i London och Paris och har vunnit ett otal segrar. Som fänrik var han tidtagarechef på ett östgötamästerskap och gick bland sina tjugu F 3-pojkar med brämsår i ansiktet, sedan han hållit en S 16 »flytande» länge nog för att ge besättningen tid att lämna det övertända spaningsplanet. FLYG berättade därom i nr 22/42.

Fänrik *Olle Ohlsson* är en gammal LEN:are, som anses vara en skicklig fjärrspanare. Som modellflygare hade han ett för detta »släkte» typiskt intresse för flyg-



SVEN FORSBERG,  
inbitne modellflygare  
från LEN, ett bland  
årets reservoffikadetter.  
ses här med sin  
fina »Wakefield».

plantyper och deras särdrag, de olika ländernas flygvapen och flygstrategi och dessa vid unga år inrotade insikter om allt vad flyg heter ligger nu till grund för hans säkra och målmedvetna bedömande av anbefallda spaningsobjekt.

Men det är ingalunda enbart flygvapnet som fått plantor från modellflygets trädgård. Titta i listorna över de bästa segelflygarna! Vi har t ex ingenjör *Björn Andersson* i tekniska ledningen för civila segelflyget. Han är liksom löjtnant Stark en av de landslagsmän som år 1937—38 med glans försvarade Sveriges färger.

Så har vi »Flygarlasse», för att nämna en annan »salt» segelflygare, *Sigurd Larsson*, numera segelflyginstruktör i Stockholm, var även han landslagsman i Finland 1939. Vi har ett mycket litet fåtal landslagsmän inom modellflyget. Varför tillhör så många spetsar inom det unga flygvapnet och segelflyget just denna lilla, bland de bästa modellflygarna utvalda kläck? Jo därför att flyg-

vapnet och segelflyget fordrar just det levande och djupa intresse, den flygsak-kunnighet och den målmedvetenhet som modellflyget skapar.

Nå men *flygindustrin*, hur är det där? För att »märkas» inom denna måste en tekniker skaffa sig mångårig erfarenhet efter långa studier. Dessa år tillsammans utgör en längre tid än det svenska modellflyget i någorlunda omfattning funnits till, varför dess utövare ännu inte hunnit till toppen. Men inom det yngre gardet är det ofta modellflygare som ligger i täten. Låt oss komma igen om 5—10 år!

Ett ingalunda oviktigt område i avseende på flygintresserat och sakkunnigt folk är de bredare lagren inom flygvapen och flygindustri, d v s stammanskap, värnpliktiga och arbetare. En undersökning av



dessa kategorier skulle lätt visa, att de mest intresserade och dugliga av dessa oftast är eller har varit modellflygare. Inom *luftbevakningen* har getts exempel på en identifieringsförmåga, som visat sig möjlig endast på basis av det flygplanstadium som modellflygaren ständigt sysslat med av eget intresse.

Alla dessa tydliga bevis för det värde modellflygningen har för landet har utgått från en modellflygarskara som är så liten att nästan var och en därur på något sätt måste ha visat framfötterna för att det överhuvudtaget skulle märkas i stort. Den senaste och största noteringen vid årsskiftet lyder på 1400, d v s en modellflygare på 5000 svenskar! Man frågar sig osökt: På vilket sätt och i vilken omfattning skall inte den nu statsunderstödda modellflygningen visa sig som en värdefull förskolning till flygets olika verksamhetsområden, om dess omfattning tudubblas och rörelsen får verka i 16 i stället för 8 år!

*Sigurd Isaacson.*

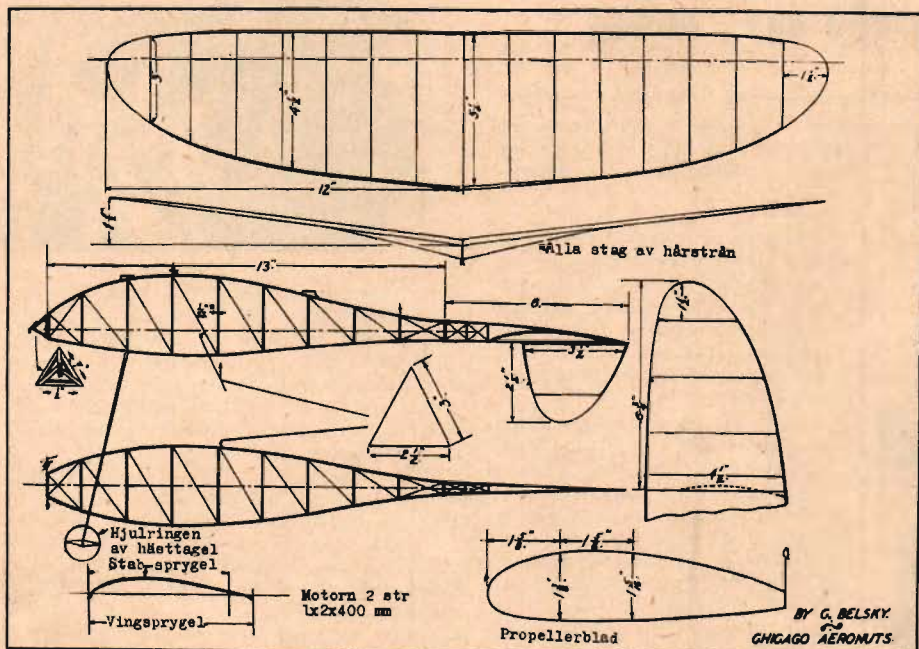
## Är »Jeepen» minst?

När man i förra numret läste om Agatons »Jeep» frågade man sig onekligen om det finns någon flygande förbränningsmotormodell, som kan göra anspråk på att vara mindre än »Jeepen». Naturligtvis måste man vända sig till hemlandet för »biggest in the world», där det naturligtvis också måste finnas »the smallest». FLYG:s modellflygmedarbetare har snokat i alla tillgängliga facktidsskrifter och den minsta han lyckades hitta var denna till synes »triliga sak». Men den här gången förlorade yanken — dess spännvidd översteg »Jeepens» med hela 14 cm. Motorn är en »Atom» av samma storleksklass som GP-Diesol.

Apropos Agaton — det finns fortfarande ritningar på dieselmotorn FLYG-44 att köpa. Ritningen kostar endast kr. 3:50 och rekvideras från tidskriften FLYG, Västman-nagatan 69, Stockholm.

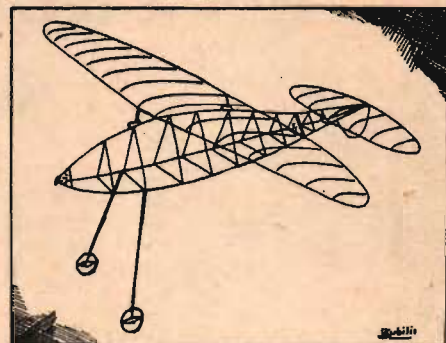


## AMERIKANSK INOMHUSMODELL



Nu är årets tävlingssäsong så gott som slut, varför modellflygarna nu har tillfälle att förkovra sig i inomhusflygning. Denna gren har visat sig vara en lika rolig förströelse som vanlig modellflygning. KSAK har visst lovat att ordna ett mästerskap i inomhusflygning i vinter? För att stimulera intresset publicerar FLYG denna amerikanska modell, som har visat sig besitta t o m för amerikanerna fantastiska egenskaper. Modellen är en kroppsmo-

del och dess konstruktion är oerhört tunn och lätt. *Hela modellens vikt är 0,05215 ounces eller 1,479 gram.* Det verkar fullkomligt otroligt att få en modell så oerhört lätt och ändå är den inte så liten. Hela 54 cm i spännvidd — det blir liten vingbelastning det! För att kroppen skall kunna motstå motorns torsion har den förstärkts med *tunna hårstrån.* Man frågar sig hur konstruktören bar sig åt för att bygga modellen.



Vid modellens första framträdande drogs motorn (2 str. 1x2 mm) upp 1350 varv — hur håller kroppen mot denna påfrestning? Flygningen resulterade i 9 min 20 sek. Vid andra flygningen tog man risken att öka till 1500 varv och då blev tiden 12,25,0. Vid tredje flygningen (det var tävling) drogs motorn upp 1600 varv! När modellen varit uppe i 13,25,5 stod kroppen emellertid inte längre emot påfrestningarna utan bröts mitt itu. Tiden räckte dock till nytt världsrekord.

Det dröjer nog ett bra tag innan vi svenskar kan uppnå sådana resultat men med litet energi så... Visserligen flög Arne Blomgren för några år sedan hela 7 min men det var med en stavmodell — världsrekordet med en sådan lär visst ligga vid omkring 29 min! Varje modellflygare måste erkänna att det ligger tjuvning i denna art (avart?) av modellflyg. Det skall bli roligt att se om intresset ökar i höst och det skall ävenledes bli intressant att se om KSAK kommer att följa Finska Luftvärnsförbundets exempel: att anordna inomhusmästerskap. *Rld.*

## MODELLFLYGTÄVLING I KARLSKOGA

Karlskoga flygklubb's modellflygsektion anordnade söndagen den 22 oktober en modellflygtävling som samlade 25 deltagare med omkring 35 modeller. Vädret var utmärkt med en svag sydlig vind, varför resultatet över lag blevo goda. Karlskoga-deltagarna hade dock en svart dag, då de redan före tävlingens början, under trimstarterna, råkade kvadda sina plan, varför örebroarna lade beslag på rubb och stubb i alla klasser. Dagens bästa tid uppnåddes av Harry Ljungdahl, Örebro. I lagtävlingen segrade »Hobby», Örebro, och återtog därmed dlr Rapps vandringpris, som Karlskoga föreghående är lade sig till med. Inteckningarna står nu 2 till 1.

Stort intresse tilldrog sig Ing. S. Theders uppvisning med förbränningsmotormodell.

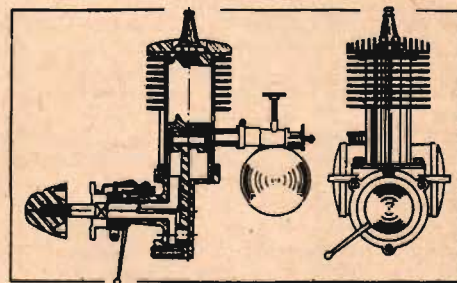
Han gjorde ett totalt lyckade starter, som livligt uppskattades av deltagarna och den till c:a 100 personer uppgående publiken. Efter tävlingarnas slut tackade Ing. Theder på KF:s vägnar de deltagande för de goda prestationer och det intresse, som visats tävlingarna.

### Resultat:

Klass S 1: 1) Harry Ljungdahl, Örebro, 3.38,7; 2) Lars Johansson, d:o, 3.33,6; 3) Gunnar Nygren, d:o, 2.40,3.

Klass S 2: 1) Lars Johansson, Örebro, 3.04,3; 2) Harry Ljungdahl, d:o, 2.43,6; 3) Karl Karlsson d:o, 2.21,3.

Klass S 3: 1) Ingvar Andersson, Örebro, 2.19,6; 2) Sten Tensnyr, d:o, 2.11,5; 3) Rune Nilsson d:o, 2.00,0.



SOM SALUT till en försvinnande art av modellmotorer — tändstiftsmotorn — visas här en bild av den franska byggsatsmotorn »Rivaux V». Cylvol, 10 cm<sup>3</sup>, cylldiam, 22,5 mm, slaglängd 24 mm, tomvikt 270 gram, höjd med tändstift 120 mm. Effekt 0,2 hk vid 7000 varv/min. Material: stål, krommolybden och järn.

## Norrköping

FLYGARENS tvättbekymmer löses enklast om han RINGER 241 51

### Kneippbadens Ångtvätt

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

### NORRKÖPINGS CYKELMAGASIN

Telefon 210 72  
Knäppingsborgsgatan 25  
(mitt emot S:t Olovssk.)  
REKOMMENDERAS

### Frisör och Tobaksaffären

FYRBYLUND - Tel. 112 70  
Frisérsalongen, Finspångsvägen 70  
Tobaksaffären, Grenadjärv. 4 - Tel. 230 96  
Rekommenderas  
Vördsamt  
Bertil Sandin

### LÄDERVAROR

Kappsäckar, Resväskor, Portföljer,  
Körkortsfodral, Cigarrettetuler m. m.

### LIEBERTHS LÄDERVARUFABRIK

Gra. Rådatugugatan 24 - Tel. 239 30  
Reparationer utföras

## Nässjö

• När Ni besöker NÄSSJÖ tag in på •

### Hotell Hemgården

Järnväggsgatan 32      Telefon 8 38  
TREVILIGA RUM MED GODA BÄDDAR  
Prisbilligt

## Skillingaryd

### Moderna arbetsstolar

FÖR KONTOR OCH FABRIKER

levereras till förmånliga priser av

ANDERS KRAHNER  
INDUSTRIFIRMA

SKILLINGARYD      Tel. 213

## Stockholm

### KUNGSHOLMS ÅKERIFÖRENING

U. P. A.

EHRENSVÄRDGATAN 1  
Tel. 51 06 72, 50 06 47

Utför gat- och byggnadstransporter,  
husrlivningar och schaktningar

## FLYG:s HÖJDTÄVLING

Forts. fr. sid. 9.

bättre, ty då får vi visst disponera Johannisbergsfältet helt. Och skriv upp att vi ska börja tidigt på våren, när termiken börja svälla upp.

Välkomna tillbaka nästa år i sällskap med alla landets flygklubbar!

Här nedan följer resultaten i höjdtävlingen. Någon undrar kanske varför Norrköpings flygklubb inte är med på listan. Anledningen är att kalibreringsprotokoll ej insänts och Birger Björklunds rapporterade goda höjdvinst på 2 100 m därför icke kunnat godkännas.

### RESULTAT

Individuella tävlingen.

(Sammanlagd höjdvinst.)

1. Björn Andersson, SSFK, 6 565 m.
2. Sven Widengren, VFK, 3 630 m.
3. Sigurd Larsson, SSFK, 3 517 m.
4. Sven Ahblom, SSFK, 2 945 m.
5. Erik Andersson, SSFK, 2 786 m.
6. Åke Larsson, SSFK, 2 655 m.
7. Fred Nordholm, VFK, 2 400 m.
8. Sune Stark, SSFK, 2 227 m.
9. Tage Peterson, SSFK, 2 225 m.
10. Tord Andersson, SSFK, 2 200 m.
11. Johan Horney, SSFK, 2 108 m.
12. Bo Holmberg, SSFK, 1 780 m.
13. Arne Lind, VFK, 1 771 m.
14. Sten Ove Frösell, SSFK, 1 163 m.
15. Erik Pettersson, VFK, 1 125 m.
16. Tage Larsson, SSFK, 920 m.
17. Nils Grimskog, SSFK, 809 m.

Lagtävlingen.

(Sammanlagd höjdvinst.)

1. Stockholms segelflygklubb lag I (B. Andersson, S. Larsson, S. Ahblom) 13 027 m.
2. Västerås flygklubb lag (S. Widengren, F. Nordholm, A. Lind) 7 801 m.
3. SSFK:s lag II (E. Andersson, A. Larsson, S. Stark) 7 668 m.
4. SSFK:s lag III (T. Peterson, T. Andersson, J. Horney) 6 533 m.
5. SSFK:s lag IV (B. Holmberg, S.-O. Frösell, T. Larsson) 3 863 m.

Gävlebygdens flygklubb har enligt nu föreliggande verksamhetsberättelse för verksamhetsåret 1943-44 vid sin segelflygskola utbildat 11 st. A- och 5 st. B-flygare. Antalet glidflygstarter i sommar uppgår till 410 st. och segelflygstarter till 42 st. För nybyggande av glidflygplan har använts en total byggtid av 417 timmar, uppdelade på 18 elever.

Under verksamhetsåret har klubben för de nittitåra uppdragsgivarna utfört 284 flygningar med en flygtid av 830 timmar.

## OMSLAGSBILDEN



visar denna gång en Vickers Supermarine »Spitfire IX», som tecknaren Åke Ljunggren ser den, där den med omkring 900 km/t dyker som en hök efter sitt rov.

## Söderhamn

### SVENSKA SKAFFFABRIKEN

Vi tillverkar alla förekommande skafftyper.

SÖDERHAMN.

Tel. 23 45.

### GENGASSERVICE MOTORCENTRALEN

Brädgårdsgat. 16, Söderhamn  
Tel. Namnanrop.

### K. Perssons

UR- & OPTISKA AFFÄR

Köpmangatan 5 - Telefon 21 74

Rekommenderas

Färger — Fernissor — Sjukvårdsartiklar — Tapeter

Stort urval alltid fördelaktigast hos

FÄRGHANDELSBOLAGET

### LARSSON & PETTERSSON

Hamngatan 13

Telefon 25 05

### O. W. OLSSONS

Värme- och Vattenledningsaffär  
Söderhamn

Telefon 27 93 - Bostaden 20 93

Värme-, vatten- och avloppsledningar  
Begär offert

### SJÖSTRÖMS FABRIKSOD

Tel. 23 06

Allt inom branschen av  
Manufakturvaror, Gardiner, Mattor  
m. m.

### SKOCENTRUM

KÖPMANGATAN 5

Tel. 13 48.

Tel. 13 48.

### CAFÉ HÖRNANS

Matsalar och Resanderum

REKOMMENDERAS

Tel. 10 14. SÖDERHAMN. Norralag. 15

# ÖRNUNGEN flyger jorden runt



Text av  
Major H. Victorin  
En **ÅR**serie

EN SVENSK FLYGVERKSTAD. FLYGVAPEN-CHEFEN GRANSKAR ETT NYTT FLYGPLAN...  
VILKEN MASKIN FÖR JORDEN-RUNT-FLYGNINGEN.  
JA, OMDET BARA FANNS EN LIKA BRA MOTOR.

VI MÅSTE HA TAG I NORDS MOTOR.  
OCH JAG VILL HA TAG PÅ NORD!

INGA UNDERRÄTTELSER ERHÅLLITS OM GUMMIBÅTEN MED NORD OCH BÅNG-STOPP. SPÄNING ARNA IN-STÄLLDA -STOPP.  
TELEGRAM  
EN ORDONNANS KOMMER MED ETT TELEGRAM.

SYND PÅ EN SÅ GOD BÖRJAN.

GENERAL, DET ÄR TVÅ TOKIGA CIVILA HÄR, SOM PÅSTÅR ATT DOM SKA FLYGA JORDEN RUNT.

**FLYGSOLDAT 113 BOM**  
RITAT OCH BERÄTTAT AV 2418 BJÄRRE.

HUPP! DE VA EN RÄTTA I SKÅPET!

DEN SKA VI KLÄMMA !!

FÖRDOMT! HON SLANK UT I DEN MÖRKA KORRIDOREN

VI SKA TA HENNE ME LIST! OM DU PASSAR DÖRREN SÅ STICKER JAG BORT I ANDRA ÄNDEN AV KORRIDOREN OCH SKRÄMMER HENNE TILLBAKA HIT!

NU PRASSLAR DET UTANFÖR. NU KOMMER HON  
KLARA - - FÄRDIGA - -

- PANG!  
A3-A3, DE VA DAGOFFICEREN!



## Uppsala

### CENTRALKONDITORIET

HULDA JANSSON

S:t Persgatan 5 Telefon 311 80

Filialer: Svartbäcksgatan 7 - Tel. 332 21

Kungsgatan 57 - Tel. 307 09.

UPPSALA

Beställningar emottagas

Flnbageri med egen tillv. rekommenderas

### Med största omsorg

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

Chr. Rabéns Eftr. (A. Widman)

Optisk och Sjukvårdsaffär

Kungälsngatan 7, UPPSALA, Tel. 303 79

### Upsala Glasmästeri

Tel. 403 95 Kungälsngatan 25 Uppsala

Specialaffär i Glas och Ramar,

Förgyllningar, Speglar

GLASSLIPERI

### I. LUNDINS ELEKTRISKA BYRÅ

Kungsgatan 59 - Telefon 342 75.

Utför INSTALLATIONER och REPARATIONER.  
GLÖDLAMPOR, ELEKTRISKA  
KOKPLATTOR m. m. ständigt i lager

★ LAT OSS FA LEVERERA EDRA ★

### Blommor

vid de olika högtidsdagarna

SVENSSONS BLOMSTERHANDEL

Skolgatan 33 Telefon 325 19 - 309 52

Blommor förmedlas

VID BEHOV AV

### Ved, Koks o. Antracit

RING HERM. KARLSSONS EFTR.  
317 58 VED- & KOLAFFÄR

KONTOR: VAKSALAGAT. 27

Innehavare: BENGT KÄLDE

Vänd Eder med förtroende till

### Lassebageriet

Dragarbrunnsgat. 23, Uppsala.

Tel. 340 34 Tel. 349 80.

### BROSTUGANS HEMBAGERI

Sysslomansgatan 6. Tel. 313 11.

REKOMMENDERAS.

### RÖDA FLYGETS ...

Forts. fr. sid. 8.

15 000 ryska stridsflygplan fanns i första linjen sommaren 1944 anser förf.

På detta sätt har den sovjetryska flygindustrin på 15 år kämpat sig fram från nästan ingenting till en position, som endast överglänses av USA.

Sovjetryssland har också följt en mycket klok politik, då det gällt att bygga upp sitt flygvapen rent personellt. Flygvapnet har satts högst inom det militära och med anställning vid flygvapnet följer många materiella fördelar såsom tillgång till speciella restauranger med goda, riktiga och billiga måltider, möjlighet att till låga priser köpa konsumtionsvaror, vilka annars är undanhållna allmänheten, semesterar på luxuösa vilohem m m. Följden har blivit att den röda luftflottan och flygindustrin tillförts massor av energiska, dugliga och entusiastiska förmågor.

Man kan också efter kriget vänta sig snabbare, tyngre, bättre beväpnade och skyddade sovjetryska flygplan, säger förf.

### Offensiv eller defensiv?

Sedan förf berört det sovjetryska trafikflygets militära accentuering — redan 1935 hade de ryska inhemska flyglinjerna en längd av 47 000 km — övergår han till att tala om det ryska flygvapnets användning och uppgifter. Han konstaterar, att huvudvikten till en början — från 1929 — lades på det strategiska bombflyget, vilket tyder på att man umgicks med offensiva planer. Under andra 5-årsplanen — 1934—38 — gjordes dock en omläggning, varvid huvudvikten lades på massinsats vid fronten av lätta bombförband (markstridsförband) och jaktflyg. Förf konstaterar dock, att under det senaste året vissa tecken kunnat skönjas på att det tunga strategiska bombflyget åter kan träda i förgrunden dock utan att det lätta bombflyget i samverkan med markstridskrafterna därför kommer att förlora sin betydelse.

Anledningen till att det sovjetryska flyget vid krigsutbrottet i juni 1941 och länge därefter var så defensivt förklarar förf. som en följd av att flygstridskrafterna varit uppdelade på armén och marinen samt att flygförbanden dessutom i operativt hänseende var mindre lyckligt och icke enhetligt organiserade. Flygvapnet omfattade år 1935 sammanlagt 7 000 flygplan, varav 4 700 i första linjen, men ju mer det svälde ut, desto mer ökades kravet på en omorganisation. Första steget togs redan 1936 men ännu under finsk-ryska vinterkriget hade ej den nya organisationen tillräcklig stadga och effektivitet. Efter fredsslutet med Finland i mars 1940 satte man igång med ännu en omorganisation med de tyska »luftflottorna» som modell.

Till slut framhåller förf som sin uppfattning, att det strategiska ryska bombflyget, som sommaren 1944 endast torde ha varit i sin begynnelse och omfattat omkring 1 000 tunga bombplan, inte kommer att insättas på allvar, förrän verkligen påtagliga fördelar därmed kan vinnas.

Många skäl talar för att ett ryskt strategiskt bombflyg av inponerande dimensioner i en nära framtid kommer att spela en stor roll, säger förf och påminner om Stalins direktiv redan för snart 15 år sedan: »Det förnämsta stödet för genomförandet av Sovjetunionens utrikespolitik är ett stridsberett flygvapen».

G. K.

## Uppsala

Gösta Danielsson

### ÅKERI & GRUSTAG

Rübo. Tel. 367 04 — Bost. g:la Uppsala 104.

Transporter och grusleveranser utföres.

### Bröd. ALMS Skrotaffär

Vaksalagatan 48, Uppsala. Tel. 359 73.

Säljer: Räls, Rör, Byggnadsmiden, Spislar, Kaminer, Stor sort. i Bilmotorer, Släpvagnar, Bildelar och Däck. Köper: Järn- och Metallskrot samt all slags Lump.

### Forsbergs Stenbuggeri

Vaksalagatan 65. Tel. 375 55.

Byggnadssten - Gravningsgullingar - Grindstolar - Gångbane- och Kantsten samt trappsteg och plattor till trädgårdsanläggningar.

Alla slag av sprängningsarbeten utföres.

HUMANAPRISER.

### NILS LARM

Specerlaffär

VALSÄTRA

Telefon Uppsala 290 48.

### Stella-Konditoriet

S:t Persgatan 27 Uppsala Tel. 330 08.

★

Förstklassiga konditorivaror.

### Uniformer kem. tvättas

AROS kemiska

UPPSALA

Svartbäcksgat. 8. Adilsgatan 27.

Tel. 33944

Tel. 33922

### Gynna våra annonsörer!

## Västerås

MÖBLER

Mattor, Gardiner & Sängkläder  
köper Ni bäst och billigast från

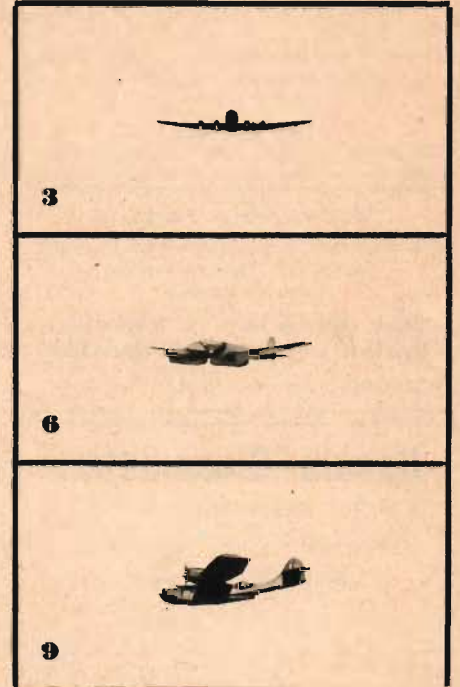
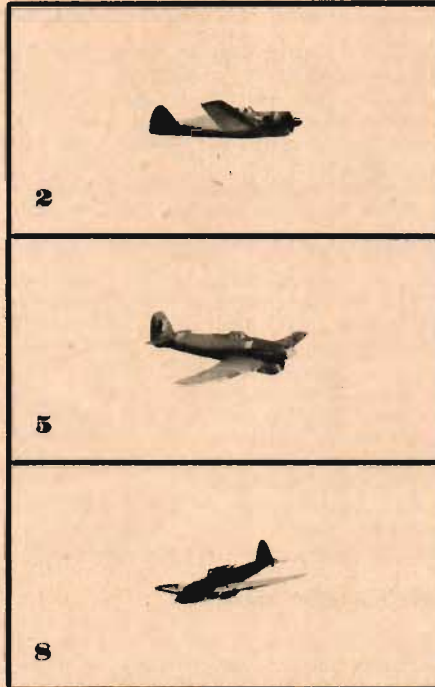
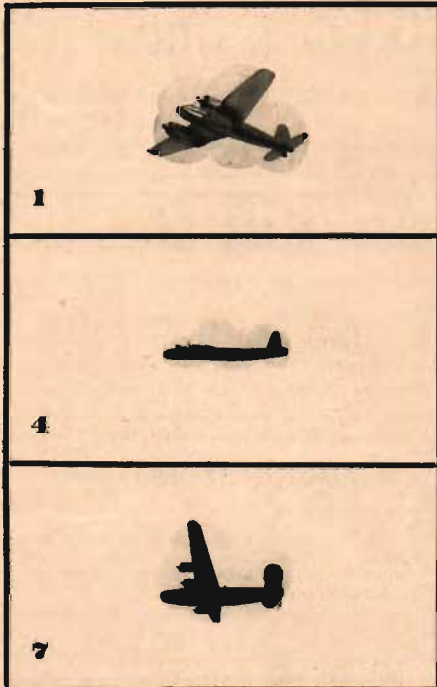
### MÖBELKOMPANIET

MUNKGATAN 5 - VÄSTERÅS

Telefon 350 52

Rekomm. våra Dubbelsoffor och Fåtöljer

# FLYGPLANIDENTIFIERING NR 7



Här ovan följer flygplanidentifieringsuppgift nr 7 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.

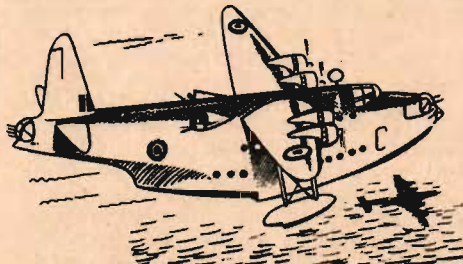
Fr o m FLYG nr 21/44 göres tävlingen ännu värdefullare, i det att lösningen för varje omgång kompletteras med en karikatur av varje flygplantyp. Det är en känd sak, att flygplankarikatyrer är det bästa medlet att lära sig de olika typerna.

Lösningen på uppgift nr 7 skall vara FLYG:s red., Västmannagat. 69, Sthlm, tillhanda senast den 29/11 och det är lämpligt att använda kupongen på sid. 35. Första pris: 25 kr, andra 10 kr och tredje helårsprenumeration på FLYG. Och så tar vi nya tag igen.

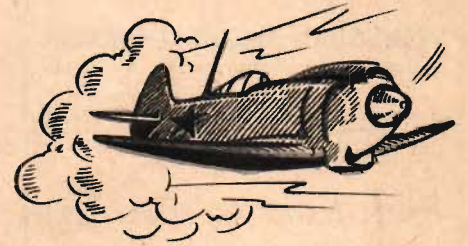
## KARIKATYRLÖSNING IDENTIFIERING NR 6



Blohm & Voss BV 141



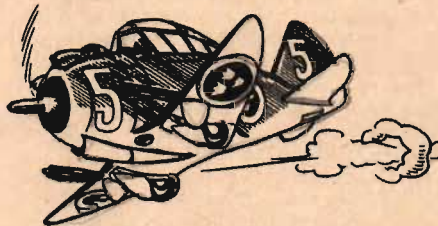
Short »Sunderland»



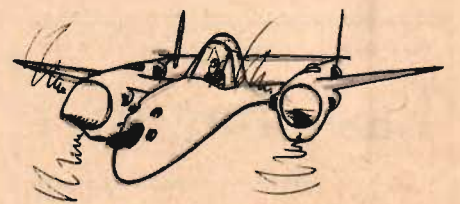
LA-5



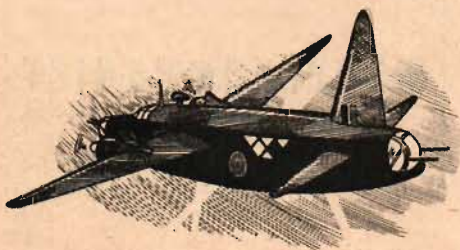
Dornier Do 217



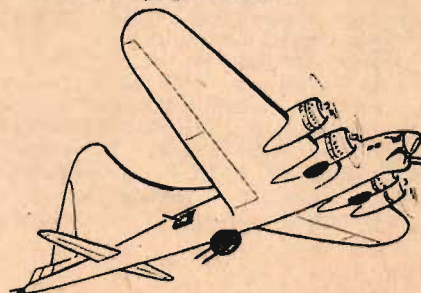
J 9 (Republie EP-1)



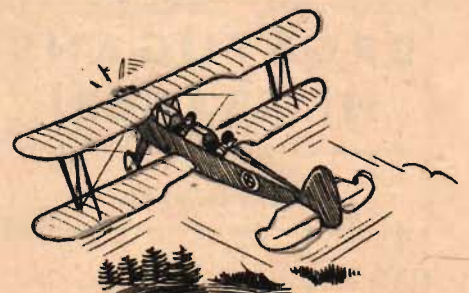
Lockheed »Lightning»



Vickers »Wellington»



Boeing B-17G »Fortress»



Sk 12 (FW »Stieglitz»)»

# LÖSNING TILL FLYGPLANIDENTIFIERING NR 6

**1**



**BV 141:** Osymmetriskt uppbyggt flygplan. Obs.! Nos och stjärt.

**2**



**SUNDERLAND:** Fyrmotorigt, Enkelt, högt stjärtsidplan. Stor centralflytkropp sammanbyggd med vingarna. Hjälpflottörer under vingarna.

**3**



**LA-5:** Lågvingat, V-form. Trubbig nos med markerad kylare under nosen. Låg sluttande fena. Jfr Fw 190, J 22.

**4**



**DO 217:** Tvåmotorigt, Högvingat. Dubbla, fyrkantiga stjärtsidplan. Rak flygkropp (»flygande penna»). Långt utskjutande stjärtkon. Jfr B 18.

**5**



**J 9:** Tjock flygkropp. Kraftigt välvd huv. Runda kåpor för landningsstället väl synliga under vingarna. Akan ovanför motorhuv. Jfr J 20.

**6**



**LIGHTNING:** Tvåmotorigt. Stjärtbommar med ansvällning på mitten. Lång, spetsig nos. Stjärthöjdplanet sticker utänför stjärtsidplanen. Jfr Fw 189, Black Widow.

**7**



**WELLINGTON:** Tvåmotorigt. Enkel, hög, karakteristisk fena. Nästan jämntjock flygkropp med långt framskjutande nos. Kåptorn i stjärten. Jfr Stirling, Boston, Marauder.

**8**



**FORTRESS:** Fyrmotorigt, Enkel fena av karakteristisk form. Kåptorn i stjärten och under flygkroppen bakom vingen. Jfr Fw Condor, Stirling, TB-7.

**9**



**SK 12:** Biplan med pilform. Stafflade vingar. »N»-stöttor mellan vingarna och baldakinstöttor. Landningsställsben med bred inklädnad. Stjärnmotor utan kåpa.

## Vinnarna i femte etappen

Femte etappen i FLYG:s identifierings-tävling var inte så svår, men det hindrar inte att en del vill ha Arado 196 till B 17, »Corsair» till Sk 12 (!), »Beaufort» till »Wellington» m m. Det är tydligt att FLYG:s tävling fyller ett behov. Segrare i femte etappen blev hr O. Karud, Föreningsgat. 43 B, Malmö, som alltså får 25:—kr. Andra pris — en tia — vanns av 378 W. Heggen, Fältpost 70152, och tredje pris — en helårsprenumeration på FLYG — av världens mest flygintresserade (?) skeppsredare Helge Johnsson, Höganäs. FLYG hälsar och tackar för långvarigt gott samarbete.

## FLYGPLANIDENTIFIERING 7

### TÄVLINGSKUPONG.

DE NIO FLYGPLANEN ÄRO:

- |                      |  |
|----------------------|--|
| 1. ....              | 5. <i>Flanken Tynhoon</i> .....          |
| 2. <i>J 22</i> ..... | 6. ....                                  |
| 3. ....              | 7. <i>Consolidated "Liberator"</i> ..... |
| 4. ....              | 8. <i>PEZ (Petlyakov - 2)</i> .....      |
|                      | 9. <i>Consolidated "Catalina"</i> .....  |

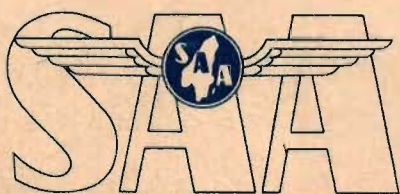
NAMN: .....

ADRESS: .....



Taxifyget kommer i hög grad att underlätta Edra möjligheter till rekreation vid våra turistorter efter kriget. Tidsödande och tröttsamma tågresor kommer att försvinna. Det blir inte längre något företag att resa upp till fjällen eller ner till västkusten. Bara på en weekend kommer Ni att kunna nå platser, som förut varit semester mål.

Tänk på det och flyg med SAA och Björkvallsflyg när freden kommer.



SKANDINAVISKA AERO AB

AKTIEBOLAGET BJÖRKVALLSFLYG